

Su-7BM

Przełom lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych ubiegłego stulecia przyniósł znaczne zmiany w sztuce wojennej wszystkich rodzajów sił zbrojnych, na każdym jej szczeblu: strategicznym, operacyjnym i taktycznym. Przyczyną takiego stanu rzeczy było gwałtowne upowszechnienie się broni jądrowej, która jednocześnie przestała już być tylko środkiem oddziaływania strategicznego. Pojawienie się taktycznych ładunków jądrowych było przyczyną prawdziwej rewolucji na polu walki, radykalnie zmieniającej zasady prowadzenia walki, organizację i wyposażenie wojsk. W tym właśnie czasie przyjęto założenie, że Polska w przypadku konfliktu zbrojnego wystawi dwie armie, pancerną i ogólnowojskową, które będą atakować w kierunku północno zachodnim wykonując jeden duży „korytarz atomowy”. W związku z tym, na początku lat sześćdziesiątych również nasz kraj potrzebował „własnej” pięści jądrowej. Oczywiście nie miały to być siły samodzielne. Zadaniem Wojska Polskiego miało być jedynie uzupełnienie i wsparcie sowieckich sił jądrowych w tym obszarze.

W tym właśnie czasie podjęto decyzję o zakupie przez Polskę oprócz rakiet operacyjno taktycznych R-170 również 36 samolotów Su-7 z których utworzono jeden pułk lotnictwa myśliwsko-bombowego. Samoloty Su-7 trafiły do stacjonującego w Bydgoszczy, 5 Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Szturmowego, należącego wówczas do 16 Dywizji Lotnictwa Myśliwsko-Szturmowego.

Paweł Osipowicz Suchoj prace koncepcyjne nad nowym samolotem o napędzie odrzutowym i skośnym skrzydłem rozpoczął w 1953, wraz z ponownym zorganizowaniem jego biura konstrukcyjnego. Wcześniej pracując w biurze konstrukcyjnym Andrieja Tupolewa jako jego zastępca przygotował projekty dwóch samolotów: myśliwca frontowego S-1 ze skrzydłem skośnym i myśliwca przechwytyjącego T-3 ze skrzydłem trójkątnym.

Budowę pierwszego prototypu samolotu S-1 z silnikiem AL-7 ukończono w lecie 1955 roku. Maszynę oblatano 8 września 1955 r. Za jej sterami zasiadał w tym locie Andriej. G. Koczetkow. Na samolocie S-1 zamontowano następnie mocniejszy silnik AL-7F o ciągu -9310 daN. W kwietniu 1956 r. pilot Władimir. N. Machalin osiągnął na S-1 po raz pierwszy w ZSRS prędkość 2170 km/h. Kolejny pilot doświadczalny N. I. Korowuszkina osiągnął na tym samolocie wysokość 19100 m. Masa startowa S-1 wynosiła 9423 kg. Uzbrojenie tego samolotu stanowiły 3 działa NR-30 kal. 30 mm. Jesienią 1957 r. samolot przeszedł próby państwowe, a jeszcze przed ich zakończeniem podjęto decyzję o rozpoczęciu produkcji seryjnej pod oznaczeniem wojskowym Su-7.

Na samolocie S-1 po raz pierwszy w ZSRS zrealizowano kilka nowych rozwiązań konstrukcyjnych, były to między innymi regulowany naddźwiękowy chwyt powietrza i płytowe usterzenie poziome. Bezpośrednią kontynuacją S-1 był samolot myśliwski S-2. W wariacie frontowego myśliwca powstało niewiele egzemplarzy Su-7. W tym samym bowiem czasie Suchoj otrzymał zadanie zbudowania samolotu myśliwsko-bombowego. Postanowiono, że nowy samolot powstanie na bazie Su-7. Konstrukcję płatowca pozostawiono bez zasadniczych zmian, wprowadzając nowe wyposażenie pokładowe oraz uzbrojenie. Skośne skrzydło pozostawiono jako najbardziej odpowiadające warunkom przejścia od poddźwiękowych prędkości lotu do naddźwiękowych, bez ostrej zmiany aerodynamicznych charakterystyk samolotu.

W kwietniu 1959 r. pierwszy lot na prototypie nowego samolotu myśliwsko-bombowego oznaczonego S-22 wykonał E. Sołowjew. W protokole komisji po zakończeniu prób państwowych stwierdzono, że swoimi danymi taktyczno - technicznymi oraz uzbrojeniem S-22 znacznie przewyższa inne samoloty podobnego przeznaczenia.

Po wprowadzeniu S-22 do produkcji seryjnej otrzymał on nazwę wojskową Su-7B (oraz oznaczenie wg kodu NATO Fitter-A). Su-7B był naddźwiękowym samolotem myśliwsko-bombowym i rozpoznawczym.

Suchoi Su-7 poddawany był stałemu procesowi zmian i modernizacji. Kolejna wersja seryjna otrzymała oznaczenie Su-7BM (S-22M; M - modyfikowany).

W Su-7 BM nieznacznie przebudowano kadłub oraz zmodernizowano wyposażenie pilotażowo - nawigacyjne. Dajnik ciśnieniomierza przesunięto w prawo w stosunku do osi podłużnej samolotu. Pod kadłubem zamontowano pojemnik spadochronu hamującego.

Pierwszych sześć egzemplarzy Su-7BM trafiło do 1 eskadry 5. Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Szturmowego w dniu 26 czerwca 1964 r. Samoloty należały do 53 serii produkcyjnej. Na burtach tych maszyn namalowano

dwucyfrowe numery taktyczne stanowiące końcówkę numeru fabrycznego: „01”, „02”, „03”, „05”, „06”, „09”. Numery te miały kolor czerwony. Samoloty, które weszły wówczas na stan 1 eskadry były jedynymi maszynami wersji BM użytkowymi przez lotnictwo polskie.

Polskich pilotów mających latać na Su-7 szkolono Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczo - Technicznej w Krasnodarze. Wybrano do tego celu doświadczonych oficerów, z nalotem co najmniej 600-700 godzin na samolotach Lim. Specyfika szkolenia na nowym typie samolotu polegała na tym, że Rosjanie, nie dysponując wówczas dwumiejscowym samolotem Su-7U używali do tego celu dwumiejscowego MiG-21U. Lżejszy i zdecydowanie zwrotniejszy MiG-21 różnił się znacznie w sposobie pilotowania od Su-7, a polscy piloci mogli wykonać na nim zaledwie po jednym locie, po czym przesiadali się na jednomiejscowe bojowe Su-7. O klasie pilotów z Polski może świadczyć fakt, że w trakcie przeszkalanania w ZSRS, nie doszło z tego powodu do żadnego wypadku.

Samoloty Su-7 noszące biało czerwone szachownice po raz pierwszy zademonstrowano polskiej publiczności w trakcie defilady z okazji 1000-lecia Państwa Polskiego w dniu 22 lipca 1966.

Kolejny rok bydgoskiej jednostki przyniósł zmiany natury organizacyjnej. Z dniem 4 maja 1967 r. zmianie uległ numer pułku. Z dotychczasowego 5 PLMB stał się on 3 Pomorskim Pułkiem Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego (3 PLMB).

Pierwszą utraconą maszyną Su-7 BM był egzemplarz o numerze burtowym 05. Zdarzenie to miało miejsce 11 listopada 1970 r. w trakcie ćwiczeń na poligonie w Solcu Kujawskim.

Przyczyną utraty samolotu był pompaż silnika, który wystąpił wkrótce po odpaleniu niekierowanych pocisków rakietowych S-24. Zasiadający za sterami samolotu pilot, major Izydor Olszewski bezpiecznie opuścił samolot przy pomocy fotela katapultowego.

29 sierpnia 1975 r. w samolocie Su-7BM o numerze taktycznym 09, pilotowanym przez kpt. pil. Stanisława Wróblewskiego pękła w czasie lądowania w Pile opona przedniego koła. Wynikiem tego zdarzenia było wypadnięcie samolotu z pasa co doprowadziło do poważnych uszkodzeń maszyny. Remont okazał się nieoptymalny i pechowa „09” została przekazana jako pomoc naukowa do Centralnego Ośrodka Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych w Oleśnicy.

Su-7BKŁ

Kolejna wersja otrzymała oznaczenie Su-7 BKŁ (S-22 KŁ; KŁ - kołowo-łyżnyj, tj. kołowo-płozowy) z podwoziem wyposażonym w dodatkowe płozy. Dzięki takiemu rozwiązaniu maszyny tego typu mogły opierać się na lotniskach gruntowych. Podczas startów i lądowań na lotniskach gruntowych, gdy koła zagłębiały się w grunt, samolot miał opierać się na płozach.

W związku z krytycznymi uwagami pilotów dotyczącymi zbyt długiego dobiegu samolotu, u nasady statecznika pionowego umieszczono pojemnik zawierający dwa taśmowe spadochrony hamujące. Su-7 BKŁ otrzymał silnik AL F-1-200. Następną wersją rozwojową był samolot Su-7BMK mający m. in. zwiększony udźwig uzbrojenia dzięki wzmocnionej konstrukcji.

Kolejne samoloty Su-7, tym razem w wersji BKŁ, trafiły do Bydgoszczy 7 lipca 1966 r. Było to 12 nowych maszyn pochodzących z 60 serii produkcyjnej. Nosiły one numery taktyczne od 12 do 23 (numery fabryczne 6012-6023).

Z dniem 4 maja 1967 r. zmianie uległ numer pułku. Z dotychczasowego 5 PLMB stał się on 3 Pomorskim Pułkiem Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego (3 PLMB).

W 1967 roku 3 PLMB utracił swój pierwszy samolot. Był nim Su-7BKŁ o numerze taktycznym „21”.

W samolocie tym nastąpiło rozszczelnienie się instalacji smarowania silnika, co z kolei doprowadziło do jego zatarcia. Pilot, por. pil. Ryszard Zaperty bezpiecznie opuścił samolot. Zdarzenie miało miejsce 9 października 1967 r.

