



Lietuvos aeroklubo prezidento ir tarybos veiklos metinė ataskaita 2024 m.



Šioje ataskaitoje pateikiama informacija apie Lietuvos aeroklubo veiklą 2024 m.

Ataskaitiniu laikotarpiu Lietuvos aeroklupas vykdė Lietuvos aviacijos sporto skėtinės organizacijos funkcijas, parengė ir įgyvendino Aukšto sportinio meistriškumo programos projektą, atstovavo Lietuvos bendrosios aviacijos ir aviacijos sporto interesus santykiuose su valstybės valdymo institucijomis, vystė tarptautinius ryšius.

LAK tarybos veikla

Ataskaitiniu laikotarpiu Lietuvos aeroklubo taryba surengė 7 posėdžius (sausio 19, balandžio 3 d., balandžio 19 d., birželio 19 d. liepos 11 d., rugsėjo 12 d., lapkričio 25 d., išnagrinėjome 45 klausimus. Dauguma jų – einamieji, susiję su bendrosios ir sporto veiklos reglamentavimo tobulinimu ir valstybės paramos aviacijos sportui skirstymu.

Per metus išsiuntėme apie tris dešimtis raštų valstybės politiką formuojančioms, įgyvendinančioms ir reguliuojančioms institucijoms su LAK pozicijomis aktualiais klausimais.

Plačiau LAK tarybos svarstyti klausimai ir teiktos pozicijos bus aptariamose tolimesnėse šios ataskaitos dalyse.

Aviacijos sporto problemų viešinimas

Praėjusiais metais taip pat parengėme ir įgyvendinome politinę iniciatyvą – politinėms partijoms ir naujai vyriausybei pristatyti Lietuvos bendrosios aviacijos ir aviacijos sporto problematiką, atkreipti dėmesį į didžiausias problemas ir pasiūlyti sprendimo būdus. Tam tikra prasme ironiška, kad daugelio sprendimo būdų siūlyti ir pristatinti nelabai reikia – jie yra gerai žinomi, tačiau kažkuriame etape vis pritrūksta politinės valios ar tiesiog sėkmės.

Pernai kovo mėnesį, prieš rinkimų maratoną ir netgi politinių partijų programų rengimą visoms politinėms partijoms išsiuntėme gana ilgą, gal trijų puslapių apimties pagrindinių problemų sąrašą. Neabejoju, kad jį matėte LAK puslapyje ir LAK feisbuko paskyroje. Šiek tiek gaila, bet atsakymų sulaukėme tik iš Lietuvos valstiečių ir žaliųjų partijos bei iš Lietuvos liberalų sąjūdžio.

Pernai metų pabaigoje pateiktas ir šiemet pakartotas bendrosios ir sportinės aviacijos problemų sąrašas – Lūkesčių laiškas naujai vyriausybei – sulaukė atsakymo. Kovo viduryje ministras pirmininkas pavedė Švietimo, mokslo ir sporto ministerijai suformuoti tarpinstitucinę darbo grupę sportinės ir bendrosios aviacijos problemų sprendimui. Kol kas tai – ne sprendimas, tačiau daugiau nei pavyko pasiekti su ankstesne vyriausybe, už ką padėka dabartiniam premjerui.



Lietuvos aeroklubo prezidento ir tarybos veiklos
metinė ataskaita
2024 m.



Kol kas turime pažadą, kad balandžio mėnesį bus suformuota tarpinstitucinė darbo grupė sportinės aviacijos problemoms spręsti. Darbo grupės mandatas, bent jau projekte – platus, apibrėžiamas kaip rekomendacijų vyriausybei parengimas. ŠMSM yra atlikusi nemažai namų darbų – parengusi klausimynus ir susirinkusi informaciją apie sporto aviacijos padėtį. Darbo grupės formatas taip pat atrodo nemažai žadantis - dalyvaus suinteresuotų ministerijų ir kitų žinybų atstovai, taip sumažinant tikimybę, kad kuri nors jų nuspręs, kad aviacijos sportas nėra jų kompetencijos sritis. Darbo grupė veiklą turėtų pradėti pavasario pabaigoje.

Dalyvavimas aviacijos sporto varžybose

2024 m. Lietuvos aviacijos sporto rinktinių dalyvavo 18 tarptautinių varžybų, kurios patenka į Aukšto sportinio meistriškumo varžybų apibrėžimą. Pernai 320 Lietuvos sportininkų dalyvavo aukšto sportinio meistriškumo varžybose. Turime kuo džiaugtis: lyginant su praėjusiais, 2023-iaisiais metais, kuomet dalyvavo 291 sportininkas, skaičius padidėjo 29 sportininkais, arba beveik 10%.

