

# LAVOČKIN

## La-5F

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 vstřikem paliva, byl odlehčen a vybaven pevnými sloty. Takto vylepšený letoun dostal označení La 5FN a byl nejvýkonnější verzí motoru La 5. Celkem bylo vyrobeno 9920 kusů La 5 včetně cvičné varianty označené La 5UTI. Dalším vývojem vznikl letoun Lavočkin 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 Lavočkin 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 <sup>2</sup> /188ft <sup>2</sup>
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

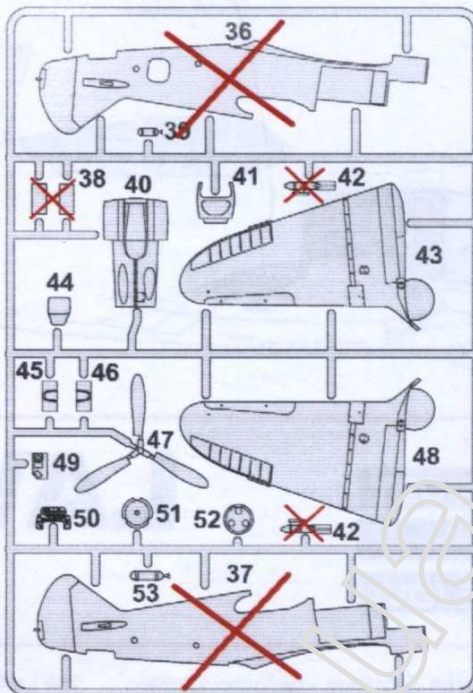
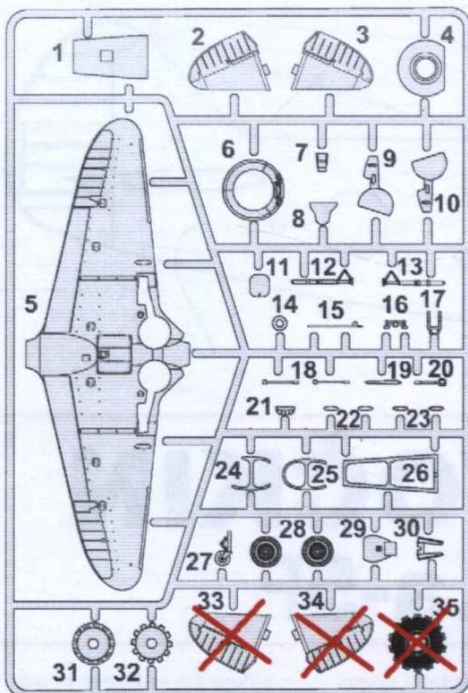
### REALISATION TEAM: / REALIZAČNÍ TÝM:

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

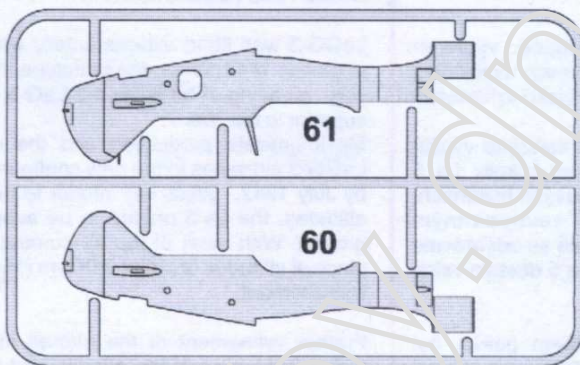
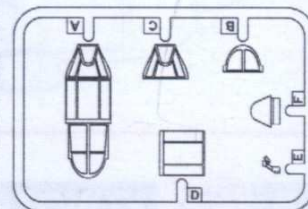
### REFERENCES USED/POUŽITÉ PODKLADY:

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

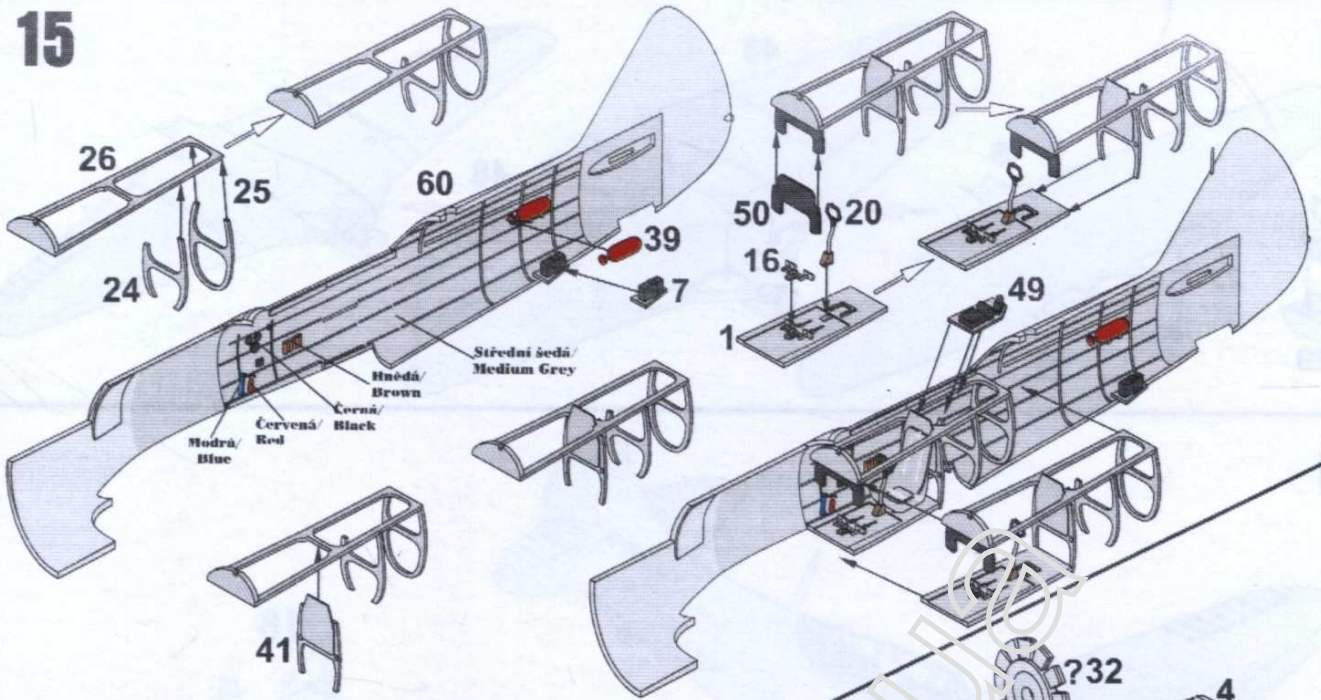


## Průhledné díly - Clear parts

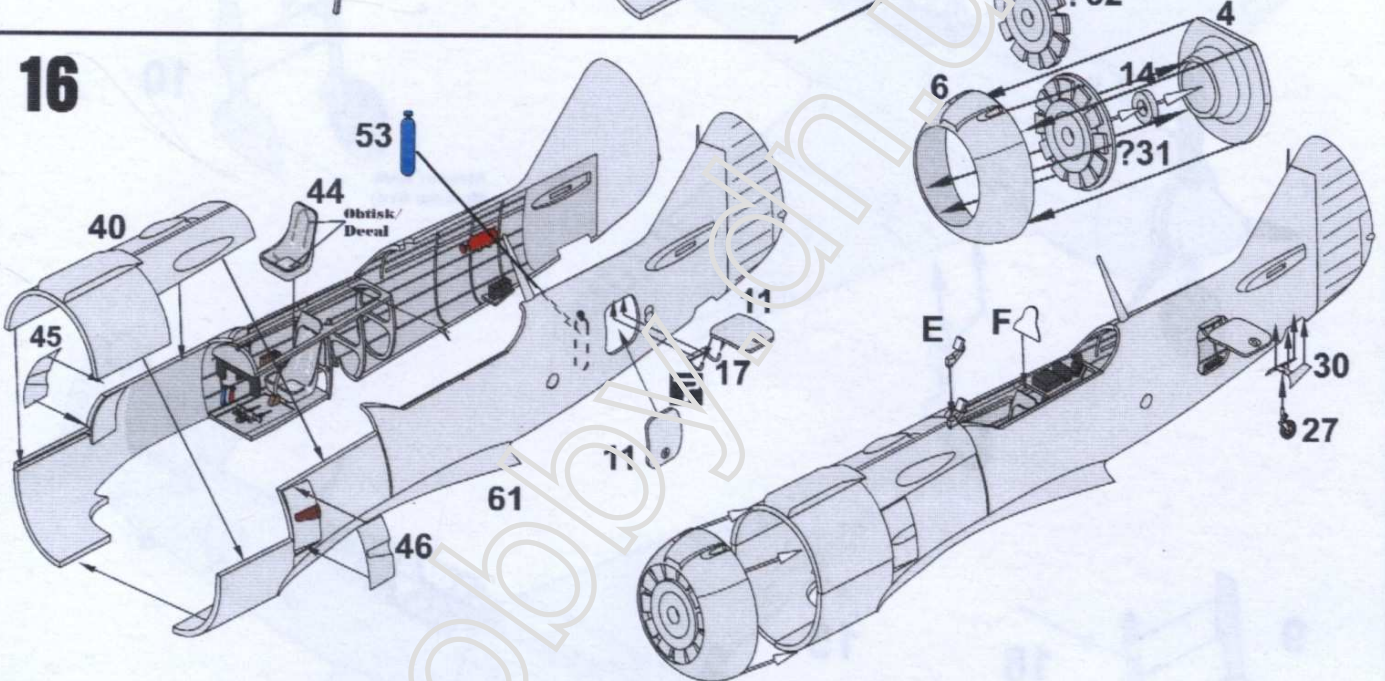


<p><b>1</b> Lak/ Clearfix D1 Obtisk/ Decal 50 D2 Obtisk/ Decal Černá/ Black</p>	<p><b>2</b> 4 Střední šedá/ Medium Grey</p>	<p><b>3</b> 32 Střední šedá/ Medium Grey 31</p>	<p><b>4</b> Střední šedá/ Medium Grey 13 12 Stříbrná/ Silver</p>	<p><b>5</b> Střední šedá/ Medium Grey 28 Barva pneumatik/ Tyre</p>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