Kolejne dwa samoloty Su-7BKŁ trafiły do 3 PLMB w dniu 29 stycznia 1968 r. Maszyny pochodziły z 65 serii produkcyjnej. Nie chcąc dublować ich numerów z oznaczeniami występującymi na wcześniejszych samolotach, po raz pierwszy wprowadzono trzycyfrowe numery będące końcówką numeru fabrycznego. Wspomniane samoloty nosiły numery taktyczne: 515 oraz 516. Su-7 BKŁ o których mowa były pierwotnie przeznaczone dla jednego z państw arabskich, czego dowodzą m. in. angielskojęzyczne napisy w kabi-

nie. Samoloty te miały również nieco inną regulację urządzenia sztucznego obciążenia drążka sterowego. Fakt ten wiązał się z nieco odmienną techniką startu. Maszyny te miały bowiem tendencję do samoczynnego zadzierania nosa. Piloci wykonujący na nich loty nazywali je „arabami” co miało zdecydowanie negatywną wymowę.

W lutym 1971 roku ze stanu pułku spisano samolot Su-7 BKŁ o numerze burtowym 23, który przekazano do Czechosłowacji w zamian za zestrzeloną w lipcu poprzedniego roku maszynę czechosłowacką. Wspomniany fakt zestrzelenia miał miejsce w lipcu 1970 roku w trakcie ćwiczeń pod kryptonimem „Zenit 70”.

W ich trakcie czechosłowacki Su-7BKŁ został przechwycony przez parę polskich MiG-21 PFM z 11 PLM we Wrocławiu. Jeden z ich pilotów, kpt. Henryk Osierda tuż przed startem musiał zmienić samolot w skutek niesprawności technicznej maszyny wyznaczonej do lotu. W ferworze ćwiczeń, z braku innego przygotowanego do lotu MiGa, pilotowi polecono wystartować na jednym z samolotów z dyżuru bojowego. MiG-21 był oczywiście uzbrojony w dwa bojowe pociski raketowe R-3S (inne źródła podają, że był to pocisk RS-2US). Pilot przechwytyującego samolotu zapomniał niestety o jakże istotnym fakcie posiadania zamiast ćwiczebnych imitatorów rakiet bojowych pocisków raketowych odpalając nadzwyczaj celnie jeden z nich w stronę czechosłowackiego Su-7. Czechosłowacki pilot szczęśliwie opuścił zestrzelony samolot na fotelu katapultowym. Zdarzenie miało miejsce 14 lipca 1970 r.

Kolejne samoloty Su-7 trafiły do 3 PLMB 7 września 1971 r. Wśród nowych maszyn były cztery Su-7BKŁ. Samoloty nosiły numery taktyczne: 806, 807, 808, 809 i pochodziły z 78 serii produkcyjnej.

W 1972 r. dostarczono do Bydgoszczy dwanaście ostatnich egzemplarzy Su-7BKŁ. 11 kwietnia dostarczono dziewięć maszyn pochodzących z 78 serii produkcyjnej. Nosiły one numery taktyczne: 810; 812; 813; 815; 816; 818; 819; 820; 821.

Kolejne dwa egzemplarze noszące numery taktyczne 910 i 911 pochodziły z 79 serii produkcyjnej.

24 maja 1972 r., do Bydgoszczy dotarł ostatni z 36 zamówionych samolotów bojowych. Był to pochodzący z 79 serii produkcyjnej, Su-7BKŁ o numerze taktycznym 926.

Miesiąc później maszyna o numerze taktycznym 910 uległa katastrofie. Miała ona miejsce 26 czerwca 1972 r., Pilotujący maszynę por. pil. Albinat Tomaszewski poniósł śmierć.

Po tej katastrofie 3 PLMB dysponował 32 bojowymi Su-7, wśród których było: 5 Su-7BM i 27 Su-7BKŁ. W skład jednostki wchodziły ponadto trzy szkolno-bojowe samoloty Su-7U. Taki sprzętowy stan pułku utrzymano przez kolejne dziesięć lat.

Początek lat osiemdziesiątych przyniósł niestety szereg wypadków, w tym dwa zakończone tragicznie. W dniu 24 listopada 1982, utracono w katastrofie samolot Su-7BKŁ o numerze taktycznym „810”. Pilotujący go por. Marek Gawłowski poniósł śmierć.

Kolejny samolot Su-7BKŁ utracono 18 lipca 1984 r. Była to maszyna o numerze burtowym „15”, a pilotujący ją kpt. pil. Wiktor Korczyński bezpiecznie się katapultował.

12 czerwca 1987 r. utracono samolot Su-7BKŁ o numerze taktycznym „515”. Wydarzenie to ma niemal anegdotyczny przebieg. Otóż, odprowadzający do remontu w ZSRS rosyjski pilot, który dawno nie latał na Su-7 zapomniał o słynnej paliwożerności tego samolotu. Po kilkukrotnym włączeniu dopalacza na małej wysokości w okolicy Białej Podlaskiej okazało się, że na pokładzie pojawił się kryzys paliwowy. Pilot po bezskutecznych próbach nawiązania łączności radiowej z „wiosłem” (kryptonim radiowy lotniska wojskowego w Białej Podlaskiej) był zmuszony do katapultowania się. Pechowy lotnik poniósł znaczne straty osobiste, gdyż w trakcie pobytu w Polsce dokonał sporych zakupów. Strona sowiecka uznała winę własnego pilota i 15 stycznia 1988 r. przekazała w zamian należący do 80 serii produkcyjnej samolot o numerze 8004. Samolot ten wyprodukowano w 1972 r. i przez ponad piętnaście lat intensywnie eksploatowano w lotnictwie ZSRS. W polskim lotnictwie wojskowym otrzymał numer „804”. Zmiany i modernizacje, jakich dokonano na tym samolocie w trakcie eksploatacji w lotnictwie ZSRS stały się przyczyną dowcipu krążącego wśród personelu latającego i technicznego 3 PLMB. Twierdzono ponoć, że jednostka eksploatuje cztery wersje samolotu Su-7. Były nimi: Su-7BM, Su-7BKŁ, Su-7U oraz słynny „804”.

Samoloty Su-7 swoje ostatnie loty w barwach polskiego lotnictwa wojskowego wykonały w lecie 1990 roku. W tym właśnie czasie 27 samolotów Su-7 (2 Su-7BM, 21 Su-7BKŁ i 4 Su-7U), przebazowano do składnicy w Mierzęcicach gdzie zostały złomowane. Pozostałe maszyny trafiły m. in. do Muzeum Lotnictwa Polskiego Krakowie, Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie (Fort Czerniakowski), Muzeum „Orla Białego” w Skarżysku Kamiennej oraz prywatnej kolekcji w Hermeskeil (Niemcy).

Su 7U

Na bazie samolotu Su-7 opracowano jego dwumiejscową wersję szkolno-bojową mającą służyć do celów szkolenia i treningu pilotów. Maszyna ta otrzymała oznaczenie Su-7U (U-22). Późniejsze wersje rozwojowe nosiły oznaczenia Su-7UM (U-22M) oraz Su-7UMK (U-22MK). W kodzie NATO samolot nosił oznaczenie „Moujik”.

25 września 1969 r. do Bydgoszczy trafiły dwa pierwsze samoloty szkolno-bojowe Su-7U. Maszyny pochodzące z 21 serii produkcyjnej, otrzymały numery taktyczne: „115” i „116”.

We wrześniu 1971 do Bydgoszczy trafił Su-7U, noszący numer fabryczny 3313. Chcąc uniknąć feralnej trzynastki, samolot otrzymał numer burtowy „331” pochodzący od trzech pierwszych, a nie trzech ostatnich cyfr numeru fabrycznego (niektóre źródła podają, że fakt namalowania numeru 331 był spowodowany pomyłką obsługi technicznej).

W końcu lat 70. Polska otrzymała kolejne samoloty Su-7U. Było to związane z zapoczątkowanym w 1974 r. przebrojeniem 7 Brygady Lotnictwa Rozpoznania Operacyjnego w Powidzu z samolotów Ił-28 na Su-20. Ze względu na to, że Su-20 nie miały odmiany dwumiejscowej w charakterze maszyny szkolnej postanowiono wykorzystywać samoloty Su-7U. Pierwszym Su-7U był otrzymany 7 lipca 1976 r. samolot o numerze fabrycznym 3513. W przypadku tej maszyny nie obawiano się już fatum feralnej trzynastki i zgodnie z obowiązującymi zasadami namalowano na burtach trzy ostatnie cyfry numeru fabrycznego: „513”. Niestety w 1981 roku samolot ten został zniszczony w wyniku katastrofy.

Równocześnie z egzemplarzem 3513 do Powidza trafił też drugi Su-7U o numerze fabrycznym 3702. Maszyna otrzymała numer burtowy „702” i była mniej więcej rówieśnikiem swojego poprzednika.

Trzeci samolot Su-7U o numerze fabrycznym 3517 (numer burtowy „517”), trafił do 7 Brygady Lotnictwa Bombowo – Rozpoznawczego w Powidzu w dniu 12 lutego 1977 r.

25 marca 1977 r. Su-7U (3706/706) trafił na stan 3 PLMB w Bydgoszczy. Była to czwarta z zakupionych wówczas maszyn wersji „U”. Ostatni samolot Su-7U (2905/905) został dostarczony do Powidza 16 czerwca 1984 r. Ciekawostką jest fakt wyprodukowania tej maszyny czternaście lat wcześniej!!!

Eksploatowane w Powidzu samoloty Su-7U przekazano do 3 PLMB w Bydgoszczy w okresie marzec-sierpień 1986 r. 7 Pułk Lotnictwa Bombowo - Rozpoznawczego otrzymał w tym czasie pierwsze samoloty Su-22UM3K.

23 kwietnia 1985 r. 3 PLMB w Bydgoszczy utracił samolot Su-7U o numerze burtowym „115”. Zdarzenie miało miejsce w trakcie szkolenia w zrzucie z lotu wznoszącego szkolnej bomby P-50 (z tzw. „podrzutu”). W trakcie tego lotu doszło do przypadkowego zrzutu zbiorników podwieszanych z samolotu, które uszkodziły stateczniki poziome. Piloci por. Struj i mjr Czerwiński bezpiecznie opuścili samolot.

Malowanie i oznakowanie Su-7

Samoloty dostarczane z ZSRR były pierwotnie w kolorze naturalnego duralu, z wyjątkiem stalowych płyt w okolicach dziełek skrzydłowych.

Jedynym widocznym, rzucającym się w oczy, elementem kolorystycznym samolotów były zielone (FS 34227/34128) osłony anten na szczycie usterzenia pionowego oraz stożki wlotowe powietrza do silnika.

