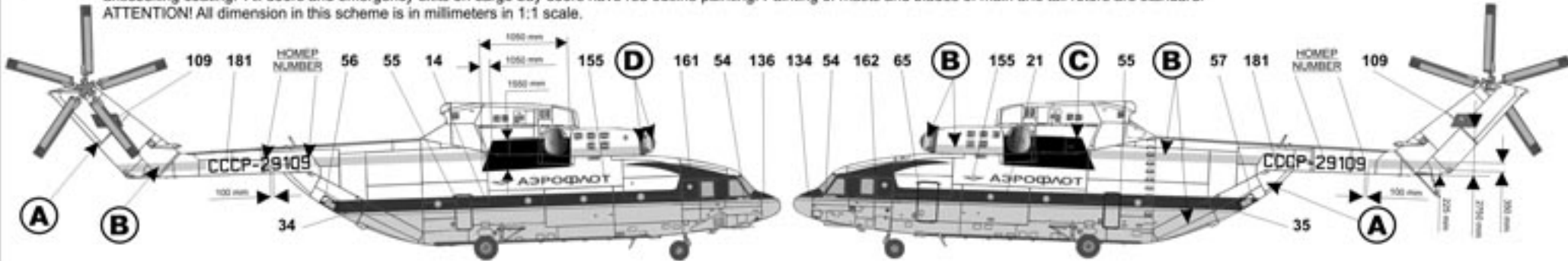


1 Ми-26Т, СССР-29109, принадлежащий ОКБ им М.Л. Миля, участник авиавыставки ILA-92, Берлин, июнь 1992-го года. Вертолет окрашен по типовой схеме, разработанной для Ми-26 в гражданской окраске (авиаконпания АЭРОФЛОТ). Вертолет целиком окрашен в полуматовый белый (Flat White) цвет, нижняя часть фюзеляжа и полоса на фюзеляже в зоне мотогондол и хвостовой балки - светлый серый (Flat Medium Grey) цвет. По всему периметру фюзеляжа параллельно строительной горизонтали вертолета нанесена синяя-белая полоса, в этот-же синий цвет окрашен переплет остекления пилотской кабины. Обечайки воздухозаборников двигателей и носовая часть ПЗУ - неокрашенный алюминий (Unpainted Aluminium), средняя часть ПЗУ - светло-серая (Flat Medium Grey), в этот-же цвет окрашены диски колес. На фюзеляже за выхлопными соплами двигателей накрашено черное (Flat Black) антинагарное покрытие. Вокруг дверей и аварийных выходов на створках грузового люка красные обводки. Стабилизатор и корпус редуктора РВ окрашены в светло-серый (Flat Medium Grey) цвет и сверху и снизу, законцовки стабилизатора ярко-оранжевые (Flat International Orange). Окраска втулок и лопастей НВ и РВ стандартная.

ВНИМАНИЕ! Все размеры данной схеме указаны в миллиметрах в масштабе 1:1 по отношению к реальному вертолету.

Mi-26T, СССР-29109, belonged to Mil bureau, was exhibited at ILA-92 airshow, Berlin, June 1992. Helicopter had standard for civil AEROFLOT air company painting - overall Flat White with Flat Medium Grey bottom part of fuselage (in same colour painted wheels disks and horizontal stripe on motor compartment and tailboom) with Dark Blue - White stripes over all fuselage perimeter (in same Dark Blue painted pilots canopy frames). Leading edges of air intakes and front part of dust protective device - Unpainted Aluminium, rear part of dust protective device - Flat Medium Grey. On fuselage sides behind exhausts painted Flat Black anticaking coating. All doors and emergency exits on cargo bay doors have red outline painting. Painting of masts and blades of main and tail rotors are standard.

ATTENTION! All dimension in this scheme is in millimeters in 1:1 scale.

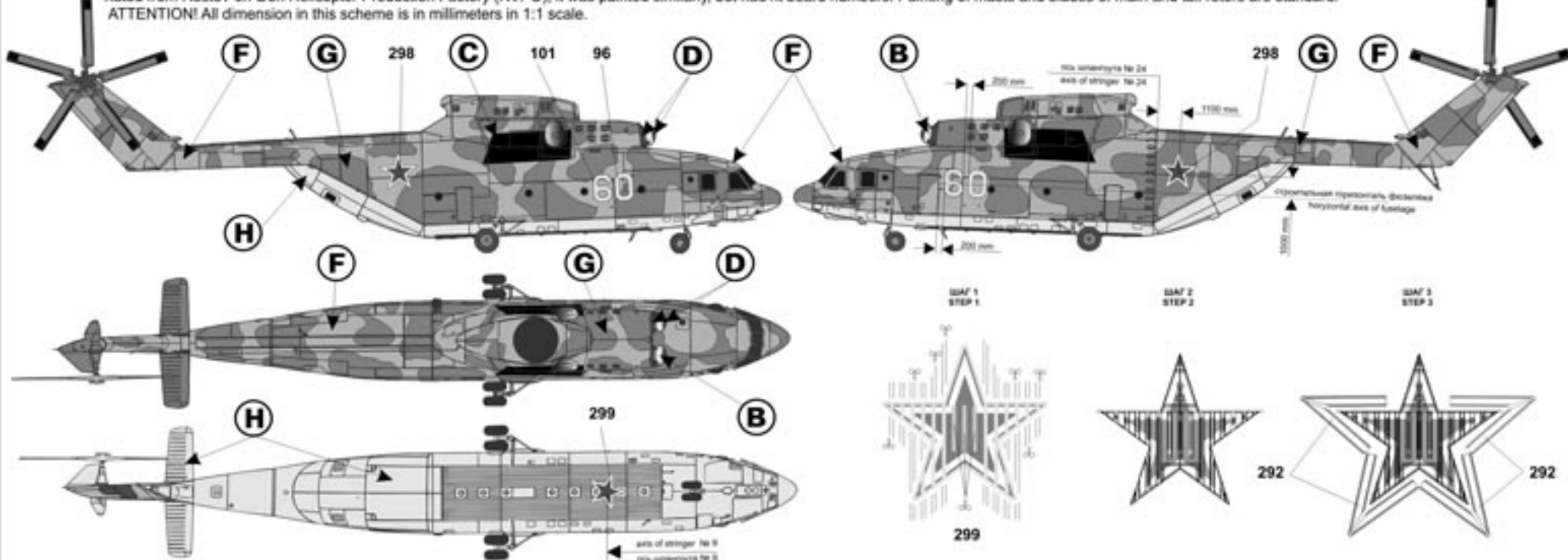


2 Ми-26, из состава 276-го ОБВП (Отдельного Боевого Вертолетного Полка), аэродром Боровуха-1, Новополоцк, Белорусская ССР, июнь 1986 года. 26-го апреля 1986 года на Чернобыльской АЭС произошел тепловой взрыв ядерного реактора. Для ликвидации последствий аварии была составлена отдельная авиационная группа (ОАГ), в которую помимо других вертолетов вошли Ми-26 из состава 276-го ОБВП, которые действовали с аэродрома базирования Боровуха-1 и применялись для сброса в зону горящего реактора поглощающих материалов и последующего распыления аэрозолей, склеивающих радиоактивную пыль. После выполнения полета Ми-26 из состава 276-го ОБВП приземлились на полевой аэродром Малеyki-2 (недалеко от аэродрома базирования) для дезактивации. Практически все вертолеты Ми-26 после 100 - 110 часов полетов в зоне ликвидации аварии накопили дозу облучения более 2.5 Рентген и были оставлены на специальной площадке хранения недалеко от ЧАЭС. Вертолет окрашен по типовой для Ми-26 Армейской Авиации СССР схеме - целиком в светлый серо-зеленый "табачный" (Flat Pale Grey/Green) с камуфляжными пятнами темного серо-зеленого (Flat Grey/Green) цвета, нижние поверхности фюзеляжа, стойки шасси и диски колес - светло-голубые (Flat Light Blue/Grey). Обечайки воздухозаборников двигателей и носовая часть ПЗУ - неокрашенный алюминий (Unpainted Aluminium), средняя часть ПЗУ - светло-серая (Flat Medium Grey). На фюзеляже за выхлопными соплами двигателей накрашено черное (Flat Black) антинагарное покрытие, аналогично (1). Так-же в ходе ликвидации аварии на ЧАЭС использовались несколько Ми-26, переданных в состав ОАГ непосредственно с Ростовского Вертолетного Производственного Объединения (РВПО), они применялись для монтажа перекрытий возводимого над аварийным реактором "саркофага". Эти вертолеты были окрашены аналогично данному, но не несли никаких бортовых номеров. Окраска втулок и лопастей НВ и РВ стандартная.

