

LAVOCHKIN La-5

Historie letounu La 5 začíná již před počátkem válečného konfliktu konstrukcemi LaGG-1 a LaGG-3.

Letoun LaGG-3 byl v roce 1942 experimentálně vybaven hvězdicovým motorem AŠ-82. Zalétání prototypu přineslo uspokojivé výsledky. Armádní zkušební piloti hodnotili nový La 5 jako výkonnější oproti hlavnímu konkurentovi, stroji Jak 7.

V červenci 1942 byla objednána masová výroba a nařizeno využití všech existujících draků LaGG-3 na nový standard. Ačkoliv La 5 ztrácel na nejlepší německé stíhačky ve vyšších letových hladinách, ve středních výškách a u země jim byl rovnocenným soupeřem. Většina vzdušných bojů na východní frontě se odehrávala ve výškách pod 5000 metrů a sovětské letectvo v La 5 dostalo velmi výkonnou zbraň.

Stroj byl dále vylepšován, dostal motor se vstříkem paliva, byl odlehčen a vybaven pevnými sloty. Takto vylepšený letoun dostal označení La 5FN a byl nejvýkonnější verzí rodiny La 5. Celkem bylo vyrobeno 9920 kusů La 5 včetně cvičné varianty označené La 5UTI. Dalším vývojem vznikl letoun Lavochkin La 7.

The La-5's heritage began even before the outbreak of war, with the LaGG-1 and LaGG-3 aircraft.

LaGG-3 was fitted experimentally with new Shvetsov Ash-82 radial engine in 1942. When the prototype took the first flight, the result was very pleasing. After flying the LaG-5, Air Force test pilots declared it superior to the Yak-7.

Maximum-rate production and the conversion of any incomplete LaGG-3 airframes to the new configuration of the aircraft was ordered by July 1942. While still inferior to the best German fighters at high altitudes, the La-5 proved to be every bit their match closer to the ground. With most of the air combat over the Eastern Front taking place at altitudes of under 5,000 m (16,404 ft), the La-5 was very much in its element.

Further refinement of the aircraft involved a fuel-injected engine, further lightening of the aircraft, and fixed slats to improve all-round performance. This was designated the La-5FN and would become the definitive version of the aircraft. Altogether, 9,920 La-5s of all variants were built, including a number of dedicated trainer versions, designated La-5UTI. Further refinements of the aircraft would lead to the Lavochkin La-7.

TECHNICKÁ DATA:/TECHNICAL DATA:

Délka/Length:	8,67m/28ft 5,33in
Rozpětí/Wing span:	9,80m/32ft 1,75in
Výška/Height:	2,54m/8ft 4in
Nosná plocha/Wing area:	17,5m ² /188ft ²
Hmotnost prázdná/Empty weight:	2605kg/5743lb
Vzletová hmotnost/Take-off weight:	3402kg/7500lb
Motor/Powerplant:	Ash-82F 347kW/465hp
Max. rychlost/Max. speed:	648km/h/403mph
Dolet/Range:	765km/475mi
Dostup/Service ceiling:	11000m/36089ft
Výzbroj/Armament:	2x20mm Shvak cannons

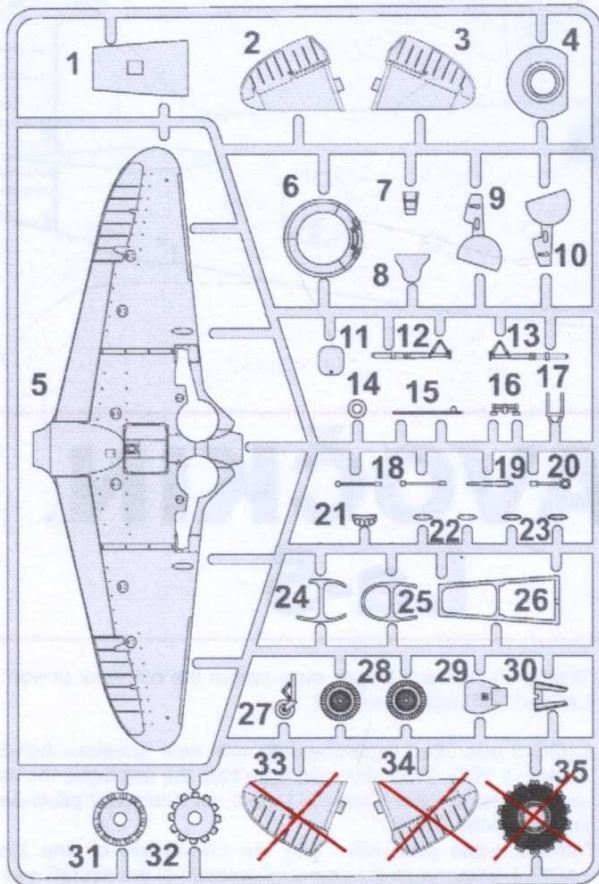
REALISATION TEAM: / REALIZAČNÍ TÝM:

