

Mi-14PŁ, Mi-14PS, Mi-14PŁ/R

Począwszy od lat sześćdziesiątych ubiegłego wieku Marynarka Wojenna Związku Radzieckiego zaczęła dostrzegać pilną potrzebę posiadania śmigłowca dedykowanego do zwalczania okrętów podwodnych. Wcześniej próby dostosowania do tego celu śmigłowca transportowego Mi-4 poprzez budowę jego morskiej wersji Mi-4M oraz eksportowej Mi-4ME były jedynie półśrodkiem - śmigłowiec ten z racji zastosowania silnika tłokowego nie mógł sprostać zakładanym wymogom. Postanowiono więc skonstruować zupełnie nowy śmigłowiec, wzorując się najpierw na amerykańskim Sikorski SH-3A Seaking, a następnie, aby przyspieszyć proces projektowania śmigłowca posłużono się sprawdzonymi elementami śmigłowca transportowego Mi-8 kopiując jedynie samą ideę płatowca.

Założono, że śmigłowiec powinien mieć możliwość lądowania na wodzie, bezpiecznego i nieograniczonego czasem pływania, oraz startu z płaszczyzny wodnej w każdej chwili. W tym celu kadłub w dolnej swojej części otrzymał kształt bezredanowej łodzi wraz z nadmuchiwanymi pływakami, natomiast góra płatowca pozostała bez zmian w stosunku do wersji bazowej Mi-8. Już w trakcie projektowania założono, że dotychczas stosowane silniki TW-2-117 zostaną z czasem zastąpione docelowymi TW-3-117. Wstępny projekt został zatwierdzony do realizacji w październiku 1966 r. i konstruktorzy biura Miła przystąpili do projektowania dwóch wersji śmigłowca - wariantu do zwalczania okrętów podwodnych i wariantu ratownictwa morskiego. Zastosowanie nowych silników skutkowało przeprojektowaniem kluczowych elementów przenoszących napęd śmigłowca, a zwłaszcza przekładni głównej oraz zastosowanie zupełnie nowych elementów, np. pomocniczego, odrzutowego silnika rozruchowego AI-9. Po raz pierwszy w historii ZSRR postanowiono zabudować na śmigłowcu chowane podwozie. Budowy prototypu podjęła się filia OKB Miła w Kazaniu, prace rozpoczęto w grudniu 1966r., najpierw poprzez budowę pełnowymiarowej makiety, a następnie prototypu z wykorzystaniem elementów seryjnego śmigłowca Mi-8. Do opracowania projektu łódki istotny wkład wniosło biuro konstrukcyjne Beriewa, które specjalizowało się w budowie samolotów amfibii. W celu przyspieszenia prac i zwłoki w dopracowaniu nowych silników TW-3-117, prototyp i kilka pierwszych maszyn było wyposażonych w silniki TW-2-117. Pierwszy lot prototypu W-14 odbył się w dniu 1 sierpnia 1967 r., a pilotem oblatywaczem był J.S. Szwaczko. Seryjną produkcję rozpoczęto w filii Moskiewskich Zakładów Śmigłowcowych nr 387 w Kazaniu w 1973r., a dostawy do jednostek bojowych w roku następnym. Na podstawie decyzji Komitetu Centralnego KPZR i Rady Ministrów ZSRR w dniu 11 maja 1976 r. śmigłowiec Mi-14 został przyjęty na uzbrojenie sił morskich ZSRR.

W trakcie trzynastoletniej produkcji (1973-1986) wyprodukowano 273 śmigłowce, z czego około 150 wysłano na eksport.

Śmigłowiec Mi-14 był produkowany w trzech podstawowych wersjach:

Mi-14PŁ (przeciw łodocznym) - HAZE-A - wersja do zwalczania okrętów podwodnych z systemem poszukująco-celowniczym 70701 KALMAR

Mi-14PS (poiskowo spasatiel'nyj - HAZE-C - wersja do poszukiwania i ratowania rozbitków. Śmigłowiec dostawiano do tego celu poprzez zdjęcie wyposażenia ZOP i zabudowę wyposażenia umożliwiającego transport 19 rozbitków i 20 tratw ratowniczych oraz holowanie tratw ratunkowych. Powiększono drzwi z lewej strony kadłuba, zamontowano dźwig ŁPG-300 o udźwigu 300kg wraz z koszem ratowniczym, zabudowano radiokompas ARK-UD. Instalację klimatyzatora przeniesiono na zewnątrz prawej

burty płatowca i osłonięto opływową owiewką. Możliwość poszukiwania w nocy zwiększono poprzez zabudowę z przodu kadłuba specjalnych reflektorów szperaczy typu WPF-3-600.

Mi-14BT (buksir tralsczik) - HAZE-B - wersja do niszczenia pól minowych przy pomocy trału nożowego SKT. Podobnie jak w Mi-14PS, zdjęto całe wyposażenie ZOP, płatowiec jest połączeniem przodu wersji PŁ i tyłu wersji PS. Od odmiany ratowniczej różni się wąskimi drzwiami bocznymi i niewielkimi oknami z tyłu kadłuba, które służą do wyprowadzania liny trału oraz do obserwacji przestrzeni roboczej przez operatora trału.

Mi-14 w służbie Lotnictwa Polskiej Marynarki Wojennej.

W połowie lat siedemdziesiątych ubiegłego wieku dowództwo Marynarki Wojennej dostrzegło pilną potrzebę posiadania nowoczesnego śmigłowca zwalczania okrętów podwodnych. Użytkowane dotąd śmigłowce Mi-4ME w związku z przestarzałością konstrukcji zarówno samego śmigłowca jako nosiciela jak i systemów pokładowych nie mogły już wypełniać swojej roli w sposób dostateczny. Doszło do tego również mała ilość śmigłowców ZOP jaką Dysponowała MW- zakupiono ich zaledwie 4 szt. W związku z tym, zdecydowano o zakupie nowego typu uzbrojenia w postaci śmigłowców Mi-14PŁ i wytypowano w 1977 r. grupę personelu lotniczego i technicznego na przeszkolenie, które rozpoczęło się w lipcu 1977 r., a zakończyło w grudniu 1977 r. w bazie Donskoje w ZSRR. Pomimo posiadania przeszkolonych załóg nie zakupiono od razu nowych śmigłowców. Ze względów finansowych decyzję o ich zakupie przełożono o trzy lata. W związku z tym, konieczne było kolejne przeszkolenie załóg i techników. Odbyło się ono także w bazie Donskoje w okresie od 17 listopada 1980 r. do 23 maja 1981 r. Tym razem część teoretyczna nie okazała się bezużyteczna. Pierwszych sześć śmigłowców, wyprodukowano od kwietnia do czerwca 1980 r. Była to pierwsza seria śmigłowców, wykonana na zamówienie Polski, która charakteryzowała się nisko umieszczonymi drzwiami tratwy ratunkowej po lewej tylnej stronie kadłuba, prostokątnym wgłębieniem o zaokrąglonych końcach na uchwyt zrzutu tratwy w lewej, dolnej części kadłuba oraz wciągarka ŁG-150 z mechanizmem umieszczonym wewnątrz kadłuba, a także płaskimi okrągłymi szybami z boków kadłuba (w trakcie remontów zostały one zastąpione wypukłymi). Wszystkie Mi-14PŁ otrzymały numery seryjne, które składały się z kodu odbiorcy (A-10) i dwóch cyfr oznaczających kolejny egzemplarz w serii. Numery boczne składały się z czterech ostatnich cyfr numeru seryjnego. Do miejsca bazowania, na które wytypowano Darłowo, dostarczyły je lotem załogi rosyjskie, a śmigłowce podczas lotów dostawczych były oznaczone wojskowymi znakami producenta, czyli czerwonymi gwiazdami, które już na miejscu zostały zastąpione szachownicami. Z dniem 15 lipca 1981 r. sześć śmigłowców Mi-14PŁ o numerach A-1001 do A-1006 weszło na stan 28. ER MW. Dostarczone śmigłowce były fabrycznie nowe, niemniej użytkowane do szkolenia polskich załóg, a więc posiadały już od 80 do 190 godzin nalotu.

Następna dostawa miała miejsce w październiku 1983r., kiedy to do Darłowa dotarły śmigłowce Mi-14PŁ o numerach seryjnych od A-1007 do A-1012. Śmigłowce II serii charakteryzowały się dźwigiem EPG-150 o zmodernizowanej konstrukcji z mechanizmem w opływowej owiewce na zewnątrz kadłuba, prostokątnymi drzwiami osłaniającymi tratwę ratunkową umieszczonymi w tylnej centralnej części lewej strony kadłuba oraz okrągłym wgłębieniem na uchwyt zrzutu tratwy w lewej, dolnej części kadłuba. Wszystkie egzemplarze II serii posiadały wypukłe szyby boczne.

Również i te śmigłowce zostały oznakowane czerwonymi gwiazdami, jednakże w tym wypadku nie dało się usunąć białego koloru oblamówek radzieckich znaków rozpoznawczych. Zostały wykonane niezmywalną farbą, a więc musiały zostać zamalowane. W związku z pozyskaniem tych śmigłowców darłowska jednostka została przeformowana - 28 eskadra ratownicza przekształciła się w 16 Pułk Lotnictwa Specjalnego Marynarki Wojennej. Pułk ten już w lutym 1984 r. został doposażony, tym razem w śmigłowce Mi-14 w wersji poszukiwawczo-ratowniczej, czyli Mi-14PS o numerach seryjnych od A-1013 do A-1016. W sumie dla Polski wyprodukowano 16 egzemplarzy Mi-14-12 szt. Mi-14PŁ i 4 szt. Mi-14PS.

W trakcie eksploatacji, na skutek wypadków utracono dwa egzemplarze Mi-14PŁ i dwa egzemplarze Mi-14PS. Straty śmigłowców w wersji ZOP nie były tak dotkliwe jak w wersji poszukiwawczo-ratowniczej, śmigłowców Mi-14PS zakupiono zdecydowanie mniej, tak więc utrata 2 egzemplarzy stanowiła 50% stanu posiadania śmigłowców SAR. Aby zniwelować braki tego typu sprzętu, do zadań ratowniczych przewidywano przystosowanie śmigłowca Mi-14PŁ poprzez zabudowanie w pływakach dodatkowych reflektorów oraz radiokompasu do poszukiwania rozbitków typu ARK-UD. Śmigłowiec ten, nazwany nieoficjalnie Mi-14PX pozwalał jedynie na szkolenie załóg i podtrzymywanie nawyków, nie nadawał się niestety do rzeczywistych akcji ratowniczych. Na skutek tego, w 1990 r. zdecydowano się na zakup używanego egzemplarza w wersji Mi-14PS o numerze 75137, który do Polski trafił po wykonanym I remoncie głównym. Został dostarczony lotem w dniu 12 listopada 1990 r. na lotnisko Siemirówce, a niezbędne wyposażenie dostarczono samolotem An-12. Ze względu na zbyt krótki pas i niemożność lądowania samolotu An-12 na lotnisku w Darłowie, przekazanie całości sprzętu odbyło się na lotnisku Siemirówce. Ciekawostką jest fakt, że śmigłowiec ten dotarł do Polski bez naniesionych znaków rozpoznawczych kraju producenta.

Ze względu na wyczerpanie się rezerwów płatowca i jego agregatów, w ostatnich latach nastąpiło wycofanie z linii śmigłowców Mi-14PS. Do końca roku 2010 r. wszystkie śmigłowce tego typu zostały uzziemione. W związku z brakiem decyzji o zakupie nowych śmigłowców dla Marynarki Wojennej i konieczności zapewnienia ciągłości ratownictwa na morzu, zapadła decyzja o przystosowaniu do zadań SAR dwóch śmigłowców Mi-14PŁ. Podczas remontu głównego na egzemplarzach o numerach A-1012 i A-1009 zostało zdjęte wyposażenie do zwalczania okrętów podwodnych i zabudowane nowe, typowe dla ratownictwa. W związku z tym, zabudowano szersze drzwi boczne, nowy dźwig SŁP-350 o nośności 300kg oraz radiokompas do poszukiwania rozbitków. Zmodernizowano również wyposażenie radiowe i nawigacyjne. Dzięki temu pozyskano śmigłowiec o walorach podobnych do pierwotnej wersji Mi-14PS.

Pozostałe egzemplarze II serii śmigłowców Mi-14PŁ, podczas remontów głównych zostały zmodernizowane w celu podwyższenia ich walorów bojowych. Zmieniono wyposażenie radiowo-nawigacyjne, zabudowano nowe urządzenia- IFF, GPS,VOR/TAC/DME, zmodernizowano system poszukująco-celowniczy Kalmar dostosowując go do standardu Kryl-lot. i sonar OKA-2 do standardu Słowik, magnetometr do standardu Mniszka, namiernik pław A-100 do standardu Krab, oraz zabudowano system dowodzenia Łeba. Śmigłowce I serii produkcyjnej przeszły częściową modernizację, która polegała na zabudowie nowych radiostacji pokładowych, odbiorników GPS, urządzenia Słowik oraz hydrotelefonu pokładowego HTL-10. Wszystkie śmigłowce zostały przystosowane do przenoszenia torpedy Eurotopr MU 90 Impact.

Polish Wings

Lp	n/s n/b	Data produkcji		Remont główny			Uwagi
		Data oblotu	Data dostawy	I RG	IIRG	IIIRG	
			Nalot w chwili dostawy				
1.	A-1001	22.04.1980r.	15.07.1981r.	24.02.1988r.	06.09.1994r. 07.09.1995r.	01.04.2004r.	Mi-14PŁ (I seria), I RG w ZSRR (Ukraińska SRR, Zakłady w Sewastopolu), II i III RG w Polsce (WZL-1 Łódź). Poddany częściowej modernizacji.
	1001	31.05.1980r.	126,46h	25.08.1988r.		25.06.2008r.	
2.	A-1002	27.04.1980r.	15.07.1981r.	22.08.1985r.	28.08.1993r.	25.02.2002r.	Mi-14PŁ(I seria), I RG w ZSRR (Ukraińska SRR, Zakłady w Sewastopolu), II RG po rozpadzie ZSRR na Ukrainie(Zakłady SAP w Sewastopolu), III RG w Polsce (WZL-1). Poddany częściowej modernizacji.
	1002	31.05.1980r.	191,35h	17.03.1986r.	27.12.1993r.	08.12.2006r.	
3.	A-1003	30.05.1980r.	15.07.1981r.	27.03.1989r.	06.11.1995r.	01.04.2004r.	Mi-14PŁ(I seria), I RG w ZSRR (Ukraińska SRR, Zakłady w Sewastopolu), II i III RG w Polsce (WZL-1 Łódź). Poddany częściowej modernizacji.
	1004	31.05.1980r.	83,45h	02.11.1989r.	05.12.1996r.	15.12.2008r.	
4.	A-1004	30.05.1980r.	15.07.1981r.	20.11.1989r.	-	-	Mi-14PŁ(I seria), I RG w ZSRR (Ukraińska SRR, Zakłady w Sewastopolu), utracony 14.09.1994r.
	1004	31.05.1980r.	Brak danych	23.06.1990r.	-	-	
5.	A-1005	25.06.1980r.	15.07.1981r.	19.05.1987r.	25.01.1994r.	28.05.2003r.	Mi-14PŁ(I seria), I RG w ZSRR (Ukraińska SRR, Zakłady w Sewastopolu), II RG po rozpadzie ZSRR na Ukrainie(Zakłady SAP w Sewastopolu), III RG w Polsce (WZL-1). Poddany częściowej modernizacji.
	1005	30.06.1980r.	167,18h	26.01.1988r.	16.12.1994r.	02.08.2007r.	
6.	A-1006	10.06.1980r.	15.07.1981r.	-	-	-	Mi-14PŁ(I seria), utracony 15.06.1983r. W maju 1983r. śmigłowiec posiadał nalot całkowity 244h.
	1006	18.06.1980r.	Brak danych	-	-	-	
7.	A-1007	-	29.10.1983r.	11.10.1990r.	26.04.1999r.	11.06.2010r.	Mi-14PŁ(II seria), I RG w ZSRR (Ukraińska SRR, Zakłady w Sewastopolu), II i III RG w Polsce (WZL-1 Łódź)- prototyp pełnej modernizacji, obecnie w trakcie III RG.
	1007	31.07.1983r.	-	16.06.1991r.	03.08.2000r.	-	
8.	A-1008	23.07.1983r.	29.10.1983r.	16.06.1993r.	22.04.2002r.	-	Mi-14PŁ(II seria), I i II RG WZL-1. Poddany pełnej modernizacji- wersja docelowa.
	1008	18.08.1983r.	27,10h	14.07.1994r.	22.09.2005r.	-	
9.	A-1009	11.08.1983r.	29.10.1983r.	14.10.1993r.	06.06.2008r.	-	Mi-14PŁ(II seria), I i II RG WZL-1, Przebudowany podczas II RG na wersję Mi-14PŁ/R.
	1009		Brak danych	15.02.1995r.	12.05.2011r.	-	
10.	A-1010	18.08.1983r.	29.10.1983r.	28.08.1993r.	14.06.2000r.	11.06.2010r.	Mi-14PŁ(II seria), I RG po rozpadzie ZSRR na Ukrainie(Zakłady SAP w Sewastopolu), II i III RG w Polsce (WZL-1 Łódź). Poddany pełnej modernizacji. Obecnie w trakcie III RG.
	1010	31.08.1983r.	23,28h	14.12.1993r.	20.12.2001r.	-	
11.	A-1011	23.08.1983r.	29.10.1983r.	09.07. 1991r.	13.11.2000r.	11.06.2010r.	Mi-14PŁ(II seria), I RG po rozpadzie ZSRR na Ukrainie(Zakłady SAP w Sewastopolu), II i III RG w Polsce (WZL-1 Łódź). Poddany pełnej modernizacji. Obecnie w trakcie III RG.
	1011	31.08.1983r.	21,10h	09.09.1993r.	21.02.2002r.	-	
12.	A-1012	09.09.1983r.	29.10.1983r.	19.06.1990r.	01.09.1997r.	11.04.2008r.	Mi-14PŁ(II seria), I RG w ZSRR (Ukraińska SRR, Zakłady w Sewastopolu), II i III RG w Polsce (WZL-1 Łódź). Przebudowany podczas III RG na wersję Mi-14PŁ/R.
	1012	29.09.1983r.	31,41h	30.01.1991r.	12.03.1999r.	29.10.2010r.	
13.	A-1013	12.12.1983r.	27.02.1984r.	31.08.1990r.	01.07.1996r.	26.09.2003r.	Mi-14PS, I RG w ZSRR (Ukraińska SRR, Zakłady w Sewastopolu), II i III RG w Polsce (WZL-1 Łódź), poddany modernizacji. Wycofany z eksploatacji 12.12.2010r. z nalotem 3065,45h
	1013	-	24,55h	05.07.1991r.	05.09.1997r.	04.12.2004r.	
14.	A-1014	20.12.1983r.	27.02.1984r.	-	-	-	Mi-14PS, utracony 15.11.1988r.
	1014	-	Brak danych	-	-	-	
15.	A-1015	22.12.1983r.	27.02.1984r.	-	-	-	Mi-14PS, utracony 10.05. 1987r.
	1015	-	Brak danych	-	-	-	
16.	A-1016	23.12.1983r.	27.02.1984r.	06.12.1989r.	02.03.1995r.	11.10.2002r.	Mi-14PS, I RG w ZSRR (Ukraińska SRR, Zakłady w Sewastopolu), II i III RG w Polsce (WZL-1 Łódź), poddany modernizacji. Wycofany z eksploatacji 14.01.2010r. z nalotem 2990,41h.
	1016	-	21,29h	28.08.1990r.	02.02.1996r.	24.09.2003r.	
17.	75137	29.01.1983r.	23.11.1990r.	-	02.02.1994r.	27.06.2001r.	Mi-14PS, I RG w ZSRR (Ukraińska SRR, Zakłady w Sewastopolu), II i III RG w Polsce (WZL-1 Łódź), poddany częściowej modernizacji. Wycofany z eksploatacji 05.11.2008r. z nalotem 2938h.
	5137	-	898,16h	22.10.1990r.	03.03.1995r.	11.10.2002r.	

Historia kamuflaży śmigłowców Mi-14

Nr śmigłowca	Nazwa godła	Data powstania	Uwagi
A-1001	Krogulec siedzący na okręcie podwodnym	połowa marca 1996	kamuflaż nr3 i nr11
	Skacząca orka	08.04.2009	kamuflaż nr 9
A-1002	kot Klakier	połowa 1994	kamuflaż nr 2A i 8
	Ryś w zielonym kole	luty 2008	kamuflaż nr 9
A-1003	łeb wilka	luty 1993	kamuflaż nr 2
		styczeń 1997	kamuflaż nr 3
		15lipiec 2009	kamuflaż nr 9
A-1004	Róża Wiatrów	wrzesień 1993	kamuflaż nr 2
A-1005	1.Królowa Bałtyku 2.Czaszka	wrzesień 1993 październik 1993	kamuflaż nr 2
	3.Kubuś Puchatek	grudzień 1995	kamuflaż nr 2A, 4 i 8
	4. Miś w zielonym kole	luty 2008	kamuflaż nr 9
A-1006	b/g	-----	kamuflaż nr 1
A-1007	1. Herb Darłowa	marzec 1993	kamuflaż nr 2 i 5
	2. Herb Darłowa	kwiecień 2001	kamuflaż nr 9
A-1008	1.Czarny Rekin	marzec 1993	kamuflaż nr1
	2.Czarny Rekin z OP	czerwiec 1993	kamuflaż nr 1(odnowiony)
	3.Rekin	wrzesień1994	kamuflaż nr 3 i 8
	4.Rekin w czerwonym kole	lipiec 2007	kamuflaż nr 9
A-1009	Smok Miluś	marzec 1993	kamuflaż nr 1
		kwiecień 1995	kamuflaż nr 3
		8.06.2011r.	kamuflaż nr 4PS
A-1010	1.Rozbójnik Rumcajs	marzec 1995	kamuflaż nr 2A i 7
	2.Kruk z torpedą w czerwonym kole	kwiecień 2002	kamuflaż nr 9
A-1011	1.Głowa tygrysa	październik 1993	kamuflaż nr 2
	2.Głowa orla w czerwonym kole	styczeń 1998	kamuflaż nr 2 i 6
	3.Głowa orla w czerwonym kole	maj 2002	kamuflaż nr 9
A-1012	Toadie	czerwiec 1993	kamuflaż nr 2 i 2A
		maj 1999	kamuflaż nr 3 (zbyt wysoko linia wodna)
	Orka w czerwonej elipsie	17 marca 2011r.	kamuflaż nr 4PS
A-1013	1.Tygrys Micur	październik 1997	kamuflaż nr 4PS- pomiędzy oknami drzwi
	2.Tygrys Micur w czerwonej elipsie	listopad 2005	kamuflaż nr 4PS-pomiędzy oknami drzwi
A-1014	b/g	-----	kamuflaż nr 1PS, b/g
A-1015	b/g	-----	kamuflaż nr 1PS, b/g
A-1016	1.Głowa tygrysa szabłoźbęgo	styczeń 1993 / odnowienie luty 1996	kamuflaż nr 2PS - za oknem I pilota; kamuflaż nr 4PS - pomiędzy oknami drzwi
	2. Czarny kot w czerwonej elipsie	marzec 2004	kamuflaż nr 4PS - nad oknami drzwi
75137	Kaczka w locie „Dziobak”	wrzesień 1992 /	kamuflaż nr 2PS - za oknem I pilota;
		odnowienie styczeń 1996	kamuflaż nr 3PS - pomiędzy oknami drzwi
	Kaczka w locie „Dziobak” w czerwonej elipsie	wrzesień 2003	kamuflaż nr 4PS -nad napisem SAR na drzwiach

Pomimo użytkowania w Lotnictwie Marynarki Wojennej zaledwie kilkunastu śmigłowców Mi-14 obu wersji, występowało na nich wiele rodzajów malowań, co w powiązaniu ze stosowaniem godeł osobistych daje sporo kombinacji. Ogólnie można wyodrębnić następujące rodzaje kamuflaży Mi-14PL:

- Dwubarwne malowanie producenta - góra kadłuba do linii wodnej w kolorze średnio szarym, dół w kolorze niebieskim (góra - FS36320, dół - FS35183). Pod statecznikami poziomymi duża czerwona strzała z rosyjskim napisem „ОПАЧО”. Szachownice malowane według starego wzoru.
- Dwubarwne malowanie poremontowe (zakład remontowy na Ukrainie) - jak wyżej (góra- FS36320,

dół- FS35183). Napis „Uwaga śmigło” w języku polskim malowany skośnie na belce końcowej.