ВНИМАНИЕ! Все размеры данной схеме указаны в миллиметрах в масштабе 1:1 по отношению к реальному вертолету.

Mi-26, belonged to 276-th SHR (Separate Army Aviation Helicopter Regiment), Borovukha-1 airfield, Novopolotsk, Belorussian Soviet Socialist Republic, June 1986. 26 April 1986 one of reactors on Chernobyl nuclear powerplant was damaged during thermal explosive. For neutralization radioactive aerosoles exhausting was founded Separate Helicopter Group, including few Mi-26's from 276-th SHR, which used from homebase Borovukha-1 for bombing damaged reactor by plumbum shot and later for spraying glued aerosols, which fixed radioactive dust on the ground. After flight missions Mi-26's was landing on temporary airfield Maleyki-2 (not far from Borovukha-1) for deactivation. After 100 - 110 flight hours all helicopter had radiative dozen about 2.5 Rentsgens and after that it was leaved on special airfield near Prypyat (Ukraine). Helicopter painted by typical USSR Army Aviator Mi-26 scheme - overall Flat Pale Grey/Green with Flat Grey/Green camouflage pattern, bottom surfaces including wheels gears and wheels disks - Flat Light Blue/Grey. Leading edges of air intakes and front part of dust protective device - Unpainted Aluminium, rear part of dust protective device - Flat Medium Grey. On fuselage sides behind exhausts painted Flat Black anticaking coating, similar as on (1). In 1986 for mounting damaged reactor protective cover used few Mi-26's, which was donated from Rostov-on-Don Helicopter Production Factory (RVPO), it was painted similarly, but had'nt board numbers. Painting of masts and blades of main and tail rotors are standard.

ATTENTION! All dimension in this scheme is in millimeters in 1:1 scale.



Опознавательный знак на днище вертолета наносится поверх ребер жесткости, для этого используйте элемент декали 299 и следующую последовательность действий:

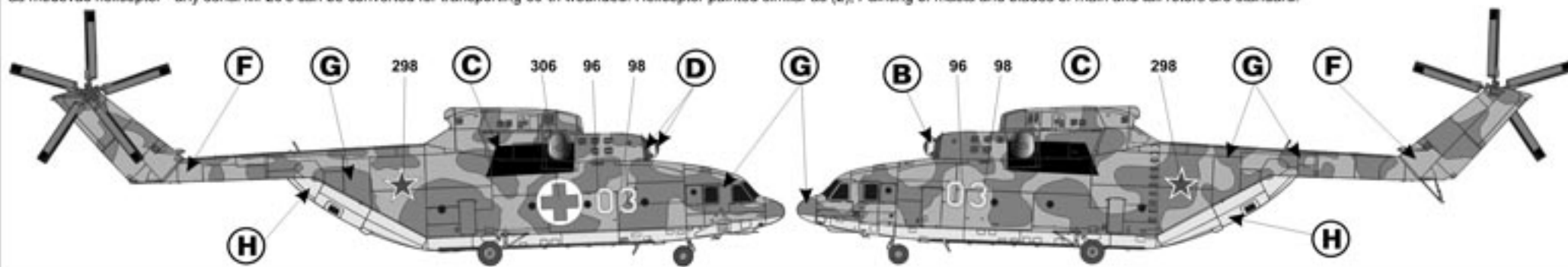
- ШАГ 1:**
- вырежьте элемент 299 с листа декали с некоторым запасом гумированной бумаги (сохранив линии, отпечатанные на самой бумаге вокруг элемента);
 - аккуратно острым ножом прорежьте лаковый слой по всем линиям указанным на схеме и вырежьте лаковый слой декали на трех прямоугольных элементах в центральной части опознавательного знака;
- ШАГ 2:**
- переведите декаль на днище модели так, чтобы центральная часть ОЗ легла по трем коротким ребрам жесткости, а остальные легли в промежутки между другими ребрами образуя правильную пятиконечную звезду
 - дождитесь полного высыхания переведенной декали, в случае необходимости "приварите" ее используя специальные жидкости;
 - покройте тонким слоем лака (желательно не растворяющим саму декаль, на основе уайт-спирита, акрила или водорастворимым) часть днища модели с переведенной декалью и дайте высохнуть;
- ШАГ 3:**
- тонкой кистью дорисуйте недостающие элементы ОЗ на ребрах жесткости, используя красную и белую краску (для получения тонких белых и красных обводок лучей ОЗ можно использовать элементы декали 292);
 - покройте тонким слоем лака (желательно не растворяющим саму декаль, на основе уайт-спирита, акрила или водорастворимым) часть днища модели с получившимся ОЗ и дайте высохнуть.

National USSR/ Russia insignia (element 299 this decal sheet) on bottom surface of fuselage are placed atop of ribs, for making red star please do next steps:

- STEP 1:**
- cut off element 299 from decal sheet with a little offset with a part of decal paper with printed guidelines over red star;
 - used model knife cut laquer layer of element 299 by all guidelines as shown on scheme, including three inner laquer rectangle zone in middle of element 299;
- STEP 2:**
- placed decal on bottom part of model, used putting three rectangle non laquer zone (see STEP 1) on three short ribs, all other part of insignia placed between ribs for maked symmetric five-angle red star;
 - after full drying of decals (if its need you can use MICRO SET and SOL liquid for fixed decals on model surface) covered part of model surface with placed decals thin layer of laquer (acrylic or water-base);
 - after full drying of laquer layer used thin brush and red and white enamel for painting missing elements of red star on ribs, for maked this white and red outlines you can used elements 292 this decal sheet;
 - covered part of fuselage with full placed red star thin layer of laquer (acrylic or water-base) and let it fully drying.

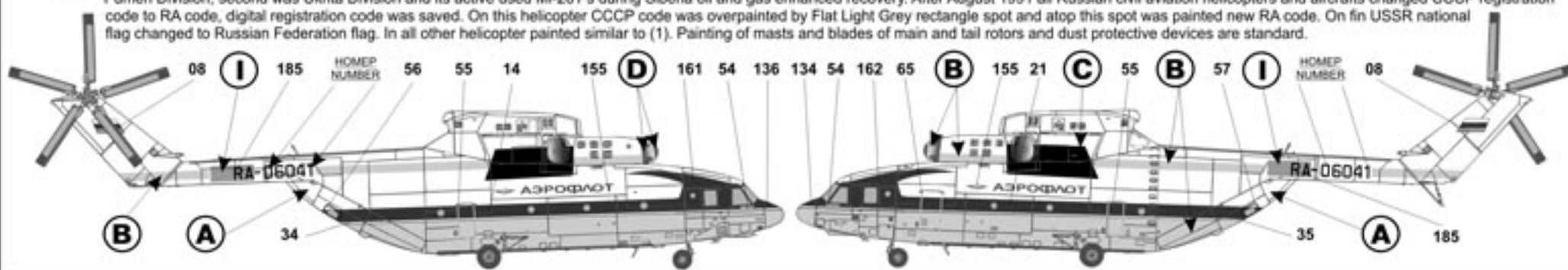
3 Ми-26, из состава 344-го ЦБП и ПЛС (Центра Боевой Подготовки и Переучивания Личного Состава), г. Торжок, начало 90-х. На правом борту расположен крупный красный крест на белом фоне - данный вертолет испытывался в варианте санитарной эвакуационной машины - в грузовой кабине размещаются носилки для перевозки 60-ти раненых. Переделка серийного Ми-26 в данную версию занимает не более 2-х часов, это возможно для любого серийного вертолета Ми-26. Вертолет окрашен аналогично (2), окраска ПЗУ, втулок и лопастей НВ и РВ стандартная.

