

НЕВОЗМОЖНОЕ - ВОЗМОЖНО!

АЭРОКРЫМ

ВЫПУСК 4/2017

КУБОК РОССИИ
МАКС 2017
НАГУКАНИЗСА,
ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ
2017



ШЕДОВ

Январь

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

Февраль

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28				

Март

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Апрель

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

Май

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

Июнь

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

Июль

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Август

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30
31						

Сентябрь

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	30

Октябрь

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30	31				

Ноябрь

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	

Декабрь

Пн	Вт	Ср	Чт	Пт	Сб	Вс
						1
2	3	4	5	6	7	8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

**РЕГИОНАЛЬНОЕ ОТДЕЛЕНИЕ
ОБЩЕРОССИЙСКОЙ ОБЩЕСТВЕННОЙ ОРГАНИЗАЦИИ
"ОБЪЕДИНЕННАЯ ФЕДЕРАЦИЯ СПОРТА СВЕРХЛЁГКОЙ АВИАЦИИ РОССИИ"
в Республике Крым**

Председатель и состав Бюро:

<http://аэрокрым.рф>
e-mail: aerocrimea@gmail.com



Коваль Владимир
Вице-президент ОФ СЛА России по спорту, чемпион России 2017
Председатель отделения

Когчинский Вячеслав
Главный тренер сборной Республики Крым по споту сверхлегкой авиации. Спортивный судья первой категории.
Заместитель председателя



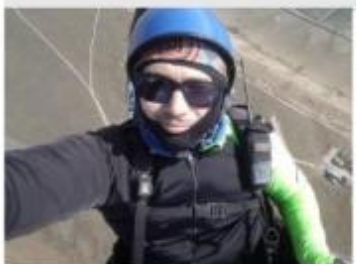
Новикова Дарья
Кандидат в мастера спорта. Серебряный призер Чемпионата России 2017 в дисциплине «параплан – парящий полет» в женском зачете. Победитель Кубка России в дисциплине «параплан – парящий полет» в женском зачете.
Председатель ревизионной комиссии.

Силевич Сергей
Начальник Республиканского дельтапланерного клуба (РДК), руководитель авиационного клуба "Юный летчик", руководитель и инструктор дельта-парапланерной школы "Парящий полет".
Член Бюро отделения



Сухоцкий Глеб
Мастер спорта международного класса. За заслуги по развитию авиационных видов спорта награжден золотой медалью ФАИ.
Член бюро отделения

Гимадиева Мария
Кандидат в мастера спорта. Победитель Кубка России СЛА-мото 2017.
Член бюро отделения.



Ельцов Вадим
Кандидат в мастера спорта, рекордсмен Крыма по дальности безмоторного полета на параплане, пролетев расстояние от Симферополя до Керчи.
Член бюро отделения.

Цигура Алексей
Чемпион России 2015, 2017 годов, официальный пилот паралёта в составе команды ОФ СЛА России на авиасалоне МАКС 2017.
Член бюро отделения.



EMC



14th FAI European
Microlight
Championship
9-19.08.2017
Nagykanizsa
H u n g a r y

СПОРТНОЙ СВЕРХЛЁГКОЙ АВИАЦИИ

**14-й Чемпионат Европы
по сверхлёгкой авиации.
Август, 2017 год.**

Знакомые и друзья, в том числе и пилоты СЛАшники задают частенько один вопрос: "Что за спорт такой, сверхлёгкой авиации?" В двух словах, это ориентирование на местности, при помощи карты и компаса. Только делаете вы это на дельталёте, самолёте или автожире. Это уж, кому чего нравится, причём можно в одноместном варианте или в двухместном, со штурманом. Я летаю один на дельтике. В отличие от спортивного ориентирования бегать по лесу с картой и напрягаться физически не надо. Но нужно уметь летать в непростых погодных условиях над неизвестной местностью.

Так называемые навигационные упражнения бывают «по известному маршруту», когда на выданной вам карте уже нарисован маршрут и «по неизвестному маршруту», который необходимо нарисовать самостоятельно, используя полученную в полёте информацию. Самое главное - это



научиться летать строго по линии заданного пути (ЛЗП). По прямой - несложно, а вот по криволинейному маршруту нужна тренировка. Отклонение от ЛЗП более 200 метров грозит не прохождением временных и маршрутных ворот. Так же вам будет трудно найти на маршруте фотографии, которые



выдаются вместе с картой перед вылетом. На прохождении «ворот» и поиске фотографий зарабатываются основные очки. Потерять себя на карте, попросту «заблудиться», можно легко. Отвлёкся на короткое время, расслабился и всё, уже потерялся. По правилам соревнований, отклонение 90 градусов и более штрафуются «баранкой» за упражнение, так же как посадка вне аэродрома и залёт в запретную зону.

Есть ещё упражнения на экономичность, кто дольше продержится в воздухе или дальше всех улетит на ограниченном количестве топлива. Таких упражнений немного, но они порой становятся решающими. Здесь тоже необходимо умение работать с картой, но в большей степени это соревнования летательных аппаратов их лётно-технических характеристик. Упражнения на точность приземления в раз-

личных вариациях проходят каждый день. Попадать в первую (5 метров) зону стометровой «палубы» пилот должен с «завязанными глазами». Соревнования длятся неделю, и по сумме очков, заработанных в каждом упражнении, определяется победитель. Вот, вкратце, что такое спорт сверхлёгкой авиации. Спорт не зрелищный как футбол, хоккей или биатлон, но он очень интересен самим участникам соревнований, спортсменам.

Для меня прошедший чемпионат сложился удачно, даже более того. Наконец-то Фортуна повернулась ко мне лицом, да ещё несколько раз. Хочется рассказать о трёх эпизодах за время проведения этого мероприятия, которые могли стать переломными и отобрать победу.

Первый, это ураган который обрушился на аэродром накануне открытия соревнований. У нашей команды пострадало 50% техники. У других команд такая же картина. Палаточный лагерь был сметён. Шифером, сорванным с крыши ангара, был разбит автожир Кости Лужецкого, он был вынужден приобретать новый ротор. Перевернуло на мачту крыло Володи Чупаркова. У Паши Будникова дельталёт так трепало, что пришлось отвезти обшивку в ремонт. Урал, Димы Барсукова опрокинуло на винт. У Илюхи Орлова в клочья разорвало палатку. Пострадали все. Я своё крыло не смог удержать, оно улетело, отшвырнув меня в сторону. В падении я с ужасом смотрел в след улетающему, через микроавтобус и тентованный прицеп, крылышку. Оно, кувыркаясь, скрылось в темноте в направлении

польского лагеря. Я не сразу поверил своим глазам, когда обнаружил своё крыло, лежащее между палаток на ровном клочке земли, без видимых повреждений и разрывов обшивки. Слава Богу, что никого не накрыло из людей. Второй шквал держали



