Lietuvos aeroklubo prezidento ir tarybos metinė ataskaita 2025 m.

Lietuvos aeroklubas – viena seniausių Lietuvos nevyriausybinių organizacijų ir pagrindinė Lietuvos aviacijos sporto federacijas bei kitas aviatorių organizacijas vienijanti organizacija. 2025 m. Lietuvos aeroklubas tęsė savo veiklą trimis pagrindinėmis kryptimis: administravo valstybės paramą aviacijos sportui, atstovavo bendrosios ir sportinės aviacijos interesams bei ieškojo galimybių išsaugoti turimą aviacijos veiklos pagrindą ir kurti naujas veiklos perspektyvas.

LAK Tarybos veikla

Ataskaitiniu laikotarpiu LAK Taryba surengė penkis posėdžius, kuriuose apsvarstė daugiau nei 25 klausimus. Taip pat įvyko daugiau nei 15 įvairaus formato pasitarimų su suinteresuotomis šalimis, o valstybės institucijoms ir kitiems partneriams išsiųsta apie 50 įvairių formų laiškų bei kreipimųsi.

Svarbiausi Tarybos darbo klausimai buvo Aviacijos įstatymo pakeitimų įgyvendinimas, LAK pozicijų formavimas derybose su reguliuojančiomis institucijomis ir valstybės paramos aviacijos sportui paskirstymas.

Šis darbas retai sukuria rezultatą, kurį būtų galima parodyti viena nuotrauka ar įrašyti į varžybų protokolą. Vis dėlto būtent nuoseklus bendravimas su institucijomis, argumentuotų pasiūlymų teikimas ir aviacijos bendruomenės interesų atstovavimas lemia tai, kokiomis sąlygomis Lietuvoje gali veikti aeroklubai, treniruotis sportininkai ir vystytis bendroji aviacija.

Sporto finansavimas

Kaip ir ankstesniais metais, viena svarbiausių LAK veiklos sričių buvo valstybės paramos aviacijos sportui administravimas pagal Aukšto sportinio meistriškumo programą (ASMP). Programą finansuoja valstybė, o jos administravimą nuo 2023 m. vykdo Nacionalinė sporto agentūra (NSA).

2025 m. LAK parengė paraišką programos finansavimui gauti, administravo projekto įgyvendinimą ir atsiskaitė už panaudotas lėšas. Lietuvos aviacijos sportininkai dalyvavo tarptautinėse varžybose, kurių išlaidos buvo finansuojamos pagal programos sąlygas. 2025 m. ASMP įgyvendinti LAK gavo 95 362 eurų finansavimą. LAK administracija parengė metinę projekto ataskaitą, o audito ir NSA vertinimo metu esminių pastabų negauta – visos patirtos išlaidos

pripažintos tinkamomis. Tai svarbus rezultatas, rodantis, kad valstybės skiriamos lėšos buvo administruojamos puikiai, laikantis nustatytų reikalavimų.

2026 m. programai LAK parengė naują paraišką ir gavo 92 055,11 euro finansavimą, kuris taip pat yra naudojamas Lietuvos aviacijos sporto vystymui.

Deja, pati ASMP finansavimo sistema ir toliau kelia klausimų. Valstybės paramos dydis priklauso nuo sportininkų pasiekimų tarptautinėse aukšto meistriškumo varžybose ir pagal nustatytus kriterijus apskaičiuojamų taškų. Aviacijos sportui itin svarbios FAI I kategorijos varžybos, tačiau jų vertinimui taikomi bendrieji reikalavimai ne visada atsižvelgia į konkrečių sporto šakų specifiką.

Viena iš problemų – tarptautiškumo kriterijus, pagal kurį vertinama, kiek valstybių atstovų dalyvavo varžybose. Dėl šio kriterijaus dalis reikšmingų aviacijos sporto varžybų rezultatų gali neturėti tokios finansinės reikšmės, kokios tikėtųsi sportininkai ir jų federacijos.

Kita problema – mažėjantis LAK tenkantis ASMP finansavimas, susijęs su sportininkų dalyvavimu varžybose ir jų surenkamais taškais. Šis klausimas reikalauja ne tik LAK administracinių pastangų, bet ir pačių federacijų dėmesio: tarptautinis dalyvavimas yra svarbus ne vien sportiniams rezultatams, bet ir galimybėms užtikrinti būsimą finansavimą.