Mi-26, belonged to 334-th Center of Combat Employment and Flight Personnel Retraining of USSR Army Aviation, Torzok, early 90-th. On star board of fuselage placed big red cross in white circle - its showed that helicopter tested as medevac helicopter - any serial Mi-26's can be converted for transporting 60-th wounded. Helicopter painted similar as (2). Painting of masts and blades of main and tail rotors are standard.



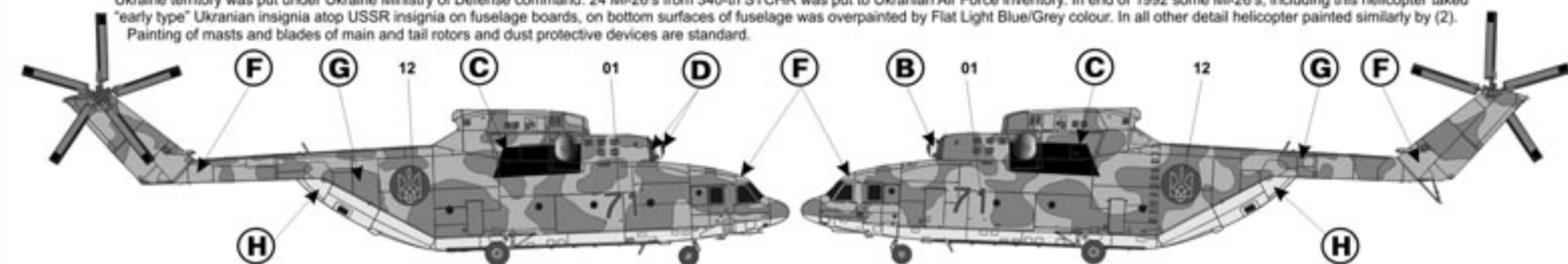
4 Ми-26Т, серийный номер 34001212431, из состава Ухтинского Авиаотряда ГА (Гражданской Авиации), г. Ухта, конец 1991-го года. Ухтинский отряд стал вторым (после Тюменского) который стал получать Ми-26Т и активно применять его при освоении Сибири. После распада СССР летательные аппараты ГА Российской Федерации получили код RA вместо СССР с сохранением прежних регистрационных номеров. На данном вертолете код СССР на хвостовой балке был закрасен прямоугольным пятном серо-голубого (Flat Light Grey) с нанесением поверх кода RA. На киле флаг СССР заменен на флаг Российской Федерации, в остальном вертолет окрашен аналогично (1). Окраска втулок и лопастей НВ и РВ и ПЗУ стандартная.

Mi-26T, serial number 34001212431, belonged to Ukhita Civil Aviation Division, Ukhita city, end 1991. Starting 1986 Mi-26T's was delivered to USSR Civil Aviation AEROFLOT company, first division, which starting used Mi-26T's was Tumen Division, second was Ukhita Division and its active used Mi-26T's during Siberia oil and gas enhanced recovery. After August 1991 all Russian civil aviation helicopters and aircrafts changed CCCP registration code to RA code, digital registration code was saved. On this helicopter CCCP code was overpainted by Flat Light Grey rectangle spot and atop this spot was painted new RA code. On fin USSR national flag changed to Russian Federation flag. In all other helicopter painted similar to (1). Painting of masts and blades of main and tail rotors and dust protective devices are standard.



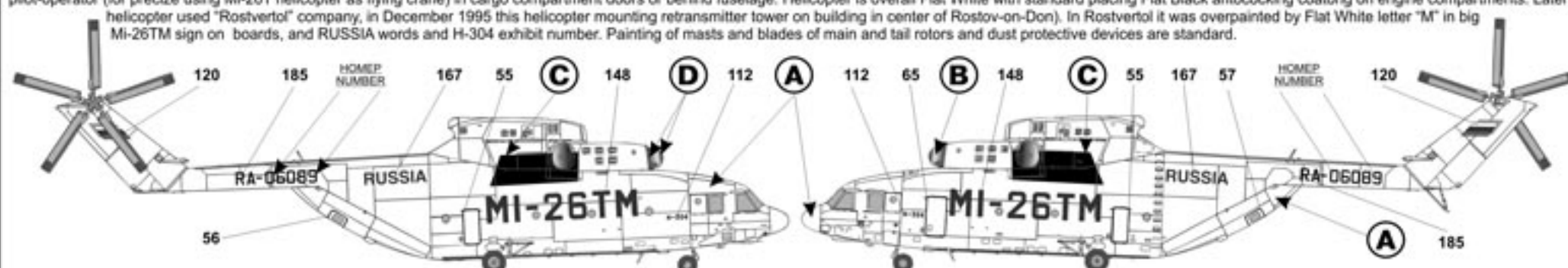
5 Ми-26, из состава 340-го ОТБВП (Отдельного Транспортно-Боевого Вертолетного Полка) ВВС Украины, аэродром Калинов, Украина, 1992-ой год. После развала СССР в августе 1991-го года все военные части, находившиеся на территории Украины перешли под юрисдикцию Министерства Обороны Украины, в том числе 24 Ми-26 из состава 340-го ОТБВП. К концу 1991-го года часть вертолетов, в том числе и данный Ми-26 получили ОЗ ВВС Украины так называемого "раннего образца" поверх ОЗ СССР на бортах фюзеляжа, при этом ОЗ на нижней поверхности фюзеляжа были закрасены светло-голубой краской под цвет нижней поверхности вертолета. Вертолет окрашен аналогично (2). Окраска втулок и лопастей НВ и РВ и ПЗУ стандартная.

Mi-26, belonged to 340-th STCHR (Separate Army Aviation Transport and Combat Helicopter Regiment) of Ukrainian Air Force, Kalinov airfield, 1992. After dissolution of USSR in August 1991 all military division, which placed on Ukraine territory was put under Ukraine Ministry of Defense command. 24 Mi-26's from 340-th STCHR was put to Ukrainian Air Force inventory. In end of 1992 some Mi-26's, including this helicopter took "early type" Ukrainian insignia atop USSR insignia on fuselage boards, on bottom surfaces of fuselage was overpainted by Flat Light Blue/Grey colour. In all other detail helicopter painted similarly by (2). Painting of masts and blades of main and tail rotors and dust protective devices are standard.



