Звільнення: за власним бажанням чи за угодою сторін?

З листа до редакції:

Працівник написав заяву: «Прошу звільнити мене з роботи за власним бажанням з 5 листопада» та подав її до відділу кадрів 1 листопада.

Питання:

1. Чи зобов'язаний працівник відпрацювати два тижні з дня подачі заяви?

2. За якою підставою звільняти працівника: за власним бажанням чи за угодою сторін?

3. Чи повинен працівник виходити на роботу 5 листопада?

1. Згідно з чинним законодавством працівник має право в будь-який час розірвати трудовий договір за власним бажанням, попередивши про це роботодавця за два тижні (ст. 38 КЗпП). В статті закону йдеться про необхідність *попередньо повідомити роботодавця* про наступне звільнення за два тижні, а *не про обов'язок їх відпрацьовувати з дня подачі заяви*. Тому, коли працівник просить про звільнення *до закінчення зазначеного двотижневого строку*, роботодавець сам вирішує: погодитись на це чи наполягати на відпрацюванні. Своє рішення роботодавець формулює у резолюції на заяві працівника.

НОВИНКИ ПРОЕКТУ ТРУДОВОГО КОДЕКСУ

Стаття 97. Неприпустимість дій, спрямованих на припинення трудових відносин за власною ініціативою працівника проти його волі

1. Забороняється шляхом застосування насильства, погроз, введення в оману або в інший спосіб примушувати працівника до припинення трудових відносин за власною ініціативою проти його волі.

2. Враховуючи, що ініціатива розірвати трудовий договір надходить від працівника *за його бажанням*, що підтверджується написаною ним заявою, то звільнення слід здійснювати саме з цієї підстави *(ст. 38 КЗпП)*.

3. В наказах і заявах на звільнення не слід вказувати прийменник «з», бо він означає, що з такого числа людина вже не є працівником підприємства. Отже, за нашим прикладом 5-го листопада людина вже не є працівником підприємства, а останнім робочим днем та днем розрахунку буде 4 листопада.

Увага! Щоб не плутатися і не ходити потім по судах, потрібно чинити так:

— прийменник «з» не вживати ніде — ні в заяві, ні в наказі (необхідно з'ясувати конкретну дату звільнення працівника та запропонувати йому переписати заяву);

— дата, зазначена у заяві і в наказі про звільнення, є датою останнього дня роботи. Саме наприкінці цього дня роботодавець зобов'язаний розрахуватися з працівником і видати йому трудову книжку;

— у трудовій книжці як дата звільнення вказується та сама дата, яку працівник зазначив у заяві і яку зазначено у наказі.

НОРМАТИВНА БАЗА:

1. Кодекс законів про працю;

2. Про практику розгляду судами трудових спорів. Постанова Пленуму Верховного Суду України від 06.11.1992 № 9.

НЕОБХІДНО ЗНАТИ:

Пунктом 1 статті 36 КЗпП передбачена така підстава припинення трудового договору як «угода сторін». *Законодавство України не визначає ані порядку, ані строків припинення трудового договору за угодою сторін, тому працівник і роботодавець визначають їх самостійно у кожному конкретному випадку.*

Ініціювати звільнення за такою підставою може як працівник, так і роботодавець. І якщо одна із сторін погоджується на пропозицію іншої, вважається, що сторони досягли угоди про припинення трудового договору за цією підставою.

Дату звільнення сторони також визначають за взаємною домовленістю.

На перший погляд важко віднайти різницю звільнення за власним бажанням (як у нашому прикладі, без відпрацювання двотижневого терміну) та за угодою сторін. Для кадровиків звільнення за власним бажанням набагато більш звичне і знайоме, ніж припинення трудового договору за угодою сторін. Проте, *для працівника більш вигідним вважається звільнення за угодою сторін*. Зокрема, через особливий порядок призначення допомоги по безробіттю.

Каріна ПЛАХОВА
Завідувач відділу правової роботи ВА ЦК ПАУ

З Днем народження!

31 жовтня *у нашої колеги – голови ПО ПАУ на заводі «Тора» ХДАВП* ***Валентини Іванівни Анощенкової*** *– виповнилась ювілейна дата з Дня народження!*

Поздоровляємо її з визначною подією в житті і бажаємо міцного здоров'я, доброго настрою і всіляких гараздів у житті та на роботі!

ЦК ПАУ,
Редакція газети
«Авіабудівник України»

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Последствия евроинтеграции для авиапрома

(публикуется в сокращенном виде как продолжение статьи, начатой в предыдущем выпуске газеты)

Окончание. Начало на с. 2

В частности, пункт d части 2 статьи 4 Договора об ассоциации указывает, что целью политического диалога между сторонами является углубление сотрудничества в сфере безопасности и обороны. А статья 7 указывает, что «стороны должны углублять свой диалог и сотрудничество и содействовать постепенной конвергенции в сфере внешней политики и политики безопасности, в том числе Совместной политики безопасности и обороны». Думаю, не стоит напоминать, что вопросами безопасности в ЕС, так и не создавшем собственные коллективные силы безопасности, ведает НАТО. Потому позволить себе зависеть от поставщика, состоящего в «отношениях глубокой конвергенции» со стратегическим противником, Россия никак не может.

Содержит Договор об ассоциации и другие положения, делающие отечественное авиастроение нежизнеспособным. В соответствии с законом Украины «О внесении изменений в некоторые законы Украины относительно государственной поддержки самолетостроительной промышленности в Украине» предприятия авиапрома до 1 января 2016 г. пользуются льготами при уплате ввозной пошлины, земельного налога, НДС, налога на прибыль предприятий и т.д. Также авиастроительные предприятия имеют право осуществлять закупки комплектующих без тендеров, для чего были внесены изменения в Закон Украины «Об осуществлении государственных закупок». Статья же 262 Договора об ассоциации прямо запрещает применять меры «с использованием государственных ресурсов, которые нарушают или угрожают нарушить конкуренцию путем предоставления преимуществ отдельным предприятиям или производству отдельных товаров».