2025 m. Lietuvos atstovai dalyvavo 22 FAI I kategorijos varžybose. Jose buvo atstovaujama sklandymo, parasparnių ir skraidyklių, parašiutų, aviamodelių, oro balionų bei kitoms aviacijos sporto šakoms. Šie startai parodė Lietuvos aviacijos sporto įvairovę ir tarptautinį aktyvumą. Turime pripažinti, kad vien gerų sportinių rezultatų nepakanka. Reikia ir tokios valstybės finansavimo sistemos, kuri tinkamai įvertintų techninių sporto šakų specifiką, tarptautinių varžybų pobūdį ir realias sportininkų galimybes jose dalyvauti. Šia kryptimi pernai LAK dirbo su atitinkamomis valstybės institucijomis.

Bendrosios ir sportinės aviacijos interesų atstovavimas

Kita svarbi LAK veiklos kryptis – bendrosios ir sportinės aviacijos interesų atstovavimas valstybės institucijose.

Darbas su Švietimo, mokslo ir sporto ministerija

2025 m. LAK tęsė darbą viena prioritetinių ir ilgalaikių veiklos krypčių – valstybei priklausiusio aviacinio turto valdymas ir jo panaudojimo klausimu. Dar 2024 m. Lietuvos aeroklubo prašymu ir premjero pavedimu ŠMSM pradėjo formuoti tarpžinybinę darbo grupę, skirtą šių problemų sprendimui. Šiame formate įvyko keletas pasitarimų (05.06, 06.10), su atskirų aerodromų valdytojais buvo pradėta aptarinėti valstybei priklausančio aviacinio turto valdymo problematika

ir galimos sprendimo galimybės. Deja, vasarą, pasikeitus vadovybei, ministerija nusprendė, kad darbo grupės veiklos tęsti neverta.

Aviacijos infrastruktūros valdymas yra kur kas platesnis klausimas nei vien aerodromų nuosavybė. Nuo priimamų sprendimų priklauso, ar aerodromuose bus išsaugota aviacinė veikla, ar galės treniruotis sportininkai, ar bus sudarytos sąlygos jaunimo aviaciniam švietimui ir ar regionuose išliks aviacijos specialistų rengimo bei inžinerinių kompetencijų ugdymo galimybės. Todėl LAK ir toliau siekia, kad sprendimai dėl valstybei priklausiusio aviacinio turto būtų priimami atsižvelgiant į ilgalaikę aviacijos ir visuomenės interesų perspektyvą.

2025 m. LAK taip pat vykdė informacinę veiklą, susijusią su Klaipėdos ir Nidos aerodromų veiklos perspektyvomis. Kartu su Klaipėdoje išrinkta Seimo nare Ligita Gurskiene surengėme Klaipėdos aerodromo išsaugojimui skirtą spaudos konferenciją Seime. Taip pat inicijavome bendrą veiklą su Ekonomikos ir inovacijų ministerija dėl Nidos aerodromo veiklą ribojančių kliūčių šalinimo. Šie klausimai dar kartą parodė, kad aviacinės infrastruktūros ateitis priklauso ne tik nuo techninių ar teisinių aplinkybių, bet ir nuo to, ar valstybės bei savivaldybių institucijos supranta aviacijos veiklos vertę.

Praėjusių metų gegužės mėnesį ŠMSM iniciatyva buvo patvirtinta visoms valstybės finansavimą gaunančios organizacijoms privaloma sportinės veiklos sutarties forma. Tokios sutarties privalomumas kyla iš Sporto įstatymo 13 straipsnio, reikalaujančio, kad sporto programas įgyvendinančios federacijos sudarytų sutartis su nacionalinių rinktinių nariais ar gaunančiais valstybės finansavimą. Sutarties pavyzdinę formą rengė ŠMSM ir LAK pavyko tik labai nedaug ją supaprastinti. Deja, vietoje iki šiol naudotos LAK pastangomis optimizuotos trijų puslapių apimties formos sportininkams ir federacijoms reikės pasirašinėti jau septynių puslapių ilgio sutartį. Šiame kontekste tam tikra pergale turėtume įvardinti po neilgų, bet intensyvių derybų ministerijos patvirtiną priežasčių, kuriomis galima pateisinti sportininko nedalyvavimą suplanuotose aukšto sportinio meistriškumo varžybose. Po keleto raidų derybų Švietimo, mokslo ir sporto ministeriją pavyko įtikinti, kad egzaminai aukštojoje mokykloje turėtų būti laikomi nedalyvavimą suplanuotose aukšto sportinio meistriškumo varžybose pateisinančia priežastimi.

Dar viena darbo su ŠMSM kryptis – valstybės paramos sportui administravimo tobulinimas. Buvo svarstoma nauja sportinės veiklos sutarčių forma, nedalyvavimą suplanuotose ASMP varžybose pateisinančių priežasčių sąrašas ir iš naujo diskutuojama dėl principinių ASMP finansavimo klausimų.