Production coordination:	Petr Muzikant
Koordinace výroby:	Petr Muzikant
Master model:	3D Štěpán Stránský
Předlohový model:	Carlos Alonso
Boxart:	
Titulní kresba:	Jarda Š
Instructions:	Jan Polc
Návod:	JP
Graphic design, decals:	
Grafika a návrh obtisků:	
Decal printer:	
Tisk obtisků:	
Consultants:	Slavomír Goldemund
Konzultanti:	Miroslav Balous
	Václav Šorel
	Jaroslav Velc
	Michal Ověčáček
	Pavel Šipka

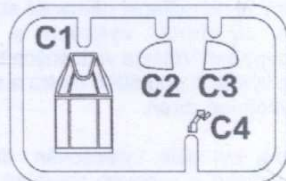
REFERENCES USED/POUŽITÉ PODKLADY:

Lavochkin La 5, Miloš Věštlík, Jiří Vraný, MBI
 LaGG and Lavochkin Aces of WWII, George Mellinger, Osprey
 LaGG 3, La 5, La 7 camouflage and markings, Militaria i Fakta 48
 Ilustrovaná historie letectví (Triáda), Jiří Vraný
 personal files/osobní sbírky

Plastikové díly - Plastic parts

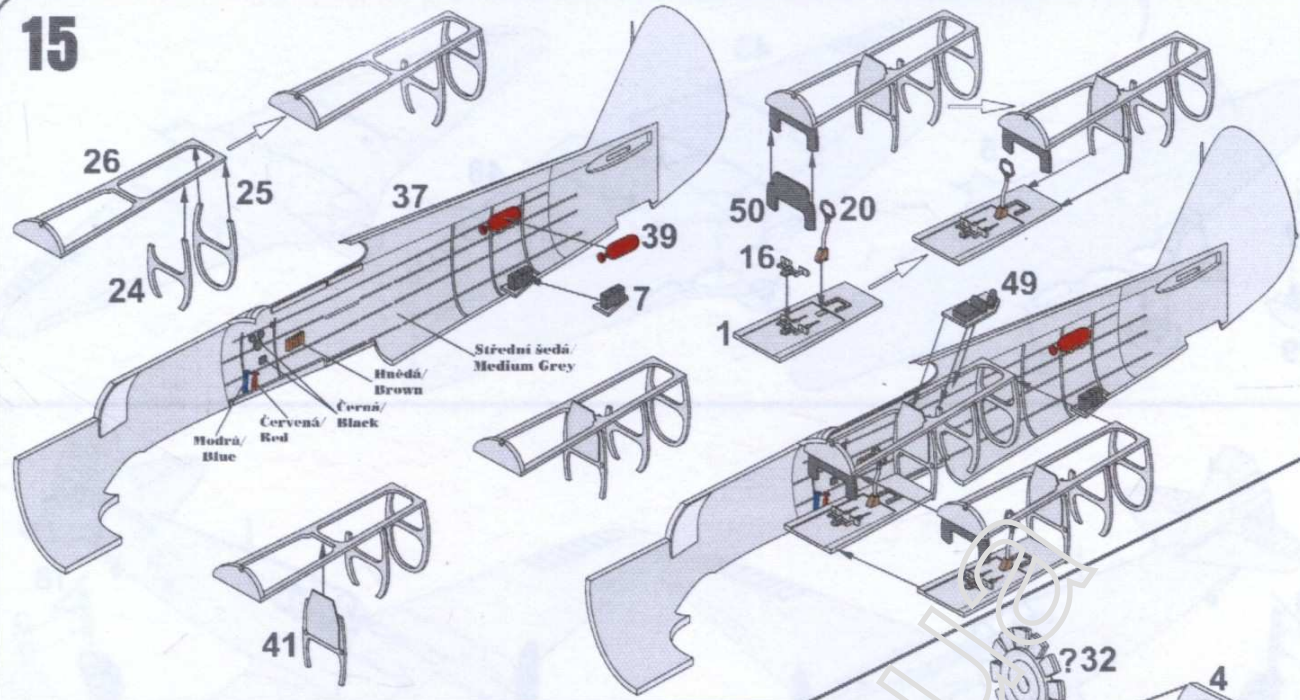


Průhledné díly - Clear parts

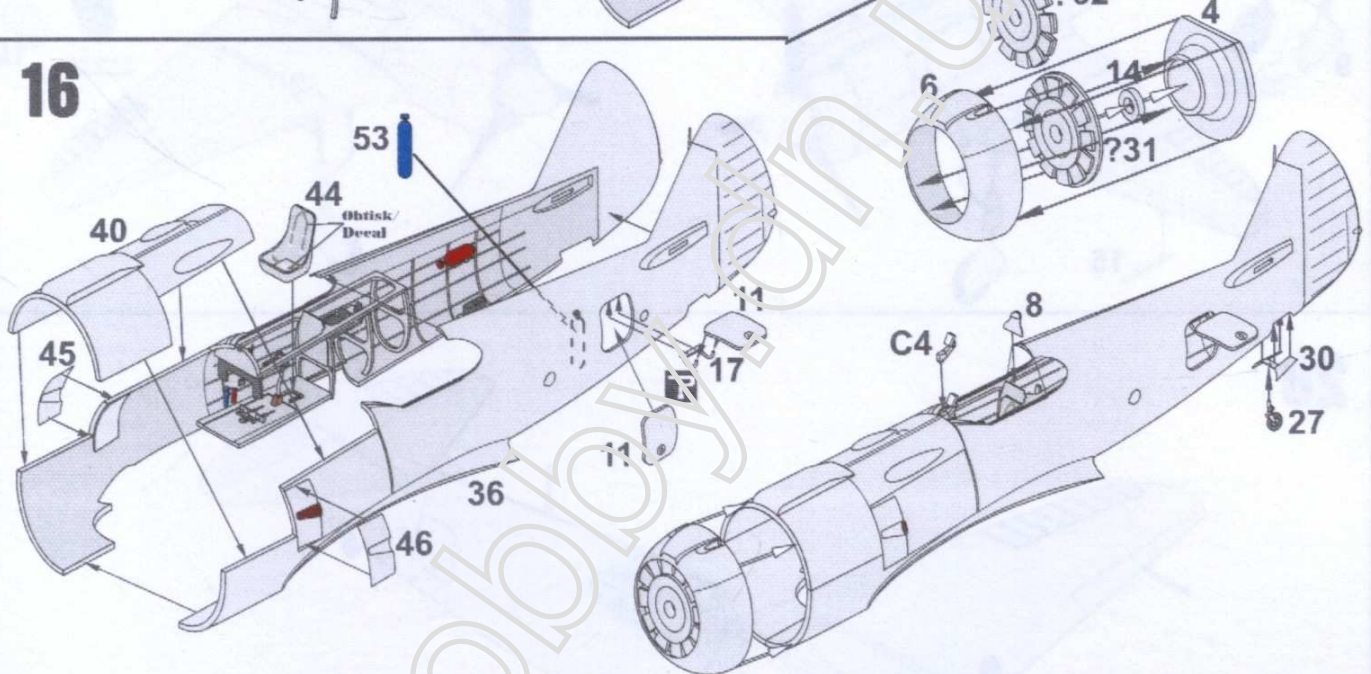