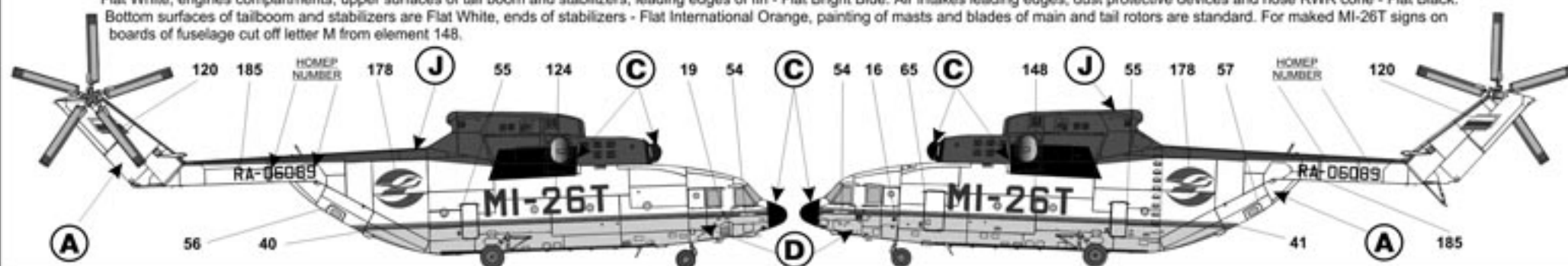
6 Ми-26ТМ, RA-06089, серийный номер 34001212499, принадлежащий ОАО "Роствертол", эконат авиасалона в Ле-Бурже, июнь 1993-го года. Ми-26ТМ - версия Ми-26Т с возможностью установки дополнительных кабин пилота-оператора при использовании вертолета в качестве летающего крана на месте створок грузопюка либо под днищем вертолета. Развития данная модификация не получила, далее вертолет использовался ОАО "Роствертол" как простой Ми-26Т (бухта М в круглой надписи на бортах была закрасена, так же как надпись RUSSIA и выставочный номер Н-304), в частности в декабре 1995-го года этим вертолетом была установлена антенна ретранслятора на здание телеграфа в центра Ростова-на-Дону. Вертолет целиком окрашен в полуматовый белый (Flat White) цвет со стандартными противонагарными покрытиями за выхлопами двигателей. Окраска втулок и лопастей НВ и РВ и ПЗУ стандартная.

Mi-26TM, RA-06089, serial number 34001212499, belonged "Rostvertol" helicopter-build company, part of Russian exposition at Le-Bourget airshow, Paris, June 1993. Mi-26TM - Mi-26T modification with ability mounting additional pilot-operator (for precise using Mi-26T helicopter as flying crane) in cargo compartment doors or behind fuselage. Helicopter is overall Flat White with standard placing Flat Black anticocking coating on engine compartments. Later this helicopter used "Rostvertol" company, in December 1995 this helicopter mounting retransmitter tower on building in center of Rostov-on-Don. In Rostvertol it was overpainted by Flat White letter "M" in big Mi-26TM sign on boards, and RUSSIA words and H-304 exhibit number. Painting of masts and blades of main and tail rotors and dust protective devices are standard.



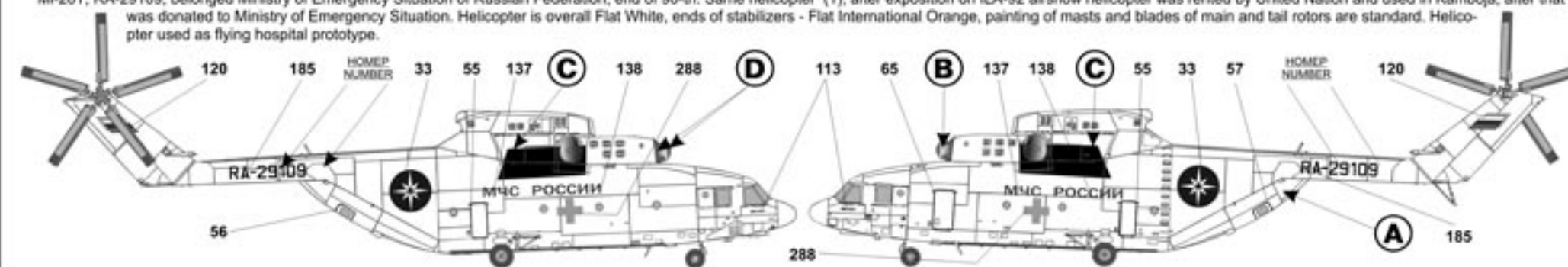
7 Ми-26Т, RA-06089, серийный номер 34001212499, тот-же, что и (6), принадлежащий ОАО "Роствертол", Ростов-на-Дону, конец 90-х. Для участия в различных выставках вертолет был перекрашен - фюзеляж оставлен белого (Flat White) цвета, мотогондолы, верхняя часть хвостовой балки, верхняя часть стабилизатора и передняя кромка киля - ярко-синие (Flat Bright Blue), нижняя часть фюзеляжа (включая стойки и диски колес), отделенная от белого красно-синей полосой - серебристый (Aluminium) цвет, Обечайки воздухозаборников, ПЗУ и носовой обтекатель РЛС - черные (Flat Black). Нижние поверхности хвостовой балки и стабилизатора - белые (Flat White). Законцовки стабилизатора ярко-оранжевые (Flat International Orange), аналогично (1), окраска втулок и лопастей НВ и РВ стандартная. Для получения надписи MI-26Т на бортах отрезали от элемента 148 букву М в конце.

Mi-26T, RA-06089, serial number 34001212499, belonged "Rostvertol" helicopter-build company, same helicopter as (6), Rostov-on-Don, end 1990-th. For potential exhibit on various airshows helicopter was repainted - overall Flat White, engines compartments, upper surfaces of tail boom and stabilizers, leading edges of fin - Flat Bright Blue. Air intakes leading edges, dust protective devices and nose RWIR cone - Flat Black. Bottom surfaces of tailboom and stabilizers are Flat White, ends of stabilizers - Flat International Orange, painting of masts and blades of main and tail rotors are standard. For maked MI-26T signs on boards of fuselage cut off letter M from element 148.



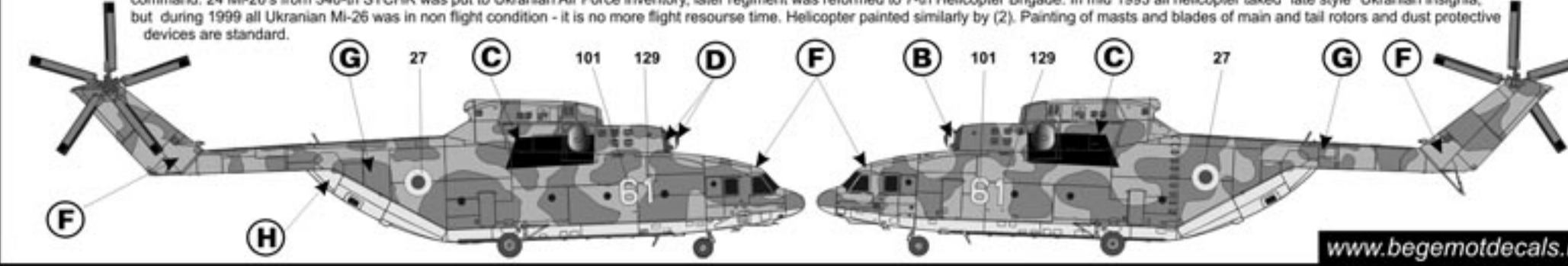
8 Ми-26Т, RA-29109, тот-же, что и (1), принадлежащий Министерству по Чрезвычайным Ситуациям Российской Федерации, конец 90-х. В середине 90-х, после экспонирования на авиасалоне в Берлине вертолет некоторое время использовался в миссии ООН в Камбодже, после чего передан МЧС РФ, при этом он использовался как прототип летающего госпиталя. Вертолет целиком окрашен в полуматовый белый цвет, на боках мотогондол стандартные черные противонагарные покрытия. Законцовки стабилизатора ярко-оранжевые (Flat International Orange), аналогично (1), окраска втулок и лопастей НВ и РВ и ПЗУ стандартная.

Mi-26T, RA-29109, belonged Ministry of Emergency Situation of Russian Federation, end of 90-th. Same helicopter (1), after exposition on ILA-92 airshow helicopter was rented by United Nation and used in Kamboja, after that it was donated to Ministry of Emergency Situation. Helicopter is overall Flat White, ends of stabilizers - Flat International Orange, painting of masts and blades of main and tail rotors are standard. Helicopter used as flying hospital prototype.