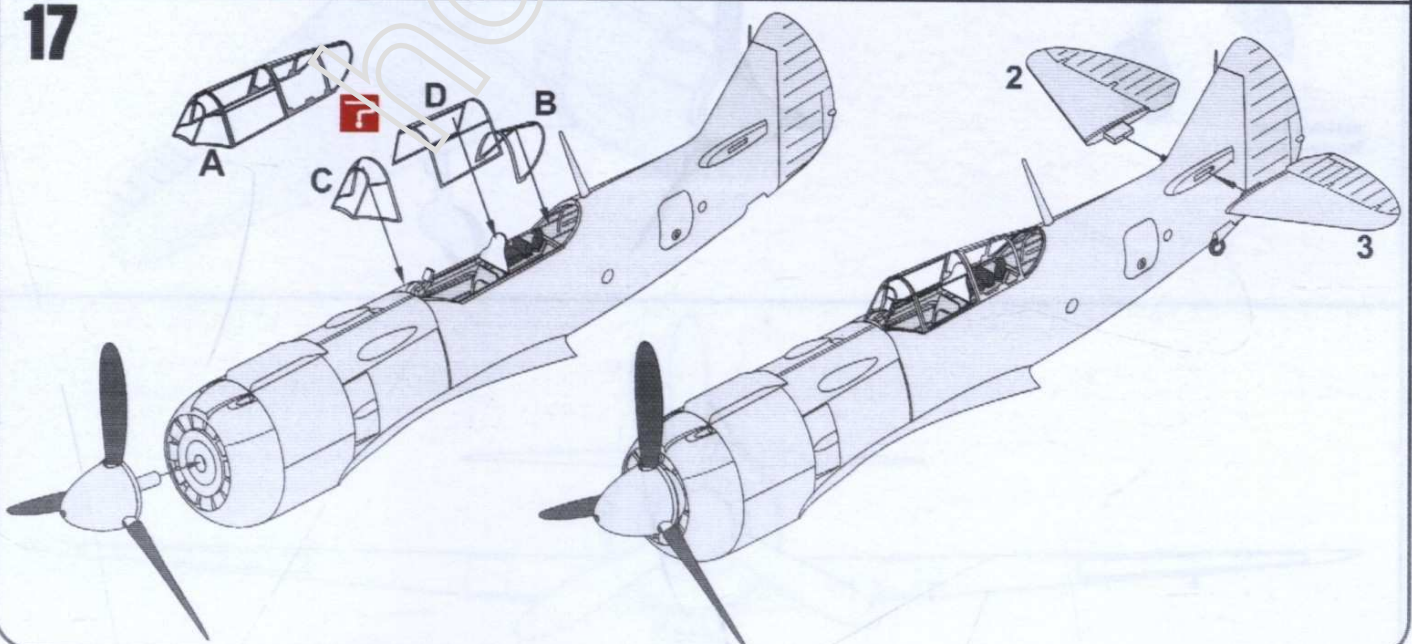
15



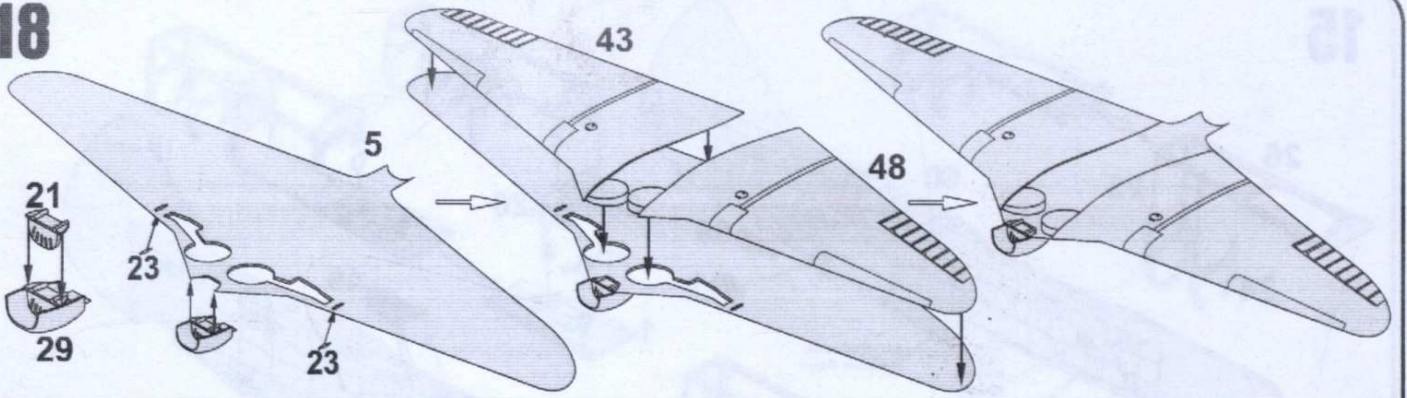
