



LaGG-3 rané výroby (1. – 3. série) „bílá 14“ od 44. IAP pojíždí na start (Leningradský front, podzim 1941). Barevnou rekonstrukci kamufláže tohoto a dalších LaGGů-3 můžete najít na stránkách Massima Tessitoriho (<http://mig3.sovietwarplanes.com/lagg3/lagg3.html>).

Early production (1st – 3rd series) LaGG-3 „white 14“ from 44th IAP ready for take-off (Leningrad area, late 1941). Color profile of this and many others LaGG-3 can be found at Massimo Tessitori's website (<http://mig3.sovietwarplanes.com/lagg3/lagg3.html>).

roby o sobě dával znát. Letadlo neodpouštělo chyby v pilotáži, bylo příliš těžké, podmotorované a nestabilní zvláště při nízkých rychlostech. Navíc většina sovětských pilotů přecházela na LaGGy z letounů zcela jiné koncepce (dvouplošné I-152 a I-153)

Jedním z důležitých úkolů sovětského stíhacího letectva po celou dobu války zůstalo poskytování přímé letecké podpory pozemním vojskům. Pro tyto úkoly byly modifikovány LaGG-3 11. výrobní série, které dostaly kolejnice pro šest raketových střel RS-82 nebo RS-132 a závěsníky DZ-40, na které bylo možno podvěsit nádrže na 80 litrů paliva nebo pumy do váhy 50kg. Obvykle se používaly trhavé typu FAB-50, tříštivé AO-25M a FAB-50M nebo zápalné pumy ZAB-50TG.

Poprvé se LaGGy předvedly v roli strojů přímé letecké podpory v době bitvy o Moskvu na Kalininském frontu na přelomu let 1941-42. Ukázalo se, že nehledě na všechny své nedostatky mají díky odolné konstrukci schopnost vydržet značná bojová poškození. Právě za uskutečnění bitevních operací v provincii 1941 získal 129. IAP titul „Gardový“



LaGG-3 (série 34) „bílá 04“ zachycený na fotografiích během armádních zkoušek u 21. IAP 1. VA na letišti Staraja Toropa (Kalininský front) v květnu 1943.

This LaGG-3 „white 04“ with NS-37 37mm gun was photographed during the combat testing in the ranks of 21st IAP (Fighter Air Regiment) of 1st VA (Air Army), Kalininskiy front, Staraya Toropa airfield, May 1943.



04
От колхозников и колхозниц
Горьковской области

a stal se později proslaveným 5. GIAP. V zimě roku 1942 byly některé LaGGy 11. série vybaveny lyžovým podvozkem (původně s možností zatahování za letu, v praxi však byl fixován jako pevný). I když tato úprava dávala možnost vzletat ze sněhem zasypáných letišť, cenou za ni bylo zhoršení již tak špatných letových vlastností, hlavně maximální rychlosti.

Od 23. výrobní série došlo ke změně konstrukce svislé ocasní plochy – dosavadní hmotové vyvážení bylo nahrazeno aerodynamickým. Rovněž přibyl malý anténní stožárek na vrcholu SOP, která tím získala podobu typickou pro všechny pozdější verze včetně La-5 a La-7. Některé stroje 23. série byly opatřeny vrtulemi VIŠ-105SV – dají se identifikovat podle většího vrtulového kužele.

Na začátku roku 1942 bylo zřejmé, že LaGG-3 značně zaostává nejen za nepřátelskými stíhačkami, ale i za konkurenčními Jak-1 a Jak-7. Mimoto byly Jakovlevovy letouny výrobně mnohem jednodušší. Kvůli tomu NKAP přikázal záводу GAZ-153 ukončit produkci LaGGů (do té doby bylo vyrobeno 330 kusů) a přejít na výrobu typu Jak-7. Na podzim 1942 ukončil výrobu LaGG-3 i GAZ-21. Jediným závodem, vyrábějícím nadále LaGG-3, tak zůstal GAZ-31 v Tbilisi. Celkem bylo v roce 1942 vyrobeno 2 771 strojů.

Od 29. výrobní série byly do LaGG-3 montovány výkonnější motory M-105PF o výkonu 1 210 k. Navenek se odlišovaly novým výfukovým potrubím se třemi výfuky. První LaGGy 29. série začaly přicházet z GAZ-21 a GAZ-31 v červnu 1942. Jeden z prvních strojů 29. série byl předán ke zkouškám do NII VVS. V porovnání s letouny 4. série byly nové LaGGy lehčí (3 160 kg oproti 3 280 kg). Výkonnější motor umožnil dosažení maximální rychlosti 566 km/h a stoupavosti 800 m/min.

Od srpna 1942 byla místo dosavadní radiostanice RSI-3 montována krátkovlnná RSI-4 „Maljutka“, umožňující plynulé ladění frekvencí od 3,7 do 6,05 MHz (RSI-3 zajišťovala spojení jen na pěti pevně nalaďených frekvencích). Na některých strojích 29. série byla použita vrtule VIŠ-105SV, nicméně plně na tento typ vrtule přešla výroba až u 33. série.

34. výrobní série představovala protitankovou modifikaci stíhačky LaGG-3, vybavenou místo 20mm ŠVAKu 37mm kanonem NS-37 se zásobou 12 nábojů, přičemž 12,7mm kulomet UBS zůstal zachován na původním místě. První takto vyzbrojené LaGG-3 (asi 40 strojů) se objevily na frontě u Stalingradu na podzim 1942. Testy v bojových podmínkách prokázaly nedostatečnou efektivitu LaGG-3 v roli stíhače tanků. Letové charakteristiky kanonového LaGGu byly díky posunu těžiště instalací těžké zbraně ještě horší než u sériových strojů. Navíc často docházelo k poškození trupu letadla zpětným rázem. Mimoto již byly k dispozici šturmoviky Il-2-3M, které byly v boji s německými tanky daleko úspěšnější. Proto 34. série zůstala jedinou svého druhu.

(Pokračování příště)

Vysvětlivky:

NKAP (Narodnyj komissariat aviacionnoj promyšlennosti) – Lidový komissariát (ministerstvo) leteckého průmyslu

narkom (narodnyj komissar) – lidový komisař (ekvivalent ministra v předválečném SSSR)

GlavSevMorPut' (Glavnoje upravlenije Severnogo morskogo puti) – Hlavní správa Severní mořské cesty (námořní trasy podél severního pobřeží SSSR)

GAZ (Gosudarstvennyj aviacionnyj zavod) – Státní letecká továrna



LaGG-3-37 (série 34) „bílá 14“, vyfotografovaný pravděpodobně na jaře 1943 – jednotka ani pilot nejsou známy.

LaGG-3 “white 14” with NS-37 37mm gun was probably photographed in spring 1943 – the unit and the pilot’s name are not known.

Oba stroje nesou dedikační nápisy „Eskadrilja Valerij Čkalov“ (vpravo) a „Ot kolchoznikov i kolchoznic Gorkovskoj oblasti“ (vlevo), známé spíše z pozdějších La-5F. Letoun nese standardní tovární kamufláž zelenou a černou barvou.

Both planes wearing an inscription “Eskadrilja Valerij Chkalov” on the port side and “Ot Kolchoznikov i kolchoznits Gorkovskoy oblasti” (From the Collective-workmen and Collective-workwomen of the Gorkyi region) on starboard side, usually observed on later La-5Fs. The camo scheme is supposed to be fully standard green and black.