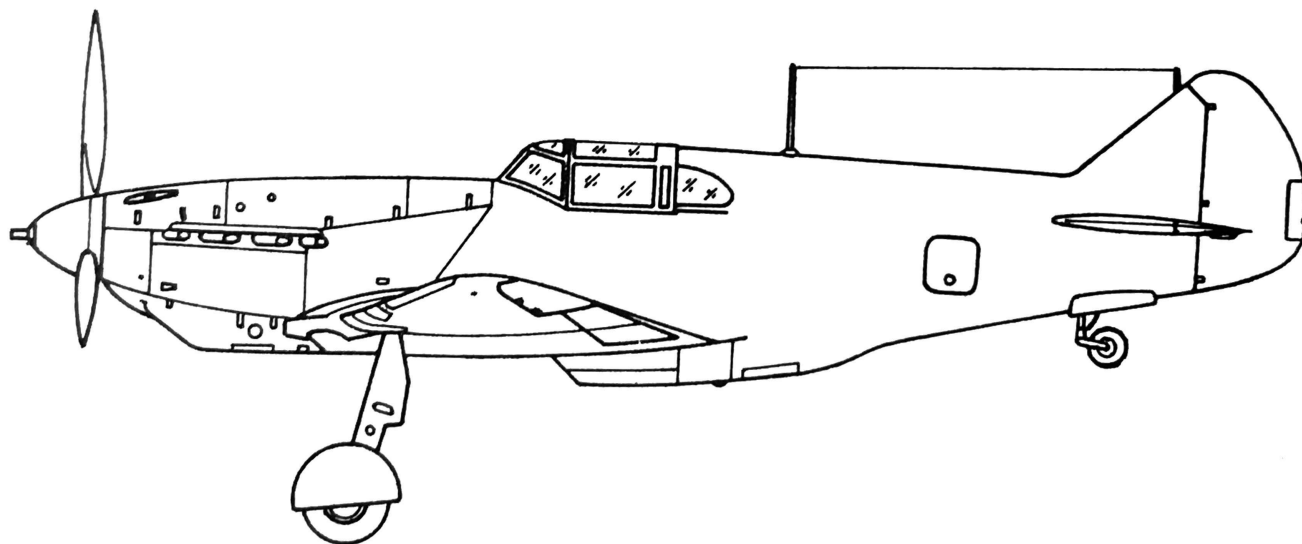




LaGG 3

v.č.3362

vakuumform 1:72



Stručná historie letounu

V rámci modernizace sovětského letectva v letech 1938 - 1939 byly pověřeny některé konstrukční kanceláře postavením prototypů moderních výkonných stíhacích letounů z tak zvaných nedeficitních materiálů. To znamená s co nejmenším použitím nedostatkového hliníku a duralu.

Z tohoto zadání vznikly pozdější sériové typy Jak 1, Mig 3 a LaGG-3.

Na jaře roku 1940 byly provedeny státní zkoušky nového zkušebního letounu označeného I 301. Letoun byl výsledkem práce kolektivu vedeného S. A. Lavočkinem, V. P. Gorbunovem a M. I. Gudkovem. Ke zkouškám pečlivě připravený prototyp vykázal výborné letové vlastnosti. Jeden z nedostatků zkoušeného stroje - malý dolet se podařilo odstranit instalací dvou doplňkových nádrží do křídel. Jednoduchý na pilotáž, postavený z větší části z dílů lisovaných za tepla z březové dýhy a fenolové pryskyřice, byl pod označením LaGG-3 doporučen Státní zkušební komisí do sériové výroby a to hned v pěti výrobních závodech.

První sériový letoun vzletl 23. 1. 1941 a už v březnu 1941 se s ním seznamovali v leteckých plucích OS. První sériové letouny měly konstrukční a výrobní závady způsobené urychleným zavedením LaGGu-3 do výroby. Ty byly postupně odstraňovány a tak bylo do konce 1. pololetí 1941 vyrobeno již 322 strojů.