Niektóre samoloty nosiły czerwone numery taktyczne namalowane przy pomocy szablonów stosowanych w lotnictwie ZSRS.

Po odbiorze maszyn przez nasze rodzime jednostki, samoloty otrzymały szachownice malowane przy pomocy szablonów - po obu stronach kadłuba i usterzenia pionowego oraz pod skrzydłami.

Samoloty nie posiadające numerów taktycznych otrzymały je już na lotniskach docelowych. Ponieważ na początku nie było ujednoliconych szablonów do malowania, numery taktyczne były malowane przy zastosowaniu szablonów stosowanych wcześniej na samolotach MiG-15, Lim-2.

Samoloty, które z czasem podlegały remontom były całkowicie malowane srebrną farbą (FS 17178).

Przed wiatrochronem osłony kabiny pilota kadłub był malowany szaroniebieską farbą (FS 35526) - mającą w zamyśle pomysłodawców zlikwidować odbłaski na kadłubie. Na centroplacie, po obu stronach kadłuba malowano pas o szerokości 630 mm, tym samym lakierem.

Remonty wysłużonych maszyn przesądziły również o kształcie numerów taktycznych. Szablony zostały w większości ujednolicone.

Numery malowano czerwoną błyszczącą farbą (FS 11400) w odległości ok. 500 mm od wlotu powietrza do silnika. Krój cyfr numeru taktycznego był podobny do używanego na MiG-21.

Napisy eksploatacyjne w języku rosyjskim na całym płatowcu były malowane kolorem niebieskim (FS 35052), z wyjątkiem czerwonych napisów informacyjnych na głównych belkach podkadłubowych (FS 31302).

Wnętrze kabiny pilota było utrzymane w kolorze szaroniebieskim (FS 35550/35526), po remontach również szarym, z wyjątkiem czarnej tablicy przyrządów pokładowych.

Wnętrza luków podwozia głównego i przedniego malowano oryginalnie na szaroniebiesko (FS 24233). Z czasem zostawały one wielokrotnie przemalowywane aktualnie posiadanymi farbami, używanymi w danej jednostce do celów remontowych (np. FS 24432, FS 26187).

Golenie podwozia były szaroniebieskie (FS 35526/35550).

Tarcze kół oryginalnie zielone (FS 24227) były również co jakiś czas przemalowywane (np. 34108).

Podskrzydłowe anteny radiowysokościomierza, oryginalnie zielone (FS 34108) przemalowywano na niebieskozielony (FS 34058).

Su-20

Równocześnie z rozpoczęciem produkcji seryjnej Su-7 trwały prace nad jego wersjami rozwojowymi. Szczególny nacisk położono na opracowanie samolotu bojowego o zmiennej geometrii skrzydła.

Za podstawę prac postanowiono przyjąć samolot Su-7 jednak w odróżnieniu od innych powstałych w tym okresie samolotów o zmiennej geometrii skrzydeł (np. MiG-23), w maszynie Suchoja wprowadzono jedynie ruchome końcówki skrzydeł, których kąt skosu można było regulować skokowo w zakresie od +28° do +68°. W miejscu obrotu części ruchomej skrzydła o długości ok. 4 metrów, umieszczono szeroką prowadnicę strug stanowiącą wzmocnienie konstrukcji, pozwalającej na podwieszenie uzbrojenia lub zbiorników z paliwem. Stała część płata uległa pogrubieniu. Zaletą pozostawienia dużej nieruchomej części płata jest łatwiejsze usytuowanie podwozia i uzbrojenia samolotu. Ponadto przemieszczenie środka aerodynamicznego przy zmianie kąta skosu skrzydła jest niewielkie i w zasadzie równoważone przez przesunięcie środka ciężkości. Ruchome końcówki skrzydła zostały zmechanizowane przez wyposażenie w klapy przednie i tylne, co wspólnie ze zmianą kąta skosu znacznie poprawia charakterystyki startu i lądowania.

Powstały w ten sposób doświadczalny otrzymał oznaczenie Su-7 IG (gdzie IG oznaczało izmieniającą geometrija).

Su-7 IG (oznaczenie wg kodu NATO: Fitter-B), był samolotem eksperymentalnym, służącym do przeprowadzenia gruntownych badań zmiennej geometrii skrzydła.

Produkcja seryjną samolotu pod nazwą Su-17 (S-32) rozpoczęto w 1970 roku w Komsomolsku nad Amurem

W 1972 roku Su-17 został zastąpiony przez Su-17M, którego nazwa eksportowa brzmiała Su-20 w kodzie NATO Fitter C. Podstawową zmianą było zastosowanie nowego silnika AL-21F3 o większym ciągu, a o mniejszej masie. Pozwoliło to na zwiększenie masy zabieranego ładunku z 3000 kg do 4000 kg. Do wyposażenia między innymi weszły: celownik strzelecki ASP-PFM-7, celownik bombardierski PBK-2. Jako uzbrojenie strzeleckie samolot miał wbudowane dwa działka NR-30 w nasadzie skrzydeł. W skład uzbrojenia samolotu weszły: rakiety kierowane Ch-23M, niekierowane pociski rakietowe, bomby klasyczne jak i jądrowe. Od 1974 roku samolot mógł zabierać także rakiety Ch-25 i Ch-29 dzięki podwieszaniu kontenera ze stacją podświetlania celów.

Prace rozwojowe nad rodziną samolotów Su 17 trwały nadal, a ich wynikiem było opracowanie kolejnych wersji tej maszyny. W wyniku doświadczeń zebranych w trakcie eksploatacji poprzednich podtypów powstał samolot Su 17M2 oraz udoskonalony Su 17M2D.

Maszyny te miały kadłub wydłużony w przedniej części o ok. 0,38 m. Dalmierz radiolokacyjny zastąpiono dalmierzem laserowym, a w opływowej osłonie pod przodem kadłuba umieszczono dopplerowski miernik prędkości i kąta znoszenia DISS. Dla Su 17M2 standardem stało się zastosowanie centralnego wlewu paliwa, co znacznie ułatwia i przyspiesza obsługę przedstartową. Na tej wersji Su 17 wypróbowano możliwość zainstalowania silnika R 29B, opracowanego przez biuro konstrukcyjne Tumanskiego.

Przyczyną wyboru tego silnika był plan dalszej unifikacji z innymi radzieckimi maszynami bojowymi. R 29 jest jednostką napędową większości masowo produkowanych MiG-ów 23 oraz MiG-ów 27.

WERSJE ROZWOJOWE Su-17 (Su-20)

- Su-17 - wersja produkcyjna przejściowa (1970 - 1973) od prototypu różniła się przeprojektowanym przodem. Był to jednomiejscowy samolot szturmowo-bombowy. Napęd stanowił silnik Saturn/Lulka AL-21F3 (6670/9420 daN) - kilka pierwszych egzemplarzy posiadało silnik AL-7F1. Uzbrojenie przenoszono na ośmiu pylonach pod kadłubem i stałą częścią płata.
- Su-17M - wersja docelowa (1973-1975) z silnikiem AL-21F3 (7650/10990 daN). Zwiększony zapas paliwa, zbiorniki dodatkowe 2x 1150 dm³, 2x 800 dm³, kpr H-23 (z Delta-NG) i R-3S/R-13M. Od Su-17 różniły ją dodatkowe grzebienie na grzbiecie skrzydła.
- Su-17R - rozpoznawcza wersja Su-17M
- Su-17M2 i Su-17M2D - zmodyfikowany Su-17M o przedłużonym i opuszczonym przodzie kadłuba, co poprawiło widoczność z kabiny. Była to pierwsza wersja z radarem dopplerowskim i laserowym dalmierzem w stożku.
- Su-20 - wersja eksportowa Su-17M/M2/M3 i M4. Używana m. in. przez Polskie Lotnictwo Wojskowe
- Su-20U - eksportowa wersja Su-17UM
- Su-20R - eksportowa wersja Su-17R

W 1973 roku w polskich kręgach rządowych i wojskowych podjęto decyzję o zakupie następcy wychodzącego z eksploatacji i awaryjnego Iła-28. Wychodząc naprzeciw zainteresowaniom i oczekiwaniom Polaków, strona sowiecka zaproponowała wówczas samoloty MiG-23B oraz Su-20. Pomimo wątpliwości zgłaszanych przez komisję określającą wymagania w stosunku do nowych, a w końcowej fazie nawet jednoznacznie negatywnej opinii zdecydowano o zakupie samolotów Su-20. W ówczesnych uwarunkowaniach politycznych nie brano pod uwagę opinii fachowców, a już na pewno nie kierowano się tak modnym obecnie rachunkiem ekonomicznym.

Na początku 1974 r. wyjechała do Krasnodaru w ZSRS pierwsza grupa pilotów i techników w celu przejścia szkolenia teoretycznego i praktycznego na nowy typ samolotu. Kolejna grupa personelu latającego i technicznego przeszła szkolenie w ZSRS w 1975 roku.

Pierwsze samoloty Su-20 dotarły do Powidza 26 kwietnia 1974. Było to sześć maszyn 66 serii produkcyjnej (S-32MK). Nosiły one kolejne numery seryjne od 6601 do 6606.

Samoloty te nosiły numery burtowe odpowiednio od 01 do 06. W 1975 roku dwucyfrową numerację samolotów Su-20 zmieniono na czterocyfrową odpowiednio od 4241 do 4246.

Maszyny typu Su-20 po raz pierwszy zaprezentowano szerszej publiczności w trakcie defilady lotniczej zorganizowanej w 22 lipca 1974 r. nad Warszawą.

W 1976 r. zrealizowana zostaje zasadnicza część dostawy. Do kraju dociera bowiem aż 20 maszyn Su-20. Staje się to podstawą do ponownej zmiany nazwy jednostki. Rozkazem Dowódcy Wojsk Lotniczych PF167 z dnia 27 lipca 1976 r. nazwa 7 Brygada Lotnictwa Bombowo-Operacyjnego (BLRO) zostaje zmieniona na 7 Brygada Lotnictwa Bombowo-Rozpoznawczego (BLB-R). Dostarczone wówczas samoloty otrzymały czterocyfrowe numery burtowe. Każda z cyfr tego numeru miała swoje zakodowane znaczenie. Pierwsza cyfra numeru burtowego, była ostatnią cyfrą roku w którym dostarczony samolot do Polski. Kolejne cyfry oznaczały:

- druga cyfra – kwartał dostawy;
- trzecia cyfra – miesiąc dostawy;
- czwarta cyfra – była ostatnią cyfrą numeru seryjnego.