Neskaitant nacionalinių čempionatų ir taurių varžybų, pernai Lietuvos aviacijos rinktinės dalyvavo:

1. FAI F3K sklandytuvų modelių Europos čempionate (3, 18 ir 22 vietos iš 56 sportininkų),
2. FAI F1ABC laisvo skridimo aviamodelių Europos čempionate (3-58 vietos iš 84 sportininkų)
3. FAI F2D kordinių aviamodelių Pasaulio čempionate (4 ir 19 vietos iš 39 sportininkų),
4. FAI F1D pasaulio čempionate (18-20 vietos iš 20 sportininkų),
5. FAI pasaulio stiliaus ir tikslaus tūpimo čempionate (36-120 vietos iš 134),
6. FAI pasaulio jaunimo stiliaus ir tikslaus tūpimo čempionate (16 vieta iš 16),
7. FAI pasaulio paramotorių slalomo čempionate (4 ir 16 vietos iš 16),
8. FAI pasaulio ultralengvųjų orlaivių čempionate (1 ir 12 vietos iš 15),
9. Gordon Bennet oro balionų čempionate (17 vieta iš 21 komandos),
10. FAI pasaulio karšto oro balionų čempionate (12-102 vietos iš 118),
11. FAI pasaulio akrobatinio skraidymo čempionate (28 vieta iš 35),
12. FAI atviras Europos Intermediate kategorijos akrobatinio skraidymo čempionate (10, 12 ir 17 vietos iš 19),
13. FAI pasaulio jaunimo sklandymo čempionate (16 ir 40 vietos iš 44 sportininkų ir 21 vieta iš 23),
14. FAI Europos sklandymo čempionate (4 ir 18 vietos iš 27, 14 ir 30 iš 33, 3 ir 9 iš 40),
15. FAI pasaulio sklandymo čempionate (12 vieta iš 32),
16. FAI pasaulio jaunimo parasparnių čempionate (42 ir 68 vietos iš 75),
17. FAI Europos parasparnių čempionate (66-127 vietos iš 135),
18. FAI Europos parasparnių tikslumo čempionate (25 vieta iš 99).



Lietuvos aeroklubo prezidento ir tarybos veiklos
metinė ataskaita
2024 m.



Ypatingai džiaugiamės pernai FAI pasaulio ultralengvųjų orlaivių čempionate dalyvavusiu sportininku Maksimu Urasovu, kuris iškovojo auksinę pirmąją vietą. Trečią vietą 22-ajame FAI Europos sklandymo čempionate klubinėje klasėje užėmė Gvidas Sabeckis. Per plauką (27 taškus iš daugiau nei 8 tūkst.) nuo prizinės vietos 15 m. klasėje liko Marius Pluščiauskas.

Naudodamasis proga noriu priminti, kad už pasiektus aukštos sportinio meistriškumo sporto laimėjimus valstybė skiria premijas. Pernai net keletas Lietuvos aviacijos sportininkų savo sąskaitas papildė vidutinį darbo užmokestį viršijančiomis valstybės premijomis. Teisę į apdovanojimus turi ir jų treneriai. Taip pat noriu atkreipti dėmesį, kad ne visi sportininkai žino apie tokią galimybę. Lietuvos aeroklubas šiuo atveju veikia kaip tarpininkas, teikiantis informaciją Nacionalinei sporto agentūrai apie Lietuvos rinktinių narių pasiekimus ir prašymus skirti premijas.

Jau šių metų pradžioje Biržų aeroklubą, Lietuvos sklandymo sporto federaciją bei žinoma Lietuvos aeroklubą pasiekė džiugi žinia – kovo pradžioje FAI Sklandymo sporto komisija patvirtino, kad 2027 m. Europos jaunimo sklandymo sporto čempionatas vyks Biržuose. Biržų aeroklubo ir Lietuvos sklandymo sporto federacijos pasiūlymas nugalėjo net tris konkurentus. Su tuo juos ir sveikiname ir kviečiame 2027 m. liepą pasižymėti savo kalendoriuose.

LAK ir Lietuvos aviacijos sporto finansavimas

Kaip žinia, didžioji Lietuvos aeroklubo valdomų lėšų yra gaunamos iš valstybės per Aukšto sportinio meistriškumo programą. Kiekvienais metais federacijos ir LAK rengia paraišką šiai programai. LAK administruoja ir atsiskaito už šios programos projekto įgyvendinimą. Už tai, kad paraiška ir jos ataskaitos pateikiamos laiku, dėkojame Elzei ir Jolantai. Taip pat dėkojame ir federacijoms, laiku pateikiančioms savo planus, laiku informuojančioms apie pasikėtusias varžybų organizavimo ir dalyvavimo jose aplinkybes.

2024 m. lėšų iš ASMP gauta 95 361,81 eurų. 2023 m. jų buvo 185.011 eurų ir dar 20.916 eurų iš Tarptautinio aukšto sportinio meistriškumo programos. Ši suma priklauso ne nuo Lietuvos aeroklubo pastangų, o nuo kompleksinio kriterijaus, kurį sudaro sportininkų pasiekimai tarptautinėse aukšto sportinio meistriškumo varžybose. Mūsų atveju – tai FAI I kategorijos varžybos.

Deja, pinigais vėliau tampančių taškų rinkimą ap sunkina daug biurokratinių ir techninių kliūčių.

Viena jų – pats ASMP apibrėžimas. Tokios varžybos laikomos tik tos, kuriose dalyvauja ne mažiau kaip 16 valstybių atstovai. Pagal šį kriterijų, automobilių Formulės 1 varžybos nėra aukšto sportinio meistriškumo varžybos. Panaši problema ir su aviacijos sportu. Pagal Sporto įstatymo nuostatas pasaulio akrobatinio skraidymo čempionai nėra aukšto sportinio meistriškumo renginiai, nes ten susirenka mažiau nei 16 valstybių atstovai. Igorio Lobanovo pasiekimai mūsų



Lietuvos aeroklubo prezidento ir tarybos veiklos
metinė ataskaita
2024 m.



sporto valdininkams ir politikos formuotojams finansiškai nieko nereikia. Iš Aukšto sportinio meistriškumo apibrėžimo iškrito ir keletas aviamodeliuotojų, ULO čempionatų ir ten mūsų atstovų surinkti taškai.