16



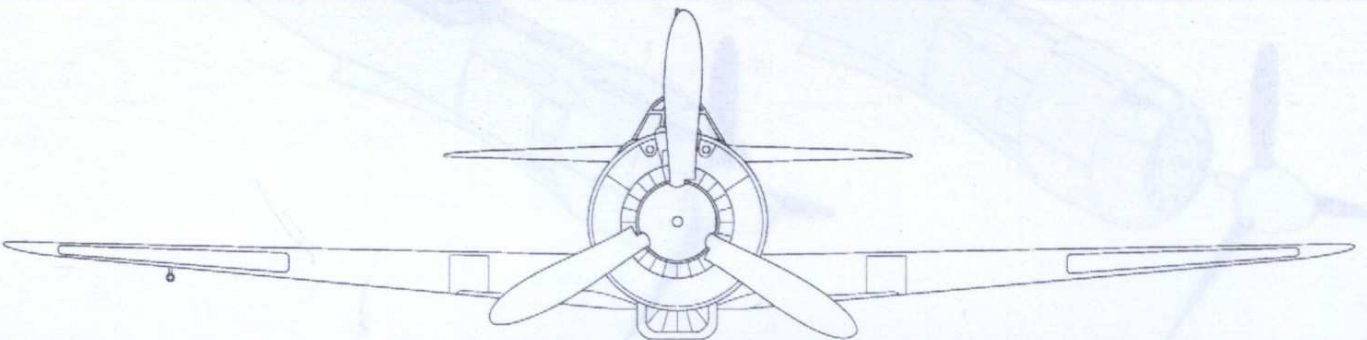
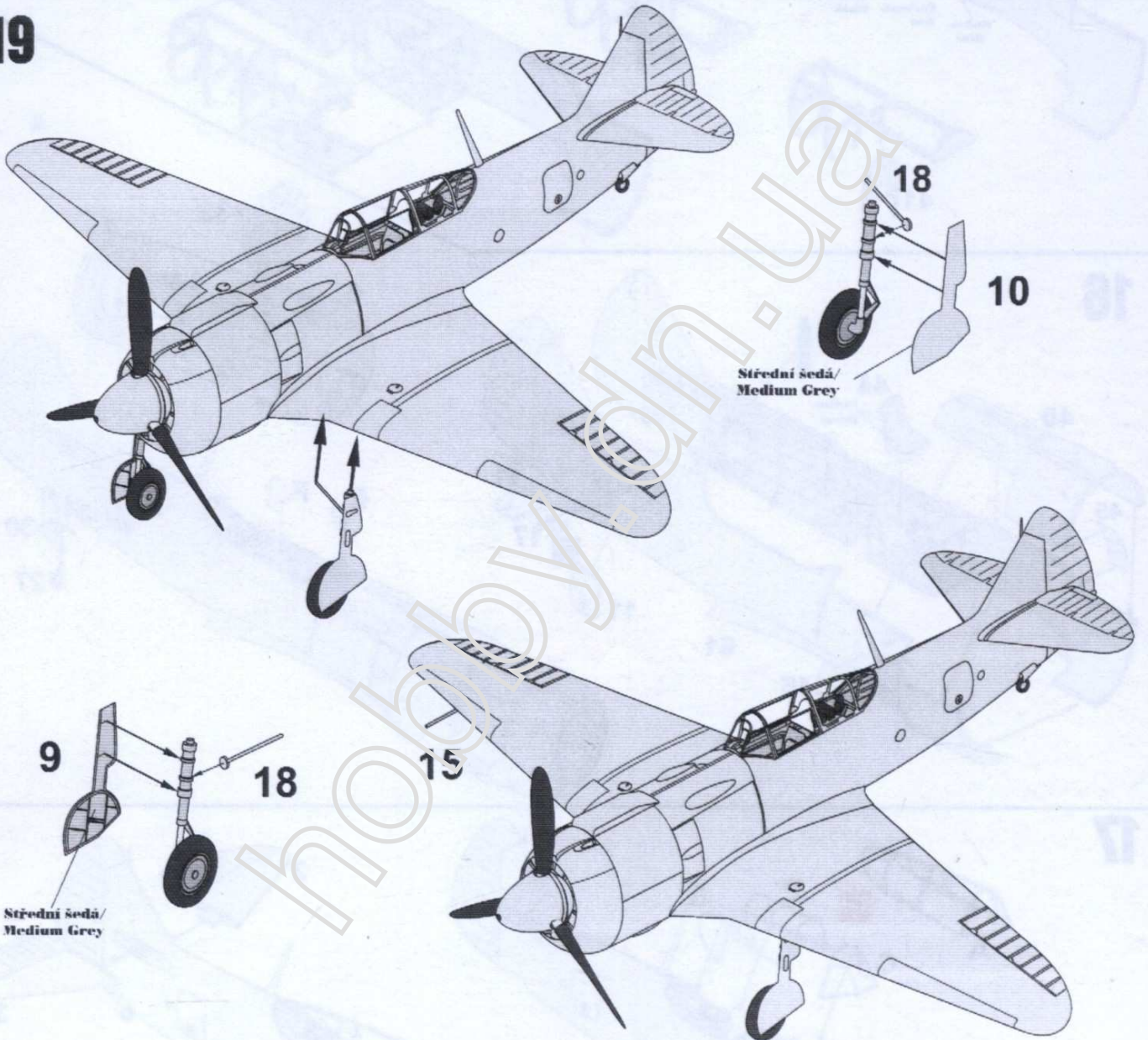
17