- Mutacja malowania nr 2. Śmigłowce zostały pomalowane w zakładzie remontowym farbą o bardziej niebieskim odcieniu- tylko egzemplarze A-1002, A-1005 i A-1010 (od 1993). Dodatkowo jako wersję tego malowania należy potraktować kamuflaż zastosowany na śmigłowcu A-1012 wykonany w 1993 r. podczas prac okresowych- zastosowano wówczas na górnych powierzchniach płatowca kolor jasnoszary, który po jakimś czasie przybrał prawie biały odcień. (A-1002, A-1005, A-1010 góra- FS35450; dół - FS35183; A-1012 góra - FS35550, dół - FS35183)

- Kamuflaż projektu kmdr ppor. Zdzisława Szawłowskiego stosowany od 1994 r. na śmigłowcach remontowanych przez WZL-1 (pierwszy raz na A-1008). Użyto farby epoksydowe, powyżej linii wodnej zastosowano kolory średnio niebieski i jasno szary, poniżej kolor jasnoniebieski. Szachownice malowano według nowego wzoru o wymiarach 50x50cm, a numer burtowy w kolorze białym na jasnoszarym tle. W czasie eksploatacji warstwa lakiernicza miała tendencję do płowienia, co wymusiło najpierw zastosowanie ciemno czerwonych obwódek wokół numerów burtowych, a na niektórych śmigłowcach namalowanie ich w całości kolorem granatowym (A-1001, A-1003). W trakcie malowania w WZL-1 zdarzyły się dwa odstępstwa od zatwierzonego układu kamuflażu- na śmigłowcu A-1003 nie namalowano plamy w kolorze średnio niebieskim przed kabiną pilotów, a na A-1012 przesunięto linię wodną kilka centymetrów do góry. (góra - FS35200, FS36495, dół - FS35466)
- Kamuflaż dwukolorowy na A-1005. Na skutek zużycia się warstwy lakierniczej wykonanej podczas remontu w 1994 r. na Ukrainie, w listopadzie 1996 r. uzupełniono najbardziej wypłowiałe miejsca plamami w kolorze ciemnoszarym (nr 4), a po jej szybkim złuszczeniu naniesiono w tych samych miejscach poprawki, ale już farbą jasnoszarą (nr 4a). Na belce ogonowej, w trakcie eksploatacji namalowano plamę kamuflażu w kolorze niebieskim. Na śmigłowcu tym namalowano również szczerkę rekina autorstwa kpt. Mariusza Kalinowskiego w kolorze czerwonym. (nr 4: góra- FS35450, FS36132- 90% + FS31350- 10%, dół-FS35183; nr 4A: góra- FS35450, FS36492, dół - FS35183)
- Kamuflaż trójkolorowy istniejący wyłącznie na śmigłowcu A-1007 od lipca 1998 r. Na skutek zużycia warstwy lakierniczej, uzupełniono ją w taki sposób, że powstał trójkolorowy kamuflaż z pozostawieniem miejsc z oryginalną farbą. Przed powstaniem tego kamuflażu istniała wersja malowania z plamą koloru ciemnoszarego nad kabiną pilotów. (góra - FS36320, FS36118, FS35450, dół - FS35183)
- Kamuflaż trójkolorowy istniejący wyłącznie na A-1011 od sierpnia 1998 r. Zastosowano tu kolory ciemnoszary niebieski, średnio-szaroniebieski i jasnozielono szary na górnych partiach kadłuba, w dolnej części kolor jasnoniebieski. Szachownice były o wymiarach 50x50cm, ale namalowane według starego wzoru, na spodzie kadłuba pozostała duża szachownica w nowym układzie kolorów. Numer burtowy biały z ciemnoczerwoną obwódką. Ze względu na małą różnicę odcieni malowanie to nie przyjęło się do dalszego rozpowszechnienia. Podczas malowania kamuflażu naniesiono również małą szczerkę rekina z przodu kadłuba- najpierw szaroniebieską z białymi zębami, a od października 1998 r. z dodanym kolorem czarnym w górnej jej części. Autorem malowania i szczerki był kpt. Mariusz Kalinowski. (góra - FS35109, FS35450, FS34414, dół -FS35466-50% + FS15450-50%)
- Prototypowe malowanie dwubarwne istniejące na A-1010 od sierpnia 1999 r. wraz z powiększonym modelem szczerki rekina w kolorach szarym i czarnym. Zastosowano tu kolory- średnio szaroniebieski, szarozielony i jasnoniebieski. Numery i napisy eksploatacyjne w kolorach przeciwstawnych do tła. Szachownice o małych rozmiarach, ale starego wzoru, na spodzie kadłuba bez koloru białego (jak we wrześniu 1939r.). Autorem był kpt. Mariusz Kalinowski. Na śmigłowcu tym, przed wykonaniem tego kamuflażu boki kadłuba poniżej linii wodnej

Polish Wings

- były pomalowane farbą koloru średnio szarego. (góra - FS35177, FS34414, dół - FS15450)
- Seryjne malowanie dwubarwne wykonywane podczas prac okresowych, które zastosowano na śmigłowcach A-1002- lipiec 2000r., A-1008- lipiec 2000 r. (na obu tych ś-cach eksperymentowano z różnymi typami szczęk rekina i orca), A-1005- sierpień 2000 r. (pozostała stara szczęka i godło). Użyto ciemniejszych kolorów w porównaniu z A-1010. Każdy kolor uzyskiwano z mieszania farb o podstawowych kolorach. Szachownice jak na A-1010- tylko i wyłącznie starego wzoru, na spodzie kadłuba bez koloru białego. (A-1002, A-1008: góra - FS36008, FS34325- 90% + FS37925- 10%, dół-FS15200- 80% + FS37925- 20%; A-1005: góra - FS36076, FS34325- 90% + FS37925- 10%, dół - FS15200- 80% + FS37925- 20%)
 - Malowanie Mi-14 PŁ wykonywane przez WZL-1 farbami poliuretanowymi na wzór kamuflażu nr 7 i 8 autorstwa kpt. Mariusza Kalinowskiego. Zastosowano tu błyszczące farby o innych odcieniach wynikających z wzornika RAL (niebieski RAL 5009; niebieski RAL5024; szary RAL7033; czarny RAL9005; czerwony RAL3020; biały RAL9003). Na śmigłowcach nr A-1010 i A-1011 umieszczono szczękę rekina w kolorach czarnym i czerwonym z dużymi zębami, a na śmigłowcu A-1005 szczękę rekina w kolorze czarnym i kamuflażu.
 - Kamuflaż „Orka” na śmigłowcu A-1012 autorstwa kmdr ppor. Zdzisława Szawłowskiego. Malowanie to powstało w sierpniu 2002 r. w celu uświetnienia obchodów 40-ej rocznicy Lotnictwa MW na ziemi darłowskiej. W trakcie eksploatacji, podczas postoju śmigłowca w dniu 13.02.2004 r. nastąpiło pomyłkowe schowanie podwozia przez personel naziemny, na skutek czego maszyna ta została uszkodzona. Konieczna była wymiana belki ogonowej oraz naprawa powstałych uszkodzeń. W związku z tym śmigłowiec ten uzyskał kilka pośrednich malowań, aż do ponownego odtworzenia rysunki orki. (góra - FS35090-90% + FS26044- 10%, dół - FS35466)
 - Malowanie śmigłowca A-1001 wykonane w sierpniu 2003 r. kilkunastoma odcieniami różnych farb w celu odświeżenia zużytego w czasie eksploatacji kamuflażu. Autorem był kpt. Mariusz Kalinowski. Śmigłowce Mi-14PS miały nieco spokojniejszą historię. Ich malowania można podzielić następująco:
 - Jednolite malowanie producenta i poromontowe ZRRR- odcienie kolorów i napisy ostrzegawcze były identyczne z tymi, które stosowano na Mi-14PŁ. Jedyną różnicą było zastosowanie pasa - błyskawicy biegnącego w górnej partii kadłuba i pasów na belce końcowej (stateczniku pionowym). Pasy te wykonane były farbą fluorescencyjną w kolorze pomarańczowym. W trakcie eksploatacji warstwa tej farby ulegała szybkiemu zużyciu, co prowadziło do powstawania białych plam w obrębie pasów (Malowanie to uzupełniono w trakcie eksploatacji poprzez namalowanie krzyży maltańskich oraz białych bądź granatowych napisów, „Search and Rescue”. (góra - FS36320, FS38903, dół - FS35183)

2PS. Malowanie powstałe w czerwcu 1991r., nano-szone podczas wykonywania prac okresowych w Eskadrze Technicznej, projektu kmdr. ppor. Zdzisława Szawłowskiego. Powstało ono w celu podwyższenia widzialności śmigłowca podczas akcji ratowniczych. Pasy fluorescencyjne i napisy „Search and Rescue” zostały zamalowane farbą w kolorze płatuowca, w tylnej części kadłuba naniesiono szeroki pomarańczowy pas przechodzący w belkę ogonową. Szachownice namalowano pod czarnym pasem ze względu na umieszczenie napisu SAR w jej poprzednim miejscu. W ten sposób pomalowano dwa śmigłowce- A-1016 i 75137, A-1013 pozostał w starych barwach. Na śmigłowcu A-1016, jako jedynym, namalowano krzyż maltański nie tylko z boków i spodzie, ale również na przodzie kadłuba przed kabiną załogi. (góra - FS36320, FS32473, dół - FS32473)

3PS. Malowanie powstałe na śmigłowcu 75137 podczas remontu w WZL-1 zaprojektowane przez kmdr ppor. Zdzisława Szawłowskiego. Inspiracją było ujednolicenie malowania śmigłowców ratowniczych LMW. Jako wzór posłużył kamuflaż występujący na W-3RM Anakonda. W przypadku śmigłowca 75137 zastosowano kolor pomarańczowy, jednakże na skutek ujednolicenia barw w następnych śmigłowcach, w październiku 1998 r. przemalowano pomarańczowe powierzchnie kolorem czerwonym, co skutkowało dostosowaniem do malowania nr 4PS. (góra - FS37925, FS32473, dół - FS32473)

4PS. Standardowe malowanie białe czerwone. Jedynie różnice na poszczególnych egzemplarzach po wykonanych remontach, to kąty nachylenia i szerokość czerwonych pasów, szerokości niebieskich, wielkość czarnych pasów oraz krój cyfr numerów bocznych. Śmigłowce malowano po II remoncie głównym farbami epoksydowymi, a po III remoncie głównym poliuretanowymi o znacznie zwiększonej trwałości. (góra - FS37925, FS31086, dół - FS31086)

2. Godła na śmigłowcach z Darłowa

W początkowym okresie eksploatacji śmigłowce Mi-14 nie wyróżniały się niczym spośród innych maszyn będących na wyposażeniu Lotnictwa Marynarki Wojennej, jednakże już na początku 1984 r. pojawiły się nieśmiałe próby aby tak nie było. Powstał wówczas projekt godła eskadry Zwalczania Okrętów Podwodnych autorstwa ś.p chor. szt. Stanisława Szymańskiego przedstawiający czarnego uskrzydłego aligatora trzymającego dwie czerwone bomby. Godło to, w zmniejszonej wersji, namalowano po obu stronach śmigłowca nr A-1011, bardzo szybko uzyskała popularność wśród personelu latającego i technicznego, co skutkowało faktem, że w roku 1985 pojawiło się na wszystkich śmigłowcach Mi-14PŁ. W tym samym czasie (zatwierdzone przez dowódcę pułku 14 grudnia 1984r.) pojawiło się godło klucza ratowniczego wyposażonego w śmigłowce Mi-14PS. Najpierw na drzwiach wszystkich tych śmigłowców namalowano ciemnozielonego delfina z jasno zielonym podbrzuszem na tle krzyża maltańskiego (1985r.) projektu por. Zdzisława Szawłowskiego, jednakże delfin z krzyży maltańskich szybko zniknął.

Został w 1988 r. zastąpiony krzyżem maltańskim o większych wymiarach. Po remoncie śmigłowca A-1013, pojawiło się godło o podobnym kształcie jak na Mi-14PŁ, przedstawiające czarnego delfina z kołem ratunkowym. W latach 1992-93 r. wszystkie śmigłowce Mi-14PS otrzymały mutację tego godła autorstwa kpt. Mariusz Kalinowskiego - delfin uzyskał zielony odcień z jasno niebieskim podbrzuszem. Pierwszy był śmigłowiec nr 75137 (wrzesień 1992r.), kolejny A-1013 (styczeń 1993r.), a na końcu A-1016 (luty 1993r.). Takie godła dotwały do remontów w WZL-1, gdzie wszystkie PS-y otrzymały białe-czerwone malowanie wzorowane na śmigłowcach PZL W-3 (75137 - najpierw biało-pomarańczowe). Powrócono przy tym do kształtów delfina nadanych przez kmdr ppor. Zdzisława Szawłowskiego, jednakże delfin otrzymał czarne barwy i zielone podbrzusze. Tradycja sięgająca początków lat osiemdziesiątych ubiegłego wieku jest nadal kultywowana wśród personelu obsługującego oba rodzaje śmigłowców. Wszystkie maszyny odbierane z remontów otrzymują godła użytkowników - klucza ZOP i klucza ratowniczego. Innym elementem, który pojawia się na darłowskich śmigłowcach są szczęki rekina. Pierwsza próba miała miejsce na maszynie o numerze A-1002 jeszcze w latach osiemdziesiątych, ale uznano to wtedy za zbyt śmiałą próbę i „rekin” utrzymał się zaledwie przez kilka dni. Dopiero pod koniec roku 1996 powrócono do zarzuconego projektu na śmigłowcu A-1005, a następnie na A-1011, A-1010, A-1002, 1008 i znowu na A-1010, A-1011 i A-1005. Na skutek ubywania kolejnych maszyn do remontów w WZL, pojawiły się różne wersje szczęk, każda była malowana indywidualnie bez używania szablonów przez kpt. Mariusza Kalinowskiego. Od miesiąca lipca 1998r., na skutek polecenia wydanego przez admirała floty Ryszarda Łukasika, na śmigłowcach morskich zaczął pojawiać się napis „MARYNARKA WOJENNA RP- POLISH NAVY”. Na śmigłowcach ratowniczych jest on koloru żółtego, na Mi-14PŁ miał kolor granatowy, jednakże po opracowaniu standardowego kamuflażu zaczęto stosować kolor przeciwny do tła na jakim się znajduje.

3. Godła osobiste występujące na śmigłowcach Mi-14:

Na śmigłowcach ratowniczych nr A-1013, A-1016 i 5137 w latach 1998-2003 występowało godło byłej 2el 32plrt z Sochaczewa umiejscowione za oknem pierwszego pilota. Autorem i wykonawcą wszystkich godeł jest kpt. Mariusz Kalinowski oprócz „Królowej Bałtyku” i „Róży Wiatrów” na śmigłowcach nr A-1004 i A-1005, których autorami są kpt. Romuald Polański i st. chor. szt. Zdzisław Włodarczyk, a także „skaczącej orki” na śmigłowcu nr A-1001 autorstwa kmdr ppor. Zdzisława Szawłowskiego. W celu odróżnienia 1 klucza ZOP od drugiego zaczęto stosować różnego koloru tła pod godła. Ustalono, że godła 1 klucza ZOP będą malowane na podkładzie koloru zielonego, a drugiego na tle czerwonym. Wszystkie maszyny klucza ratowniczego mają tło koloru czerwonego. Wyjątkiem od tej reguły stał się śmigłowiec nr A-1001, którego tło ma kilka barw, a to ze względu na fakt, że jest pierwszym egzemplarzem polskich śmigłowców Mi-14.

Lp	Nazwa jednostki	Skrót nazwy	Czas istnienia	dyslokacja
1.	28. Eskadra Ratownicza Marynarki Wojennej	28 ER MW	23.08.1962r. - 16.09.1983r.	Darłowo
2.	16. Pułk Lotnictwa Specjalnego Marynarki Wojennej	16 PLS MW	17.09.1983r.-30.06.1988r.	Darłowo
3.	7. Pułk Lotnictwa Specjalnego Marynarki Wojennej	7 PLS	01.07.1988r.-31.03.1991r.	Darłowo
4.	40. Eskadra Zwalczania Okrętów Podwodnych i Ratownictwa	40 EZOPiR	01.04.1991r.- 30.06.1995r.	Darłowo
5.	2. Dywizjon Lotniczy Marynarki Wojennej	2 DL MW	01.07.1995r.- 31.12.2002r.	Darłowo
6.	29. eskadra lotnicza Marynarki Wojennej	29 el MW	01.01.2003r.- 31.12.2010r.	Darłowo
7.	Grupa Lotnicza Darłowo 44 Baza Lotnictwa Morskiego	GLD 44BLotM	01.01.2011r.-	Darłowo