Šiuo metų pradžioje Techninių sporto šakų federacijų sąjungos formate atsinaujino diskusijos dėl principinių finansavimo klausimų. Kaip žinia, ASMP finansavimas yra skiriamas už pasiekimus tarptautinėse varžybose. Kartu yra nustatytas itin aukštas dalyvavimo slenkstis – reikalaujama, kad įskaitinėse varžybose dalyvautų bent 16 valstybių atstovai. Toks slenkstis neretai sukelia

sunkumų net ir itin demokratiškų aviamodelių ar parašiutų sporto varžybų dalyviams ir faktiškai yra neįveikiamas tokių elitinių šakų kaip akrobatinis skraidymas atstovams. LTSFS siūlo šį slenkstį mažinti iki 12, sukurti atskirą techninė sporto šakoms skirtą krepšelį. Džiugu, kad naujoji ministerijos vadovybė susidomėjo ir LAK siūloma formule, pagal kurią finansavimą lemiantys taškai būtų skiriami už dalyvavimą tose I kategorijos techninių sporto šakų varžybose, kuriose buvo atstovaujamas ne mažiau kaip penketo pastarųjų metų šalių skaičiaus vidurkis. Šio klausimo svarstymas dar yra pradinėje stadijoje.

Šioje srityje LAK užduotis yra ne tik įvykdyti galiojančius reikalavimus, bet ir siekti, kad administracinė našta būtų proporcinga realiems poreikiams, o finansavimo sistema padėtų plėtoti sportą, užuot tapusi papildoma kliūtimi.

Darbas su aviacijos reguliavimo institucijomis

2025 m. LAK atstovai toliau dalyvavo sprendžiant bendrosios ir sportinės aviacijos reguliavimo klausimus. LAK atstovai yra Valstybinės aviacijos saugos komisijos nariai, todėl turime galimybę tiesiogiai dalyvauti aptariant aviacijos saugos ir veiklos reglamentavimo klausimus. Tarp svarbiausių einamųjų temų buvo vadinamasis Elektrėnų koridorius, radijo ryšio kokybė, oro erdvės viršutinių ribų klausimai ir Transporto kompetencijų agentūros (TKA) paslaugų kainos, perteklinių reikalavimų orlaivių registracijai mažinimas, antidopingo politikos formavimo ir įgyvendinimo klausimai.

Oro erdvės naudojimo reguliavimo srityje darbotvarkė 2025 m. išliko stabili. Kaip ir kasmet LAK prezidentas ir federacijų vadovai dalyvavo 2025 m. gruodžio 18 d. vykusiame susitikime – konsultacijose su Lietuvos Respublikos oro erdvės naudotojais. 2025 m. susitikimas vyko Hidrometeorologijos tarnyboje. LAK prezidentas bendrosios aviacijos poreikių ir lūkesčių pristatymui demonstratyviai panaudojo 2024 m. naudotas skaidres. Deja, daugelyje vietų pakako nubraukti skaičių „2024“ ir įrašyti „2025“ – metai keičiasi, tačiau dauguma problemų lieka tos pačios.

Šie klausimai aviatoriams nėra vien administracinės detalės. Nuo oro erdvės struktūros ir jos naudojimo sąlygų priklauso sklandymo bei kitų aviacijos sporto šakų galimybės, o nuo patikimo radijo ryšio – skrydžių sauga. TKA paslaugų kainos savo ruožtu daro tiesioginę įtaką orlaivių savininkams ir aviacijos organizacijoms.

2025 m. iškilo ir naujų klausimų. Tarp jų – su bepiločių orlaivių veiklos kontrole susiję Aviacijos įstatymo pakeitimai bei kariškių poreikis vykdyti greitus skrydžius mažame aukštyje, didesniu nei 250 mazgų greičiu žemiau 95-ojo skrydžio lygio. Tokie klausimai reikalauja derinti skirtingus valstybės ir aviacijos bendruomenės interesus, kartu užtikrinant skrydžių saugą ir proporcingus apribojimus.

Daug neaiškumo sukėlė vasaros pabaigoje ypatingos skubos tvarka Seimo priimti Aviacijos įstatymo pakeitimai. Jai buvo siekiama sudaryti galimybę greitai „išvalyti“ dangų nuo orlaivių, užtikrinant kariuomenę dėl galimybės naudoti jėgą prieš potencialiai pavojingus orlaivius. Deja, įstatymo pakeitimai buvo parengti nesikonsultavus su aviacijos bendruomene, kas atsiliepė jų kokybei. Reikia pareikšti padėką tuometiniams Seimo Nacionalinio saugumo ir gynybos komiteto pirmininkui Giedrimui Jeglinskui, kuris sutiko šį klausimą aptarti jau kitą dieną rengtame komiteto posėdyje ir netgi davė pavedimą LAK bei reguliuojančioms institucijoms per dvi valandas, likusias iki Seimo posėdžio rasti kompromisą. Kompromisas, nors ir netobulas, buvo rastas.

