

Mikołaj MiG-23MF

W połowie lat siedemdziesiątych ub. stulecia zaczęto poszukiwać nowych samolotów myśliwskich dla Wojsk Obrony Powietrznej Kraju. Myśliwiec musiał spełniać kilka podstawowych kryteriów, takich jak osiągnięcie dużego pułapu lotu, dużej prędkości oraz mieć możliwość operowania i zwalczania celów powietrznych w każdych warunkach atmosferycznych. Możliwość wyboru było niewiele, dlatego więc skorzystano z radzieckiej propozycji dotyczącej zakupu przez stronę Polską samolotu MiG-23.

Pierwsze propozycje zakupu dotyczyły modelu MS jednak kłopoty w eksploatacji tych maszyn zniechęciły stronę Polską do tej wersji. Usunięcie sporej ilości wad konstrukcyjnych a także doposażenie samolotu w nowszą awionikę skłoniło władze Polskie do ponownego rozpatrzenia oferty, która tym razem została pozytywnie oceniona i zatwierdzona a wraz z nią zapadła decyzja o przeszkoleniu pierwszej partii pilotów na nowo wprowadzany typ.

Pierwszą z trzech planowanych do przebrojenia w MiG-23MF jednostek był 28. Pułk Lotnictwa Myśliwskiego stacjonujący w Słupsku - Rędzikowie. Zanim doszło do wytypowania grupy pilotów i inżynierów na szkolenie w ZSRR przedstawiciele 28. PLM korzystając z zaproszenia dowództwa sowieckiego 871. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego stacjonującego w Bagiczu mieli możliwość zapoznania się budową samolotu oraz z jego możliwościami pilotażowymi obserwując pokaz w locie przygotowany przez pilotów sowieckich. Polscy technicy mieli możliwość zapoznania się płatowcem wersji M.

Opinie strony polskiej były zróżnicowane. Wskazywano na skomplikowaną obsługę tych maszyn podkreślając równocześnie ich dużą usterkowalność. Przeważały jednak opinie pozytywne. Dużą wagę poświęcono także zmiennej geometrii skrzydeł, znanej wcześniej w Polsce dzięki zastosowaniu tychże w myśliwisku - bombowych samolotach Su-20. Dobre parametry startu i lądowania a także oczekiwana duża prędkość samolotu i wysoki pułap napawały optymizmem podczas prezentacji.

Na początku 1979 roku wyznaczono grupę 13 pilotów z 28. PLM, która pod dowództwem ppłk. pil. Janusza Dorożyńskiego udała się na trzymiesięczne szkolenie do Ługawoje w ZSRR. Wraz z pilotami wyjechało 28 przedstawicieli personelu technicznego jednostki. Piloci po odbyciu dwumiesięcznego szkolenia teoretycznego zakończonego egzaminami, zasiedli za sterami rosyjskich MiG-23 w wersji M, MS, MF i UB w wariantcie zbliżonym do tych, które zakupiono. Pierwsze loty wykazały bardzo dobre właściwości pilotażowe samolotu. Osiągi i wyposażenie nowych maszyn w niczym nie przypominały MiG-21 czy Lim-5 znanych do tej pory lotnikom polskim. 28 kwietnia 1979 roku po zdaniu testów końcowych piloci powrócili do kraju.

W tym czasie lotnisko w Słupsku - Rędzikowie przechodziło kapitalny remont mający na celu przygotowanie głównego pasa startowego, oraz dróg kołowania pod przyjęcie nowych samolotów. Cały sprzęt jednostki został przebazowany do Zegrza Pomorskiego. Pomimo starań prac remontowych nie udało się zakończyć przed przylotem nowych samolotów tak więc w zaistniałej sytuacji podjęto decyzję o przyjęciu MiG-23 na lotnisko w Mińsku Mazowieckim.

Na miesiąc przed planowanym przejściem pierwszej partii MiG-23 wyznaczona grupa pilotów i techników z 28. PLM wyjechała do Mińska Mazowieckiego - miejsca bazowania 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego. Mieli oni odebrać maszyny od przedstawicieli strony sowieckiej. 4 czerwca wylądowało na mińskim lotnisku 9 samolotów w wersji myśliwskiej o numerach bocznych 120-122, 139-141, 145-147, które przyprowadzili fabryczni piloci radzieccy. Wszystkie samoloty przyleciały do Polski z naniesionymi z sowieckimi znakami przynależności państwowej, które po odbiorze zostały szybko zmyte. Siedem dni od oficjalnego przejścia maszyn w dniu 11 czerwca 1979 roku pod okiem 12 sowieckich inżynierów odbyły się pierwsze loty szkoleniowe. Jako pierwsi, na samolocie MiG-23UB

nr boczny 845 lot wykonali: dowódca 28. PLM ppłk pil. Janusz Dorożyński oraz mjr pil. Bogdan Sokołowski.

25 czerwca dostarczono kolejne 3 samoloty w wersji MF o numerach bocznych 148 - 150 ustalając stan na 12 maszyn bojowych.

Szkolenie na lotnisku w Mińsku Mazowieckim prowadzono od początku nowego roku, kiedy to w związku z zakończeniem remontu w dniach 4 i 7 stycznia 1980 roku przebazowano 14 dostarczonych MiG-23 na lotnisko w Słupsku. Siedem dni później przeprowadzono pierwsze loty z macierzystego lotniska.

30 kwietnia pułk przebazowano na lotnisko zapasowe w Pieniężnicy, gdzie przebywał do 18 lipca. Pierwsze loty polskich MiG-23 na zastosowanie bojowe odbyły się w czerwcu podczas ćwiczeń „Granit 80”. Piloci po raz pierwszy przechwytywali cele powietrzne oraz brali udział w zorganizowanych grupach napadu powietrznego a także ostanieli inne samoloty podczas atakowania prowizorycznych celów naziemnych. Kolejną okazją do sprawdzenia umiejętności były dwuetapowe manewry pod kryptonimem „Argon - 80”. Piloci z 28. PLM podczas wylotów na morski poligon koło Ustki, za pomocą pocisków Rr-35 zwalczali cele - imitatory w postaci bomb świetlnych zrzuconych z wyższego pułapu przez inne samoloty. Druga odsłona manewrów miała miejsce na radzieckim poligonie w Astrachaniu gdzie piloci wykonali po kilka wylotów, odpalając pociski p - p do latających celów Ła-17 zwanych potocznie „Łasienkami”. Polscy piloci korzystali z samolotów sowieckich w wersji M, MS, MF będących na wyposażeniu tamtejszego pułku. Podobne ćwiczenia na radzieckim poligonie organizowano kolejno w latach 1982, 1984 oraz 1985.

25 maja 1981 roku utracono pierwszy egzemplarz MiG-23 o numerze 140. Pilot kpt. Ryszard Drzymała podchodząc do lądowania od strony zachodniej lotniska, ostatnim momencie przed przyziemieniem wypuścił podwozie, które nie zablokowane na zamkach złożyło się w chwili zetknięcia z powierzchnią pasa startowego ulegając złamaniu. Pilot wypuścił spadochron hamujący i „szorując brzuchem” po pasie startowym wytracił prędkość. Maszyna oparłszy się prawym skrzydłem o powierzchnię lotniska zakończyła dobieg się na pasie trawiastym ulegając uszkodzeniu. Samolot ten miał na tyle poważne uszkodzenia, że zrezygnowano z jego remontu i w dniu 26.04.1985 przekazano go do COSSTWL w Oleśnicy gdzie pełnił rolę pomocy dydaktycznej w szkoleniu personelu technicznego. Z czasem jego numer burtowy uległ skróceniu do „40”. W 2003 roku samolot został eksponatem na lotnisku w Radomiu razem z pozostałymi maszynami, które po rozwiązaniu oleśnickiego ośrodka szkoleniowego pozostały w charakterze pomników.

Kolejne 12 fabrycznie nowych maszyn o numerach bocznych 455 - 459 oraz 460, 461, 001, 005, 007, 010 i 012 przyleciało do Słupska w dwóch rzutach odpowiednio 2 i 25 września 1981 roku. Wraz z dostarczonymi 19 października 1981 roku dwoma maszynami w wersji szkolno - bojowej samoloty wpisano na stan II eskadry.

Ostatnie 25 MiG-23 dotarły do Polski rok później. W dniach 25 sierpnia oraz 21 września 1982 roku sprowadzono samoloty o numerach bocznych 062, 065, 101, 102, 105 oraz 021, 050, 110, 115, 117, 152, 153.

19 października 1981 roku do Polski dotarły samoloty szkolne o numerach 842 i 844. Ostatnim szóstym samolotem dwumiejscowym i jednocześnie ostatnim MiG-23 sprowadzonym do Polski była maszyna o numerze boczny 831, która wylądowała na lotnisku w Słupsku 26 czerwca 1982 roku.

Pomimo dużo większego zapotrzebowania na „dwudziestki trójki” władze polskie nie zdecydowały się wyposażyć kolejnych dwóch, z trzech planowanych pułków myśliwskich i słujska jednostka była jedyną użytkującą maszyny tego typu w Polsce. Zamiast MiG-23 zakupiono 72 egzemplarze MiG-21 w wersji bis, które weszły na stan 9. PLM w Zegrzu Pomorskim i 34. PLM w Gdyni Babich Dołach.

Na początku 1982 roku piloci ze Słupska wzięli udział w ćwiczeniach pod kryptonimami „Ocelot 82” oraz „Granit 82”.

Warto zauważyć, że od chwili wprowadzenia MiG-23 brały one udział w większości ćwiczeń organizowanych na terenie kraju i za granicą. Uczestniczyły m.in. w zagranicznych ćwiczeniach „Bizmut-81”, „Sojuz-81” czy „Sojuz-83” jak i w krajowych: „Karat-94”, „Karat-95”, „Orli Sżpon-97”, „Ocelot-99”. Operowały również z lotnisk w Europie zachodniej biorąc udział w manewrach „Amber Express-96”. MiG-23 z 28. PLM w swojej karierze wykonały również po kilkadziesiąt startów (w tym nocnych!) i lądowań na drogowym odcinku lotniskowym (DOL).

Samoloty często działały w skrajnych warunkach pogodowych, na dużych i małych wysokościach, a włączone w dyżury bojowe w systemie obrony powietrznej kraju, startowały kilkanaście razy na przechwycenie samolotów, które naruszyły granicę państwa. W karierze MiG-23 należy odnotować także loty o nieco odmiennym charakterze. Piloci 28. PLM korzystając z ustalonych przez producenta charakterystyk lotnych i bojowych, brali udział w ćwiczeniach atakując cele nawodne stałe oraz ruchome na poligonie morskim w okolicach Wicka Morskiego, a także prowadzili działania poligonowe z użyciem zamontowanego na stałe pod kadłubem działka GSz-23Ł, bomb zasobników o wagomiarze do 250 kg oraz zasobników z niekierowanymi pociskami raketowymi typu UB-16 i 32.

Brały udział w pokazach lotniczych organizowanych w kraju min. „Air Show” 91, 93, 95 i 96 roku.

Intensywne szkolenie oraz eksploatacja samolotów pociągnęło niestety za sobą utratę pilotów oraz sprzętu. Drugim utraconym samolotem była maszyna o numerze boczny 145. 5 maja 1984 roku pułk organował loty poligonowe z użyciem pocisków R3S i R13. Tuż po zmkroku samolot pilotowany przez ppłk. Zbigniewa Kopcza wystartował do przechwycenia celu powietrznego (bomby świetlnej imitującej wrogi samolot) na poligonie morskim Wicko Morskie. Po osiągnięciu pułapu 7000 m pilot zameldował o wejściu w strefę poligonu po czym wykręcił cel i odpalił rakietę R13 w jego kierunku. W 6 sekund później nastąpiło samoczynne wyłączenie silnika. Pilot kilkakrotnie próbował uruchomić go, jednak próby zakończyły się niepowodzeniem. Poinformował Kierownika Lotów o sytuacji i przygotowaniach do opuszczenia niestrawnej maszyny. Katapultowanie nastąpiło na wysokości około 900 m a samolot rozbił się 13 km od Słupska w Sycewicach, tuż obok budki dróżnika, ulegając całkowitemu zniszczeniu.

2 lipca 1984 roku podczas lotu por. pilot Ryszard Gadawski odczuł lekki wstrząs po czym doszło do urwania części lewego statecznika poziomego. Tym razem maszyna pozostała sterowana i udało się ją bezpiecznie posadzić na ziemi.

W kolejnym roku doszło do czterech sytuacji, które doprowadziły do uszkodzenia sprzętu. Niestety jedna z nich kosztowała ludzkie życie. Pierwsze zdarzenie miało miejsce w dniu 7 marca. Było nim nie otwarcie się pojemnika ze spadochronem hamującym i w końcowej fazie dobiegu samolot wytoczył się 20 metrów poza drogę startową. Jednak po wstępnych oględzinach nie stwierdzono żadnych uszkodzeń i samolot po gruntownym przeglądzie wykonanym siłami własnej eskadry technicznej, powrócił do lotów. Sześć dni później podczas lotów dziennie - nocnych doszło do uszkodzenia samolotu tym razem z winy przelatującego na wysokości ok. 600 metrów stada ptaków. Piloci (Marian Krzemiński i Zenon Wolski) poczuli wstrząs i szybko rozpoczęli manewr podchodzenia do lądowania, który zakończył się powodzeniem. Po oględzinach stwierdzono uszkodzenie trzech łopatek sprzężarki oraz tunelu wlotowego. Samolot po dwóch miesiącach przywrócono do służby.