- Str 2 Komplet oznakowań na śmigłowcu „1005” – godła: klucza ZOP, indywidualne oraz napis okolicznościowy z logo MMP/Stratus. Darłowo 25.07.2011 r. Małe fotografie pokazują okolicznościowy napis ufundowany przez naszą redakcję z okazji 30 lecia służby Mi-14 w polskiej marynarce na siedmiu śmigłowcach. Członkowie załóg „1009” i „1012” usunęli oznaczenie „PE” co anegdotycznie wynika z ambjonalnych animozji pomiędzy technikami klucza ZOP i ratowniczego.
- 1 Mi-14PE nr A-1002, Darłowo, 08.07.2010 r. - śmigłowiec w trakcie regulacji popychaczy wirnika nośnego. Łopaty wirnika nośnego powinny obracać się w jednej płaszczyźnie z określoną minimalną tolerancją, co w efekcie niweluje drgania pochodzące od tego podzespołu. Sprawdzanie płaszczyzny obrotów wirnika nośnego nazywa się torowaniem i dokonuje się go na pracującym śmigłowcu metodą graficzną.
- 2 Mi-14PS nr A-1016, Darłowo, 10.03.2005 r. - maszyna podczas podczepiania celu morskiego, służącego do treningów bombardowania. Drzwi komory ładunkowej od wewnątrz malowane są standardowo na jasno szary kolor.
- 3 Mi-14PE nr A-1011, Darłowo, 13.06.2005 r. - wodowanie na jeziorze Bukowo. Podczas wodowania, pływania i startu z powierzchni wody, dopuszczalny stan akwenu wynosi 2 stopnie, a wysokość fali 0,75m, natomiast dopuszczalna prędkość z jaką śmigłowiec może pływać to 20 km/h. Osłona stacji radiolokacyjnej, drzwi komory bombowej, drzwi boczne oraz odsuwane okna boczne są hermetyzowane dzięki uszczelkom napełnianym sprężonym powietrzem. Pływalki boczne służą do zwiększenia stateczności pływania. Maszyna posiada zamontowany już antywibrator typu 8AT 1250.
- 4 Mi-14PE nr A-1003 Płock, 18.06.2011 r. - dynamiczny przelot śmigłowca nad Wisłą w trakcie V Płockiego Pikniku Lotniczego.
- 5 Mi-14PE nr A-1003, Darłowo, 21.01.2010 r. - w trakcie zawisu. Widoczna jest podwyższona osłona kolektora prądowego z zabudowaną w trakcie III remontu głównego anteną systemu GPS Garmin, oraz szczegóły konstrukcyjne dźwigu ŁPG-150 z mechanizmem wewnątrz kadłuba, charakterystycznego dla I serii śmigłowców. Reflektory FPP-7 wysuwane i włączane są w trakcie manewrów nad lotniskiem.
- 6 Mi-14PE nr A-1001, Darłowo, 29.04.2009 r. - śmigłowiec w fazie rozpędzania po oderwaniu się od ziemi. Doskonale widoczny jest rozkład plam kamuflażu na przedniej części kadłuba, oraz przejścia kadłuba w belkę ogonową.
- 7 Mi-14PE nr A-1003 Płock, 18.06.2011 r. - pokazy na Wisłę. Widoczny opuszczany blok sonaru OKA-2M/Z Słowik.
- 8 Mi-14PS nr A-1013, Darłowo, 09.01.2006 r. - maszyna podczas wykonywania sprawdzenia układu sterowania i silników w zawisie. Po prawej stronie kadłuba umieszczono, w opływowej obudowie, system klimatyzacji zapewniający dopływ ciepłego powietrza do kabin pilotów i transportowej oraz do ubiorów ratowniczych załogi i śpiworów rozbitków.
- 9-16 Warianty godeł, które pojawiały się na Mi-14 po 1984 r. Czarny uskrzydłony aligator trzymający w łapach bomby jest godłem klucza Zwalczenia Okrętów Podwodnych, natomiast delfin godłem klucza ratowniczego. Z czasem godła te malowano na wszystkich śmigłowcach z Darłowa. Po II remoncie głównych zaprzestano malowania krzyża maltańskiego na śmigłowcach Mi14PS. 17-19 Godła namalowane na Mi-14 nr A-1001 - krogulec siedzący na okręcie podwodnym i skacząca orka [17+18] oraz na A-1004 - Róża Wiatrów [19]. 20-21 Kot Klakier i Ryś w zielonym kole - godła Mi-14 nr A-1002. 22-24 Głowa wilka jest godłem Mi-14 nr A-1003. 25-39 [25-28] Mi-14 nr A-1005: Królowa Bałtyku, Czacha, Kubuś Puchatek, Miś. 29-30 Mi-14 nr A-1007: herb Darłowa. 31-34 Mi-14 nr A-1008: rekin. 35-37 Mi-14 nr A-1009: Smok Miłus. 38-39 Mi-14 nr A-1010: Rozbójnik Rumcajs oraz kruk z torpedą w czerwonym okręgu. 40-55 [40-43] Mi-14 nr A-1011: głowa tygrysa, głowa orła wpisana w czerwony okrąg. 44-45 Mi-14 nr A-1012: Toadie. 46 Mi-14 nr A-1012: Orka 47-48 Mi-14 nr A-1013: Tygrys Micur. 49-51 Mi-14 nr A-1016: głowa tygrysa szablózębnego, Czarny kot w czerwonej elipsie. 52-54 Mi-14 nr 75137: Kaczka w locie „Dziobak”. 55 Na śmigłowcach ratowniczych nr A-1013, A-1016 i 5137 w latach 1998-2003 występowało godło byłej 2el 32Plrt z Sochaczewa umiejscowione za oknem pierwszego pilota. 56 Mi-14PE nr A-1001, Darłowo, kwiecień 1984 r. - śmigłowiec na stoisku postojowym. Widoczne płaskie szyby w oknach z boku kadłuba, dźwig ŁPG-150 z mechanizmem wewnątrz kadłuba oraz charakterystyczne cechy wczesnego malowania producenta (nr 1) - brak godeł oraz duża czerwona strzała pod statecznikiem poziomym z rosyjskim napisem ostrzegawczym. Śmigło ogonowe z podwójnymi czerwonymi pasami ostrzegawczymi. Napisy eksploatacyjne w języku rosyjskim – granatowe. Między tylną częścią kadłuba, a statecznikami poziomymi rozpięta antena linkowa radiostacji krótkofalowej R-842 57 Mi-14PE nr A-1001, Darłowo, lipiec 1993 r. Na śmigłowcu widoczne są dwa godła- emblemat klucza ZOP autorstwa chor. szt. Stanisława Szymańskiego, naniesione w zakładzie remontowym podczas IRG, oraz godło ze śmigłowca nr A-1012 autorstwa kpt. M. Kalinowskiego. W związku z malowaniem całego śmigłowca nr A-1012 przygotowywanego na pokazy dla przedstawicieli prezydenta RP i groźącym w związku z tym zamalowaniem godła, drzwi ze śmigłowca A-1012 przeniesiono na A-1001. Śmigłowiec latał tak przez około dwa tygodnie, później drzwi zamontowano na śmigłowcu A-1012. Widoczne są przebarwienia i zużycie powłoki lakierniczej. 58 Mi-14PE nr A-1001, Gdynia Babie Doły, wrzesień 1994 r. Maszyna podczas przebazowania na coroczne ćwiczenia do Gdyni. Za godłem klucza ZOP widoczne są podmalowywania płatowca, które powstały na skutek przemieszczeń elementów mocujących pokrowiec kabiny. Ukośny napis ostrzegawczy na belce końcowej języku polskim. 59 Mi-14PL nr A-1001 '1001'. 2. DL MW (2. Dywizjon Lotniczy Marynarki Wojennej). Malowanie po II remoncie głównym. Darłowo, listopad 1999 r. 60 Mi-14PE nr A-1001, Darłowo, lato 1995 r. - maszyna w malowaniu nr 3 wykonanym po II RG w WZL-1 Łódź. Kamuflaż projektu kmdr ppor. Zdzisława Szawłowskiego malowany na śmigłowcach, które odbywały remonty główne w WZL-1 do momentu modernizacji. Zwraca uwagę słabo widoczny numer burtowy na belce ogonowej malowany kolorem białym oraz szachownice o wielkości 50cm x 50cm nowego wzoru. Końcówki stateczników poziomych czerwone. Godło klucza ZOP zostało naniesione w zakładzie remontowym. 61+62 Mi-14PE nr A-1001, Darłowo, 25.06.1998 r. - śmigłowiec w malowaniu nr 3. Widoczne ciemniejsze podmalowania wkrętów mocujących reflektor FPP-7 po jego wymianie. Na osłonie stacji radiolokacyjnej namalowano małe, czerwone numery. Maszyna w typowym malowaniu poremontowym uzupełnionym godłem osobistym i zmodyfikowanym bordową otoczką, numerem na belce ogonowej. 63+64 Mi-14PE nr A-1001, Darłowo, 08.01.2004 r. Widoczne zabrudzenia płatowca na skutek intensywnej eksploatacji, które dość skutecznie zasłoniły plamy kamuflażu wykonanego w Grupie Obsługi Technicznej. Kamuflaż (nr 11) został zaprojektowany ad hoc przez kpt. M. Kalinowskiego w związku ze zużyciem powłoki lakierniczej śmigłowca i z brakiem farb o standardowych kolorach. Składał się z kilkunastu zbliżonych do siebie odcieni, dostępnych farb. Godło osobiste - krogulec siedzący na okręcie podwodnym pozostawiono w pierwotnej formie- aby je zachować, ten fragment drzwi nie był malowany. Zachowano również godło klucza ZOP, szachownice na kadłubie oraz napis ostrzegawczy na belce ogonowej w formie żółtej strzały. Szachownica na spodzie kadłuba bez białych pól. Odnowiony kolorem ciemnogranatowym numer burtowy oraz napisy MW RP/Polish Navy. Wszystkie napisy eksploatacyjne w kolorze czerwonym. 65+66 Mi-14PE nr A-1001, Darłowo, 13.01.2004 r. Doskonale widoczny jest rozkład plam kamuflażu. W takiej postaci, intensywnie eksploatowany, śmigłowiec dotrwał do III remontu głównego. 67 Mi-14PL no. A-1001 '1001'. 29. el MW (29 eskadra lotnicza Marynarki Wojennej). Malowanie po II remoncie głównym wykonane w Grupie Obsługi Technicznej Darłowo, sierpień 2003 r. 68 Mi-14PE nr A- 1001, Darłowo, 09.04.2008 r. - maszyna po III remoncie głównym. Śmigłowiec został poddany częściowej modernizacji. Widoczne nowe anteny systemów łączności- nad kabiną załogi i na belce ogonowej anteny radiostacji RS-6113-2 i systemu identyfikacji swój - obcy SC-10D2 (nad kabiną załogi i pod belką końcową). Śmigłowiec w trakcie remontu otrzymał malowanie nr 9. Zastosowane farby są odporne na działanie trudnych warunków. Na wirniku nośnym zamontowano antywibrator. Podczas remontu nie naniesiono godła klucza ZOP. 69 Mi-14PE nr A-1001, Darłowo, 02.07.2008 r. Widoczne elementy spodu śmigłowca - od przodu kształt osłony stacji radiolokacyjnej, umiejscowienie szachownicy na drzwiach komory bombowej, osłony anten radiokompasu ARK-9 (spłaszczona u dołu) i urządzenia A-100, osłona bloku 10 sonaru OKA-2MZ, otwory zasobników KD-1-214 (2xOMAB) lub KD-1-214P (2xPopławok). Z tyłu kadłuba widoczna jest gondola magnetometru APM-60, a pod belką ogonową anteny radaru dopplerowskiego DISS-15. 70 Mi-14PE nr A-1001, Darłowo, 20.09.2008 r. - śmigłowiec w czasie dynamicznego przelotu nad pasem. Widoczne jest godło klucza ZOP oraz charakterystyczny bąbel za rurą wylotową, który osłania prądnicę prądu przemiennego. 71 Mi-14PL no. A-1001 '1001'. GLD 44.BLM (Grupa Lotnicza Darłowo 44 Baza Lotnictwa Morskiego).

- Malowanie po II remoncie głównym w Grupie Obsługi Technicznej. Darłowo, lipiec 2011
- 72-73 Mi-14PŁ nr A-1001, Darłowo 16.06.2011 r. - Na kadłubie widoczne uzupełniania warstwy lakierniczej. Na drzwiach „Skacząca orka”- godło projektu kmrdr ppor. Zdzisława Szawłowskiego namalowane na drzwiach w dniu 8 kwietnia 2009 r.
- 74 Mi-14PŁ nr A-1001, Darłowo, 12.08.2009 r. Widoczne są wypuszczone reflektory FPP-7 z przodu kadłuba. Drugi pilot w zielonym letnim kombinezonie z założoną kamizelką ratunkową oraz takiego samego koloru hełmie THL-5W. Nowy kamuflaż nanoszony jest farbami poliuretanowymi: niebieski RAL 5009, niebieski RAL 5024, szary RAL7033, czarny RAL9005, czerwony RAL3020, biały RAL9003. Numer boczny malowany jest kolorem przeciwnym do tła, natomiast napisy eksploatacyjne i ostrzegawcze są w kolorze czarnym bądź niebieskim. Piktogram ostrzegający o promieniowaniu mikrofalowym umieszczony na osłonie stacji radiolokacyjnej I-2ME malowany na żółto.
- 75 Mi-14PŁ nr A-1002, Darłowo, lato 1984 r. - maszyna w malowaniu producenta (nr 1). Śmigłowiec wyprodukowany w pierwszej serii polskich PŁ-ów, był używany intensywnie podczas szkolenia w ZSRR, gdzie wylatał prawie 200h. Po przybyciu do Polski był nadal intensywnie eksploatowany, co spowodowało, że jako pierwszy trafił do I remontu głównego (22.08.1985 r.). Zdjęcie pokazuje stan śmigłowca po odnowieniu. Został on pomalowany ciemniejszą farbą, niestety o słabej jakości. Nowa powłoka lakiernicza pochłaniała wszelki brud, niemożliwy do zmycia, zapadła więc decyzja o jej usunięciu. Dokonywano tego za pomocą acetonu, sukcesywnie usuwając powłokę farby z całego śmigłowca. Widać wyraźnie, że na belce ogonowej pozostała jeszcze nowa warstwa farby. Numer ostrzegawczy „Uwaga śmigło” został namalowany w formie ukośnej i w języku polskim, kolorem czerwonym. Na pierwszym planie belka ogonowa śmigłowca Mi-14PŁ nr A-1008. Na zdjęciu widoczne jest malowanie śmigieł ogonowych- wszystkie maszyny do pierwszego remontu miały je z dwoma czerwonymi pasami ostrzegawczymi.
- 76 Mi-14PŁ nr A-1002, Darłowo, połowa roku 1990. Śmigłowiec po I remoncie głównym wykonanym w ZSRR w Sewastopolu, który zakończył się 17.03.1986 r. Nie wymieniono szyb bocznych, pozostały więc płaskie. Naniesiono godło klucza ZOP oraz napis ostrzegawczy nowego wzoru na belce końcowej. Wszystkie napisy eksploatacyjne w języku polskim w kolorze granatowym. Wzór malowania nr 2. Łopaty śmigła ogonowego z pojedynczym czerwonym pasem.
- 77 Śmigłowiec Mi-14PŁ nr A-1002, jezioro Bukowo, połowa roku 1991 r. Graniczne warunki w których może wodować ten typ śmigłowca to 2 stopnie w skali Beauforta. Śmigłowiec w trakcie jego eksploatowania był prawdopodobnie podmalowywany - świadczą o tym jaśniejsze pokrywy zespołu napędowego, aż do rury wylotowej z lewej jego strony. Prawa strona pozostała w standardowym malowaniu nr 2.
- 78 Mi-14PŁ nr A-1002 „1002”. 2.Dywizjon Lotniczy Marynarki Wojennej. Malowanie po II remoncie głównym. Darłowo, listopad 1999 r.
- 79 Mi-14PŁ nr A-1002, Darłowo, sierpień 1994 r. - Śmigłowiec ten przybył w sierpniu 1993 r. po II remoncie głównym na Ukrainie w Zakładach SAP w Sewastopolu, gdzie został pomalowany bardziej intensywnymi kolorami- góra płatowca zamiast odcienia szarości miała kolor niebieski (malowanie 2A). Godło klucza ZOP naniesiono na Ukrainie, natomiast godło osobiste- kot Klakier, zaprojektowane przez kpt. M. Kalinowskiego w jednostce. Dodatkowo na osłonie radaru dopplerowskiego, namalowano piktogram ostrzegający o promieniowaniu mikrofalowym. Uwagę zwraca inny krój cyfr numeru burtowego malowanego na belce ogonowej oraz czerwone numery na osłonie stacji radiolokacyjnej. Były one malowane również z obu stron opuszczanej gondoli magnetometru APM-60 oraz tylnym oplywie (antenie urządzenia A-100) belki końcowej. Napisy eksploatacyjne w kolorze niebieskim o słabym kontraście. Felgi kół podwozia w kolorze ciemno zielonym.
- 80 Mi-14PŁ nr A-1002, Darłowo, 01.06.2000 r. - podczas obsługi biezących. Na oś wirnika nośnego zamontowano antywibrator, który tłumi drgania generowane przez ten podzespół. Na śmigłowcu za godłem klucza ZOP przyklejono okazjonalną naklejkę 70-lat „Skrzydlatej Polski”.
- 81 Mi-14PŁ nr A-1002, Darłowo, 10.11.1999 r. Prawa strona śmigłowca z widocznymi podmalówkami na belce ogonowej. Z przodu śmigłowca postępujące obtarcia farby.
- 82 Mi-14PŁ nr A-1002 „1002”. 2.Dywizjon Lotniczy Marynarki Wojennej. Malowanie po II remoncie głównym wykonane w Grupie Obsługi Technicznej. Darłowo, listopad 2000 r.
- 83 Mi-14PŁ nr A-1002, Darłowo, 21.07.2000 r. - wkrótce po ukończeniu malowania w hangarze Eskadry Technicznej (wzór malowania nr 8). Śmigłowiec został pomalowany farbami epoksydowymi, które po położeniu na płatowiec miały lekko błyszczący odcień, jednak wskutek wpływu warunków atmosferycznych bardzo szybko matowiały. Wszystkie napisy eksploatacyjne naniesiono kolorem przeciwnym do koloru kamuflażu. Wzór cyfr numeru na belce ogonowej identyczny do stosowanego przez WZL-1 na śmigłowcach w kamuflażu wg wzoru nr 3. Na pokrywach goleni podwozia głównego namalowano numer śmigłowca o wielkości 10cm, a na osłonie stacji radiolokacyjnej piktogram i numery w ciemniejszym kolorze kamuflażu. Szachownice malowane wg starego układu kolorów o wielkości 50cm x 50cm. Szachownica na drzwiach komory bombowej bez białych pól. Napis Marynarka Wojenna RP/ Polish Navy w jaśniejszym kolorze kamuflażu. Golenie i wnęki kół podwozia białe, felgi kół w kolorze zielonym. Na drzwiach bocznych pozostało godło osobiste - kot Klakier. Za godłem klucza ZOP przyklejona prostokątna naklejka okolicznościowa z okazji 70-lecia Skrzydlatej Polski. Końcówki stateczników poziomych w kolorze czerwonym. Śmigłowiec posiada na wirniku głównym zamontowany antywibrator. Na górnych powierzchniach pływaków namalowano czarne pasy ułatwiające eksploatację śmigłowca - na skutek wchodzenia na ich powierzchnię w celu podłączania zasilania naziemnego, bądź wykonywania obsługi biezących, miejsca te są podatne na ścieranie warstwy lakierniczej.
- 84-86 01.08.2000 r. - szczęka rekina projektu kpt. M. Kalinowskiego. Wszystkie szczęki malowane były indywidualnie, bez jakiegoś narzuconego wzoru, a więc różniły się między sobą. W tym przypadku uwagę zwracają inne oczy, a także dość słabo widoczny podział kolorów wewnątrz paszczy, która malowana była od góry kolorem czarnym, natomiast u dołu kolorem ciemno szarym. Zęby zostały naklejone z użyciem odpornej na warunki atmosferyczne białej folii samoprzylepnej.
- 87 Mi-14PŁ nr A-1002, Darłowo 21.06.2007 r. Śmigłowiec po III remoncie głównym został pomalowany w WZL-1 farbami poliuretanowymi wg wzornika RAL - nr 9. Nie naniesiono na nim godła, które uzupełniono podczas prac okresowych - kolejno godło klucza ZOP - aligatora z bombami, a w późniejszym czasie nowe godło osobiste projektu kpt. M.Kalinowskiego na drzwiach bocznych. Zdjęcie przedstawia maszynę podczas malowania na nim godła (białe tło z czerwoną obwódką). Doskonale widoczne płytki boczne, zdjęta prawa goleń podwozia przedniego oraz leżąca obok osłona radiolokatora na którą naniesiono piktogram ostrzegający o promieniowaniu mikrofalowym w kolorze żółtym i czerwonym.
- 88-89 Mi-14PŁ nr A-1002, Darłowo, 03.07.2007 r. Widoczne nowe anteny radiostacji pokładowych typu RS-6113-2- nad kabiną załogi i belce ogonowej, a także nowe anteny systemu IFF typu SC-10D2- nad kabiną załogi i pod belką końcową. Na śmigłowcu dokonano niepełnej modernizacji o czym świadczy brak anteny linkowej radiostacji KF. Wszystkie napisy eksploatacyjne w kolorze czarnym, natomiast ostrzegawcze w kolorze przeciwnym do koloru kamuflażu poza piktogramem o promieniowaniu mikrofalowym na osłonie stacji radiolokacyjnej. Został on naniesiony ten element płatowca w kolorze żółto czerwonym.
- 90 Mi-14PŁ nr A-1002, Darłowo 11.05.2011 r. Maszyna posiada komplet oznakowań - godło klucza ZOP pod oknem dowódcy załogi oraz na drzwiach wejściowych głowę rysia w zielonym polu. Godło to namalowano na śmigłowcu 15.02.2008 r. W czerwcu 2011 r. za oknem na lewej burcie pojawił się napis rocznicowy „30 lat służby Mi-14 PŁ w służbie MW” wraz z logo fundatora Wydawnictwa MMP/Stratus. Śmigłowiec ten w chwili dostarczenia do Polski miał największy nalot z pierwszej partii PŁ-ów- wynosił on 191 godzin. Maszyna była wykorzystywana w ZSRR do szkolenia polskich pilotów i techników.
- 91 Mi-14PŁ nr A-1002, Darłowo, 02.07.2008 r. Widoczne schowane golenie podwozia, kształt osłony radaru pokładowego, zamknięte drzwi komory bombowej z namalowaną na nich szachownicą, kryza ochronna z wystającą dolną częścią bloku opuszczanego sonaru lotniczego OKA-2M/Z, osłony anten ramowych ARK-9 (płaska) i A-100, prostokątne otwory do zrzutu bomb oświetlających OMAB, gondola magnetometru APM-60. Pod belką ogonową widać anteny radaru dopplerowskiego DISS-15, anteny radiowysokościomierza KRA-405, odbiornika RPM-SM, pływak podpory tylnej oraz antenę systemu IFF SC-10D2. Stateczniki śmigłowca z końcówkami w kolorze czerwonym.
- 92 Mi-14PŁ nr A-1002, Darłowo, 01.04.2010 r. - śmigłowiec w trakcie dynamicznego rozpedzania po starcie. Maszyna ma już schowane podwozie. W tylnej części kadłuba widoczna jest wystająca część zanurzanego bloku sonaru OKA-2M/Z.
- 93 Mi-14PŁ nr A-1002, Darłowo, 15.02.2008 r. - w trakcie odpinania lin po wykonaniu prób śmigłowca na uwięzi. Każdorazowo po zakończeniu poważniejszych prac okresowych bądź ingerencji w układ sterowania niezbędne jest