вдвоём с польским товарищем

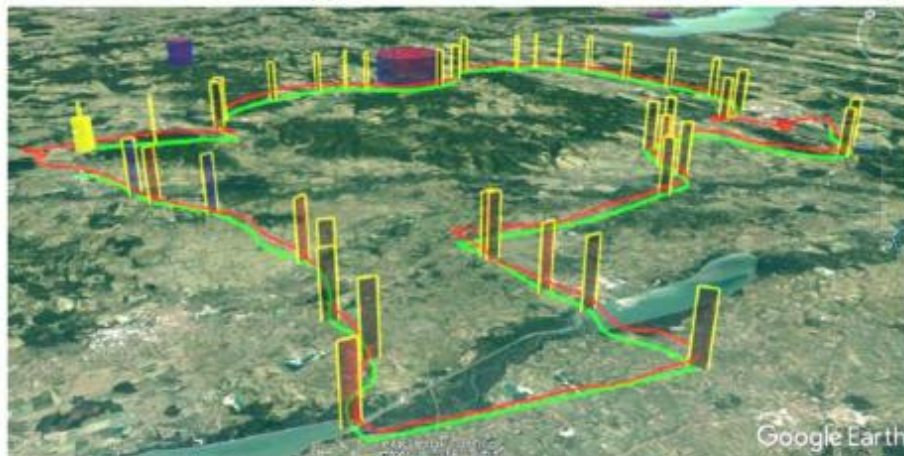
Соревнования оказались под срывом, вопрос встал о проведении чемпионата. Много поломанной техники, один человек пострадал из Чешской команды, перелом руки. Посоветовавшись со всеми, организаторы решили открыть соревнования, но дать два дня на восстановление аппаратов. Через два дня генеральный брифинг «летаем-нелетаем». Мне пришлось полностью разобрать крыло с целью выявить скрытые поломки и дефекты. Это чудо, это просто фантастика. После пятидесятиметрового самостоятельного полёта, слегка погнуты две латы. Потом был психологически очень тяжёлый облёт. Мне было страшно летать, я боялся. Крыло летело не как раньше, вело в сторону. Спасибо Василию Тарakanову, который взялся мне помочь.

Под его чутким руководством крыло с пятого раза полетело, а вместе с этим вернулась ко мне уверенность, страх прошёл. На брифинге решили «чемпионату быть». Завтра первое задание.

Второй случай, когда улыбнулась удача, произошёл в первом же упражнении. 180 километров, так называемая «шестерёнка». Полёт по кривой с поиском фото и поворотных пунктов. Всё удачно складывалось, фотографии находились, поворотные точки тоже, оставалось



километров сорок. Как вдруг вырубился один цилиндр моего двухцилиндрового движка, нога рефлекторно давит полный «газ», только бы не заглох. Обороты упали, а нездоровая вибрация очень сильно настораживала. Один цилиндр не вытягивает, теряю высоту, на вариометре минус. Ухожу с маршрута и начинаю искать площадку для безопасной посадки, поближе к людям и асфальтированной дороге для удобства эвакуации. Настроение поганое, не передать. Громко и нецензурно ругаюсь, всё, соревнования закончились не начавшись. Определился с площадкой, снял очки, сбросил «газ» и начал строить заход. Нежданно заработал второй цилиндр, всё в норме. Что делать, полоса передо мной? Садиться? Приземлиться, значит заработать ноль очков, подписав себе тем самым приговор о проигрыше. Попробую ещё повисеть в воздухе, может определюсь с проблемой. Встаю в круг и начинаю подъём,



полуденные термики помогают быстро набрать безопасную высоту. Зажигание дублированное, не должно подвести. Протёрся гидрокомпенсатор, тогда бы давление масла упало. Что-то с топливной системой. В этот момент опять вырубает цилиндр, только уже другой. Точно, топлива не хватает, может электрический насос накрылся, а у второго мощности не хватает. Надо попробовать прикрыть воздушную заслонку карбюраторов, может поможет. Помогло Ура! Работают оба цилиндра. Опять дилемма. Что делать? Садиться и не испытывать судьбу, или попробовать лететь дальше по маршруту на неисправном движке? Решил продолжить полёт, если что - сяду, не впервой. Надел очки, уткнулся в карту (очкую, пипец). С трудом долетел до

финишных ворот, находя фото и поворотные пункты, время от времени играя воздушной заслонкой и поглаживая свой дельтик по боку. После приземления, сдав карту и логгеры, бегу в стан Российской команды. Ищу нашего механика Данилу Антонова. Данила помогай, у меня проблемы с мотором, а мне через пару часов снова лететь маршрут. Диагностику и ремонт производили в карантинной зоне при тридцатиградусной жаре. Данила красавец!!! За пятнадцать минут до выдачи задания на упражнение, мы закончили, я даже успел расслабиться и полежать в тени крыла. В вечернем полёте двигатель работал устойчиво, без сюрпризов, но нервное напряжение зашкаливало. Вознаграждением за мои испытания была бутылка вина от организаторов, как лучшему пилоту дня в одноместках по итогам дня. Макс Семёнов с женой были лучшими в двухках.

Ну а **третий** сюжет произошёл в крайний день соревнований. За три дня навигационных упражнений я набрал лучшее количество очков и был лидером, да ещё с отрывом. Летали много и далеко. Были маршруты вдоль берега озера Балатон, летали в Словению, в Хорватию, в гористой местности красивые маршруты. Два заключительных дня организаторы решили провести упражнения на экономичность. Я прекрасно понимал, что здесь буду проигрывать, немного, но буду. Мой аппарат не самый экономичный. Смогу ли я удержать лидирующую позицию, хватит ли мне моего отрыва? Первое эконом упражнение, пролететь четырёхугольник максимальной площади, первая грань скоростная. Дётся 8 килограмм бензина. Проснулся с восходом солнца, можно было «подлетнуть» до церемонии взвешивания топлива. Залил десятку и слетал скоростной участок, произвёл соответствующие замеры расхода, скорости, оборотов. Чтоб по проще было рассчитать основной маршрут. Ну, в общем, слетал упражнение, перестраховался, не рисковал. Привёз литра полтора обратно, это



много. Ещё я во время полёта делал на карте отметки показаний датчика уровня топлива в баке, готовился к крайнему заданию, где будет посерьёзнее, чем сегодня. Нужно будет, после скоростного участка, лететь в точку с возвратом на аэродром.

Кто дальше улетит на восьми килограммах и вернётся. На аэродроме надо проехать 100 метров не заглохнув. Это будет завтра, а сегодня я потерял 25% своего преимущества, что порадовало, я рассчитывал на больший проигрыш. Запас есть.

Крайний день, крайнее упражнение. Задача – долететь, если не долечу, в призе́ры не попадаю. Маршрут строю, в точку против ветра, возврат по ветру. Нарисовал на карте отметки показаний датчика топлива, определился с точками принятия решения на возврат.

Лечу. «С Богом или с Божьей помощью» повторяю перед запуском. Всё по плану. Скоростной участок прошёл с незначительным опозданием, и как говорится «лёт на курс», удаляюсь от аэродрома. Ветер встречный, подстилающий ландшафт не позволяет лететь на малой высоте, лес. Не хватило терпения идти до запланированного места, развернулся раньше. В прошлом году в Англии я не дотянул, бензин кончился на таком же упражнении, теперь боюсь.

