



2016



ЦАГИ-1ЭА



первый советский управляемый вертолёт



Диаметр несущего винта 11 м
Число лопастей несущего винта 4
Длина фюзеляжа 12,8 м

Высота 3,38 м
Масса пустого 982 кг
Максимальная взлётная 1145 кг

Максимальная скорость 30 км/ч
Максимальный потолок 605 м
Экипаж 1 чел.

Первый советский вертолёт. Построен под руководством Алексея Михайловича Черёмухина. Пилотируемый самим конструктором, впервые поднялся в воздух в августе 1930 года. Уже в сентябре 1930 года Черёмухин свободно маневрирует на вертолёте в 10—15 метрах от земли, а поздней осенью летает на 40—50 метрах, в 2—2,5 раза превзойдя официальный мировой рекорд, уста-

новленный в том же году на итальянском геликоптере «Асканио». 14 августа 1932 года А. М. Черёмухин установил на первом советском вертолёте ЦАГИ 1-ЭА неофициальный мировой рекорд высоты полёта — 605 м. ЦАГИ 1-ЭА проектировался по схеме Б. Н. Юрьева, разработанной им еще в начале века. Два поршневых двигателя М-2 мощностью 120 л.с. каждый вращали четырёхло-

пастный несущий винт. Лопасты смешанной конструкции имели сложную эллиптическую форму. ЦАГИ 1-ЭА и другим геликоптерам, построенным специалистами этого всемирно известного научного центра, не суждено было стать прототипами серийных машин, но без них невозможно представить становление советской школы вертолётостроения.

ЯНВАРЬ / JANUARY / 2016

понедельник		вторник		среда		четверг		пятница		суббота		воскресенье	
53								1	2	3	53		
1	4	5	6	7	8	9	10	1					
2	11	12	13	14	15	16	17	2					
3	18	19	20	21	22	23	24	3					
4	25	26	27	28	29	30	31	4					
monday		tuesday		wednesday		thursday		friday		saturday		sunday	

ДЕКАБРЬ / DECEMBER / 2015

49		1	2	3	4	5	6	49
50	7	8	9	10	11	12	13	50
51	14	15	16	17	18	19	20	51
52	21	22	23	24	25	26	27	52
53	28	29	30	31				53

ФЕВРАЛЬ / FEBRUARY / 2016

5	1	2	3	4	5	6	7	5
6	8	9	10	11	12	13	14	6
7	15	16	17	18	19	20	21	7
8	22	23	24	25	26	27	28	8
9	29							9

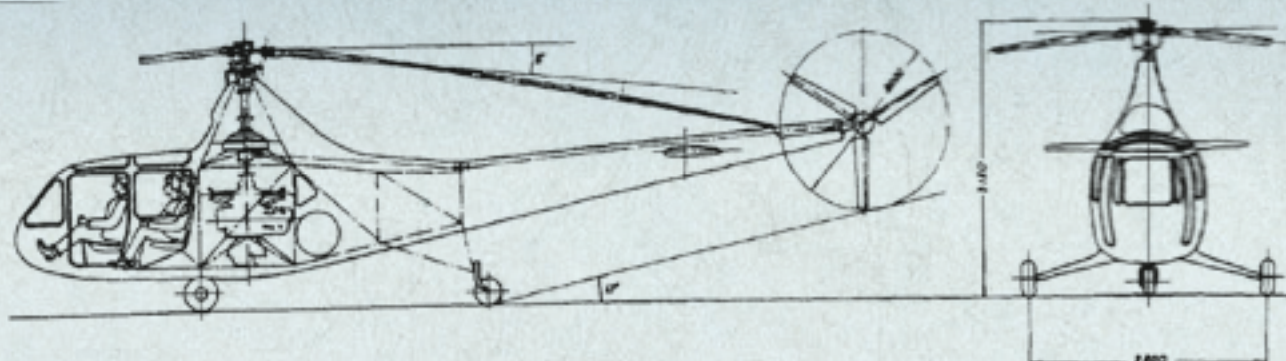


123100, Россия, г. Москва,
Пресненская набережная, 12
тел.: +7 (495) 504-37-91
office@abakanair.ru
www.abakanair.ru

12, Presnenskaya nab.,
Moscow, Russia, 123100
tel.: +7 (495) 504-37-91
office@abakanair.ru
www.abakanair.ru

Ми-1

первый серийный советский вертолёт



Диаметр несущего винта 14,35 м
Число лопастей несущего винта. . . . 3
Длина фюзеляжа 12,4 м

Высота. 3,3 м
Максимальная взлётная. . . . 2331 кг
Дальность полёта. 370 км

Максимальная скорость. . . . 170 км/ч
Максимальный потолок 3000 м
Пассажиров 3 чел.

Первый вертолёт ОКБ М. Л. Миля, первоначально получивший обозначение ГМ-1 (Геликоптер Миля-1), создавался после Великой Отечественной войны в качестве связного. В кабине, помимо пилота, могли находиться ещё два пассажира. Машина строилась по классической одновинтовой схеме с трёхлопастными несущим и хвостовым винтами.

Первый прототип ГМ-1 был окончательно готов в августе. 20 сентября 1948 года на аэродроме Захарково лётчик-испытатель М. К. Байкалов выполнил на

нём три первых подъёма в воздух. Спустя десять дней ГМ-1 уже совершил полёт с поступательной скоростью 50–100 км/ч. При последующих вылетах была достигнута наивысшая скорость — 170 км/ч.

В 1951 году был введён в опытную эксплуатацию. Серийное производство велось в СССР в 1952—1960 и в польском городе Свидник в 1956—1965 годах. Всего было построено 2680 машин.

О хороших лётно-технических особенностях вертолётов Ми-1 говорят установленные в 1958—1968 годах

27 мировых рекордов, в их числе рекорды скорости — 210, 196 и 141 км/ч на базе 100, 500 и 1000 м; рекорды высоты — 6700 м и дальности полёта — 1654,6 км, а также 11 женских рекордов.

В СССР на вертолётах Ми-1 занималась перевозкой почты в труднодоступные районы, применяли в геологоразведочных и в сельскохозяйственных работах, использовали в ГАИ, вооружённых силах и ДОСААФ. Последний Ми-1 в СССР был официально списан в 1983 году.