- unieruchomienie śmigłowca za pomocą stalowych lin, co uniemożliwia oderwanie się od ziemi i wykonanie próby na maksymalnych zakresach pracy.
- 94 Mi-14PŁ nr A-1002, Darłowo, 08.07.2010 r. Dobrze widoczne są szczegóły nitowania płatowca oraz luki - awaryjny z boku kadłuba, który służy do ewakuacji załogi w czasie sytuacji niebezpiecznych oraz osłonięty nisko umieszczoną pokrywą luk tratwy ratunkowej - z lewej spodniej strony kadłuba. Doskonale widoczne są uchwyty i klamki do otwierania pokryw zespołu napędowego.
- 95 Mi-14PŁ nr A-1003, plaża w okolicach Wicka Morskiego, wiosna 1984 r. - symulacja desantu ze śmigłowców na plażę w ramach ćwiczeń Układu Warszawskiego. Wszystkie śmigłowce w malowaniu nr 1 bez żadnych dodatkowych oznakowań. Śmigła ogonowe z podwójnymi czerwonymi pasami ostrzegawczymi.
- 96 Mi-14PŁ nr A-1003, Morze Bałtyckie, połowa 1986 r. Malowanie nr 1 widoczne godło klucza ZOP. Darłowska jednostka była pierwszą w Polsce, która zaczęła stosować na wszystkich swoich maszynach godła - do tej pory pojawiały się tylko nieśmiałe próby tępone w zarodku. Śmigłowiec nr A-1003 posiada już wymienione śmigło ogonowe - jego łopaty mają pojedynczy czerwony pas ostrzegawczy. Wszystkie śmigłowce mają zamontowane anteny linkowe radiostacji KF. Śmigłowiec A-1003 jako reprezentant I serii śmigłowców dostarczonych do Polski, posiada płaskie szyby boczne.
- 97 Mi-14PX nr A-1003, Darłowo, lipiec 1992 r. - śmigłowiec na stoisku postojowym. Malowanie nr 2. Napisy eksploatacyjne w kolorze niebieskim, ostrzegawcze w kolorze czerwonym. Ukośny napis „Uwaga śmigło” na belce końcowej, stateczniki bez czerwonych końcówek. Zasilanie dodatkowych reflektorów FPP-7 zostało poprowadzone przewodami na zewnątrz śmigłowca poprzez nawiercone i uszczelnione otwory w oknach bocznych. Płaskie okna zostały wymienione na wypukłe podczas I remontu głównego. Dobrze widoczna jest grzebieniowa antena urządzenia IFF typu SRZO-2.
- 98-99 Mi-14PX nr A-1003, Darłowo, lipiec 1992 r. - dwa zdjęcia przedstawiające szczegóły mocowania dodatkowych reflektorów FPP-7. Widoczne przewody zasilające, miejsca ich poprowadzenia na płatowcu, a także specjalne pokrowce na koła, napisy eksploatacyjne malowane czerwoną w kolorze niebieskim, jasnoszare golenie kół podwozia głównego. Wgłębienie na uchwyt wyzwalający zrzut tratwy ratowniczej w kolorze czerwonym. Śmigłowiec nie posiadał anten linkowych radiostacji KF.
- 100 Godło „Łeb wilka” namalowane przez kpt. M. Kalinowskiego w lutym 1993 r. Na drzwiach widoczny typowy napis ostrzegawczy dla śmigłowców przed malowaniem ich w WZL-1 farbami poliuretanowymi (nr 9). Przez lata zmieniały się tylko litery tekstu - najpierw były napisy rosyjskie, następnie polskie (jak na zdjęciu), w ostatniej formie zmieniono tło na złote.
- 101 Mi-14PX nr A-1003, Darłowo, kwiecień 1996 r. Technicy czyszczą szyby przed uruchomieniem i dokonują przeglądu elementów układu napędowego. Na osłonie stacji radiolokacyjnej widoczne są różnice odcieni koloru jasnoniebieskiego powstałe na skutek zakrywania przedniej części płatowca pokrowcem zimowym. Felgi kół podwozia w kolorze zielonym.
- 102 Mi-14PX nr A-1003, Darłowo, kwiecień 1996 r. Widoczne dodatkowe reflektory FPP-7. Podmalowania niektórych elementów powstały jako uzupełnienie warstwy lakierniczej.
- 103 Mi-14PX nr A-1003 ‘1003’. 40. EZOPiR MW. (40 Eskadra Zwalczenia Okrętów Podwodnych i Ratownictwa Marynarki Wojennej). Malowanie po I remoncie głównym. Darłowo, sierpień 1994 r.
- 104 Mi-14PŁ no. A-1003 ‘1003’. 29. el MW. Malowanie po II remoncie głównym. Darłowo, styczeń 2004 r.
- 105 Mi-14PŁ nr A-1003, Darłowo, 03.02.1997 r. po II remoncie głównym w WZL-1 z którego powrócił w dniu 05.12.1996 r. Podczas remontu zdemontowano dodatkowe reflektory wersji PX oraz zamiast radiokompasu ARK-U2 zamontowano urządzenie A-100 do namierzania pław hydroakustycznych, przywracając tym samym pierwotną funkcję śmigłowca. Maszyna w kamuflażu nr 3. Wyjątkiem był przód śmigłowca. W tym miejscu powinna być plama koloru jasnoniebieskiego, pominięta podczas wykonywania prac lakierniczych w zakładzie remontowym. Zastosowano farby epoksydowe, które wkrótce po nałożeniu dawały połysk, jednakże szybko ulegały całkowitemu zmatowieniu. Napisy eksploatacyjne w kolorze granatowym, natomiast ostrzegawcze w czerwonym. Numer na belce ogonowej w kolorze białym. Godło klucza ZOP namalowano w WZL-1, jednakże zamiast czerwonej obwódki białego okręgu posłużono się kolorem czarnym, co było ewidentnym błędem
- 106 Mi-14PŁ nr A-1003, Darłowo, 25.03.1998 r. - Na śmigłowcu naniesiono już komplet oznakowań - poprawiono kolor obwódki godła klucza ZOP na czerwony, na drzwiach ponownie naniesiono takie samo godło osobiste jak przed remontem głównym. Namalowano je w styczniu 1997 r. W tle śmigłowiec Mi-14PŁ nr A-1005 w malowaniu nr 4.
- 107 Mi-14PŁ nr A-1003, Darłowo, 12.05.1999 r. Zbliżenie na belkę ogonową z jasno szarą plamą po pracach blacharskich. Gondola magnetometru APM-60 „pożyczona” ze śmigłowca nr A-1010 w malowaniu nr 7. Na belce ogonowej, na specjalnym wsporniku zamontowano łezkową antenę urządzenia GPS. Standardowy kamuflaż nr 3 bez ciemnej plamy z przodu kadłuba.
- 108 Mi-14PŁ nr A-1003, Darłowo, 22.01.2004 r. - podczas próby silników. W trakcie prac okresowych odnowiono wloty powietrza do silników TW-3-117M malując je jasno niebieską farbą. Farba na tych elementach, na skutek ich ogrzewania, bardzo szybko uległa przebarwieniu. Zastosowanie bardziej odpornych farb poliuretanowych pozwoliło zachować wloty powietrza w należytym stanie.
- 109 Mi-14PŁ nr A-1003, Darłowo, 29.01.2004 r. - śmigłowiec w trakcie torowania łopat wirnika nośnego. Każdorazowo po wymianie kompletu łopat niezbędne jest ustawienie ich współosiowości. Przy tej czynności technicy muszą zachować szczególną ostrożność ze względu na możliwość uszkodzenia łopat - torowanie odbywa się zawsze podczas pracy śmigłowca. Na osłonach podwozia głównego widoczne białe numery burtowe o wysokości cyfr równej 10cm. Śmigłowiec posiadał zamontowany antywibrator jednakże bez powiększonej osłony kolektora prądowego.
- 110 Mi-14PŁ nr A-1003, Darłowo, 12.08.2004 r. Widoczne są otwarte osłony zespołu napędowego TW-3-117M, przekładni głównej WR-14, bloków hydrauliki oraz silnika rozruchowego AI-9.
- Oslony te pełnią jednocześnie rolę podestów umożliwiających przemieszczanie się i dostęp do zabudowanych agregatów przez personel naziemny.
- 111 Mi-14PŁ nr A-1003, Darłowo, 12.08.2004 r. - śmigłowiec w trakcie wciągania go do hangaru. Do przednich goleni podwozia podczepiono wodzidło w celu manewrowania maszyną - ze względu na masę śmigłowca, sterowanie przednimi kołami jest dość trudne. Technik stojący na śmigłowcu odpowiedzialny jest za poprawne ustawienie łopat wirnika nośnego, a technik siedzący w kabine za hamowanie śmigłowca w nieprzewidywanych sytuacjach. Na kadłubie widoczna jest otwarta osłona złącz hydraulicznych - wszystkie osłony i wzierniki od wewnątrz były malowane na czerwono.
- 112 Mi-14PŁ nr A-1003, Darłowo, 14.06.2011 r. - śmigłowiec po III remoncie głównym w WZL-1, podczas którego przeszedł modernizację, polegającą na zabudowaniu nowych środków łączności (antena nad kabiną załogi i na belce ogonowej), nowego urządzenia IFF typu SC-10D2 (antena nad kabiną załogi i pod belką końcową oraz na modernizacji sonaru) i zabudowie hydrotelefonu.
- 113 Mi-14PŁ nr A-1003, Darłowo, 21.01.2010 r. Nad kabiną pilotów antena radiostacji RS-6113-2 zabudowana w czasie III remontu głównego. Na szczycie wirnika nośnego antywibrator pomalowany na kolor jasno szary (jako jedyny), podczas gdy inne malowane są na kolor złoty.
- 114 Mi-14PŁ nr A-1003, Darłowo 26.06.2011 r. - maszyna po powrocie z V Płockiego Pikniku Lotniczego. Po obu stronach kadłuba, na osłonach goleni podwozia przedniego naklejono godło Aeroklubu Ziemi Mazowieckiej.
- 115 Mi-14PŁ nr A-1003 ‘1003’. GLD 44.BlotM. Malowanie po III remoncie głównym. Darłowo, lipiec 2011 r.
- 116 Mi-14PŁ nr A-1004, Darłowo, marzec 1988 r. Maszyna w malowaniu producenta (nr 1) o czym świadczy duża, czerwona strzała ostrzegawcza pod statecznikiem pionowym. Doskonale widoczne są ślady podmalowywania, jaśniejsza farba zużytej powłoki lakierniczej z przodu kadłuba. Golenie podwozia jasno szare jak w pozostałych egzemplarzach. Felgi kół zielone, napisy eksploatacyjne w języku rosyjskim granatowe, natomiast ostrzegawcze czerwone.
- 117 Mi-14PŁ nr A-1004, Darłowo, 1990 r. Wygląd po pierwszym remoncie głównym w ZSRR - malowanie nr 2. Krój cyfr numeru na belce ogonowej był identyczny jak w malowaniu przed remontem. Zmianie uległ napis ostrzegawczy „Uwaga śmigło” - z rosyjskiego na polski - malowano go ukośnie na belce końcowej. Napisy eksploatacyjne po polsku. Maszyna posiada godło klucza ZOP czarnego aligatora ze skrzydłami trzymającego w łapach czerwone bomby. Łopaty śmigła ogonowego z pojedynczymi pasami ostrzegawczymi.
- 118 Mi-14PŁ nr A-1004 pokazy na lotnisku Siemierowice, jesień 1992 r. Kamuflaż poremontowy nr 2. Widoczny inny kolor osłony stacji radiolokacyjnej I-2ME. Z jasnoniebieskiego przemalowany został w trakcie eksploatacji na jasnoszary. Widoczna inna wielkość cyfry 4 na belce ogonowej - jest ona wyraźnie większa od pozostałych cyfr numeru burtowego. Przed śmigłowcem wystawiono paletę uzbrojenia - od lewej: kasetka KD-1-25Cz do transportu i zrzutu pław hydroakustycznych RGBN, radiolokacyjna pława POPLAWOK A, LPS OMAB D.

Polish Wings

- 119 Mi-14PŁ nr A-1004 w czasie wspólnych ćwiczeń z okrętem podwodnym ORP „Dzik” typu Foxtrot projektu 641, Zatoka Gdańska, okolice półwyspu Hel, lato 1994 r. Doskonale widoczne okopcenia kadłuba z rur wylotowych silników oraz zabrudzenia od płynów eksploatacyjnych.
- 120 Godło osobiste „Róża Wiatrów” zaprojektowane przez kpt. Romualda Polańskiego i st. chor. szt. Zdzisława Włodarczyka namalowano na śmigłowcu we wrześniu 1993 r.
- 121-123 Mi-14PŁ nr A-1004 Darłowo, 15.09.1994 r. - seria zdjęć wykonana w dzień po wypadku, któremu uległa maszyna nr A-1004. W dniu 14 września 1994 r. śmigłowiec ten uczestniczył w ćwiczeniach Pirania-94 i wykonywał zadanie bojowe w składzie pary śmigłowców. W trakcie drugiego wylotu na zadanie, około godziny 18-ej, gdy znajdował się w rejonie ćwiczeń, około 40 km od linii brzegowej, załoga zaczęła odczuwać bardzo silne drgania na drążkach sterowych, co uniemożliwiało stabilny lot z prędkością postępową. Dowódca załogi podjął więc decyzję o wodowaniu, a następnie podejmował kilka prób przejścia śmigłowcem do lotu. W trakcie pływania drgania ustawały, wzmagając się przy każdej próbie startu z powierzchni wody. Po dokonanych oględzinach przez członków załogi wirującej płaszczyzny wirnika nośnego, dostrzeżono jaśniejsze jej elementy, co sugerowało oderwanie się od dźwigną kilku sekcji jednej lub dwóch łopat wirnika. W tej sytuacji dowódca załogi skierował śmigłowiec w kierunku portu w Darłowie, jednakże zapadające ciemności i pogarszający się stan morza, wymogły na dowódczynie całej operacji decyzję o ewakuacji załogi, która została podjęta przez śmigłowca ratowniczy Mi-14PS nr A-1013, natomiast śmigłowiec A-1004 płynął w stronę brzegu na autopilocie, asekurowany przez kolejny Mi-14PS nr A-1016 i okręty biorące udział w ćwiczeniach. Po wyczerpaniu paliwa przewrócił się na prawą stronę jednakże nie zatonął. Po przywiązaniu do niego pontonów został odholowany do portu w Darłowie i następnego dnia wyciągnięty na brzeg.
- 124 Załoga feralnej maszyny - od lewej: chor. Szt. Andrzej Duła, st. chor. Dariusz Sionkowski, por. Bogdan Paślawski. Brak technika pokładowego - chor. Kazimierza Erdmanna.
- 125 Mi-14PL no. A-1004 '1004'. 40. EZOPiR MW. Malowanie po I remoncie głównym. Darłowo, lipiec 1994 r.
- 126 Mi-14PŁ nr A-1005, okolice Darłowa, lato 1984 r. Maszyna w typowym malowaniu producenta nr 1, bez żadnych oznakowań. Śmigłowiec posiada linkowe anteny radiostacji krótkofalowej R-842, rozpięte od stateczników poziomych do wsporników w tylnej górnej części kadłuba, a także płaskie szyby w bocznych oknach kadłuba. Pomimo krótkiego okresu eksploatacji, w Polsce zauważalne jest znaczne zużycie farby, którą namalowano numer burtowy na belce ogonowej. Drugi w szyku leci Mi-14PŁ nr A-1009, widoczne są więc różnice pomiędzy I a II serią- inna wersja dźwigu ŁPG-150 oraz inaczej umieszczona osłona tratwy ratowniczej z tyłu kadłuba. Następna w ugrupowaniu maszyna to prawdopodobnie Mi-14PŁ nr A-1001.
- 127 Mi-14PŁ nr A-1005, Darłowo, lato 1984 r. - śmigłowiec po zakończeniu obsługi biejących na stoisku postojowym.
- 128-129 Mi-14PŁ nr A-1005, Gdynia Babie Doły, czerwiec 1991 r. - maszyna przebazowana (wraz z nr A-1016 i 75137) z Darłowa na Oksywie na pokazy lotnicze z okazji Dni Morza. Remont główny wykonano w ZSRR gdzie otrzymał malowanie nr 2. W zakładzie remontowym naniesiono godło klucza ZOP oraz zmieniono napis ostrzegawczy na belce z rosyjskiego na polski. Napisy eksploatacyjne granatowe, ostrzegawcze czerwone również w języku polskim. Śmigłowiec nie przeszedł żadnej modernizacji, pozostawiono radiostację KF typu R-842 oraz jej anteny linkowe. Wymieniono jedynie płaskie szyby w oknach z boku kadłuba na wypukłe. W ciągu trzech lat od wykonania remontu biały kolor numeru burtowego na belce ogonowej zużył się dość znacznie, zauważalne są czarne przebarwienia, były to najprawdopodobniej prześwity bardzo ciemnej farby którą namalowano numer burtowy podczas odnawiania powłoki lakierniczej w remoncie, a gdy dostrzeżono błąd, namalowano określony w specyfikacji biały numer (tylko na tym egzemplarzu). Końcówki stateczników w kolorze pławca.
- 130 Mi-14PŁ nr A-1005, Darłowo, październik 1993 r. - maszyna w trakcie prac okresowych. We wrześniu 1993 r. naniesiono godło osobiste „Królowa Bałtyku” autorstwa kpt. Romualda Polańskiego i st. chor. szt. Zdzisława Włodarczyka, oraz naklejono w październiku 1993 r. naklejkę przedstawiającą piracką czaszkę.
- 131 Mi-14PŁ nr A-1005, Darłowo, kwiecień 1995 r. Maszyna po II remoncie głównym wkrótce po przybyciu z Ukrainy (malowanie nr 2A). Zastosowano tu nieco inny kolor powierzchni górnych- był on bardziej niebieski niż dotychczas. Zmienił się także krój cyfr numeru malowanego na belce ogonowej. W zakładzie remontowym naniesiono godło klucza ZOP, oraz pomalowano końcówki stateczników na kolor czerwony. Widoczny jest intensywnie niebieski odcień malowania górnych powierzchni pławca oraz jego połysk. Zastosowana farba była bardzo słabej jakości, z powodu braku dobrych materiałów eksploatacyjnych w zakładzie remontowym na Ukrainie po rozpadzie ZSRR. Obwódka godła klucza ZOP, jak i samo godło zostało namalowane za pomocą zwykłych, tekturowych szablonów, co spowodowało, że ostre kontury obwódki zostały nieco poszerzone przez rozpylenie farby Śmigłowiec ma zdemontowane anteny linkowe radiostacji KF oraz urządzenie GPS. Polskie napisy eksploatacyjne w kolorze granatowym, ostrzegawcze w czerwonym. Na osłonie stacji radiolokacyjnej i antenie urządzenia A-100 na belce końcowej, małe czerwone numery burtowe.
- 132 Mi-14PŁ nr A-1005, Darłowo, 25.03.1997 r. - w czasie zawisu. Można dostrzec płamę nad kabiną załogi, którą naniesiono wraz z płamą z prawej strony kadłuba. Użyta farba miała matowy odcień. Maszyna bez anten linkowych radiostacji KF.
- 133-136 Mi-14PŁ nr A-1005, Darłowo, 12 marzec 1997 r. Na skutek znacznego zużycia powłoki lakierniczej na niektórych partiach pławca, naniesionej podczas II remontu głównego w Sewastopolu (Ukraina), zapadła decyzja o jej miejscowym odnowieniu. Po zaprojektowaniu przez kpt. M. Kalinowskiego przystąpiono w listopadzie 1996 r. do prac malarskich (kamufaż nr 4). Śmigłowiec pokryto płamami w kolorze ciemno szarym z lekkim odcieniem koloru czerwonego. Odcień był wynikiem mieszania farb epoksydowych „na oko” z farb będących na stanie. W grudniu 1996 r. namalowano pierwszą szcękę rekina wg projektu kpt. Kalinowskiego, najpierw naniesiono czerwony podkład, a następnie za pomocą papierowej taśmy malarskiej zaznaczono zęby, które namalowano białą farbą epoksydową. Przy okazji odnowiono białą farbą golenie podwozia, jego wnęki pozostały w starym, jasno szarym kolorze.
- 137 Mi-14PŁ nr A-1005 '1005'. 2. Dywizjon Lotniczy Marynarki Wojennej. Malowanie „ciemne” po II remoncie głównym. Darłowo, marzec 1997 r.
- 138 Mi-14PŁ nr A-1005 „1005”. 2. Dywizjon Lotniczy Marynarki Wojennej. Malowanie „jasne” po II remoncie głównym. Darłowo, marzec 2000 r.
- 139-142 Mi-14PŁ nr A-1005, Darłowo, 25.08.1998 r. Ta wersja malowania powstała przed Air Show Gdynia 98. Maszyna została wytypowana do tego pokazu, ale na skutek gwałtownego płowienia i reakcji z płynami eksploatacyjnymi powodującymi łuszczenie się farby, niezbędne było jej poprawienie malowania. Tym razem zastosowano trwalszą farbę, jednakże innego koloru- jasno szarego. W ten sposób powstał kamuflaż nr 4A Przód śmigłowca pozostał bez zmian, usunięto tylko naklejki 4bzb. Na belce ogonowej poprawiono numer burtowy, jednakże podczas usuwania maskowania niechcąco zerwano farbę, tak więc niezbędne było pomalowanie tego miejsca. Dzięki temu na belce ogonowej pojawiła się plama koloru jasno niebieskiego, a na osłonie bloków DiISS-15 piktogram ostrzegający o promieniowaniu mikrofalowym. Taki sam piktogram namalowano na osłonie radiolokatora.
- 143 Mi-14PŁ nr A-1005, Darłowo, 27.04.1999 r. - śmigłowiec po pracach, w trakcie których wymieniono przednią szybę kabiny. W efekcie maszyna otrzymała nową płamę w kolorze jasno niebieskim. Na uwagę zasługują wloty powietrza do silników TW-3-117M- są one ogrzewane i na tych elementach występuje przyspieszone zużycie farby. Górne osłony zespołu napędowego podczas obsługi okresowych zostały pomalowane jasno szara farbą.
- 144-145 Mi-14PŁ nr A-1005, Darłowo, 27.03.2000 r. Z czasem malowanie „1005” zaczynało przypominać kameleona- na skutek dalszej degradacji farby położonej podczas II remontu głównego niezbędne było pomalowanie dołu drzwi wejściowych, a także obszaru kadłuba nad linią wodną- z przodu i tyłu śmigłowca. Tą samą farbą pomalowano tylny bok osłony pływaków bocznych. Za godłem klucza ZOP pojawiła się okolicznościowa naklejka „70 lat Skrzydlatej Polski”. Na osłonę prawego pływaka naniesiono płamę w kolorze jasnoniebieskim. Wloty powietrza do silników również pomalowano tą farbą.
- 146-149 Mi-14PŁ nr A-1005, Darłowo, 22.08.2001 r. Na skutek degradacji farby zastosowanej w czasie remontu na Ukrainie niezbędne było wykonanie w lecie 2008 roku kompleksowego malowania całego pławca. Malowanie nr 8. Szachownice zostały namalowane w starym układzie kolorów, na drzwiach komory bombowej bez białych pól. Godło osobiste „Miś Puchatek” zostało namalowane w grudniu 1995 r. przez kpt. M. Kalinowskiego i przetrwało wszystkie przemalowywania i podmalowywania śmigłowca, natomiast gryf pojawił się w sierpniu 2001 jako znak firmowy Eskadry Technicznej.
- 150 Mi-14PŁ nr A-1005, okolice Darłowa, czerwiec 2002 r. - śmigłowiec podczas powrotu z ćwiczeń nad Zatoką Gdańską. Szyk prowadzi śmigłowca Mi-14PŁ nr A-1010. Widoczne różnice kolorystyczne. Maszyna nr A-1010 w malowaniu nr