Kitas, daug diskusijų ir neaiškumų sukėlęs klausimas – rugsėjo mėn. paskelbti siūlymai Aviacijos įstatyme numatyti reikalavimą visiems orlaiviams naudoti radijo ryšio ir identifikavimo priemones. Pritarus siūlymams tokia forma, kaip jie buvo pateikti Lietuvoje faktiškai būtų panaikinta G klasės oro erdvė, visoje oro erdvėje oro eismas būtų tapęs tiesiogiai valdomas skrydžių valdymo tarnybų (ATC), radijo ryšys, atsakiklių naudojimas būtų tapęs privalomu. Po ilgų diskusijų pavyko įrodyti, kad siūlyti pakeitimai neatsižvelgė į radijo ryšio kokybės būklę Lietuvos Respublikos oro erdvėje, į daugelio paprastos konstrukcijos orlaivių konstrukcines ypatybes, neleidžiančias įrengti radijo stotis ir atsakiklius ir netgi faktiškai būtų panaikinę galimybę Lietuvoje rengti tarptautinės klasės aviacijos sporto varžybas. Džiaugiamės, kad glaudžiai bendradarbiaujant aviacijos specialistams su reguliuojančioms institucijoms pavyko rasti saliamonišką sprendimą, užtikrinantį tiek galimybę identifikuoti orlaivius naudojantis mobiliojo ryšio priemonėmis, tiek išspręsti su nacionaliniu saugumu susijusius klausimus.

Galima pasidžiaugti ir konkrečiu pasiektu rezultatu: 2025 m. pabaigoje buvo pakeistas orlaivių teisinis vertinimas – jie nustoti laikyti nekilnojamuoju turtu. Šis sprendimas buvo svarbus bendrosios aviacijos interesams ir parodė, kad nuoseklus darbas su valstybės institucijomis gali duoti apčiuopiamų rezultatų.

Naujų galimybių paieška: bendradarbiavimas su Lietuvos šaulių sąjunga

Aviacijos ateitis priklauso ne vien nuo šiandien veikiančių aeroklubų ir federacijų. Ne mažiau svarbu ieškoti naujų būdų įtraukti jaunimą, sudaryti sąlygas ugdyti techninius gebėjimus ir parodyti aviacijos praktinę vertę visuomenei.

2025 m. LAK tęsė naujų bendradarbiavimo galimybių paiešką su Lietuvos šaulių sąjunga (LŠS). Viena iš krypčių – aviacijos eskadrilės veikla Utenos rinktinėje ir platesnis aviacijos specialistų įtraukimas į Šaulių sąjungos veiklą. Taip pat ieškojome galimybių derinti aviacijos sporto, ypač dronų sporto, veiklą su LŠS poreikiais.

Eskadrilė savo veiklą pradėjo metų pabaigoje, prie jos prisijungė keletas dešimčių pilotų ir mechanikų. Tikimės, kad šiais metais pavyks išmėginti daug naujų sąveikos formų, prisidedančių tiek prie aviatorių potencialo realizavimo, tiek šalies saugumo iššūkių sprendimo.

Toks bendradarbiavimas gali būti naudingas abiem pusėms. Aviacijos sportas ugdo techninį mąstymą, koordinaciją, atsakomybę ir gebėjimą valdyti sudėtingas sistemas. Šios kompetencijos svarbios tiek civilinėje aviacijoje, tiek šiuolaikinėje gynyboje. Kol kas šią veiklą vertiname kaip naujų galimybių paiešką ir bendradarbiavimo formatų kūrimą. Tačiau kryptis yra perspektyvi, todėl ją verta nuosekliai plėtoti.

Europos Sąjungos projektai ir nauji finansavimo šaltiniai

2025 m. LAK savo iniciatyva ir turimomis jėgomis parengė paraišką „Erasmus+ Sport“ programai. Paraiškos partneriai buvo iš Bulgarijos, Latvijos, Vokietijos ir Tarptautinės aeronautikos federacijos (FAI). Ši iniciatyva buvo viena iš pastangų ieškoti papildomų galimybių aviacijos sportui populiarinti ir jo veikloms finansuoti.