ФЕВРАЛЬ / JANUARY / 2016

	понедельник	вторник	среда	четверг	пятница	суббота	воскресенье	
5	1	2	3	4	5	6	7	5
6	8	9	10	11	12	13	14	6
7	15	16	17	18	19	20	21	7
8	22	23	24	25	26	27	28	8
9	29							9
	monday	tuesday	wednesday	thursday	friday	saturday	sunday	

ЯНВАРЬ / DECEMBER / 2016

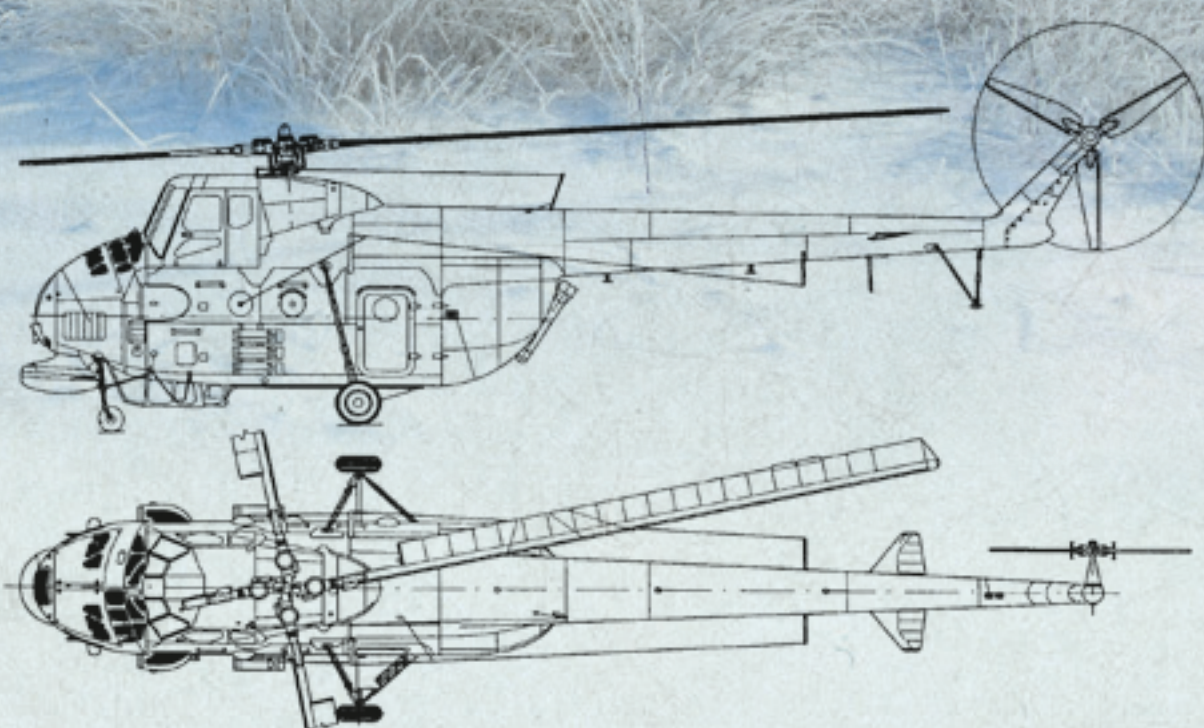
53				1	2	3	53
1	4	5	6	7	8	9	10
2	11	12	13	14	15	16	17
3	18	19	20	21	22	23	24
4	25	26	27	28	29	30	31

МАРТ / MARCH / 2016

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

МИ-4

первый военно-транспортный
вертолёт Вооружённых сил СССР



Диаметр несущего винта 21 м
Длина фюзеляжа 16,8 м
Высота 4,4 м

Максимальная взлётная 7600 кг
Дальность полёта 465 км
Максимальная скорость . . . 226 км/ч

Статический потолок 1200 м
Динамический потолок 5500 м
Экипаж/пассажиров 3/16 чел.

Разработка вертолѐта среднего класса Ми-4 началась в сентябре 1951 года. Разрабатывая Ми-4, ОКБ Миля стремилось ликвидировать отставание в производстве вертолѐтов среднего класса. Разработка была выполнена в рекордно короткий срок: уже в апреле 1952 года начались первые испытания вертолѐта на привязи. Первый полѐт на Ми-4 выполнил лѐтчик-испытатель В. В. Винницкий 3 июня 1952 года. В декабре того же года начался серийный выпуск вертолѐта.

Вертолѐты Ми-4 первых серий эксплуатировались в ВВС с 1953 года. Примерно в

то же время началась эксплуатация в гражданской авиации СССР, где Ми-4 вскоре стал самым распространѐнным типом вертолѐта наряду с Ми-1. В 1950—1970 годах являлся основным транспортно-десантным вертолѐтом стран Варшавского договора.

Ми-4 стал первым серийным вертолѐтом, оснащённым встроенным вооружением. В 1955 году на двух Ми-4 был совершѐн перелѐт протяжѐнностью более 5000 км из Москвы до полярной станции «Северный полюс-5». В 1956—1965 годах на Ми-4 было установлено 8 международных рекордов, в

том числе подъѐм груза массой 2000 кг на высоту 6017 м и массой 1000 кг на высоту 7575 м.

Широко использовался для гражданских перевозок, в народном хозяйстве и вооружѐнных силах вплоть до появления Ми-8. Применялся в качестве пассажирского, санитарного, для тушения лесных пожаров, для работы в Арктике и Антарктике. Поставлялся на экспорт в 30 стран мира.

Отдельные экземпляры Ми-4 эксплуатировались до конца 1980-х годов.

МАРТ / MARCH / 2016

	понедельник	вторник	среда	четверг	пятница	суббота	воскресенье	
9		1	2	3	4	5	6	9
10	7	8	9	10	11	12	13	10
11	14	15	16	17	18	19	20	11
12	21	22	23	24	25	26	27	12
13	28	29	30	31				13
	monday	tuesday	wednesday	thursday	friday	saturday	sunday	

ФЕВРАЛЬ / FEBRUARY / 2016

5	1	2	3	4	5	6	7	5
6	8	9	10	11	12	13	14	6
7	15	16	17	18	19	20	21	7
8	22	23	24	25	26	27	28	8
9	29							9

АПРЕЛЬ / APRIL / 2016

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

ЯК-24

первый советский вертолёт с двумя продольно расположенными несущими винтами



Диаметр несущих винтов 20 м
Длина фюзеляжа 21,34 м
Высота 6,4 м

Максимальная взлётная . . . 16800 кг
Дальность полёта 266 км
Максимальная скорость . . . 175 км/ч

Статический потолок 2700 м
Динамический потолок 4200 м
Экипаж/пассажиров 3/40 чел.