- 9 naniesionym w WZL-1 wg wzornika RAL, natomiast A-1005 w malowaniu nr 8 z farbami dobraćnymi „na oko”. Rozkład plam kamuflażowych na obu śmigłowcach jest taki sam.
- 151 Mi-14PŁ nr A-1005, Darłowo, 24.07.2007 r. - próby morskie w trakcie odbioru z III remontu głównego. Na linie manekin jako obciążenie dźwigu ŁPG-150. „1005” otrzymała kamuflaż nr 9 bez żadnych godeł.
- 152 Mi-14PŁ nr A-1005, Darłowo, 27.03.2008 r. - w trakcie zawisu. Dobrze widoczne wnęki podwozia, lokalizacja szachownicy na drzwiach komory bombowej, anteny radaru dopplerowskiego DISS-15 pod belką ogonową.
- 153 Mi-14PŁ nr A-1005, Darłowo, 17.02.2010 r. - maszyna podczas próby na uwięzi. Widoczne różnice w połysku między farbami zastosowanymi w kamuflażu nr 9. Farba jasno szaro zielona jest zawsze bardziej matowa niż ciemno niebieska.
- 154-155 „1005”, Darłowo, 31.07.2009 r. z kompletem oznakowań. Jako jedyna otrzymała szczękę, projektu i wykonania kpt. M. Kalinowskiego, pozbawioną koloru czerwonego- w jego miejsce zastosowano jaśniejszy odcień koloru kamuflażu. Zęby wykonano za pomocą białej folii samoprzylepnej, oczy natomiast składają się z trzech warstw różnokolorowej folii naklejonej na siebie.
- 156 Mi-14PŁ nr A-1005 ‘1005’. GLD 44.BlotM. Malowanie po III remoncie głównym. Darłowo, lipiec 2011 r.
- 157 Mi-14PŁ nr A-1006 ‘1006’. 28. ER MW (28. Eskadra Ratownicza Marynarki Wojennej). Malowanie fabryczne. Darłowo, czerwiec 1983 r.
- 158-160 Mi-14PŁ nr A-1006, Darłowo, 16.06.1983 r. Sekwencja zdjęć przedstawiająca miejsce katastrofy śmigłowca Mi-14PŁ nr A-1006. W dniu 15.06.1983 r. podczas lotu treningowego, w chwili po starcie na wysokości około 100 m, śmigłowiec wpadł w stado gółębi, co spowodowało awarię obu silników. Załoga zdecydowała się na wykonanie lądowania autorotacyjnego w terenie przygodnym, jednakże na skutek braku czasu i małego pułapu lotu śmigłowiec spadł bez wypuszczonego podwozia na teren domków kempingowych pobliskiego ośrodka wypoczynkowego. Zginęło dwóch członków załogi. Śmigłowiec należał do I serii produkcyjnej, był w dwubarwnym malowaniu producenta (nr 1). Krój numeru na belce ogonowej był taki sam jak na śmigłowcu A-1016. Śmigiełko ogonowe z podwojnymi czerwonymi pasami ostrzegawczymi oraz duża pozioma strzała pod statecznikami na belce ogonowej z rosyjskim napisem „ОПІАЧО”. Duże szachownice starego wzoru.
- 161 Mi-14PŁ nr A-1007, Darłowo, wiosna 1988 r. standardowe malowanie nr 1 z godłem klucza ZOP. Stateczniki poziome w kolorze płatowca. W takim malowaniu śmigłowiec był eksploatowany do 11.10.1990 r., kiedy to odleciał na I remont główny do Sewastopola w ZSRR. Na drugim planie śmigłowiec Mi-14PŁ nr A-1009 również w malowaniu nr 1.
- 162 Malowanie godła klucza ZOP na Mi-14PŁ „1007”, Darłowo, wiosna 1985 r. - przez chor. szt. Stanisława Szymańskiego (z lewej) oraz chor. Mariusza Matruka.
- 163 Mi-14PŁ nr A-1007 r., Darłowo, marzec 1993 r. Śmigłowiec w malowaniu poręmontowym nr 2. Napisy eksploatacyjne w kolorze niebieskim w języku polskim. Golenie podwozia jasno szare, felgi kół zielone. Na drzwiach godło osobiste-herb Darłowa autorstwa kpt. M. Kalinowskiego. Kabina zakryta pokrowcem zimowym, który zakrywa godło klucza ZOP. Widoczne różnice pomiędzy Mi-14 II serii nr A-1007, a I serii nr A-1003. Pokrywa luku na tratwę awaryjną w tyle kadłuba na A-1007 jest prostokątna, a na A-1003 innego kształtu i umieszczona znacznie niżej.
- 164-165 Mi-14PŁ nr A-1007 r., Darłowo, 03.02.1997 r. - wskutek uszczelnienia płatowca i zużycia warstwy lakierniczej, śmigłowiec otrzymał plamę w kolorze szarym z odcieniem czerwieni. Widoczne wloty powietrza do silników TW-3-117M, na których farba uległa przebarwieniu na skutek ich ogrzewania. Śmigłowiec w malowaniu nr 2.
- 166-167 Godła osobiste „Herb Darłowa” zaprojektowane i namalowane przez kpt. M. Kalinowskiego w marcu 1993 r. Na zdjęciach stan godła w różnych okresach czasu.
- 168 Mi-14PŁ nr A-1007 r., Siemirowice, wrzesień 1997 r. podczas pokazów sprzętu MW RP. Maszyna w malowaniu nr 2 z charakterystyczną „czapką” z koloru szarego, która nie obejmowała drzwi luku wyjściowego na górę śmigłowca. Malowanie utrzymało się do kolejnych prac okresowych, gdy zaistniała konieczność odnowienia powłoki śmigłowca w najbardziej zniszczonych miejscach.
- 169 Mi-14PŁ nr A-1007 ‘1007’. 2. DL MW. po I remoncie głównym uzupełnione o ciemno szaro brązową plamę przed wlotami powietrza do silników. Darłowo luty 1997 r.
- 170 Mi-14PŁ nr A-1007 ‘1007’. 2. DL MW. Malowanie po I remoncie głównym oraz pracach uzupełniających powłoki lakiernicze w Eskadrze Technicznej. Darłowo, marzec 1998.
- 171 Mi-14PŁ nr A-1007 ‘1007’. 2. DL MW. Malowanie po I remoncie głównym oraz pracach uzupełniających powłoki lakiernicze w Eskadrze Technicznej. Darłowo, marzec 1998 r.
- 172-173 Mi-14PŁ nr A-1007, Darłowo 25.03.1998 r. Zdjęcia wykonano po pracach lakierniczych w Eskadrze Technicznej. Oryginalny kamuflaż poręmontowy uzupełniony został plamami w kolorach- jasno szaro niebieskim i ciemno szarym. Dzięki temu powstał kamuflaż nr 5. Na śmigłowcu, pozostawiono miejsca w oryginalnym malowaniu w miejscach o dobrym stanie powłoki lakierniczej. Jednocześnie odnowiono numer na belce ogonowej i naniesiono napis z obu stron kadłuba Marynarka Wojenna RP/ Polish Navy w kolorze granatowym. Dolna część kadłuba została w kolorze malowania nr 2. Wloty powietrza do silników zostały pomalowane kolorem jasnoniebieskim. Golenie kół podwozia pozostały w kolorze zielonym. Napisy eksploatacyjne w kolorze czerwonym, ostrzegawcze w kolorze żółtym. Gondola magnetometru APM-60 w kolorze jasno szarym. Na śmigłowcu można zauważyć na oknie prawego pilota oraz przedniej części łódki naklejki przyklejone w czasie międzynarodowych ćwiczeń. Pomiędzy anteną mieczową radiostacji R-860 i anteną urządzenia OGONIOK, widoczna jest antena prętowa radiostacji RS-6106-7. Małe numery umieszczone na opływie belki końcowej i osłonie stacji radiolokacyjnej żółte. Końcówki stateczników czerwone.
- 174 Mi-14PŁ nr A-1007, Darłowo 17.03.1999 r. W miesiąc później śmigłowiec przebazowano do WZL-1 w celu wykonania kolejnego remontu głównego. ‘1007’ był intensywnie eksploatowany o czym świadczą zabrudzenia. Na skutek ogrzewania elektrycznego wlotów powietrza do silników, zmieniły one kolor na krawędziach natarcia z jasnoniebieskiego na jasno szare.
- 175 Mi-14PŁ nr A-1007 ‘1007’. 29. el MW. Malowanie po II remoncie głównym. Darłowo, październik 2007 r.
- 176 Mi-14PŁ nr A-1007, Darłowo, październik 2000 r. po II remoncie głównym w WZL-1 Łódź. Pomalowano go farbami poliuretananowymi wg wzornika RAL. Układ plam kamuflażu został opracowany przez kpt. M. Kalinowskiego w oparciu o dwubarwne kamuflaże zastosowane wcześniej na śmigłowcach Mi-14PŁ. Pod lewym oknem kabiny pilota widnieje godło klucza ZOP naniesione podczas remontu. Na drzwiach bocznych brak godła osobistego. Kamuflaż nr 9.
- 177 Mi-14PŁ nr A-1007, Darłowo, 23.08.2004 r. Widoczny rozkład plam kamuflażu nr 9. Wszystkie napisy eksploatacyjne czarne, ostrzegawcze w kolorach przeciwnych do tła kamuflażu. Końcówki stateczników czerwone, śmigiełko ogonowe z pojedynczymi czerwonymi pasami ostrzegawczymi Mi-14PŁ nr A-1007, Darłowo, 02.10.2007 r. podczas remontu głównego z obu stron belki końcowej (za strzałą z napisem ostrzegawczym) naklejono znak firmowy WZL-1. Był to jedyny śmigłowiec ze wszystkich polskich Mi-14PŁ i Mi-14PS posiadający taki znak w formie naklejki.
- 179 Mi-14PŁ nr A-1008, Darłowo, lato 1984 r. Malowanie fabryczne nr 1 z dużą, poziomą, czerwoną strzałą ostrzegawczą z rosyjskim napisem, oraz śmigiełkiem ogonowym z dwoma pasami ostrzegawczymi. Na kadłubie w okolicach szachownicy widoczne są ślady zamalowywania sowieckiej gwiazdy, wykonane ciemniejszą farbą. Śmigłowiec jako przedstawiciel II serii maszyn dostarczonych do Polski posiadał od początku wypukłe szyby w oknach z boku kadłuba.
- 180 Mi-14PŁ nr A-1008, Darłowo, sierpień 1992 r. W trakcie eksploatacji śmigłowca nastąpiło postępujące zużycie warstwy lakierniczej. Szczególnie niską trwałość miały farby koloru czerwonego i białego. Wloty powietrza do silników i osłona dźwigu ŁPG-150 zostały pomalowane farbą stosowaną do malowania spodu kadłuba. Na skutek zaniku napisu ostrzegającego o wirującym śmigle ogonowym, na belce końcowej pojawił się polskojęzyczny napis „Uwaga śmigiełko”, malowany tuż za strzałą oraz ukośnie na belce końcowej. Felgi kół podwozia zostały przemalowane na kolor spodu kadłuba.
- 181 Mi-14PŁ nr A-1008, Gdynia Babie Doły, kwiecień 1993 r. Maszyna posiada komplet oznakowań- godło klucza ZOP i pierwszą wersję czarno czerwonego rekina autorstwa kpt. M. Kalinowskiego. Szachownica, numer burtowy na belce ogonowej i czarny pas na kadłubie z widocznymi oznakami zużycia. Widoczny jest polski napis „Uwaga śmigiełko” namalowany w nietypowy sposób. Oryginalny rosyjski napis ostrzegawczy uległ całkowitemu zanikowi, celowe więc było jego odnowienie.
- 182 Mi-14PŁ nr A-1008 ‘1008’. 40. EZOPiR MW. Malowanie fabryczne. Darłowo, marzec 1993 r.
- 183-184 Dwie wersje czarno-czerwonego rekina autorstwa kpt. M. Kalinowskiego. I wersja namalowana w marcu 1993 r. II wersja w czerwcu 1993 r. Godło zostało uzupełnione o sylwetkę okrętu podwodnego w zębach rekina.
- 185 Mi-14PŁ nr A-1008, Gdańsk Rębichowo, sierpień 1994 r., wygląd po przybyciu z I remontu głównego w WZL-1 Łódź. Śmigłowiec otrzymał nowe malowanie (nr 3) projektu kmdr ppor. Zdzisława Szawłowskiego. Był to pierwszy Mi-14, który otrzymał wielobarwny kamuflaż. Namalowano również godło klucza ZOP. Napisy

- eksploatacyjne w kolorze czerwonym, napis ostrzegawczy „Uwaga śmigło” w postaci poziomej żółtej strzały z czarną obwódką. Maszyna nie posiadała anteny linkowej radiostacji KF.
- 186 Mi-14PŁ nr A-1008, Darłowo, wrzesień 1994 r. Po remoncie w WZL-1 rozpoczęto nanoszenie szachownic o zmniejszonych wymiarach (50x50cm) w układzie barw zgodnym z obowiązującą ustawą o znakach polskich sił zbrojnych. Nad lukiem awaryjnego opuszczania śmigłowca widoczny prostokątny żółto- czerwony napis ostrzegawczy, namalowany u użytkownika (na drzwiach wejściowych z drugiej strony kadłuba również). Widoczny jest powiększony czarny pas ukrywający okopcenia kadłuba od spalin z rur wylotowych, otwarte osłony zespołu napędowego i przekładni głównej oraz podwozie główne-felgi kół zostały pomalowane w WZL-1 innym odcieniem niż spód kadłuba maszyny.
- 187-188 Mi-14PŁ nr A-1008, Gdynia Babie Doły, lipiec 1995 r. - przygotowania do Air Show 95 na Oksywiu. Na śmigłowcu godło osobiste- rekin całkowicie nowego wzoru, autorstwa i wykonania kpt. M. Kalinowskiego. Godło to pojawiło się na śmigłowcu we wrześniu 1994 r. Śmigłowiec w kamuflażu nr 3, ze standardowym wyposażeniem uzupełnionym tylko o urządzenie GPS typu Shipmate.
- 189 Mi-14PL nr A-1008 '1008'. 40. EZOPiR MW. Malowanie po I remoncie głównym. . Darłowo, wrzesień 1994 r.
- 190 Mi-14PL nr A-1008 '1008'. 2. DL MW. Malowanie po I remoncie głównym oraz przemalowaniu w Eskadrze Technicznej. Darłowo, listopad 2000 r.
- 191 Mi-14PŁ nr A-1008, Darłowo, 30.11.2000 r. - maszyna po otrzymaniu nowego malowania- nr 8. Pozostawiono bez zmian godło klucza ZOP oraz godło osobiste maskując je przed malowaniem. Szachownice otrzymały stary układ kolorów, a na spodzie namalowano ją bez białych pól. Numer burtowy posiadał obowiązujący krój z malowania nr 3, a na ostnoscach podwozia głównego namalowano numery burtowe o wielkości 10cm. Drabinkę odnowiono postępując się ciemniejszym kolorem kamuflażu.
- 192 Mi-14PŁ nr A-1008, Darłowo, 30.11.2000 r. - przednia część śmigłowca. Nad oczami rekina widoczne białe anteny urządzenia IFF typu SRZO-2. Dobrze widoczna przedłużona strefa ciemniejszego koloru kamuflażu. Śmigłowiec podczepiony jest stalowymi linami do zaczepów umieszczonych na stanowisku do prób na uwięzi.
- 193-194 Mi-14PŁ nr A-1008, Darłowo, 30.11.2000 r. - zbliżenie na przednią część śmigłowca z widokiem godła klucza ZOP namalowanego podczas I remontu głównego w WZL-1 i szczęką rekina.
- 195-196 Mi-14PŁ nr A-1008, Darłowo, 24.10.2000 r. - stateczniki poziome pomalowano w plamy kamuflażu. Był to jak dotychczas jedyny śmigłowiec tak oznakowany. Od lewej stateczniki- dół lewy i góra prawy [195] i od lewej- góra lewy i dół prawy [196].
- 197 Mi-14PŁ nr A-1008, Darłowo, 13.07.2007 r. - śmigłowiec po II remoncie głównym w WZL-1 Łódź. Przeprowadzono tam kompleksową modernizację polegającą na zmodyfikowaniu wyposażenia do zwalczania okrętów podwodnych, system Kalmar zastąpiono systemem Kryl-lot oraz zabudowano nowe urządzenia łączności i nawigacji. Kamuflaż nr 9. Końcówki stateczników w kolorze czerwonym.
- 198 Mi-14PŁ nr A-1008, Darłowo, 10.11.2009 r. Doskonale widoczne otwarte osłony przedziału napędowego, przekładni głównej i silnika rozruchowego AI-9. Od wewnątrz malowane są one na kolor jasno szary tak, jak wnętrze kadłuba. Komory podwozia głównego zabezpieczono Dinitrolem stąd ich odcień jest beżowy. Wirnik nośny posiada podwyższoną osłonę ze względu na zabudowę w jego osi anteny urządzenia GPS typu Garmin 155XL. Na zdjęciu widoczne szczegóły konstrukcji łopaty wirnika nośnego. Na jej końcu znajduje się żółte światło konturowe.
- 199 Mi-14PŁ nr A-1008, Darłowo, 20.04.2006 r. - w trakcie II remontu głównego śmigłowiec został poddany pełnej modernizacji, co skutkowało zmianą jego wyglądu zewnętrznego. Nad kabiną załogi pojawiły się nowe anteny systemów łączności, oraz urządzenia IFF, a na belce ogonowej oprócz anten radiostacji także anteny urządzenia VOR/TAC. Dodano również antenę linkową radiostacji KF radiostacji KHF-950. Na szczycie wirnika nośnego zamontowano antywibrator.
- 200 Mi-14PŁ nr A-1008, Darłowo, 09.07.2010 r. - śmigłowiec na stoisku prób na uwięzi w momencie uruchamiania silnika rozruchowego AI-9. W centralnej jego części widoczne są podmalówki śmigłowca, które powstały na skutek oddziaływania płynów eksploatacyjnych z wylotów drenaży.
- 201 Mi-14PŁ nr A-1008, Darłowo, 18.08.2010 r. Podczas II remontu głównego zrezygnowano ze stosowania pływaka podpory tylniej jako anteny radiostacji, w związku z tym brak jest przewodu łączącego ten element z belką ogonową śmigłowca.
- 202 IV wersja rekina z '1008'. Namalował ją kpt. M. Kalinowski w lipcu 2007 r. Rekin został zmniejszony i wpasowany w czerwone tło.
- 203 Mi-14PŁ nr A-1008, Darłowo 26.06.2011 r. - start do parady morsko-lotniczej w Gdyni.
- 204 Mi-14PL nr A-1008 '1008'. GLD 44.BłotM. Malowanie po II remoncie głównym. Darłowo, lipiec 2011
- 205 Mi-14PŁ nr A-1009, Darłowo, zima 1983/84 r. - tuż po dostawie do Polski. Śmigłowiec w malowaniu nr 1, bez dodatkowych oznakowań. Pod statecznikiem poziomym widoczna czerwona strzała z rosyjskim napisem ostrzegawczym. Przy odsuwanych oknach lusterka wsteczne, które szybko zdemontowano na wszystkich śmigłowcach. Śmigło ogonowe z podwojnymi czerwonymi pasami ostrzegawczymi.
- 206-208 Mi-14PŁ nr A-1009, Gdynia Babie Doły, 28 listopada 1993 r. Śmigłowiec w malowaniu producenta nr 1 z namalowanym w 1985 r. przez chor. szt. St. Szymańskiego godłem klucza ZOP oraz godłem osobistym - „Smok Miluś” [208] namalowanym w marcu 1993 r. przez por. M. Kalinowskiego. Pomimo 10-letniej eksploatacji na śmigłowcu słabo widać ząb czasu- powierzchnie górne kadłuba pozostały prawie nienaruszone. Zużyte powłoki lakierniczej widoczne jest w dolnej partii maszyny- wpływ na to miało zasolenie powietrza nad wodą. Szachownica została odnowiona w trakcie kolejnych prac okresowych. Czerwona strzała ostrzegawcza wraz z napisem uległa prawie całkowitemu zatarciu, wobec czego na belce końcowej naniesiono czerwony, polski napis ostrzegający przed wirującym śmigłem ogonowym. Śmigło ogonowe z pojedynczymi pasami ostrzegawczymi. Końcówki stateczników w kolorze płatkowa.
- 209 Mi-14PŁ nr A-1009, Gdynia Babie Doły, 28 listopada 1993 r. - maszyna uczestniczyła w defiladzie z okazji Święta Marynarki Wojennej. Widoczny biały nalot od soli morskiej na częściach śmigłowca poniżej linii wodnej, pas częściowo wypłowiał. Na osłonie stacji radiolokacyjnej naniesione małe czerwone numery burtowe. Brak napisu ostrzegawczego na osłonie radaru dopplerowskiego DISS-15- najprawdopodobniej uległ on całkowitemu zużyciu, podobnie jak ostrzegawczy napis na belce. Czerwona farba użyta do malowania napisów ostrzegawczych okazała się najbardziej podatna na zniszczenie. Rosyjskie napisy eksploatacyjne malowane granatową farbą.
- 210 Mi-14PL nr A-1009 '1009'. 40. EZOPiR MW. Malowanie fabryczne. Darłowo, kwiecień 1993 r.
- 211 Mi-14PL nr A-1009 '1009'. 2. DL MW. Malowanie po I remoncie głównym Darłowo, grudzień 2000 r.
- 212 Mi-14PŁ nr A-1009, Darłowo maj 1995 r. Wygląd po I remoncie głównym w WZL-1 Łódź- kamuflaż nr 3. Numer burtowy w kolorze białym. Napis „Uwaga śmigło” namalowany na żółtej strzale z czarnymi obwódkami o zmniejszonych wymiarach. Na belce czarny wąski pasek ostrzegający o wirującym kręgu śmigielka ogonowego. Na drzwiach odtworzone godło osobiste- smok Miluś, w nieco innym kolorze (wnętrza kabiny) - szmaragdowo-zielonym. Godło klucza ZOP naniesiono w trakcie remontu w WZL-1. Numer burtowy biały, później otrzymał bordową obwódkę. Na zdjęciu inne śmigłowce Mi-14PŁ: A1001 i A-1012- można zauważyć różnice w odcieniu poszczególnych egzemplarzy (A-1011- po ostatnim remoncie w ZSRR/Ukrainie, a A-1012- po malowaniu w Eskadrze Technicznej).
- 213 Mi-14PŁ nr A-1009, lipiec 2011- Drzwi wejściowe po modernizacji do standardu PŁ/R z kompletem oznakowań- godłem osobistym na czerwonym tle oraz napis „ 30 lat Mi-14 w służbie MW” z logo MMP/Stratus. Żółte koło oznacza wlew paliwa.
- 214-215 Godło osobiste „Smok Miluś” zaprojektowane i wykonane przez kpt. M. Kalinowskiego. Stan z sierpnia 1995 r. [214] Jest to kopia poprzedniego Milusia (z kwietnia 1995 r.), który podczas remontu głównego został zamalowany w WZL-1. Posłużono się tu farbą , która służy do malowania tablic przyrządów pokładowych. [215]: stan godła w dniu 18.12.2000 r. po jego odnowieniu nieco innym kolorem zielonym. Widoczna jest linia podziału kolorów na drzwiach po wykonaniu poprawek lakierniczych.
- 216 Najnowsza wersja godła – smok Miluś został umieszczony na czerwonym tle, a zamiast bomby otrzymał koło ratunkowe wynikające ze zmiany przeznaczenia tego śmigłowca.
- 217 Mi-14PŁ/R nr A-1009, port Darłowo 14.06.2011 r. - śmigłowiec podczas treningu ratowniczego. Za oknem dowódcy załogi umieszczono napis „Paer2” innego kroju i koloru niż na A-1012. Po modernizacji do standardu ratowniczego śmigłowiec pomalowano według wzorca 4PS. Wyposażenie radiowe i nawigacyjne jest identyczne jak na śmigłowcu Mi-14PŁ/R nr A-1012
- 218 Mi-14PŁ nr A-1010, Darłowo, lato 1984 r. - śmigłowiec w malowaniu fabrycznym nr 1. Brak śladów po sowieckich gwiazdach z którymi dostarczono go z ZSRR. Dobrze widoczna jest charakterystyczna dla sowieckiego malowania, strzała i napis ostrzegające przed wirującym kręgiem śmigła ogonowego. Śmigielko ogonowe