Kolejny przypadek uszkodzenia jednostki napędowej miał miejsce 24 października. Tym razem powodem awarii była wada fabrycznej silnika R29. Zdarzenie miało miejsce w maszynie pilotowanej przez por. Ireneusza Kocałę. Podczas dołotu do strefy pilot odczuł drgania całej konstrukcji i

poinformował o tym kierownika lotów przerywając równocześnie wykonanie zadania. Po szczęśliwym lądowaniu stwierdzono wyrwanie z turbiny jednej łopatki sprężarki.

Następnym MiGiem, którego utracono i trzecim utraconym podczas lotów był egzemplarz 105. W tym przypadku strata była okupiona ludzkim życiem. We wtorek 13 listopada 1985 roku o godzinie 13.50 ppor. Zbigniew Krupa wystartował na przechwycenie celu imitowanego przez drugiego MiG-23 lecącego na wysokości 6000 metrów pilotowanego przez kpt. Jerzego Bekusa. O 14.16 ppor. Krupa zameldował o przechwyceniu celu na wysokości około 1150 metrów. Chcąc wyprowadzić samolot ze strefy przechwycenia wykonał energiczny wywrót przez prawe skrzydło, wprowadzając maszynę w nurkowanie. Pilot na wysokości około 700 metrów zorientował się w sytuacji i zaczął gwałtownie wyprowadzać samolot z lotu nurkowego, lecz niestety zbyt duża prędkość (około 1100 km/h) oraz źle rozłożona uwaga pilota podczas tego manewru nie pozwoliły doprowadzić maszyny do lotu poziomego. Samolot uderzył w ziemię w miejscowości Koczala grzebiąc w swoich szcztakach pilota. Była to pierwsza z dwóch katastrof pociągających za sobą życie pilota, jakie wydarzyły się na tym typie samolotu w całej karierze MiG-23 w polskim lotnictwie wojskowym.

Do kolejnego uszkodzenia MiG-23MF n/b 050 doszło 28 stycznia 1986 roku podczas lądowania pary samolotów pilotowanych przez mjr. Jerzy Wołyńskiego i kpt. Władysław Klimczuka. Z powodu silnego podmuchu wiatru, kpt. Klimczuk chcąc uniknąć zderzenia z prowadzonym zjechał z drogi startowej po czym po przejechaniu kilkuset metrów zatrzymał się. W maszynie 050 stwierdzono złamanie przedniej goleni oraz drobne uszkodzenia podwozia głównego. Samolot po ośmiomiesięcznym postoju w hangarze remontowym w Słupsku, 16 września został drogą kołową przetransportowany do zakładów remontowych w Dreźnie. Był to zarazem pierwszy egzemplarz wersji MF, który trafił do remontu.

Pod koniec 1986 roku do remontu trafiły dwa kolejne egzemplarze wersji MF o numerach 120 i 139. Samoloty te postanowiono poddać remontowi pomimo posiadanego przez nie rezerwu kalendarzowego i godzinowego.

14 lipca 1988 roku miała miejsce katastrofa w wyniku której zginął pilot i utracono kolejny samolot. W trudnych warunkach atmosferycznych samolotem o numerze bocznym 150 wystartował por. pil. Krzysztof Owczarek. Lot do strefy odbył się bez zakłóceń, a pilot zameldował o przechwyceniu celu w chmurach. Od tego momentu dalsze działanie por. Owczarka oparte było na kilku błędach. Mając skos skrzydeł samolotu ustawiony w pozycji 16 stopni oraz wykonując nieodpowiednie manewry doprowadził do przekroczenia prędkości krytycznej dla tej konfiguracji maszyny. Pilot w niestworzonym samolocie utracił orientację przestrzenną i uderzył w ziemię nie podejmując próby katapultowania. Zginął na miejscu.

W tym samym roku utracono jeszcze jednego miga. 30 sierpnia podczas wykonywania lotu parą w składzie por. Wiesław Radzewicz i ppłk Waldemar Piegza, nastąpiła awaria agregatów systemu paliwowego na samolocie nr 141. Por. Radzewicz poinformował, że widzi dym wychodzący z dyszy wylotowej i w chwili później na pokładzie samolotu ppłk. Piegzy wybuchł pożar. Maszyna utraciła sterowność i pilot podjął natychmiastową decyzję o opuszczeniu samolotu. Samolot spadł na tereny niezamieszkałe.

Miesiące później do pułku po remoncie wrócił egzemplarz 139 a 4 listopada maszyna o numerze bocznym 120. Warto wspomnieć, że z powodu braku wystarczającej liczby maszyn w pułku w całym 1988 roku na remont nie wysłano żadnego samolotu. Było to możliwe, ponieważ 871. sowiecki pułk z Bagicza przekazał wycofany samolot MiG-23 wersji M numerze bocznym 19, który posłużył jako magazyn części zamiennych. W kolejnym roku pomimo przekazania kolejnych dwóch rosyjskich maszyn o numerach 32 i 46, prace remontowe wznowiono ze względu na kończące się rezerwy poszczególnych samolotów. W styczniu 1989 roku

na remont do Drezna przebazowano samolot nr 121, w marcu 148, w lipcu 146 oraz w listopadzie maszyny 147 i 149. W tym samym roku do Polski przyprowadzono z Niemiec trzy samoloty. Pierwszy egzemplarz o numerze 050 przyleciał we wrześniu po 36 miesiącach prac! Dwa kolejne dotarły do kraju w listopadzie 121 i w grudniu 148.

Na początku 1990 roku do remontu przeznaczono kolejną partię MiG-23MF, jednak z powodu wzrostu kosztów prac w Niemczech oraz coraz dłuższych terminów ich wykonania polskie zakłady remontowe, Wojskowe Zakłady Lotnicze nr 3 z Dębina, odkupiły dokumentację techniczną od zakładów w Dreźnie i przygotowywały się do przeprowadzenia pierwszego remontu MiG-23 w kraju.

Dodatkowo strona Polska podpisała umowę na przeprowadzenie remontów ze stroną rosyjską co zaowocowało przeprowadzeniem siedmiu remontów w ZSRR a także gwarantowało pomoc w uruchomieniu tych prac na terenie WZL 3 w Dęblinie. Niestety zbyt duża ilość maszyn z zakończonym rezersem została przeznaczona do remontu. Z powodu niemożności wykonania ich w jednym terminie podpisano kolejne porozumienie tym razem z Bułgarią na wykonanie prac remontowych na 4 egzemplarzach bojowych o numerach bocznych 012, 457, 458, 460. Wszystkie samoloty odleciały do Płowdii w dniu 26 października 1990 roku. Wcześniej bo 1 czerwca do Czugujewa w Rosji odleciały 3 samoloty o numerach bocznych 122, 455 oraz 459. Kolejne dwa trafiły do tamtejszych Zakładów Remontowych: w październiku 456 i listopadzie egzemplarz 007. W grudniu natomiast powróciły dwa pierwsze z przekazanych do remontu MiG-23 o numerach 455 i 459.

W kolejnym roku Wojskowe Zakłady Lotnicze nr 3 w Dęblinie przy współpracy zakładów Ukraińskich przygotowywały się do wykonania pierwszego historii remontu głównego samolotu MiG-23. W tym roku do Polski powróciły jedynie egzemplarze remontowane z ZSRR w maju 456, 457 i 007 oraz w lipcu maszyna 122, a także z Bułgarii, które przyprowadzono w jednym rzucie 28 maja. Były to wszystkie przebywające tam samoloty bojowe o numerach 012, 457, 458, 460 i 842.

Na początku kwietnia 1992 roku na remont do Dębina przyprowadzono dwa samoloty bojowe oraz dwa szkolne. Były to odpowiednio maszyny o numerach 010 i 461 oraz 831 i 846. Kolejne samoloty trafiły do WZL 3 w 1993 roku. Pierwszy 102 został przyprowadzony w maju, drugi 065 w lipcu a pozostałe: 101, 110, 115, 117, 021, 152 i 153 w sierpniu.

Coraz częstszy brak części zamiennych oraz stale odkładany proponowany przez Rosję pakiet modernizacyjny połączony z przedłużeniem rezerwu o 10 lat spowodował naturalne wykruszenie się sprzętu. Samoloty uznano za drogie w eksploatacji i nieperspektywiczne, dlatego drogą naturalnej selekcji wychodziły z linii z powodu kończących się rezerwu kalendarzowych, braku podzespołów oraz kolejnych awarii, które eliminowały poszczególne egzemplarze. Czasem zdarzało się nawet tak, że aby naprawić jeden z uszkodzonych samolotów zabierano części i elementy kadłuba od innych także uzimionych z innych powodów samolotów. Tak było w przypadku remontu samolotu o numerze 455, który podczas ćwiczeń 25 kwietnia 1994 roku lądował na lotnisku w Pile. Po zakończeniu dobiegu pilot przestawił dźwignię sterowania skrzydłami w położenie „skos maksymalny” i samolot poprzez wadliwie działającą automatykę zapalił się. Maszynę przetransportowano drogą kołową do Słupska gdzie własnymi siłami eskadra techniczna dokonała naprawy korzystając z egzemplarzy remontowanych, niesprawnych a także wycofanych.

Kolejnym przypadkiem kanibalizacji technicznej był przypadek uszkodzenia egzemplarza o numerze 012 w dniu 29 września 1995 roku. Pilot wykonywał zającie do lądowania i kiedy znajdował się nad progiem pasa stwierdził, że ma zbyt małą prędkość potrzebną do lądowania zwiększył więc obroty silnika wypuszczając jednocześnie w sposób niezamierzony spadochron hamujący, powodując tym samym zblizenie tylnej części kadłuba do ziemi.

Postępujący wzrost prędkości samolotu pogłębił pochylenie po czym maszyna uderzyła tylną częścią kadłuba o pas startowy. Wobec ograniczonej liczby sprawnych MiG-23 i niemożności przywrócenia do lotu innych egzemplarzy, samolot otrzymał tylną część kadłuba od uziemionej w tym czasie maszyny 458. Następnym przypadkiem, po którym tym razem samolot uziemiono na stałe była awaria samolotu 149, w dniu 14 września 1997 roku podczas ćwiczeń „Ocelot-97”. Podczas lotu kpt. pil. Roman Łyszczak zauważył w kabinie świetlne informację o uszkodzeniu i nieprawidłowej pracy silnika. Po natychmiastowym wylądowaniu stwierdzono pęknięcie komory spalania oraz pożar w tylnej części kadłuba.

Począwszy od 1993 roku zaczęto wycofywać samoloty z użycia. Kończące się rezerwy międzyremontowe poszczególnych egzemplarzy wymusiły podjęcie remontów w kraju, jednak z powodu zbyt wysokich kosztów, jak i problemów z częściami zamiennymi zrezygnowano z prac na trzech przebazowanych do Dębina samolotach. Rok później kolejny samolot o numerze bocznym 457 po wykonaniu ostatniego lotu w dniu 6 lipca został uziemiony, a następnie skanibalizowany. W latach 96 – 98 pomimo dużych rezerwu godzinowych wycofano większość z latających jeszcze migów, ze względu na kończący się rezerwu kalendarzowy. Łącznie 21 sztuk. Pozostałe w służbie niedobitki pomimo troskliwej opieki personelu technicznego z tego samego powodu zostały uziemione niespełna rok później. Personel latający korzystający z takiej niedodzielnej sytuacji, kiedy samolot w pełni sprawny, z dużym rezersem godzinowym musi odejść ze względu na ramy czasowe wyznaczone przez producenta, mocno wykorzystywał do szkolenia nierzadko wykonując loty szkolne pięć a czasami sześć razy w tygodniu na dwie zmiany lotne. Na potwierdzenie takiej tygodniowej sytuacji może być pozostały rezerwu poszczególnych egzemplarzy wahający się między 140 a 500 godzin (!) przedstawiony w załączonych tabelach, oraz nalot pilotów, który w niektórych przypadkach sięgał prawie 200 godzin w skali roku. Ostatnie loty szkolne odbyły się w dniu 2 września 1999 roku. Wzięło w nich udział 5 samolotów MiG-23MF i 2 MiG-23UB. Poszczególne egzemplarze mogły służyć jeszcze co najmniej 5 lat, a przy odpowiednich i trafnie w czasie podjętych decyzjach nawet kolejne 10. Postanowiono jednak zrezygnować z dalszej eksploatacji MiG-23 w lotnictwie polskim. Ostatni raz MiG-23UB wzblił się w powietrze w barwach polskiego lotnictwa wojskowego w dniu 30 listopada 1999 roku aby po ponad pięćdziesięciminutowym locie ostatecznie zakończyć eksploatację tego typu w Polsce.

Część samolotów skreślonych z inwentarza WLiOP przekazano do Agencji Mienia Wojskowego, która odsprzedała je kolekcjonerom, natomiast kilka najmłodszych egzemplarzy (samoloty 24 serii), mających jeszcze spory zapas rezerwu przetransportowano na poligon lotniczy w Nadarzacach i przez kolejnych kilka lat służyły jako cele dla lotnictwa myśliwsko – bombowego. Na dzień dzisiejszy oprócz egzemplarza o numerze bocznym 117 ustawionego w „mini skansenie” przy wieży kontroli lotów, z pozostałych samolotów zostało niewiele. Kilka egzemplarzy sprzedano do USA gdzie po przywróceniu im sprawności technicznej mają zarabiać wożąc turystów oraz występując na pokazach lotniczych.