Вертолёт начали проектировать в конце 1951 года, а 3 июля 1952 года состоялся первый полёт на привязи, пилотировал машину С. Г. Бровцев. Конструктивно вся несущая система (лопасти, главные редукторы) и силовая установка были взяты с вертолёта Ми-4. В апреле 1955 года начато производство. Было выпущено 40 таких двухвинтовых аппаратов с большим фюзеляжем, вмещавшим экипаж 3 человека и до

30 экипированных солдат или 3000 кг груза. Выполнен по двухвинтовой продольной схеме, оснащался двумя поршневыми двигателями АШ-82В мощностью 1268 кВт. В конце 1955 года на вертолёте установили два мировых рекорда, подняв груз весом 4 т на высоту 2902 м, затем груз в 2 т на высоту 5082 м. Як-24 стал первым в Советском Союзе двухвинтовым вертолётom, в основе конструк-

ции которого — продольная схема размещения винтов, а в 1953—1957 годах — самым большим аппаратом этого класса в мире. Он имел самые высокие в мире показатели полезной нагрузки и мощностей двигателей. Вертолёт успешно выполнил перелёты по маршрутам Москва — Киев и Москва — Берлин. За всё время внедрения и эксплуатации на Як-24 не произошло ни одной катастрофы с человеческими жертвами.

АПРЕЛЬ / APRIL / 2016

понедельник	вторник	среда	четверг	пятница	суббота	воскресенье
13				1	2	3
14	4	5	6	7	8	9
15	11	12	13	14	15	16
16	18	19	20	21	22	23
17	25	26	27	28	29	30
monday	tuesday	wednesday	thursday	friday	saturday	sunday

МАРТ / MARCH / 2016

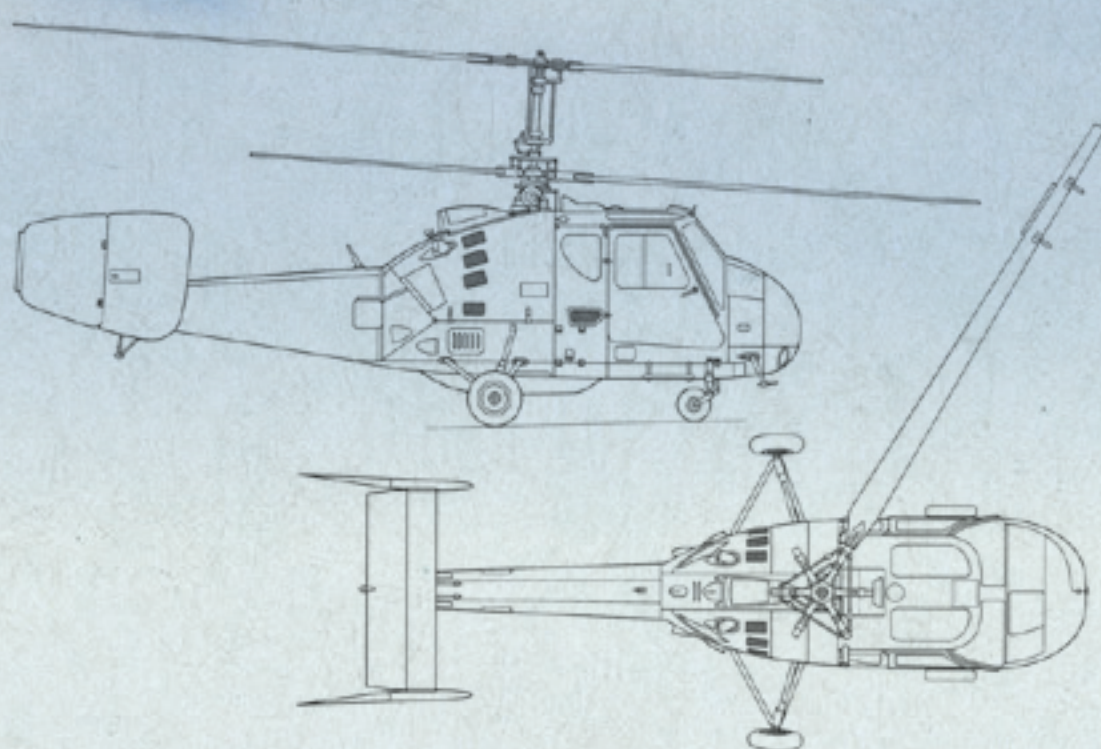
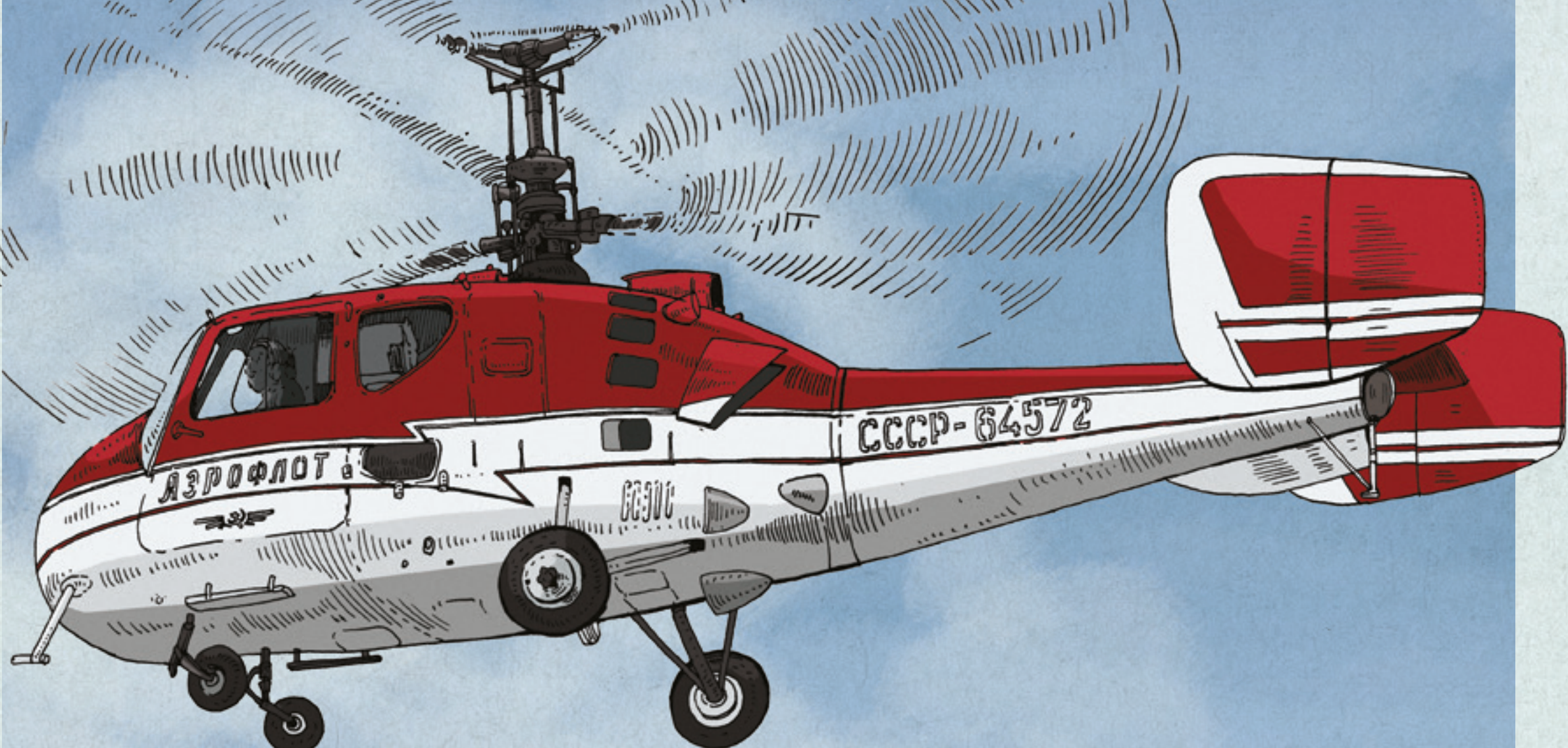
9	1	2	3	4	5	6	9
10	7	8	9	10	11	12	13
11	14	15	16	17	18	19	20
12	21	22	23	24	25	26	27
13	28	29	30	31			