Do ciekawostek związanych z oznakowaniem samolotów Su-20 należy zaliczyć fakt istnienia angielskojęzycznych opisów kabin w dwóch lub trzech samolotach. Napisy zmieniono w trakcie pierwszego remontu.

W lutym 1976 roku doszło do katastrofy, której przyczyną była awaria silnika samolotu Su-20 o numerze fabrycznym 6601. W wyniku tego zdarzenia zginął mjr pil. Jerzy Doliniec. W zamian za utracony wówczas samolot w 1977 roku producent dostarczył do Powidza kolejny egzemplarz o numerze fabrycznym 74105. Był to dwudziesty siódmy samolot Su-20 jaki trafił do Polski.

Należy również zaznaczyć, że pierwszych sześć samolotów Su-20 dostarczonych do Polski w 1974 roku oraz maszyny, których numery fabryczne kończyły się cyfrą „0” lub „5” były fabrycznie wyposażone w lotnicze aparaty fotograficzne typu AFA-39 (A-39). Maszyny te były określane jako Su-20R (rozpoznawczy).

W 1977 roku wprowadzono do wyposażenia jednostki w Powidzu zasobniki rozpoznawcze KKR-1. Wewnątrz zasobnika znajdowały się m. in. dienne i nocne aparaty fotograficzne, blok naboju błyskowych i stacja rozpoznania radioelektronicznego. Nosicielami zasobnika rozpoznawczego mogły być samoloty z drugiej dostawy reprezentujące 74 i 76 serie produkcyjne. Sześć pierwszych maszyn nie miało takiej możliwości ze względu na nie wyposażenie ich w odpowiednią instalację elektryczną. Z tego samego względu zasobnika KKR-1 nie można było podwieszać również pod maszyną 7125.

Samoloty Suchoi Su-20, które trafiły na wyposażenie polskiego lotnictwa wojskowego miały całkowity resurs wynoszący 1800 godzin eksploatacji bądź 20 lat użytkowania. Pierwszy remont odbywał się po 800 godzinach lotu lub 10 latach. Resurs międzyremontowy wynosił odpowiednio 700 godzin lub 9 lat.

Po wycofaniu z eksploatacji w 1977 roku samolotów Ił-28, 7 BLBR przyjmuje strukturę dwueskadrową, eksploatując równocześnie z bojowymi Su-20 także samoloty szkolno - bojowe Su-7U, jako że Su-20 nie posiadały odmiany dwumiejscowej.

Wraz z wprowadzeniem samolotów Su-20 zmieniło się przeznaczenie brygady. Samoloty Su-20 były bowiem maszynami podwójnego przeznaczenia. Oprócz atakowania obiektów przeciwnika w głębi jego terytorium samoloty te mogły prowadzić efektywne rozpoznanie fotograficzne i radioelektroniczne w dzień i w nocy.

Su-20 były również potencjalnymi nosicielami taktycznej broni jądrowej.

7BLBR - jedyny użytkownik tego typu samolotów w Polsce, po raz kolejny zmieniła swoją nawę 15 października 1982 r.

Od tego czasu myśl Zarządzenia Szefa Sztabu Generalnego 024/Org. z dnia 4 maja 1982 r. jednostkę tą przeformowano na 7 Pułk Lotnictwa Bombowo-Rozpoznawczego.

W grudniu 1983 r., bezpośrednio po promocji po raz pierwszy do pułku przybyła grupa młodych pilotów, absolwentów Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie. Do tego czasu na Su-20 przeszkalano tylko pilotów z jednostek bojowych o większym doświadczeniu, którzy posiadali większe doświadczenie w powietrzu.

W tym okresie, w bardzo trudnych warunkach dwóch pilotów pułku ratuje przed rozbitciem swoje samoloty Su-20.

17 maja 1984 r. kpt. pil. Andrzej Pawul zderza się w powietrzu z bocianem. Mając twarz poranioną odłamkami szkła i oczy „zaklejone” resztkami ptaka bezpiecznie zdołał wylądować w bazie w Powidzu. Za ten czyn wyróżniono go odznaką „Zasłużonego Pilota Wojskowego”

Kolejne zdarzenie miało miejsce 4 września 1985 r. W tym właśnie dniu, w trakcie odpalenia ciężkiej rakiety niekierowanej S-24 wystąpił pompaż silnika.

Zasiadający za sterami Su-20 kapitan pilot Krzysztof Ryniecki pomimo bardzo małej wysokości zdołał ponownie uruchomić silnik i bezpiecznie wylądować na macierzystym lotnisku.

Latem 1987 r. jedna eskadra Su-20 przebywała w bazie 6 PLMB czeskich wojsk lotniczych w Prerowie. W tym czasie eskadra czeskich MiG-21 6 PLMB gościła w Powidzu.

W 1987 r. użytkujący Su-20 7plb-r po latach samodzielnego bytu w strukturze Wojsk Lotniczych został podporządkowany 2 Dywizji Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego w Pile (obok 6plmb - Piła i 45 LPSzB- Babimost).

W ostatnich latach 7plb-r osiągnął bardzo wysokie wyniki w szkoleniu lotniczym. Dlatego był niejako wizytówką Wojsk Lotniczych i tu właśnie przybywały różne delegacje z państw zachodnich. Pierwsza taka wizyta odbyła się już 16 października 1990 r., gdy do pułku przybyła kilkudziesięcioosobowa delegacja Królewskich Sił Powietrznych Szwecji. Po raz pierwszy

zademonstrowano wtedy „wyjście eskadry spod uderzenia” (był to niemal równoczesny start kilkunastu samolotów z wszelkich możliwych płaszczyzn startowych lotniska, w tym realizowany tylko z minimalną przerwą czasową z obu ich końców).

Po niemal dwudziestu latach eksploatacji samolotów Su-20 w Polskim Lotnictwie Wojskowym zaczęły się stopniowo wykruszać. W połowie lat 90. tworzyły one już tylko jedną eskadrę lotniczą pułku, obok eskadry samolotów Su-22. Kres eksploatacji dobiegł końca w lutym 1997 r. W dniach 25 i 26 lutego przebazowano do Bydgoszczy ostatnich dziesięć sprawnych samolotów. Maszyny te nosiły następujące numery taktyczne: 6136, 6138, 6256, 6264, 6265 (przekazane do Bydgoszczy w dniu 25 lutego), oraz 6135, 6250, 6252, 6259 i 6262 (przekazane w dniu 26. 02. 1997).

Po kilkumiesięcznym magazynowaniu w stanie zakonserwowanym przystąpiono do demontażu tychże samolotów. Tak oto zakończyła się historia samolotów Su-20 w Polsce.

Kilka z eksploatowanych w Powidzu maszyn typu Su-20 trafiło do muzeów lotniczych oraz prywatnych kolekcji.

Malowanie i oznakowanie Su-20

Wszystkie samoloty Su-20 dostarczone do Polski były srebrne (FS 17178). Numery burtowe miały kolor czerwony. Numery te były nanozone przy pomocy szablonów o dwóch rodzajach kroju cyfr.

Po drugim remoncie w Zakładach Remontowych w Baranowiczach na Białorusi (lata 1990-1992), samoloty te otrzymały wielobarwny kamuflaż, który w założeniu miał być identyczny z obowiązującym ówczesnie w ZSRS. Maszyny te otrzymały numery burtowe malowane farbą koloru żółtego. Wyjątkiem były samoloty o numerach burtowych 6136 (biały) oraz 7125 (czerwony). Samoloty o numerach burtowych 6131, 6253 i 6255 przez cały okres eksploatacji pozostały w kolorze srebrnym ponieważ z powodu rozpadu ZSRS nie przeprowadzono na nich drugiego remontu głównego.

Porównanie poszczególnych egzemplarzy samolotu Su-20, daje się zauważyć daleko idąca dowolność w rozkładzie plam kamuflażu. Ich kolorystyka i ogólny rozkład były zbliżone. Pomimo pewnych różnic w układach plam kamuflażu, na Su-20 można wyróżnić trzy schematy kolorystyczne:

Kamuflaż baranowicki wersja jasna:

Olive green	FS 34 082	Oliwkowo zielony
Sand	FS 30 450	Piaskowy
Grey green	FS 36 360	Szaro zielony
Green	FS 34 151	Zielony
Pale blue	FS 35 190	Jasno niebieski

Kamuflaż baranowicki wersja ciemna – wariant I:

Olive Green	FS 34 096	Oliwkowo zielony
Brown	FS 30 061	Brazowy
Sand FS	30 450	Piaskowy
Pale Blue	FS 14 090	Jasno zielony
Green FS	24 110	Zielony
Blue grey	FS 35 414	Szaro błękitny

Kamuflaż baranowicki wersja ciemna – wariant II:

Olive Green	FS 34 096	Oliwkowo zielony
Brown	FS 30 061	Brazowy
Sand	FS 30 450	Piaskowy
Pale Blue	FS 14 090	Jasno zielony
Tan	FS 30 219	ziemisty
Ligot olive	FS 32 108	Jasno oliwkowy
Pale greek	FS 24 138	Jasno zielony
Blue grey	FS 35 414	Szaro błękitny

[1, 3-5]: Su-7 BM c/n 5301 „01”, dostarczony do 5. Pułku Lotnictwa Myśliwsko Szturmowego w Bydgoszczy 26. 06. 1964. Po 26 latach służby i nalocie ponad 1100 godzin i 29. 08. 1990 r. trafił do Bazy Statków Powietrznych w Mierzycicach. W październiku 1990 roku samolot ten został przekazany do Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.

[2]: Su-7 BM c/n 5301 „01”, 5. Pułk Lotnictwa Myśliwsko – Szturmowego (5. PLM-Sz), Bydgoszcz.