Через какое-то время я понимаю, что скорость моя не та, что планировалась, ви-



димо ветер попутный стих, рябь на водоёмах исчезла. Прибор показывает остаток топлива и это начинает напрягать. Сначала я шёл раньше графика по бензину, потом выравнился с запланированным и вот у меня на приборе высвечивается единица, раньше, чем предполагалось. Один литр. Когда будет ноль, мне останется не более пяти минут до полной остановки. Высота 600 метров, аэродрома ещё не вижу, далеко. И тут я запаниковал. Понял, что не долечу. Как только я себя не называл и не ругал. Так было обидно, что «просрал» очередной чемпионат. Получая «баранку» за вынужденную посадку меня с позором выбрасывали из призёров. Представил, как отреагирует команда. Они же все понимают, что мне нужно только долететь и победа будет в кармане, наверняка ждут, смотрят в небо с надеждой, а я.....

Решил: «буду тянуть до последнего». Упёр ручку в передний пилон. Скорость минимальная, практически на срыве, обороты сбросил до 3000, иду с небольшим снижением. Стало тихо, время замедлило свой ход. Как хочется побыстрее долететь, а нельзя быстрее, расход бензина увеличится. Нарисовал на карте линию, где при-

бор покажет «ноль» и мне хватит дотянуть. Надежды нет, ещё далеко. Я смотрю на «единицу», а она на меня. Нулевая линия на карте всё ближе, ближе. Не может быть, загорается «ноль» практически в запланированном месте. Настроение улучшается, появился шанс. Подхожу ближе к аэродрому, выключаю двигатель, выпускаю шасси, заход. Надо поближе сесть к стометровому коридору и его проехать на заведённом моторе. Вижу команду, смотрящую в мою сторону. Они же не знают, сам я заглушился или заглох, заведусь-незаведусь. Дельтик остановился у коридора, тишина. Рука тянется к кнопке запуска. Движок запустился вместе с приветственными криками нашей команды, я рад, что вы рады за меня. Еду по стометровому участку и начинаю понимать, что вроде как выиграл. Выиграл, даже не верится.

P.S. Команда России заняла третье место уступив полякам и чехам. В классе двухместных дельталетов завоевали первое место Максим и Альфия Семеновы. В одноместных дельталетах чемпионом стал Щеколдин Андрей.

Андрей Щеколдин, 23.10.2017





*Генеральный директор
Александр Бондаренко*

Строительно-проектный холдинг «Альтаир» успешно работает на строительном рынке, осуществляя архитектурно-строительное проектирование, строительство, реконструкцию объектов и отделочные работы.

В структуру холдинга входит проектный институт, строительная компания, консалтинговое подразделение.

Квалифицированные специалисты холдинга своими силами выполняют полный цикл работ – от разработки проектной документации до ввода объекта в эксплуатацию.

Холдинг "Альтаир" традиционно является ведущим партнёром

Кубка России по спорту сверхлёгкой авиации,

ведёт шевство над единственной в Республике Крым спортивной детско-юношеской лётной школой.



ВАШИ ДЕНЬГИ РАБОТАЮТ НА ВАС, ТОЛЬКО У НАС!

Просим Вас на борт

СТАНЬТЕ НАШИМ КАПИТАНОМ!



ООО «Альтаир»
Строительно-проектный холдинг

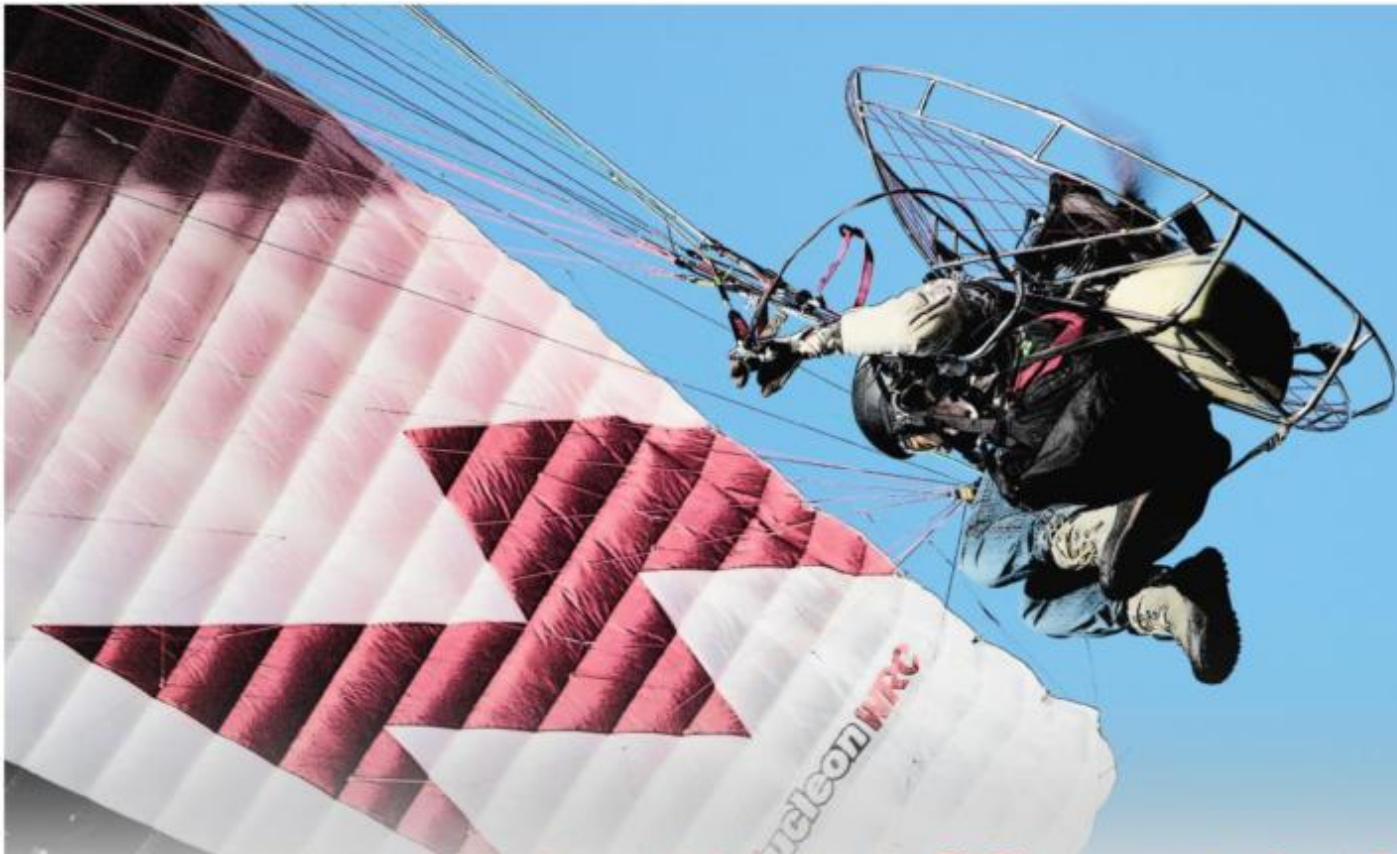
**ВАМ НЕТ НЕОБХОДИМОСТИ СТРОИТЬ СВОЙ БИЗНЕС КОРАБЛЬ,
КОМАНДА ЕДИНОМЫШЛЕННИКОВ И ПРОФЕССИОНАЛОВ ВЫВЕДЕТ
ВАШ БИЗНЕС В ОКЕАН БЕЗГРАНИЧНЫХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ**