МАЙ / MAY / 2016

17						1	17
18	2	3	4	5	6	7	8
19	9	10	11	12	13	14	15
20	16	17	18	19	20	21	22
21	23/30	24/31	25	26	27	28	29

Ка-18

многоцелевой вертолёт для перевозки пассажиров, почтовых отправок и грузов



Диаметр несущих винтов 10 м
Количество лопастей. 6
Длина фюзеляжа 10 м

Высота. 3,4 м
Максимальная взлётная. . . . 1502 кг
Дальность полёта. 450 км

Максимальная скорость. . . . 160 км/ч
Практический потолок 3500 м
Экипаж/пассажиры 1/3 чел.

Вертолёт Ка-18 представляет собой четырёхместную модификацию Ка-15. Скомпоновал машину М. Б. Малиновский в 1956 году. Первый полёт состоялся 13 октября 1956 года. На вертолёте удлинители фюзеляж и хвостовую балку, расширили кабину и увеличили площадь хвостовых шайб.

Кроме лётчика Ка-18 мог перевозить двух-трёх пассажиров или больного на

носилках в сопровождении медработника, а также выполнять все функции вертолёт Ка-15М. В 1957 году Ка-18 успешно выдержал государственные испытания. Несколько лет выпускался серийно на заводе в Улан-Уде. На Всемирной выставке в Брюсселе в 1958 году отмечен Золотой медалью.

В 1958-1963 годах создавались специальные стеклопластиковые винтовые

лопасти Б-7 для вертолётов Ка-18 и Ка-15. Как утверждают разработчики, для их изготовления пришлось применять новую систему выпекания в автоклавах под действием пресса. Такой тип производства давал совершенно идентичные по весу и размерам детали, что стало большим шагом вперёд в вертолётостроении. Было построено около 200 экземпляров.

МАЙ / MAY / 2016

понедельник		вторник		среда		четверг		пятница		суббота		воскресенье	
17											1	17	
18	2	3	4	5	6	7	8	18					
19	9	10	11	12	13	14	15	19					
20	16	17	18	19	20	21	22	20					
21	23/30	24/31	25	26	27	28	29	21					
monday		tuesday		wednesday		thursday		friday		saturday		sunday	

АПРЕЛЬ / APRIL / 2016

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

ИЮНЬ / JUNE / 2016

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



Ми-6

первый в мире вертолёт,
оснащённый двумя турбовальными
двигателями со свободной турбиной



Диаметр несущего винта 35 м
Длина фюзеляжа 33,16 м
Высота 9,16 м

Максимальная взлётная . . . 42500 кг
Дальность полёта 1450 км
Максимальная скорость . . . 300 км/ч

Статический потолок 2500 м
Динамический потолок 4500 м
Экипаж/пассажиров 5/90 чел.

Проектировать вертолёт стали в конце 1952 года. Макет был готов уже в декабре 1953 года. Первый полёт совершён 5 мая 1957 года. Серийное производство Ми-6 началось в конце 1959 года на вертолётном заводе в Ростове, а также в Москве на заводе имени Хруничева. Всего выпустили 860 вертолётов, исполненных в гражданских и военных модификациях.

Когда конструировался тяжёлый вертолёт Ми-6 с общей взлётной массой более 40 т, даже тяжёлые зарубежные аналоги имели граничную взлётную массу до 15 т. Ми-6 стал первым в СССР вертолётном с газотурбинным двигателем. В общей сложности вертолёт побил 16 мировых рекордов, в том числе достижение скорости в 340 км/ч на расстоянии 100 км – этот рекорд не превзойдён и по сей день.

Многие из произведённых вертолётных поставлены на вооружение в ВВС Советского Союза, часть направлена на экспорт в Индию, Вьетнам, Египет, Польшу, Сирию, Перу, Китай, Ирак и Эфиопию. Гражданские вертолёты Ми-6 стали неотъемлемой частью гражданской авиации СССР и других стран мира. Ми-6 перестали эксплуатировать в России в 2002 году.

ИЮНЬ / JUNE / 2016

понедельник		вторник		среда		четверг		пятница		суббота		воскресенье	
22				1	2	3		4	5		22		
23	6	7	8	9	10		11	12		23			
24	13	14	15	16	17		18	19		24			
25	20	21	22	23	24		25	26		25			
26	27	28	29	30						26			
monday		tuesday		wednesday		thursday		friday		saturday		sunday	