<p>1 Lak / Clearfix D1 Obtisk / Decal 50 D2 Obtisk / Decal Černá / Black</p>	<p>2 4 Střední sedá / Medium Grey</p>	<p>3 32 Střední sedá / Medium Grey 31</p>	<p>4 Střední sedá / Medium Grey 13 12 Stříbrná / Silver</p>	<p>5 Střední sedá / Medium Grey 28 Barva pneumatik / Tyre</p>
<p>6 Obtisk / Decal 44 Střední sedá / Medium Grey Obtisk / Decal</p>	<p>7 Černá / Black 7 Střední sedá / Medium Grey</p>	<p>8 39 Červená / Red 53 Modrá / Blue</p>	<p>9 Střední sedá / Medium Grey 41 Ocelová / Steel 24 25</p>	<p>10 Ocelová / Steel 16 49 Černá / Black Střední sedá / Medium Grey</p>
<p>11 Černá / Black 20 Střední sedá / Medium Grey Hnědá / Brown</p>	<p>12 Černá / Black 51 Černá / Black 52 Stříbrná / Silver 47</p>	<p>13 13 28 12 28</p>	<p>14 Stříbrná / Silver 27 Střední sedá / Medium Grey Barva pneumatik / Tyre 30 1 Střední sedá / Medium Grey</p>	