Warto zauważyć, że na terenie Polski pozostało kilkanaście egzemplarzy na pomnikach, w skansenach i jako prywatne eksponaty jednak wszystkie maszyny to wersja bojowa „MF”. Pierwszym samolotem, który został przekazany jako eksponat była maszyna o numerze bocznym 120, którą pil. Antoni Czerniec lotem w dniu 08 sierpnia 1996 roku przebazował na lotnisko w Balicach skąd samolot trafił w poczet zbiorów krakowskiego muzeum lotnictwa. Kolejne wraz z szybko postępującym wycofywaniem MiG-23 zostały kupione przez prywatnych kolekcjonerów – hobbystów niejednokrotnie związanych z lotnictwem. Niestety niektóre samoloty pozostając w nowych rękach zostały częściowo rozmontowane i dziś nie stanowią żadnej wartości muzealnej.

Mikojan MiG-23UB

Wraz z dostarczeniem pierwszej partii samolotów bojowych w wersji MF do Polski sprowadzono dwa samoloty szkolno-bojowe. 4 czerwca 1979 roku na lotnisku czasowego bazowania w Mińsku Mazowieckim wylądowały 2 samoloty dwumiejscowe o numerach bocznych 845 i 846, które przeprowadzili piloci radzieccy. Weszły one na stan 2 eskadry 28. PLM w Słupsku. Kolejną partię maszyn szkolno-bojowych tego typu sprowadzono do kraju na początku 1981 roku. Samolot MiG-23UB o numerze bocznym 850 wylądował w na lotnisku w Słupsku 29 stycznia. W październiku do Polski dotarły kolejne dwa samoloty szkolne o numerach 842 i 844 zwiększając liczbę dwusterów w pułku do pięciu sztuk. Ostatnim szóstym samolotem dwumiejscowym i jednocześnie ostatnim MiG-23 sprowadzonym do Polski była maszyna o numerze bocznym 831, która wylądowała na lotnisku w Słupsku 26 czerwca 1982 roku. Wszystkie samoloty szkolno-bojowe były użytkowane wraz z bojowymi przez 28. PLM - jedyny pułk w Polsce, który posiadał na swoim wyposażeniu maszyny MiG-23.

Od czasu wprowadzenia do służby tej wersji MiG-23 stały się one koniem roboczym w wojskach lotniczych. Trudno było nie spotkać na codziennych lotach szkolno-bojowego samolotu. Młodzi piloci w zależności od stopnia zaawansowania, wykonywali loty szkolne zgodnie z planem szkolenia i wynosiły one od 8 do 20 godzin na tej wersji MiG-23. Wszystkie „Szparki” wykorzystywane były także do oblotów pogody przed planowanymi zadaniami w powietrzu, które wykonywali w pełni wyszkoleni piloci. Z powodu braku stacji radiolokacyjnej, samolot w wersji dwumiejscowej nie był wykorzystywany do prowadzenia szkolenia w zakresie zwalczania środków napadu powietrznego przeciwnika. Jednak w początkowych etapach lotów maszyny często wykonywały zadania związane ze wznowieniem pilotów po dłuższej przewie.

„Szparki” wykonywały jednak loty na zastosowanie poligonowe, atakując cele naziemne za pomocą działka pokładowego GSz-23Ł oraz podwieszanych rakiet niekierowanych i bomb klasycznych o różnych wagomiarach. Wykorzystanie uzbrojenia było możliwe tylko przy zastosowaniu optycznego celownika żyroskopowego ASP-PFD-21 co w praktyce ograniczało do minimum bojowe użycie tej wersji samolotu.

Duży nalot na samolotach MiG-23 przyczynił się do znacznego zużycia sprzętu co automatycznie powodowało kierowanie poszczególnych egzemplarzy na remonty główne. Pierwszym samolotem, który z powodu zakończenia reursu został skierowany do remontu głównego była maszyna o numerze bocznym 842 pochodząca z 2 eskadry i 1 klucza. W okresie od kwietnia do grudnia 1984 roku egzemplarz przeszedł prace w byłej NRD. Kolejnymi dwoma maszynami zakwalifikowanymi na remonty główne przeprowadzone niemieckich zakładach koło Drezna były odpowiednio samoloty o numerach bocznych 845 (luty 1987 do styczeń 1988 roku) i 850 (wrzesień 1987 do maja 1988 roku). Maszyna o numerze bocznym 844 przebywała na remoncie od stycznia 1990 roku i powróciła do kraju pod koniec października tego samego roku będąc ostatnim samolotem wyremontowanym w Niemczech. Początek 1990 roku to kolejna maszyna MiG-23UB przeznaczona na remont. Jednak z powodu wzrostu kosztów prac na tych samolotach w Niemczech, postanowiono podpisać umowę z innym partnerem. Kolejne prace remontowe na samolocie szkolno-bojowym wykonano zgodnie z podpisaną umową w Bułgarii. W okresie od października 1990 roku do maja 1991 roku na remoncie w miejscowości Płowdiw przebywał egzemplarz o numerze bocznym 842. Ostatnie loty szkolne odbyły się w dniu 2 września 1999 roku. Wzięło w nich udział 5 sprawnych samolotów bojowych i 2 szkolne. Ostatni raz MiG-23UB (846) wzbił się w powietrze w barwach polskiego lotnictwa wojskowego w dniu 30 listopada 1999 roku aby po ponad pięćdziesięciminutowym locie ostatecznie zakończyć eksploatację tego typu w Polsce.

Warto podkreślić, iż żadna z 6 sztuk szkolno – bojowych maszyn nie pozostała w kraju.

Malowanie i oznakowanie

Dwa pierwsze dostarczone do Polski samoloty MiG-23 w wersji UB posiadały kamuflaż. Pozostałe samoloty dostarczone do 28. PLM były malowane jednolicie jasnoszarą farbą. Poszczególne elementy jak osłona radaru, dielektryki czy osłony radiostacji pokryte były farbą w kolorze ciemnoszarym. W toku użytkowania i przeprowadzonych remontów różne samoloty posiadały różne kamuflaże. I tak, samolot 842, 844 i 850 zostały ozdobione kamuflażem. Takie malowanie pozostało choć zupełnie w innych odcieniach na kolejnych dwóch samolotach o numerach bocznych 845 i 846. Jedynym egzemplarzem, który od początku do końca swoje służby posiadał szare malowanie był samolot o numerze bocznym 831. Po kolejnych remontach maszyn 845 i 846 także one stały się szare/srebrne i w takich barwach zakończyły żywot.

Przez lata eksploatacji fabryczne malowanie ulegało pewnym zmianom wynikającym z pokrywania ubytków oryginalnej farby emalią o innym odcieniu na mniejszych lub większych powierzchniach samolotów.

Np. MiG-23MF 115 farbą koloru szarego miał pomalowane: przód kadłuba przed kabiną, ramy wiatrochronu i unoszonej osłony kabiny, powierzchnie płyt odchylających warstwę przysięnną przed wlotami powietrza oraz fragmenty pozycja na grzbiecie za kabiną szarą farbą pokryty

Dwa pierwsze szkolno-bojowe MiG-23UB tj. samoloty 845 i 846 przyjechały do Polski w malowaniu maskującym złożonym z plam barwy oliwkowozielonej, szarozielonej i jasnej siena na górnych i bocznych powierzchniach oraz jasnoniebieskich na powierzchniach dolnych. Dielektryczne osłony MiG-23UB pomalowano analogicznie jak samolotów bojowych tj. na ciemnoszaro. Pod szachownicą na lewej stronie statecznika pionowego MiG-23UB 845 przez pewien czas widoczny był zarys sowieckiej gwiazdy. MiG 845 jako jedyny samolot szkolno-bojowy miał dielektryczną osłonę anteny radiostacji na szczycie statecznika pionowego w kolorze jasnoszarym. W toku użytkowania i przeprowadzonych remontów różne samoloty posiadały różne kamuflaże. I tak, samolot 842, 844 i 850 zostały ozdobione kamuflażem. Takie malowanie pozostało choć zupełnie w innych odcieniach na kolejnych dwóch samolotach o numerach bocznych 845 i 846. Jedynym egzemplarzem, który od początku do końca swoje służby posiadał szare malowanie był samolot o numerze bocznym 831. Po kolejnych remontach maszyn 845 i 846 także one stały się szare/srebrne i w takich barwach zakończyły żywot.

W drugiej połowie lat 80. na słupskich migach rozpoczęto przeprowadzać remonty. Początkowo były one wykonywane za granicą tj. w zakładach remontowych w Dreźnie w byłej NRD, Płowdiw w Bułgarii i Czugujewie koło Charkowa w ZSRS. Wszystkie powracające z remontów samoloty pokryte były wielobarwnym kamuflażem.

W Czugujewie przeprowadzono remont samolotów MiG-23MF 007, 122, 455, 456 i 459. Każdy z nich otrzymał inne malowanie co wynikało z tego, że dla tego typu samolotu w ZSRS opracowano 40 wariantów rozkładu plam w których występowały różne układy barw w zależności od strefy klimatycznej w jakiej samolot był eksploatowany! To tłumaczy fakt, że nawet w sowieckich jednostkach trudno było o dwa podobnie pomalowane samoloty. Polskie migi otrzymały w Charkowie zestawy barw od typowych dla środkowej Europy po niemal pustynne. Np. samolot 007 był pokryty plamami barwy ciemnobrązowej (zblizonej do FS 30206), jasnozielonej (~ FS 34226), ciemnozielonej (~ FS 34079) i piaskowej (~ FS 33613) na górnych i bocznych powierzchniach i jasnoniebieskiej (~ FS 35622) na powierzchniach dolnych. Dielektryczne osłony otrzymały barwę ciemnoszarą (~ FS 36173) o odcieniu nieco jaśniejszym niż w pierwotnym schemacie fabrycznym.

W zakładach Elbe-Flugzeugwerft w Dreźnie wyremontowano MiG-23MF 050, 120, 121, 139, 146, 147,

148, 149 oraz MiG-23UB 844, 845, 846 i 850 (remonty rozpoczęto w 1988 roku). Samoloty otrzymały kamuflaż o mniej więcej jednolitym rozkładzie plam, składający się z barwy oliwkowozielonej (~ FS 34052), ciemnozielonej (~ FS 34097) i jasnobrązowej (~ FS 33303) na powierzchniach górnych i bocznych oraz jasnoniebieskiej (~ FS 35622) barwie spodu kadłuba i skrzydeł. Osłony dielektryczne pokryto farbą koloru jasnoszarego dość mizernej jakości co uwidaczniało się szczególnie na osłonie radaru - po pewnym czasie farba odchodziła całymi płatami odsłaniając pierwotną, ciemnoszarą barwę.

W bułgarskim Płowdiw remont przeszły MiG-23MF 012, 457, 458 i 460 oraz MiG-23UB 842 (na przełomie lat 1990-91 roku). Otrzymały one niemal jednolite malowanie maskujące składające się z plam bardzo nasyconych barw ciemnozielonej (~ FS 34097), jasnozielonej (~ FS 34227) i brązowej (~ FS 30140) na powierzchniach górnych oraz jasno szaroniebieskiej (~ FS 35526) na dolnych. Osłony dielektryczne pomalowano farbą bardzo jasnoszarą. W Płowdiw wszystkie samoloty otrzymały czerwone numery taktyczne zaopatrzone w białe obwódki. Potem obwódki takie pojawiły się także wokół cyfr numerów innych kamuflowanych samolotów, które pierwotnie ich nie miały np. MiG-23MF 120, 121, 122, 146, 147, 148, 149, 456 i MiG-23UB 842, 844. Malowali je technicy już w pułku.

Samoloty remontowane w Czugujewie i Płowdiw miały szachownice takich samych rozmiarów jak w pierwotnym schemacie natomiast szachownice malowane w Dreźnie były znacznie mniejsze. Niemcy w jednym przypadku pomylili się i na prawej stronie statecznika pionowego samolotu 146 obrócili szachownicę o 90 stopni. Wśród MiG-23MF wracających z Drezna dała się także zauważyć pewna dowolność w malowaniu na czarno fragmentu dolnej części kadłuba za osłoną radaru. Tę barwę naniesiono na samolotach 147 i 149 natomiast nie pomalowano 120, 121, 139, 146, 148 i 050. Czarny dół przodu kadłuba miały wszystkie MiG-23MF remontowane w Czugujewie i Płowdiw.

Od kwietnia 1992 roku słupskie migi remontowane były już wyłącznie w kraju, w Wojskowych Zakładach Lotniczych Nr 3 w Dęblinie (we współpracy z zakładami remontowymi we Lwowie na Ukrainie). Wyremontowano tam MF 001, 005, 010, 062, 065, 101, 102, 110, 115, 117 i 461 oraz szkolno-bojowe MiG-23UB 831, 845 i 846. Dla tych dwóch ostatnich był to już drugi remont. W WZL-3 opracowano dwa warianty malowania polegające na pokryciu całego samolotu barwą srebrną np. 010, 062, 831, 846 lub jasnoszarą o odcieniu nieco ciemniejszym niż w pierwotnym fabrycznym schemacie np. 001, 101, 102, 110, 115, 117, 065, 845. Osłony dielektryczne pomalowano farbą ciemnoszarą. Wszystkie samoloty opuszczające Dęblin miały szachownice namalowane według obowiązującego obecnie wzoru. Czerwone numery taktyczne z białymi obwódkami naniesiono równoległe do płaszczyzny postoju co w locie daje efekt ich nieznacznego pochylenia ku przodowi.