Daugkartiniai Lietuvos aeroklubo ir techninių sporto šakų federacijų prašymai mažinti valstybių dalyvių skaičių kol kas apsiriboja pažadu kada nors jį sumažinti iki 12. Mūsų siūlymai techninio sporto šakas, bent jau pačias brangiausias, išskirti į atskirą kategoriją ir tokios varžybos taikyti pavyzdžiui penkių ankstesnių metų dalyvių skaičiaus vidurkį, dažniausiai atsiremia į tylą.

Deja, fizinio aktyvumo skatinimo programos ir toliau lieka nepritaikomomis aviacijos sporto poreikiams.

Be šios finansavimo, 2024 m. LAK gavo 15 tūkst. Eurų paramą iš Lietuvos tautinio olimpinio komiteto.

Sporto infrastruktūra

Pera metais ne kartą iškilo tai, ką galima pavadinti aerodromų klausimu. Jei tiksliau – valstybei priklausančių aerodromų ir aviacinės technikos perdavimo savivaldybėms pasekmės. Ant popieriaus ši idėja tada gal ir atrodė teisinga – vietos savivalda įstatymų nustatytose ribose turi teisę ir gebėjimą tvarkyti ir valdyti pagrindinę viešųjų reikalų dalį, vadovaudamasi vietos gyventojų interesais ir už tai prisiimdama pilną atsakomybę. Taip parašyta ir Europos tarybos vietos savivaldos chartijoje, ir Lietuvos Respublikos vietos savivaldos įstatyme. Deja, praktika jau keletą metų demonstruoja kad tai, kas teoriškai yra arklys, praktiškai ne visada atsikelia. Lietuvoje turime bent keletą atvejų, kai vietos valdžios vykdytos aviacinio turto dalybos tapo vietos aviatorių konfliktų priežastimi. Turime ir atvejų, kai vietos valdžia tiesiog nemato poreikio toliau egzistuoti antrą pusę šimtmečio skaičiuojantiems aerodromams. Taip, ta pati vietos savivalda, kuri skundžiasi darbo vietų ir inžinerijos kadro trūkumu, smegenų nutekėjimu.

Žinoma, galime pasidžiaugti, kad tokių savivaldybių nėra daug. Kur kas daugiau yra savivaldybių vadovų, matančių bendrosios ir sportinės aviacijos naudą gyvenimo kokybės kūrimui, inžinerinio regiono potencialo vystymui, galų gale – konkrečios vietovės ir visos Lietuvos vardo garsinimui. Garsinimui gerąją prasme. Už tai jiems didelis dėkui, kurį, manau, galime pasakyti visos Lietuvos aviacijos bendruomenės vardu.

Vienas tokių klausimų yra Klaipėdos aerodromo likimas. Kaip žinia, vienas seniausių Lietuvoje – Klaipėdos – aerodromas prieš daugiau nei dešimtmetį buvo parduotas privačiam savininkui, su įsipareigojimu jame aviacinę veiklą vystyti iki 2026 m. Naujasis savininkas savo įsipareigojimus vykdo, tačiau aviacijos vystymas neįeina į jo planus po 2026 m. Klaipėdos aviatoriai šią problemą pradėjo spręsti jau prieš keletą metų. Jie susirado tinkamus sklypus, į kuriuos būtų galima perkelti



Lietuvos aeroklubo prezidento ir tarybos veiklos
metinė ataskaita
2024 m.



šį aerodromą, ne kartą kreipėsi į Ekonomikos ir inovacijų ministeriją, Krašto apsaugos ministeriją, kitas žinybas su prašymu dėl pagalbos. Iš esmės egzistuoja teisinis ir finansinis mechanizmas, leidžiantis panaudoti ES finansavimą tokioms visuomenės poreikius atitinkančioms investicijoms. Su tokios schemos panaudojimu sutinka Klaipėdos rajono savivaldybė, kurios teritorijoje šis aerodromas ir būtų. Deja, Ekonomikos ir inovacijų ministerija, panašu, kad nelabai žvelgia toliau nei formalios socialinės ir ekonominės naudos skaičiuoklės. Vidaus reikalų ministerija ir jos žinybos, tokios kaip pasienio apsaugos tarnyba, taip pat nesusidomėjo galimybe įsirengti atitinkamą aviacijos bazę naujai formuojamame aerodrome. Šiuo klausimu dar labiau nuvylė Krašto apsaugos ministerijos požiūris.

Kitas klausimas – Vilniaus kordodromo likimas. Prieš ketvertą metų šį unikalų, vienintelį Baltijos šalyse aviamodelių sporto objektą perėmė Vilniaus miesto savivaldybė. Kaip žinia, per trejus metus vietos savivaldos strategai rado „geresnę“ šio unikalios objekto vietos paskirtį ir ten suplanavo statyti baseiną. Taip, tai vyksta šalyje, kuri deklaruoja tragišką inžinerijos kadru trūkumą. Dar pernai sausį įvykusio susitikimo su Vilniaus vicemere metu pavyko išpešti pažadą, jog savivaldybė suras kitą vietą, kurioje galėtų treniruotis tiek kordinių modelių sportininkai, tiek ir dronų pilotai. Atsakymą pažadėjo pateikti iki vasario pabaigos. Tebelaukiame.