Таким образом, все льготы для авиапроизводителей придется отменить, поскольку украинская сторона позаботилась включить в договор лишь защиту производителей автомобилей.

Насколько жесткими будут требования ЕС отменить все льготы для авиастроения, можно оценить, если вспомнить давление, с которым столкнулась украинская сторона после создания украинско-корейского СП «АвтоЗАЗ-Дэу». От введения экономических санкций нашу страну тогда спасло лишь банкротство корейского производителя.

КАДРЫ — ЗОЛОТОЙ ФОНД ПРЕДПРИЯТИЯ

Сроднился с заводом

«Интересно, а сколько раз за полвека работы Вы переступили заводскую проходную?», — такой вопрос задали В.Г. Хижняку председатель профкома ГП «ХМЗ «ФЭД» В.Т. Тындик и его заместитель В.В. Степаненко во время поздравления его с юбилеем работы на предприятии. Действительно, сколько раз на работу, с работы перешагнул проходную этот человек и другие наши заводчане, у которых за плечами полвека трудового стажа на нашем предприятии? Немного арифметики и получается внушительная цифра — 23 тысячи. С вычетом отпуска. Много это или мало? Наверное, это зависит от состояния души, от настроения, с которым идёшь на работу или возвращаешься с работы домой. А если быть точнее, любимой ли работой занимаешься.

Василий Григорьевич всегда с хорошим настроением ходит на работу и с чувством хорошо сделанной работы, с чувством хорошо выполненного долга возвращается домой. Все годы. С того первого дня, когда пятьдесят лет назад его, шестнадцатилетнего, после восьмого класса привёл на завод отец. В 14 цех, где сам Григорий Фёдорович ещё с 1946 года трудился сначала слесарем, а потом бригадиром слесарей. Сам учил сына, которому всё больше и больше нравилась слесарная работа. И такую школу Василий Григорьевич прошёл в цехе, что от ученика слесаря дошёл до одного из лучших механиков завода. Конечно, не только у своего отца учился Василий слесарному делу, перенимал опыт и у других. Многое получил от механика цеха А.А. Шильмана — опытного, умелого руководителя и организатора, который именно Василия Хижняка видел своим преемником в обслуживании оборудования 14 цеха. Цех, правда, то разъединялся на 14 и 16, то снова из двух цехов стал одним, но теперь под номером 16 ...Но не в этом дело.

В.Г Хижняк так изучил оборудование, что чуть ли не с закрытыми глазами может разобраться с поломками в разных станках, которых немало в 16 цехе. «Василий Григорьевич — очень грамотный, опытный специалист, трудолюбивый и ответственный человек, — говорит заместитель начальника цеха В.В. Тягно. — Наше оборудование — сложное. Лучше других его знают только Хижняк да пожалуй Марков». А токарь с 36-летним стажем В.М. Седов сказал следующее: «Если бы не Василий Григорьевич, то в цехе очень было бы трудно с оборудованием. Ведь в цехе много старых станков, которые чаще других могут выйти из строя. Бывает что-то случится со станком, другие слесари посмотрят-посмотрят — и не могут решить проблему. Василий Григорьевич подойдёт, спокойно, внимательно осмотрит станок и обязательно разберётся в причине поломки. Он — прекрасный специалист, опытный. Человек он тоже хороший. Более двадцати лет Хижняка избирали председателем цехкома профсоюза. Продолжали бы избирать его и дальше, если бы в МЭД не перевели механиков всех цехов завода. Хотя Василий Григорьевич продолжает заниматься оборудованием в нашем цехе. Доверие коллектива о многом говорит. Работники цеха и теперь, несмотря на то, что он не предцехкома, что числится в другом подразделении, подходят к нему с вопросами, за советом. И Василий Григорьевич никогда не отказывает в помощи»...

У Хижняка за плечами 50 лет трудового пути. За плечами интересная любимая работа, которая продолжается. А кроме производственной ещё и общественная. 28 лет он избирался председателем цехкома, 28 лет жизни не только производственными делами, зачастую занимался и личными каждого работающего в цехе. Но не только цеховыми делами жил Василий Григорьевич; много лет он избирался членом профкома и президиума заводского профсоюзного комитета. Благодарностей, грамот, других поощрений в его трудовой книжке не счесть. Его фамилия заносилась в Книгу почёта предприятия, портрет — на Доску почёта.

Продолжение читайте в следующем номере газеты

Газета «Авіабудівник України»
Редакція може публікувати матеріали, не поділяючи точки зору автора. Відповідальність за достовірність інформації несуть автори. У разі передруку матеріалів посилання на газету «Авіабудівник України» обов'язкове. Відповіді на питання з листів до редакції ведеться тільки на сторінках газети. Матеріали не рецензуються і не повертаються. Газета видається з серпня 2006 року.

Засновник: **Профспілка авіабудівників України**
Головний редактор: **Олександр Палій**
Верстка: **Олександр Павленко**
Видавець: **Профспілка авіабудівників України**

Поштова адреса редакції: 01012, м.Київ, майдан Незалежності, 2
Тел.: 279-16-45
Факс: 278-86-81
aviabudivnyk@narod.ru
www.ukrprofavia.org.ua

Видруковано в СПД ФОП Масло Д.В. м.Київ, вул.Новокостянтинівська, 15
Виходить двічі на місяць
Наклад: 2550 примірників

Реєстраційне свідоцтво: КВ № 11645516 від 15.08.2006 р.
Підписано до друку 11.11.2013 р.
Замовлення № 22

ЄДНАЙМОСЯ І ШАНУЙМОСЯ, БО В СПІЛЬНОСТІ ТА ВЗАЄМОПОРОЗУМІННІ — НАША СИЛА!