Godła

28. PLM należał niewątpliwie do najciekawszych jednostek lotniczych pod względem różnorodności godeł i emblematów występujących na samolotach. Bodaj pierwszym tego typu elementem była kalkomania motyla naklejona w połowie lat 80. z lewej strony, pod kabiną MiG-23MF 001 obsługiwano przez st. chor. Marka Motyla.

W 1985 roku pierwsze godła pojawiły się na samolotach II. eskadry. Ich autorami byli st. chor. Tomasz Juda i chor. Marek Świdorski. Na bocznych powierzchniach lewych wlotów powietrza samolotów MiG-23UB 842 i MiG-23MF 153 pojawiła się mała czarna krocząca puma będąca godłem eskadry. Na pierwszym samolocie zniknęła ona podczas remontu w Płowdiw, a na drugim dotrwała aż do wycofania samolotu w 1993 r. Nieco inna puma - skacząca - została namalowana w tym samym miejscu na MF 152. Także i ten emblemat przetrwał na samolocie do jego wycofania w 1993 r. Obok pumy rozpoczęto malować niewielkie emblematy będące godłami kluczy.

I. klucz miał stylizowaną, czarną sylwetkę Ikar malowaną na lewej burcie przed numerem na szarych MiG-23MF 153 i MiG-23UB 842, 844 i 850 (na samolotach wersji UB Ikar zniknął podczas remontów, na bojowym zachował się do końca jego służby), trzy samoloty II. klucza miały z lewej strony przed kabiną komara z cyfrą 2, a na samolotach 115, 117 i 148 (z III. klucza?) tuż pod kabiną namalowane czarnego kraba. Wraz z komarem zniknął on z samolotów jeszcze przed 1990 roku.

Przed pokazami lotniczymi, które odbyły się w sierpniu 1989 roku na poznańskiej Ławicy na kamuflowanym MiG-23MF 120, który zaprezentowany został na ekspozycji statycznej, pojawiły się nowe emblematy. Było to godło pułku w postaci tarczy z gryfem będącym herbem Słupska (namalowane odrębnie na wlotach powietrza z obydwu stron samolotu) oraz nowy wzór godła eskadry - skacząca czarna puma na tle szachownicy w kształcie rombu mającego w dolnym, czerwonym polu małą cyfrę 2. Godło to było malowane tylko na lewej burcie pomiędzy osłoną radaru, a skrzydełkami czujnika kątów natarcia.

Począwszy od wiosny 1990 roku godła zaczęto malować także na pozostałych samolotach eskadry z tym, że godło pułku, czyli gryfa z herbu Słupska umieszczono nie w tarczy jak na samolocie 120, lecz na białym kole (nanoszono je przy pomocy szablonu), a z godła eskadry zniknęła cyferka 2. Nowe godło pułku widniało na MiG-23MF 102, 110, 115, 117, 121, 122, 139, 146, 147, 148, 149 i 152, a godło eskadry na 115, 121, 122, 139, 146, 147, 148, 149, 153 i MiG-23UB 842, 844, 850 (w nieco innej formie, na 842 po zamalowaniu godła I. eskadry). Pojawiły się też nowe, większe i bardziej graficznie dopracowane godła kluczy, które malowano tylko z lewej strony kadłuba. Klucz I. otrzymał Ikar (samoloty MiG-23UB 842, 844 i 850, pod kabiną pomiędzy pierwszą, a drugą cyfrą numeru), klucz II. czarownicę na miotle (tylko na MiG-23MF 146, przed numerem), klucz III. skaczącą kozicę (MF 115, 117, 121, 122 i 148, malowane przed lub nad pierwszą cyfrą numeru), a klucz IV skorpionka (MF 102, 120, 139 i 149, Na samolocie MiG-23MF 146 z II. klucza, który był wystawiony na ekspozycji naziemnej podczas pokazów lotniczych w Poznaniu w sierpniu 1991 roku namalowano z obu stron, pod godłami pułku, okolicznościowy napis o treści „Air Show Poznań Ławica 25-08-1991” uzupełniony czterema sylwetkami samolotów MiG-23. W pierwszej połowie lat 90. technicy z I. klucza by łatwiej rozpoznać swoje samoloty podczas lotów nocnych przyozdobili zasobniki spadochronów hamujących samolotów MiG-23UB 842, 844 i 850 w żółto-czarne pionowe pasy. Po kilku latach, pasy zostały zamalowane.

W I. eskadrze pierwsze godła pojawiły się znacznie później niż w II. eskadrze, bo dopiero w kwietniu 1989 roku. Na dwóch MiG-23MF o nr 457 i 460 znalazło się godło pułku projektu kpt. Andrzeja Janukowicza. Namalowano je na bocznych powierzchniach lewych wlotów powietrza farbami plakatowymi stąd zniknęły po kilku miesiącach. Właściwe godło pułku „wzór I. eskadra” pojawiło się jesienią 1989 roku, a jego autorem był chor. Bogdan Lemanowicz. Był to także gryf z herbu Słupska, lecz umieszczony nie w kole jak na samolotach II eskadry, ale na proporcu z białą-czerwoną obwódką. Namalowano je z obu stron przedniej części kadłuba MF 455, 456 (kamuflowane), 005, 010, 101, 461 (szare) oraz MiG-23UB 831 (szary), 845, 846 i 850 (kamuflowane). W zakładach remontowych w Płowidw godło to malowano tylko na lewej burcie i otrzymały je kamuflowane MF 012, 457, 458 i 460 oraz, przez pomyłkę, MiG-23UB 842, który formalnie należał do I. klucza II. eskadry. Gryfa tylko z lewej strony miał też MiG-23MF 459 i 007. Godło to namalowano ponownie także na srebrnych MiG-23UB 831 i 846 wyremontowanych w Dęblinie.

Kolejne emblematy rozpoczęto malować od połowy lipca 1991 roku. Była to głowa Siuksa, godło I. eskadry opracowane przez chor. Tomasza Kowalskiego i chor. Marka Redziaka. Siuks namalowany był z obu stron boków wlotów powietrza na samolotach MiG-23MF 007, 012, 050, 455,

456, 457, 458, 459, 460 i MiG-23UB 845, 846 i 850. W tym miejscu warto przypomnieć, że ok. 1987 roku chor. Dariusz Chmielewski na krótko umieścił na lewym wlocie powietrza „swojego” MiG-23MF 458 podobną głowę Indianina wpisaną w białe koło.

W tym samym czasie co Siuks powstały też godła kluczy I eskadry opracowane przez wspomnianego już chor. M. Redziaka i chor. Waldemara Kondrackiego. Samoloty I. klucza otrzymały stojącego lwa (MF 460), II. królika Bugsa (MF 012, 050, 062), III. szerszenia (MF 455, 457, 458, 459). Godła te malowano z lewej strony pod kabiną, przed pierwszą cyfrą numeru taktycznego.

Innymi elementami występującymi na samolotach I. eskadry były okolicznościowe napisy upamiętniające występ na pokazach w Poznaniu w sierpniu 1991 roku o treści analogicznej jak na MiG-23MF 146 z II. eskadry. Napisy te umieszczono z obu stron na osłonach przedniego podwozia samolotów MiG-23MF 012, 457, 458, 460 uczestniczących w pokazach oraz na rezerwowym 455.

Obok wymienionych emblematów na słupskich migach malowano także napisy informujące o ilości godzin lotu danego samolotu. Biały napis „1300 25-06-90” występował na przodzie kadłuba przed godłem i pod szachownicą na stateczniku pionowym samolotu MiG-23UB 846. Napisy „1000” miały m.in. MiGi-23UB 842, 844, 850 oraz bojowe MF 102, 120, 139, 149, 456. Na MF 139, krótko przed jego przekazaniem do skansenu w Bydgoszczy swoje nazwisko umieścił technik chor. M. Rożej.

Przed jubileuszem 40-lecia istnienia pułku obchodzonym we wrześniu 1992 roku na wielu samolotach namalowano okolicznościowy emblemat, którego dominującym elementem była biała lotnicza gapa i żółte cyfry „40” uzupełnione o napis „28 PLM SŁUPSK”. Emblemat ten był malowany na przedniej dolnej części lewego wlotu powietrza i występował m.in. na MiG-23MF 012, 139, 459, 460 i MiG-23UB 842, 844.

Większość opisanych godła i emblematów usunięto z samolotów podczas ich remontów w WZL-3, a pozostałe zamalowano po ukazaniu się w lecie 1997 roku zarządzenia Sztabu Generalnego WP nakazującego do połowy sierpnia usunąć z samolotów wszystkie elementy kolorystyczne, które nie zostały oficjalnie zatwierdzone oraz przemalować szachownice zgodnie z obecnie obowiązującym wzorem. Nieliczne godła świadczące o „kolorowej” historii pułku zachowały się już jedynie na kilku samolotach. Po operacji tej zmienił się wygląd niektórych samolotów gdyż godła zamalowywano farbą jaka aktualnie była w dyspozycji stąd nowe plamy „kamuflażu” m.in. na MiG-23UB 844 czy MF 456. Temu ostatniemu pomalowano na czarno ramę kabiny i czarny przeciwodblaskowy pas przed wiatrochronem. Czarny pas przed kabiną został namalowany także na wyremontowanych w Dęblinie MF 101, 102, 115 oraz szarym szkolno-bojowym 845 i kamuflowanych 842 i 844.

Przed jubileuszem 45-lecia jednostki przypadającym we wrześniu 1997 roku na próbę dwa samoloty otrzymały nowe godła wykonane według wzoru wysłanego do zatwierdzenia przez Sztab Generalny. W I. eskadrze jest to Siuks autorstwa st. chor. Marka Redziaka umieszczony z lewej strony przodu kadłuba samolotu MiG-23MF 001, a w II. eskadrze puma opracowana przez inżyniera eskadry mjr. Krzysztofa Banasiaka oraz chor. szt. Tomasza Judę i st. chor. Marka Świderskiego. Nowa puma, która podobnie jak Siuks I. eskadry jest naklejką samoprzylepną, zdobyła przód samolotu MiG-23UB 845. Przez pewien czas oba te samoloty latały z nowym godłem pułku, wspólnym dla obu eskadr. Było ono podobne do starego godła II. eskadry lecz tym razem gryfa umieszczono w tarczy herbowej. Nakleiono je na bocznych powierzchniach wlotów powietrza jednak po kilku miesiącach uległy zniszczeniu.

T. Juda i M. Świderski są autorami także innego emblematu jaki można było zobaczyć na słupskich MiG-23MF. Podczas przeprowadzonych we wrześniu 1997 roku ćwiczeń „Orli Szpon” polskie samoloty operujące z poznańskiego lotniska Krzesiny (wśród nich było 5 MF –

101, 102, 115, 117 i 065) otrzymały znaki identyfikacyjne w postaci białych pasów okalających tylne części kadłuba. Na pasach tych, z lewej strony, technicy ci umieścili napis „Republic of Pyrland”.

Z okazji jubileuszu 45. lecia pułku zwolennicy heraldyki lotniczej do opracowania od nowa tematyki godła pułku. Tym razem po licznych naradach sporządzono odpowiednią dokumentację (projekty godła obu eskadr) i pułku przesłano wraz z wnioskiem do odpowiedniej komórki Sztabu Generalnego o jej zatwierdzenie. Tak opracowane godła w formie naklejek samoprzylepnych umieszczono na dwóch samolotach: 001 (I. Eskadra) i 845 (2. Eskadra). Na tych egzemplarzach nakleiono także godło pułku przedstawiające gryfa na tle tarczy herbowej. Tak przyozdobione samoloty latały przez kilka miesięcy, aż do fizycznego zniszczenia tych naklejek.