9 Ми-26, из состава 7-ой бригады Армейской Авиации Украины, аэродром Калинов, середина 90-х. После развала СССР в августе 1991-го года все военные части, находившиеся на территории Украины перешли под юрисдикцию Министерства Обороны Украины, в том числе в состав Армейской Авиации Украины вошли 24 вертолета Ми-26 из состава 340-го ОТБВП. В середине 90-х 340-ой ОТБВП был переформирован в 7-ю вертолетную бригаду авиации Украины, но к 1999-му году у всех украинских Ми-26 закончился мекремонтный ресурс и полеты Ми-26 были прекращены. К середине 1993-го года на Ми-26 были нанесены ОЗ Украины позднего типа. Вертолет окрашен аналогично (2). Окраска втулок и лопастей НВ и РВ и ПЗУ стандартная.

Mi-26, belonged to 7-th Helicopter Brigade of Ukrainian Air Force, Kalinov airfield, mid 90-th. After dissolution of USSR in August 1991 all military division, which placed on Ukraine territory was put under Ukraine Ministry of Defence command. 24 Mi-26's from 340-th STCHR was put to Ukrainian Air Force inventory, later regiment was reformed to 7-th Helicopter Brigade. In mid 1993 all helicopter took "late style" Ukrainian insignia, but during 1999 all Ukrainian Mi-26 was in non flight condition - it is no more flight resource time. Helicopter painted similarly by (2). Painting of masts and blades of main and tail rotors and dust protective devices are standard.

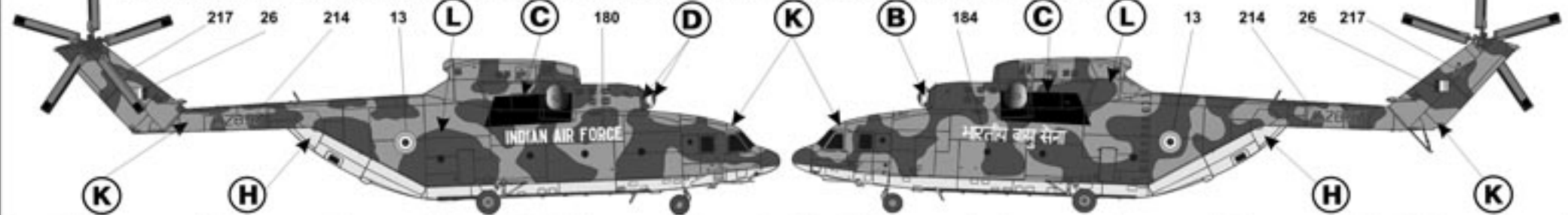


- 10** Ми-26, из состава 15-го Отдельного Вертолетного Отряда (ОВО) Авиационной службы ООН, Загреб, Хорватия, начало 1996-го года. С 29-го июля 1995-го года по 14-е февраля 1996 года два Ми-26 из состава 7-ой вертолетной бригады армейской авиации Украины были сданы внаем для использования в гражданской миссии ООН на территории бывшей Югославии. Вертолеты выполняли рейсы по перевозке беженцев и гуманитарных грузов, выполнено 462 полета. Вертолет окрашен целиком в полуматовый белый (Flat White) цвет. Окраска втулок и лопастей НВ и РВ и ПЗУ стандартная.



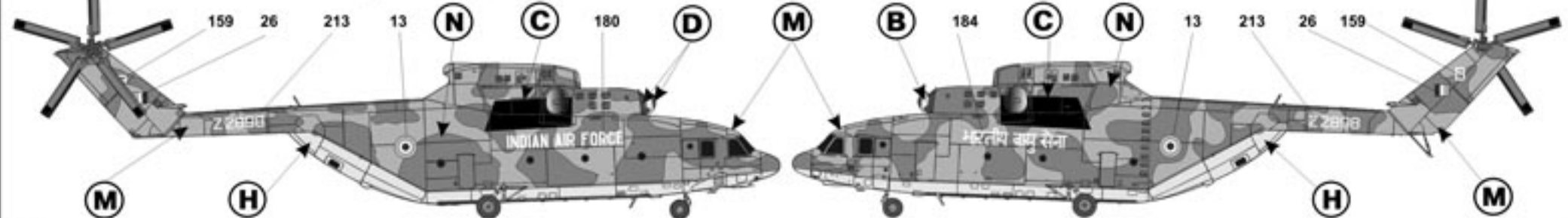
- 11** Ми-26, из состава 126-ой Вертолетной Эскадрильи "Featherweights" ВВС Индии, середина 90-х, авиабаза Chandigarh. Данный вертолет был поставлен в Индию первым в мае 1986-го года и изначально имел окраску аналогично (12), но в ходе капремонта в Ростове-на-Дону (первые два индийских Ми-26 ушли на ремонт в июне 1991-го, были возвращены в Индию в августе 1993-го года) был перекрашен поверх первоначальной окраски - поверх серо-зеленого (Flat Light Grey/Green) нанесен песочный (Flat Sand) цвет, поверх темно-зеленого (Flat Dark Grey/Green) нанесен темно-коричневый (Flat Dark Brown) цвет с сохранением стандартного расположения камуфляжных пятен аналогично (2). Нижние поверхности фюзеляжа, стойки шасси и диски колес - светло-голубые (Flat Light Blue/Grey). Окраска втулок и лопастей НВ и РВ и ПЗУ стандартная.

Mi-26, belonged to 126-th "Featherweights" Helicopter Squadron of Indian AF, mid 90-th, Chandigarh airbase. In mid 1980-th India ordered six Mi-26's, first two (including this helicopter) was donated to 126-th HS in May 1986. Initially this helicopter had painting scheme similar to (12), later it was repainted during overhaul in Rostov-on-Don (first two helicopter due June 1991 - August 1993 was overhauled at Rostov-on-Don Helicopter Plant) - atop Flat Light Grey/Green was painted Flat Sand, atop Flat Dark Grey/Green was painted Flat Dark Brown spots, form and place of camouflage pattern is standard similar to (2). Bottom surfaces including wheels gears and wheels disks - Flat Light Blue/Grey, painting of masts and blades of main and tail rotors and dust protective devices are standard.



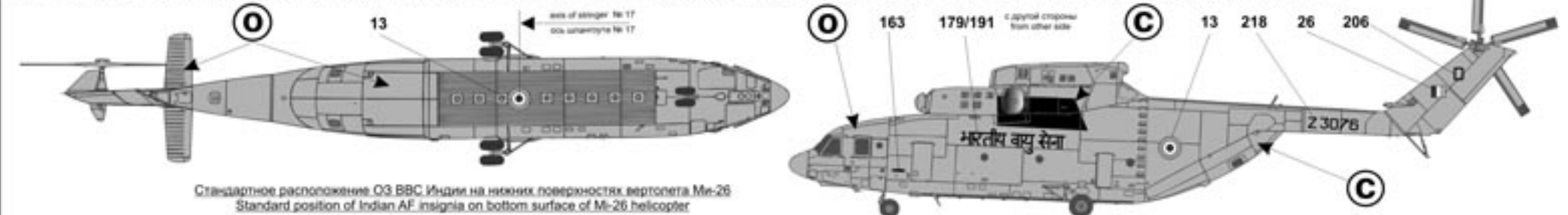
- 12** Ми-26, из состава 126-ой Вертолетной Эскадрильи "Featherweights" ВВС Индии, начало 90-х, авиабаза Chandigarh. В середине 80-х Индия заказала 6 вертолетов Ми-26, первые два ((11) и (12)) были доставлены в мае 1986-го года морским путем в Индию. При поставке вертолет имел стандартную окраску, аналогичную окраске Ми-26 Армейской Авиации СССР, но цвета отличались от (2), (цвета были идентичны выпускавшимся в это-же время в Ростове-на-Дону для индийских ВВС вертолетам Ми-35) - целиком в светлый серо-зеленый (Flat Light Grey/Green) с камуфляжными пятнами серо-зеленого (Flat Dark Grey/Green) цвета, нижние поверхности фюзеляжа, стойки шасси и диски колес - светло-голубые (Flat Light Blue/Grey). Окраска втулок и лопастей НВ и РВ и ПЗУ стандартная.