Per pastaruosius metus apie valstybei priklausiusio aviacinio turto ir aerodromų valdymą teko kalbėtis tikrai ne kartą. Daugiausiai darbas vyko nedidelės darbo grupės su Švietimo, mokslo ir sporto ministerija bei vyriausybės kanceliarija rėmuose. Nors už šį klausimą atsakingos valstybės institucijos atrodo suvokiančios problemos mastą. Kartu jos atsiremia ir į teisinės valstybės principų sąlygojamą problemą – nėra ir šiaip, nepanašu, kad gali būti teisinis mechanizmas, kuris leistų valstybei kontroliuoti kaip naudojamas buvęs jos, turtas, dabar tapęs vietos savivaldos nuosavybe. Panašu, kad klausimas gali judėti link Valstybės ir savivaldybių turto ir disponavimo juo įstatymo pakeitimų, tačiau ir čia panašu, kad galios principas, jog įstatymas neturi atgalinio poveikio.

Birželio 19 d. Seimo Jaunimo ir sporto komisijoje ilgai ir gana nevaisingai diskutavome apie aerodromų ir kito aviacinio turto valdymą. Vėlgi, rezultatais pasidžiaugti negalime.

Darbas su reguliacinėmis institucijomis

Pernai metais tęsėsi konstruktyvus bendradarbiavimas su oro erdvės naudojimą ir skrydžių saugą reguliuojančiomis valstybės institucijomis.

Pernai metų viduryje susisiekimo ministro įsakymu buvo suformuota ir darbą pradėjo Lankstaus oro erdvės naudojimo darbo grupė. Į jos sudėtį įtraukti ir Lietuvos aeroklubo deleguoti atstovai (Šiaulių aeroklubo viršininkas Vidaus Kaupelis, pakaitinis narys – LAK prezidentas A.; Gražulis). Kol kas šios struktūros veikla tik įsibėgėja, tačiau jau pats jos suformavimas laikytinas žingsni į priekį



Lietuvos aeroklubo prezidento ir tarybos veiklos
metinė ataskaita
2024 m.



– dar visai neseniai matėme atsakymus, kad tokia struktūra neva svarsto pernelyg jautrius klausimus tam, kad joje galėtų dalyvauti visuomeninių organizacijų atstovai. Šiuo atveju turime pagirti Susisiekimo ministeriją, įsiklausiusią į 2005 m. gruodžio 23 d. priimto Europos Komisijos reglamento Nr. (EB) Nr. 2150/2005, nustatančio lankstaus oro erdvės naudojimo bendrąsias taisykles, nuostatas. Juo įvardijama, jog oro erdvė neturėtų būti apibrėžta kaip tik civilinė ar tik karinė <...>, bet laikoma nedalomu kontinuumu, kuriame kuo geriau turi būti tenkinami visų naudotojų poreikiai (preambulė, 1 punktas), o tam, „kad užtikrintų deramą naudotojų reikalavimų tenkinimą, valstybės narės sukuria konsultavimosi tarp visų susijusių partnerių bei organizacijų mechanizmus“ (4 straipsnis, „l“ punktas)

Toliau plėtojome bendradarbiavimą su kitais oro erdvės naudotojais. Šiuo aspektu verta tarti pagiriamąjį žodį AB „Oro navigacija“, kuri metų pabaigoje tradiciškai rengia visų oro erdvės naudotojų susitikimą. Pernai lapkričio 12 d. vykusiam susitikime LAK prezidentas pristatė Lietuvos bendrosios ir sportinės aviacijos oro erdvės poreikius. Viltį, kad oro erdvę reguliuojančios institucijos ir kiti oro erdvės naudotojai įsiklausys į šiuos pageidavimus kiek aptemdė neseniai paaiškėjęs „Žemaitijos taurės“ sklandymo varžybų organizatorių ir karinių pratybų planuotojų interesų susikirtimas dėl aplink Telšius esančios oro erdvės šių metų gegužės pabaigoje. Šiuo metu sprendimo ieškoma ir norisi tikėtis, kad jis bus rastas toks, koks tenkintų abi puses.

Norisi tikėtis, kad juda ir kitų problemų sprendimas. Pernai vasario mėnesį dar kartą oficialiai paprašėme spręsti vadinamojo „Elektrėnų koridoriaus“ klausimą – pakelti po Kauno tarptautinio oro uosto valdomosios erdvės TMA B rytinės ir Vilniaus tarptautinio oro uosto valdomosios erdvės TMA B vakarinės dalių sankirta esančio nevaldomos G oro erdvės koridoriaus viršutinę ribą bent iki 6000 pėdų. Taip atsirastų galimybė planuoti ir saugiai vykdyti sklandytuvų skrydžius šiaurės-pietų kryptimi, pagerėtų ir tranzitinių skrydžių nevaldomoje ir erdvėje sąlygos. Turime pažadą, kad darbai šiuo klausimu vyksta. Deja tai, kad praėjus metams apie šio klausimo sprendimą vis dar kalbame būsimoju laiku, šiek tiek liūdina.