Bojový křest dostaly letouny LaGG-3 na podzim roku 1941 v bitvách o Leningrad a u Moskvy. U Moskvy se proslavil 129. letecký stíhací pluk /později 5. gardový/ a nejvíce osobních vítězství při obraně Moskvy dosáhl letec 178. LSP G. A. Grigorjev sestřelivší 15 nepřátelských letadel.

Na začátku roku 1942 z celkového počtu stíhacích letounů tvořily LaGGy-3 celou 1/4. Přes dosahované úspěchy v bojích byly připomínky k těžké konstrukci LaGGu-3. Montáží další výzbroje se zvedla celková letová váha stroje. Letouny již nebyly rovnocenné posledním modifikacím fašistických Me 109. Bylo rozhodnuto provést celkovou modernizaci letounu. Byl odlehčen drak letounu, přepracována kabina, zvýšen výkon motoru, zlepšen výhled a provedeny aerodynamické úpravy. V této oblasti odvedl nejvíce práce M. I. Gudkov pracující v jednom závodě na jihu země. LaGG-3 byl vyráběn až do roku 1944. Celkem bylo postaveno asi 66 sérií LaGGu-3. Jednotlivé série se od sebe lišily zástavbou modifikací motoru M 105 i růzností zastavěné výzbroje. Základní výzbrojí byl zastavěný kanon ráže 20 mm v ose vrtule a jeden kulomet ráže 12,7 mm střílející okružem vrtule a zastavěný do horní části trupu. Další výzbroj byla v jednotlivých výrobních sériích odlišná. Např. u série 34 byl v ose vrtule zastavěn kanon ráže 37 mm, série 4 a 7 byla vyzbrojena ještě dvěma kulometry ráže 7,62 mm. Raketové střely RS 82 mohly nést letouny série 4 a to 8 ks a série 23 a to 6 ks.