Авіабудівник України

ГРОМАДСЬКО-ПОЛІТИЧНА ГАЗЕТА ПРОФСПІЛКИ АВІАБУДІВНИКІВ УКРАЇНИ № 22 (156) листопад 2013 року

Державна нагорода

Указом Президента України №585 від 28.10. 2013 р. **В'ячеслава Олександровича Богуслаєва**, президента АТ «Мотор Січ», народного депутата України, Героя України, Генерального конструктора вертолітної техніки було нагороджено орденом князя Ярослава Мудрого III ступеня.

Як зазначається в Указі Глави держави, **В'ячеслава Богуслаєва** нагороджено за видатні особисті заслуги в галузі державного будівництва, вагомий внесок у розвиток вітчизняного промислового виробництва, зміцнення міжнародного авторитету України, багаторічну плідну законотворчу та громадсько-політичну діяльність.

Вітаємо **В'ячеслава Олександровича** з високою нагородою, бажаємо йому подальших плідних успіхів і досягнень у роботі та житті!

ЦК ПАУ,
Редакція газети
«Авіабудівник України»

ОГОЛОШЕННЯ

10 грудня поточного року заплановано проведення у Києві чергового засідання Президії Центрального Комітету Профспілки авіабудівників України

Вл.інф.

Открыта новая страница в истории развития авиации в Украине

В четверг 24 октября на аэродроме «Коротич» (г. Харьков) состоялось значимое в истории вертолетного спорта Украины событие: впервые, после пятилетнего перерыва, стартовал 36-й Открытый чемпионат Украины.

На торжестве по случаю открытия чемпионата присутствовали Герой Украины, народный депутат Украины, председатель Федерации вертолетного спорта Украины, президент АО «МОТОР СИЧ» **Вячеслав Богуслаев**, Герой Украины, генеральный директор ХГАПП **Анатолий Мялица**, председатель общества содействия обороне Украины **Виктор Тимченко**, председатель Профсоюза авиастроителей Украины **Ярема Жугаевич**, представители областных властей Харькова и Запорожья, другие высокие гости.

На общем построении **Вячеслав Богуслаев** сердечно приветствовал участников 36-го Открытого чемпионата Украины по вертолетному спорту. Он поздравил всех с этим историческим для Украины событием и поблагодарил губернатора Харьковской области **Михаила Добкина** за участие в подготовке соревнований. Вячеслав Александрович заметил, что сегодня авиация объединяет Россию, Беларусь и Украину. Он пожелал всем экипажам успешного выступления и высоких результатов.

В первый же день чемпионата после официальной части начались соревнования. Экипажи из России, Беларуси и Украины состязались в мастерстве, выполняя упражнения: «Навигация» и «Развозка грузов».

В интервью журналистам Вячеслав Александрович рассказал, что история создания летательных аппаратов начиналась и в Украине: Одессе, Киеве, Харькове, Александровске (ныне Запорожье)... В настоящее время у многих есть желание развивать авиастроение. Но без поддержки государства это делать очень сложно.

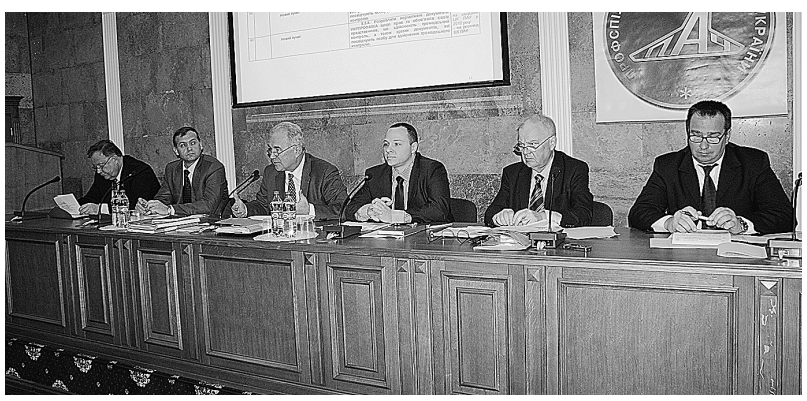
— Я очень благодарен Президенту Украины Виктору Януковичу, который уделяет пристальное внимание созданию авиационной техники, вертолетов,— сказал **Вячеслав Богуслаев**.— Он интересуется нашими успехами, не раз бывал на предприятии МОТОР СИЧ. А главное — это все делается для людей. Молодые хотят летать, прыгать с парашютом, заниматься высокими технологиями. Все это — предпосылки для развития вертолетной техники. Наши модернизированные вертолеты уже опробованы, они заявили о себе новыми мировыми рекордами, хорошо показали себя в различных ситуациях. В настоящее время мы работаем по заданию МЧС, Министерства обороны Украины — они ждут от нас медицинские, патрульные и боевые вертолеты. А сегодня у нас праздник — мы проводим 36-й Открытый чемпионат Украины по вертолетному спорту. Ранее мы создали Федерацию вертолетного спорта Украины, в которую вошли различные области нашей страны, прежде всего, те, где серьезно занимаются вертолетами: Запорожская, Днепропетровская, Полтавская, Киевская... Но, прежде, чем организовать такой чемпионат, мы приняли участие в Открытом чемпионате России, посмотрели, как они проводят такие мероприятия. И в результате, как заявляют сегодня наши российские друзья, здесь у нас организована подготовка не хуже, чем у них. Мы договорились, что создадим совместную пилотажную группу «Славяне», в которую войдут представители трех братских народов России, Украины и Беларуси. Пилотировать вертолеты будут летчики наивысшего класса. Пилотажная группа сможет принимать участие в различных мероприятиях наших стран, праздниках. Это будет наглядным свидетельством успешного развития вертолетной техники и послужит приобщению молодежи к авиации.