- z dwoma czerwonymi pasami ostrzegawczymi. Maszyna nie posiada żadnych godeł. Otwarta osłona bloków hydrauliki bez otworów ulgowych, co jest standardem dla drugiej serii śmigłowców od egzemplarza A-1007 do A-1012
- 219 Mi-14PŁ nr A-1010, Darłowo, sierpień 1992 r. Malowanie fabryczne nr 1. Widoczne zaniki farby użytej do malowania pasa linii wodnej oraz czarnego pasa na kadłubie. Śmigłowiec z II serii maszyn, posiada prostokątne drzwi tratwy ratunkowej umieszczone pośrodku kadłuba, dźwign z mechanizmem w aerodynamicznej osłonie oraz identyczne osłony anten ramowych urządzeń ARK-9 i A-100. Okrągła wnęka z czerwonym uchwytem do zrzutu tratwy malowana była na kolor kadłuba. Gondola magnetometru lotniczego APM-60 w trakcie eksploatacji została pomalowana, i umieszczono na niej czerwone znaki kontrolne ułatwiające jej prawidłowe złożenie. Na osłonie bloku w. cz. Radaru dopplerowskiego napis ostrzegawczy uległ częściowemu zatarciu.
- 220 Godło klucza ZOP namalowane przez autora, chor. szt. Stanisława Szymańskiego, w 1985 r. Uwagę zwraca nieco rozlana linia obwódki-skutek zastosowania zbyt rzadkiej farby.
- 221 Mi-14PŁ nr A-1010, Darłowo, sierpień 1992 r. W trakcie eksploatacji dało się zauważyć znaczne wypłowienie warstwy lakierniczej. Czerwona strzała z napisem ostrzegawczym uległa całkowitemu zanikowi, w to miejsce, na belce końcowej namalowano ukośny napis ostrzegawczy w języku polskim. Napisy eksploatacyjne granatowe. W 1985 r. na maszynie namalowano godło klucza ZOP. Golenie podwozia jasno szare, felgi kół zielone, antena linkowa radiostacji KF zdemontowana.
- 222 Mi-14PŁ nr A-1010 '1010'. 2. DL MW. Malowanie po I remoncie głównym Darłowo, marzec 1999 r.
- 223 Mi-14PŁ nr A-1010, Siemirówce, czerwiec 1994 r. "1010" po remoncie głównym na Ukrainie w zakładach SAP w Sewastopolu, otrzymał malowanie pomalowane nr 2A. Górne powierzchnie płatowca miały niebieski odcień, bardzo zbliżony do malowania ukraińskich i bułgarskich Mi-14. Niestety farby okazały się bardzo nietrwałe, ulegały matowieniu, płowieniu i łuszczyły się. Śmigłowiec podczas I remontu głównego nie przeszedł żadnej modernizacji. Godło klucza ZOP, pod oknami kabiny pilotów, namalowano w zakładzie remontowym. Napisy eksploatacyjne granatowe, ostrzegawcze czerwone. Końcówki stateczników czerwone.
- 224 Mi-14PŁ nr A-1010, Darłowo, lipiec 1995 r. Śmigło ogonowe z pojedynczymi czerwonymi pasami ostrzegawczymi. W trakcie eksploatacji na śmigłowcu zabudowano urządzenie GPS typu Shipmate z anteną na belce ogonowej (przed anteną urządzenia Ogoniok). Łopaty wirnika nośnego zabezpieczone taśmami przymocowanymi do uchwytów na kadłubie. Piktogram na osłonie bloków DISS-15 został namalowany tak, by nie zasłaniał napisu ostrzegawczego. Golenie podwozia i felgi kół odnowione z użyciem koloru jasnoniebieskiego, nietypowego dla innych Mi-14.
- 225-226 Mi-14PŁ nr A-1010, Darłowo, 17.03.1999 r. Kadłub poniżej linii wodnej odnowiono jasno szarą farbą - doł łódki i drzwi komory bombowej pozostały jasno niebieskie. Boczne osłony pływaków w całości jasno szare. Podobnie z osłoną stateczników gondoli magnetometru oraz osłonami podwozia głównego. Na wlotach powietrza do silników widoczne ubytki granatowej farby.
- 227 Mi-14PŁ nr A-1010 '1010'. 2. DL MW. Malowanie po I remoncie głównym oraz pracach uzupełniających powłoki lakiernicze w Eskadrze Technicznej. Darłowo, sierpień 1999 r.
- 228 Mi-14PŁ nr A1010, Darłowo, 19.08.1999 r. Kamuflaż nr 7. Zużycie warstwy lakierniczej i ciągle podmalówki, doprowadziły do pomalowania całego śmigłowca. Korzystając z doświadczeń z '1011', zastosowano nowy wzór kamuflażu, który po modyfikacjach zastosowanych kolorów, stał się wzorcem dla wszystkich nowo malowanych Mi-14PŁ. Użyto farb epoksydowych, których odcienie powstały na skutek mieszania kolorów podstawowych. Szachownice o wymiarach 50x50cm ze starym układem kolorów. Szachownica na drzwiach komory bombowej bez białych pól. Numer burtowy otrzymał krój cyfr zgodny ze stosowanymi w kamuflażu nr 3. Napisy eksploatacyjne i ostrzegawcze w kolorach przeciwnych do miejsca na którym się znajdowały. Śmigło ogonowe posiada odbłaskowe pomarańczowe pasy ostrzegawcze. Tak pomalowane śmigło miał tylko ten egzemplarz. Napisy eksploatacyjne granatowe, ostrzegawcze czerwone. Końcówki stateczników pomarańczowe fluorescencyjne.
- 229 Mi-14PŁ nr A1010, Darłowo, 10.11.1999 r. Widoczny rozkład plam kamuflażu nr 7. W trakcie malowania posłużono się pistoletem o dość dużej dyszy, czego efektem było takie odcięcie plam poszczególnych kolorów. Na skutek intensywnej eksploatacji widoczne są zabrudzenia od spalin z rur wylotowych.
- 230-232 Mi-14PŁ nr A1010, Darłowo, 19.08.1999 r. Szczeka rekina projektu kpt. M. Kalinowskiego z użyciem kolorów kamuflażu. Kontury szczęki namalowano ręcznie z płynnym rozgraniczeniem kolorów. Żęby rekina wykonano za pomocą białej folii samoprzylepnej przyklejanej na gorąco w celu wtopienia się jej struktury w wypukłe nity. Wloty powietrza do silników oraz osłona kolektora prądowego na szczycie wirnika koloru jasno niebieskiego. Na osłonie stacji radiolokacyjnej piktogram oraz numery burtowe malowane kolorami kamuflażu.
- 233 Mi-14PŁ nr A-1010 '1010'. 29. el MW. Malowanie po II remoncie głównym. Darłowo, sierpień 2008 r.
- 234-235 Mi-14PŁ nr A-1010, Góraszka, 25.05.2002 r. Podczas drugiego remontu w WZL-1 zakończonego 20.12.2001 r. otrzymał malowanie wg schematu nr 9. Śmigłowiec jako drugi egzemplarz przeszedł wówczas pełną modernizację. W trakcie prac malarskich w WZL naniesiono godło klucza ZOP, a w kwietniu 2002 r. wykonano nowe godło osobiste projektu kpt. M. Kalinowskiego - Kruka z torpedą w czerwonym kole.
- 236 Mi-14PŁ nr A-1010, okolice Darłowa, listopad 2003 r. Na osłonie anteny prostej urządzenia Krab widoczne małe numery burtowe, malowane symetrycznie z obu stron śmigłowca. Pływak podpory tylnej pełni funkcję anteny dla radiostacji R-6113-2. Końcówki stateczników pomalowano na kolor czerwony. Podczas remontu w osi wirnika zamontowano antywibrator, a jego osłonę powiększono ze względu na zabudowę ponad kolektorem prądowym anteny urządzenia GPS typu Garmin 155XL. Na śmigłowcu naniesiono szczękę rekina.
- 237 Mi-14PŁ nr A-1010, Darłowo, 11.05.2004 r. Przednie szyby wykonane są ze szkła kwarcowego, wyposażone w elektryczne ogrzewanie i zewnętrzne wycieraczki. Po bokach kadłuba dwa otwierane okna z wypukłymi szymbami .
- 238 Mi-14PŁ nr A-1010, Darłowo, 14.08.2008 r. - zbliżenie szczęki rekina – widoczne są zapylenia powstałe na skutek zastosowania podczas jej malowania pistoletu o dość szerokim strumieniu. Na skutek intensywnej eksploatacji warstwa farby uległa starciu od cząsteczek powietrza. Zauważalne jest to na wypukłych nitach. Na zdjęciu widoczne są komory podwozia wraz z przewodami instalacji hydraulicznej oraz mocowanie osłony stacji radiolokacyjnej do płatowca.
- 239 Mi-14PŁ nr A-1010, Darłowo, 14.08.2008 r. - śmigłowiec przed wykonaniem próby na uwięzi. Czerwony kolor szachownic i godła klucza ZOP uległ wypłowieniu. Podobnie jak czerwona folia, z której wykonano godło osobiste. Farby użyte do malowania kamuflażu nie straciły nic ze swej świeżości. Gondola magnetometru Mniszka i listwa łącząca górne części kadłuba, zostały w trakcie eksploatacji pomalowane farbą o tym samym kolorze, która uległa szybkiemu zmatowieniu.
- 240 Mi-14PŁ nr A-1011, Darłowo, maj 1991 r. Maszyna w malowaniu fabrycznym (nr 1). Śmigło ogonowe w czasie eksploatacji wymieniono na nowe z pojedynczymi pasami ostrzegawczymi. Z przodu śmigłowca widoczne są ciemne ślady na skutek używania pokrowców. Zastosowana farba nie była odporna na warunki atmosferyczne w jakich użytkowany był śmigłowiec, po jakimś czasie powstawała na niej biała, cienka utleniona warstwa. Egzemplarz ten jako pierwszy otrzymał jesienią 1984 r. godło klucza ZOP. Namalowano na nim aligatora z bombami, ale o mniejszych wymiarach niż później na pozostałych śmigłowcach. Wszystkie napisy eksploatacyjne w języku rosyjskim granatowe, natomiast ostrzegawcze czerwone. Golenie podwozia i jego wnęki w kolorze jasno szarym. Felgi kół podwozia oryginalnie zielone, jednak w czasie eksploatacji przemalowano je na jasno szare.
- 241 Mi-14PŁ nr A-1011, Darłowo, marzec 1994 r. - Śmigłowiec po przybyciu z I remontu głównego. Przebazowany do Sewastopola w ZSRR 28 sierpnia 1990 r., a odebrany dopiero 09 września 1993 r. W międzyczasie, po rozpadzie ZSRR, powstała Ukraina. Pieniądze za wykonany remont zostały przekazane jeszcze do ZSRR. Na skutek perturbacji związanych z zapłatą za wykonane prace maszyna stała w Sewastopolu na powietrzu ponad rok. Przed odbiorem wykonano kolejne malowanie, oczywiście w schemacie nr 2.
- 242 Mi-14PŁ nr A-1011, okolice Darłowa, grudzień 1997 r. - śmigłowiec podczas powrotu z ćwiczeń nad Bałtykiem w okolicach Zatoki Gdańskiej. Na zdjęciu dobrze widoczne umiejscowienie napisu ostrzegawczego na belce końcowej. Został on namalowany wyżej niż po lewej stronie maszyny.
- 243-244 Mi-14PŁ nr A-1011, Darłowo, czerwiec 1995 r. Podczas remontu namalowano godło klucza ZOP oraz na belce nowy wzór napisu ostrzegawczego. W październiku 1993 r. namalowano godło osobiste, głowę tygrysa w prostokątnym polu. W trakcie przygotowań do pokazu dla oficjeli (marzec 1994 r.), zostało ono zamalowane. Na zdjęciu, na drzwiach wejściowych, widnieje prostokątna jaśniejsza plama. Widoczne jest także szybkie łuszczenie się warstwy farby nałożonej na płatowiec w remoncie- było to wynikiem pośpiechu. Nie odtłuszczone dobrze maszyny i nałożono słabej jakości farbę. Golenie podwozia pomalowano farbą jasno szarą wraz z jego wnękami, natomiast felgi otrzymały standardowy

- kolor zielony. Wnęka na uchwyt zrzutu tratwy ratowniczej pomalowano na kolor czerwony.
- 245-246 Mi-14PL nr A-1011, Darłowo, 17.03.1998 r. Doskonale widoczne są zluszczenia farby na kadłubie i belce ogonowej. Najprawdopodobniej maszyna przed malowaniem w zakładzie remontowym, nie została dobrze przygotowana do naniesienia farby. Tło godła osobistego (głowa orła) malowane odręcznie pistoletem natryskowym z płynnym przejściem kolorów.
- 247 Mi-14PL nr A-1011, Darłowo, 06.08.1998 r. - zbliżenie na radziecką gwiazdę. Czerwone wypełnienie zostało przez producenta namalowane zmywalną farbą, natomiast białe obwódki farbą, która przez lata eksploatacji nie dała się usunąć. Wkrótce po dostarczeniu, zostały one zamalowane szarą farbą o nieco ciemniejszym odcieniu.
- 248 Mi-14PL nr A-1011 '1011'. 40. EZOPiR MW. Malowanie po I remoncie głównym. Darłowo, październik 1993 r.
- 249 Mi-14PL nr A-1011 '1011'. 2. DL MW. Malowanie po I remoncie głównym oraz pracach uzupełniających powłoki lakiernicze w Eskadrze Technicznej. Darłowo, listopad 1999 r.
- 250 Darłowo, 25.08.1998 r. - godło projektu i wykonania kpt. M. Kalinowskiego widniejące na kamuflażu nr 6.
- 251 Mi-14PL nr A-1011, Zatoka Gdańska, wrzesień 1999 r. - W sierpniu 1998 r. wprowadzono nowy wzór kamuflażu (nr 6) projektu kpt. M. Kalinowskiego. Jako jedyny posiadał kamuflaż złożony z trzech barw na górnych powierzchniach kadłuba. Zastosowano farby epoksydowe, mieszane z kolorów podstawowych. Golenie podwozia i jego wnętrza pozostały w kolorze jasno szarym. Szachownice po bokach kadłuba o wielkości 50x50cm starego wzoru, szachownica na drzwiach komory bombowej w czasie remontu została namalowana w odwróconym układzie kolorów i nie została zmieniona.
- 252-255 [252-254]: Mi-14PL nr A-1011, Darłowo, 25.08.1998 r. - szczeka rekina z pierwotnym tłem. Tło zostało namalowane odręcznie pistoletem natryskowym, natomiast zęby z wykorzystaniem szablonów. [255]: Darłowo, 26.10.1998 r. - zbliżenie na zmodyfikowaną szczekę rekina. Górną część tła wykonano pistoletem natryskowym, aby osiągnąć płynne przejście kolorów, maskując uprzednio zęby rekina.
- 256 Mi-14PL nr A-1011, Darłowo, 01.06.2000 r. Po roku eksploatacji zauważalne było zmatowienie farby- jest to prawidłowość dla farb epoksydowych. Widoczne jest ponadto wnętrze osłony bloku hydrauliki charakterystyczne dla II serii śmigłowców- bez otworów ulgowych. Golenie podwozia zostały pomalowane na kolor biały. Na osłonie kolektora prądowego w osi wirnika nośnego, pomalowanej w najciemniejszy kolor kamuflażu pojawiła się żółta spirala.
- 257 Mi-14PL nr A-1011 '1011'. 29. el MW. Malowanie po II remoncie głównym. Darłowo, październik 2007 r.
- 258 Mi-14PL nr A-1011, Darłowo, 19.03.2004 r. Podczas malowania kamuflażu nr 9 w zakładzie remontowym pominięto dodatkowe oznakowania w postaci gości. Pożegnany lot kmdr Romana Morawca, byłego dowódcy 40. EZOPiR MW. Uwagę zwraca inny kolor przekładni końcowej. Agregaty, które podlegają wymianie malowane są standardowo na jasno szary kolor. Za szybą widoczna jest tylna część monitora zobrazowania sytuacji taktycznej systemu Łeba.
- 259-260 Mi-14PL nr A-1011, Darłowo, 1.06.2004 r. Uzębienie szczęki rekina- różniło się ono nieco od szczęki rekina na Mi-14PL nr A-1010- przede wszystkim górnymi środkowymi zębami. Na A-1010 był tylko jeden, na A-1011 dwa. Czerwony kolor szachownic z boku kadłuba o wymiarach 50x50cm był nieco ciemniejszy i matowy niż pozostałe odcienie czerwonego użyte na płatowcu.
- 261 Mi-14PL nr A-1011, Darłowo, 02.10.2007 r. - w pobliżu numeru burtowego widoczne drobne podmalowywania płatowca. Na osłonie pływak płama w ciemniejszym kolorze kamuflażu utraciła swój połysk.
- 262 8.02.2005 r. - ostateczna forma godła projektu i wykonania kpt. M. Kalinowskiego. Wykonano je za pomocą wyklejania na gorąco poszczególnych elementów folii samoprzylepnej.
- 263 Mi-14PL nr A-1012, Darłowo, czerwiec 1986 r. Maszyna w malowaniu producenta- nr 1 wzbogaconym jo godło klucza ZOP. Na drzwiach komory kadłuba duża szachownica. Śmigło ogonowe z podwójnymi pasami ostrzegawczymi w kolorze czerwonym. Śmigłowiec posiadał wypukłe okna. Z tyłu belki ogonowej malowano dużą, poziomą czerwoną strzałę z rosyjskim napisem ostrzegawczym, napisy eksploatacyjne były malowane cyrylicą w kolorze granatowym, natomiast ostrzegawcze w czerwonym.
- 264 Mi-14PL nr A-1012, Gdynia Babie Doły, czerwiec 1995 r. Wygląd po I remoncie głównym w ZSRR z którego powrócił 30.01.1991 r. i pomalowaniu w Eskadrze Technicznej górnych powierzchni płatowca kolorem jasnoszarym. Malowanie nr 2a z godłem klucza ZOP naniesionym w zakładzie remontowym. Ukośny napis ostrzegawczy na belce końcowej - czerwony. Pod belką ogonową brak napisu ostrzegawczego na osłonie bloków radaru dopplerowskiego DISS-15. Uwagę zwraca numer burtowy malowany na belce ogonowej- jego cyfry zostały namalowane od szablonu i poprawione pędzlem, stąd nieregularny ich kształt. Szachownica na lewym boku kadłuba została namalowana zdecydowanie niżej- na czerwonym polu znajduje się uchwyt do wchodzenia na powierzchnię pływak- było to nietypowe dla tej wersji śmigłowca. Dobrze widoczny jest inny odcień drzwi wejściowych, które pozostały w kolorze malowania nr 2. Wnęki podwozia i jego golenie były w kolorze jasno szarym, felgi kół w zielonym. Końcówki stateczników w kolorze czerwonym.
- 265 Darłowo, sierpień 1993r. - godło osobiste - ogr Toadie - postać z kreskówki Gumisie projektu i wykonania kpt. M. Kalinowskiego.
- 266 Mi-14PL nr A-1012 '1012'. 40. EZOPiR MW. Malowanie po I remoncie głównym oraz pracach uzupełniających powłoki lakiernicze w Eskadrze Technicznej. Darłowo, czerwiec 1995 r.
- 267 Mi-14PL nr A-1012 '1012'. 2. DL MW. Malowanie po II remoncie głównym. Darłowo, luty 2001 r.
- 268 Mi-14PL nr A-1012, Darłowo, 08.03.1999 r. Po II remoncie głównym w WZL-1 Łódź, maszyna otrzymała kamuflaż nr 3, w porównaniu do innych śmigłowców, linia wodna została pomyłkowo namalowana kilka centymetrów powyżej jej typowego umiejscowienia. Widać to doskonale na pływaku przykadłubowym. Powinna być ona w miejscu światła pozycyjnego. Śmigłowiec podczas prac lakierniczych nie otrzymał żadnych gości, pomimo dostarczenia szablonu do WZL-1.
- 269 Mi-14PL nr A-1012, Darłowo, 10.09.2002 r. Załoga przed wodowaniem, musi napełnić pływaki przykadłubowe, które służą do zwiększenia stateczności śmigłowca na wodzie. Każdy Mi-14 może wodować zachowując w pełni pływalność. Osłona stacji radiolokacyjnej, drzwi komory bombowej, drzwi boczne oraz osuwane okna boczne są hermetyzowane dzięki uszczelkom napełnianym sprężonym powietrzem.
- 270 Mi-14PL nr A-1012, Darłowo, 26.09.2002 r. - śmigłowiec na stoisku do prób na uwięzi. Stan płatowca tuż po umyciu z widocznymi wszystkimi oznakowaniami. W tle startujący Mi-14PL nr A-1005 w kamuflażu nr 8 oraz Mi-14PL nr A-1007 w kamuflażu nr 9. Doskonale widoczne są różnice kolorów poszczególnych malowań.
- 271 Mi-14PL nr A-1012, Darłowo, 08.01.2004 r. W celu uświetnienia 40-iej rocznicy obecności Lotnictwa Marynarki Wojennej na Ziemi Darłowskiej śmigłowiec pomalowano wg. Projektu kmdr ppor. Z. Szawłowskiego. 13.02.2004 r. podczas postoju śmigłowca nastąpiło niezamierzone schowanie podwozia głównego przez personel naziemny, na skutek czego maszyna została uszkodzona. Konieczna była wymiana belki ogonowej oraz naprawa powstałych uszkodzeń. Szachownica na spodzie kadłuba bez białych pól.
- 272 Mi-14PL nr A-1012, Darłowo, 23.08.2004 r. - Na wymienionej belce ogonowej naniesiono czarnym sprayem prowizoryczne numery burtowe. Śmigłowiec doprowadzono do stanu lotnego, naprawiając bądź wymieniając uszkodzone elementy, natomiast „kosmetyka” miała zostać przeprowadzona w WZL-1 Łódź, dokąd śmigłowiec przeprowadzono lotem technicznym (bez drzwi komory bombowej). Dobrze widoczne są potrójne czerwone pasy ostrzegawcze namalowane na łopatach śmigła ogonowego.
- 273 Mi-14PL nr A-1012, Darłowo, 01.12.2004 r. Podczas malowania belki ogonowej w WZL-1, złotym kolorem namalowano numer burtowy o kroju stosowanym na remontowanych Mi-24 z Wojsk Lądowych. Podczas malowania górnych powierzchni pływaków przykadłubowych w WZL-1, zamalowano w tym miejscu pas linii wodnej i zapominano go odtworzyć. Namalowany w WZL-1 numer na belce ogonowej był zbyt duży i przesunięty w stronę kadłuba śmigłowca, co uniemożliwiało szybkie odtworzenie orki. Szachownica na drzwiach komory bombowej z białymi polami.
- 274 Mi-14PL nr A-1012, Darłowo, 11.01.2008 r. W kwietniu 2005 r. uzupełniono elementy orki. Ogon orki w porównaniu do pierwszej wersji uzyskał on nieco więcej czarnych smug. Podobnie rzecz się miała z przodem rysunku orki, na skutek zadrapań i ubytków farby naniesiono tam więcej czarnych plamek. Podczas wykonywania poprawek lakierniczych drzwi komory bombowej, okazało się, że niezbędne było ich całkowite pomalowanie, z braku czasu nie naniesiono na nie szachownicy. Napisy okolicznościowe z lewej strony zostały zamalowane.
- 275 + 277 Mi-14PL nr A-1012 '1012'. 2. DL MW. Malowanie po II remoncie głównym oraz pracach uzupełniających powłoki lakiernicze w Eskadrze Technicznej. Orka I wersja. Darłowo, wrzesień 2002 r.
- 276 Mi-14PL nr A-1012, Darłowo, 20.01.2004 r. - zbliżenie na okazjonalny napis, który był namalowany tylko na lewym pływaku przykadłubowym w malowaniu nr 10.
- 278 Belka ogonowa Mi-14PL nr A-1012 '1012'. 29. el MW. Orka II wersja. Darłowo, sierpień 2004 r.

