Bf 109G-5

eduard

1/72 Scale Plastic Model Kit



item No. 70158

ProfiPACK edition

Žádný jiný letoun Luftwaffe není výrazněji spojen s jejím vzestupem a pádem ve druhé světové válce, než stíhací Messerschmitt Bf 109. Byl to její skutečný válečný tažný kůň.

Letoun, který svou koncepcí výrazně předběhl svou dobu, se stal tahounem stíhacího letectva od prvních válečných konfliktů nacistického Německa až do jeho hořkého konce. Historie letounu se začala psát v období let 1934–35, kdy Říšské ministerstvo letectví formulovalo specifikace zakázky na vývoj jednomotorového jednoplošného stíhacího letounu. Prestižní soutěže se zúčastnily firmy Arado, Heinkel, Focke-Wulf a Bayerische Flugzeugwerke. V poslední jmenované společnosti působil na postu technického ředitele profesor Willy Messerschmitt, jehož renomé značně posílil úspěch s nedlouho předtím dokončeným kurýrním Bf 108. Messerschmittovým cílem bylo vytvořit letoun s co nejlepším poměrem výkonu k celkové hmotnosti a velikosti stroje. Zároveň se zaměřil na co nejčistší aerodynamiku.

V průběhu následujících měsíců vzniklo několik prototypů, které sloužily zejména ke zkouškám a dalšímu vývoji. Výsledkem byl poměrně malý letoun s jemnými aerodynamickými tvary a progresivními konstrukčními prvky, jakými byly dolnokřídlá koncepce, zatahovací podvozek, křídlo s profilem malé tloušťky, pohyblivé sloty, vztlakové klapky nebo zbraň střílející osou vrtule. Ani uzavíratelný překryt kabiny nebo skořepinová konstrukce trupu nebyly čtyři roky před začátkem druhé světové války obvyklé. Bf 109 byl již od počátku svého vývoje i přes problémy s motorem velmi nadějným projektem a v soutěži tak navzdory počátečním předpokladům překvapivě zvítězil nad konkurenty renomovanějších firem. Problémy s pohonnou jednotkou ovšem vyřešila až výměna motoru Jumo 210 za DB 601. Ten je spolu s pozdějším DB 605 neodmyslitelně spojen s celým vývojem a službou Messerschmittu Bf 109. Řadový invertní dvanáctiválec do V poháněl několik desítek tisíc „stodevítek" ve více než 25 verzích a variantách.

Od Španělska po Barbarossu

K prvnímu bojovému nasazení tří zkušebních kusů Bf 109 došlo za občanské války ve Španělsku, kam byly tyto letouny odeslány v prosinci 1936. Stroje z předsériové výroby měly především prokázat schopnosti letounu v moderní letecké válce. Následně se do bojového nasazení u 2.J/88 Legion Condor začaly dostávat i první sériové stroje varianty Bf 109B-1. Německo využívalo pro ukázky své nově nabyté letecké síly potenciálním protivníkům i sportovní klání. Triumf letounů Bf 109 na mezinárodním leteckém mítinku v Curychu v létě 1937 byl navíc doplněn o několik měsíců později ustanovením světového rychlostního rekordu hodnotou 610,95 km/h.

Vývoj Bf 109 následoval verzemi C, D a E, které následovaly ve velmi krátkých časových úsecích. Navzdory tomu ale doplňování nových strojů k bojovým útvarům nepokračovalo tempem, jaké by si velení Luftwaffe přálo. Ještě v srpnu roku 1938 tvořily Bf 109 méně než polovinu ze 643 stíhacích letounů prvoliniových útvarů. Ovšem během následujících měsíců roku 1938 se tempo dodávek k bojovým útvarům zrychlilo a v době přepadení Polska (kterého se zúčastnilo jen o málo více než dvě stě Bf 109) tak Luftwaffe disponovala nejlepší stíhačkou, jaká byla v kontinentální Evropě v té době k dispozici, v dostatečných počtech. S technickou i množstevní převahou pak absolvovala stíhací část Luftwaffe polskou kampaň, první obranu Říše, Blitzkrieg proti západu i bitvu o Francii. V letních měsících roku 1940 pak zahájila svůj do té doby nejobtížnější úkol, útoky na Velkou Británii. V tom okamžiku se ovšem projevil jeden vážný nedostatek Bf 109, a to nepřipravenost konstrukce stroje na nesení přídavné nádrže, která by zvýšila dolet letounu při doprovodu bombardérů nad Británií. Tato zdánlivá maličkost byla jedním z faktorů, které zapříčinily porážku Luftwaffe v bitvě o Británii. Zkušenosti nabyté v bojích roku 1940 pak napomohly při vývoji verze F, která se začala k bojovým útvarům dostávat během předjaří 1941. Elegance „stodevítky" přitom dosáhla u „Friedricha" svého vrcholu. Po spíše již defenzivních bojích nad Kanálem a nad severní Francií se Bf 109F zapojily i do útočných akcí, a to zejména při operaci Barbarossa na východě nebo v severní Africe. Do pozdějších úkolů Jagdwaffe ve druhé fázi války na východě nebo do obrany Říše v letech 1943–1945 se pak zapojovaly především Bf 109 verze G (Gustav) a v posledních měsících války pak také verze K (Kurfürst).