Reikia atkreipti dėmesį į jau pora metų AB „Oro navigacija“ vykdomą radijo ryšio kokybės gerinimą. Be papildomų siūstuvų statybos „Oro navigacija“ parengė radijo ryšio kokybės įvertinimo anketą, kuria labai rekomenduoju naudotis ir informuoti apie radijo ryšio kokybės sutrikimus. „Oro navigacija“ neturi lėktuvų ir pinigų samdytis lėktuvus tam, kad pati patikrintų radijo ryšio kokybę visoje Lietuvos oro erdvėje. Todėl ji pasikliauja jūsų aviatorių – savotišku crowd-messaging’u. „Oro navigacija“ prašo užpildžius nedidelę anketą informuoti apie radijo ryšio kokybės sutrikimus.

Metų pabaigoje visus Lietuvos aerodromus nuvyllė naujosios TKA kainodaros rezultatai – išaugę TKA paslaugų tarifai. Kaip žinia, TKA, kaip paslaugų teikėjas, yra paleista į „laisvą plaukiojimą“ – t. y. ši valstybės įkurta ir reguliacines funkcijas vykdanči viešoji įstaiga turi save išsilaikyti iš savo teikiamų paslaugų. TKA pasielgė labai sąžiningai – išviešino savo kaštų struktūrą, laiko ir kitas



Lietuvos aeroklubo prezidento ir tarybos veiklos
metinė ataskaita
2024 m.



sąnaudas, reikalingas paslaugų teikimui ir jų pagrindu suformavimo naują kainodarą. Nors keleto paslaugų kainos sumažėjo, nors, deja, bent dvejų trečdalių paslaugų kainos padidėjo.

Pernai ir toliau palaikėme konstruktyvius ryšius su Lietuvos kariuomene, ypač – karinėmis oro pajėgomis. Šiek tiek nuvylė faktas, jog šių metų neįprasto oro erdvės rezervavimo poreikio tvarkaraštį – t. y. karinių pratybų organizavimo planą gavome tik kovo 29 d. Žinoma, kariškiai pastaruoju metu veiklos trūkumu tikrai nesiskundžia, tad lieka tik tikėtis, kad bent jau kitais metais grįšime prie praktikos, kai apie planuojamas pratybas žinosime dar prieš prasidedant metams.

Kalbant apie įstatymų leidėją, tenka tik apgailestauti, kad Aviacijos įstatymo 25 ir Civilinio kodekso 3.142, 3.143 ir 4.197 straipsnių keitimas – t. y. siūlymas nustoti orlaivius iki 5670 kg kilimo masės laikyti nekilnojamu turtu ir toliau liko tik atidėliojamu projektu.

2024 m. pabaigoje susiformavo keista teisinė situacija. Aplinkos ministerijos inicijuotu ir 2024 m. rugsėjo 4 d. priimtu Vyriausybės nutarimu „Dėl Lietuvos Respublikos vyriausybės 1999 m. balandžio 29 d. nutarimo Nr. 490 „dėl regioninių parkų nuostatų patvirtinimo“ pakeitimo“ visų 28 Lietuvos Respublikos regioninių parkų nuostatuose įvedamas naujas (kai kuriais atvejais – patikslinamas) straipsnis, kuriuo nustatomi ribojimai skraidyti bepiločiais orlaiviais (dronais), oro balionais ir parasparniais virš draustinių (išskyrus erdvę virš urbanizuotų teritorijų ir sodybų). Tokiu būdu, nustatius skrydžių ribojimus 28-iose LR teritorijose, faktiškai atsirado nauja oro erdvės naudojimą reguliuojanti institucija – Regioniniai parkai. Teisinę koliziją dar labiau sustiprino faktas, kad vyriausybės nutarime nebuvo nurodytos teritorijos, kuriose taikomi šie ribojimai, jų horizontalios koordinatės, nei vertikalios ribos. Nesant aiškaus apibrėžimo galima laikyti, kad šiuo Vyriausybės nutarimu įvestas ribojimas taikytinas visai oro erdvei virš Lietuvos Respublikoje teritorijoje esančių 28 draustinių – nuo žemės paviršiaus iki tarptautinės kosmoso ribos – Karmano (Kármán) linijos.

Šis nutarimas prieštarauja net keletui nacionalinių ir tarptautinių teisės aktų. Jis pažeidžia:

- Aviacijos įstatymo 18 straipsnio 3 dalies nuostatą, jog oro erdvės zonas (draudžiamąsias, ribojamąsias arba pavojingąsias) nustato susisiekimo ministras;
- Aviacijos įstatymo 18 straipsnio 4 dalies nuostatą, jog bepiločių orlaivių sistemų (UAS) geografines zonas LR oro erdvėje, išskyrus zonas virš karinių teritorijų ir pasienio zonoje, pagal Reglamentą (ES) 2019/947 ir Reglamentą (ES) 2021/664, suderinusi su oro eismo paslaugų teikėju, o šių reglamentų numatytais atvejais remdamasi ir Transporto kompetencijų agentūros (TKA) atliktu bei LTSA patektu oro erdvės rizikos vertinimu, nustato tik LTSA.
- LR oro erdvės skirstymo į klases tvarką (Vyriausybės 2004 m. kovo 17 d. nutarimas Nr. 285). Jo 14 punkte taip pat nurodoma, kad skrydžių vykdymo šiose oro eismo paslaugų oro erdvės klasėse sąlygas ir reikalavimus nustato LTSA.