- 279 Belka ogonowa Mi-14PL nr A-1012 '1012'. 29. el MW. Orka III wersja. Darłowo, październik 2004 r.
- 280 Belka ogonowa Mi-14PL nr A-1012 '1012'. 29. el MW. Orka IV wersja. Darłowo, kwiecień 2005 r.
- 281 Mi-14PE nr A-1012, Darłowo, 27.04.2005 r. - śmigłowiec w trakcie malowania nowego numeru burtego na belce ogonowej. Ogon orki został już naniesiony, w porównaniu do pierwszej wersji uzyskał on nieco więcej czarnych smug.
- 282+283 Mi-14PE nr A-1012, Darłowo, 11.01.2008 r. Widoczne elementy orki, które zostały zrekonstruowane i poprawione - na białym tle namalowano więcej czarnych plam. Zdemontowana gondola magnetometru lotniczego APM-60. Na belce ogonowej w miejscu anteny mieczowej radiostacji R-860, zamontowano antenę typową dla radiostacji RS6113-2. Brak szachownicy na spodzie kadłuba.
- 284 Mi-14PL/R nr A-1012 '1012'. GLD 44.BlotM. Malowanie po III remoncie głównym i przebudowie do wariantu ratowniczego. Darłowo, lipiec 2011 r.
- 285 Mi-14PE/R nr A-1012, Darłowo, 10.11.2010r, po III remoncie głównym w trakcie którego śmigłowiec został przerobiony do wersji ratowniczej. Wraz z nr A-1009 służy do zadań SAR w związku z wycofaniem wszystkich śmigłowców Mi-14PS.
- 286 Mi-14PE/R nr A-1012, Darłowo, 10.11.2010 r. Pod belką ogonową widoczny jest w prostokątnej obudowie nowo zamontowany reflektor FPP-7. Wszystkie napisy eksploatacyjne namalowano kolorem czarnym, natomiast ostrzegawcze czerwonym. Pod statecznikami napis w postaci żółtej strzały ostrzegający przed wirującym kregiem śmigła. W osi wirnika nośnego zamontowano antywibrator oraz podwyższono osłonę kolektora prądowego w której znalazła się antena rządzenia GPS.
- 287 Mi-14PE/R nr A-1012, Łódź, 10.09.2010 r. - śmigłowiec z wysuniętym na zewnątrz koszem ratowniczym. Na dolnej części lewego pływaka zabudowano dwa reflektory FPP-7, z boków kadłuba reflektory szperacze WPF-3-600. Przeniesiono także gniazdo zasilania naziemnego SZRAP do przodu kadłuba. Zabudowano radiostację krótkofalową KHF-950, oraz anteny linkowe. Wnęki podwozia, jego golenie oraz felgi kół pomalowano na biało. Za kołami lewego podwozia głównego antena radiodalmierza DME.
- 288-289 Mi-14PE/R nr A-1012, Darłowo, 17.03.2011 r., Grupa Lotnicza Darłowo 44BlotM - śmigłowiec podczas wykonywania prac okresowych już z naniesionymi godłami klucza ratowniczego oraz osobistym. W tym dniu pomalowano również końcówki statecznika poziomego oraz wnękę z uchwyttem do zrzutu tratwy ratowniczej dla załogi w tylnej lewej części kadłuba, na kolor czerwony.
- 290-291 Mi-14PE/R nr A-1012, Darłowo, 17.03.2011 r., Grupa Lotnicza Darłowo 44BlotM - za bocznym, osuwającym oknem dowódcy załogi naklejono napis „Paer”, w języku polskim jest to potoczna fonetyczna nazwa wersji maszyny: PE/R o dość ironicznym posmaku, natomiast w języku angielskim fonetycznie oznacza moc - „Power”.
- 292 Mi-14PE/R nr A-1012, Darłowo, 18.05.2011 r., Grupa Lotnicza Darłowo 44BlotM - drzwi wejściowe śmigłowca z dobrze widocznym napisem ostrzegawczym, skrótem SAR, godłem osobistym oraz napisem okolicznościowy z logo MMP/Stratus.
- 293-294 Mi-14PE/R nr A-1012, Darłowo, 17.03.2011 r., Grupa Lotnicza Darłowo 44BlotM - godło klucza ratowniczego naniesione na śmigłowiec metodą naklejania wyciętych elementów z samoprzylepnej folii.
- 295 Mi-14PE/R nr A-1012, Darłowo, 17.03.2011 r., Grupa Lotnicza Darłowo 44BlotM- godło osobiste- orka w czerwonej elipsie autorstwa kpt. M. Kalinowskiego. Powstało w celu upamiętnienia malowania tej maszyny, gdy latała jako Mi-14PE.
- 296 Mi-14PS nr A-1013, Darłowo, lato 1984 r. Śmigłowiec w malowaniu nr 1PS bez dodatkowych oznakowań. Śmigło ogonowe z podwójnymi, czerwonymi pasami ostrzegawczymi. Końcówki stateczników poziomych pomalowane pomarańczową farbą fluorescencyjną. Pod nimi czerwona pozioma strzała z rosyjskim napisem ostrzegawczym. Przez długość kadłuba, w górnej jego części namalowano odblaskową pomarańczową farbą strzałę charakterystyczną dla wszystkich śmigłowców Mi-14PS z tego okresu. Na belce końcowej trzy wąskie odblaskowe pomarańczowe pasy.
- 297 Mi-14PS nr A-1013, Ustka, sierpień 1988 r. Golenie podwozia i jego wnętrza malowane były na kolor jasno szary, felgi kół były zielone. Szachownica o pomyłonym układzie kolorów naniesiona w przedniej części drzwi przedziału ładunkowego. Delfin na tle krzyża maltańskiego, został zastąpiony już samym krzyżem maltańskim o powiększonych rozmiarach.
- 298-300 Mi-14PS nr A-1013, Darłowo, marzec 1992 r. - śmigłowiec na stoisku postojowym po wykonanym pierwszym remoncie głównym w ZSRR. Maszynę doposażono u użytkownika w GPS firmy Koden, świadczy o tym zabudowana na belce ogonowej antena w kształcie gruszki. Godło klucza ratowniczego namalowane przez personel zakładów remontowych w ZSRR projektu kmrdr ppor. Z. Szawłowskiego. Niestety, podczas wykonywania szablonu w ZSRR nie posłużono się oryginalnymi rysunkami, stworzono więc potworka, nieprzypominającego delfina. Na kadłubie namalowano granatowy napis „Search and Rescue”. Na pozostałych śmigłowcach ratowniczych (A-1016, 75137) taki sam napis namalowano kolorem białym pośrodku kadłuba. Na osłonie stacji radiolokacyjnej odrębna podmalówka jaśniejszego koloru. Golenie podwozia głównego wraz z wnękami w kolorze jasno szarym, natomiast felgi kół zielone.
- 301 Mi-14PS nr A-1013, Darłowo, 14.01.1993 r. - w dniu katastrofy promu MF Jan Heweliusz. Około godziny 7 rano, pomimo bardzo silnego wiatru, uruchomiono dwa śmigłowce Mi-14PS- nr A-1013 i A-1016, które miały wylecieć w rejon wyspy Rugia, gdzie dryfował obrócony do góry dnem prom. Niestety, działo się to w niemieckiej strefie odpowiedzialności i Niemcy stwierdzili, że poradzą sobie własnymi siłami. Polskie śmigłowce, które stały już na drodze startowej, skołowały z niej i rozpoczęły wyłączanie silników. Na skutek gwałtownego porwy wiatru przekraczającego 30m/s, w trakcie wyłączania silników jedna z łopat wirnika nośnego uderzyła w belkę ogonową śmigłowca nr A-1013. Zdjęcie przedstawia śmigłowiec przed rozpoczęciem prac mających na celu usunięcie uszkodzeń płatowca.
- 302-304 Mi-14PS nr A-1013, Darłowo, kwiecień 1995 r. Przez lata eksploatacji w zasolonym środowisku powstały ubytki lakieru. Najbardziej nietrwałą farbą, którą zastosowano podczas I remontu była czerwona. Namalowaną nią krzyż maltański oraz napis ostrzegawczy „Uwaga śmigło”. Szachownice w trakcie eksploatacji
- śmigłowca zostały odnowione, stąd ich dobry stan. Reflektory WPF-3-600 zostały pomalowane jasno szarą farbą, identyczną do tej z przodu kadłuba maszyny. Widoczne intensywne zacieki niebieskiej farby na osłonie stacji radiolokacyjnej I-2ME, oraz biały nalot soli i tlenków farby na łódce z przodu i po bokach kadłuba. W listopadzie 1992 r. na śmigłowcu namalowano delfina projektu kpt. M. Kalinowskiego. Aby odświeżyć namalowane przez Rosjan godło, zamalowano cały biały okrąg, a miejsce poza nim, gdzie wystawał czarny ogon podmalowano jasno szarą farbą. Następnie, od szablonu naniesiono kontur delfina i uzupełniono go o jasno niebieskie podbrzusze
- 305 Mi-14PS nr A-1013 '1013'. 40. EZOPiR MW. Malowanie po I remoncie głównym. Darłowo, marzec 1994 r.
- 306 Darłowo, sierpień 1993 r. Naklejka z herbem Darłowa. Niestety jej trwałość (nakładana była dwukrotnie) była niska, nawet pomimo wzmocnienia lakierem bezbarwnym.
- 307 Mi-14PS nr A-1013 '1013'. 2. DL MW. Malowanie po II remoncie głównym. Darłowo, marzec 2002 r.
- 308 Mi-14PS nr A-1013, Darłowo, 9.03.2001 r. Na drzwiach, pomiędzy oknami namalowano godło osobiste przedstawiające tygrysa Micura (prywatnie kot autora projektu) oraz za oknem dowódcy załogi małe godło 2el 32plrt- czarownicę na miotle. Na belce ogonowej pierwotna, (żółta) forma napisu ostrzegawczego.
- 309 Mi-14PS nr A-1013, Darłowo, 03.04.2002 r. Śmigłowiec po gruntownym odnowieniu malowania. Czarny pas na kadłubie domalowano aż do niebieskiego pasa oraz powiększono go dość znacznie w dolnej części płatowca. Szachownice namalowano według starego wzoru. Osłona kolektora prądowego, na szczycie wirnika nośnego, pozostała w ciemno szarym kolorze. Wnętrza osłon zespołu napędowego były malowane jasno szarą farbą.
- 310-311 Mi-14PS nr A-1013, Darłowo, 28.06.1998 r. - napis Search and Rescue po II remoncie głównym w skróconej formie. Litery SAR ciemno niebieskie z żółtą obwódką z obu stron kadłuba i na drzwiach komory ładunkowej, na jego spodzie. Po gruntownych poprawkach lakierniczych w marcu 2002 r., gdy poprawiono malowanie prawie całego płatowca, napisy te odnowiono posługując się nieco innym odcieniem koloru niebieskiego, likwidując przy tym żółte obwódki, również na spodzie kadłuba. Zmieniony został całkowicie napis ostrzegawczy- uzyskał on formę łamanej czerwonej strzały we wnętrzu której umieszczono napis „Uwaga śmigło!”. Za nim umieszczono czerwonego gryfa, (malowanego z obu stron) znak Eskadry Technicznej, która wykonała malowanie tego egzemplarza. Przed podporą końcową widoczna jest mieczowa antena odbiornika RPM-SM, a z tyłu w dolnej części belki końcowej anteny urządzenia IFF typu SRZO-2 i żółte światło konturowe.
- 312 Mi-14PS nr A-1013, Darłowo, 06.12.2004 r. - dwa dni po odbiorze z III remontu głównego. Brak godła i żółtego napisu użytkownika. W porównaniu do malowania po II remoncie użyto innych szablonów liter i cyfr. Na osłonie stacji radiolokacyjnej żółty piktogram ostrzegawczy, a po jej bokach niebieskie numery burtowe. Identyczne numery namalowano na osłonach goleni podwozia głównego. Napisy eksploatacyjne czarne, ostrzegawcze czerwone. Golenie

- podwozia, jego wnęki, felgi kół białe- wnęki zabezpieczono Dinitrolem.
- 313 Mi-14PS nr A-1013, Darłowo, 25.01.2005 r. - wciąganie śmigłowca do hangaru za pomocą stalowych lin. Sterowanie śmigłowcem odbywa się za pomocą wodzidla przypiętego do goleni przednich. Zadaniem technika w kabynie jest zahamowanie śmigłowca w nieprzewidzianej sytuacji. Widoczne cechy malowania WZL-1- wykonanego za pomocą papierowych, samoprzylepnych taśm. Niedbałość ich przyklejenia powoduje różnice kątów ukośnych linii. W trakcie prac w WZL-1 zapomniano namalować żółty napis użytkownika, który uzupełniono w trakcie prac okresowych w jednostce
- 314 Mi-14PS nr A-1013, Darłowo, 25.06.2005 r. - pokazy ratownictwa z okazji Dni Morza- opuszczanie ratownika na pokład statku ratowniczego „Mistral”. Bliskość masztów daje wyobrażenie o precyzji z jaką musi sterować załoga śmigłowca. Na pierwszym planie jednostka pływająca Straży Granicznej.
- 315 Mi-14PS nr A-1013, Darłowo, 10.11.2009 r. Podczas III remontu głównego, lewy bok kadłuba zabezpieczono przed uszkodzeniami od uderzającego kosza ratunkowego poprzez jego oklejenie specjalną gumową matą. Widoczna jest ona w czerwonej dolnej części kadłuba- od osłony przedniej goleni podwozia do nasady pływaka przykadłubowego.
- 316 Mi-14PS nr A-1013, Darłowo, 17.07.2009 r. Litery SAR pod spodem kadłuba namalowane zostały wraz z białą obwódką. Na osłonach goleni podwozia głównego naniesiono niebieskie numery burtowe.
- 317 Mi-14PS nr A-1013, Darłowo, 15.03.2010 r. Doskonale widoczny jest tu sposób i zakres otwierania osłon przedziału napędowego, a także tylna część płatowca
- 318 Mi-14PS nr A-1013, Darłowo, 11.08.2010 r. Na kadłubie widoczne są ślady niedokładnie umytej sadzy ze spalin. Podczas eksploatacji, na białym malowaniu śmigłowców ratowniczych powstają różnorodne zacieki na skutek działania wody rozpuszczającej wierzchni osad spalin.
- 319 Mi-14PS nr A-1013 '1013'. 29. el MW. Malowanie po III remoncie głównym. Darłowo, grudzień 2010 r.
- 320-321 18.11.2005 r. Godło klucza ratowniczego projektu kmrdr ppor. Zdzisława Szawłowskiego. Godła z folii samoprzylepnej przyklejane na gorąco. Godło osobiste- Tygrys Micur w czerwonej elipsie projektu i wykonania kpt. M. Kalinowskiego.
- 322 Mi-14PS nr A-1014, Gdynia Babie Doły, czerwiec 1988 r. Malowanie producenta. Widoczne godło klucza ratowniczego – ciemno-zielony delfin z jasno zielonym podbrzuszem trzymający w płetwach pomarańczowe koło ratunkowe, na tle czerwonego krzyża maltańskiego. Końcówki stateczników poziomych pomalowane pomarańczową farbą fluorescencyjną.
- 323 Mi-14PS nr A-1014, wrzesień 1988r - śmigłowiec podchodzący do lądowania na platformie. Godło klucza ratowniczego zastąpiono dużym krzyżem maltańskim. Doskonale widoczny jest odblaskowy pas: błyskawica.
- 324-325 Mi-14PS nr A-1014, jezioro Bukowo, 12.11.1988 r. Zdjęcia przedstawiające ostatnie chwile egzemplarza nr A-1014. W dniu 11 listopada 1988 r. załoga tego śmigłowca wykonywała lot treningowy (nocne wodowania na jeziorze Bukowo) w pobliżu Darłowa. Podczas ostatniej fazy podejścia do wodowania doszło do niezamierzonego przechyłu śmigłowca, na skutek czego zawadził łopatami wirnika głównego o powierzchnię wody. Doprowadziło to do zniszczenia łopat, a w rezultacie do uderzenia kadłubem o wodę i przewrócenie się maszyny do góry dnem. Załoga bezpiecznie opuściła pokład i została podjęta przez dyżurny śmigłowce ratowniczy. Śmigłowiec próbowano wydobyć z wody za pomocą ciężkiego śmigłowca transportowego typu Mi-6 z 37. Pułku Transportowego z Leżnicy Wielkiej, jednakże masa konstrukcji i znajdującej się wewnątrz kadłuba wody, spowodowała, że misja ta zakończyła się niepowodzeniem. Śmigłowiec wydobyto za pomocą ciężkiej amfibii ze stacji ratownictwa brzegowego.
- 326 Mi-14PS nr A-1014 '1014'. 7. PLS MW (7. Pułk Lotnictwa Specjalnego Marynarki Wojennej). Malowanie producenta. Darłowo, lipiec 1988 r.
- 327 Mi-14PS nr A-1015- lato 1985 r. Pierwsze godło klucza ratowniczego darłowskiego pułku- delfin na tle krzyża maltańskiego. Widoczne zużycie pomarańczowej farby odblaskowej
- 328 Mi-14PS nr A-1015, wiosna 1987 r. - wodowanie śmigłowca w trakcie ćwiczeń na Zatoce Gdańskiej. W tle okręt raketowy ORP „Gdańsk” projektu 205 (wg nomenklatury NATO – typ Osa) uzbrojony w pociski raketowe woda-woda 4x1 P-15 Termit (w kodzie NATO SS-N-2A/C Styx) i działka morskie 2x2 AK-230 30 mm.
- 329-330 Mi-14PS nr A-1015, 11.05.1987 r. - zdjęcie wykonane po wypadku w dniu 10 maja 1987 r. W trakcie lotu do Łodzi, podczas manewru na niskiej wysokości w okolicy Kutna, śmigłowiec zahaczył łopatami wirnika nośnego i został rozbity. Załoga wyszła z wypadku bez szwanku, natomiast śmigłowiec został przetransportowany do Leżnicy Wielkiej. Malowanie producenta 1PS z godłem- delfin na tle krzyża maltańskiego. [320]: Lato 1990 r. - kadłub śmigłowca nr A-1015 w 37. pśt Leżnicy Wielkiej. Śmigłowiec w malowaniu producenta (1PS). Maszyna jest już pozbawiona ważnych podzespołów, wymontowano nawet szyby w oknach kadłuba. Decyzja o demontażu płatowca zapadła po fiasku wyremontowania go w ZSRR. Rosjanie zażyczyli sobie, aby Marynarka Wojenna przetransportowała kadłub śmigłowca do Sewastopola, niestety koszt przekroczył opłacalność całego przedsięwzięcia, w wyniku czego śmigłowiec został skasowany.
- 331 Mi-14PS no. A-1015 '1015'. 16. PLS MW (16. Pułk Lotnictwa Specjalnego Marynarki Wojennej). Malowanie producenta. Darłowo, sierpień 1985 r.
- 332 Mi-14PS nr A-1016, Darłowo, wrzesień 1989 r. Malowanie producenta nr 1PS. Golenie podwozia, jego wnęki jasno szare, felgi kół w zielone. Przemalowano godło klucza ratowniczego- w miejsce delfina na tle krzyża maltańskiego, namalowano duży krzyż maltański. Szachownica na drzwiach komory ładunkowej w starym, właściwym układzie kolorów. Numer burtowy na belce ogonowej biały, cyfra 6 charakterystyczna dla malowania fabrycznego. Końcówki stateczników poziomych były pomalowane pomarańczową farbą fluorescencyjną. Z tyłu belki lekko zatarta czerwona strzała z niewidocznym rosyjskim napisem ostrzegawczym.
- 333 Mi-14PS nr A-1016, Darłowo, wrzesień 1989 r. - podejście do pokładu okrętu.
- 334-335 Mi-14PS nr A-1016, Darłowo, maj 1991 r. - po I remoncie głównym. Na początku 1991 roku A-1016 i 75137 otrzymały angielski napis „Search and Rescue” namalowany na białą nad oknami.
- A-1016 został wyznaczony dla zabezpieczenia wizyty papieża Jana Pawła II na lotnisku w Zegrzu Pomorskim w dniu 09.06.1991 r. Przed wylotem napis „Search and Rescue” został uzupełniony skrótem tego wyrażenia- SAR- malowany na białą nad oknami z obu stron kadłuba (od góry zachodził na pomarańczowy fluorescencyjny pas). Napis ten przetrwał do końca czerwca.
- 336 Mi-14PS nr A-1016 '1016'. 40. EZOPiR MW. Malowanie po I remoncie głównym. Darłowo, maj 1991 r.
- 337-338 Mi-14PS nr A-1016, Gdynia Babie Doły, 30.06.1991 r. Maszyna, wraz z 75137 otrzymała zmodyfikowane malowanie projektu kmrdr ppor. Z. Szawłowskiego. Dolna część kadłuba pomarańczowa, na przedniej części pływaka przykadłubowego przechodząca w szeroki, skośny pas na kadłubie, i w wąski pas na belce ogonowej. Napis „Search and Rescue”, pozostałości odblaskowej błyskawicy i pasy na belce końcowej, zamalowano farbą o nieco jaśniejszej barwie niż reszta kadłuba. Skróty SAR uzyskał inny krój liter w kolorze czarnym (także na drzwiach komory ładunkowej na spodzie kadłuba). Zmieniła się też lokalizacja szachownicy oraz jej rozmiar. Dodatkowy krzyż maltański został namalowany z przodu kadłuba oraz na drzwiach komory ładunkowej na spodzie kadłuba. Golenie podwozia i jego wnęki pozostały jasnoszare, a felgi kół zielone. Końcówki stateczników poziomych pozostały w pomarańczowym, odblaskowym kolorze.
- 339 Mi-14PS nr A-1016, Gdynia Oksywie, 30.06.1991 r. - śmigłowiec w czasie wodowania podczas pokazów ratownictwa z okazji Dni Morza. W tle okręt MW ORP Lech projektu 570/I „Piaś”. Głównym zadaniem tej jednostki jest zabezpieczanie działań polskich okrętów podwodnych i dalekie holowanie. Dodatkową rolą okrętu jest gaszenie pożarów na morzu, ściąganie statków z mielizn, prowadzenie prac podwodnych, poszukiwanie i podnoszenie wraków.
- 340 Sierpień 1993 r. - godła (głowa tygrysa szablozębego oraz delfin projektu kpt. M. Kalinowskiego) w finalnej wersji. Widoczne gniazdo zasilania zewnętrznego SZRAP.
- 341 Mi-14PS nr A-1016 '1016'. 40. EZOPiR MW. Malowanie po I remoncie głównym, zmodyfikowane. Darłowo, sierpień 1993 r.
- 342 Mi-14PS nr A-1016, Darłowo, 03.02.1997 r. - po II remoncie głównym. Maszyna pomalowana według wzoru nr 4PS. W odróżnieniu od Mi-14PS nr A-1013 i 75137 napis SAR na drzwiach wejściowych i z prawej strony kadłuba nie miał żółtych obwódek i został namalowany jaśniejszą farbą. Na spodzie kadłuba namalowano go z białą obwódką. Felgi kół podwozia głównego - czerwone, natomiast wnętrza komór podwozia i jego golenie - białe. W czasie remontu namalowano godło klucza ratowniczego, a w 2DL godło osobiste. Z przodu kadłuba, na pasie linii wodnej przyklejono nalepkę „70 lat Skrzydlatej Polski”.
- 343 Mi-14PS nr A-1016, Darłowo, 25.07.1997 r. - podczas postoju śmigłowca nastąpiło, niesygnalizowane złożenie się podwozia głównego. Śmigłowiec osiadł na części ogonowej. Zniszczeniu uległy węzły mocowania podwozia głównego, deformacji spód kadłuba w tylnej jego części, zniekształciła się belka ogonowa. Przyczyną było zmęczenie pęknięcie prawej goleni głównej w wyniku wielokrotnych lądowań przeciążonego śmigłowca, podczas akcji pomocy powodziałom