Ačkoli bylo na konci války zřejmé, že se koncepce Bf 109 dostala po deseti letech služby na hranici svých možností, dokázal její vývoj po celou dobu bojové činnosti držet krok se stíhacími letouny protivníků. Kromě svého prioritního určení, tedy v roli čistě stíhacího letounu, se Bf 109 uplatnily také jako stíhací-bombardovací, průzkumné, noční stíhací, palubní stíhací, cvičné nebo záchytné stroje.

Poválečná služba

Messerschmitty Bf 109 z oblohy nezmizely ani po válce. Několik strojů například používalo až do roku 1949 švýcarské letectvo, mnohé létaly v balkánských zemích nebo v Československu, kde byly provozovány jak v původní podobě s motory DB 605, tak v přestavěné variantě, poháněné motory Jumo 211 (a označené Avia S-199). Tyto stroje později vytvořily základ letectva bránícího svobodu nového státu Izrael. Finsko zrušilo poslední provozované Bf 109 v roce 1954 a Španělsko své HA-1112 provozovalo dokonce až do roku 1965.

Tato stavebnice: Bf 109G-5

Verze Bf 109G (Gustav) byla přímým nástupcem Bf 109F (Friedrich). Hlavním rozdílem byl výkonnější motor DB 605, který byl zase přímý vývoj motoru DB 601. Většího zdvihového objemu motoru bylo dosaženo zvětšením vrtání válců o 4 mm, čímž se celkový zdvihový objem zvýšil z 33,9 l na 35,7 l. Dalším faktorem zvyšujícím výkon byl vyšší kompresní poměr. Maximální vzletový výkon vzrostl na 1080 kW z 993 kW u motoru DB 601E. Subvarianta G-5 byla zavedena v září 1943 a kulomety MG 17 ráže 7,92 mm byly nahrazeny výkonnějšími MG 131 ráže 13 mm. Tato změna si vyžádala dva výčnělky zakrývající závěry zbraní. Verze G-5 se od mnohem častěji používaných Bf 109G-6 lišila přetlakovou kabinou, která pilotům usnadňovala lety ve velkých výškách. Na druhou stranu byla údržba přetlakového systému v polních podmínkách poměrně složitá. Bylo vyrobeno pouze asi 475 kusů letounu Bf 109G-5.

© Eduard - Model Accessories, s.r.o. 2026

ATTENTION ✶ UPOZORNĚNÍ ✶ ACHTUNG ✶ ATTENTION ✶ 注意

Carefully read instruction sheet before assembling. When you use glue or paint, do not use near open flame and use in well ventilated room. Keep out of reach of small children. Children must not be allowed to suck any part, or pull vinyl bag over the head.

Před započetím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobre větrané místnosti. Lepidla ani barvy nepoužívejte v blízkosti otevřeného ohně. Model není určen malým dětem, mohlo by dojít k požití drobných dílů.

INSTRUCTION SIGNS ✶ INSTR. SYMBOLY ✶ INSTRUKTION SINNBILDEN ✶ SYMBOLES ✶ 記号の説明

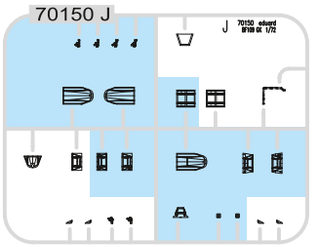
OPTIONAL VOLBA | BEND OHNOUT | SAND BROUSIT | OPEN HOLE VYVRTAT OTVOR | SYMETRICAL ASSEMBLY SYMETRICKÁ MONTÁŽ | REMOVE ODŘÍZNOUT | REVERSE SIDE OTOČIT | APPLY EDUARD MASK AND PAINT POUŽÍT EDUARD MASK NABARVIT