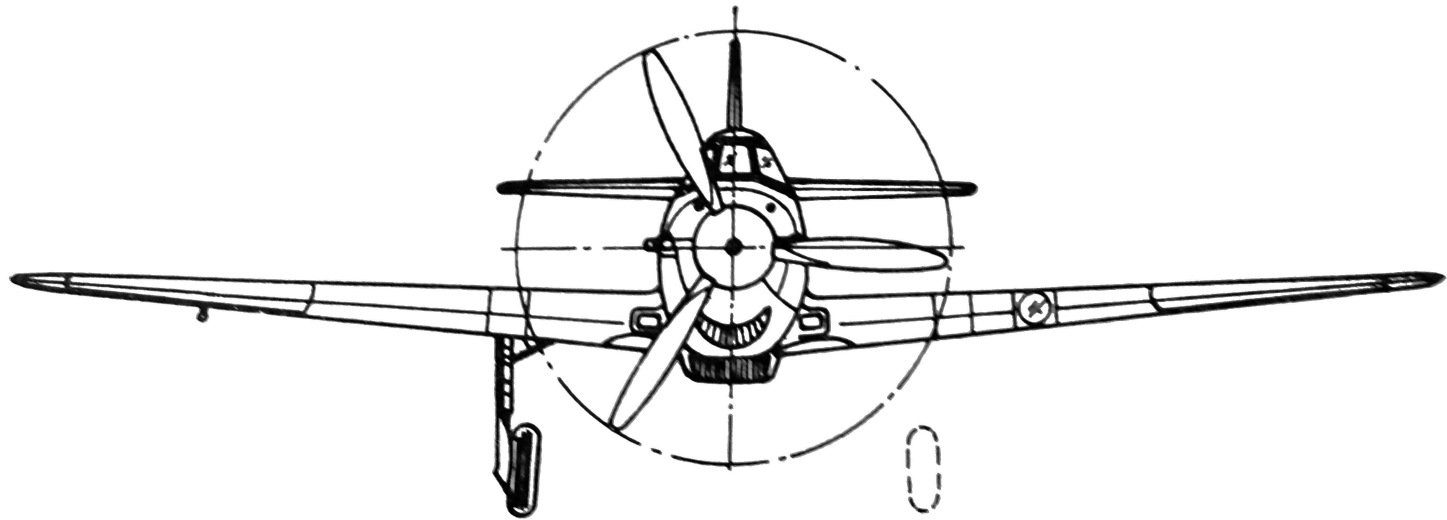
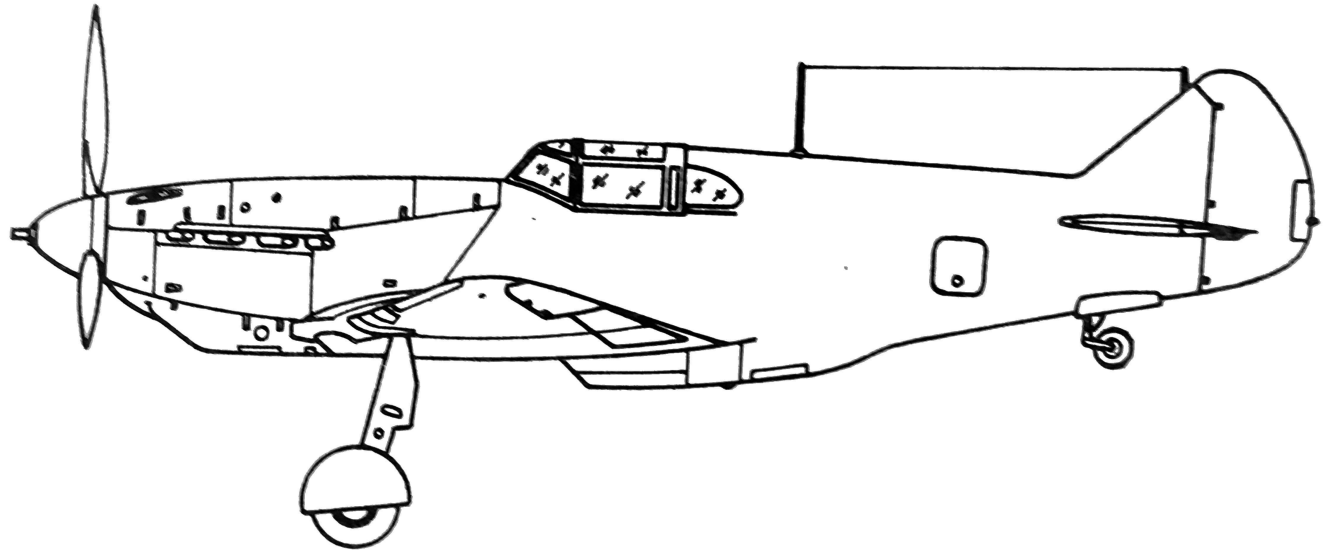
LaGG-3 nepatřil k nejlepším stíhacím letounům sovětského letectva v době Velké vlastenecké války. Přesto piloti létající na tomto typu dosáhli mnoha slavných vítězství nad nepřítelem. Na LaGGu-3 dosáhli svých prvních vítězství dvojnásobní hrdinové SSSR P. J. Golovačev, S. D. Luganskij, V. I. Popkov, N. M. Skoromochoch a V. A. Zajcev.

Technický popis letounu

Délka	8,87 m
Rozpětí	9,8 m
Výška	4,4 m
Nosná plocha	17,5 m ²
Rychlost u země	421 až 530 km.hod ⁻¹ dle modif. motoru
Rychlost max.	580 km.hod ⁻¹ ve výšce 3.650 m série 66
Motor M 105 P, PA, PF	809 - 890 kW /1.100 - 1.210 k.s./
Základní výzbroj:	1 kanon ráže 20 mm, 1 kulomet ráže 12,7 mm
Další výzbroj:	2 kulometry ráže 7,62 mm 6 nebo 8 ks neřízených raket RS 82