- [1]: Płyta postojowa lotniska w Słupsku, wrzesień 1990 r.
- [2]: Samoloty MiG-23MF na lotnisku w Mińsku Mazowieckim w chwili dostarczenia do Polski 1979 r.
- [3]: Jeden z utraconych samolotów w czasie służby sfotografowany w połowie lat 80 na lotnisku w Słupsku.
- [4]: Samolot MiG-23UB 846 w locie, 1998 r.
- [5]: MiG-23MF 010 podchodzi do lądowania na lotnisku w Słupsku połowa lat 80.
- [6]: MiG-23MF widok z przodu. Słupsk 1997 r.
- [7]: Para samolotów MiG-23MF w locie koszącym, samoloty w malowaniu fabrycznym, na pierwszym planie egzemplarz 120, połowa lat 80.
- [8]: Start z użyciem dopalania samolotu 120, Słupsk 1993 r.
- [9]: Maszyna 120 skraca dobieg przy użyciu spadochronu hamującego, Słupsk 1994 r.
- [10]: MiG-23MF n/b 120 z 28. PLM w Słupsku 1993 r.
- [11]: Przód samolotu MiG-23MF 121. Dobrze widoczne godła pułku oraz kluczy, Słupsk lata 90.
- [12]: Grupa pierwszych pilotów przeszkolonych na samoloty MiG-23. W tle egzemplarz 121. Mińsk Mazowiecki 1979 r.
- [13]: Samolot MiG-23MF 121 podczas startu, Słupsk 1994 r.
- [14]: Maszyna 121 na lotnisku Gdynia Babie Doły, 1995 r.
- [15]: Pierwsza grupa pilotów wyszkolonych do lotów na MiG-23 w Polsce pozuje do zdjęcia przy samolocie 122 na lotnisku w Mińsku Mazowieckim, 1979 r.
- [16]: Egzemplarz 122 kończy dobieg na lotnisku w Słupsku, 1994 r.
- [17]: Pilot samolotu wykołuje ze stanowiska postojowego, Słupsk 1994 r.
- [18]: MiG-23MF n/b 122 z 28. PLM w Słupsku. Egzemplarz posiada ciekawe żółte dodatki obwódki w miejscu łączenia osłony stacji radiolokacyjnej z kadłubem, trójkąty ostrzegawcze przed wlotami powietrza do silników po obu stronach kadłuba a także na krawędzi statecznika pionowego, 1993 r.
- [19]: MiG-23 139 chwilę przed przyziemieniem, Słupsk lata 80.
- [20]: Pilot samolotu 139 opuszcza pyte postojową lotniska i rozpoczyna wykonanie zadania, Słupsk lata 80.
- [21]: Samolot MiG-23MF 139 w schronohangarze, Słupsk początek lat 90.
- [22]: Egzemplarz 139 po wycofaniu ze służby trafił do skansenu na terenie lotniska w Bydgoszczy, 1995 r.
- [23]: Samolot MiG-23MF n/b 139 z 28. PLM w Słupsku w malowaniu fabrycznym. Połowa lat 80.
- [24]: Próba silnika na samolocie 140, Oleśnica 1989 r.
- [25]: Maszyna 140 w chwili dostarczenia do Polski, Mińsk Mazowiecki 1979 r.
- [26]: Samolot 140 podczas pobytu w Oleśnicy dostał skrócony numer boczny 40, Oleśnica 1998 r.
- [27]: Samolot MiG-23MF 140 po awarii został wycofany ze służby i przekazany jako pomoc naukowa do Oleśnicy a następnie do Radomia jako pomnik, Oleśnica 1990 r.

- [28]: Start samolotu MiG-23MF 141 Słupsk lata 80.
- [29]: Wrak samolotu MiG-23MF 141 w dniu wypadku 30 sierpnia 1988 r.
- [30]: Pilot samolotu 141 kończy dobieg z użyciem spadochronu hamującego, Słupsk lata 80.
- [31]: Egzemplarz 141 podczas próby silnika przed lotem, Mińsk Mazowiecki 1979 r.
- [32]: Samolot MiG-23MF n/b 146 z 28. PLM w Słupsku w malowaniu poremontowym. Maszyna posiada na wlocie powietrza napis okolicznościowy z okazji I Międzynarodowych Pokazów Lotniczych AIR SHOW 91 w których brał udział, 1992 r.
- [33]: Egzemplarz 146 sfotografowany na lotnisku w Poznaniu podczas Zlotu Dowódców w 1992 r.
- [34]: Samolot MiG-23MF podczas pokazu zorganizowanego na lotnisku Olesno w 1993 roku.
- [35]: Ostatnie chwile przed startem. Technik samolotu 146 pomaga pilotowi w przygotowaniu się do lotu, Słupsk 1994 r.
- [36]: Przegląd MiGa-23MF 147 w hangarze Eskadry Technicznej na lotnisku w Słupsku pierwsza połowa lat 90.
- [37]: Widok na płytę postojową lotniska w Słupsku. Na pierwszym planie egzemplarz 148 z widocznym podmalowaniem osłony stacji radiolokacyjnej, koniec lat 80.
- [38]: Pilot maszyny 148 wykonuje ostatnie czynności przed lotowe. Zwraca uwagę biała osłona stacji radiolokacyjnej. Słupsk 1994 r.
- [39]: Samolot MiG-23MF n/b 147 z 28. PLM w Słupsku w malowaniu poremontowym. Dodatkowo technik samolotu w pomalował krawędzie natarcia wlotów powietrza do silników w kolorze białym, 1992 r.
- [40]: Samolot MiG-23MF n/b 148 z 28. PLM w Słupsku w malowaniu poremontowym. Remont główny wykonano w zakładach w Dreźnie na terenie NRD w 1989 roku.
- [41]: Samolot MiG-23MF 149, krótko po przylocie z remontu głównego z NRD, maszyna nie posiada jeszcze godła 28. PLM, Słupsk 1990 r.
- [42]: Samolot MiG-23MF przed schronohangarem lotniska w Słupsku, połowa lat 90.
- [43]: Zbliżenie na kabinę pilota egzemplarza 149, Słupsk połowa lat 90.
- [44]: Samolot MiG-23MF 149 na lotnisku w Powidzu 1997 r.
- [45]: Samolot MiG-23MF n/b 147 z 28. PLM w Słupsku po remoncie wykonanym w NRD. Egzemplarz po przekroczeniu nalotu ogólnego 1000 godzin został ozdobiony przez technika samolotu liczbą „1000” przy godle 2 Eskadry – skaczącej czarnej pumie, 1997 r.
- [46]: Egzemplarz 149 sfotografowany na lotnisku w Powidzu podczas ćwiczeń w lądowaniu na drodze kołowania w 1997 r.
- [47]: Obsługa samolotu po locie. Słupsk 1995 r.
- [48]: Start pary samolotów MiG-23MF z lotniska w Słupsku, 1993 r.
- [49]: MiG-23 MF 149 przed schonohangarem. Maszyna przygotowywana do transportu na płytę postojową. Słupsk 1996 r.
- [50]: Pilot samolotu rozpoczyna ruch silnika na płaszczyźnie postojowej lotniska w Słupsku, 1994 r.
- [51]: Egzemplarz 149 nabiera wysokości po starcie z lotniska w Słupsku. 1995 r.
- [52]: Samolot MiG-23MF n/b 149 z 28. PLM w Słupsku po remoncie wykonanym w NRD. Egzemplarz po przekroczeniu nalotu ogólnego 1000 godzin został ozdobiony przez technika samolotu liczbą „1000” przy szachownicy na stateczniku pionowym oraz prawej stronie kadłuba przed numerem bocznym 1996 r.
- [53]: Samolot MiG-23MF n/b 050 z 28. PLM w Słupsku. Maszyna w kamuflażu po trzyletnim remoncie głównym w NRD. Egzemplarz w końcowym okresie służby. Dobrze widoczne ubytki białej farby na osłonie stacji radiolokacyjnej. 1997 r.
- [54]: Maszyna 050 kołuje na start. Słupsk 1997 r.
- [55]: Samolot MiG-23MF 050 przygotowany do startu, Słupsk 1998 r.
- [56]: Przednia lewa część kadłuba. Dobrze widoczne podmalówki w miejscu ubytków farby podczas codziennej eksploatacji samolotu, Słupsk 1998 r.
- [57]: Egzemplarz 050 w malowaniu fabrycznym, Mińsk Mazowiecki 1979 r.
- [58]: Samolot 050 w niskim przelocie nad płytą postojową słupskiego lotniska, 1997 r.
- [59]: Płyta postojowa lotniska w Słupsku. Na pierwszym planie egzemplarz o n/b 050, 1999 r.
- [60]: Samolot MiG-23MF n/b 050 z 28. PLM w Słupsku, maszyna z widocznymi podmalówkami na wlotach powietrza do silników oraz ubytkami farby na poszyciu kadłuba, 1997 r.
- [61]: Samolot MiG-23MF 455 po wykonaniu ostatniego lotu w lotnictwie polskim, Słupsk 1998 r.
- [62]: Zbliżenie na lewą stronę kabiny pilota egzemplarza 455. Dobrze widoczne godła 28. PLM, godło klucza oraz napis okolicznościowy z okazji udziału egzemplarza w pokazach lotniczych w Poznaniu w 1991 r.
- [63]: MiG-23MF widok z tyłu, Słupsk 1988 r.
- [64]: Maszyna 456 wystawiona przed hangar Eskadry Technicznej, wiosna 1991 r.
- [65]: Start maszyny 456 z użyciem dopalania. Słupsk 1996 r.
- [66]: Lądowanie samolotu 456 na drodze kołowania lotniska w Powidzu, 1997 r.
- [67]: Samolot MiG-23MF n/b 456 z 28. PLM w Słupsku w widoku od góry i od dołu, maszyna w malowaniu po remoncie głównym wykonanym w ZSRR na przełomie 1990 i 1991 roku.
- [68]: Płyta postojowa lotniska w Powidzu, Na prawym wlocie do silnika dobrze widoczne podmalówki, 1997 r.
- [69]: Maszyna 456 kołuje po wykonaniu zadania, Słupsk 1994r.
- [70]: Samolot MiG-23MF n/b 456 z 28. PLM w Słupsku w widoku z prawej i lewej strony, 1994 r.
- [71]: Samolot MiG-23MF n/b 457 z 28. PLM w Słupsku, Samolot uzbrojony w dwa pociski powietrze-powietrze średniego zasięgu R-23 oraz na dwóch belkach dwuzamkowych w 4 pociski powietrze-powietrze R-60. 1997 r.
- [72]: Pilot samolotu nb 457 rozpoczyna wykonanie zadania, Słupsk 1994 r.
- [73]: Maszyna 457 po wycofaniu ze służby na lotnisku w Słupsku, 2000 r.
- [74]: Samolot podczas przeglądu w hangarze Eskadry Technicznej, Słupsk 1996 r.
- [75]: MiG-23MF z pełnym uzbrojeniem powietrze-powietrze, Słupsk 1997 r.
- [76]: Pilot samolotu 458 rozpoczyna kołowanie, Słupsk lata 80.
- [77]: Samolot MiG-23MF 458 w locie na dużej wysokości, połowa lat 80.
- [78]: Samolot MiG-23MF 458 chwile przed wykołowaniem, Słupsk połowa lat 80.
- [79]: Ostatnie czynności przed startem samolotu 459 do lotu, Słupsk 1994 r.
- [80]: Maszyna 459 przed schronem, Słupsk 1997 r.
- [81]: Dobieg z użyciem spadochronu hamującego samolotu MiG-23MF 459 na lotnisku w Słupsku, 1994 r.
- [82]: Samolot MiG-23MF n/b 457 z 28. PLM w Słupsku w widoku od góry i od dołu, maszyna w malowaniu po remoncie głównym wykonanym w ZSRR, wykonanym na początku lat 90.
- [83]: Samolot MiG-23MF n/b 459 z 28. PLM w Słupsku po remoncie głównym wykonanym w 1990 roku w ZSRR. Samolot w widoku prawy uzbrojony jest w cztery pociski powietrze-powietrze, w widoku z lewej strony w sześć pocisków raketowych, 1996 r.
- [84]: Samolot MiG-23MF n/b 459 z 28. PLM w Słupsku w malowaniu fabrycznym. W przedniej części kadłuba dobrze widoczne godło Gryfa. Słupsk 1990 r.
- [85]: Pilot samolotu zajmuje miejsce w kabinie egzemplarza 460, Słupsk początek lat 90.
- [86]: Przygotowania egzemplarza 460 do wylotu na poligon bombowo-rakietowych, Słupsk lata 80.
- [87]: Lotnisko w Słupsku, samolot MiG-23MF 460 gotowy do rozpoczęcia zadania, połowa lat 80.
- [88]: Maszyna 460 przygotowany do transportu przez holownik lotniskowy, Słupsk 1996 r.
- [89]: Egzemplarz 460 w widoku z góry, dobrze widoczny rozkład płam kamuflażu na górnej powierzchni skrzydeł i kadłuba. Słupsk 1996 r.
- [90]: Samolot 460 przed schronohangarem na lotnisku w Słupsku 1996 r.
- [91]: Samolot MiG-23MF n/b 460 z 28. PLM w Słupsku po remoncie głównym wykonanym na przełomie 1990 i 1991 r. w Bułgarii. W lewym widoku dobrze widoczne godło okolicznościowe z okazji 40-lecia pułku powstania pułku namalowane na wlocie powietrza do silnika, 1996 r.
- [92]: Samolot MiG-23MF n/b 460 z 28. PLM w Słupsku w widoku od góry i od dołu, maszyna w malowaniu po remoncie głównym wykonanym w Bułgarii, dobrze widoczny rozkład płam na górnej powierzchni kadłuba oraz skrzydeł, 1996 r.
- [93]: Wymiana fotela katapultowego przed hangarem Eskadry Technicznej, Słupsk 1995 r.
- [94]: Pilot samolotu 461 rozpoczyna start z użyciem dopalania, Słupsk 1996 r.
- [95]: Efektowny start MiGa-23MF 461 z lotniska w Słupsku, 1996 r.
- [96]: Maszyna 461 w malowaniu fabrycznym. Słupsk 1996 r.
- [97]: Pilot samolotu MiG-23MF 001 pozuje do zdjęcia w kabinie, Słupsk lata 90.
- [98]: Egzemplarz 001 kołuje po wykonaniu zadania, Słupsk 1994 r.
- [99]: Samolot 001 z 28. PLM w malowaniu fabrycznym. Słupsk 1994 r.
- [100]: Maszyna 005 przygotowana do lotu, Słupsk 1997 r.
- [101]: Powrót z lotu w trudnych warunkach atmosferycznych, Słupsk 1994 r.
- [102]: Samolot 005 z 28. PLM w malowaniu fabrycznym. Słupsk 1990 r.
- [103]: Widok samolotu 007 od strony lewej, Słupsk 1994 r.
- [104]: Samolot MiG-23MF 007 przygotowany do transportu na miejsce próby silnika, Słupsk 1996 r.
- [105]: Widok samolotu 007 od strony prawej, Słupsk 1994 r.
- [106]: Egzemplarz 007 po wycofaniu z eksploatacji prezentowany podczas święta lotnictwa na lotnisku w Słupsku, 2000 r.
- [107]: Samolot MiG-23MF n/b 007 z 28. PLM w Słupsku po remoncie głównym wykonanym na przełomie 1990 i 1991 r. w ZSRR. W lewym widoku dobrze widoczne godło okolicznościowe z okazji 40-lecia powstania pułku namalowane na wlocie powietrza do silnika, 1996 r.
- [108]: Samolot MiG-23MF n/b 010 z 28. PLM w Słupsku w malowaniu fabrycznym, 1992 r.
- [109]: Samolot 010 w locie na dużej wysokości, 1997 r.
- [110]: Lądowanie egzemplarza 010 na lotnisku macierzystym 28. PLM w Słupsku 1996 r.
- [111]: Maszyna 010 kołuje na miejsce kontroli startowej, Słupsk 1996 r.
- [112]: Przygotowanie do startu samolotu 012, Słupsk 1994 r.
- [113]: MiG-23MF podczas prezentacji uzbrojenia rakietowego, Słupsk 1997 r.