- we Wrocławiu. Po wymianie belki ogonowej i naprawie podwozia głównego, śmigłowiec powrócił do służby.
- 344 Mi-14PS nr A-1016, Darłowo, 28.09.1997 r. - zbliżenie na fragment belki ogonowej. Z obu jej stron napisano ręcznie czarnym mazakiem wodoodpornym numer burtowy śmigłowca oraz napis ostrzegawczy na osłonie bloków radaru dopplerowskiego DISS-15. Na zdjęciu widoczne są miejsca montażu poszczególnych anten. Po wykonaniu próby na uwięzi i lotu kontrolnego śmigłowiec został przebazowany lotem technicznym do WZL-1 Łódź celem wykonania dalszych prac.
- 345 Mi-14PS nr A-1016, 03.02.1997 r. - drzwi z godłem osobistym. Na drzwiach naklejki z wizyt zagranicznych oraz krajowych. Ich stan i rodzaj zmieniał się z upływem czasu.
- 346 Mi-14PS nr A-1016. 2. DL MW. Malowanie po II remoncie głównym z anteną na belce ogonowej typu ASMUD (z Mi-24W). Darłowo, wrzesień 1998 r.
- 347 Mi-14PS nr A-1016, Darłowo, 11.02.2004 r. - po III remoncie głównym wykonanym w WZL-1. Posiada nowe środki łączności i anteny na belce ogonowej. Maszyna pomalowana została według schematu 4PS, farbami poliuretanowymi. Skrót SAR oraz numer burtowy zostały namalowane inną czcionką niż poprzednio, niebieskie pasy szersze. Podczas malowania w zakładzie remontowym zapomniano o napisie użytkownika i godle klucza ratowniczego (potem uzupełnione). Napisy eksploatacyjne czarne, a ostrzegawcze czerwone.
- 348 Mi-14PS nr A-1016, Darłowo, 20.04.2006 r. - maszyna w zawisie. Na drzwiach komory ładunkowej polska szachownica o układzie kolorów zgodnych z obowiązującymi przepisami oraz skrót SAR - niebieski z białą obwódką. Końcówki stateczników poziomych czerwone.
- 349 Mi-14PS nr A-1016, Darłowo, 27.07.2007 r. Widoczne jest lekkie wypłowienie złotego napisu użytkownika, który został namalowany u użytkownika farbą nitrocelulozową. Na osłonie bloków radaru dopplerowskiego pod belką ogonową widoczny jest mały napis ostrzegawczy, charakterystyczny dla malowania nr 4PS wykonywanego w WZL-1 w trakcie III remontu głównego. Śmigłowiec ten został zmodyfikowany do takiego samego standardu jak egzemplarz A-1013. Obydwa otrzymały system nawigacyjny VOR/TAC, którego anteny zostały zabudowane w tylnej części belki ogonowej, a antena radiodalmierza DME pod spodem tylnej części kadłuba. Cechą charakterystyczną Mi-14PS są reflektory WPF-3-600 zabudowane w dużych owiewkach za reflektorami FPP-7. Zapewniają one odpowiednie oświetlenie powierzchni morza, czy ziemi podczas poszukiwania rozbitków w nocy. Nad kabiną załogi widoczne są anteny prętowe radiotelefonu Sailor RT 4822, które okazały się bardzo wrażliwe na odkształcenia w trakcie eksploatacji.
- 350 Mi-14PS nr A-1016, Darłowo, 08.07.2008 r. - maszyna w trakcie umieszczania jej na stoisku do prób na uwięzi. Niezbędna jest tu duża dokładność, aby liny mocujące śmigłowiec do podłoża nie okazały się za krótkie, natomiast manewrowanie ciężką maszyną nie należy do zadań łatwych. Jako holownik służy samochód ciężarowy STAR 266.
- 351 Mi-14PS nr A-1016, Darłowo, 22.04.2009 r. Widoczne są zabrudzenia płotowca, i jego podmalowania, za drzwiami wejściowymi oraz samych drzwi, które pomalowano w całości. Podczas III remontu głównego, lewy bok kadłuba zabezpieczono przed uszkodzeniami od uderzającego kosza ratunkowego poprzez oklejenie go specjalną gumową matą. Na skutek uderzeń kosza ratowniczego została ona podmalowana innym odcieniem koloru czernego.
- 352 Mi-14PS nr A-1016, Darłowo, 13.01.2010 r. W wyniku intensywnej eksploatacji na powierzchni płotowca pojawiły się liczne okopcenia i zabrudzenia sięgające do pływaka podpory tylnej. Z prawej strony kadłuba nie dokonywano żadnych poprawek lakierniczych. W dniu 14.01.2010 r. A-1016 wykonał ostatni lot przed jego wycofaniem z eksploatacji. Wycofano ją z nalotem 2990,41h.
- 353 31.03.2004 r. - ostatnie godło osobiste umieszczone na tym egzemplarzu. Był to czarny kot w czerwonej elipsie projektu i wykonania kpt. M. Kalinowskiego. W tym przypadku posłużono się folią samoprzylepną, która okazała się nad wyraz trwała.
- 354 Mi-14PS nr A-1016 '1016'. 29. el MW. Malowanie po III remoncie głównym. Drzwi w kolorze kremowym. Darłowo, styczeń 2010 r.
- 355 Mi-14PS nr 75137, Siemirowice, 23.11.1990 r. - śmigłowiec w dniu dostarczenia do Polski. Został przebazowany lotem z ZSRR bez żadnych oznakowań państwowych i naniesionego numeru burtowego. Standardowy kamuflaż nr 1PS. Wbrew wcześniejszym publikacjom egzemplarz ten nie stanowił przeróbki z Mi-14BT, był od początku użytkowania wersją Mi-14PS. W odróżnieniu od polskich egzemplarzy Mi-14PS maszyna nie posiadała zabudowanych reflektorów WPF-3-600. Zabudowano na niej inny typ urządzenia IFF-Parol. Napis ostrzegawczy na belce ogonowej typowy dla malowania wykonywanego przez producenta.
- 356-357 Mi-14PS nr 75137, Darłowo, maj 1991 r. Podczas użytkowania przez Rosjan śmigłowiec latał z reflektorami FPP-7 z boków kadłuba w konfiguracji typowej dla Mi-14PL. Podczas I remontu głównego, zaślepiono wnęki tych reflektorów duraluminiowymi łatami, natomiast reflektory przeniesiono do owiewki zabudowanej przed kabiną załogi. Nie zabudowano przy tym reflektorów WPF-3-600 typowych dla Mi-14PS, lecz dwa reflektory FPP-7 w opływowym nosie, oraz pod spodem każdego pływaka. Napisy eksploatacyjne granatowe, ostrzegawcze czerwone - wszystkie pisane cyrylicą. Golenie podwozia i jego wnęki jasnoszare, felgi kół zielone. Końcówki stateczników poziomych pomalowano pomarańczową, fluorescencyjną farbą. Maszyna posiadała anteny linkowe radiostacji krótkofalowej Karat M-24.
- 358 Mi-14PS nr 75137 '5137'. 40. EZOPiR MW. Malowanie po I remoncie głównym. Darłowo, maj 1991 r.
- 359 Mi-14PS no. 75137 '5137'. 40. EZOPiR MW. Malowanie po I remoncie głównym, zmodyfikowane. (pomarańczowe pasy). Darłowo, styczeń 1993 r.
- 360-362 [360]: Mi-14PS nr 75137, 19.01.1993 r. - godło klucza ratowniczego- delfin trzymający w płetwach koło ratunkowe oraz kaczką „Dziobak” (zabudowanie reflektorów FPP-7 w opływowej osłonie z przodu kadłuba, spowodowało iż maszyna stała się podobna do kaczkki), oba godła projektu i wykonania kpt. M. Kalinowskiego. W kole ratunkowym delfina przyklejono nalepkę duńskiej Eskadrille 722.
- [361]: Zbliżenie na krzyż maltański. W środku ramion widoczna jest nalepka MFG5 przyklejona przez lotników niemieckich podczas wizyty śmigłowca w Kolonii. [362]: Czerwiec 1993 r. - ślad po zamalowanym „Dziobaku” - następny pojawił się dopiero po wykonanym remoncie.
- 363 Mi-14PS nr 75137, Gdynia Babie Doły, 30.06.1991 r. - śmigłowiec w nowych barwach przebazowany na Oksywie na pokazy ratownictwa morskiego. Maszyna, ta wraz z Mi-14PS nr A-1016 otrzymała zmodyfikowane malowanie projektu kmrdr ppor. Z. Szawłowskiego. Dolna część kadłuba pomarańczowa, która na przedniej części pływaka przykadłubowego przechodziła w szeroki, skośny pas na kadłubie, a dalej w wąski pas na belce ogonowej. Napis „Search and Rescue”, pozostałości odbłaskowej błyskawicy i pasy na belce końcowej, zamalowano farbą o nieco jaśniejszej barwie niż reszta kadłuba. Skrót SAR (czarny) uzyskał inny krój liter i przeniesiono go znad okien na pomarańczowy pas. Zmieniła się też lokalizacja szachownicy oraz jej rozmiar. Ponadto krzyż maltański został namalowany z przodu kadłuba oraz na drzwiach komory ładunkowej na spodzie kadłuba. Na drzwiach komory ładunkowej znalazł się także skrót SAR, w kolorze czarnym.
- 364 Mi-14PS nr 75137, Siemirowice, sierpień 1993 r. - śmigłowiec w trakcie wodowania. Uwagę zwracają napełnione pływaki przykadłubowe, zwiększające stateczność maszyny podczas pływania. Widoczne włączone reflektory FPP-7 zamontowane w opływowej osłonie przed kabiną załogi. Wszystkie śmigłowce Mi-14PS posiadały wypukłe okna boczne.
- 365 Mi-14PS nr 75137, Gdynia, 28.11.1993 r. Na kadłubie widoczne ślady po zamalowanym godle i napisie SEARCH AND RESCUE, oraz pomarańczowym pasie fluorescencyjnym (schemat nr 1PS). W tle ORP „Piaś” - okręt projektu 570/I, którego zadaniem jest zabezpieczanie działań polskich okrętów podwodnych oraz dalekie holowanie.
- 366 Mi-14PS nr 75137, Darłowo, czerwiec 1995 r. Śmigłowiec po II remoncie głównym w WZL-1, zakończonym 03.03.1995 r. został pomalowany w schemacie nr 3PS. Celem było ujednolicenie malowania śmigłowców ratowniczych MW. Jako wzór posłużył kamuflaż na W-3RM Anakonda. Pierwotne malowanie to zaprojektowano z użyciem koloru pomarańczowego jako ciągłości z poprzednim malowaniem nr 2PS. W WZL-1 namalowano godło klucza ratowniczego według nowego wzoru dostarczonego przez kmrdr ppor. Z. Szawłowskiego. Podczas remontu golenie podwozia głównego i przedniego wraz z wnękami pomalowano na kolor biały, co stało się standardem na później malowanych śmigłowcach. Pas linii wodnej nie miał odstępu białego koloru pomiędzy pomarańczowym spodem kadłuba i drzwiach wejściowych z lewej strony maszyny był granatowy z żółtymi obwódkami, natomiast na spodzie kadłuba granatowy z białymi obwódkami. Napisy eksploatacyjne czarne. Termometry zewnętrzne w prawej przedniej szybie i bocznym trzecim oknie pozostawiono jasnoszaro-niebieskie. Polskie szachownice zmniejszono do wymiaru 50x50cm.
- 367 Mi-14PS nr A-1016, Jezioro Bukowo, lipiec 1995 r. Zwracają uwagę napełnione boczne pływaki przykadłubowe. Projekt malowania nr 3PS przewidywał, że skośny, szeroki, pomarańczowy pas na

Polish Wings

- kałdubie będzie miał boki równoległe do siebie, jednakże personelowi zakładów remontowych nie udało się osiągnąć tego wymogu.
- 368 Mi-14PS nr 75137, Darłowo, 20.10.1998 r. - w sierpniu 1996 r. zamontowano na śmigłowcu reflektory WPF-3-600, a w październiku 1998 r. kolor pomarańczowy przemalowano na czerwony. Powiększono czarne pasy, a na bokach kadłuba namalowano żółty napis.
- 369 Styczeń 1996 r. - godło osobiste- kaczką „Dziobak” projektu i wykonania kpt. M. Kalinowskiego. Po raz wtóry znalazło się ono na tym egzemplarzu, tym razem na drzwiach wejściowych i dotrwało do końca jego rezerwu międzyremontowego.
- 370 Mi-14PS nr 75137 '5137'. 2. DL MW. Malowanie po II remoncie głównym. Darłowo, marzec 1997 r.
- 371 Mi-14PS nr 75137, Darłowo, 16.10.2002 r. - śmigłowiec po III remoncie głównym w WZL-1 zakończonym w dniu 11.10.2002 r. Maszynę pomalowano wg standardu nr 4PS. W porównaniu do malowania Mi-14PS nr A-1013 i A-1016 podniesiono nieco wyżej linię czerwonego koloru spodu kadłuba, dzięki czemu niebieski poziomy pas został namalowany wyżej. Pod oknami pilotów namalowano godło klucza ratowniczego, zapominano jednak o napisie użytkownika Marynarka Wojenna RP/ Polish Navy oraz o pomalowaniu końcówek stateczników poziomych na kolor czerwony.
- 372-373 Mi-14PS nr 75137, Darłowo, 25.11.2003 r. W trakcie pierwszych prac okresowych po III remoncie głównym na drzwiach wejściowych umieszczono godło osobiste- ponownie była to kaczką „Dziobak”. Dla lepszej widzialności wpisano ją w czerwonej elipsie. Podczas tych prac po obu stronach kadłuba namalowano żółty napis użytkownika oraz większe czarne pasy po obu stronach kadłuba.
- 374 Mi-14PS nr 75137, Darłowo, 20.01.2004 r. - holowanie na CPPS samochodem STAR 266. W trakcie III remontu głównego śmigłowca zmodyfikowano instalując nowe środki łączności: radiostację RS-6113-2 wraz z antenami na belce ogonowej, odbiornik GPS Garmin 155XL z anteną w powiększonej osłonie kolektora prądowego, radiostację krótkofalową Karat M-24 zastąpiono KHF-950 przy zachowaniu tych samych anten linkowych. Zabudowano radiotelefon Sailor RT 4822 z charakterystycznymi prętowymi antenami nad kabiną załogi. Zmieniono system IFF demontując urządzenie Parol, w jego miejsce zabudowując SC-10D2. U użytkownika zamontowano drugi odbiornik GPS typu Kodex 911 z anteną na belce ogonowej.
- 375 Mi-14PS nr 75137, Darłowo, 30.07.2007 r. Pod powiększoną osłoną kolektora prądowego w osi wirnika nośnego, zabudowano antenę GPS Garmin 155XL. Pod belką ogonową w małej osłonie zabudowany jest reflektor FPP-7, oświetlający tylną półsferę, ważny podczas podejmowania rozbitków oraz otwierania luku do holowania tratw i łodzi ratunkowych.
- 376 Mi-14PS nr 75137, Mielno, 17.02.2008 r. W wodzie znajduje się ratownik z „rozbitkiem”, natomiast technik pokładowy oczekuje na znak ratownika, aby uruchomić dźwиг ŁPG-300. Pod przednią częścią pływaków przykadłubowych można zauważyć włączone reflektory FPP-7, które ten egzemplarz posiadał jako jedyny spośród wszystkich polskich Mi-14PS.
- 377 Mi-14PS nr 75137 '5137'. 29. el MW. Malowanie po III remoncie głównym. Darłowo, wrzesień 2008 r.
- 378 Kabina pilotów Mi-14PŁ nr A-1003 po przeprowadzeniu częściowej modernizacji. Do tego standardu doprowadzono śmigłowca nr A-1001, A-1002, A-1003, A-1005.
- 379+380 Tablice przyrządów pilotów (z lewej dowódcy załogi) na śmigłowcu Mi-14PŁ nr A-1011 po przeprowadzeniu pełnej modernizacji. Do takiego standardu doprowadzono śmigłowca Mi-14PŁ nr A-1007, A-1008, A-1010, A-1011.
- 381 Pulpit środkowy śmigłowca Mi-14PŁ nr A-1011. Do takiego standardu doprowadzono śmigłowca Mi-14PŁ nr A-1007, A-1008, A-1010, A-1011. Śmigłowiec Mi-14PŁ nr A-1008 posiada zamontowany dodatkowo pulpit radiostacji RT 1718/ARC 232 Starblazer w dolnej, lewej części dodatkowego panelu konsoli środkowej. Śmigłowiec nr A-1007 nie posiadał zabudowanego monitora zobrazowania sytuacji taktycznej systemu Łeba.
- 382+383 Kabina pilotów Mi-14PŁ nr A-1008 po przeprowadzeniu pełnej modernizacji. Uwagę zwraca zamontowany dodatkowy panel na konsoli środkowej oraz monitor zobrazowania sytuacji taktycznej systemu Łeba.
- 384+385 Kabina pilotów zmodernizowanego śmigłowca Mi-14PŁ/R nr A-1012. Zmieniono rozmieszczenie niektórych przyrządów pokładowych, sposób mocowania sztucznych horyzontów, powiększono panel środkowy, a ponad nim zamontowano blok wskaźnika stacji radiolokacyjnej BURAN-A. Do takiego standardu doprowadzono również kabinę śmigłowca Mi-14PŁ/R nr A-1009.
- 386 Widok z kabiny ładunkowej na kabinę pilotów w śmigłowcu Mi-14PS nr A-1016.
- 387 Kabina pilotów śmigłowca Mi-14PS nr A-1013. Rozmieszczenie przyrządów pokładowych i urządzeń było na wszystkich Mi-14PS identyczne.
- 388 Zbliżenie na część środkową kabiny Mi-14PS nr A-1013. Uwagę zwraca wskaźnik stacji radiolokacyjnej I-2ME, odbiornik GPS Kodex 911, a ponad nim radiotelefon RT-4822 Sailor.
- 389 Kabina nawigatora Mi-14PŁ nr A-1002 z zabudowanym fotelem nawigatora. Na monitorze sonaru OKA-2M/Z znajduje się zdejmowana osłona chroniąca monitor przed uszkodzeniem.
- 390 Kabina nawigatora Mi-14PŁ nr A-1011 po przeprowadzeniu pełnej modernizacji. Po lewej stronie śmigłowca zabudowano zmodernizowany sonar OKA-2M, pośrodku Krab/ Mniszka, a po prawej stronie, na obrotowym ramieniu monitor z klawiaturą systemu Łeba. Do takiego standardu zmodernizowano dwa śmigłowce Mi-14PŁ- nr A-1010 i A-1011.
- 391 Kabina nawigatora Mi-14PŁ nr A-1008 po przeprowadzeniu pełnej modernizacji. Po prawej stronie, uwagę zwraca powiększona półka na urządzenia elektroniczne.
- 392 Kabina nawigatora Mi-14PŁ nr A-1002 od strony przedziału ładunkowego. Fotel nawigatora zdemontowany celem ułatwienia dostępu do urządzeń podczas wykonywania prac okresowych.
- 393 Kabina nawigatora Mi-14PŁ nr A-1002 ze zdejmowanym fotelem nawigatora. Śmigłowce I serii produkcyjnej o numerach A-1001, A-1002, A-1003, A-1005 przeszły podczas III remontu głównego częściową modernizację, a kabina nawigatora została doprowadzona do standardu jak na zdjęciu. Po lewej stronie znajduje się zmodernizowany sonar OKA-2M/Z, klasyczny wskaźnik stacji radiolokacyjnej I-2ME, po prawej stronie zabudowano pulpit radiostacji RS-6113-2 oraz hydrotelefon HTL-10.
- 394 Przedział ładunkowy śmigłowca Mi-14PŁ nr A-1008, widok od przodu. Wyposażenie kabiny ładunkowej jest identyczne w każdym śmigłowcu wersji PŁ. Pojemnik na tratwę ratunkową typowy dla II serii produkcyjnej.
- 395 Przedział ładunkowy śmigłowca Mi-14PŁ nr A-1002, widok od tyłu. Przedział transportowy w tej sekcji różni się tylko pojemnikiem na tratwę ratunkową. Po prawej stronie przedziału widoczny jest żółty dodatkowy zbiornik paliwa oraz wciągarka z sonaru OKA-2M/Z.
- 396+397 Wnętrze kabiny ładunkowej śmigłowca Mi-14PŁ/R nr A-1012- widok od przodu [396] i od tyłu [397].
- 398+399 Wnętrze kabiny ładunkowej śmigłowca Mi-14PS nr A-1013 w wariantcie poszukiwawczo- ratowniczym- widok od przodu [398] i tyłu [399]. Po lewej stronie widoczne zamontowane nosze wraz z niezbędnym wyposażeniem, po prawej tratwy ratunkowe typu Mewa-6. Z przodu kadłuba widoczny kosz ratowniczy.
- 400+401 Wnętrze kabiny ładunkowej śmigłowca Mi-14PS nr A-1013 w wariantcie pasażerskim- widok od przodu [400] i od tyłu [401]. Z lewej strony widoczny jest dźwиг ŁPG-300.
- 402 Otwarty luk do holowania tratw i łodzi śmigłowca Mi-14PS nr A-1013. Na specjalnych uchwytach montuje się w miarę potrzeby urządzenie holownicze. Ponadto luk ten służy do zrzutu przewożonych przez śmigłowca tratw ratowniczych
- 403 Wnętrze tylnej części kadłuba Mi-14PS nr 75137- luk z podnoszoną do góry osłoną. Ponad nim otwarty luk na tratwę ratowniczą.
- 404+405 Wnętrze komory bombowej Mi-14PŁ- widok od tyłu. [404] oraz komory ładunkowej Mi-14PS- widok od tyłu [405].
- 406 Łopaty wirnika nośnego (każda składa się z 21 sekcji). Pierwsza wersja łopat stosowanych na Mi-14 posiadała światła obrysowe w miejscu barwienia ich końcówek. Każdą z nich barwi się innym kolorem przed torowaniem w celu odbicia danego koloru po dotknięciu rolką papieru zamocowanego na tyłce. Daje to personelowi technicznemu wyobrażenie o rozrzucie każdej łopaty.
- 407+408 [407]: I seria- dźwиг ŁPG-150 z mechanizmem wewnątrz kadłuba- Mi-14PŁ I serii produkcyjnej od A-1001 do A-1006. [408] II seria- dźwиг ŁPG-150 z mechanizmem na zewnątrz kadłuba- Mi-14PŁ II serii produkcyjnej od A-1007 do A-1012.
- 409 Osłony anten ramowych śmigłowców Mi-14PŁ I serii produkcyjnej- maszyny o numerach A-1001 do A-1006- od lewej antena ramowa odbiornika A-100 i antena ramowa radiokompasu ARK-9- w osłonie tego radiokompasu zatopiona jest również antena prosta. Widoczne różnice w kształcie osłon.
- 410 Osłony anten ramowych śmigłowców Mi-14PŁ II serii produkcyjnej- maszyny o numerach A-1007 do A-1012. Są to dwie identycznego kształtu osłony. Temu standardowi odpowiadają również śmigłowce Mi-14PS o numerach od A-1013 do A-1016, również dostarczony później 75137.
- 411 Osłona pojemnika mieszczącego tratwę ratunkową załogi- śmigłowca Mi-14PŁ II serii produkcyjnej- maszyny o numerach A-1007 do A-1012- lewa strona kadłuba.
- 412+413 Osłona pojemnika mieszczącego tratwę ratunkową załogi- lewa strona kadłuba [412]. Wnętrze pojemnika na tratwę ratunkową po zrzucie osłony [413]. Mi-14PŁ I serii produkcyjnej- maszyny o numerach A-1001 do A-1006.