- [6-8]: Su-7 BM c/n 5302 „02”, w dniu 26. 06. 1964 został dostarczony do 5. Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Szturmowego w Bydgoszczy.
- [9]: Su-7 BM c/n 5302 „02”, 5. Pułk Lotnictwa Myśliwsko – Szturmowego (5. PLM-Sz), Bydgoszcz.
- [10]: Su-7 BM c/n 5301 „01”, Samolot w trakcie rozruchu silnika na lotnisku 5. Pułku Lotnictwa Myśliwsko Szturmowego w Bydgoszczy.
- [11, 12]: Su-7 BM c/n 5306 „06”, Obecnie eksponat w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.
- [13]: Su-7 BM c/n 5303 „03”. Spisany ze stanu 01. 03. 91 i przekazany do WZL-2 w Bydgoszczy. Obecnie eksponat na terenie 2BL w Bydgoszczy z fikcyjnym numerem 3117.
- [14]: Su-7 BM c/n 5306 „06”. Pod kadłubem widoczne zapasowe zbiorniki paliwa o pojemności 600 l każdy.
- [15]: Su-7 BM c/n 5309 „09”. W sierpniu 1975 r. w czasie lądowania w Pile w samolocie tym, pilotowanym przez kpt. pil. Stanisława Wróblewskiego pękła opona przedniego koła w wyniku czego maszyna wypadła wypadnięcia z pasa startowego. Samolot odniósł na tyle poważne uszkodzenia, że remont okazał się nieopłacalny. Spisany ze stanu 07. 08. 1980 został przekazana jako pomoc naukowa do Centralnego Ośrodka Szkolenia Specjalistów Technicznych Wojsk Lotniczych w Oleśnicy. Obecnie znajduje się w jednym z muzeów lotniczych w Niemczech.
- [16]: Su-7 BM c/n 5303 „03”, 5. Pułk Lotnictwa Myśliwsko – Szturmowego (5. PLM-Sz), Bydgoszcz.
- [17]: Su-7 BM c/n 5306 „06”, 5. Pułk Lotnictwa Myśliwsko – Szturmowego (5. PLM-Sz), Bydgoszcz.
- [18]: Su-7 BM c/n 5309 „09”, 5. Pułk Lotnictwa Myśliwsko – Szturmowego (5. PLM-Sz), Bydgoszcz.
- [19-24]: Strony 10 i 11: Su-7 BKL c/n 7926 „926”, dostarczony w dniu 12. 05. 1972 do 3. Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego w Bydgoszczy. Na zewnętrznych podskrzydłowych węzłach podwieszonych widoczne zasobniki UB-16, niekierowanych pocisków raketowych S-5 kalibru 57 mm. 29. 08. 1990 z nalotem ponad 1720 godzin samolot ten trafił do Bazy Statków Powietrznych w Mierzęcicach, a następnie na Lotnisko Aeroklubu Opolskiego.
- [25]: Su-7 BKL c/n 7926 „926”, 3. Pułk Lotnictwa Myśliwsko Bombowego (3. PLMB), Bydgoszcz.
- [26]: Su-7 BKL c/n 6014 „14”, w dniu 07. 07. 1966 do 5. Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego w Bydgoszczy. Widoczny na zdjęciach samolot ma na wewnętrznych podskrzydłowych węzłach podwieszonych umieszczone zapasowe zbiorniki paliwa o pojemności 600 l każdy, a na węzłach zewnętrznych zasobniki UB-16 niekierowanych pocisków raketowych S-5 kal 57mm.
- [27]: Widoczny na zdjęciach samolot ma podkadłubowych węzłach podwieszonych umieszczone zapasowe zbiorniki paliwa o pojemności 600 l każdy, a na zewnętrznych węzłach podskrzydłowych zasobniki UB-16.
- [28]: Jednym z elementów różniących Su-7BKŁ od wersji jego BM był umieszczony u nasady statecznika pionowego pojemnik zawierający dwa taśmowe spadochrony hamujące.
- [29]: Su-7 BKL c/n 6014 „14”, 5. Pułk Lotnictwa Myśliwsko Bombowego (5. PLMB), Bydgoszcz.
- [30-32]: Su-7 BKL c/n 6015 „15”, dostarczony w dniu 07. 07. 1966 do 5. Pułku Lotnictwa Myśliwsko- Bombowego w Bydgoszczy. Na zewnętrznych podskrzydłowych węzłach podwieszonych widoczne zasobniki UB-16, niekierowanych pocisków raketowych S- 5 kalibru 57 mm. Na węzłach podkadłubowych widoczne zapasowe zbiorniki paliwa o pojemności 600 l każdy. Samolot utracono 18 lipca 1984 r. Pilotując ją kpt. pil. Wiktor Korczyński bezpiecznie się katapultował. Przyczyną zdarzenia była awaria silnika.
- [33]: Su-7 BKL c/n 6015 „15”, 5. Pułk Lotnictwa Myśliwsko Bombowego (5. PLMB), Bydgoszcz.
- [34]: Su-7 BKL c/n 6021 „21”, 5. Pułk Lotnictwa Myśliwsko Bombowego (5. PLMB), Bydgoszcz.
- [35]: Su-7 BKL c/n 6023 „23”, dostarczony w dniu 07. 07. 1966 do 5. Pułku Lotnictwa Myśliwsko- Bombowego w Bydgoszczy. W lutym 1971 roku samolot ten przekazano do Czechosłowacji w zamian za zestrzeloną w lipcu poprzedniego roku przez polskiego pilota kpt. Henryka Osierdę maszynę czechosłowacką.
- [36, 37]: Su-7 BKŁ c/n 6021 ”21” dostarczony w dniu 07. 07. 1966 do 5. Pułku Lotnictwa Myśliwsko- Bombowego w Bydgoszczy. „21” był pierwszym samolotem tego typu utraconym przez Polskie Lotnictwo Wojskowe. W samolocie tym nastąpiło rozszczelnienie się instalacji smarowania silnika, co z kolei doprowadziło do jego zatarcia. Pilot, por. pil. Ryszard Zaperty bezpiecznie opuścił samolot. Zdarzenie miało miejsce 9 października 1967.
- [38]: Na podkadłubowych i zewnętrznych podskrzydłowych węzłach podwieszonych widoczne zasobniki APU-14, dla siedmiu niekierowanych pocisków raketowych S-3K.
- [39, 40]: Su-7 BKL c/n 7808 „808”, dostarczony do 3. Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego w Bydgoszczy we wrześniu 1971 r. 29. 08. 1990 z nalotem ponad 2100 godzin samolot ten trafił do Bazy Statków Powietrznych w Mierzęcicach gdzie został złomowany. Na podskrzydłowych i podkadłubowych węzłach podwieszonych widoczne zasobniki UB-16, niekierowanych pocisków raketowych S-5 kalibru 57 mm.
- [41]: Su-7 BKL c/n 7808 „808”, 3. Pułk Lotnictwa Myśliwsko Bombowego (3. PLMB), Bydgoszcz.
- [42, 43]: Bomba burząca FAB-250M46.
- [44, 45]: Zabezpieczenia dyszy wlotowej i wylotowej silnika.
- [46, 47]: Proces podwieszania bomby burzącej FAB-250M46 pod kadłubem samolotu.
- [48, 49]: Proces podwieszania bomby burzącej FAB-250M46 oraz niekierowanych pocisków raketowych S-5 w zasobniku UB-16-57U pod kadłubem samolotu.
- [50]: Su-7 BKL c/n 6515 „515”, dostarczony do 3. Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego w Bydgoszczy styczniu 1968 r. Samolot ten 12 czerwca 1987 w okolicach Białej Podlaskiej, został rozbity przez rosyjskiego pilota.
- [51, 52]: Su-7 BKL c/n 7820 „820”, dostarczony do 3. Pułku Lotnictwa Myśliwsko- Bombowego w Bydgoszczy 11. 04. 1972 r. Samolot został rozbity 01. 08. 1984. Zdarzenie miało miejsce na poligonie w Nadarżycach. W trakcie strzelania do celu naziemnego npr (niekierowanymi pociskami raketowymi) S-5 pilot mjr Zdzisław Fendrych zbyt gwałtownie wyprowadził maszynę z nurkowania doprowadzając do przejścia w lot plecowy a następnie do korkociągu. Samolot z prędkością ok. 470 km/h zderzył się z ziemią. Pilot poniósł śmierć na miejscu.
- [53]: Su-7 BKL c/n 7812 „812”, dostarczony do 3. Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego w Bydgoszczy 11. 04. 1972 r. W dniu 16. 07. 1990 samolot ten z nalotem ponad 1860 godzin trafił do Bazy Statków Powietrznych w Mierzęcicach, a następnie sprzedany.
- [54]: Su-7 BKL c/n 6515 „515”, rozbity przez rosyjskiego pilota 12 czerwca 1987 3. Pułk Lotnictwa Myśliwsko Bombowego, (3. PLMB), Bydgoszcz.
- [55]: Su-7 BKL c/n 7820 „820”, samolot został rozbity 01. 08. 1984. 3. Pułk Lotnictwa Myśliwsko Bombowego (3. PLMB), Bydgoszcz.
- [56]: Su-7 BKL c/n 7812 „812” 3. Pułk Lotnictwa Myśliwsko Bombowego, (3. PLMB), Bydgoszcz.
- [57]: Rzadkie zdjęcie przypominające komunistyczne czasy propagandy. Su-7 BKL c/n 7911 „911” dostarczony do 3. PLM-B w Bydgoszczy 11. 04. 1972 r. Obok Pierwszy sekretarz PZPR Edward Gierek, Przewodniczący Rady Państwa Henryk Jabłoński oraz Minister Obrony Narodowej (późniejszy prezydent) Wojciech Jaruzelski.
- [58]: Samoloty Su-7 BKŁ na lotnisku zapasowym w trakcie ćwiczeń w 1977 roku. Samoloty „818”, „806”, „13” i 808” przykryte siatkami maskującymi.
- [59]: Pierwsze samoloty szkolno-bojowe Su-7U trafiły do 3. Pułku Lotnictwa Myśliwsko Bombowego w Bydgoszczy 25 września 1969 r. Były to maszyny pochodzące z 21 serii produkcyjnej, otrzymały numery taktyczne: „115” c/n 2115 i „116” c/n 2116. Na zdjęciu Su-7 U c/n 3706 „706”, który trafił do 3. PLM-B w Bydgoszczy 25. 03. 1977 oraz Su-7 BKL c/n 6016 „6016”, dostarczony do 5. Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego w Bydgoszczy 07. 07. 1966. Na wózku transportowym ciągniętym przez traktor widoczna jest bomba FAB-250M46.
- [60]: Su-7 U c/n 2905 „905”, dostarczony do 7. pułku lotnictwa bombowo-rozpoznawczego w Powidzu 16. 06. 1984 r.
- [61, 62]: Dostarczenie wersji dwumiejscowej samolotu Su-7 do Powidza było związane z zapoczątkowanym w 1974 r. przebrojeniem bazującej tam 7 Brygady Lotnictwa Rozpoznania Operacyjnego z samolotów Il-28 na Su-20. Ze względu na to, że Su 20 nie miały odmiany dwumiejscowej w charakterze maszyny szkolnej postanowiono wykorzystywać samoloty Su-7U. „905” marcu 1986 został przekazany do 3. Pułku Lotnictwa Myśliwsko-Bombowego w Bydgoszczy. Obecnie eksponat Lubuskiego Muzeum Wojskowego w Drzonowie.