МАЙ / MAY / 2016

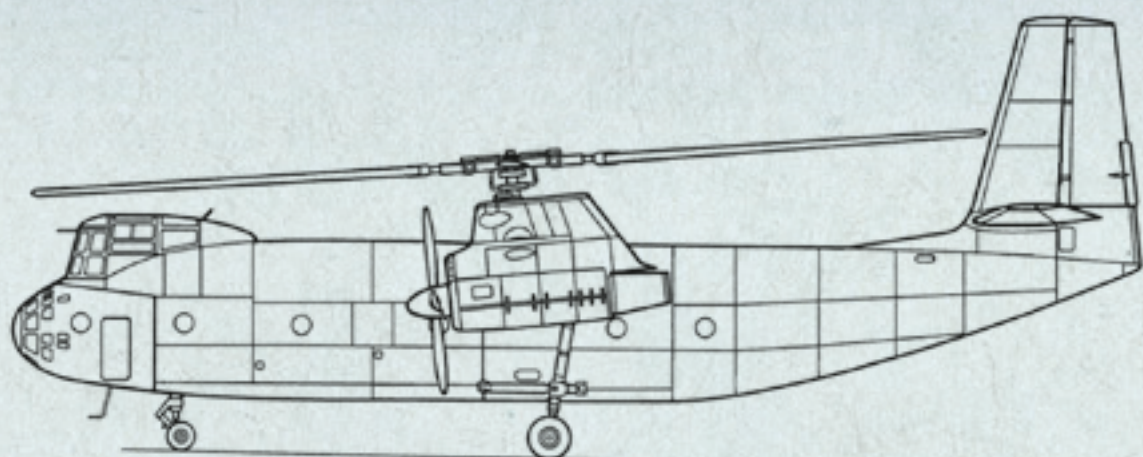
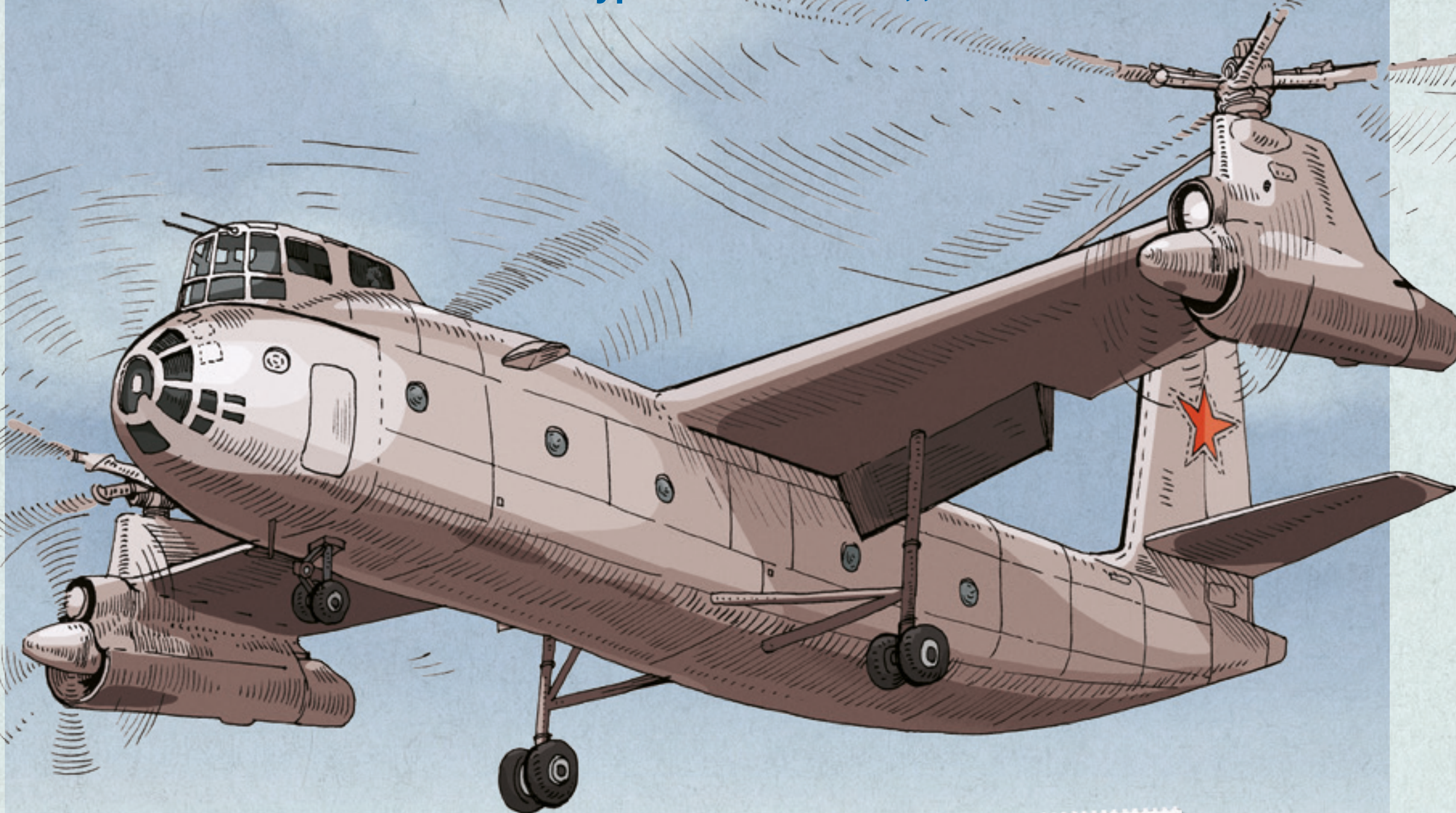
17							1	17
18	2	3	4	5	6	7	8	18
19	9	10	11	12	13	14	15	19
20	16	17	18	19	20	21	22	20
21	23/30	24/31	25	26	27	28	29	21

ИЮЛЬ / JULY / 2016

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

Ка-22

советский винтокрыл поперечной схемы
с двумя несущими винтами и двумя
турбовинтовыми двигателями



Диаметр несущего винта 22,5 м
Длина фюзеляжа 26,97 м
Высота 10,04 м

Максимальная взлётная . . . 42 500 кг
Дальность полёта 1100 км
Максимальная скорость . . . 370 км/ч

Статический потолок 3500 м
Динамический потолок 4250 м
Экипаж 5 чел.

В разгар холодной войны у Вооружённых сил СССР возникла необходимость в скоростной транспортировке оперативно-тактических баллистических ракет вместе с пусковыми установками в труднодоступные местности. Создать летательные аппараты для выполнения этой задачи предстояло конструкторскому бюро Михаила Миля и Николая Камова. КБ Миля разрабатывало вертолёт традиционной одновинтовой схемы с хвостовым винтом — Ми-6; бюро Камова приняло решение о разработке винтокрыла с двумя несущими винтами на базе фюзеляжа самолёта Ли-2.