Широкий выбор инвестпроектов, проектно-строительные работы под ключ»

ПРОФЕССИОНАЛИЗМ, НАДЕЖНОСТЬ, ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Тел.: +7(3652)62 02 02; +7(978)103 23 73 Почта: altair-holding@mail.ru



ЧЕМПИОНАТ РОССИИ 2017



**Дмитрий Усольцев,
заместитель председателя правления
федерации спорта СЛА Приморского края
(Владивосток):**

Моё отношение к чемпионату России однозначное: мы на соревнования такого ранга ездили, ездим и ездить будем. Пока будут возможности. Независимо от того, какое место будем занимать. Потому что цель моя - вывезти ребят своих, поучить, закалить спортивный дух, чтобы они набирались достойного опыта, шли вперед. Конечно, чтоб прилететь с края российской земли в Санкт-Петербург, приходится потратить немало. Не только средств, но и сил. Билеты ловим за 3-4 месяца до чемпионата. Технику пакуем и отправляем за три недели. Тренироваться бы перед чемпионатом надо, а у нас, получается, не на чем.

Для меня лично значимо общение пилотов со всей России. Мы приезжаем в Осьмино, на «Славянку» и видим

— тут все знакомые, все друзья, с которыми есть о чем поговорить, у нас единая цель — развитие нашего спорта. Я считаю, совместными усилиями мы эту цель обязательно достигнем.

Огромная благодарность организаторам и владельцам «Славянки» Александру и Ирине Федуловым, именно их харизма притягивает народ, их хлебосольство завораживает. Сюда просто-напросто хочется приезжать, потому что все видят, как им тут рады.



Александр Федупов

руководитель Региональной спортивной общественной организации "Луга-Экстримклуб", старший авиационный начальник ВПП "Славянка" (посёлок Осьмино, Лужский район, Ленинградская область).



- Как все начиналось? Летать начал около 30 лет назад в Омском УАЦ на самолете L-29, профессиональная карьера летчика не сложилась, но желание летать "не отпустило" и со временем это стало серьезным увлечением, которое привело меня в спорт сверхлегкой авиации. Сначала летал один, просто для удовольствия, но потом желание поделиться опытом и эмоциями привело меня в общество мотопарапланеристов нашего региона. Постепенно совместные полеты стихийно переросли в праздник, который решено было назвать Фестивалем любителей экстремальных видов спорта и отдыха и сделать ежегодным. Со временем появилось



желание ввести спортивную составляющую в наш Фестиваль, и в 2013 году мы провели в рамках Фестиваля первые спортивные соревнования на нашей площадке. Мероприятие получилось очень интересным, участниками стали спортсмены не только из России, но и из Финляндии, Польши, Германии, Чехословакии.

Очень часто нам задают вопрос: зачем мы все это делаем? Причин, конечно, много, но основная - нам небезразличен

этот спорт, а пилоты, приезжающие соревноваться, стали нашей семьей. Теперь эти две недели в июне стали для нас всех настоящим праздником, заряжающим позитивом на целый год!

Ждем всех!!! Добро пожаловать!!!

Игорь Потапкин,
мастер спорта международного класса,
спортивный судья первой категории
(Москва)

Что особенно порадовало в этом году – народу стало собираться на соревнования гораздо больше. 38 пилотов и экипажей заявили на участие! Заметно улучшилась и подготовка. Каждый выезд на соревнования подобного ранга – это качественный скачок в развитии спортсменов, всех без исключения. Вырастают сами и несут полученные знания в регионы, делятся ими с коллегами-пилотами на местах. В общем, мы на правильном пути.



Хочется отметить: база «Славянка» развивается с каждым годом, мы это видим. А гостеприимство хозяев супругов Федуповых – это отдельная тема! Все участники чемпионата были умыты, сыты, никто не обделен их вниманием и заботой.

Ирина Ефремова
мастер спорта,
судья всероссийской категории
(Владимир)

Что радует: теперь достаточное количество участников в классе мотопарапланов. Думаю, связано это в первую очередь с базой «Славянка», с гостеприимством её хозяев Федуловых.

Упражнения в рамках чемпионата были достаточно сложными, по полной программе пришлось соревноваться пилотам. Были и маршрутные полеты, и аэродромка, не обошлось без протестов и вынужденных посадок.

Впервые в рамках ЧР был женский зачет. Галина Воробьева из Ярославля – одна из самых активных в России, Елена Пермякова из Кургана и Алена Орлова из Донецка – все они молодцы и умнички! Приезжало много интересных людей, опытных пилотов. К примеру, Олег Кушлевич – легенда нашего спорта, умеющий виртуозно летать, и стропы ремонтирует лучше всех, и конструктор прекрасный, да еще и поет замечательно.

Была интересная программа показательных выступлений: прыжки с парашютом, Артем Максименко из «ПараАвиса» показал пилотажа на свободном параплане с вертолета, очень зрелищное выступление Игоря Потапкина на паралете-драконе.



Михаил Каберов
чемпион России,
член сборной России,
(Вологда)

Много упражнений разных, интересных было в рамках чемпионата. Несколько таких, которые главный судья анонсировал как включенные в чемпионат Европы. То есть мы их даже никогда не выполняли, а тут по результатам была сформирована сборная команда России. Например, впервые летали криволинейный маршрут. За него мы получили баранку. А крымчане

экипаж Алексей Цигура - Владимир Коваль стали первыми, набрали 1000 очков на маршруте, и потом нам их было очень трудно догнать. Правда, в упражнении на экономичность (чистая экономия) первыми были уже мы с Николаем Хохловым, использовали термичку. Но в общей сумме 150 очков так и осталось между нами и первым экипажем на пьедестале почета ЧР 2017. Упражнение на точность посадки – тут, считаю, мне немного не хватило опыта. Правда, сейчас уже его отработал и готов выполнить лучше. Во многом качество полета зависит от того, насколько хорошо владеешь своей техникой, насколько точно умеешь выставить настройки паралёта и параплана. Ну, например, подцеп параплана для полёта по маршруту у меня отличается от подцепа для выполнения короткого старта (взлёта над «забором»). Вообще, такое резюме могу вынести: в любом соревновании главное – четко выполнять задания. Не думать о том, как стать первым, просто аккуратно летать, выполнять задания, на каждом зарабатывать очки. Именно стабильность приносит результат.

Конечно, здорово быть первым везде, но важнее надежно выполнять упражнения и привозить очки. И выкладываться, не жалеть себя! Согласен с друзьями-пилотами: каждый чемпионат приносит бесценный опыт, который по-другому нигде не наработаешь. И это

скачок для дальнейшего развития. Это адреналин, когда получаешь новое задание, выполнишь его хорошо, и такая радость в душе! И каждый раз так хочется снова поехать на чемпионат России! Очень рады дружбе, которая возникла с экипажем из Крыма Алексея Цигуры и Владимира Ковалю. Мы теперь просто так можем звонить другу другу и общаться, а то и приехать на благодатную крымскую землю поучаствовать в местных стартах.