Лариса ДУДЕК,
главный редактор газеты
«Мотор Сич»

Відбулось засідання ЦК ПАУ

21-23 жовтня п.р. у м. Києві відбулось засідання Центрального Комітету ПАУ. Головував на засіданні Голова Профспілки авіабудівників України Ярема Жугаєвич.

В рамках програми засідання ЦК ПАУ 21 жовтня його учасники відвідали ДП «Антонов» та філію підприємства – Серійний завод «Антонов». На території ДП «Антонов» відбулась зустріч делегації ЦК ПАУ з представниками адміністрації підприємства – заступниками генерального директора ДП «Антонов» **Валерієм Маєвським** та **Віктором Семенцовим**. Під час зустрічі Валерій Євгенович та Віктор Федорович розповіли про кадрову політику та соціальні програми на підприємстві, про успіхи і проблеми розвитку серійного виробництва літаків типу Ан та про поточний момент. Вони відповіли на численні запитання присутніх.



Делегація ЦК ПАУ також ознайомилась з презентацією робочих проектів підприємства, роботою механічно-складального цеху та серійним виробництвом сучасних літаків типу Ан. Делегація також відвідала імітаційно-пілотажний стенд (ІПС), де тренуються льотчики-випробувачі. В ході відвідання структурних підрозділів підприємства, учасники делегації ЦК ПАУ змогли безпосередньо задати питання, які їх цікавили (з виробничої чи загальної тематики) та отримати ґрунтовну відповідь.

Делегація ЦК ПАУ також відвідала іншу філію підприємства - «Антонов-Агро», де ознайомилася з усіма різновидами та етапами роботи подібного сільгоскомплексу.

22 жовтня, під час семінарської частини засідання, на якому були присутні представники сторін соціального діалогу: від Міністерства промислової політики України – **Юрій Клітинський**; ДК «Укроборонпром» - **Олександр Галуненко**, **Геннадій Януль** та **Ігор Кроль**; Фонду державного майна України – **Анастасія Манківська** та Асоціації «Укравіапром» - **Олександр Суровцев**, були розглянуті питання, пов'язані із укладенням нової Галузевої Угоди. В ході дискусії учасники обговорення дійшли висновків про необхідність узгодження спірних питань шляхом подальшого обговорення. Крім того, представники сторін соціального діалогу відповіли на численні запитання голів ПО ПАУ. В цей же день відбулись робочі засідання постійних комісій ЦК та засідання Президії ЦК ПАУ.

23 жовтня Центральний Комітет ПАУ розглянув питання змін у складі Профспілки та Центрального Комітету Профспілки, затвердив План роботи ЦК і кошторис на 2014 рік. Також були прийняті постанови з ряду інших питань, які протягом 2-х тижнів будуть направлені у всі профкоми первинних організацій ПАУ.

На засіданні ЦК ПАУ Голова ПАУ **Ярема Жугаєвич**, за дорученням Президії Федерації профспілок України, вручив знак «Заслужений працівник профспілок України» **Юрію Єфремову**, заступнику Голови ПАУ.

Олександр ПАЛІЙ

ЗВВО: є надії на краще

Газета «Авіабудівник України» вже неодноразово писала про складну ситуацію на ДП «ЗВВО» (Закарпатська область), де трудовий колектив майже постійно мав проблеми із затримкою виплати заробітної плати, а останнім часом з боку адміністрації було здійснено заходи, направлені проти профспілкової організації. Нещодавно, дякуючи принциповій позиції профкому та ЦК ПАУ, на підприємстві сталися кадрові зміни – призначено нового керівника, про що ми також повідомляли. Чи покращилась ситуація на підприємстві, чи з'явилась у людей надія на краще? Ось головна тема нашого інтерв'ю з головою профспілкової організації ПАУ на підприємстві **Василем Івановичем Мадаром**.

Василь Мадар, голова ПО ПАУ на ДП «Закарпатське вертолітне виробниче об'єднання»:

— Нарешті здійснилася мрія нашого трудового колективу — керівником підприємства стала місцева людина, яка знає специфіку нашої роботи і нашого регіону. І хоча на даний час наш керівник лише виконувач обов'язків, ми покладаємо надію на те, що з ним буде підписано контракт.

Є плани і сподівання на те, що з нового року у нас активно відбуватиметься процес по пошуку замовлень, зокрема щодо прив'язних систем. З ДП «Завод 410 цивільної авіації» вже є ключові домовленності щодо реалізації замовлення на 30 шт. до кінця поточного року і гарні перспективи на майбутній рік. Також підприємство має замовлення на виготовлення супутникових антен. З нового року плануємо випуск 7, 9 та 11-метрових супутникових «тарілок» для іноземного замовника.

В трудовому колективі на даний час працює 52 працівника. Ми сподіваємось на те, що підприємство почне ставати на ноги. Бо попереднім керівництвом наше підприємство було доведено до жахливого стану. Зараз з'явилася надія на те, що ми будемо потроху виживати, набираючи обертів. Пообіцяли працівникам погасити заборгованість із виплати заробітної плати. Заборгованість по виплаті заробітної плати становить 450 тис грн. Борги тягнуться з березня 2013 року. Розраховуємо, що в листопаді буде кінцеве погашення боргів.