Первый полёт Ка-22 осуществлён 20 апреля 1961 года. 7 ноября 1961 года на Ка-22 экипаж Д. К. Ефремова установил официально зарегистрированный мировой рекорд скорости для винтокрылов — 356,3 км/ч. 24 ноября 1961 года побит мировой рекорд

грузоподъёмности для винтокрылов: груз в 16 485 кг поднят на высоту 2557 м. Предельная скорость винтокрыла на испытаниях доходила до 370 км/час.
Ка-22 оказался крайне сложным в управлении, не похожим ни на вертолёт, ни на самолёт. Было принято решение не пускать его в серийное производство, а принять на вооружение вертолёт Миля.

ИЮЛЬ / JULY / 2016

понедельник	вторник	среда	четверг	пятница	суббота	воскресенье
26				1	2	3
27	4	5	6	7	8	9
28	11	12	13	14	15	16
29	18	19	20	21	22	23
30	25	26	27	28	29	30
monday	tuesday	wednesday	thursday	friday	saturday	sunday

ИЮНЬ / JUNE / 2016

22		1	2	3	4	5
23	6	7	8	9	10	11
24	13	14	15	16	17	18
25	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

АВГУСТ / AUGUST / 2016

31	1	2	3	4	5	6
32	8	9	10	11	12	13
33	15	16	17	18	19	20
34	22	23	24	25	26	27
35	29	30	31			

Ми-10

вертолёт – «летающий кран» для выполнения
строительно-монтажных работ, перевозки
крылатых и баллистических ракет



Диаметр несущего винта 35 м
Длина фюзеляжа 32,86 м
Высота 9,9 м

Максимальная взлётная . . . 43 550 кг
Дальность полёта 695 км
Максимальная скорость . . . 235 км/ч

Статический потолок 3000 м
Практический потолок 4750 м
Экипаж/пассажиров 3/28 чел.

Зимой 1958 года правительство СССР распорядилось приступить к проектированию «летающего крана» на базе Ми-6. В процессе проектирования задание было дополнено требованием по перевозке крылатых и баллистических ракет, что и стало основной задачей Ми-10. Сохранив силовую установку и схему управления Ми-6, конструкторы заменили фюзеляж вертолётá новым — узким и низким.

Прототип, известный как В-10, поднялся в небо 15 июня 1960 года. Второй опытный В-10 установил рекорд грузоподъёмности — 15 103 кг на высоту 2 200 м. Выпуск серийного Ми-10 начался в 1964 году и составил всего 24 единицы. Новая модификация, Ми-10К, была разработана специально для строительно-монтажных работ. Первый полёт состоялся в июне 1965 года, в 1967 году Ми-10К летал на авиашоу

в Париже, а производство началось в 1975 году. Конструкторы полностью отказались от гидрозахватов и внешней платформы, уменьшили высоту шасси, Ми-10К был оборудован второй, подвесной кабиной лётчика с круговым обзором и третьим комплектом рычагов управления. «Коротконогие» Ми-10К эксплуатируются на строительстве высотных объектов по сей день.

АВГУСТ / AUGUST / 2016

	понедельник	вторник	среда	четверг	пятница	суббота	воскресенье	
31	1	2	3	4	5	6	7	31
32	8	9	10	11	12	13	14	32
33	15	16	17	18	19	20	21	33
34	22	23	24	25	26	27	28	34
35	29	30	31					35
	monday	tuesday	wednesday	thursday	friday	saturday	sunday	

ИЮЛЬ / JULY / 2016

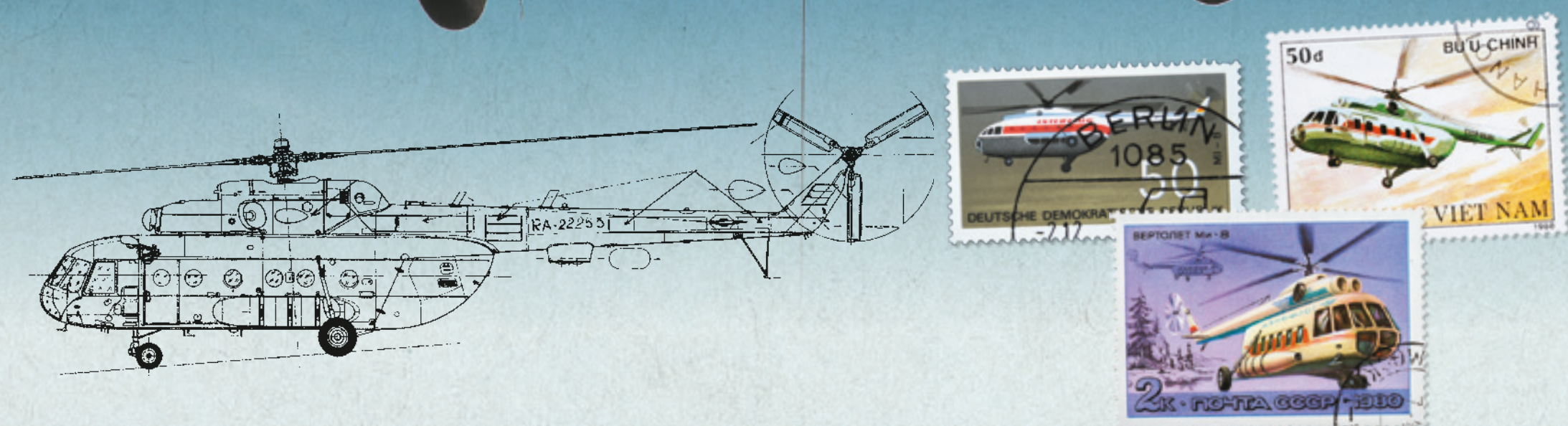
26					1	2	3	26
27	4	5	6	7	8	9	10	27
28	11	12	13	14	15	16	17	28
29	18	19	20	21	22	23	24	29
30	25	26	27	28	29	30	31	30

СЕНТЯБРЬ / SEPTEMBER / 2016

35				1	2	3	4	3
36	5	6	7	8	9	10	11	36
37	12	13	14	15	16	17	18	37
38	19	20	21	22	23	24	25	38
39	26	27	28	29	30			39

МИ-8

Один из самых массовых вертолётов
в истории авиации



Диаметр несущего винта 21,3 м
Длина фюзеляжа 18,42 м
Высота 5,54 м

Максимальная взлётная . . . 12 000 кг
Дальность полёта 480 км
Максимальная скорость . . . 260 км/ч

Статический потолок 1900 м
Динамический потолок 4500 м
Экипаж/пассажиров 3/28 чел.

В июле 1961 года в первый полёт поднялся прототип В-8. Спустя год вышел второй экземпляр В-8А. В 1967 году уже полностью доработанный и сменивший старое название на новое Ми-8 встал на вооружение ВВС СССР. Поскольку модель показала себя одной из самых удачных, российские ВВС продолжают активно закупать и использовать этот вертолёт.