Použitá literatura: Krylja rodiny č. 11/1986

Modelist - konstruktor č. 5/1985



Stavební postup

1. **OPRACOVÁNÍ JEDNOTLIVÝCH DÍLŮ:** Lupínkovou pilkou nebo nůžkami vyřízneme z tvarové destičky jednotlivé díly a to tak, aby vznikl po obvodu celého dílu okraj šíře asi 0,5 mm /obr. 1/. Na rovnou desku položíme arch smirkového papíru střední zrnitosti a vyříznutým dílem pohybujeme po smirku viz /obr. 2/ tak, až obrousíme celou tloušťku materiálu a 0,5 mm okraj nám odpadne a dostanete konečný tvar dílu /obr. 3/. Brousíme opatrně, aby nedošlo k podbroušení a zborcení celé dělicí roviny. Při broušení křídel musíme zabrousit odtokovou hranu do tenkého břítu /obr. 4/, aby byl po slepení zachován správný profil.



obr. 1



obr. 2



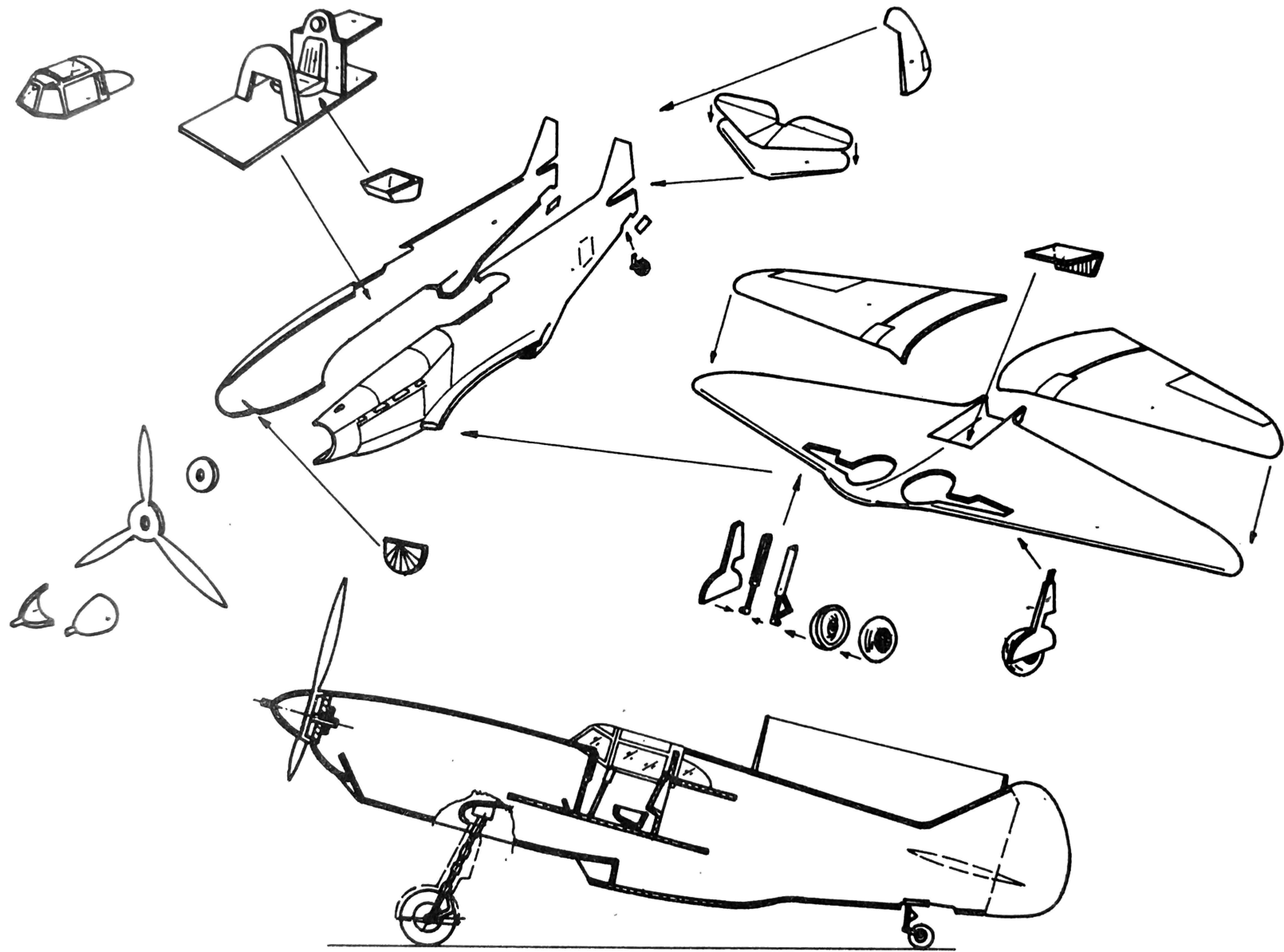
obr. 3

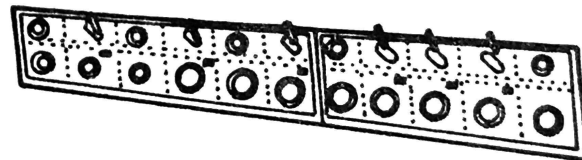
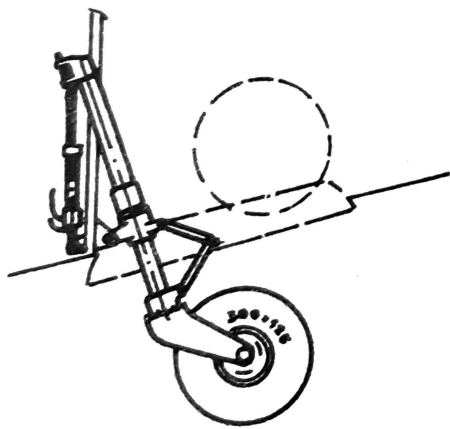
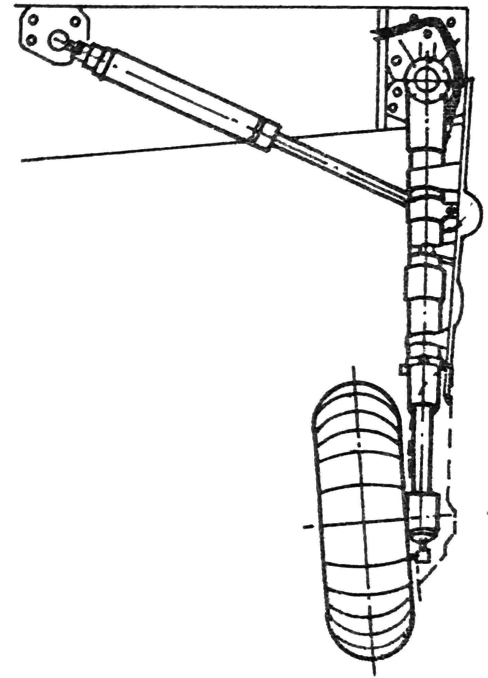
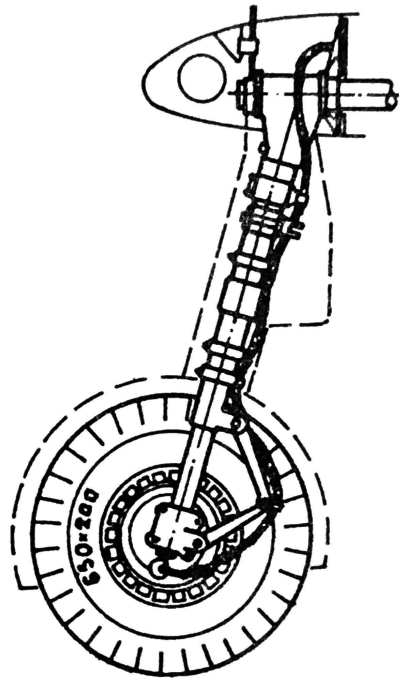
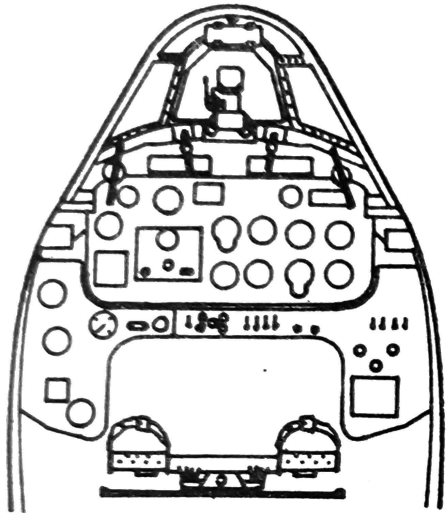