Lietuvos aeroklubo prezidento ir tarybos veiklos
metinė ataskaita
2024 m.



Aplinkos ministerija, jau su naujai suformuota vadovybe, tik po antro kreipimosi sureagavo į šią teisinę koliziją ir pažadėjo išspręsti šį klausimą iki sportinių skraidymų pradžios. Nepaisant šio pažado, minėtasis vyriausybės nutarimas lieka galioti.

Visuomeninės iniciatyvos

Siekdamas populiarinti aviaciją ir aviacijos sporto pasiekimus, visuomenei pristatyti nusipelnčius Lietuvos aviatorius, Lietuvos aeroklubas skatina jų apdovanojimą LAK apdovanojimais, tarpininkauja teikiant kandidatūras apdovanojimui kitų institucijų, taip pat Lietuvos valstybės apdovanojimais, tarptautinių organizacijų apdovanojimais.

Pernai metų pradžioje LAK siūlymu ir tuometinio seimo vicepirmininko teikimu Lietuvos Respublikos prezidentas Vytauto ordinu apdovanojo visiems gerai žinomą aviatorių, aviakonstruktorių, „Lituanikos“ replikos kūrėją Vladą Kensingailą.

Šiomet, siekdamas populiarinti aviacijos rekordų siekimą ir fiksavimą, Lietuvos aeroklubas valstybės apdovanojimams pateikė trijų Lietuvos aviacijos sportininkų kandidatūras. Pastarieji, be ilgamečių sportinių pasiekimų pernai pagerino ir po ne vieną Lietuvos aviacijos rekordą.

Taip pat LAK valstybės apdovanojimams už gyvenimo pasiekimus pateikė ir vieno nusipelnusio aviatoriaus kandidatūrą. Šios ataskaitos rengimo metu dar nėra žinoma kaip šiuos teikimus įvertino valstybės apdovanojimų teikimą organizuojančios institucijos, todėl konkrečių asmenų vardai viešinami nebus.

Pernai metais LAK išskėlė keletą visuomeninių iniciatyvų.

Viena jų – Kauno Aleksoto (S. Dariaus ir S. Girėno) aerodrome tarpukariu stovėjusio LAK angaro atstatymas. Angaras stovėjo šiaurinėje aerodromo dalyje, yra išlikę jo pamatai, nors prieš beveik dešimtmetį buvo nugriautos avarinės būklės jo sienos. Atstatytą angarą būtų galima naudoti senovinių orlaivių laikymui ir eksponavimui – savotiškam gyvosios aviacijos istorijos inkubatoriui. Jame būtų galima rengti ir įvairius mokymus, švietėjišką veiklą. Senovinių orlaivių savininkai taip pat remia šią idėją. Ją palaiko ir Aviacijos muziejus, kurio balanse, greičiausiai, atsidurtų šis angaras, jei jis būtų atkurtas valstybės lėšomis. Deja, palaikymo iš Kauno miesto savivaldybės nesulaukėme. Kol kas nenuleidžiam rankų.

Kita idėja, kurią būtų prasminga įgyvendinti šiemet – pakartoti prieš 90 metų surengtą orlaivių skrydį. Lietuvos valstybės centriniame archyve yra išlikę 1935 m. ir 1938 m. trumpi filmai, kuriuose nufilmuotas Lietuvos aeroklubo lėktuvo DH.60 Tiger Moth ir autožiro Cierva C30.A skrydis iš Aleksoto ir keletas ratų virš Kauno. Sutikite, sudėjus du vaizdo klipus, tarp kurių – 90 metų skirtumas, gautųsi tikrai verta dėmesio ne vien aviacijos, bet ir Lietuvos raidos iliustracija. Pirmasis nufilmuotas skrydis vyko 1935 m. balandžio 30 d. – kaip tik lieka keletas dienų iki galimybės sukurti



Lietuvos aeroklubo prezidento ir tarybos veiklos metinė ataskaita 2024 m.



90 metų ilgio vaizdo žingsnį. Deja, vėlgi Kauno miesto savivaldybė bent jau iki šiol susidomėjimo neparodė.

Šiems metams esame suplanavę pasiekti bent vieną Lietuvos, o gal ir pasaulio, aviacijos rekordą. Bet apie jį – kiek vėliau, jau skraidymo sezono pradžioje.

Noriu pasidžiaugti ir ne visai sportiniais pasiekimais. 2024 m., kaip ir ankstesniais metais Lietuvos aeroklupas, kartu su Broniaus Oškinio vaikų aviacijos akademija organizavo nacionalinių FAI vaikų piešinių konkursą. Šiek tiek gaila, kad lyginant su 2022 ar 2023 m. Lietuvos atstovai neužėmė prizinių vietų. Šiomet analogiškas konkursas taip pat buvo surengtas.

Tarptautinė veikla

Apžvelgiant praėjusius metus norisi pasidžiaugti tarptautiniais pasiekimais.

Metų pradžioje į Lietuvą sugražinome Tarptautinės aeronautikos federacijos administracinius renginius. Ultralengvųjų orlaivių pilotų federacijos pastangomis pernai metų vasario 22-24 d. Kaune buvo surengtas FAI CIMA komisijos posėdis. Ne be pirmu smuiku visame procese griežusio Ryčio Paliulio ir, kai reikia, prisijungdavusio ULOPF prezidento Povilo Kalinausko pastangų posėdis tikrai pavyko. Taip pat džiausiuosi, kad nedidelė LAK finansinė investicija į renginio organizavimą atnešė daug naudos.