На вертолётках Ми-8 в 1964—1969 годах установлено 7 международных рекордов, большинство из которых женские и непревзойдённые до настоящего времени. Существует более 30 модификаций этой машины, основными среди которых являются Ми-8Т (транспортный) и Ми-8П (пассажирский). Ми-8АМТШ представляет собой десантно-штурмовой вариант с ракетным и пулемётным вооружением. Вертолёт используется для выполнения широкого спектра

задач как в гражданской авиации, так и в ВВС. С 70-х годов Ми-8 использовался во многих военных конфликтах в разных уголках планеты. Ми-8 являются наиболее распространёнными в мире транспортными вертолётами. Всего произведено более 8000 вертолётных, из которых около 2000 экспортированы более чем в 40 стран мира, где половина из них ещё находится в эксплуатации.

СЕНТЯБРЬ / SEPTEMBER / 2016

понедельник	вторник	среда	четверг	пятница	суббота	воскресенье	
35			1	2	3	4	35
36	5	6	7	8	9	10	36
37	12	13	14	15	16	17	37
38	19	20	21	22	23	24	38
39	26	27	28	29	30		39
	monday	tuesday	wednesday	thursday	friday	saturday	sunday

АВГУСТ / AUGUST / 2016

31	1	2	3	4	5	6	7	31
32	8	9	10	11	12	13	14	32
33	15	16	17	18	19	20	21	33
34	22	23	24	25	26	27	28	34
35	29	30	31					35

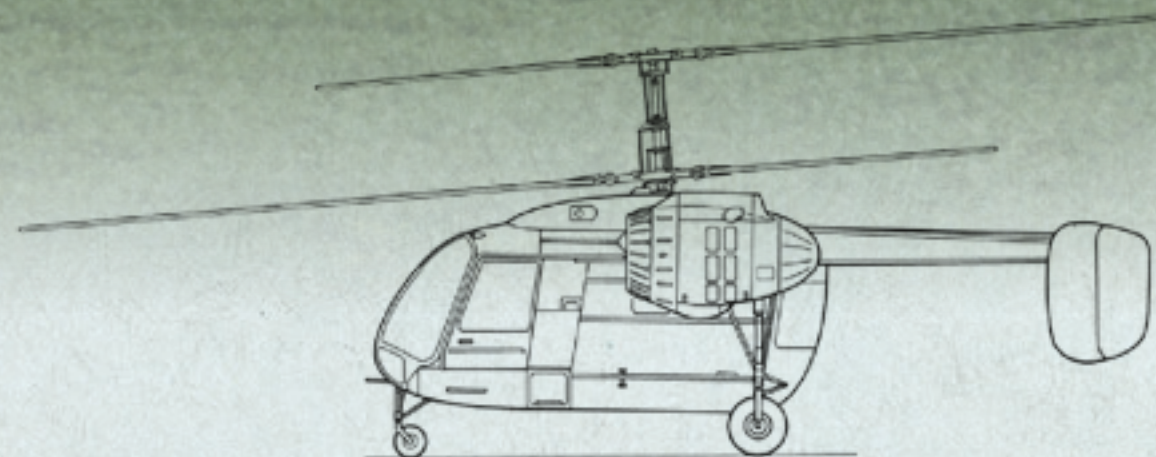
ОКТАБРЬ / OCTOBER / 2016

39						1	2	39
40	3	4	5	6	7	8	9	40
41	10	11	12	13	14	15	16	41
42	17	18	19	20	21	22	23	42
43	24/31	25	26	27	28	29	30	43



Ka-26

единственный советский вертолёт,
получивший сертификат по американской
норме лётной годности



Диаметр несущего винта 13 м
Длина фюзеляжа 7,75 м
Высота 4,05 м

Максимальная взлётная . . . 3250 кг
Дальность полёта 520 км
Крейсерская скорость 130 км/ч

Максимальная скорость . . . 160 км/ч
Практический потолок 3000 м
Экипаж/пассажиров 2/6 чел.

Опытный вертолёт Ka-26 совершил первый полёт 18 августа 1965 года (летчик-испытатель В. И. Громов), в 1966 году на международной выставке сельскохозяйственных машин и оборудования вертолёт удостоен золотой медали, а в 1967 году демонстрировался на 27-м Международном авиакосмическом салоне в Париже.

Вертолёты Ka-26 успешно прошли испытания и были сертифицированы по американским нормам лётной годности FAR-29 (первые среди отечественных вертолётов). Серийное производство вертолётов Ka-26 началось в январе 1969 года на авиационном заводе в г. Улан-Удэ и продолжалось до 1977 года; всего построено 850 вертолётов, из которых 150 поставлены в 14 стран, где

применялись в основном для гражданских целей, а в Болгарии и Венгрии — и для военных. На вертолётах Ka-26 установлено пять мировых рекордов, среди которых рекорд высоты 5330 м для вертолётов взлётной массой в классе 1750—3000 кг и рекорд скороподъёмности: достижение высоты 3000 м — за 8 мин. 51,2 с.

ОКТЯБРЬ / OCTOBER / 2016

	понедельник	вторник	среда	четверг	пятница	суббота	воскресенье	
39						1	2	39
40	3	4	5	6	7	8	9	40
41	10	11	12	13	14	15	16	41
42	17	18	19	20	21	22	23	42
43	24/31	25	26	27	28	29	30	43
	monday	tuesday	wednesday	thursday	friday	saturday	sunday	

СЕНТЯБРЬ / SEPTEMBER / 2016

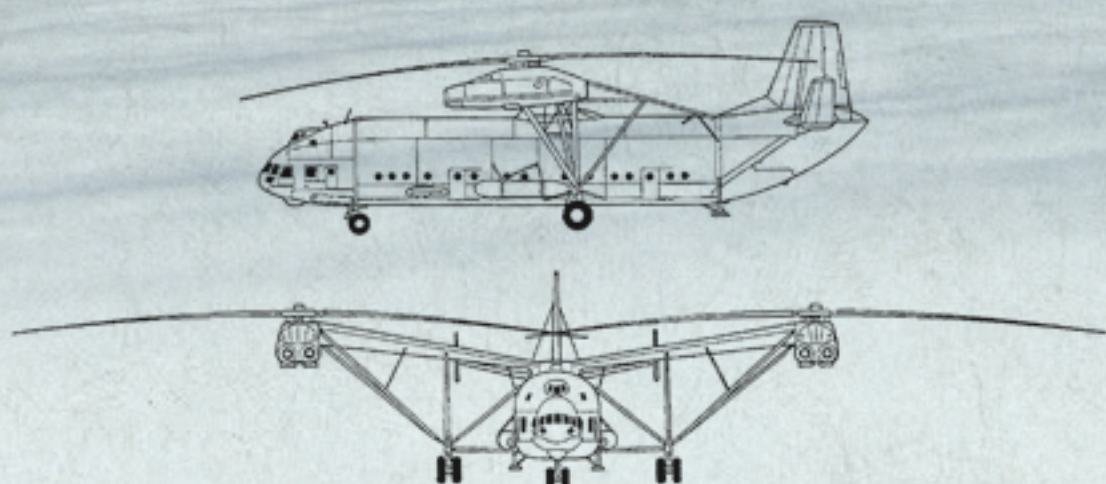
35				1	2	3	4	3
36	5	6	7	8	9	10	11	36
37	12	13	14	15	16	17	18	37
38	19	20	21	22	23	24	25	38
39	26	27	28	29	30			39