На підприємстві продовжує працювати профспілкова організація. Якщо, можливо, хтось покладав надію на те, що вдасться зломити профактив і ліквідувати єдину опору та надію на захист працівників, він сильно помилився. Профспілкова організація в боротьбі за свої права та права трудового колективу лише загартувалася і стала міцнішою.

Борги по виплаті членських внесків, які утворилися при попередньому керівництві підприємства, ми сподіваємось, будуть погашені найближчим часом. Серед досягнень профспілкової організації — ухвалення Колективного договору підприємства на наступний період. Колдоговір зареєстровано в ЦК ПАУ, в соціальних службах, підписано місцевою адміністрацією.

Записав Олександр ПАЛІЙ

Наша сила — в единстве!

С завидной энергией и упорством ГП «Антонов» и его филиал – Серийний завод «Антонов» стараются сохранить статус Украины, как одной из немногих стран, имеющих полный цикл сборки самолетов. Для того чтобы поднимались в небо крылатые птицы, собранные руками человека, на заводе работает тандем опытных специалистов и молодежи. Именно молодежи отдан приоритет внедрять в производство передовые современные технологии и вливать новую энергию в работу и жизнь предприятия. Образование и практика – одни из важных составляющих, которые помогают преодолевать проблемы и решать вопросы производства.

Заботясь о будущем завода и отрасли, администрация и профком думают о будущем и настоящем работников, от которых и зависит изготовление качественных и конкурентоспособных самолетов. Организовывается дополнительное обучение специалистов и практика учащихся и студентов. Также участники социального диалога помогают улучшить социально-бытовые условия. Наше предприятие является одним из немногих в стране, которое обеспечивает общежитием и даже служебным жильем. Создана молодежная комиссия, которая непосредственно занимается проблемами молодежи по обращениям работников. Профком содействует в планировании оздоровления работников и обеспечивает льготными путевками. Работает летний лагерь для детей. Организация досуга тоже имеет немаловажное значение. Радует желание молодежи отдыхать активно – не просто погулять где-то на танцах и дискотеках, а заняться спортом, физической культурой. В последнее время социальные партнеры организовывают посещение различных мероприятий, например, баскетбольных и футбольных матчей, а также театров и выставок. Организована футбольная секция и занятия по настольному теннису. Молодежь увлекается не только футболом и теннисом, но еще и танцами, фотографией, поэзией, игрой на гитаре. Организовываются концерты и конкурсы, да и просто весело проводится время. Было бы неплохо восстановить круглогодичную работу оздоровительного комплекса «Сокол» - большинство молодежи живет непосредственно на территории этого комплекса и с удовольствием брали бы путевки.

Необходимо понимать, что моральное состояние находится в тесной связи с желанием работать, учиться и открывать что-то новое или просто совершенствовать свою работу. Проблемы не исчезают сами по себе, их нужно решать, и решать сообща, опираясь на опыт старшего поколения и энергию младшего поколения. Сила в единстве! И пусть не всегда хватает материальных средств, можно найти моральное удовлетворение от успешно выполненной работы и сознания, что в тебя верят и поддерживают. Хотелось бы и дальше испытывать трепет, возникающий при подъеме отечественного самолета, когда на него устремлены тысячи восторженных глаз!

Сергей Мудрицкий, заместитель председателя молодежной комиссии профкома СЗ «Антонов»

Україна і Таїланд готують спільний проект безпілотного апарату

У рамках Міжнародної виставки «Defense & Security 2013» відбулася зустріч керівників авіабудівних підприємств, що входять до складу ДК «Укроборонпром», з керівництвом Тайської авіаційної індустріальної компанії. Обговорювалися питання двостороннього співробітництва в галузі технічного обслуговування навчально-бойових літаків типу Л-39, які перебувають на озброєнні ВПС Королівства Таїланд. За словами президента та головного конструктора Дослідно-конструкторського бюро авіації загального призначення Олександра Дашівця, в рамках виставки проведено зустріч з представниками Міністерства оборони Таїланду та обговорено можливість співпраці у створенні спільного проекту безпілотного літального апарату з мінімальними масогабаритними характеристиками. За його словами, організація виробництва може бути розміщена на базі українських авіаційних підприємств. На українському стенді також відбулася зустріч з командувачем ВПС Таїланду Прайдітом Джантонгом. Були обговорені питання співпраці у сфері модернізації та ремонту авіаційної техніки.

За інформацією прес-служби ДК «Укрспецекспорт»

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Последствия евроинтеграции для авиапрома

(публикуется в сокращенном виде как продолжение статьи, начатой в предыдущем выпуске газеты)

Жесточайшая конкуренция на мировом рынке производства авиационной техники заставляет объединяться даже крупнейшие мировые державы. В частности, объединение в США корпораций «Боинг» и «Макдоннелл-Дуглас» позволило этой стране захватить 90% рынка крупных авиалайнеров и 70% производства всей авиатехники на мировом рынке. А европейская «Эйрбас индастри» объединила авиастроительные компании Франции, Великобритании, Германии, Испании, Италии и Швейцарии.