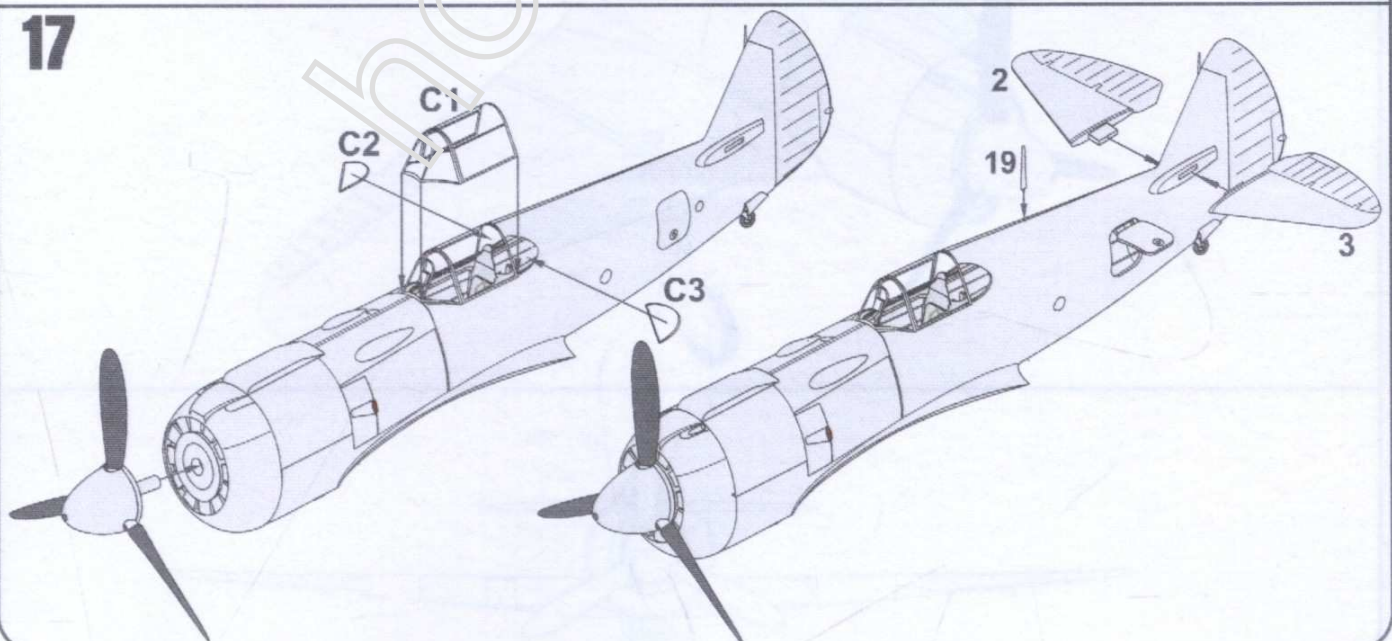
15



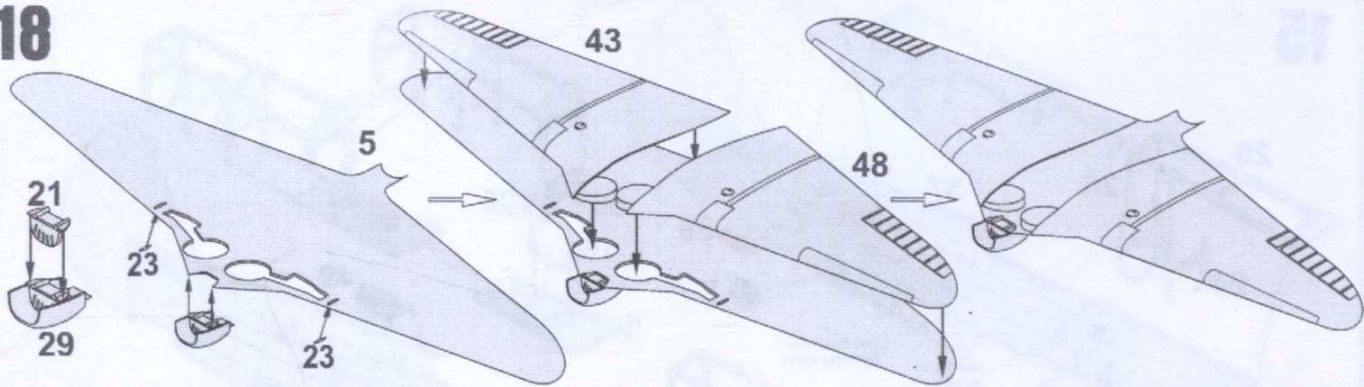