НОЯБРЬ / NOVEMBER / 2016

44		1	2	3	4	5	6	44
45	7	8	9	10	11	12	13	45
46	14	15	16	17	18	19	20	46
47	21	22	23	24	25	26	27	47
48	28	29	30					48

Ми-12

самый тяжёлый и грузоподъёмный
вертолёт, когда-либо построенный в мире



Диаметр несущего винта 35 м
Длина фюзеляжа 37 м
Высота 12,5 м

Максимальная взлётная . . 105 000 кг
Дальность полёта 1000 км
Максимальная скорость . . . 260 км/ч

Статический потолок 1000 м
Практический потолок 3500 м
Экипаж/пассажиров 6/196 чел.

Ми-12 (В-12) разрабатывался как сверх-
тяжёлый транспортный вертолёт грузоподъ-
ёмностью не менее 30 тонн для перевозки
компонентов межконтинентальных балли-
стических ракет для частей РВСН или соз-
дания позиционных районов, размещение
которых планировалось на местности без до-
рог с твёрдым покрытием.
Первый полёт вертолёт совершил
10 июля 1968 года. В феврале 1969 года под-

нял 31 030 кг полезной нагрузки на высоту
2910 м. 6 августа 1969 года В-12 поднял груз
в 44 205 кг на высоту 2255 м, установив ми-
ровой рекорд грузоподъёмности для верто-
лётов, который не побит до сих пор.
На Ми-12 были впервые проверены
композитные лопасти, имеющие стальной
лонжер, стеклопластиковое окончание и
фольгированное сотовое наполнение. В цен-
тральной части фюзеляжа находился огром-

ный грузовой отсек, имеющий габариты
28х4, 4х4,4 м. Внутри него можно разместить
196 солдат.
Первый В-12 был показан на выставке
в Ле Бурже в 1971 году. За создание сверх-
грузоподъёмного В-12 Американское гели-
коптерное общество наградило ОКБ М. Миля
«Призом И. И. Сикорского», присуждаемым
за выдающиеся достижения в вертолётной
технике.

НОЯБРЬ / NOVEMBER / 2016

	понедельник	вторник	среда	четверг	пятница	суббота	воскресенье	
44		1	2	3	4	5	6	44
45	7	8	9	10	11	12	13	45
46	14	15	16	17	18	19	20	46
47	21	22	23	24	25	26	27	47
48	28	29	30					48
	monday	tuesday	wednesday	thursday	friday	saturday	sunday	

ОКТЯБРЬ / OCTOBER / 2016

39						1	2	39
40	3	4	5	6	7	8	9	40
41	10	11	12	13	14	15	16	41
42	17	18	19	20	21	22	23	42
43	24/31	25	26	27	28	29	30	43

ДЕКАБРЬ / DECEMBER / 2016

48				1	2	3	4	48
49	5	6	7	8	9	10	11	49
50	12	13	14	15	16	17	18	50
51	19	20	21	22	23	24	25	51
52	26	27	28	29	30	31		52



123100, Россия, г. Москва,
Пресненская набережная, 12
тел.: +7 (495) 504-37-91
office@abakanair.ru
www.abakanair.ru

12, Presnenskaya nab.,
Moscow, Russia, 123100
tel.: +7 (495) 504-37-91
office@abakanair.ru
www.abakanair.ru

Ми-26

крупнейший в мире серийно
выпускаемый транспортный
вертолёт



Диаметр несущего винта 32 м
Длина фюзеляжа 33,73 м
Высота 8,15 м

Максимальная взлётная . . . 56 000 кг
Дальность полёта 800 км
Максимальная скорость . . . 295 км/ч

Статический потолок 1800 м
Практический потолок 4600 м
Экипаж/пассажиров 6/85 чел.

Советский тяжёлый многоцелевой транспортный вертолёт. Разработчик — ОКБ Миля. Первый полёт совершил 14 декабря 1977 года. Серийно производится с 1984 года Ростовским вертолётным заводом. Всего по состоянию на 2011 год изготовлено 316 машин (по данным реестра воздушных судов); около 40 машин экспортированы.

В транспортно-десантном варианте вертолёт могут разместиться 82 десантника с вооружением. В санитарном варианте вертолёт возможно разместить до 60 пациентов на носилках. Для погрузки крупногабаритных грузов в грузовой кабине расположена электролебёдка с тяговым усилием до 500 кг. Также вертолёт способен перевозить грузы на внешней подвеске.

Грузоподъёмность до 20 тонн полезной нагрузки. Вертолёт может быть использован для задач как военного, так и гражданского характера, а также для проведения поисково-спасательных операций, в том числе и для эвакуации транспортных средств массой до 20 т.

Является крупнейшим в мире серийно выпускаемым транспортным вертолётom.

ДЕКАБРЬ / DECEMBER / 2016

понедельник	вторник	среда	четверг	пятница	суббота	воскресенье	
48			1	2	3	4	48
49	5	6	7	8	9	10	49
50	12	13	14	15	16	17	50
51	19	20	21	22	23	24	51
52	26	27	28	29	30	31	52
monday	tuesday	wednesday	thursday	friday	saturday	sunday	

НОЯБРЬ / NOVEMBER / 2016

44	1	2	3	4	5	6	44
45	7	8	9	10	11	12	45
46	14	15	16	17	18	19	46
47	21	22	23	24	25	26	47
48	28	29	30				48

ЯНВАРЬ / JANUARY / 2017

52							1	52
1	2	3	4	5	6	7	8	1
2	9	10	11	12	13	14	15	2
3	16	17	18	19	20	21	22	3
4	23/30	24/31	25	26	27	28	29	4