Mi-26, belonged to 126-th "Featherweights" Helicopter Squadron of Indian AF, early 90-th, Chandigarh airbase. This helicopter was second, which was assigned to Indian AF (two Mi-26's - (11) and (12) was delivered to India by sea way in May 1986). Helicopter painted by typical USSR Army Aviation Mi-26 scheme, but colours of camouflage is similar to produced in same time at Rostov-on-Don Helicopter Plant Mi-35's helicopters for Indian AF - overall Flat Light Grey/Green with Flat Dark Grey/Green camouflage pattern, bottom surfaces including wheels gears and wheels disks - Flat Light Blue/Grey. Painting of masts and blades of main and tail rotors and dust protective devices are standard.



- 13** Ми-26, из состава 126-ой Вертолетной Эскадрильи "Featherweights" ВВС Индии, авиабаза Chandigarh, конец 2000-х. Данный вертолет стал четвертым Ми-26, поставленным в Индию (Z-3075 C и Z-3076 D были доставлены в феврале 1989-го года). Из-за возросшей цены поставка еще 2-х Ми-26 была отменена и Индия ограничилась 4-я Ми-26. С начала 90-х все Ми-26 ВВС Индии по мере выработки ресурса, проходили капитальный ремонт, который был проводился ОАО "Роствертол". Данный вертолет возвращен после ремонта в октябре 1996-го года, но в августе 1997-го на стоянке опрокинулся на хвостовую балку, был снова отправлен в Ростов-на-Дону и восстановлен к концу 2002-го года, одновременно доработан в вариант летающего госпиталя. К началу 2000-х все Ми-26 из состава ВВС Индии получили новую окраску - целиком в средне-серый (Flat Medium Grey). Окраска втулок и лопастей НВ и РВ стандартная.

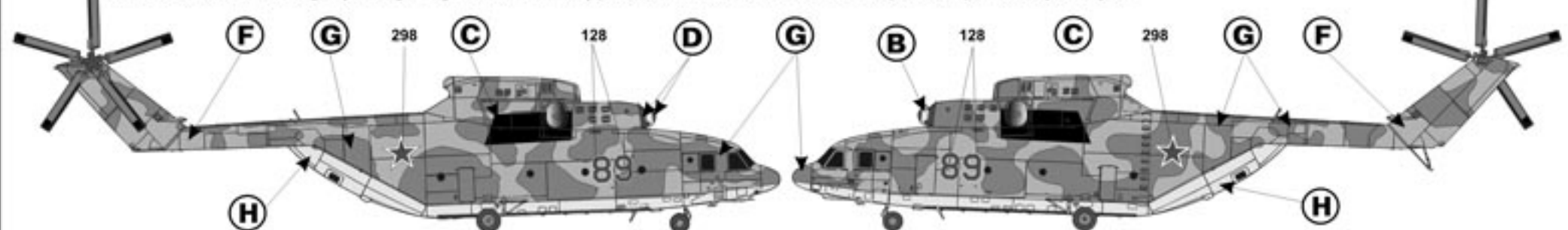
Mi-26, belonged to 126-th "Featherweights" Helicopter Squadron of Indian AF, end 2000-th, Chandigarh airbase. This helicopter was fourth Mi-26's, which was assigned to 126-th HS (Z-3075 C and Z-3076 D was delivered in February 1989). Due to low utilisation, the plan to procure two more helicopters was dropped. Indian AF operated four Mi-26's. Starting early 90-th Indian Mi-26's was overhauled at Rostov-on-Don Helicopter Plant, this helicopter came up for overhaul in October 1996, but suffered some damage after one of the undercarriage struts failed in August 1997 and subsequently overhauled by the manufacturer in January 2003 with reworking in flying hospital. Due early 200-th all Indian AF was repainted - overall (including dust protective devices) Flat Medium Grey with standard painting of masts and blades of main and tail rotors.



Стандартное расположение ОЗ ВВС Индии на нижних поверхностях вертолета Ми-26
Standard position of Indian AF insignia on bottom surface of Mi-26 helicopter

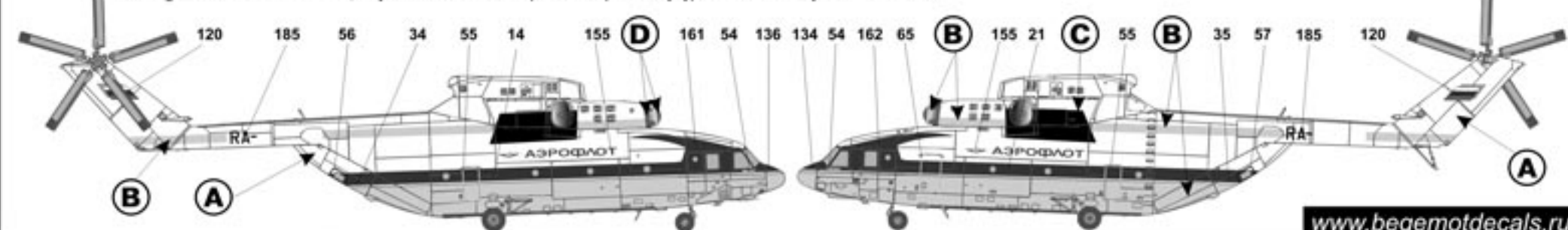
- 14** Ми-26, из состава 325-го ОТБВП (Отдельного Транспортно-Боевого Вертолетного Полка) из состава Объединенной Группировки Войск в Чеченской Республике, аэродром Ханкала, лето 1995-го года. В 1992-м году 325-ый ОТБВП был выведен из Целуидзе (Грузия) на аэродром Егорлыкская (Ростовская область) и в 1994-м году принял активное участие в ходе "первой Чеченской компании", в состав ОГВ вошли 5 вертолетов Ми-26 (бортовые номера 86 - 90). Вертолет окрашен аналогично (2), окраска ПЗУ, втулок и лопастей НВ и РВ стандартная. В ходе "второй Чеченской компании" 19 августа 2002 года этот вертолет был сбит ракетой ПЗРК при заходе на посадку на аэродром Ханкала, несмотря на начавшийся пожар обих двигателей вертолет совершил аварийную посадку, из 154 человек, находившихся на борту вертолета 118 погибли, вертолет полностью уничтожен в ходе возникшего пожара.

Mi-26, belonged to 325-th SHR (Separate Army Aviation Helicopter Regiment) Russian Federation Federal Forces in Chechnia, Khankala airbase, summer 1995. In 1992 325-th SHR was rebased from Celukidze AB (Georgia) to Egorlyksskaya airbase (Rostov-on-Don region) and starting late autumn 1994 five helicopter from 325-th SHR (BuNo's 86 - 90) was used in Chechnia during "first Chechen company". Helicopter painted similarly as (2). Painting of masts and blades of main and tail rotors and dust protective devices are standard. During "second Chechen company" 19.08.2002 this helicopter was shutting down by portable SAM missile over Khankala airbase, it was fire on board after emergency landing, killing 118 from 152 military personell, which was on board of this helicopter. Helicopter was fully destroyed.