Taip pat siūlėme FAI, o bent jau jos švietimo komisijos (FAI EDUC) lygmeniu, rengti bendras paraiškas aviacijos sportui populiarinti ir sporto vertybėms skleisti. Ši kryptis atrodo verta didesnio dėmesio. Lietuvos aviacijos sporto organizacijos turi sukaupusios patirties, kuri gali būti naudinga tarptautiniams projektams, tačiau mažoms organizacijoms dažnai trūksta žmogiškųjų išteklių savarankiškai parengti ir administruoti sudėtingas paraiškas. Todėl bendradarbiavimas su tarptautiniais partneriais gali padėti pasiekti daugiau, nei leistų vien mūsų pačių administracinės galimybės.

Lietuvos aviacijos istorija ir viešinimas

Seimas 2025 m. paskelbė atmokintinais metais – lėktuvo ANBO ir Lietuvos aviacijos kūrėjų metais. Lietuvos aeroklubas prisidėjo prie Lietuvos aviacijos istorijos pristatymo visuomenei ir jos pasiekimų aktualizavimo. Viena iš šių metų veiklos krypčių buvo informacinė veikla: LAK interneto svetainės ir „Facebook“ paskyros naudojimas, vaikų piešinių konkursas, Lietuvos aviacijos sukaktims skirtos parodos ir filmai apie Lietuvos sportinės aviacijos istorijos fragmentus.

Ši veikla svarbi ne tik kaip Lietuvos aviacijos istorijos išsaugojimas. Ji taip pat padeda visuomenei geriau suprasti, kad aviacija yra ne vien skraidymas. Tai inžinerija, technologijos, sportas, švietimas ir žmonės, kurių darbas bei kūryba prisidėjo prie Lietuvos vardo garsinimo.
Vienas įspūdingiausių renginių buvo pirmojo lietuviškos sklandytuvo Benvenuto Ivanausko atkurto Broniaus Oškinio sukurto BrO-1 (T-1) replikos pristatymas Seime pernai metų spalio mėnesį. Gegužės mėnesį Seime buvo surengta nedidelė Lietuvos aviacijos istorijai skirta paroda, prie kurios organizavimo prisidėjo ir Lietuvos aeroklubas bei, savo turimais artefaktais – ir

pavieniai aviatoriai. Itin vertas paminėti Tomo Kuzmicko indėlis į abu renginius. Kalbant apie aviacijos istorijos viešinimą negalima apeiti ir Lietuvos aviacijos muziejaus pastangų – atsinaujinusiose muziejaus erdvėse pernai surengtas Antanui Gustaičiui skirtas minėjimas.

Pernai metais pasirodė bent du filmai apie Lietuvos aviacijos praeitį ir dabartį. Lietuvos valstybės istorijos archyvo užsakymu sukurtame režisieriaus Andriaus Juzėno filme „Aviatoriai“ pasakojama apie įvairius Lietuvos aviacijos istorijos aspektus, pateikiamos asmeninės aviatorių istorijos. Dinamiškesniame kelionės filme „Sklandytuvais per Europą“ pasakojama apie grupinį skrydį bemotoriais orlaiviais iš Lietuvos į Portugaliją. Lietuvos aeroklubas didžiuojasi būdamas vienu šio filmo rėmėjų.

Tokios iniciatyvos leidžia aviacijos istoriją parodyti ne tik specialistams ar entuziastams, bet ir platesnei visuomenei, ypač – sprendimų priėmėjams, politikams.

Lietuvos aviacija tarptautiniu lygmeniu

Lietuvos aeroklubas atstovauja Lietuvos aviacijos sportui ne tik šalies viduje, bet ir tarptautiniu lygmeniu – Tarptautinėje aeronautikos federacijoje (FAI). 2025 m. LAK pateikė kandidatūrą FAI Garbės grupiniam diplomui (angl. *FAI Group Diploma of Honour*) gauti. Šiam apdovanojimui pasiūlyta aviacijos istorijos atkūrimo entuziastų grupė – ANBO eskadrilė, atkūrusi ANBO II ir turinti ne mažiau ambicingų planų. . Šiam LAK siūlymui buvo pritarta ir ANBO eskadrilė FAI garbės grupinio diplomo laureate buvo paskelbta spalio 22 – 24 d. vykusioje FAI generalinėje konferencijoje.

2026 m. LAK Taryba taip pat nusprendė šiam apdovanojimui teikti akrobatinio skraidymo grupę ANBO. Šie sprendimai atspindi siekį tarptautiniu mastu pristatyti ne tik Lietuvos sportininkų rezultatus, bet ir žmones, kurie puoselėja mūsų aviacijos istoriją bei prisideda prie jos žinomumo.