В этом году мы часто выступали вместе с экипажем Алексей Киреев – Александр Антонов из Дубны.

Нравятся мне эти ребята, и аппарат у них такой же, как у нас. А спортивный характер, настойчивость чего значат! И еще желание помочь другу – не сопернику! поделиться опытом.



ориентиров, часто похожих друг на друга, мы не привыкли, и поэтому начинали в них путаться. Еще мы не были готовы к тому, что расчет маршрута будет в ограниченном времени непосредственно перед упражнением. Ведь дома на ЧР задание давали на кануне поздно вечером, сиди хоть всю ночь считай. Тут пришлось все делать быстро. Теперь умеем! Кстати, опытом, полученным на ЧЕ, готов делиться с другими. Да уже и делюсь - не жалко.

Я чемпионом России уже был. Пусть другие пилоты тоже стремятся и побеждают, пожалуйста!

Буду только рад развитию.

Интервью подготовила спортивный журналист и обозреватель Вера Хохлова.





Компания ООО "Претория-Крым"
– первая организация в Республике Крым,
которая специализируется на интеграции
тахмографических систем на автомобильный
транспорт. Кроме того, последние 4 года
организация активно занимается внедрением
систем ГЛОНАСС/GPS мониторинга на любые
средства передвижения, являясь официальным
представителем производителей систем
спутникового мониторинга ООО "Неоматика",
ООО "Глонассофт", ГК "Эсорт". Наша команда
специалистов постоянно совершенствует свои
познания и готова прийти вам на помощь при
выборе тахмографических систем и оптимизации
контроля за вашим транспортом.
Компания работает с 2009 года и имеет тесные
связи со многими производителями как на
территории Российской Федерации, так и за ее
пределами, что позволяет вывести качественное
техническое обслуживание на высокий уровень.

ООО "ПРЕТОРИЯ-КРЫМ"

ТАХОГРАФЫ



- установка
- ремонт
- калибровка



ГЛОНАСС/GPS навигация



- установка •
- обслуживание •
- топливные датчики •
- приказ №285 •

все работы лицензированы, выдаём протокол

тел. + 7 978 906 99 99, + 7 978 907 88 88



Сохраняем
все полезные
свойства
молока

СПОРТИВНАЯ ШКОЛА



Из дневника учлета Дениса Петрова:

«5 мая. Состоялся мой первый учебный полет, он был незабываемый. Сперва на меня надели шлем и очки, в которых было не очень хорошо видно. Потом я сел в дельтаплан, потом пилот разогнался и мы оторвались от земли. Ветер дул сильно в лицо, но вид был превосходный. Далее мы пришли на аэродром «Табаско», там нас встретили замечательные собаки: Муха, Цессна и Матик. Больше всего мне понравилась

Цессна, она как ходячий мягкий диван с подогревом, Цессна очень большая. После того как мы нагладили собак, мы поели и начали готовиться к завтрашним соревнованиям.

6 мая. Мы проснулись в 4 часа утра. Поели бутербродов с колбасой и начали соревнования. Была жеребьевка, решали кто полетит первым. Я молился, чтобы мне не попал №1, протянул руку, достал, развернул и... как назло №1! Я начал первым, мне давалось 10 минут, чтобы составить маршрут полета: время, курс, расстояние. После составления маршрута я взял фотоаппарат, чтобы фотографировать заданные точки. И мы полетели.

Когда я фотографировал, я стучал пилота по плечу, чтобы он направлялся к следующей точке.»



За всю историю существования полуострова Крым, на его территории не было детских спортивных школ с отделением спорта сверхлёгкой авиации.

И вот случилось! 1 февраля 2017 года на базе муниципального бюджетного учреждения "Спортивная школа 4" Сакского района открылось отделение "спорт сверхлёгкой авиации".

Первым тренером отделения принят Коваль Владимир Владимирович.

Заниматься мы конечно начали раньше, еще в конце 2017 года, но по-настоящему наша летная практика началась с февраля 2017 года. На Открытом турнире МБУ "СШ 4" в мае 2017 года нашими соперниками были ребята из Феодосии. В упорной борьбе отработав три лётные смены, определились победители:

- до 14-ти лет: 1-е место занял Корнев Тимур (МБУ СШ 4), 2-е место занял Гусак Алексей (МБУ СШ 4), третье место занял Крук Илья (г.Феодосия).

- до 18-ти лет: 1-е место у Дядяшкина Даниила (МБУ СШ 4), 2-е место у Китаевой Ксении (МБУ СШ 4), 3-е место у Петрова Дениса (г.Феодосия).

- общий зачёт: 1-е место - Корнев Тимур, 2-е место у Дядяшкина Даниила, 3-е место заняла Китаева Ксения.



В декабре 2017 года у нас прошло Первенство МБУ "СШ4". Приехали наши знакомые соперники из Феодосии. В упорной

борьбе достались участникам призовые места - отрыв в очках у лидеров составлял считанные баллы.

1-е место в личном зачёте занял Кирилл Кизима (МБУ "СШ4"), 2-е место - Денис Тетерев (МБУ "СШ4"), 3-е место - Алексей Гусак.

Сейчас мы готовимся к гоночному

сезону 2018 года. На предполетных занятиях мы тренируемся в расчетах по картам, учим теорию. По выходным летаем.

Я надеюсь, что когда-нибудь мы сможем самостоятельно взлетать и садиться с заднего кресла (хотя может и с переднего).

А сейчас мы познаем азы столь сложного и опасного дела!

НЕВОЗМОЖНОЕ-ВОЗМОЖНО!

Даниил Дядяшкин.

С 18 по 23.07.2017 прошел Международный Авиакосмический Салон МАКС 2017. На данном авиасалоне Объединенной федерацией спорта сверхлегкой авиации России были представлены сверхлегкие воздушные суда различных классов: самолеты, дельталеты, паралеты и парaglаны.

Главным событием для сообщества СЛА является то, что на этом авиасалоне общественности впервые была представлена парапланерная акробатика. Парапланерная акробатика - это молодой и очень зрелищный вид спорта. Команда AstroMyaso Team входит в состав Федерации СЛА г. Москвы, и состоит

