

Suchoj Su-7 BKŁ

Samolot myśliwsko-bombowy Suchoj Su-7 BKŁ



Historia konstrukcji

W celu poprawienia właściwości startu i lądowania samolotu Su-7, przeprowadzono szereg prac doświadczalnych, a kilka rozwiązań zastosowano w nowej wersji, nazwanej Su-7 BKŁ (S-22KŁ). Chcąc ułatwić start z lotnisk gruntowych, dołożono do podwozia głównego małe metalowe płozy, zabezpieczające przed zbyt dużym zagłębieniem kół. Zapewniono możliwość skróconego startu przy pomocy dodatkowych (odrzuconych) silników startowych. Przeniesiono pojemnik na spadochron hamujący z dolnej części kadłuba do zasobnika w podstawie statecznika pionowego. Było to spowodowane dodaniem drugiego spadochronu hamującego, nie mieszczącego się w dotychczasowym miejscu. Te zmiany tylko w niewielkim stopniu poprawiły nienajlepsze właściwości startu i lądowania.



Zastosowano też nowy fotel katapultowany KS-4, pozwalający opuścić bezpiecznie samolot na powierzchni ziemi przy minimalnej prędkości 140 km/h. Do napędu użyto ulepszanego silnika AL-7F1-250 oraz powiększono zapas paliwa dzięki zmianom w instalacji paliwowej w kadłubie. W czasie trwania produkcji, w kolejnych seriach dołożono pod skrzydła dodatkowe punkty podwieszeń uzbrojenia (zwiększono ich ilość z 4 do 6). Podobnie zmodernizowano wcześniej wyprodukowane Su-7 BKŁ i Su-7 BM. Powiększono ilość zabieranego uzbrojenia do 2500 kg (faktycznie dalej zabierano 2000 kg).

Samolot był trudny w pilotażu, szczególnie w fazie podejścia do lądowania. Kolejnym problemem było ogromne zużycie paliwa przez nieekonomiczny silnik, samolot nazywano „rurą, przez którą wycieka paliwo”. Poważną wadą pozostawała słaba widoczność z kabiny pilota, utrudniająca odnajdywanie celów na ziemi i atakowanie ich uzbrojeniem konwencjonalnym. Próby państwowe zostały zakończone w grudniu 1963 roku. W lecie 1965 roku nowy Su-7 BKŁ zmienił w produkcji starszego Su-7 BM. Pod koniec 1965 roku wprowadzono nowy typ na uzbrojenie.



Lotnictwo Czechosłowacji

Polska zakupiła 30 samolotów Su-7 BKŁ, wzmacniając siłę uderzeniową naszego lotnictwa nowymi nosicielami broni jądrowej. Dostawy realizowane były w latach 1966, 1968, 1971 i 1972. Su-7 były eksploatowane w polskim lotnictwie wojskowym do 1990 roku.

Wykorzystując konstrukcję Su-7 BKŁ opracowano na potrzeby krajów rozwijających się i zaprzyjaźnionych z ZSRR jego zubożoną wersję, nazwaną Su-7 BMK. Samolot miał podwozie główne bez metalowych płóc, posiadał uproszczone wyposażenie i nie zabierał broni jądrowej. Jego produkcję rozpoczęto w 1966 i kontynuowano do 1970 roku.





Muzeum Lotnictwa Polskiego – Kraków

Podstawowe dane taktyczno-techniczne

Rozpiętość: 9,30 m

Długość: 16,80 m

Masa startowa: 13 570 kg

Maksymalna prędkość: 2150 km/h

Pułap: 17 600 m

Zasięg: 1650 km

Uzbrojenie: dwa działka NR-30 kal. 30 mm, 2500 kg uzbrojenia podwieszanego

Silnik: turbodrzutowy AL-7F1-250 o ciągu 9600 kG z dopalaniem

Autor: Dawid Kałka

Bibliografia

1. Muzeum Lotnictwa Polskiego – Kraków
2. Lubuskie Muzeum Wojskowe – Drzonów
3. Muzeum Wojska Polskiego – Warszawa