16



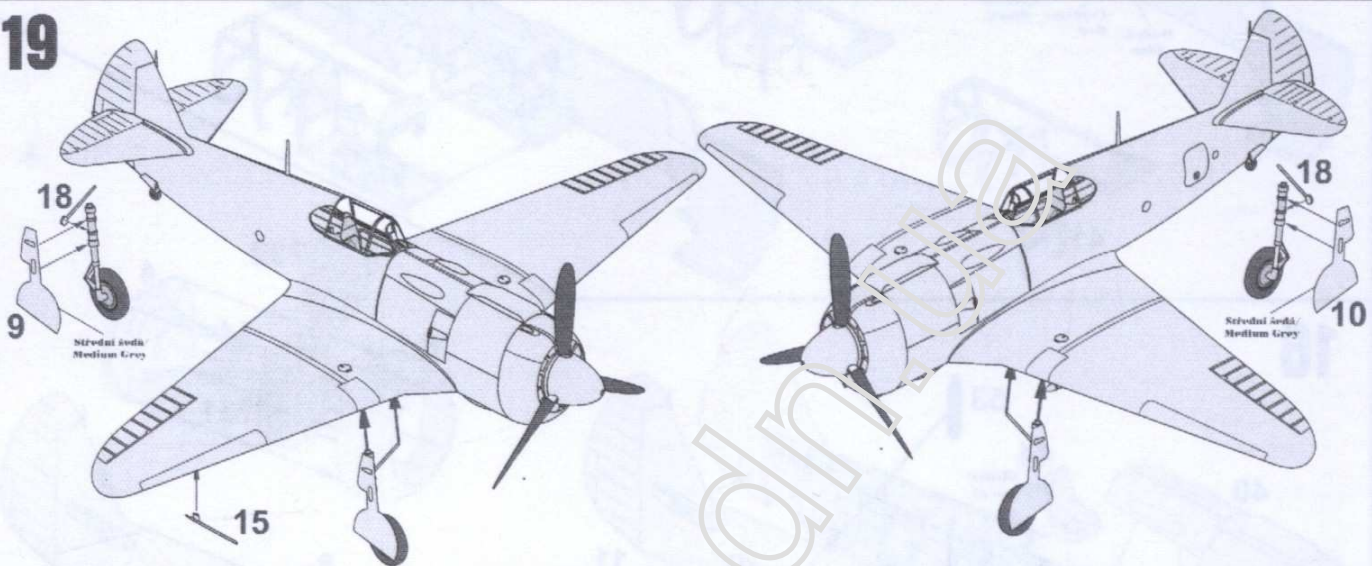
17