- [63-65]: Su-7 U c/n 3313 „331”, dostarczony do 3. PLM-B w Bydgoszczy we wrześniu 1971. Chcąc uniknąć feralnej trzynastki, samolot otrzymał numer burtowy „331” pochodzący od trzech pierwszych, a nie trzech ostatnich cyfr numeru fabrycznego. Na drugim planie widoczny Su-7U o numerze burtowym 702 (c/n 3702) dostarczony do 3. PLM-B w Bydgoszczy w lipcu 1976. Samolot ten przez kilka lat był wykorzystywany przez 7. BLB-R w Powidzu. Obecnie eksponat w prywatnej kolekcji samolotów w Polskim Muzeum Wojskowym w Warszawie.
- [66]: Su-7 U c/n 3313 „331”, rozbity 18 lipca 1984 r. 3. Pułk Lotnictwa Myśliwsko Bombowego (3PLMB), Bydgoszcz.
- [67]: Su-7 U c/n 2115 „115”, dostarczony do 3. PLM-B w Bydgoszczy we wrześniu 1969 r. Samolot został zniszczony 23 kwietnia 1985 r. w trakcie szkolenia w zrzucie z lotu wznoszącego szkolnej bomby P-50 (z tzw. „podrzutu”). Podczas tego lotu doszło do przypadkowego zrzutu zbiorników podwieszanych z samolotu, które uszkodziły stateczniki poziome. Piloci por. Struj i mjr Czerwiński bezpiecznie opuścili samolot.
- [68]: Su-7 U c/n 2116 „116”, we wrześniu 1969 r. trafił najpierw do 3. PLM-B w Bydgoszczy. Maszyna na krótki okres czasu została przekazana do Powidza po czym powróciła do Bydgoszczy. 29. 11. 1989 samolot został spisany ze stanu jednostki i przekazany do MLP w Krakowie.
- [69]: Su-7 U c/n 3706 „706”, dostarczony do 3. PLM-B w Bydgoszczy 25. 03. 1977. Po trzynastu latach eksploatacji w lipcu 1990 r. został spisany ze stanu i złomowany.
- [70]: Su-7 U c/n 2115 „115”, 3. Pułk Lotnictwa Myśliwsko Bombowego (3. PLMB), Bydgoszcz.
- [71]: Su-7 U c/n 2116 „116”, 3. Pułk Lotnictwa Myśliwsko Bombowego (3. PLMB), Bydgoszcz.
- [72]: Su-7 U c/n 3706 „706”, 3. Pułk Lotnictwa Myśliwsko Bombowego (3. PLMB), Bydgoszcz.
- [73]: U góry: Su-7 U c/n 3706 „3706”, ppor. pil. Krzysztof Przybylski przygotowuje się do lotu z instruktorem mjr Edwardem Peczka.
- [74]: Po lewej: Su 7U nr 3706 na oczekuje na otrzymanie pozwolenia do kołowania na start.
- [75]: Samoloty dostarczane z ZSRS były pierwotnie w kolorze naturalnego duralu, z wyjątkiem stalowych płyt w okolicach działek skrzydłowych. Jedynym widocznymi, rzucającymi się w oczy, elementami kolorystycznymi samolotów były zielone (FS 34227/34128) osłony anten na szczycie usterzenia pionowego oraz stożki wlotowe powietrza do silnika. Samoloty, które z czasem podlegały remontom były całkowicie malowane srebrną farbą (FS 17178). Przed wiatrochronem osłony kabiny pilota kadłub był malowany szaro-niebieską farbą (FS 35526) - mającą w zamysle pomysłodawców zlikwidować odbłaski na kadłubie. Na centropłacie, po obu stronach kadłuba malowano pas o szerokości 630 mm, lakierem tego samego koloru.
- [76]: Samoloty Su-20 na CPPS lotniska Powidz. Porównanie poszczególnych egzemplarzy samolotu Su-20, daje się zauważyć daleko idącą dowolność w rozkładzie plam kamuflażu, chociaż ich kolorystyka i ogólny układ były zbliżone.
- [77]: Na podskrzydłowych i podkadłubowych węzłach podwieszeń widoczne podwieszane są cztery zbiorniki zapasowe o pojemności 800l każdy. Samolot pilotowany przez kpt. Andrzeja Paczkowskiego swój ostatni lot wykonał w dniu 28. 02. 1997. Maszyna ta została wówczas odprowadzony do bydgoskich zakładów remontowych. Ogólny nalot samolotu to: 1392 h 03 min.
- [78-84]: Proces uzbrajania i obsługa przedstartowa samolotu Su-20. Zdjęcie 81 i 83 przedstawia zasobnik rozpoznawczy KKR-1
- [85]: Su-20 c/n 6602 „02”, 7. Brygada Lotnictwa Bombowo Operacyjnego (7. BLRO), Powidz.
- [86-89]: Su-20 c/n 6602 „4242”. Pierwsze samoloty Su-20 dotarły do 7. Brygada Lotnictwa Bombowo Operacyjnego (7. BLRO) w Powidzu 26 kwietnia 1974. Było to sześć maszyn 66 serii produkcyjnej (S-32MK). Nosiły one kolejne numery seryjne od 6601 do 6606 i numery burtowe odpowiednio od 01 do 06. W 1975 roku dwucyfrową numerację samolotów Su-20 zmieniono na czterocyfrową odpowiednio od 4241 do 4246.
- [90]: Su-20 c/n 6602 „4242”, Samolot po zmianie numeru taktycznego z dwu na cztery cyfrowy. 7. Brygada Lotnictwa Bombowo Operacyjnego (7. BLRO), Powidz.
- [91]: Su-20 c/n 6603 „03”. Wszystkie samoloty Su-20 dostarczone do Polski były srebrne (FS 17178). Numery burtowe miały kolor czerwony. Numery te były nanoszone przy pomocy szablonów o dwóch rodzajach kroju cyfr.
- [92]: Su-20 c/n 6603 „4243” Samolot rozbity w okolicach Powidza 01. 09. 1987. Pilot mjr Andrzej Pawula bezpiecznie opuścił samolot w 7 sekund po starcie.
- [93-95]: Su-20 c/n 6604 „4244” Po drugim remoncie w Zakładach Remontowych w Baranowiczach samoloty Su-20 otrzymały wielobarwny kamuflaż, który w założeniu miał być identyczny z obowiązującym ówczesnie w ZSRS.
- [96]: Su-20 c/n 6603 „03” 7. Brygada Lotnictwa Bombowo Operacyjnego (7. BLRO), Powidz.
- [97]: Su-20 c/n 6603 „4243” 7. Brygada Lotnictwa Bombowo-Rozpoznawczego (7. BLRO), Powidz.
- [98]: Su-20 c/n 6604 „4244” 7. pułk lotnictwa bombowo-rozpoznawczego (7. BLRO), Powidz. Rozkazem Dowódcy Wojsk Lotniczych PF167 z dnia 27 lipca 1976 r. nazwa 7 Brygada Lotnictwa Rozpoznawczo Operacyjnego zostaje zmieniona na 7 Brygada Lotnictwa Bombowo-Rozpoznawczego (BLB-R).
- [199, 100]: Su-20 c/n 6605 „05” dostarczony do Polski 26 kwietnia 1974.
- [101, 102]: Su-20 c/n 6605 „4245”. Ten sam samolot co na zdjęciach powyżej w wielobarwnym kamuflażu jaki otrzymał po drugim remoncie głównym w Zakładach Remontowych w Baranowiczach.
- [103-105]: Su-20 c/n 6606 „06” dostarczony do Polski 26 kwietnia 1974. Su-20 c/n 6606 „4246” w wielobarwnym kamuflażu. (CZERWONE ZNAKI !!!) Maszyna została złomowana w grudniu 1995 w Bazy Statków Powietrznych w Mierzęcicach. Nalot ogólny samolotu wynosił 1256 h 49 min.
- [106]: Su-20 c/n 6605 „05”, 7. Brygada Lotnictwa Bombowo-Rozpoznawczego (7. BLRO), Powidz.
- [107]: Su-20 c/n 6605 „4245”, 7. pułk lotnictwa bombowo-rozpoznawczego (7. plbr), Powidz.
- [108]: Su-20 c/n 6606 „06”, 7. Brygada Lotnictwa Bombowo-Rozpoznawczego (7. BLRO), Powidz.
- [109]: Su-20 c/n 6606 „06”, 7. pułk lotnictwa bombowo-rozpoznawczego (7. plbr), Powidz.
- [110, 111]: Su-20 c/n 74930 „6130”, dostarczony do Polski w marcu 1976. Maszyna ta została rozbita w Bałtyku 17. 06. 1988 w wyniku zderzenia z bombą-cel. Pilot kpt. Czesław Gibaszewski bezpiecznie opuścił samolot.
- [112, 113]: Su-20 c/n 74724 „6134”, Maszynę utracono 31. 05. 1995 w katastrofie w okolicach Strzelina. Pilot kpt. Grzegorz Falenta zginął. Samolot nosi wielobarwny kamuflaż, jaki otrzymał po drugim remoncie w Zakładach Remontowych w Baranowiczach w ówczesnej republice białoruskiej byłego ZSRS.
- [114]: Su 20 c/n 2115 „6130”, 7 Brygada Lotnictwa Bombowo-Rozpoznawczego (7. BLRO), Powidz. 10 października 1982 nastąpiła zmiana nazwy jednostki w Powidzu 7. Brygady Lotnictwa Bombowo-Rozpoznawczego (BLB-R) na 7. pułk lotnictwa bombowo rozpoznawczego (plb-r).
- [115]: Su 20 c/n 74724 „6134”, rozbity 31. 05. 1995 w okolicach Strzelina. 7. pułk lotnictwa bombowo-rozpoznawczego (7. plbr), Powidz.
- [116, 117]: Su 20 c/n 74725 „6135”, dostarczony do Polski w kwietniu 1976. Na początku 1992 roku, w trakcie drugiego remontu w Baranowiczach samolot otrzymał wielobarwny kamuflaż.
- [118-120]: W dniu 28. 02. 1997 samolot został odprowadzony do bydgoskich zakładów remontowych przez kpt. pil. Donata Kluja. Z tej okazji mechanicy nanieśli na powierzchnię maszyny okolicznościowe napisy.
- [121]: Su-20 c/n 74725 „6135”, 7 Brygada Lotnictwa Bombowo-Rozpoznawczego (7. BLRO), Powidz.
- [122]: Su 20 c/n 74725 „6135”, 7 pułk lotnictwa bombowo – rozpoznawczego (7. plbr) Powidz Samolot otrzymał wielobarwny kamuflaż, po drugim remoncie jaki odbył się na początku 1992 roku w Zakładach Remontowych w Baranowiczach w ówczesnej republice białoruskiej byłego ZSRS.
- [123-126]: Su 20 c/n 74726 „6136”, dostarczony do Polski w marcu 1976.
- [127-130]: Na podkadłubowym węzle podwieszeń widoczny jest zasobnik rozpoznawczy KKR-1. Wewnątrz zasobnika znajdowały się m. in. dienne i nocne aparaty fotograficzne, blok naboń błyskowych i stacja rozpoznania radioelektronicznego. Nosiicielami zasobnika rozpoznawczego mogły być samoloty z drugiej dostawy reprezentujące 74 i 76 serie produkcyjne. Po drugim remoncie w Zakładach Remontowych w Baranowiczach samoloty te otrzymały wielobarwny kamuflaż, który w założeniu miał być identyczny z obowiązującym ówczesnie w ZSRS. Maszyny te otrzymały numery burtowe malowane farbą koloru żółtego. Wyjątkiem był 7125 (czerwony). Samolot widoczny na zdjęciach (6136) początkowo miał także żółte numery (foto powyżej), które później zastąpiono białymi z czerwonymi obwódkami. Autorem takiego oznakowania był technik obsługujący tenże samolot st. sierż. sztab. Wojciech „Bomba” Krygowski.
- [131]: Su 20 c/n 74726 „6136”, 7 pułk lotnictwa bombowo - rozpoznawczego (7. plbr), Powidz.