Metų pabaigoje FAI Fenikso (Phoenix) diplomu buvo įvertinta Lietuvos senovinių sklandytuvų restauratoriaus Benvenuto Ivanausko veikla. Prisipažinsiu, buvo itin malonu stebėti FAI senovinių orlaivių komisijos pirmininko veido išraišką, kai jis klausėsi Benvenuto nuopelnų sąrašo. Ne kartą neformaliai išsakyta FAI atstovų nuomone, Benvenuto pasiekimų sąrašas buvo vertas bent keleto tokių diplomų.

Tarptautinių ryšių srityje turime ir dar keletą pasiekimų. Pernai spalio pabaigoje vykusioje FAI Generalinėje konferencijoje LAK prezidentas jau tradiciškai atstovavo tiek Lietuvą, tiek ir Latviją. Taip pat pernai metų spalio mėn. Rijade (Saudo Arabija) vykusioje FAI generalinėje konferencijoje LA prezidentas A. Gražulis buvo išrinktas ir FAI viceprezidentu.

Atitinkamai sustiprėjo ir LAK atstovavimas ir FAI komisijose – jau šiemet FAI sraigtasparnių (angl. *rotorcraft*) komisijos nare tapo ir LAK generalinė sekretorė sraigtasparnio pilotė Elzė Maslauskaitė.

LAK Tarybos nariai

LAK Tarybą sudaro LAK narių deleguojami ir LAK narių konferencijos tvirtinami atstovai. Papratsai jais tampa atitinkamų LAK narių – organizacijų – vadovai. 2024 m. LAK tarybos nariais buvo:



Lietuvos aeroklubo prezidento ir tarybos veiklos
metinė ataskaita
2024 m.



- Algimantas Žentelis, Lietuvos akrobatinio skraidymo federacija
- Maris Bliujus, Lietuvos aviamodelių sporto federacija;
- Algimantas Skuodis Lietuvos parašiotų sporto federacijos prezidentui;
- Povilas Kalinauskas ir Taryboje jį pakeitęs Rytis Paliulis, Ultralengvųjų orlaivių pilotų federacija
- Alfredas Lankauskas, Aviacijos veteranų sąjunga;
- Vytautas Sviderskis, Lietuvos oreivių draugija;
- Lietuvos sklandymo sporto federacijos prezidentui ir dar vienam kiečiausių praktinės oro teisės žinovų Linui Miežlaiškiui
- Martynas Makelis, Lietuvos parasparnių ir skraidyklių sporto federacijos prezidentui
- Žilvinas Lidžius, Akrobatinio sklandymo federacija;
- Ignas Krivickas, Lietuvos bendrosios aviacijos federacija;
- Vytautas Kašėta, Lietuvos vaikų sklandymo sporto asociacija
- Stanislavas Zachaževskis, Aviakonstruktorių federacija

LAK veikloje nedalyvavo formaliai LAK nare buvusios Lietuvos senovinių orlaivių asociacijos atstovai. 2025 m. sausio 10 d. Lietuvos senovinių orlaivių asociacija buvo likviduota.

Lietuvos ir Lietuvos aviacijos sporto sistemos aeroklubo struktūra

2024 m. pabaigoje Lietuvos aeroklupas, kaip skėtinė organizacija, vienijo trylika narių – aviacijos ir aviacijos sporto federacijų. Kiekviena šių federacijų turėjo savo narius – fizinius ir juridinius asmenis (aeroklubus, fizinius asmenis) Jų sąrašas pateikiama šio lentelėje:

LAK narys	
Lietuvos akrobatinio sklandymo federacija	3 juridiniai nariai: <ul style="list-style-type: none">- VŠĮ „Akrobatinio skraidymo mokykla“,- VŠĮ „Žmogus paukštis“,- VŠĮ „Aviacijos komitetas“. 1 fizinis narys.
Lietuvos vaikų sklandymo sporto asociacija	6 juridiniai nariai: <ul style="list-style-type: none">- VŠĮ „Tautinis aviacijos sporto žaidynių komitetas“,- Asociacija „Stepono Dariaus vaikų skraidymo mokykla“,- VŠĮ „Little Hawk“,- Asociacija „Liorentaitės sklandymo mokykla“,- Asociacija „Kauno apskrities aviacijos sklandymo klubas“
Lietuvos akrobatinio skraidymo federacija	3 juridiniai nariai: <ul style="list-style-type: none">- Asociacija „Alytaus aeroklupas“,- Asociacija „Kauno aeroklupas“- Asociacija „Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklupas“



Lietuvos aeroklubo prezidento ir tarybos veiklos
metinė ataskaita
2024 m.