Svarbi tarptautinio bendradarbiavimo dalis – Lietuvos atstovavimas FAI komisijose. Lietuvos specialistai dalyvauja akrobatinio skraidymo, sklandymo, aviamodelių, skraidyklių ir parasparnių, bendrosios aviacijos, oro balionų, parašiutų sporto, sraigtasparnių, savadarbių ir mėgėjiškų orlaivių bei kitų sričių komisijų veikloje. Lietuvos atstovų taip pat yra FAI švietimo ir medicinos bei psichologijos komisijose.

Deja, kol kas Lietuvos atstovų dar nėra trijose FAI komisijose: bendrosios aviacijos sporto (CASI), astronautikos rekordų (ICARE) ir aplinkosaugos (EnvC).

- Aerobatikos (CIVA): Eltonas Meleckis, Igoris Lobanovas
- **Aviamodelių (CIAM):** Marius Bliujus, Nerijus Žukauskas
- **Bendrosios aviacijos (GAC):** Ignas Krivickas, Dovydas Buitkus
- **Medicinos ir psichologijos (CIMP):** Darius Ereminas

- **Sklandymo (IGC):** Vladas Motuza, Kęstutis Jurkštas
- **Skraidyklių ir parasparnių sporto (CIVL):** Martynas Makelis, Aurelijus Andreliūnas
- **Oro balionų (CIA):** Žydrūnas Kazlauskas, Tadas Gegevičius
- **Parašiutų sporto (ISC):** Algimantas Skuodis, Juratė Janušauskienė
- **Savadarbių ir mėgėjiškų orlaivių (CIACA):** Gintautas Gailiūnas, Rolandas Kalinauskas
- **Sraigtasparnių (CIG):** Elzė Maslauskaitė
- **Švietimo (EDUC):** Arūnas Gražulis
- **Ultralengvųjų ir paramotorių orlaivių (CIMA):** Rytis Paliulis, Arminas Bukaltas

Šių metų duomenimis, Lietuva oficialiai taip pat turi 14 FAI teisėjų, atstovaujančių įvairioms aviacijos sporto šakoms:

- Aleksandras Anipenkovas (Aviamodeliavimas, S),
- Romas Brazėnas (Aviamodeliavimas, F2A, F2C),
- Vaclav Četyrkovski (Aviamodeliavimas, F2A, F2B, F2C, F4, S),
- Tomas Erslavas (Aviamodeliavimas, S),
- Sigitas Leminskas (Aviamodeliavimas, F2A),
- Rimgaudas Leminskas (Aviamodeliavimas, F2A, F2B, F2C),
- Elzeė Maslauskaittė (Sraigtasparniai)
- Ignas Matulevičius (Aviamodeliavimas, F3A, F3P, F3S),
- Donatas Paužuolis (F3A, F3P, F3S, RC aerobatika),
- Gintaras Šablinskas (F2A, F2C, F2D),
- Žilvinas Tarvydas (F9A, F9),
- Aleksandras Tmofejevas (S),
- Algirdas Ungulaitis (F4),
- Nerijus Žukauskas (F2, F2C, F2D)

Šių specialistų kvalifikacija ir dalyvavimas tarptautinėje veikloje yra svarbūs ne tik konkrečių varžybų organizavimui, bet ir Lietuvos aviacijos sporto reputacijai.

Tarptautinis atstovavimas nėra vien formalus dalyvavimas komisijų posėdžiuose. Tai galimybė dalyvauti priimant sprendimus, palaikyti ryšius su kitų šalių specialistais, pristatyti Lietuvos interesus ir užtikrinti, kad mūsų aviacijos sporto patirtis būtų matoma tarptautinėje bendruomenėje.

FAI vaikų piešinių konkursas ir jaunųjų sportininkų pasiekimai

Pernai metais Lietuvos aeroklubas tęsė dalyvavimą FAI tarptautiniame vaikų piešinių konkurse. 2025 m. konkurso tema buvo „Moteris su sparnais“. Lietuvos jauniesiems menininkams ir šį kartą sekėsi gerai: Luknė Brazlauskaitė vyresniųjų, 14–17 metų amžiaus, kategorijoje užėmė antrąją

vietą. Toliau plėtodamas šią veiklą, 2026 m. nacionaliniam konkurso etapui įgyvendinti Lietuvos aeroklubas pradėjo bendradarbiavimą su nauju nacionaliniu partneriu – Lietuvos aviacijos muziejumi. 2026 m. FAI piešinių konkurso tema – „Skrydis, gelbstintis gyvybes“.

Vaikų piešinių konkursas leidžia aviaciją pristatyti vaikams kūrybiškai ir prieinamai. Tai viena iš priemonių, padedančių ugdyti susidomėjimą skrydžiu ir aviacijos istorija dar prieš pasirenkant konkrečią sporto ar techninę veiklą. Džiaugiamės dideliu Lietuvos moksleivių susidomėjimu šiuo konkursu – jam kasmet pateikiama keletas šimtų darbų. Kartu raginame visus LAK narius skatinti jaunimo susidomėjimą dalyvavimo jame galimybėmis.