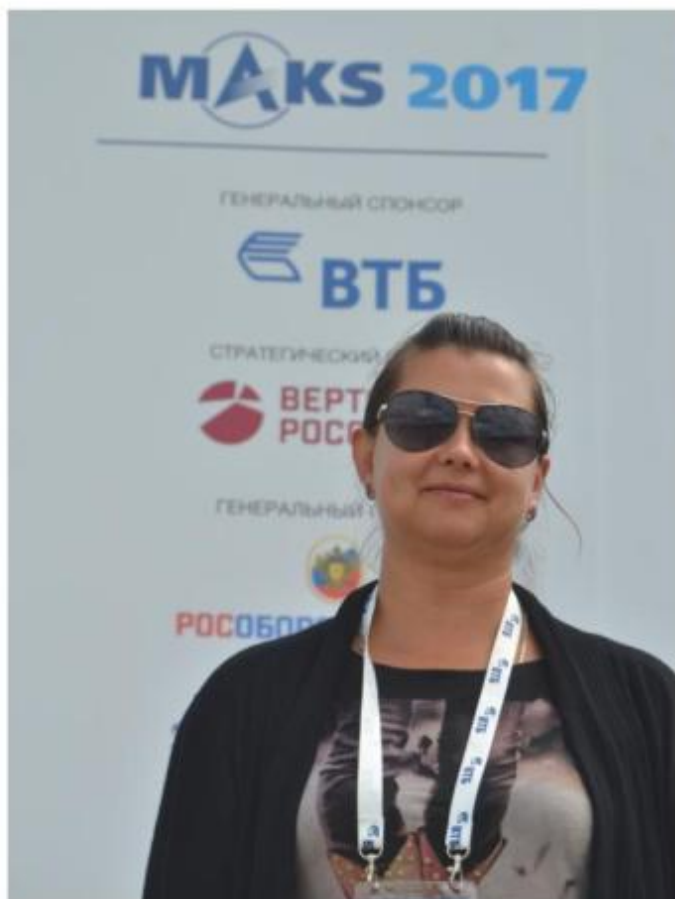
из пяти пилотов: Алепов Андрей, Погольша Денис, Алентьев Владислав, Алёкин Всеволод, Посохин Егор и Дружинин Алексей. Команда на протяжении многих лет шла к этому результату. Спортсмены продемонстрировали совсем не простую технику выхода из паралета и выполнили серию сложных динамичных



акробатических фигур и связок: инфинити тамблинг, сфера, вертолет, мактивист, динамический полный срыв. Нужно отметить, что команда имеет собственную программу обучения и тренировок, которая позволяет безопасно достигнуть высоких результатов.



Выброска пилотов производилась с паралета Аквилон Алексея Цигуры. У нас получилось утвердить незнакомую для организаторов МАКС программу и продемонстрировать ее на примерно 400 тысячную публику. Начало положено, есть вектор развития этой молодой дисциплины. На базе взаимовыгодного партнерства ОФ СЛА России, Федерации СЛА г. Москвы и команды энтузиастов AcroMyaso Team



планируется еще ряд выступлений, который безусловно способствуют популяризации и развитию спорта СЛА.





ЮНЫЙ СПОРТИВНЫЙ СУДЬЯ

Как известно, спорт — это, в первую очередь, соревнования. Но ни одни соревнования не могут состояться без спортивных судей. Кто они и какими качествами должен обладать спортивный судья? Конечно, это люди, которые хорошо знают правила вида спорта, имеют практический опыт судейства и судейскую квалификацию — категорию. Судейские категории начинаются с третьей, затем вторая, первая и высшая — всероссийская.

Но есть среди судейских категорий еще одна — юный спортивный судья, которая присваивается спортивным судьям в возрасте до 16 лет.



Володя Реган помогает фиксировать результаты и объявляет их по громкой связи.

Как стать юным спортивным судьей и что делают юные судьи на соревнованиях?

Для того чтобы получить квалификацию «Юный спортивный судья» нужно пройти семинар для юных судей и сдать квалификационный зачет.

На семинаре кандидаты знакомятся с принципами спортивного судейства, больше узнают о выбранном виде спорта и его дисциплинах, а также об обязанностях юных судей на соревнованиях.

Во время спортивных соревнований юные судьи — первые помощники судейской коллегии — они помогают на старте и на финише, выполняют поручения старших судей. Например, разметка палубы для точного приземления.

Всем известно, что первое участие в спортивных соревнованиях, особенно крупных, — большая психологическая нагрузка, которая часто влияет на результаты и далеко не всегда в лучшую сторону. Участие в соревнованиях помощниками спортивных судей позволяет преодолеть этот психологический барьер, увидеть соревнования с другой стороны, как бы изнутри, понять все тонкости поставленных упражнений и в дальнейшем успешно выступить в ка-

честве спортсмена, поэтому юные спортивные судьи — это резерв хороших спортсменов и в дальнейшем — спортивных судей.

Во Владимирской области есть детский клуб «Аист» при профкоме завода ВЭМЗ, в котором занимаются юные парашютисты. Ребята при-



нимают участие во всех региональных соревнованиях как волонтеры и в качестве юных судей. Они знают какой судейский инвентарь необходим для разных дисциплин, помогают на ключевых точках соревнования, готовят «стартовый завтрак» — чай с бутербродами.

Судейские семинары с юными судьями проводят квалифицированные спортивные судьи Герман Илья, Осипов Олег, Семенов Павел.

Юные судьи на соревнованиях — это не только ответственные помощники, но и источник заряда оптимизма как для участников соревнований так и для судей.

И.Ефремова,

Председатель судейской комиссии ОФ СЛА России,
Спортивный судья всероссийской категории.

2017

КУБОК РОССИИ

автожиры, самолеты, дельталеты

08/18 сентября

ТАБАСКО

РЕСПУБЛИКА КРЫМ

У нас разные скорость, мощность, возможности, но все мы любим Небо и поэтому мы здесь – на Кубке России по сверхлегкой авиации на аэродроме Табаско под Евпаторией. Экипажам предстоит сразиться друг с другом в самых разных заданиях, которые судейская коллегия приготовила для нас.

Пилот и штурман – и от сюда слов не выкинешь.



Наш экипаж справлялся с разными заданиями, перелетами и приключениями, а вот и новая возможность проверить свои силы в Кубке России.

Ранним утром из родового гнезда пилотов – Горы Клементьева перелетаю на Табаско, а моя машина с маленьким сыночком едет туда по земле, так что кормежку малыш не пропустит. Ветер встречный, турбулентно и 160 км лечу 2 часа 40 минут, временами путевая скорость падает до 50 км/ч. Но лететь все равно всегда интереснее, чем волочиться на прицепе, в этом есть дух свободы и независимости. Прогноз погоды на соревнования просто замечательный, лето в Крыму продолжается и осенью, а участники Кубка – отличные ребята и многие мои друзья, так что душа поёт!

Вот и позади все регистрационные мероприятия, раннее утро и постановка задачи на полет по визальным ППМ с предварительным расчетом маршрута по времени. До неприличия простым, даже каким-то разминочным, но погода внесла свои коррективы. Практически полный штиль и языки тумана кое-где скрывают землю. Местность и без этого слабоориентирная, а сейчас выход на каждый ППМ радует как свершившееся чудо. Мой штурман Володя не смущен и продолжает навигацию по маршруту. У меня крыло медленное, так что все участники постепенно нас догоняют, а самолеты обгоняют. Между тем близится финиш, наши заявленные 64 минуты по маршруту пока идут копейка в копейку, а крыло в крыло с нами летит



Александр Федорович (Попазов – прим.) и явно дает понять, что садиться будет первым. Володя кричит мне (шлема без гарнитур), чтобы делала проход и садилась со второго круга, а я, надо признаться, пропустила на предполетной тот момент, что отсчет финиша идет или по касанию или по проходу, если полоса была занята. В общем, в азарте уложить финиш секунда в секунду плюхаюсь в спутке от Федоровича так, что стыдно людям в глаза смотреть. Леги так не садятся. Получила порцию нравоучений от штурмана и решила впредь на постановке задания быть внимательнее.