В середине 90-х гг. к развитию украинского авиапрома проявила значительный интерес американская корпорация Boeing. Через американское предприятие Sigma Bleyzer, созданное эмигрантом из Харькова Львом Блайзером, установившим отношения с тогдашним руководителем ХГАПП П.Науменко, американская сторона активно лоббировала формирование концерна, объединяющего все предприятия по производству авиатехники под руководством ХГАПП. Результатом американских интриг, стравивших между собой украинских производителей, стал проигрыш Украиной тендера Минобороны США на поставку самолетов-топливозаправщиков ВВС США. Заявки на участие в тендере подали Европейская аэрокосмическая корпорация EADS, концерн Boeing Co. и U.S. Aerospace, который предлагал на тендере продукцию украинского ГП «Антонов». ВВС США отклонили предложение U.S. Aerospace, заявив, что оно подано позже установленного срока. Само собой, что тендер выиграл Boeing. Дружба с американцами плохо закончилась и для самого П.Науменко, получившего 10 лет тюремного заключения за растрату 40 млн.грн. Вполне в духе американских транснациональных корпораций, захватывающих предприятия в целях их ликвидации и банкротства для устранения конкурентов.

Очень рассчитывали украинцы и на сотрудничество с Airbus по производству транспортного самолета А400М, вплоть до производства частей и узлов самолета в Украине. Закончилось же все тем, что европейцы, получив от ГП «Антонов» техническую документацию самолета, через какое-то время произвели собственный, подозрительно похожий на украинский прототип. Естественно, без участия украинской стороны.

В последнее же время европейские «партнеры» Украины и вовсе перестали скрывать свои намерения. Как сообщил Николай Азаров, «у меня состоялась встреча с французским руководством и руководством авиационной компании Airbus, и они мне сказали, что ваш самолет (Ан-70) лучше нашего, но мы сделаем все, чтобы ваш самолет не нашел рынка сбыта».

Пока украинский истеблишмент пытается подружиться с Европой и США, Россия постепенно отказывается от совместных с Украиной проектов в сфере авиастроения и активно занимается развитием замещающих производств. А это означает, что украинские предприятия, выживающие сейчас исключительно благодаря промышленной кооперации с Россией, через несколько лет придется просто закрыть за неимением заказов, финансирования и рынков сбыта.

Как заявил посол РФ в Украине Михаил Зурабов, Россия полностью отказывается от реализации проекта с Украиной по производству самолета Ан-70. И хотя впоследствии российская сторона смягчила свою позицию, количество самолётов в рамках начального заказа Минобороны РФ резко уменьшилось по сравнению с первоначальными намерениями. На замену Ан-70 Россия продвигает новый самолет Ил-476, разработанный Авиационным комплексом им. Ильюшина. Хотя Украина и заявила о готовности производить Ан-70 самостоятельно, вряд ли это реально, поскольку Россия профинансировала проект на 72%, а Украина должна была вложить 28%, но обязательства свои так и не выполнила.

Производство самолета Ан-124 «Руслан» Минобороны РФ уже заказало у ульяновского «Авиастар-СП», транспортный Ан-140 в военной версии будет заменен созданием собственного Ил-112.

Не лучше перспективы и у украинских вертолетчиков. В России принята Программа освоения серийного производства вертолетных двигателей, предусматривающая создание серийных производств ТВ3-117 и ВК-2500, а также двигателя ВК-800В для многоцелевого вертолета «Ансат». Программа также предусматривает локализацию иностранных двигателей Arrius и Ardiden французской компании Turbomeca для вертолетов Ка-226 и Ка-60/62.

Столь значительные усилия России по развитию замещающих производств обусловлены вовсе не желанием «наказать» Украину, а жесткой необходимостью обеспечить собственную национальную безопасность, поскольку авиационные технологии Украины, главным образом, предназначены для производства используемой в военных целях авиации, а главным заказчиком украинской продукции является Министерство обороны РФ.

Договор об ассоциации с ЕС, подписание которого планируется в ноябре текущего года, прямо предполагает вовлечение Украины в совместную политику обороны и безопасности ЕС.

Окончание на с. 4

ВЕРТОЛІТНИЙ СПОРТ

ЗНАЙ НАШИХ!

С 24-го по 26-е октября 2013 года в Харькове на аэродроме «Коротич» Федерация вертолётного спорта Украины провела 36-й Открытый чемпионат Украины по вертолётному спорту. Генеральным спонсором 36-го Открытого чемпионата Украины по вертолётному спорту выступило АО «МОТОР СИЧ». Чемпионат в Харькове был организован по инициативе народного депутата Украины, Героя Украины, председателя Федерации вертолетного спорта Украины **Вячеслава Богуслаева**. Он состоялся впервые, после длительного перерыва, в юбилейный год 55-летия вертолетного спорта.

Украинские, российские и белорусские спортсмены за два дня до старта соревнований прибыли на аэродром Харьковского аэроклуба имени В.С. Гризодубовой, чтобы «пристреляться» к новой местности и опробовать вертолёты, предоставленные авиакомпанией «МОТОР СИЧ».

За победу на аэродроме «Коротич» сражались 7 украинских экипажей, среди которых Заслуженный мастер спорта СССР, участница пяти чемпионатов мира, чемпионка мира 1973 года, абсолютная чемпионка мира 1978 года, член сборной команды СССР с 1973 по 1991 год, пятикратная абсолютная чемпионка СССР, многократная чемпионка Украины, абсолютная чемпионка Украины в 2004 году **Любовь Приходько** в экипаже с участником 48-го Открытого чемпионата России по вертолётному спорту **Владиславом Стависюком**; мастер спорта СССР, неоднократный участник чемпионатов ВС СССР и Украины по вертолётному спорту **Николай Дерегус** в экипаже с **Олегом Комаровым** — призером чемпионатов Украины и 2-го чемпионата Москвы на кубок КБ им. М.Л. Миля; **Вадим Бовт** — участник 48-го Открытого чемпионата России по вертолётному спорту в экипаже с **Дмитрием Шиверским**; мастер спорта СССР, неоднократный участник и призер по упражнениям чемпионатов Украины и СССР **Владимир Ена** в экипаже с мастером спорта СССР, участником и призером по упражнениям чемпионатов Украины и СССР, членом сборной Украины с 1990 по 1991 год **Александром Довженко**; участник 32-го Открытого чемпионата Украины по вертолётному спорту **Юрий Шарыпенко** в экипаже с участником 31-го Открытого чемпионата Украины по вертолётному спорту **Виталием Онищенко**; мастер спорта СССР, абсолютный чемпион Украины 1984 года, неоднократный призер по упражнениям на чемпионатах СССР и Украины, член сборной Украины с 1979 по 1991 год **Виктор Гончаренко** в экипаже с мастером спорта Украины, неоднократным призером по упражнениям, призером 2-го чемпионата Москвы на кубок КБ им. М.Л. Миля **Олегом Резинкиным**; мастер спорта СССР, призёр чемпионатов Украины, абсолютный чемпион Украины 1985 года **Николай Павлов** в экипаже с мастером спорта СССР **Александром Кулагой**.