Kita jaunimo pasiekimų viešinimo kryptis – dalyvavimas Lietuvos sporto federacijų sąjungos ir LRT iniciatyvoje „100 jaunųjų sporto žvaigždžių“. 2025 m. šiai iniciatyvai buvo pateiktos Austėjos Urbonavičiūtės ir Tito Jovaišos kandidatūros.

Jaunųjų sportininkų pasiekimų viešinimas svarbus dėl paprastos priežasties: talentingi jauni žmonės nusipelno būti pastebėti, o visuomenė turi daugiau sužinoti apie aviacijos sporto atstovus ir jų pasiekimus.

Tarptautinės varžybos Lietuvoje

Žvelgdami į ateitį, turime pasidžiaugti ir Lietuvos sklandymo sporto federacijos bei Biržų aeroklubo iniciatyva – 2027 m. Biržuose planuojamu surengti Europos jaunimo sklandymo čempionatu. Tai svarbus žingsnis siekiant į tarptautinių varžybų organizavimo veiklą plačiau įtraukti Lietuvos aerodromus ir aviacijos sporto organizacijas. Tokie renginiai suteikia galimybę parodyti Lietuvos aviacijos sporto pajėgumus, pritraukti tarptautinius dalyvius ir stiprinti mūsų šalies vardą aviacijos bendruomenėje. Kartu tai ir atsakomybė. Tarptautinių varžybų organizavimas reikalauja ne tik sporto organizacijų pastangų, bet ir tinkamų finansinių bei organizacinių sąlygų. Todėl viena iš svarbių užduočių 2027 m. bus siekti valstybės paramos čempionatui surengti.

LAK administracija ir finansai

Lietuvos aeroklubo administracija išlieka nedidelė. Kasdienius organizacijos darbus vykdo dvi darbuotojos, o prezidento pareigos einamos visuomeniniais pagrindais. LAK taip pat turi nedidelį biurą Vilniuje.

Toks administracijos dydis reiškia, kad daugelis veiklos krypčių įgyvendinamos ribotais žmogiškaisiais ištekliais. Todėl itin svarbus federacijų, Tarybos narių, partnerių ir visos aviacijos bendruomenės indėlis.

2025 m. pagrindiniai LAK pajamų šaltiniai buvo:

- Aukšto sportinio meistriškumo programos finansavimas – 95 362 eurai;
- Lietuvos tautinio olimpinio komiteto dotacija – 15 000 eurų;
- nuosavos pajamos – 9 066 eurai.

Iš viso pajamos iš šių trijų šaltinių sudarė 119 428 eurus.

LAK išlaidos buvo skirtos ASMP veikloms finansuoti, informacinei veiklai, administravimui ir paramai vaikų bei jaunimo iniciatyvoms.

Vertinant šiuos skaičius svarbu nepamiršti, kad didžioji valstybės paramos dalis skiriama pagal konkrečios programos sąlygas ir turi būti naudojama nustatytiems tikslams. Todėl bendrosios organizacijos veiklos finansavimo galimybės yra ribotos, o papildomos nuosavos pajamos ir parama išlieka reikšmingos LAK veiklos tęstinumui.

Ataskaitiniu laikotarpiu LAK prezidentui ir Tarybos nariams nebuvo mokamos jokios su darbo santykiais susijusios sumos, iš jų nebuvo gaunama ir jiems nesuteikta jokių paskolų. Visas uždirbtas pelnas skiriamas įstatuose numatytai arba viešąjį interesą atitinkančiai veiklai.

Komunikacija ir viešinimas

Kaip ir ankstesniais metais Lietuvos aeroklubas tęsė informacinę veiklą. Nacionaliniu mastu pagrindinėmis komunikacijos priemonėmis išlieka LAK interneto svetainė (www.aeroclub.lt) ir LAK paskyra Facebook socialiniame tinkle.

Kai kurie dalykai nesikeičia

Lietuvos aeroklubas yra visuomeninė organizacija, kurios veiklos galimybės priklauso ne tik nuo valstybės finansavimo, bet ir nuo pačios aviacijos bendruomenės aktyvumo bei visuomenės paramos. Tarpukariu Lietuvos aeroklubas buvo remiamas valsty bės ir visuomenės. Šiandien visuomenės parama mūsų veiklai išlieka itin nedidelė.