18



19



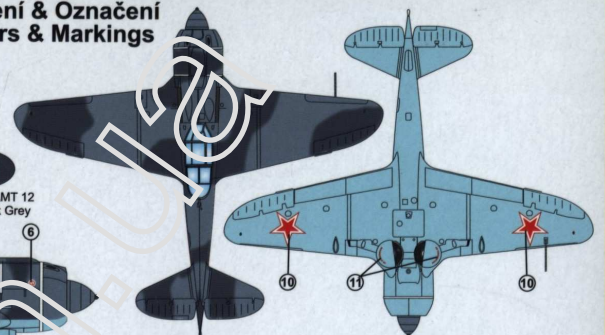
1



La-5F, „bílá 14“, 5. GIAP, 1944. Letoun byl darován jazzovým orchestrem „Veselyje rebjata“ Leonida Utěsova.

La-5F, „White 14“, 5th GIAP (Guards Fighter Regiment), 1944. Aircraft donated by jazz orchestra „Veselye Rebyata“ (Jolly Children) of L. Utesov.

Zbarvení & Označení  
Colours & Markings



106

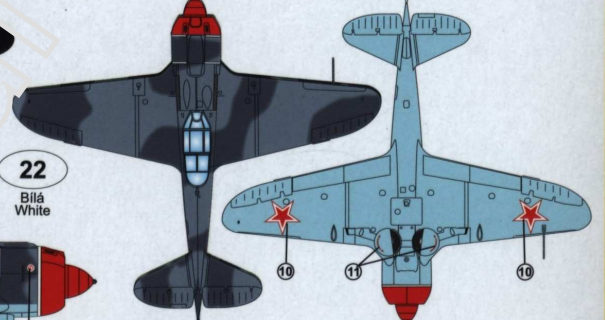
Tmavě šedá AMT 12  
AMT 12 Dark Grey

2



La-5F, „bílá 02“, 31. IAP, pilot pplk. G. Onufrijenko, jaro 1944.

La-5, „White 02“, 31st IAP (Fighter Regiment), flown by Col. G. Onufryenko, Spring 1944.



140

22

Černá  
Black

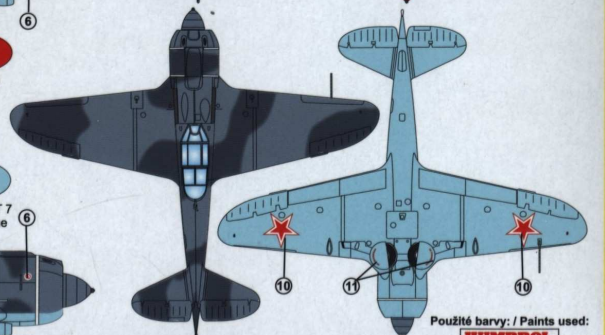
Bílá  
White

3



La-5F, „bílá 11“, 2. GIAP, podzim 1943. Letoun darován mongolským lidem.

La-5F, „White 11“, 2nd GIAP (Guards Fighter Regiment), autumn 1943. Aircraft donated by people of Mongolia.



65

Modrá AMT 7  
AMT 7 Blue

19

Červená  
Red



Použité barvy: / Paints used:  
**HUMBROL**