- [132]: Su 20 c/n 74726 yellow „6136”, 7 pułk lotnictwa bombowo - rozpoznawczego (7. plbr), Powidz.
- [133]: Su 20 c/n 74726 „6136”, 7 pułk lotnictwa bombowo – rozpoznawczego (7. plbr), Powidz.
- [134]: Przelot formacji Su-20 nad lotniskiem w Powidzu w dniu 28. 02. 1997. Samoloty odprowadzono do WZL-2 w Bydgoszczy.
- [135]: Su 20 c/n 74727 „6137”, dostarczony do Polski w marcu 1976.
- [136]: W dniu 13. 03. 1077 samolot ten pilotowany przez mjr. Stanisława Walczaka uległ uszkodzeniu w trakcie lądowania. Pilot przyziemił zbyt daleko od progu drogi startowej co w konsekwencji doprowadziło do wypadnięcia samolotu z tejże i kapotażu.
- [137]: Su 20 c/n 74728 „6138”, do Polski w marcu 1976. Na podkadłubowym węźle podwieszeń widoczny jest zasobnik rozpoznawczy KKR-1. Zasobniki te można było podwieszać jedynie do maszyn 74 i 76 serii produkcyjnej. Samoloty te często określano jako Su-20R (rozpoznawczy).
- [138]: Su 20 c/n 74727 „6137”, 7 pułk lotnictwa bombowo – rozpoznawczego (7. plbr), Powidz.
- [139]: Su 20 c/n 74828 „6138”, 7 pułk lotnictwa bombowo – rozpoznawczego (7. plbr), Powidz.
- [140, 141]: Su 20 c/n 74210 „6250”, dostarczony do Polski w kwietniu 1976. Samolot pilotowany przez kpt. Andrzeja Paczkowskiego swój ostatni lot wykonał w dniu 28. 02. 1997. Było to przebazowanie do WZL-2 w Bydgoszczy.
- [142]: Grupowy przelot nad lotniskiem w Powidzu przed przelotem do Bydgoszczy samolotów Su-20 c/n 74210 „6250” i c/n 74312 „6262” oraz Su-22 UM3K „707”.
- [143]: Su 20 c/n 74210 „6250”, 7 pułk lotnictwa bombowo – rozpoznawczego (7. plbr), Powidz.
- [144-151]: Su 20 c/n 76302 „6252”, dostarczony do Polski w kwietniu 1976. Samolot po drugim remoncie w Zakładach Remontowych w Baranowiczach otrzymał wielobarwny kamuflaż, w którym latał do 28. 02. 1997 kiedy pilotowany przez kpt. Grzegorza Pawłowskiego wykonał swój ostatni lot. Było to przebazowanie do WZL-2 w Bydgoszczy. Nalot ogólny samolotu 1324 h 04 min.
- [152]: Su 20 c/n 76302 „6252”, 7 pułk lotnictwa bombowo – rozpoznawczego (7. plbr), Powidz, 1976.
- [153]: Na „siódemce” umieszczano datę powstania pułku (1946) i skrót „plbr” koloru białego. Na przedłużeniu dolnej części „siódemki” umieszczano wizerunek bomby w kolorze zielonym lub szarym. Skrzydełka malowano na kolor biały. Godło malowano tylko po lewej stronie kadłuba przed i nieco powyżej kłapek przeciwpompażowych. Godło „uskrzydłona siódemka” zwana również nieoficjalnie „oślimi uszami” jest najbardziej znanym godłem 7 plb-r. Było malowane od 1990 do 1995 roku na wszystkich samolotach tej jednostki. Cyfra „7” miała kolory:
- żółty – 1 eskadra lotnicza – samoloty o numerach burtowych 6136, 6264, 4242,
- zielony – 2 eskadra lotnicza - samoloty o numerach burtowych 4244, 7125.
- [154]: Su 20 c/n 76302 „6252”, 7 pułk lotnictwa bombowo – rozpoznawczego (7. plbr), Powidz 1997.
- [155]: Emblemat „siódemki” wpisano również w oficjalne godło 7plb-r dodając mu tło w kształcie koła koloru brązowego z obwódką koloru złotego lub żół-
- tego i białym napisem „Primus Vincit” (lepszy zwycięża). Godło malowano po lewej (w niektórych przypadkach również z prawej) stronie statecznika pionowego. Godło wprowadzono w latach 1991-92.
- [156, 157, 159]: Su 20 c/n 76303 „6253”, dostarczony do Polski w kwietniu 1976. Maszyna ta oraz samoloty o numerach burtowych 6131 i 6255 przez cały okres eksploatacji pozostały w kolorze srebrnym ponieważ z powodu rozpadu ZSRS nie przeprowadzono na nich drugiego remontu głównego. Obecnie eksponat na terenie Bazy Lotniczej w Powidzu.
- [160]: Su 20 c/n 76303 „6253”, 7 pułk lotnictwa bombowo – rozpoznawczego (7. plbr), Powidz.
- [161, 162, 164]: Su 20 c/n 74416 „6256”, 7 pułk lotnictwa bombowo - rozpoznawczego (7. plbr), Powidz, 1997.
- [163]: Odznaka 7. plbr wersja z lat osiemdziesiątych.
- [165]: Su 20 c/n 74416 „6256”, 7 pułk lotnictwa bombowo - rozpoznawczego (7. plbr), Powidz.
- [166]: Su 20 c/n 74416 „6256”, 7 pułk lotnictwa bombowo - rozpoznawczego (7. plbr), Powidz, 1997.
- [167, 168]: Su 20 c/n 74416 „6256”, dostarczony do Polski w kwietniu 1976. Samolot pilotowany przez kpt. Grzegorza Pawłowskiego swój ostatni lot wykonał w dniu 28. 02. 1997. Było to przebazowanie do WZL-2 w Bydgoszczy. Obecnie samolot jest eksponowany na stacji benzynowej w Broniszewie k/Białobrzegów na południe od Warszawy.
- [169]: Su-20R Na podkadłubowym węźle podwieszeń tego samolotu widoczny jest zasobnik rozpoznawczy KKR-1. Zasobniki te można było podwieszać jedynie do maszyn 74 i 76 serii produkcyjnej. Samoloty te często określano jako Su-20R (rozpoznawczy). Z lewej strony statecznika pionowego godło 7plbr z wkomponowanym weń mottem „Primus Vincit” (lepszy zwycięża).
- [170-172]: Su 20 c/n 74209 „6259”, dostarczony do Polski w kwietniu 1976. Samolot pilotowany przez ppłk Grzegorza Pawłowskiego swój ostatni lot wykonał w dniu 28. 02. 1997 - przebazowanie do WZL-2 w Bydgoszczy. Nalot ogólny samolotu 1342 h 20 min.
- [173]: Su 20 c/n 74209 „6259”, 7 pułk lotnictwa bombowo - rozpoznawczego (7. plbr), Powidz 1976.
- [174]: Su 20 c/n 74209 „6259”, 7 pułk lotnictwa bombowo - rozpoznawczego (7. plbr), Powidz 1976.
- [175]: Su 20 c/n 74312 „6262”, 7 pułk lotnictwa bombowo - rozpoznawczego (7. plbr), Powidz 1997.
- [176]: Su 20 c/n 74314 „6264”, 7 pułk lotnictwa bombowo – rozpoznawczego (7. plbr), Powidz.
- [177]: Su 20 c/n 74415 „6265”, 7 pułk lotnictwa bombowo - rozpoznawczego (7. plbr), Powidz.
- [178]: Su 20 c/n 74415 „6265”, 7 pułk lotnictwa bombowo – rozpoznawczego (7. plbr), Powidz. Samolot w wielobarwnym kamuflażu naniesionym w trakcie drugiego remontu głównego na Białorusi.
- [179]: Samoloty Su 20 c/n 74314 „6264” i c/n 74415 „6265”, 7 plrb, Powidz.
- [180-182, 185]: Su 20 c/n 74415 „6265”, dostarczony do Polski w kwietniu 1976. Maszyna na stateczniku pionowym nosi godło 7 plrb w Powidzu. Obecnie samolot ten jest eksponatem w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie.
- [183, 184]: Odznaka 7. plbr (oficerska) wersja z 1991 i wersja z 2000 r. na rozwiązanie pułku.