Tai problema, kurią turime spręsti visi kartu. Lietuvos aviacijos sportas nėra vien atskirų sportininkų ar federacijų reikalas. Jis susijęs su techniniu švietimu, inžinerinių kompetencijų ugdymu, istorinio paveldo išsaugojimu, jaunimo užimtumu ir Lietuvos vardo garsinimu tarptautiniu mastu.

Todėl norėtųsi, kad LAK veikla ir jos finansavimo poreikiai būtų geriau suprantami ne tik aviacijos bendruomenėje. Kuo daugiau visuomenės narių matys prasmę remti Lietuvos aviaciją, tuo daugiau galimybių turėsime plėtoti savo veiklą, padėti jaunimui ir atstovauti Lietuvos interesams tarptautinėje aviacijos bendruomenėje.

LAK Tarybos sudėties pokyčiai

2025 m. Lietuvos aeroklubo narių skaičius sumažėjo. Pernai metais vykusioje konferencijoje buvo priimtas sprendimas iš LAK narių pašalinti veiklos nevykdžiusią ir likvidavimo būsenoje buvusią Senovinių orlaivių asociaciją. Po to LAK narių skaičius sumažėjo iki 12. Šiemet metų pradžioje apie ketinimus prisijungti prie Akrobatinio skraidymo sporto federacijos pareiškė Akrobatinio sklandymo federacijos. Tai atitinka ir Tarptautinėje aeronautikos federacijoje egzistuojantį modelį, kur akrobatinio skraidymo – tiek motorizuoto, tiek nemotorizuoto – klausimus kuruoja viena komisija. Vienintelis šio sprendimo trūkumas – faktinis LAK narių skaičiaus sumažėjimas iki 11.

2025 m. LAK tarybos atsinaujino trečdaliu. Akrobatinio skraidymo prezidento ir, atitinkamai – LAK viceprezidento bei tarybos nario poste Algimantą Žentelį pakeitė Džiugas Kačanauskas, Aviacijos veteranų sąjungos vadovo poste Alfredą Lankauską pakeitė Vitas Karčiauskas, Sklandymo sporto federacijos prezidento poete Liną Miežlaiškį pakeitė Marius Pluščiauskas, Oreivių draugijos prezidento poste Vytautą Sviderskį pakeitė Martynas Lyčius. Prie Akrobatinio sklandymo federacijos prisijungus Akrobatinio sklandymo sporto federacijai, iš Tarybos sudėties pasitraukė pastarajai vadovavęs Petras Janavičius.

Savo darbą Taryboje tęsia Aviamodelių sporto federacijos prezidentas Marius Bliujus, Aviakonstruktorių federacijos prezidentas Stanislovas Zachaževskis, Bendrosios aviacijos sporto federacijos prezidentas Ignas Krivickas, Parašiutų sporto federacijos prezidentas Algimantas Skuodis, Skraidyklių ir parasparnių sporto federacijos prezidentas Martynas Makelis, Ultralengvųjų orlaivių pilotų federacijos prezidentas Rytis Paliulis, Vaikų sklandymo sporto federacijos prezidentas Vytautas Kašėta

Pabaigai

Apibendrinant 2025 m. veiklą, norėčiau išskirti tris pagrindines kryptis, kuriomis dirbome: valstybės paramos aviacijos sportui administravimas, bendrosios ir sportinės aviacijos interesų atstovavimas bei pastangas išsaugoti turimą aviacijos veiklos pagrindą ir kurti ateities galimybes. Šiose srityse ne visi klausimai išsprendžiami per vienus metus. Dalis jų priklauso nuo valstybės institucijų sprendimų, teisinio reguliavimo ar finansavimo sistemos. Tačiau nuoseklus darbas, argumentuota pozicija ir bendradarbiavimas su aviacijos bendruomene leidžia siekti pokyčių. Dėkoju LAK Tarybos nariams, federacijų vadovams, sportininkams, teisėjams, aviacijos istorijos puoselėtojams ir visiems, kurie savo darbu prisideda prie Lietuvos aviacijos plėtros.

Ypač svarbus yra žmonių, kurie aviacijos veiklai skiria savo laiką ir žinias visuomeniniais pagrindais, indėlis. Be jų pastangų daugelis iniciatyvų tiesiog nebūtų įmanomos.

Tikiuosi, kad ir toliau sugebėsime bendradarbiauti, spręsti bendras problemas ir ieškoti naujų galimybių. Lietuvos aviacijos sporto ir bendrosios aviacijos ateitis priklauso nuo mūsų gebėjimo išsaugoti tai, ką turime, ir kartu kurti tai, ko dar trūksta.

Dėkoju visiems už bendrą darbą Lietuvos aviacijos labui!

Lietuvos aeroklubo prezidentas Arūnas Gražulis

Pociūnai, 2026 m. balandžio 6 d.