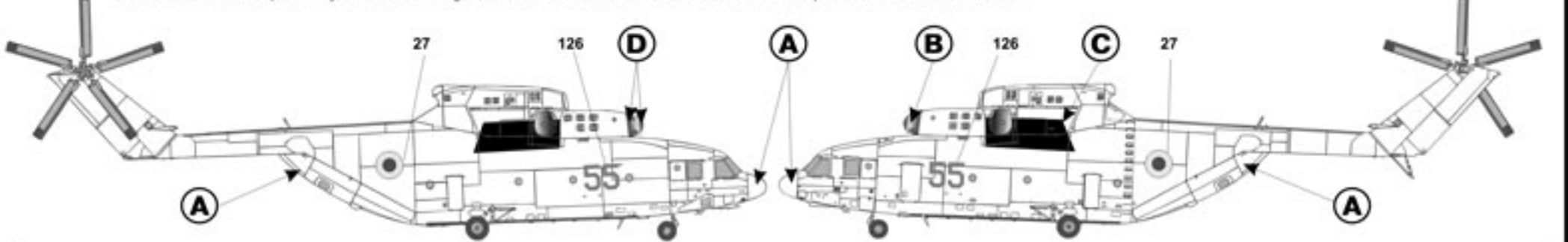


- 15** Ми-26Т из состава 535-го Отдельного Смешанного Транспортного Авиационного Полка (ОСТАП) авиации Внутренних Войск МВД Российской Федерации, аэродром Грозный-Северный, осень 1995-го года. Несколько Ми-26Т в окраске АЭРОФЛОТ без гражданских регистрационных номеров, не выкупленные у завода "Роствертол" в начале 90-х, были переданы в состав 535-го ОСТАП и использовались в ходе "первой Чеченской компании" в таком окрасе. Вертолет окрашен аналогично (1), но регистрационный бортовой номер на хвостовой балке отсутствует. Позже вертолеты были перекрашены по стандартной схеме, аналогично (2).

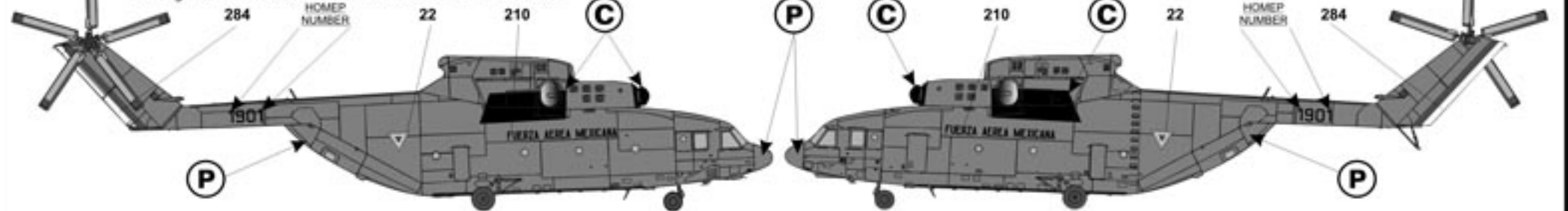
Mi-26, belonged to 535-th SMTAR (Separate Mixed Transport Aviation Regiment) Military Corps Ministry of Internal Affairs Aviation, Grozny-Nord (Severnyi) airfield, autumn 1995. Several Mi-26T in civil aviation company AEROFLOT, which was not donated to this company in early 90-th, was assigned to 535-th SMTAR and in this painting used during "first Chechen company". Helicopter painted similarly to (1), but it is not any digit in civil registration code on tailboom, only RA-. Later this helicopter was repainted by typical Russian Army Aviation scheme.



- 16** Ми-26 из состава 7-ой бригады Армейской Авиации Украины, аэродром Калинов, 2008 год. Вертолет целиком окрашен в белый полуматовый (Flat White) цвет, вероятно вертолет предполагался к сдаче в интересах ООН, аналогично (10), но этого не произошло. Окраска втулок и лопастей НВ и РВ и ПЗУ стандартная. Вертолеты Ми-26 7-ой бригады АА Украины в настоящее время не эксплуатируются.

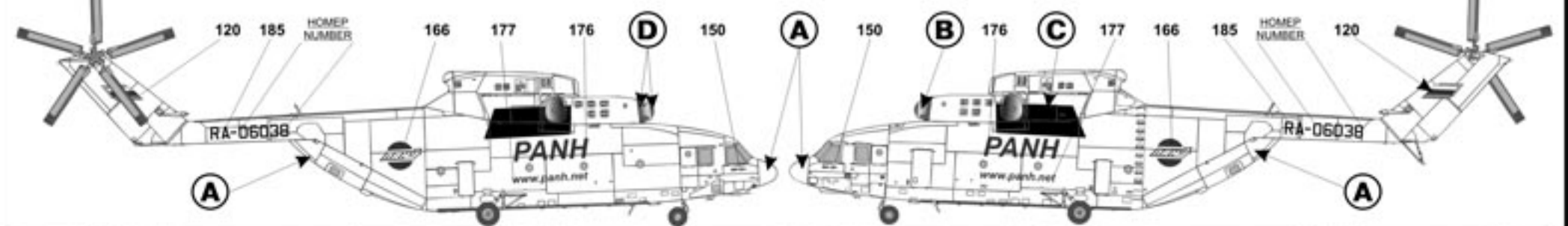


- 17** Ми-26 из состава 303-ей Вертолетной Эскадрильи ВВС Мексики, авиабаза Santa-Lucia, 2000-ый год. В конце 90-х Мексика приобрела два вертолета Ми-26, которые были поставлены заказчику в начале 2000 года и вошли в состав 303-ей ВЭ ВВС Мексики. 18 декабря 2001-го года данный вертолет разбился к югу от Ciudad Juarez, Chihuahua, Мексика рассматривала возможность приобретения одного Ми-26 взамен разбившегося, но позже отказалась. Вертолет целиком окрашен в темно-зеленый (Flat Dark Green) цвет, ПЗУ и обечайки воздухозаборников окрашены с полуматовый черный (Flat Black) цвет, окраска втулок и лопастей НВ и РВ стандартная. Изначально оба вертолета (1901 и 1902) несли на хвосте красно-белые полосы (элемент, предупреждающий о опасности вращающегося РВ), позже при перекраске на вертолете 1902 он не восстанавливался.



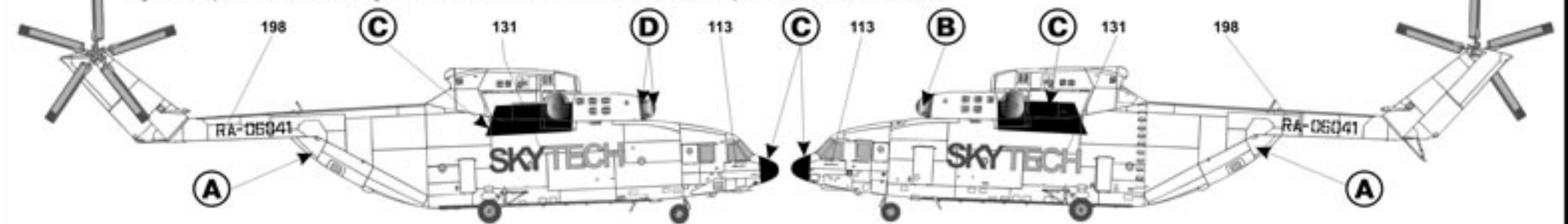
- 18** Ми-26Т, RA-06038, серийный номер 34001212428, принадлежащий ОАО "НПК ПАНХ" (Научно-Производственный Комплекс Применения Авиации в Народном Хозяйстве), Краснодарский край, начало 2000-х. ОАО "НПК ПАНХ" - бывший НИИ ПАНХ, является разработчиком методик применения вертолетов, в том числе и Ми-26 для гражданских нужд. На данном вертолете отработывались различные варианты дополнительных кабин оператора летящего крана Ми-26ТК и методика применения водосливных устройств ВСУ-15 и ВСУ-15А для тушения пожаров. С 6-го декабря 1999-го по 31 марта 2000-го года это вертолет работал в интересах Авиационной Гуманитарной Службы ООН (UNHAS) в Восточном Тиморе, этот же вертолет применялся при монтаже ЛЭП и вышек радиотрансляторов в Краснодарском крае и республиках Северного Кавказа. Вертолет целиком окрашен в полуматовый белый (Flat White) цвет со стандартными противонагарными покрытиями за выхлопами двигателей. Окраска втулок и лопастей НВ и РВ и ПЗУ стандартная.