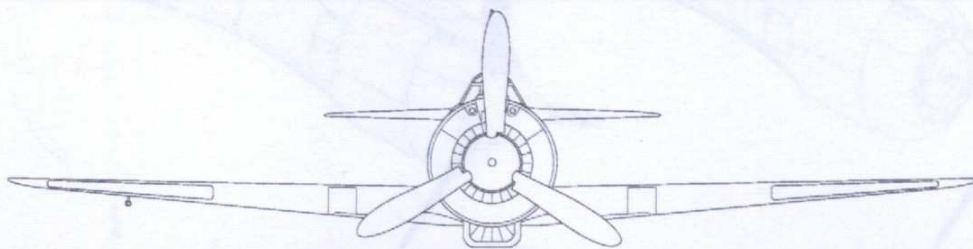
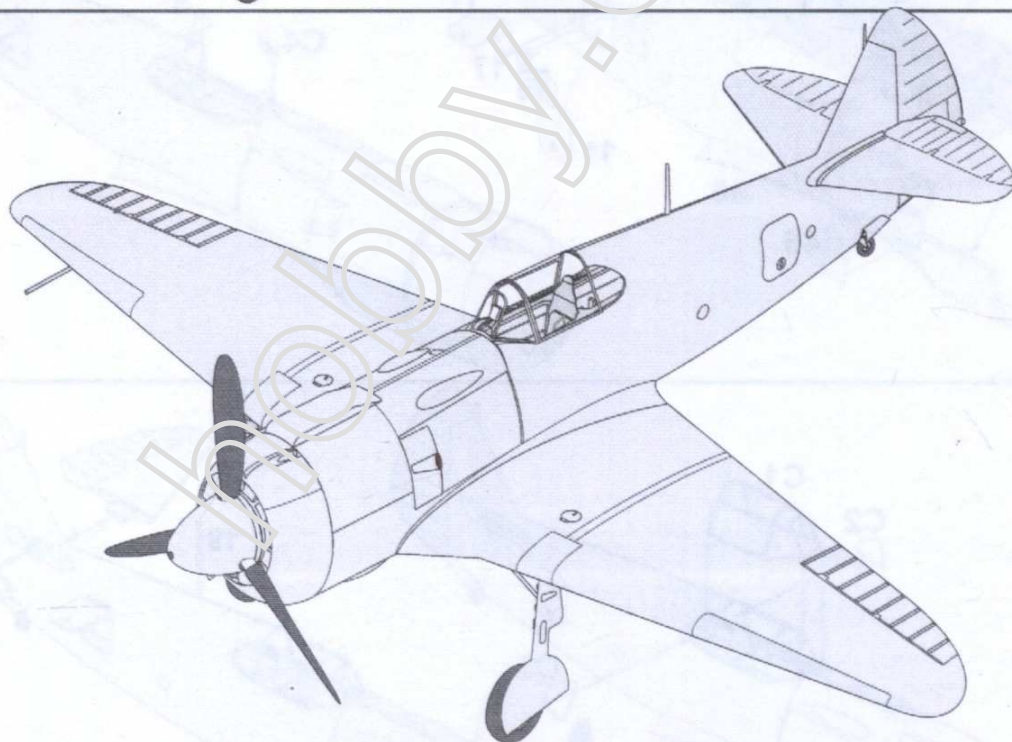
18