В соревнованиях на украинской земле также приняли участие 4 российских экипажа и 3 экипажа из Белоруссии. Свой высокий уровень мастерства продемонстрировали многократные чемпионы мира **Виктор Дегтярь** и **Петр Васильев**, двукратная абсолютная чемпионка мира и четырёхкратная абсолютная чемпионка России среди женщин, участница Всемирных воздушных игр в Турине **Елена Прокофьева** в экипаже с мастером спорта **Светланой Золкиной**, бронзовые призеры в женском многоборье 48-го

Фото Геннадия Милуцкого

Чемпионата России, серебряные призеры в женском многоборье Открытого чемпионата Беларуси — 2013 года **Анна Надымова** и **Галина Караваева**, призер чемпионата Республики Беларусь, абсолютный чемпион мира среди юниоров в 2012 году по вертолетному спорту **Владимир Бугаев** в экипаже с участником и призером чемпионатов мира, Республики Беларусь, России **Александром Грищенко**; призер чемпионатов Республики Беларусь **Анна Рогожинская** в экипаже с призером чемпионата Республики Беларусь 2012 года, чемпионом по упражнениям «Слалом» и «Развозка грузов» на чемпионате Республики Беларусь по вертолетному спорту 2013 года **Никитой Лаптевым**.

В составе судейской коллегии со стороны Украины — 20 человек, в том числе главный судья, вице-президент ФВС Украины **Александр Скрынников**, заместитель главного судьи, член совета ФВС Украины **Геннадий Маслов**, главный секретарь, судья 1 категории **Наталья Олейник**, также 8 российских судей, среди которых президент ФВС России **Ирина Грушина**, главный тренер сборной команды России **Николай Родионов**, председатель Всероссийской коллегии судей по вертолётному спорту **Михаил Баландин**. Белоруссию представляла судья 1 категории **Светлана Манько**.

Такой высокий уровень представительства среди участников соревнований и судей определил и масштаб самих соревнований.

Кроме того, если в предыдущих украинских чемпионатах по вертолетному спорту принимали участие 2–3 команды, то в октябре в Коротиче можно было увидеть состязания 14 экипажей. Это объясняло и накал страстей, и зрелищность полетов, и внимание к этому событию со стороны средств массовой информации и гостей чемпионата.

Предполетная подготовка и полеты начались согласно программе соревнований. В первый же день экипажи померялись силами, выполняя упражнения «Навигация» и «Развозка грузов». Надо отметить, что «Навигация» — одно из самых сложных и насыщенных элементами упражнений. За пять минут до вылета экипаж получает карту, по которой ему нужно проложить маршрут, а затем совершить полет (90 км), найти три поворотных пункта, обозначить их снижением, опознать 10 целей (полотнища с буквами) в зоне поиска, сбросить два груза в мишень, финишировать точно в заданное время, и в течение 60 секунд выполнить еще ряд элементов, в том числе — сброс кегли в отверстие крыши. Для новичков, а среди украинских пилотов были и такие, которые в 2013 году только начали свою карьеру в вертолетном спорте, это была очень сложная задача.

Интересным для зрителей стало упражнение «Развозка грузов». Оно вошло в программу вертолетных соревнований лишь в 2005 году. Экипажам нужно было точно, за минимальное время (не более 50 сек.), опустить груз поочередно в три контейнера. Принцип оценивания упражнения таков, что за касание грузом контейнера или земли, за превышение времени опускания груза экипаж теряет драгоценные очки. Судьи, находясь на поле, в своих записках отмечают выполнение каждого элемента упражнения.

В ходе соревнований именитые спортсмены показали уровень своего мастерства, а начинающие набрались опыта и спортивной злости, чтобы на следующий день соревнований в честной борьбе добиться успеха.

Упражнение «Полет на точность» считается классикой вертолетных соревнований. Вертолет должен пролететь по размеченному на земле маршруту на постоянной высоте — 2,5 метра. Под вертолет подвешивается два груза на фалах, один из которых на метр короче другого. Если нижний груз оторвался от земли, то расстояние до земли превышает заданную высоту, а если верхний груз касается поверхности, то вертолет летит ниже, чем требуется. Нужно было в воздухе переместиться вперед, вправо, назад, влево, по диагонали, выполнить два разворота на 360 градусов и посадить вертолет на линию шириной 5 сантиметров. С полетов на точность начался второй день соревнований. И хотя солнышко не баловало участников чемпионата и зрителей своим присутствием на небе, настроение у всех было бодрое. Мы ждали успешных результатов от наших украинских спортсменов, и они постарались на славу.