- [114]: Egzemplarz 012 podczas przeglądu na lotnisku w Słupsku, 1996 r.
- [115]: Samolot MiG-23MF n/b 012 z 28. PLM w Słupsku w malowaniu po remoncie wykonanym w Bułgarii na przełomie 1990 i 1991 r. Maszyna uzbrojona w pociski powietrze-powietrze średniego i krótkiego zasięgu, 1996 r.
- [116]: Samolot MiG-23MF n/b 062 z 28. PLM w Słupsku w widoku od góry i od dołu, maszyna w malowaniu fabrycznym, na pylonach umieszczonych pod stałą częścią skrzydeł dobrze widoczne pociski raketowe średniego zasięgu 1990 r.
- [117]: Egzemplarz 062 widziany z prawej strony w locie na dużej wysokości, 1998 r.
- [118]: Egzemplarz 062 widziany z lewej strony w locie na dużej wysokości, 1998 r.
- [119]: Samolot MiG-23MF n/b 062 z 28. PLM w Słupsku w prawym i lewym widoku, maszyna w malowaniu po remoncie głównym wykonanym w latach 1992-1994 w Wojskowych nr 3 w Dęblinie, 1998 r.
- [120]: Egzemplarz 062 na lotnisku w Słupsku, 1997 r.
- [121]: Maszyna 062 sfotografowana podczas lotu w okolicach lotniska, 1998 r.
- [122]: MiG-23MF n/b 062 w locie, 1998 r.
- [123]: Efektowny start z użyciem dopalania samolotu 065 z lotniska w Babich Dołach, 1995 r.
- [124]: Egzemplarz 065 przygotowany do lotu, Słupsk 1994 r.
- [125]: MiG-23MF rozpoczyna kołowanie na start z Drogowego Odcinka Lotniskowego (DOL). Samolot uzbrojony w dwa zasobniki UB-16 z niekierowanymi pociskami raketowymi S-5 oraz w dwie bomby ćwiczebne P-50. W tej konfiguracji maszyna dokona ataku na cele naziemne na poligonie Nadarzyce, Kliniska 1994 r.
- [126]: Samolot MiG-23MF 101 kończy dobieg przy użyciu spadochronu hamującego, Słupsk 1995 r.
- [127]: Samolot MiG-23MF n/b 101 z 28. PLM w Słupsku w lewym widoku, maszyna w malowaniu po remoncie głównym wykonanym w latach 1993-1995 w Wojskowych nr 3 w Dęblinie, Dobrze widoczny napis „1000” przed numerem bocznym egzemplarza, 1998 r.
- [128]: Samolot MiG-23MF 101 przygotowany do lotu, Słupsk 1998 r.
- [129]: Samolot MiG-23MF 001 na lotnisku w Słupsku 1997 r.
- [130]: Klucz samolotów w locie nad wielkopolską podczas ćwiczeń „Orli Szpon 97”, w tle widoczna maszyna MiG-23MF 101, 1997 r.
- [131]: Płyta postojowa lotniska w Słupsku, na pierwszym planie samolot 102 przygotowany do startu, 1995 r.
- [132]: Egzemplarz 102 chwilę po starcie z lotniska w Słupsku, 1998 r.
- [133]: MiG-23MF 102 podczas pobytu na lotnisku w Powidzu, 1997 r.
- [134]: Samolot MiG-23MF n/b 102 z 28. PLM w Słupsku, maszyna w malowaniu po remoncie głównym wykonanym w latach 1993-1994 w Wojskowych nr 3 w Dęblinie, w tylnej części kadłuba biały pas z okresu ćwiczeń „Orli Szpon”, na nim napis „Republic of Pyrland”, Słupsk 1997 r.
- [135]: Samolot MiG-23MF n/b 110 z 28. PLM w Słupsku, maszyna w malowaniu po remoncie głównym wykonanym w latach 1993-1995 w Wojskowych nr 3 w Dęblinie, w tylnej części kadłuba widoczny niebieski emblemat w/w zakładów, Słupsk 1997 r.
- [136]: Lądowanie MiGa-23MF 110 na lotnisku w Słupsku, 1997 r.
- [137]: Pilot zajmuje miejsce w samolocie 110, Słupsk 1998 r.
- [138-141]: Sekwencja zdjęć maszyny MiG-23MF 110 podczas startu z lotniska w Słupsku 1997 r.
- [142]: Pilot samolotu MiG-23MF 110 wykonuje dobieg z użyciem spadochronu hamującego na drodze kołowania lotniska w Powidzu, 1997 r.
- [143]: Samolot MiG-23MF n/b 115 z 28. PLM w Słupsku, maszyna w malowaniu po remoncie głównym wykonanym w latach 1993-1995 w Wojskowych nr 3 w Dęblinie, maszyna uzbrojona w dwa pociski powietrze-powietrze średniego zasięgu R-23, zwraca uwagę czarny prostokąt antyodbaskowy domalowany przed stałą osłoną kabiny pilota, Słupsk 1998 r.
- [144]: Samolot MiG-23MF 115 uzbrojony w pociski powietrze-powietrze, 1990 r.
- [145]: Maszyna 115 sfotografowana na lotnisku w Dęblinie w 1994 r.
- [146]: Start w składzie pary samolotu 115 i 050 z lotniska w Słupsku, 1997 r.
- [147]: Samolot MiG-23MF 115 uzbrojony w pociski powietrze-powietrze, 1990 r.
- [148]: Start w składzie pary, na pierwszym planie maszyna 115, Poznań-Krzesiny 1997 r.
- [149]: Płyta postojowa lotniska w Słupsku, na pierwszym planie przód samolotu 115, 1995 r.
- [150]: Samolot MiG-23MF n/b 117 z 28. PLM w Słupsku, maszyna w malowaniu po remoncie głównym wykonanym w latach 1993-1994 w Wojskowych nr 3 w Dęblinie, Słupsk 1995 r.
- [151]: MiG-23MF 117 w locie na dużej wysokości, 1997 r.
- [152]: 152 Samolot MiG-23MF 117 podczas niskiego dolotu do lotniska, okolice Słupska 1996 r.
- [153]: Maszyna 117 podczas niskiego przelotu nad lotniskiem w Słupsku z użyciem dopalania, 1997 r.
- [154]: Przód samolotu 117, Słupsk 1998 r.
- [155]: Ostatni dowódca 28. PLM płk pil. Bogdan Wójcik po wykonaniu lotu na samolocie 117, Słupsk 1998 r.
- [156]: Pilot samolotu MiG-23MF 117 kołuje na start, Słupsk 1998 r.
- [157]: Technik samolotu przygotowuje maszynę do kolejnego wylotu, Słupsk 1993 r.
- [158]: MiG-23MF 021 na płycie postojowej lotniska w Słupsku 1994 r.
- [159]: Pilot samolotu 021 przygotowuje się do startu, Słupsk 1994 r.
- [160]: Pilot samolotu MiG-23MF 021 rozpoczyna kołowanie po płycie lotniska, Powidz 1997 r.
- [161]: Samolot MiG-23MF n/b 152 z 28. PLM w Słupsku, maszyna w malowaniu fabrycznym, koniec lat 80.
- [162]: Egzemplarz 152 przygotowany do kolejnego wylotu. Słupsk 1991 r.
- [163]: Przód samolotów 152 i 021, Mińsk Mazowiecki 1995 r.
- [164]: Pilot samolotu 153 po locie na dużą wysokość. Słupsk 1993 r.
- [165-171]: Ostatnie 7 samolotów, które zostały wycofane ze służby w 28. PLM przetransportowano na poligon lotniczy w Nadarzycach i ustawiono jako cele dla samolotów myśliwsko-bombowych, Nadarzyce 2000r.
- [172]: Samoloty szkolno-bojowe na lotnisku w Słupsku 1994 r.
- [173]: Szkolno-bojowy MiG-23UB przygotowany do startu, Słupsk 1996 r.
- [174]: Przygotowania do ostatniego lotu egzemplarza 845 w lotnictwie polskim, Słupsk 1999 r.
- [175]: Samolot 845 podczas swojego ostatniego lotu, 1999 r.
- [176]: Przelot samolotu 845 nad lotniskiem w Słupsku, 1999 r.
- [177]: MiG-23UB chwilę przed przyziemieniem na lotnisku w Słupsku, 1999 r.
- [178]: Samolot MiG-23UB n/b 845 z 28. PLM w Słupsku, maszyna w malowaniu po II remoncie głównym wykonanym w latach 1993-1994 w Wojskowych Zakładach Lotniczych nr 3 w Dęblinie, na lewej stronie osłony stacji radiolokacyjnej nowe godło pułku, Słupsk 1999 r.
- [179]: Samolot MiG-23UB n/b 845 z 28. PLM w Słupsku w widoku od góry i od dołu, maszyna w malowaniu po II remoncie głównym wykonanym w Wojskowych Zakładach Lotniczych nr 3 w Dęblinie w latach 1993-1994 r. Słupsk, 1999 r.
- [180]: Samolot MiG-23UB n/b 846 z 28. PLM w Słupsku, maszyna w malowaniu po II remoncie głównym wykonanym w Wojskowych Zakładach Lotniczych nr 3 w Dęblinie w latach 1993-1994 r., na samolocie w 1997 roku godło pułku uległo zniszczeniu a jego ślady zostały zamalowane szarym pasem dookoła przedniej osłony samolotu, Słupsk, 1999 r.
- [181]: Samolot 846 po wycofaniu ze służby, Dobrze widoczny szary pas na przedniej osłonie stacji radiolokacyjnej przypominający o zamalowaniu dużego godła Gryfa, Słupsk 2000 r.
- [182]: Maszyna MiG-23UB 846 kołuje do startu, Słupsk 1997 r.
- [183]: MiG-23UB w przelocie nad miastem Słupsk, 1998.
- [184]: Kołowanie samolotu 846, zwracając uwagę dodatkowe zbiorniki paliwa podwieszane pod ruchomą część skrzydeł, Słupsk 1993 r.
- [185]: Maszyna MiG-23UB 845 podczas przygotowania do startu w oryginalnym malowaniu fabrycznym, Słupsk lata 80.
- [186]: Powrót samolotu 846 na płaszczyznę postojową po wykonaniu zadania, Słupsk 1998 r.
- [187]: Samolot MiG-23UB n/b 846 z 28. PLM w Słupsku, maszyna w malowaniu po II remoncie głównym wykonanym w Wojskowych Zakładach Lotniczych nr 3 w Dęblinie w latach 1993-1994 r., maszyna posiada duże godło „Gryfa” na prawej stronie przedniej części kadłuba, dodatkowo maszyna wyposażona w trzy dodatkowe zbiorniki paliwa, Słupsk, 1994 r.
- [188]: Samolot MiG-23UB n/b 850 z 28. PLM w Słupsku, maszyna w malowaniu po remoncie głównym wykonanym w latach 1987-1988 w NRD, maszyna ozdobiona tygrysim akcentem na osłonie pojemnika ze spadochronem hamującym, a także żółtymi trójkątami ostrzegawczymi umieszczonymi przed wlotami powietrza do silników, samolot posiada godło okolicznościowe z okazji 40 lecie 28 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego oraz liczbę „1000” umieszczoną tylko po lewej stronie samolotu na przedniej osłonie oraz przy szachownicy na stateczniku pionowym samolotu, Słupsk 1996 r.
- [189]: Samolot szkolno-bojowy 850 podczas obsługi technicznej przed hangarem Eskadry Technicznej, Słupsk 1994 r.
- [190]: Moment wyciągania samolotu 850 z hangaru, Słupsk 1995 r.
- [191]: MiG-23UB 850 kołuje po wykonaniu zadania w powietrzu, Słupsk 1995 r.
- [192]: Start samolotu MiG-23UB 842 w malowaniu fabrycznym, Słupsk połowa lat 80.
- [193]: Piloci w kabinie szkolno-bojowego MiGa-23UB, Słupsk lata 80.
- [194]: Szkolno-bojowa maszyna 842 odrywa się od lotniska w Słupsku, lata 80.
- [195]: Samolot MiG-23UB n/b 842 z 28. PLM w Słupsku, maszyna w malowaniu po remoncie głównym wykonanym w latach 1990-1991 w Bułgarii, maszyna ozdobiona żółtymi trójkątami ostrzegawczymi umieszczonymi przed wlotami powietrza do silników, godłem okolicznościowym z okazji 40-lecia 28 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego, godłem Gryfa i oraz liczbą „1000” umieszczoną tylko po lewej stronie samolotu na przedniej osłonie oraz przy szachownicy na stateczniku pionowym samolotu, Słupsk 1996 r.
- [196]: Start samolotu MiG-23UB 842 w malowaniu fabrycznym, Słupsk połowa lat 80.
- [197]: Szkolno-bojowa maszyna 842 odrywa się od lotniska w Słupsku, lata 80.