Mi-26T, RA-06038, serial number 34001212428, belonged to "NPK PANH" (Science and Research Centre of Civil Aviation), Krasnodar, early 2000-th. NPK PANH made research in methods of civil aviation used, on this helicopter tested additional flying crane operators cabins and water-bombing devices VSU-15 and VSU-15A, also from 6.12.1999 to 31.03.2000 this helicopter rented to UNHAS (United Nations Humanitarian Aviation Service) and used in East Timor territory, also it used as flying crane for mounting high voltage power lines supports and radiotransmitters towers in Krasnodar region and North Caucasian republics. Helicopter is overall Flat White with standard anticocking coating on engines compartments sides. Painting of masts and blades of main and tail rotors and dust protective devices are standard.



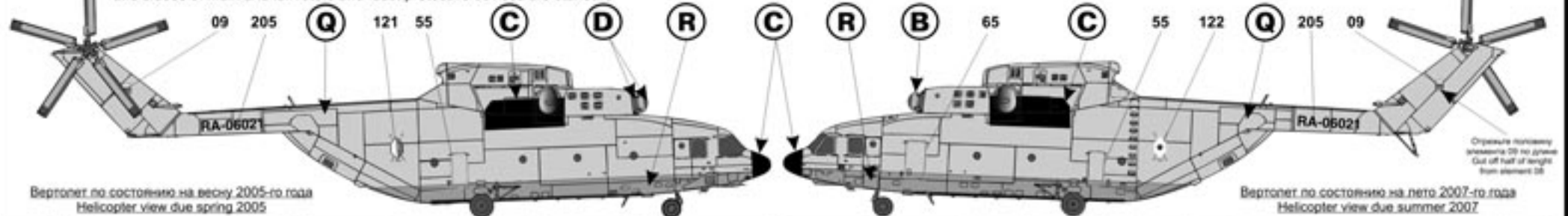
- 19** Ми-26Т, RA-06041, тот же вертолет что и (4), серийный номер 34001212431, взятый в лизинг компанией SKYTECH, Шарлеруа, Бельгия, 2005-ый год. Бельгийская авиакомпания SKYTECH взяла в лизинг в 1991-м году несколько Ми-26Т из состава Ухтинского авиаотряда. Вертолеты используются как в Западной Европе, так и в странах Африки в том числе и в интересах Авиационной Гуманитарной Службы ООН (UNHAS). Вертолет целиком окрашен в полуматовый белый (Flat White) цвет со стандартными противонагарными покрытиями за выхлопами двигателей. Окраска втулок и лопастей НВ и РВ и ПЗУ стандартная.

Mi-26T, RA-06041, serial number 34001212431, same helicopter as (4), belonged SKYTECH company, Sharlerua, Belgium, May 2001. In 1991 Belgian company SKYTECH leased several Mi-26T's from Ukhta division of AEROFLOT civil company, it was used in East Europe and Africa, also its was rented to UNHAS (United Nations Humanitarian Aviation Service). Helicopter is overall Flat White with standard anticocking coating on engines compartments sides. Painting of masts and blades of main and tail rotors and dust protective devices are standard.



- 20** Ми-26Т, RA-06021, серийный номер 34001212418, взятый в лизинг компанией SKYTECH, Шарлеруа, Бельгия, май 2005-го года и июнь 2007-го года. Несмотря на принадлежность вертолета SKYTECH и российские регистрационные номера вертолет несет опознавательные знаки Демократической Республики Конго, эта страна приобрела в середине 2000-х один Ми-26 на вторичном рынке. По контракту, заключенному со SKYTECH предусматривалась долгосрочная аренда Ми-26 RA-06021 в Конго. Вертолет был перекрашен - целиком в светло-серый (Flat Light Grey) цвет, нижние поверхности фюзеляжа - серый (Flat Medium Grey), носовой обтекатель РЛС и нестандартные по форме противонагарные покрытия за выхлопами двигателей черные (Flat Black). Но по какому-то причинам вертолет не был поставлен в Конго, оставаясь в Бельгии по крайней мере до конца 2007-го года. В 2005-м и 2007-м году вертолет несет различные ОЗ на боках фюзеляжа. Окраска втулок и лопастей НВ и РВ и ПЗУ стандартная.

Mi-26T, RA-06021, serial number 34001212418, leased SKYTECH company, Sharlerua, Belgium, May 2005 and June 2007-го. Helicopter belonged SKYTECH company and had russian registration code, but also it have Congolese insignia. Democratic Republic of Congo in mid 2000-th signed contract with SKYTECH for long time rented one Mi-26 helicopter (in this time Congo already had one Mi-26's, which was bought from "second hand"). Helicopter is repainted - overall Flat Light Grey with Flat Medium Grey bottom surfaces, nose RWR cone and non-standard formed anticocking surfaces on engine compartment lateral surfaces - Flat Black. But for unknown reason deal is not confirmed, helicopter is stayed in Belgium. It was exhibit at various airshows, in 2005 it had one style Congolese insignia, in 2007 - other looking Congolese insignia. Painting of masts and blades of main and tail rotors and dust protective devices are standard.



Вертолет по состоянию на весну 2005-го года
Helicopter view due spring 2005

Вертолет по состоянию на лето 2007-го года
Helicopter view due summer 2007

- 21** Ми-26, из состава 325-го ОТБВП (Отдельного Транспортно-Боевого Вертолетного Полка) из состава Объединенной Группировки Войск в Чеченской Республике, Каспийск, лето 2001-го года. В ходе "второй Чеченской компании" Ми-26 из 325-го ОТБВП активно использовались для снабжения Объединенной Группировки Войск, после завершения активной фазы боевых действий в основном для переброски грузов в интересах размещаемых в ЧР воинских формирований. Каспийск стал основной перевалочной базой грузов, доставляемых в Чечню. В августе 2008-го года Ми-26 из 325-го ОТБВП привлекались для переброски грузов с аэродрома Моздок группировке вооруженных сил Российской Федерации, участвующей в конфликте на территории Южной Осетии, при этом не залетая в воздушное пространство республики Южная Осетия, а разгружаясь на территории республики Северная Осетия. Вертолет окрашен аналогично (2), окраска ПЗУ, втулок и лопастей НВ и РВ стандартная.

Mi-26, belonged to 325-th SHR (Separate Army Aviation Helicopter Regiment) Russian Federation Federal Forces in Chechnia, Kaspysk airfield, Dagestan territory, summer 2001. During "second Chechen company" Mi-26's from 325-th SHR used for transportation military vehicles and crewman for Russian Federation Army divisions, which was rebased to Chechen Republic territory, Kaspysk (Dagestan territory) was main storage terminal in military equipment delivery to Chechnia. Helicopter painted similarly as (2). Painting of masts and blades of main and tail rotors and dust protective devices are standard. Due August 2008 Mi-26's from 325-th SHR used for delivery military equipment from Mozdok air base to Russian Army Forces, which used in Russian-Georgia conflict in South Osetia republic, helicopter landing in North Osetia republic territory, not flying over South Osetia.