Вечерние полеты на точность посадки с выключенным двигателем и точность полета по времени поставили всех пилотов в тупик. Были и недолеты и перелеты. Ветер стихал и впереди взлетки деревня и дачи давали широченный восходящий поток. Я тоже промахнулась. Это было досадно, страшно обидно и нисколько не легче от того, что остальные пилоты тоже промазывали. Банальное упражнение «палуба» по погоде превратилось в какую-то невыполнимую миссию. Еще две попытки на точность без движка с соблюдением 4-х минут в воздухе выполняю очень внимательно и слежу за высотой не только после отключения движка, а и в наборе, чтобы понять есть ли опять эта широченная зона восходящих потоков.

Но нет, уже вечерет и всеспокойно. Попадаю, впрочем остальным пилотам вроде тоже дается прощ. После окончания вечерних полетов бегу к своему малышу, хорошо, что мои друзья согласились поехать на соревнования в качестве нянь, за ребенка можно быть спокойными.

Раннее утро и очень интересная задача. После полного осушения баков всем наливают по 10 литров, причем надо слепать наибольший по площади треугольник, да так, чтобы вторая сторона его была скоростной. Я заранее печалюсь, что скорость изобразить не смогу, поскольку крыло у меня медленное, а вот по экономичности все просто чудесно. В час расход 8,5л., значит маршрут можно построить километров на 80, да еще с запасом.

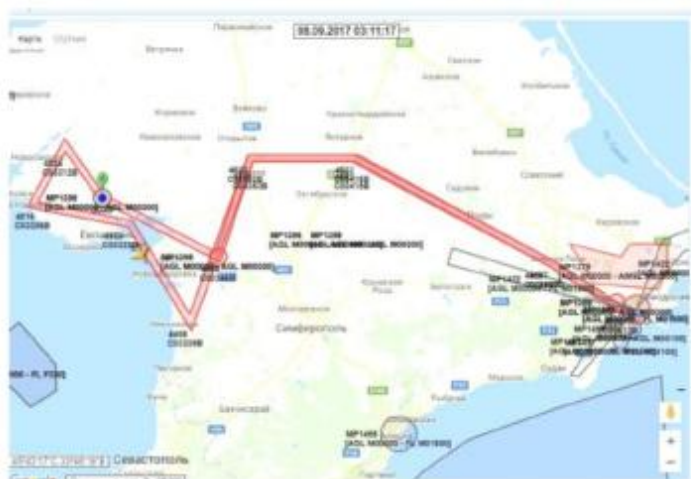
Открываем карту, строим вторую сторону треугольника вдоль Донузлава (там утром должен быть ночной бриз сильнее) и тут оказывается что я не смелый лётчик, а дикий перестраховщик. Володя пытается уговорить меня лететь маршрут хотя бы на час, а я упорно соглашаюсь только на 40 минут. Даже гипотетическая возможность обсохнуть и сесть на вынужденную сильно деморализует. А вдруг ветер встречный на возвращении усилится, а вдруг плутанём где (из разряда фантастики), а вдруг, а если, и вообще... В общем летим треугольник с настроением, что лучше быть старым лётчиком, чем смелым.

Вторую сторону треугольника пытаемся лететь быстро. Управление берет Володя и эти 20 км с попутным ветром, как выяснилось позже, мы пролетели быстрее всех дельталетов. После возврата на аэродром слышались отовсюду стенания: каждый пилот огорчился что привез назад слишком много топлива. Я литра 4 привезла и тоже досадовала. Но, что вообще удивило, площадь мы и дельталёт Сергея Белозёрова облетели самую большую с разницей около 0,5%, хотя летели в разные стороны по разным ППМ. Его инжектор конечно должен быть более экономичным, а крылья у нас одинаковые Маверики, так что значит тоже перестраховался.

Вечерний полет по кругу – это просто классика визуального полета. Ветер ощутимый и стоит задача пролететь по кругу радиусом 9 км не отклоняясь более 200 метров от линии окружности.

Ни одно еще задание не казалось столь примитивнопростым на карте и столь сложно реализуемым в полете. Постоянно меняется угол сноса, постоянно меняем ориентиры, внимание на пределе, уже недостаточно только штурману смотреть в карту, надо четко видеть дугу и пилоту. Треккер глонасс на борту каждые 3 секунды посылает онлайн координаты и любое отклонение будет делать окружность не круглой. Стараемся как можем, но на километровке эти 200 метров это всего 2 мм, так что задание кажется очередной «миссией невыполнимой». После окончания упражнения на аэродроме





делаем «палубу» без движка и с чувством выполненного долга можно идти на ужин.

Кстати, организация соревнований на высоте. Судьи и волонтеры делают все возможное, чтобы пилоты занимались только полётами, спорных моментов практически нет нигде, а вкусные обеды и ужины дополняют ощущение детского спортивного лагеря, где все красавцы-молодцы и солнце-море и песни по вечерам.

Утром зачетный полет по маршруту 160 км на Гору Клементьева и это задание радует как никакое другое. Пролететь через почти весь Крым по местам через которые столько раз летала, да еще и лечу домой. На этот перелет пошли не все. Прогноз не самый лучший и встречно-боковой ветер по маршруту делал эту задачу для многих слишком сложной. Коридор по маршруту нам дан широченный (1 км), ППМы по южным окраинам населенных пунктов и вперед! После вылета какое-то время летели по краю языков тумана, потом с видом на восходящее солнце, потом через весь Крым с видом на горы. Сам по себе полет – уже праздник жизни, а такой полет – праздник вдвойне. Финиш на Горе на аэродроме "Коктебель" с видом на парящие парaplаны.

Сразу вспомнились слова Антонова:
- «Пока будут восходящие потоки – будут люди, стремящиеся летать».

Это были замечательные полеты с единомышленниками в душевной кампании.

Кубок России объявляется закрытым.

**Мария Гимадиева,
победитель Кубка России СЛА-мото 2017
в классе "дельталёт-2"**

25.09.2017г.

Подача плана полёта пилотами сверхлёгких воздушных судов авиации общего назначения в воздушном пространстве класса «С» Республики Крым

Краткое руководство .

В настоящий момент над территорией Республики Крым установлен класс воздушного пространства «С». Это значит, что любой пилот пилотируемого воздушного судна обязан перед полётом выполнить определённые процедуры для получения разрешения на полёт.

Один из элементов этих процедур – подача плана полёта. План полёта можно подать несколькими способами:

– через систему подачи плана полёта (для этого у пилота должно быть свидетельство авиационного персонала);

- подача данных о полёте на электронную почту Ростовского зонального центра Единой системы организации воздушного движения dcpk@yug.gkovd.ru

Федеральное агентство воздушного транспорта не предъявляет никаких требований для регистрации воздушных судов массой конструкции до 115 кг и к пилотам этих воздушных судов, официально признаёт действие свидетельств авиационного персонала, выданных Украиной жителям Крыма, являющимся гражданами Российской Федерации.

Чаще всего единственный способ подачи плана полёта для вышеуказанной категории пилотов – электронная почта Ростовского ЗЦ ЕС ОрВД.

Образец содержания и заполнения телеграммы плана полёта по условной коробочке с простого поля (не аэродрома и официальной посадочной площадки) (в формате .doc).