Последним в программе соревнований стояло одно из самых зрелищных упражнений — «Слалом». Экипаж должен был ведром зачерпнуть воду из бочки и, не расплескав, пронести его через 12 ворот в определенной последовательности, а потом с одной попытки поставить на стол. Оценивается чистота и правильность прохождения ворот, количество воды, оставшейся в ведре, а также время выполнения упражнения, которое не должно превышать 200 секунд. И здесь очень важна командная игра, потому что без должного взаимодействия пилота вертолета и оператора добиться высокого результата невозможно. Пилот должен правильно совершить маневр, а оператор, который держит в руках фал с закрепленным на нем ведром, четко провести его через ворота и поставить на стол.

Подводя итоги 36-го Открытого чемпионата Украины по вертолётному спорту, директор авиакомпании предприятия МОТОР СИЧ, член Совета Федерации вертолетного спорта Украины **Геннадий Маслов** отметил:

— Когда впервые нам пришлось организовывать этот чемпионат, мы, конечно, очень волновались. Но сегодня уже можно сказать, что он успешно состоялся, мы выполнили всю соревновательную часть.

Абсолютным чемпионом Украины среди команд стала «**Мотор Сич**», на втором месте **Харьковский аэроклуб**, бронзовые награды у **Винницкого АРЗ**. Среди экипажей — абсолютные чемпионы — **Николай Дерегус** и **Олег Комаров** (команда «Мотор Сич»), серебряные призеры **Любовь Приходько** и **Владислав Стависюк** (команда «Мотор Сич») и бронзу получили **Вадим Бовт** и **Дмитрий Шиверский** (команда Винницкого АРЗ).

В общем зачете чемпионом также стала команда «Мотор Сич», а вот из экипажей на первую ступеньку пьедестала почета поднялись россияне **Виктор Дегтярь** и **Петр Васильев**.

Сразу после соревнований **Николай Дерегус** поделился своими впечатлениями с нашим корреспондентом. Николай Борисович рассказал, что в 80-е годы он состоял в команде Киевского военного округа. Сегодня, по его словам, совершенно другой вертолетный спорт, он становится сложнее и чтобы победить, требуется больше мастерства.

— Уверен, в будущем, на вертолетах с новыми двигателями производства МОТОР СИЧ мы сможем добиться еще более высоких результатов,— отметил **Н. Дерегус**.

Награды победителям вручали Герои Украины, генеральный директор Харьковского государственного авиационного производственного предприятия **Анатолий Мялица** и президент научно-производственной корпорации «ФЭД» **Александр Жданов**, а также директор представительства корпорации «НПО «А. Ивченко» **Василий Ткаченко**.

В организации и проведении 36-го Открытого чемпионата Украины по вертолетному спорту, помимо Федерации вертолетного спорта Украины во главе с **В.А. Богуслаевым** и АО «МОТОР СИЧ», взявших на себя решение основных задач, в том числе финансовых, приняли участие Общество содействия обороне Украины, Харьковский аэроклуб (руководитель **С.Н. Филатов**), ХГАПП (генеральный директор **Анатолий Мялица**) и другие.

В интервью журналистам **А.К. Мялица** рассказал, почему он предложил свою помощь в проведении чемпионата по вертолетному спорту:

— Вячеслав Александрович Богуслаев — мой друг. Сегодня он председатель Федерации вертолетного спорта Украины, а я возглавляю Федерацию авиационных видов спорта Харьковщины. Мы с ним единомышленники и считаем, что такую наукоемкую отрасль, как авиастроение, Украине нельзя терять. Это очень важно для экономики страны. Ведь только за счет таких производств можно наполнить государственную казну.

Вячеслав Александрович был назначен генеральным конструктором вертолетов Украины. До этого у нас не было ни конструкторских бюро вертолетов, ни самого вертолетостроения. Он начал с модернизации и ремоторизации тех видов вертолетов, которые есть у нас на вооружении. Многим это не нравится, потому что таким образом он на 15–20 лет продлевает жизнь этим летательным аппаратам. Вячеслав Александрович развивает отрасль и это также не по вкусу. Ведь на вертолетостроительном рынке большая конкуренция.

Я — самолетчик. На предприятии у нас выпускают самолеты, на которых стоят двигатели производства МОТОР СИЧ. К сожалению, в Харькове загубили моторостроение: для машиностроения, тракторов и комбайнов мы выпускали очень неплохие двигатели. Сегодня и завод «Серп и молот», и завод по производству тракторных двигателей стоят, и ХТЗ вынужден закупать их за границей — в России. Раньше, по статистике, Харьков выпускал каждое пятое наименование продукции промышленного производства бывшего СССР. В настоящее время половина этих производств загублена. Сегодня все, вплоть до винтиков и болтиков, мы закупаем и за счет своих оборотных средств развиваем такие страны, как Турция и др. Так дальше нельзя. Украине надо вкладывать в собственную промышленность.

Я хочу, чтобы на эти соревнования пришли молодые люди и загорелись небом. Потому что нам нужно развивать науку, производство и создавать летательные аппараты нового поколения.

Завершился 36-й Открытый чемпионат Украины по вертолетному спорту демонстрационными полетами. Зрители, а среди них были и ученики харьковских школ, смогли полюбоваться, как украинские и российские спортсмены на вертолетах Ми-2 выполняют параллельный слалом и другие полеты. Приподнятое настроение участников и гостей поддерживал музыкальный коллектив — группа «Контингент», чей репертуар удачно гармонировал с общей атмосферой праздника.

Запорожская команда «Мотор Сич» уехала домой с кубками и медалями. И пусть это будет только началом — удачным стартом, за которым последуют новые чемпионские титулы и оглушительные победы!

Лариса ДУДЕК,
главред газеты «Мотор Сич»