Lietuvos aviacijos veteranų sąjunga	6 juridiniai nariai: <ul style="list-style-type: none">- Asociacija „Alytaus aviacijos veteranų sąjunga“- Asociacija „Biržų aviacijos veteranų sąjunga“- Asociacija „Kauno aviacijos veteranų sąjunga“- Asociacija „Panevėžio aviacijos veteranų sąjunga“- Asociacija „Šiaulių aviacijos veteranų sąjunga“- Asociacija „Vilniaus aviacijos veteranų sąjunga“
Lietuvos aviakonstruktorių federacija“	25 fiziniai nariai
Lietuvos aviamodelių sporto federacija	8 juridiniai nariai: <ul style="list-style-type: none">- Asociacija „Vilniaus miesto aviamodeliavimo sporto klubas“- Asociacija „Biržų aeroklubas“ (aviamodeliuotojų sekcija)- Asociacija „Utenos aviamodeliavimo sporto klubas“- Asociacija „Panevėžio aeroklubas“ (aviamodeliuotojų sekcija)- Asociacija „Kauno aviamodelizmo klubas“- Asociacija „Marijampolės aeroklubas“- Asociacija „Varėnos techninio sporto klubas „Erdvė“- Asociacija „Akrobatas“. 15 fizinių narių.
Lietuvos bendrosios aviacijos sporto federacija	7 juridiniai nariai: <ol style="list-style-type: none">1. VŠĮ „Trakų aviacijos sporto centras“2. VŠĮ „Viešoji įstaiga pilotų mokykla“3. Asociacija „Panevėžio aeroklubas“4. Asociacija „Biržų aeroklubas“5. Asociacija „Šiaulių aeroklubas“6. Asociacija „Klaipėdos sklandymo klubas“7. Asociacija „Vilniaus aeroklubas“
Lietuvos oreivių federacija	17 juridinių narių: <ul style="list-style-type: none">- Asociacija „Kauno oreivių klubas Antis“- Asociacija „Oreivių klubas Padangių gėlės“- Asociacija „Alytaus oreivių klubas“- Asociacija „Nemunaičio oreivių klubas“- Asociacija „Prienu oreivių klubas Audenis“- VŠĮ „Oreivystės centras“- Asociacija „Marijampolės oreivių klubas“- Asociacija „Vilniaus oreivių asociacija“- Asociacija „Sostinės oreivių klubas“- Asociacija „Oreivių klubas Fly on“- VŠĮ „Viešoji įstaiga Klaipėdos oreivių klubas“- VŠĮ „VŠĮ Aleksas“



Lietuvos aeroklubo prezidento ir tarybos veiklos
metinė ataskaita
2024 m.



	<ul style="list-style-type: none">- Asociacija „Pocelonių oreivių klubas“- VšĮ „VšĮ Smile Baloons“- Asociacija „Oreivių klubas Lituanica“- Asociacija „Asociacija Skrisk oro balionu“- Mažoji bendrija „MB Meška balione“
Lietuvos parašiutų sporto federacija	8 juridinių narių: <ul style="list-style-type: none">- Asociacija „Klaipėdos parašiutininkų klubas“- Asociacija „Kauno parašiutininkų klubas“- Asociacija „Šiaulių parašiutininkų klubas“- Asociacija „Vilniaus Dariaus ir Girėno aeroklubas“- Asociacija „Marijampolės aeroklubas“- Asociacija „Mažeikių aeroklubas“- Asociacija „Parašiutų sporto komanda Magic 4“- VšĮ „Pirmas šuolis“
Lietuvos senovinių orlaivių asociacija	25 fiziniai nariai (likviduota 2025-01-10)
Lietuvos sklandymo sporto federacija	10 juridinių narių: <ul style="list-style-type: none">- Asociacija „Akmenės aeroklubas“- Asociacija „Alytaus aeroklubas“- Asociacija „Biržų aeroklubas“- Asociacija „Klaipėdos sklandymo klubas“- Asociacija „Kauno apskrities aviacijos sklandymo klubas“- Asociacija „Panevėžio aeroklubas“- Asociacija „Vilniaus aeroklubas“- Asociacija „Šiaulių aeroklubas“- Asociacija „Telšių aeroklubas“- VšĮ „Vertikalė“
Lietuvos skraidyklių ir parasparnių sporto federacija	15 juridinių narių: <ul style="list-style-type: none">- Asociacija „Klubas Arcus“- Asociacija „Kauno parasparnių sporto klubas“- Asociacija „Visuomeninė organizacija Vakario klubas“- Asociacija „Aviacinis sporto klubas „STRATUS“- Asociacija „Laisvo skrydžio klubas“- Asociacija „Panevėžio aeroklubas“ parasparnių sekcija- Asociacija „Marijampolės Antano Gustaičio jaunųjų aviatorių klubas“- Asociacija „Rokiškio skraidymo asociacija Puga“- Asociacija „Skraidyklių pilotų klubas“- Asociacija „Parasparnių sporto klubas „Sparno broliai“- Asociacija „Sporto klubas „Saulės skrydis“- Asociacija „Skraidymo asociacija InClouds“



Lietuvos aeroklubo prezidento ir tarybos veiklos
metinė ataskaita
2024 m.



	<ul style="list-style-type: none">- Asociacija „Sporto klubas Panevėžio parasparniai“- VŠĮ „Ekstremaliojo sporto centras“- Asociacija „Skrydis kartu skraidymo entuziastų sporto klubas“
Lietuvos ultralengvųjų orlaivių pilotų federacija	739 fiziniai nariai

LAK yra dvejų organizacijų nare – Tarptautinės aeronautikos federacijos (FAI) bei Lietuvos techninių sporto šakų federacijos. LAK taip pat dalyvauja Lietuvos tautinio olimpinio komiteto veikloje, kaip LTOK remiama neolimpinė organizacija, pripažįstanti olimpinius sporto principus.

Arūnas Gražulis

Lietuvos aeroklubo prezidentas