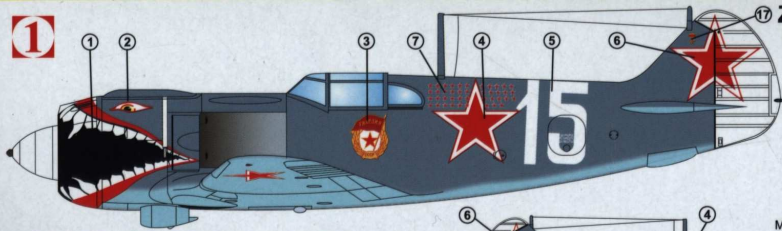
19



20



1

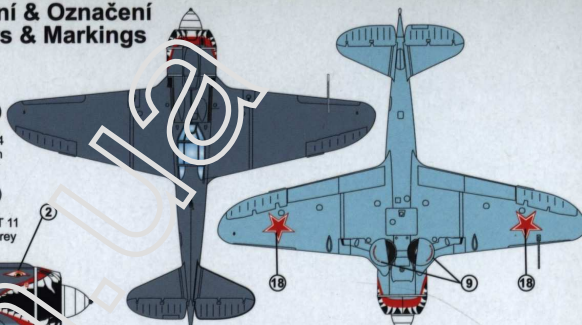


La-5, „bílá 15“, 4. GIAP, pilot G. Kostylev, říjen 1943.
 Kostylev pilotoval tento letoun pouze jednou, La-5 byl poté vystaven od 30. dubna 1944 na výstavě věnované hrdinské obraně Leningradu. Po válce byl sešrotován.
 La-5, „White 15“, 4th GIAP (Guards Fighter Regiment), flown by G. Kostylev, October 1943.
 Kostylev flew this plane for only a farewell flight, then the plane was exposed at the Heroic Defense of Leningrad Exhibition that opened on April 30, 1944 and then scrapped after the war.

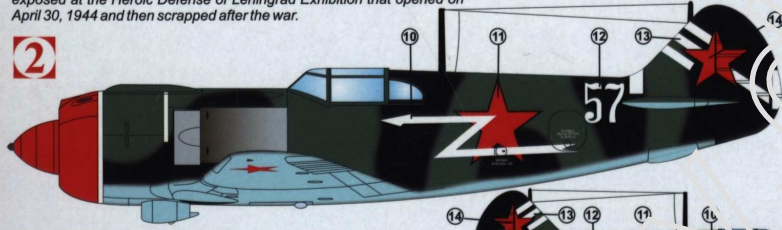
17 Zbarvení & Označení
 Colours & Markings

30 R1
 Zelená AMT 4
 AMT 4 Green

140 R7
 Modrosědá AMT 11
 AMT 11 Blue Grey



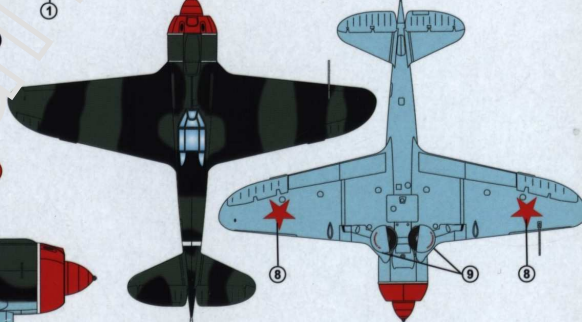
2



La-5, „bílá 57“, 164. IAP, zima 1942.
 La-5 ve standardní kamufláži s netradičními červenými doplňky a bílým bleskem na trupu.
 La-5, „White 57“, 164th IAP (Fighter Regiment), winter 1942.
 Aircraft in standard camouflage scheme with exceptional Red nose and lightning bolt on the fuselage.

35 07
 Černá
 Black

60 04
 Červená
 Red



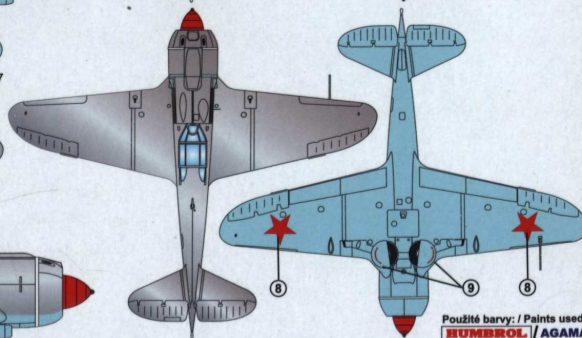
3



La-5, „modrá 14“, neznámá jednotka, 1942/3.
 Letoun zbarven na horních plochách zbarven hliníkovou barvou, pravděpodobně jako zimní kamufláž.
 La-5, „Blue 14“, unit unknown, winter 1942/3.
 Aircraft with top surfaces painted in Aluminium, probably used as the winter camouflage.

65 R2
 Modrá AMT 7
 AMT 7 Blue

56 46
 Hliník
 Aluminium



Použité barvy: / Paints used:
HUMBROL / AGAMA