(FPL- 33333 -VG

-GYRO/L-S/C

-33331145

-K0100M0010 4517N03322E 4517N03322E 4518N03322E

-33330245

-DEP/4517N03321E DEST/4517N03321E DOF/171223 EET/URFF0001 OPR/IVANOV IVAN
IVANOVICH 79780000482 RMK/ ПРОШУ ВВЕСТИ КРАТКОВРЕМЕННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ
ПРИ РЕАЛИЗАЦИИ ЗАЯВКИ В СВЯЗИ С ПОДГОТОВКОЙ К СОРЕВНОВАНИЯМ И МАЛОЙ
ВЫСОТОЙ ПОЛЕТА)

где:

FPL – индекс представленного плана полёта (не изменяем);

33333 - либо **ZZZZZ** - опознавательный индекс:

- для воздушных судов АОН (за исключением СВС АОН, в отношении которых государственная регистрация не предусматривается) - номер гос.регистрации;

- для СВС АОН, в отношении которых гос.регистрация не предусматривается, радиотелефонный позывной командира ВС, состоящий не более чем из семи буквенно-цифровых знаков. Пример заполнения поля: 0765FLY или **ZZZZZ**

V - правила полётов - по правилам визуальных полётов (не изменяем);

G - тип полёта (для полётов ГА АОН) (не меняем);

GYRO - код для сверхлёгкого воздушного судна (BALL- воздушный шар, GLID-дельтаплан, SHIP-дирижабль, ULAC-самолёт, UHEL-вертолёт, GYRO-гирокopter. Этот перечень отражён в ICAO Doc 8643/43 AIRCRAFT TYPE DESIGNATORS УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ ТИПОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ);

L - категория турбулентности следа (не меняем);

S/C - имеются стандартные бортовые средства связи, а также они находятся в исправном состоянии. Обращаю внимание, что в классе «С» разрешено летать только при наличии устойчивой двухсторонней радиосвязи (не меняем);

3333 - вылет с географической точки (не аэродрома или официальной площадки) (не меняем);

1145 - время вылета (указывается расчетное время отправления (уборки колодок) в часах и минутах (четырьмя цифрами). Время указывается в UTC, т.е. в примере это 14:45 МСК (Московского времени).

K0100 - крейсерская скорость полета (истинная воздушная скорость на крейсерском участке маршрута) указывается в километрах в час - буква К и без пробела четыре цифры, обозначающие скорость полета в км/ч, при этом необходимое число цифр дополняется с помощью нулей (пример: K0850 - скорость полета 850 км/ч);

M0010 - высота полета для первого участка или всего намеченного маршрута, значение высоты полета в десятках метров, определяемой по минимальному атмосферному давлению, приведенному к уровню моря, при этом необходимое количество цифр дополняется с помощью нулей (пример: M0040 - высота 400 м);

4517N03322E 4517N03322E 4518N03322E - основные точки маршрута. Для описания основных точек могут использоваться от двух до 11 знаков.

3333 – аэродром назначения (в примере – полёт по замкнутому маршруту с возвратом в точку вылета);

0245 - указывается общее расчетное истекшее время до прибытия на аэродром назначения четырьмя цифрами без пробела, где первые две цифры обозначают часы, вторые - минуты. Другими словами – продолжительность полёта, но не время окончания.

DEP - местоположение и название аэродрома вылета, если вставлено **3333 (ZZZZ)**, Четыре цифры, обозначающие широту в градусах и десятках и единицах минут с последующей буквой N (север) или S (юг), сопровождаемые пятью цифрами, указывающими долготу в градусах и десятках и единицах минут, за которыми следует буква E (восток) или W (запад). Правильное количество знаков, то есть 11 знаков, обеспечивается путем добавления нулей, если это необходимо (например: 4620N07805E).

DEST - местоположение и название аэродрома прилета

DOF - дата вылета воздушного судна в формате из шести цифр (YYMMDD, где YY - год, MM - месяц и DD - день).

EET - индексы районов Единой системы, в примере это Крым (не меняем);

OPR - название эксплуатанта воздушного судна;

RMK/) - любые другие замечания произвольным текстом с применением букв русского или латинского алфавита.

Что такое кратковременные ограничения, как своевременно их подать и чем они полезны для пилотов СВС.

Если кратко – на данном примере - не будет обязательным радиообмен, а только:

- звонок в Симферопольский РЦ **7365-260-5211** за 60 минут до вылета для получения условий;
- звонок в РЦ о начале работы;
- звонок в РЦ по окончании работы.

Обязательно надо учесть, что:

- подать телеграмму необходимо не менее, чем за сутки до начала полётов;
- кратковременные ограничения могут вводить продолжительностью не более трёх часов;
- Ваша телеграмма должна быть принята в Симферопольском РЦ до 16:00 МСК суток, предшествующих дню полёта, т.е. сегодня до 16:00, если летаете завтра. Естественно, в Ростов план полёта отправляйте заблаговременно. В Симферополь заявка придет из Ростова. Симферополь от пользователей заявки не принимает. Только Ростов!

Для контроля прохождения плана полёта в виде телеграммы, можно прозвонить в Ростовский ЗЦ ЕС ОрВД по телефону: **7863-272-3664** и спросить, принят ли в работу Ваш план полёта. Звонить лучше всего через пару часов после отправки.

Успешных и безопасных Вам полётов!



системы мониторинга



ОПЫТ. ТЕХНОЛОГИИ. КАЧЕСТВО.



**ДАТЧИКИ УРОВНЯ ТОПЛИВА
ДАТЧИКИ ПРИБЛИЖЕНИЯ
ДАТЧИКИ УРОВНЯ СЫПУЧИХ
ПРОДУКТОВ
МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЙ
КОНТРОЛЬ(МЕТЕОСТАНЦИЯ)
ДАТЧИКИ УГЛА НАКЛОНА**



Республика Татарстан, г. Казань,
ул. Дементьева, 2Б

8 800 777 16 03
8 495 108 68 33

www.fmeter.ru
mail@fmeter.ru



СПУТНИКОВЫЙ МОНИТОРИНГ ТРАНСПОРТА



Группа компаний «ГЛОНАССсофт» с 2007 года специализируется на разработке, производстве и внедрении ПО и оборудования для систем спутникового ГЛОНАСС/GPS-мониторинга. Продукты и решения компании предназначены для организаций, имеющих собственные парки транспортных средств и организаций, которые занимаются интеграцией и оказанием услуг мониторинга, управления и спутникового контроля транспорта.

Мы создали многофункциональную платформу «ГЛОНАССсофт», которая способна определять координаты любого подвижного объекта при любой погоде и в любое время суток, что позволяет существенно снизить расходы на ГСМ и обслуживание техники.

ГК «ГЛОНАССсофт» производит телематические абонентские терминалы и дополнительное оборудование для построения систем мониторинга, использующих ГЛОНАСС/GPS-технологии. Наши устройства гибко интегрируются в уже существующие системы мониторинга транспорта, а платформа «ГЛОНАССсофт» может использоваться с оборудованием других производителей.

г. Краснодар, ул. Зиповская, 5,
корп. 1, лит. 2Б, оф. 329.
тел.: 8 800 700 82 21
(звонок по России
бесплатный)