- [198]: Egzemplarz szkolno-bojowy 842 kończy dobieg na lotnisku w Słupsku, koniec lat 90.
- [199]: Samolot MiG-23UB 844 w locie na dużej wysokości 1997 r.
- [200]: Maszyna 844 podczas prac obsługowych w hangarze Eskadry Technicznej, Słupsk 1997 r.
- [201]: Samolot 844 z tygrysim akcentem na osłonie spadochronu hamującego, Słupsk 1997 r.
- [202]: Samolot MiG-23UB n/b 844 z 28. PLM w Słupsku, maszyna w malowaniu po remoncie głównym wykonanym w 1990 r. w NRD, maszyna ozdobiona tygrysim akcentem na osłonie pojemnika ze spadochronem hamującym, a także żółtymi trójkątami ostrzegawczymi umieszczonymi przed wlotami powietrza do silników, samolot ostatnią wersją godła Gryfa, posiada także godło okolicznościowe z okazji 40 lecie 28 Pułku Lotnictwa Myśliwskiego oraz liczbę „1000” umieszczoną na przedniej osłonie samolotu oraz przy szachownicy na stateczniku pionowym samolotu, Słupsk 1997 r.
- [203]: Samolot MiG-23UB n/b 832 z 28. PLM w Słupsku, maszyna w malowaniu po remoncie głównym wykonanym w latach 1992-1993 w Wojskowych Zakładach Remontowych nr 3 w Dęblinie, maszyna do końca służby nie posiadała żadnego godła, Słupsk 1997 r.
- [204]: Samolot MiG-23UB 831 po awarii, Słupsk lata 80,
- [205]: Egzemplarz 831 na lotnisku w Słupsku, 1997 r.
- [206]: Maszyna 831 wykończone ze stanowiska postojowego słupskiego lotniska, Słupsk 1997 r.
- [207]: Samolot MiG-23MF 460 w malowaniu fabrycznym (bez godeł) i...
- [208]: ...ten sam samolot w malowaniu poremontowym wykonanym w Bułgarii na przełomie 1990 i 1991 r. (uzupełnione o godła 28. PLM)
- [209]: Maszyna 149 w hangarze Eskadry Technicznej. Widoczne godła 28. PLM oraz klucza, Słupsk połowa lat 90-tych.
- [210]: Samolot MiG-23MF 010 chwilę przed starem do lotu na walkę powietrzną. Egzemplarz uzbrojony jest w szkolny pocisk UR-60, Słupsk początek lat 90.
- [211]: Czarna Puma pojawiła się na samolotach MiG-23MF n/b 153 i MiG-23UB n/b 842.
- [212]: Skacząca Puma namalowana była na MiG-23MF n/b 152 z 2 Eskadry Lotniczej.
- [213]: Nowy wzór Godła 2 Eskadry na szachownicy w kształcie rombu, część z tych godeł posiadała białą „2” na czerwonym polu.
- [214]: Pierwszy klucz 2 Eskadry posiadał godło Ikara. Malowane na samolotach MiG-23MF 153 i MiG-23UB 842, 844.
- [215]: MiG-23MF nr 122 z 3 Klucza 2 Eskadry 28 PLM.
- [216]: Wiosną 1990 roku pojawiło się nowe godło pułku malowane na białym kole.
- [217]: Godło 2 Klucza 2 Eskadry pojawiło się na MiGu 23 MF n/b 146.
- [218]: Ikar godło 1 Klucza 2 Eskadry malowane na samolotach MiG-23UB n/b 842, 844 i 850.
- [219]: Napis okazjonalny na MF 146 z okazji pokazów w Poznaniu, sierpień 1991 r.
- [220]: Skacząca Kozica - Godło 3 Klucza 2 Eskadry, MiG-23MF 115, 117, 121, 122, 148
- [221]: MiG-23MF nr 146 z 2 Klucza 2 Eskadry 28 PLM.
- [222]: Skorpion godło 4 Klucza 2 Eskadry 28 PLM.
- [223]: Samoloty 1 Eskadry otrzymały tygrysi akcent na zasobnikach spadochronów hamujących.
- [224]: Przód samolotu 460, widoczne godło 28. PLM, godło 1 Eskadry oraz okolicznościowy napis z okazji udziału w pokazach w Poznaniu w 1991 r.
- [225]: Siuks – godło 1 Eskadry 28 PLM
- [226]: Królik Bugs – godło 2 Klucza 1 Eskadry.
- [227]: Stojący lew – godło 1 Klucza 1 Eskadry na samolocie MiG-23MF n/b 460.
- [228]: Szeszeń – godło 3 Klucza 1 Eskadry.
- [229]: MiG-23MF n/b 007 z godłem 1 Eskadry 28 PLM (proporzec).
- [230-231]: We wrześniu 1997 powstały nowe wersje godeł w formie naklejek samoprzylepnych. Siuks – 1 Eskadra, Puma – 2 Eskadra
- [232]: Samoloty, które wylatały powyżej 1000 godzin otrzymywały okazjonalny napis w postaci „białego 1000” malowany na kadłubie pod kabiną oraz na stateczniku. Na zdjęciu egzemplarz numer 120. Obecnie eksponat muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Obok godło 2 Klucza 2 Eskadry, poniżej nazwisko technika obsługującego samolot.
- [233]: W 1992 z okazji 40-lecia Pułku na samolotach pojawiło się okolicznościowe godło.
- [234-236]: Oznaka 28 PLM. 234 - oficerska, 235 - oficerska z odwróconymi kolorami szachownicy, 236 - honorowa bez napisu Słupsk. Wykonawca Olek Warszawa.
- [237-242]: Oznaki 28 PLM wzór 2 z 1996 wersje 1,2,3,4,5,6 (wersja z 2001) - haft.
- [243]: Oznaka 28 PLM wzór 1 z 1994 wersja 1 (89 mm).
- [244]: Oznaka 1 Eskadry 28 PLM wzór 1 (1994) druk.
- [245-247]: Oznaka 1 Eskadry 28 PLM wzór2 wersje 1,2,3.
- [248-249]: 248,249 Oznaka 3 Klucza 2 Eskadry 28 PLM sitodruk wersja 1,2.
- [250]: Oznaka 4 Klucza 2 Eskadry 28 PLM sitodruk.
- [251]: Oznaka 2 Eskadry 28 PLM wersja 1 (1994) druk.
- [252-254]: Oznaki 2 Eskadry 28 PLM wersja 2 haft warianty kolorystyczne 1,2,3.

n/b	c/n	Data prod /przyłotu	Ostatni lot Data wycofania	Nalot ilość lądowań	Uwagi
MiG 23 MF					
120	0390217120	25.02.79 04.06.79	08.08.96 19.10.96	1356 h 51 min 1948	W 28. PLM /2 esk./ 4 klucz, ostatni lot do 13 PLT, pilotował mjr Antoni Czerniec, przekazany do MLK. Samolot pozostały resurs 122 h 54 min. Remont główny w NRD 26.10.1987–04.11.1988 r. Silnik R–29 300 nr 519553037045.
121	0390217121	27.02.79 04.06.79	23.02.96 12.12.97	985 h 18 min 1420	W 28. PLM /2 esk./ 3 klucz, kasacja samolotu 12.01.98 r. Pozostały resurs 514 h 54 min. Remont główny NRD 30.01.1989–17.11.1989 r. Silnik R–29 300 nr 519554244010.
122	0390217122	01.03.79 04.06.79	08.03.96 12.12.97	929 h 34 min 1362	W 28. PLM /2 esk./ 3 klucza, kasacja 12.01.1998 r. Pozostały resurs 472 h 36 min. Remont główny w ZSRR 01.06.1990–08.07.1991 r. Pomnik przy stacji benzynowej w Besku koło Krosna. Silnik R–29 300 nr 519552937040.
139	0390217139	13.04.79 04.06.79	22.03.96 19.07.96	1415 h 28 min 1999	W 28. PLM /2 esk./ 4 klucza, 25.07.1996 przetransportowany do skansenu na terenie 2 BL w Bydgoszczy, pozostały resurs 84 h 33 min. Remont główny w NRD 26.10.1987 – 23.09.1988 r. Silnik R–29 300 nr 519552244060.
140	0390217140	18.04.79 04.06.79	25.05.81	135 h 41 min 206	W 28. PLM /2 esk./ 2 klucz, uszkodzony 25.05.1981 r. podczas lądowania w nocy w trudnych warunkach atmosferycznych z niepełnie wypuszczonym podwoziem, pilotował kpt. Ryszard Drzymała, przekazany do Oleśnicy 26.04.1985r. W ???.07.2003 przekazany do Radomia, samolot należał do COSSTWL w Oleśnicy i Radomiu ma numer 40.
141	0390217141	24.04.79 04.06.79	30.08.88 07.12.88	716 h 18 min 497	W 28. PLM /2 esk./ 1 klucz, rozbity 30.08.1988 r. w czasie lotu dziennego w zwykłych warunkach atmosferycznych rozszczelniła się instalacja paliwowa skutkiem czego zapalił się silnik, pík Waldemar Piegza (starszy inspektor WOPK) katapultował się, przyczyną była fabryczna i niestaranna obsługa. Silnik R–29 300 nr 519552137094.
145	0390217145	24.04.79 04.06.79	05.05.84	449 h 38 min 275	W 28. PLM /2 esk./ 1 klucz, samolot rozbity 05.05.1984 r. po odpaleniu rakiety, ppłk Zbigniew Kopacz leciał 6 sekund za rakieta cpo spowodowało wyłączenie silnika, pilot przez 2 minuty nie zauważył tego i katapultował się na wysokości 900 metrów, samolot należał do Silnik R–29 300 nr 519551937077. Całkowity czas pracy silnika 294 h.
146	0390217146	25.04.79 04.06.79	16.12.96 12.12.97	1160 h 45 min 1648	W 28. PLM /2 esk./ 2 klucz, kasacja samolotu 12.01.1998 r, eksponat w m. Swadzim k. Poznania, pozostały resurs 371 h 54 min. Remont główny w NRD 31.07.89–04.05.90. Silnik R–29 300 nr 519552137064.
147	0390217147	25.04.79 04.06.79	16.12.97 12.11.98	1011 h 18 min 1451	W 28. PLM /2 esk./ 2klucz, ogłoszeniem AMW w Gazecie Wyborczej z dnia 03.11.1998 r. sprzedany i zakupiony 13.11.1998 r. przez obywatela USA. Pozostały resurs 391 h 36 min, remont główny w NRD 14.11.1989–01.10. 1990 r. Silnik R–29 300 nr 519554837050. Całkowity czas pracy silnika 712,25 min.
148	0390217148	10.05.79 25.06.79	26.04.96	1134 h 34 min 1638	W 28. PLM /2esk./ 2klucz, kasacja 12.01.1998 r, eksponat w Warszawie w Muzeum Katyńskim na Sadybie. Pozostały resurs 249 h 34 min. Remont główny w NRD 19.03.1989–08.12.1989 r. Silnik R–29 300 nr 519554837040
149	0390217149	31.05.79 25.06.79	14.09.97 12.11.98	1325 h 52 min 1878	W 28. PLM /2 esk./ 4klucz, w samolocie w tuż po starcie przepaliła się komora spalania niszcząc instalację elektryczną, pilot kpt. Roman Łyszczak szczęśliwie wylądował, miało to miejsce podczas startu w ramach ćwiczeń „Orli Szpon” ‘97, spisany ze stanu, protokół kasacyjny 20.11.1998 r. Remont główny w NRD 15.11.1989–07.09.1990 r. Pozostały resurs 120 h 01 min. Ogłoszeniem w gazecie Wyborczej z dnia 03.11.1998 r samolot sprzedany 13.11.1998 i ustawiony na lotnisku Babimost następnie zakupiony przez obywatela USA. Silnik R–29 300 nr 519553344007
150	0390217150	31.05.79 25.06.79	14.07.88	610 h 26 min 709	W 28. PLM /2 esk./ 1 klucz, rozbity 14.07.1988 r. ppor. inż. Krzysztof Owczarek zginął lecąc w nocy w trudnych warunkach atmosferycznych, przekroczył graniczną prędkość dla położenia skrzydła. Jako przyczynę uznano błąd w eksploatacji. Pozostały resurs do remontu głównego 389 h 74 min.
455	0390220455	26.07.81 02.09.81	22.07.98	1063 h 13 min 1878	W 28. PLM /2esk./ 1klucz, remont główny ZSRR 01.06.1990–15.12.1990 r, ostatni lot wykonał mjr Mirosław Łusiarczyk, eksponat w m. Olchowa droga Tarnów–Rzeszów, pozostały resurs 363 h 51 min. Silnik R–29 300 nr 519552137064. Całkowity czas pracy silnika 659,22 min.