Numer fabr.	Numer burtowy	Data produkcji	Data przejęcia	Jednostka	Uwagi
Su-7BM					
5301	01	31.05.64	26.06.64	5 PLM-Sz	Spisany ze stanu 29.08.90.Obecnie w MLP w Krakowie
5302	02	31.05.64	26.06.64	5 PLM-Sz	Spisany ze stanu 29.08.90 i złomowany
5303	03	31.05.64	26.06.64	5 PLM-Sz	Spisany ze stanu 01.03.91 i przekazany do WZL-2 w Bydgoszczy.Obecnie eksponat na terenie 2BL w Bydgoszczy z fikcyjnym numerem 3117
5305	05	31.05.64	26.06.64	5 PLM-Sz	Rozbity w katastrofie 11.11.1970
5306	06	31.05.64	26.06.64	5 PLM-Sz	Spisany ze stanu 18.12.1989.Obecnie w MLP w Krakowie
5309	09	31.05.64	26.06.64	5 PLM-Sz	Spisany ze stanu 07.08.1980 i przekazany do CSSTWL w Oleśnicy.
Su-7BKL					
6012	12	31.03.1966	07.07.1966	5 PLM-B	Spisany ze stanu 18.07.1990.Obecnie w prywatnej kolekcji w Łodzi
6013	13	31.03.1966	07.07.1966	5 PLM-B	Spisany ze stanu 17.07.1990.Obecnie w MWP w Warszawie
6014	14	31.03.1966	07.07.1966	5 PLM-B	Spisany ze stanu 16.07.1990 i złomowany
6015	15	31.03.1966	07.07.1966	5 PLM-B	Rozbity 18.07.1984
6016	16	31.03.1966	07.07.1966	5 PLM-B	Spisany ze stanu 30.08.1990 i złomowany
6017	17	31.03.1966	07.07.1966	5 PLM-B	Spisany ze stanu 17.07.1990.Obecnie w MWP w Warszawie

Polish Wings

Numer fabr.	Numer burtowy	Data produkcji	Data przejęcia	Jednostka	Uwagi
6018	18	31.03.1966	07.07.1966	5 PLM-B	Spisany ze stanu 30.08.1990 i złomowany
6019	19	31.03.1966	07.07.1966	5 PLM-B	Spisany ze stanu 16.07.1990 i złomowany
6020	20	31.03.1966	07.07.1966	5 PLM-B	Spisany ze stanu 17.07.1990 i złomowany
6021	21	31.03.1966	07.07.1966	5 PLM-B	Rozbity 09.10.1967
6022	22	31.03.1966	07.07.1966	5 PLM-B	Spisany ze stanu 30.08.1990. Obecnie w prywatnej kolekcji w Łodzi
6023	23	31.03.1966	07.07.1966	5 PLM-B	26.02.1971 przekazany lotnictwu Cechosłowacji
6515	515	10.1967	29.01.68	3 PLM-B	Rozbity 12.06.1987
6516	516	10.1967	29.01.68	3 PLM-B	Spisany ze stanu 16.07.1990 i złomowany
7806	806	06.1971	07.09.1971	3 PLM-B	Spisany ze stanu 18.12.1989 i przekazany do MLP w Krakowie
7807	807	06.1971	07.09.1971	3 PLM-B	Spisany ze stanu 18.07.1990 i przekazany do MLP w Krakowie
7808	808	06.1971	07.09.1971	3 PLM-B	Spisany ze stanu 29.08.1990 i złomowany
7809	809	06.1971	07.09.1971	3 PLM-B	Spisany ze stanu 29.08.1990 i przekazany do Muzeum Orła Białego w Skarżysku Kamiennej
7810	810	08.1971	11.04.1972	3 PLM-B	Rozbity 24.11.1982
7812	812	08.1971	11.04.1972	3 PLM-B	Spisany ze stanu 16.07.1990 i złomowany
7813	813	08.1971	11.04.1972	3 PLM-B	Spisany ze stanu 18.07.1990 i złomowany
7815	815	08.1971	11.04.1972	3 PLM-B	Spisany ze stanu 30.08.1990. Obecnie w MWP w Warszawie
7816	816	08.1971	11.04.1972	3 PLM-B	Spisany ze stanu 21.09.1990 i złomowany
7818	818	09.1971	11.04.1972	3 PLM-B	Spisany ze stanu 17.07.1990 i złomowany
7819	819	09.1971	11.04.1972	3 PLM-B	Spisany ze stanu 29.08.1990 i złomowany
7820	820	09.1971	11.04.1972	3 PLM-B	Rozbity 01.08.1984
7821	821	09.1971	11.04.1972	3 PLM-B	Spisany ze stanu 17.07.1990 i złomowany
7910	910	08.1971	11.04.1972	3 PLM-B	Rozbity 01.08.1984
7911	911	12.1971	11.04.1972	3 PLM-B	Spisany ze stanu 29.08.1990 i złomowany
7926	926	04.1972	11.04.1972	3 PLM-B	Spisany ze stanu 29.08.1990 i złomowany
8004	804	16.05.1972	15.01.1988	3 PLM-B	Spisany ze stanu 16.07.1990 złomowany
Su-7U					
2115	115	06.1969	25.09.2969	3 PLM-B	Rozbity 23.04.1985
2116	116	07.1969	25.09.2969	3 PLM-B	Użytkowany również przez pewien czas przez 7 BLRO Spisany ze stanu 29.11.1989 i przekazany do MLP w Krakowie
3313	331	04.1971	07.09.1971	3 PLM-B 7plb-r	Spisany ze stanu 18.07.1990 i przekazany do MWP w Warszawie
3513	513	18.08.1071	07.07.1976	3 PLM-B 7plb-r	Rozbity 16.03.1982
3702	702	23.12.1971	07.07.1976	7 BLRO 3 PLM-B 7plb-r	Spisany ze stanu 29.08.1990. Obecnie w prywatnej kolekcji w Łodzi
3517	517	28.11.1971	12.02.1977	3 PLM-B 7plb-r	Spisany ze stanu 16.07.1990 i złomowany
3706	706	28.01.1972	25.03.1977	3 PLM-B 7plb-r	Spisany ze stanu 29.08.1990 i złomowany.
2905	905	18.08.1970	16.06.1984	7 plb-r 3 PLM-B	24.03.1986 przekazany do 3 PLM-B Spisany ze stanu 17.11.1989 i przekazany do Muzeum w Drzonowie

Numer fabr.	Numer burtowy	Okres służby		Uwagi
		Od	Do	
Su-20				
6601	01	4. 1974	03. 02. 1976	Katastrofa w okolicach m. Kazimierz Biskupi. Pilot kpt. Jerzy Doliniec zginął
6602	02 / 4242	4. 1974	28. 02. 1994	Obecnie eksponat MLP w Krakowie
6603	03 / 4243	4. 1974	01. 09. 1987	Samolot rozbity w okolicach Powidza. Pilot mjr Andrzej Pawul bezpiecznie opuścił samolot w 7 sekund po starcie.
6604	04 / 4244	4 1974	28. 02. 1994	Przekazany jako eksponat naukowy do WAT (Wojskowej Akademii Technicznej)
6605	05 / 4245	4. 1974	28. 02. 1994	Od 1996 r. eksponat Muzeum Cytadeli Poznańskiej
6606	06 / 4246	4. 1974	28. 02. 1994	Samolot złomowany 07. 12. 1095
74930	6130	3. 1976	17. 06. 1988	Samolot po zderzeniu z bombą-celem rozbity w Bałtyku. Pilot kpt. Czesław Gibaszewski bezpiecznie opuścił samolot
76301	6131	3. 1976	1994	Obecnie eksponat MWP w Warszawie
74724	6134	3. 1976	31. 05. 1995	Katastrofa w okolicach Strzelina. Pilot kpt. Grzegorz Falenta zginął.
74725	6135	3. 1976	28. 02. 1997	Samolot przebazowany do WZL-2 w Bydgoszczy
74726	6136	3. 1976	28. 02. 1997	Samolot przebazowany do WZL-2 w Bydgoszczy
74727	6137	3. 1976	13. 03. 1977	Po uszkodzeniu przekazany do COSPL w Oleśnicy
74828	6138	3. 1976	28. 02. 1997	Samolot przebazowany do WZL-2 w Bydgoszczy
7482	6139	3. 1976	18. 08. 1980	Samolot rozbity w okolicach Solca Kujawskiego. Pilot kpt. Ryszard Pawłowicz bezpiecznie opuścił samolot.
74210	6250	4. 1976	28. 02. 1997	Samolot przebazowany do WZL-2 w Bydgoszczy
74311	6251	4. 1976	01. 08. 1990	Samolot rozbity na poligonie Nadarzyce. Pilot por. Jerzy Gruszczyński bezpiecznie opuścił samolot
76302	6252	4. 1976	28. 02. 1997	Samolot przebazowany do WZL-2 w Bydgoszczy
76303	6253	4. 1976	25. 06. 1992	Obecnie eksponat na terenie Bazy Lotniczej w Powidzu
76304	6254	4. 1976	14. 07. 1993	Samolot rozbity w okolicach Wrześni. Pilot por. Robert Dudzic bezpiecznie opuścił samolot.
76305	6255	4. 1976	1994	Obecnie eksponat prywatnej kolekcji na lotnisku Łódź Lublinek
74416	6256	4. 1976	28. 02. 1997	Samolot przebazowany do WZL-2 w Bydgoszczy
74209	6259	4. 1976	28. 02. 1997	Samolot przebazowany do WZL-2 w Bydgoszczy
74312	6262	4. 1976	28. 02. 1997	Samolot przebazowany do WZL-2 w Bydgoszczy
74313	6263	4. 1976	22. 05. 1978	Katastrofa w okolicach m. Bednary. Pilot por. Antoni Dziadowiec zginął.
74314	6264	4. 1976	28. 02. 1997	Samolot przebazowany do WZL-2 w Bydgoszczy
74415	6265	4. 1976	28. 02. 1997	Samolot przebazowany do WZL-2 w Bydgoszczy. Obecnie eksponat w Wyższej Szkole Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie.
74105	7125	2. 1977	19. 08. 1996	Samolot przebazowany na Air Show do Bydgoszczy. Do jednostki nie powrócił