obr. 4

Dle nakresleného návodu sestavíme z jednotlivých částí celý model a můžeme začít lepit. K lepení používáme lepidla na plastické modely, například Lepí M, Revell a Humbrol. Průhledný kryt kabiny je vyvakuován z folie Durafol /PVC/ a k lepení je nejvhodnější vteřinové kyanoakrylátové lepidlo, případně Fatracel nebo Syntetické univerzální lepidlo.

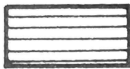
2. **TRUP:** Po obroušení na dělicí rovinu opatrně rozřízneme materiál mezi oběma částmi trupu a dostaneme dva díly. U jednotlivých polovin trupu odřízneme materiál v místě styku s křídly, odřízneme kabinu, směrové kormidlo a vyřízneme zářez pro výškové kormidlo. Odřízneme vrtulový kužel a vypilujeme tvar vstupu vzduchu pod vrtulovým kuželem. Do takto připravené pravé poloviny trupu zalepíme vnitřek kabiny, vyznačené žaluzie a ložisko vrtule. Po barevné úpravě obou částí trupu trup slepíme.
3. **KŘÍDLO:** Do spodní části křídla vyřízneme podvozkové šachty a otvor do chladiče, do kterého dle nákresu vlepíme žaluzie. Od horních polovin křídla odřízneme přechodové oblouky. Výškové kormidlo slepíme ze dvou polovin a začistíme.
4. **PODVOZEK A VRTULE:** Dle nákresu zkompletujeme podvozek a ostruhu. Kryty hlavních podvozkových noh vyřízneme z tenké polystyrénové fólie, která je ve stavebnici přiložená. Slepíme odříznutý vrtulový kužel a přilepíme ho na opracovanou vrtuli. Z druhé strany přilepíme kotouček. Celý komplet vytmelíme a zabrousíme.
5. **MONTÁŽ:** Na spodní část trupu přilepíme spodní část křídla, dolícujeme a přilepíme horní poloviny. Do zářezu vlepíme výškovku a přilepíme pohyblivou část směrovky. Dáváme pozor na geometrii celého modelu a vzájemnou polohu jednotlivých částí. Na modelu začistíme, případně dotmelíme všechny spoje. Na začistěný model přilepíme průhledný kryt kabiny, podvozek, zhotovíme anténu a nakonec přilepíme vrtuli.
6. **BAREVNÁ ÚPRAVA:** Barevnou úpravu vybereme dle schématu v návodu. Podvozkové šachty, podvozky a vnitřek kabiny natřeme středně šedou, pneumatiky a sedačku černou barvou. K barevné úpravě používáme barvy na plastické modely například Unicol, Humbrol a podobně.







Zelená
Green



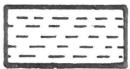
Hnědá
Brown



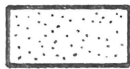
Svět. modrá
Light blue



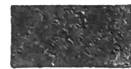
Bílá
White



Žlutá
Yellow



Červená
Red



Černá
Black