Polish Wings

n/b	c/n	Data prod /przylotu	Ostatni lot Data wycofania	Nalot ilość lądowań	Uwagi
456	0390220456	24.07.81 02.09.81	05.08.98	1201 h 44 min 1702	W 28. PLM /1 esk./ 4klucz, remont główny ZSRR 29.10.1990–06.05.1991 r. Koniec reursu kalendarzowego 31.07.1998 r., samolot wycofany, egzemplarz po wycofaniu wykonał jeszcze dwa loty. Pozostały reurs 123 h 28 min., Silnik R–29 300 nr 519552137008.
457	0390220457	24.07.81 02.09.81	06.07.94	839 h 45 min 1217	W 28. PLM /2 esk./ 2 klucz, remont główny Bułgaria 26.10.1990–28.05.1991 r. Eksponat w m. Buk k/Poznania, koniec reursu 31.07.98, samolot z pozostały reurs 536 h 43 min. Silnik R–29 300 nr 519552244042.
458	0390220458	27.07.81 02.09.81	11.05.98	1154 h 55 min 1642	W 28. PLM /1 esk./ 3 klucz, remont główny Bułgaria 26.10.1990–31.05.1991, ostatni lot wykonał kpt. Marciniak, koniec reursu 31.07.1998 r., pozostały reurs 237 h 01 min. Silnik R–29 300 nr 519552137002.
459	0390220459	05.08.81 02.09.81	22.01.98	1161 h 42 min 1656	W 28. PLM /1 esk./ 3 klucz, remont główny ZSRR 01.06.1990–15.12.1990 r, ostatni lot wykonał mjr Janusz Zimiński, pozostały reurs 230 h 35 min, koniec reursu 31.07.1998 r. Silnik R–29 300 nr 519554244010.
460	0390220460	05.08.81 25.09.81	08.09.97	1002 h 11 min 1443	W 28. PLM /1 esk./ 1 klucz, remont główny Bułgaria 26.10.90–28.05.91, ostatni lot wykonał mjr Krzysztof Wodniak, samolot pozostały reurs 374 h 41 min. koniec reursu 31.07.1998 r. Silnik R–29 300 nr 519552137070.
461	0390220461	21.08.81 25.09.81	24.04.98	902 h 32 min 1302	W 28. PLM /1esk./ 1 klucz, remont główny WZL–3 Dęblin 08.04.1992–28.09.1993, ostatni lot wykonał mjr Wojciech Czarnecki. Ustawiony przy stacji benzynowej w Zarskiej Wsi i należy do Aeroklubu Zgorzelec, pozostały reurs 419 h 41 min. koniec reursu 02.09.1998 r. Silnik R–29 300 nr 519552244074.
001	0390221001	20.08.81 25.09.81	17.08.98	1073 h 30 min 1530	W 28. PLM /1 esk./ 1 klucz, remont główny WZL–3 Dęblin 24.08.1992–19.11.1993 r, ostatni lot wykonał mjr Wojciech Czarnecki pozostały reurs 358 h 46 min, koniec reursu 02.09.1998 r., wycofany i ustawiony na poligonie w Nadarzynach jak cel. Silnik R–29 300 nr 519552137034.
005	0390221005	24.08.81 25.09.81	17.08.98	996 h 04 min 1421	W 28. PLM/1 esk./ 3 klucz, remont główny WZL–3 Dęblin 24.08.1992–24.09.1993 r, ostatni lot wykonał mjr Janusz Gizara, eksponat w m. Łapinie 3 km od Kolbud koło Gdańska, samolot pozostały reurs 418 h 07 min. Koniec reursu 02.09.1998 r., Silnik R–29 300 nr 519552837132.
007	0390221007	25.08.81 25.09.81	14.05.98	1050 h 23 min 1519	W 28. PLM /1 esk./ 2 klucz, remont główny ZSRR 06.11.1990–06.05.1991 r, ostatni lot wykonał kpt. Jan Kaczor, samolot wycofany i przechowywany na lotnisku w Słupsku do 2004 r. Następnie przetransportowany do USA, przygotowany do lotów, pozostały reurs 227 h 58 min, koniec reursu 02.09.1998 r. Silnik R–29 300 nr 519552244070.
010	0390221010	24.08.81 25.09.81	16.12.97	991 h 36 min 1448	W 28. PLM /1esk./ 1 klucz, remont główny WZL–3 Dęblin 08.04.1992–18.09.1993 r, ostatni lot wykonał kpt. Marek Lebeda, pozostały reurs 406 h 00 min, koniec reursu 02.09.1998 r. Silnik R–29 300 nr 519552244064.
012	0390221012	27.08.81 25.09.81	05.08.98	1129 h 51 min 1641	W 28. PLM /1esk./ 2 klucz, remont główny Bułgaria 26.10.1990–28.05.1991 r, ostatni lot wykonał mjr Janusz Zimiński, eksponat w m. Olchowa droga Tarnów – Rzeszów, samolot pozostały reurs 214 h 43 min, koniec reursu 06.08.98 r. Silnik R–29 300 nr 519552137002.
062	0390224062	20.07.82 28.08.82	10.08.99 10.08.99	1201 h 58 min 1632	W 28. PLM /1 esk./ 2 klucz, remont główny WZL–3 Dęblin 24.08.1992–19.03.1994 r, ostatni lot wykonał mjr Piotr Sitak, koniec reursu 10.08.1999 r. Silnik R–29 300 nr 519552244074.
065	0390224065	19.07.82 28.08.82	05.08.99 05.08.99	932 h 39 min 1302	W 28. PLM /2 esk./ 3 klucz, remont główny WZL–3 Dęblin 07.07.1993–29.10.1994 r, ostatni lot wykonał mjr Piotr Wójcik, wycofany i ustawiony na poligonie w Nadarzynach jako cel, pozostały reurs 346 h 26 min, koniec reursu 10.08.1999 r. Silnik R–29 300 nr 519553137002.
101	0390224101	23.07.82 28.08.82	10.08.99	1169 h 53 min 1577	W 28. PLM /2 esk./ 4 klucz, remont główny 03.08.1993–01.09.1995 r. WZL–3 Dęblin, ostatni lot kpt. Jan Kaczor, pozostały reurs 310 h 58 min, koniec reursu 10.08.1999 r. Silnik R–29 300 nr 519552244040. Ustawiony na poligonie w Nadarzynach jako cel.
102	0390224102	10.08.81 28.08.82	10.08.99	1210 h 19 min 1637	W 28. PLM /2 esk./ 4 klucz, remont główny 14.05.1993–16.05.1994 r. WZL–3 Dęblin, ostatni lot mjr. Janusz Zimiński, pozostały reurs 176,45 min, koniec reursu 10.08.1999 r. Silnik R–29 300 nr 519552137008 – silnik z maszyny 456 przełożony 12.10.1998 r. Ustawiony na poligonie w Nadarzynach jako cel.
105	0390224105	12.08.82 28.08.82	13.11.85	360 h 10 min 446	28. PLM /2 esk./ 1 klucz, rozbity 13.11.1985 r, w miejscowości Koczała. Pilot ppor. Zbigniewa Krupa zginął.
110	0390224110	27.08.82 21.09.82	06.08.99	1164 h 45 min 1544	W 28. PLM /2 esk./ 4 klucz, remont główny 23.08.1993–20.11.1995 r. w WZL–3 Dęblin, ostatni lot mjr. Janusz Zimiński, pozostały reurs 326 h 52 min. Koniec reursu 10.08.1999 r. Silnik R–29 300 nr 519554837040. Ustawiony na poligonie w Nadarzynach jako cel.
115	0390224115	27.08.82 21.09.82	25.08.99	1007 h 15 min 1410	W 28. PLM /2 esk./ 2 klucz, remont główny 03.08.1993–13.07.1995 r. w WZL–3 Dęblin. Ostatni lot mjr Antoni Czerniec. Pozostały reurs 407 h 32 min. Koniec reursu 27.08.1999 r. Silnik R–29 300 nr 519552244060. Ustawiony na poligonie w Nadarzynach jako cel.
117	0390224117	02.09.82 21.09.82	02.09.99	1096 h 52 min 1529	W 28. PLM /2 esk./ 2 klucz, remont główny 07.07.1993–10.08.1994 r. w WZL–3 Dęblin. Ostatni lot ppłk Bogdan Wójcik, pozostały reurs 286 h 40 min. Koniec reursu 02.09.99 r., Silnik R–29 300 nr 519552837132. Ustawiony jako eksponat koło wieży kontroli lotów na poligonie w Nadarzynach.
021	0390224121	01.09.82 21.09.82	30.08.93 22.12.97	755 h 73 min 1122	W 28. PLM /2 esk./ 2 klucz, od 30.08.93 do WZL–3 Dęblin, spisany ze stanu 22.12.97, pozostały reurs 244 h 07 min. Silnik R–29 300 nr 519551937075. Eksponat w Dęblinie – skansen.
050	0390224050	02.09.82 21.09.82	02.09.99	927 h 22 min 1257	W 28. PLM /1 esk./ 2 klucz, remont główny 16.09.1986–08.09.1989 r. Drezno, ostatni lot mjr. Władysław Klimczuk, pozostały reurs 72 h 56 min, koniec reursu 02.09.99 r. Silnik R–29 300 nr 519552137066. Ustawiony na poligonie w Nadarzynach jako cel.
152	0390224152	03.09.82 21.09.82	30.08.93 22.12.97	651 h 59 min 966	W 28. PLM /2 esk./ 1 klucz, 30.08.1993 r. przekazany do WZL–3 Dęblin, następnie wycofany. Ostatni lot mjr Janusz Zimiński, pozostały reurs 348 h 01 min., Silnik R–29 300 nr 519552244058.
153	0390224153	14.09.82 21.09.82	30.08.93 22.12.97	567 h 13 min 819	W 28. PLM /2 esk./ 2 klucz, 30.08.93 przekazany do WZL–3 Dęblin, następnie wycofany. Ostatni lot mjr Piotr Sitak, pozostały reurs 432 h 47 min, Silnik R–29 300 nr 519552137052.
MIG 23 UB					
845	A1037845	18.10.78 04.06.79	02.09.99	1334 h 56 min 2662	W 28. PLM /2 esk./ 1 klucz, I remont główny NRD 23.02.1987–08.01.1988 r., II remont główny 22.03.1993–19.03.1994 r. WZL–3 Dęblin, koniec reursu 18.10.2003 r. Silnik R–27 F2M 300 nr 710472139042. Przechowywany na lotnisku w Słupsku następnie rozmontowany i przewieziony do USA, przygotowany do lotów.
846	A1037846	19.10.78 04.06.79	30.11.99	1441 h 22 min 2830	W 28. PLM /2 esk./ 1 klucz, I remont główny NRD 21.04.1986–04.12.1986 r., II remont główny 22.03.1993–19.03.1994 r. WZL–3 Dęblin, koniec reursu 19.10.2002 r. Silnik R–27 F2M 300 nr 710471239053. Przechowywany na lotnisku w Słupsku następnie rozmontowany i przewieziony do USA, przygotowany do lotów nr N846MG.
850	A1038050	06.11.80 29.01.81	11.03.96 21.07.96	1337 h 59 min 2585	W 28. PLM /2 esk./ 1 klucz, remont główny NRD 14.09.1987 – 27.05.1988 r., 11.03.1996 r. do WZL–3 Dęblin, ostatni lot mjr Paweł Kowalczyk i por. Jan Zasada, koniec reursu 10.10.1998 r. Silnik R–27 F2M 300 nr 71047139063, przechowywany w WZL–3 następnie kupiony przez radio RMF FM, następnie sprzedany prywatnemu kolekcjonerowi w 2000 roku, rozebrany na lotnisku w Babimście i przetransportowany do Holandii ustawiony w m. Musselkanaal.
842	A1038142	16.07.81 19.10.81	20.05.98	1440 h 39 min 2684	W 28. PLM /2 esk./ 1 klucz, remont główny Bułgaria 26.10.1990–28.05.1991, koniec reursu 16.07.1998 r., pozostały reurs 257 h 02 min. Silnik R–27 F2M nr 710471139063. Przechowywany na lotnisku w Słupsku następnie rozmontowany i przewieziony do USA, przygotowany do lotów.
844	A1038144	21.07.81 19.10.81	26.06.98 26.06.98	1492 h 32 min 2791	W 28. PLM /2 esk./ 1 klucz, remont główny NRD 17.01.1990–26.10.1990 r., pozostały reurs 7 h 28 min., koniec reursu 21.07.1998 r., Silnik R–27 F2M nr 710473839003.
831	A1038231	27.03.82 26.06.82	17.03.99 16.03.99	1633 h 2757	W 28. PLM /2 esk./ 1 klucz, remont główny 08.04.1992–22.03.1993 r. w WZL–3 Dęblin. Ostatni lot mjr Jerzy Kudzia, mjr Lesław Dubaj, koniec reursu 27.03.1999 r., pozostały reurs 203 h 12 min., Silnik R–27 F2M nr 710473139051. Przewieziony do USA, zarejestrowany nr N831MG.