PLEASE, CHECK THE LATEST VERSION OF THE INSTRUCTIONS ON www.eduard.com

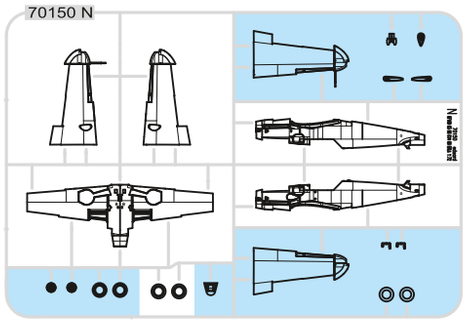
PARTS ✶ DÍLY ✶ TEILE ✶ PIÈCES ✶ 部品

PLASTIC PARTS

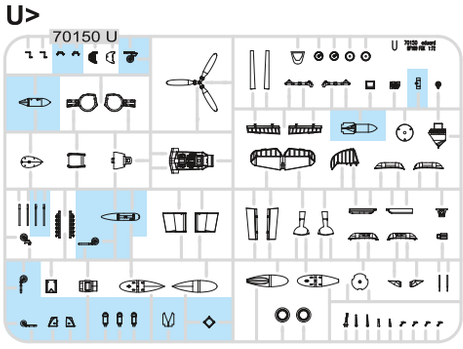
J>



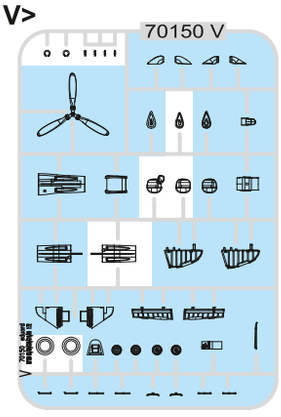
N>

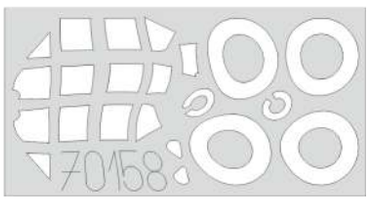


U>

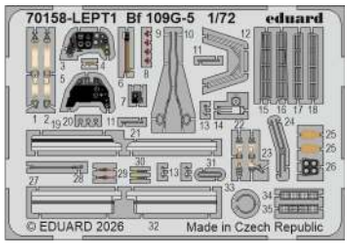


V>





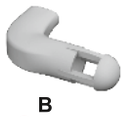
PE - PHOTO ETCHED DETAIL PARTS



RP - RESIN PARTS



A
2 pcs.



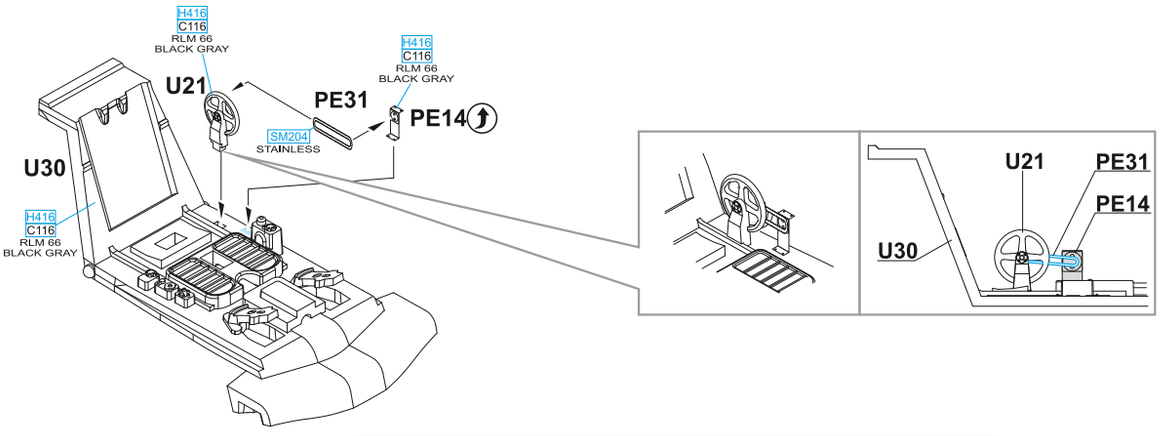
B
2 pcs.

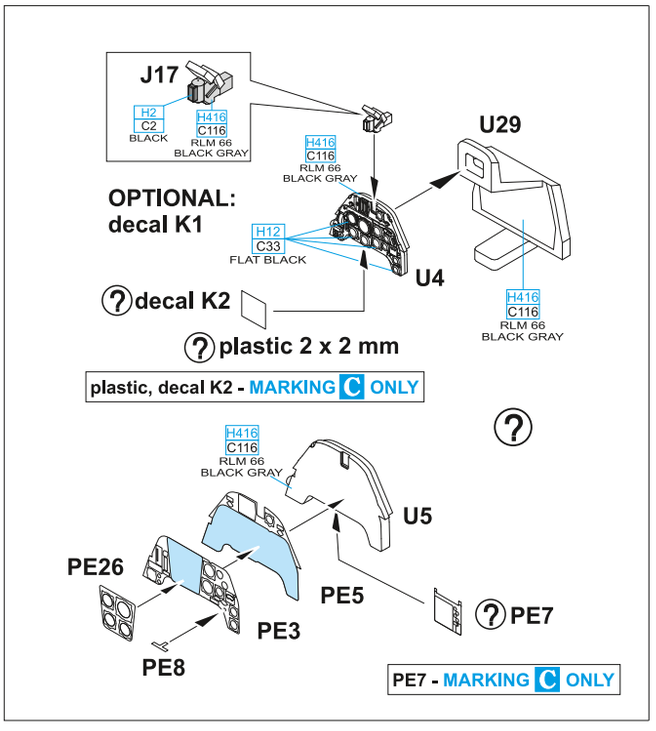
-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

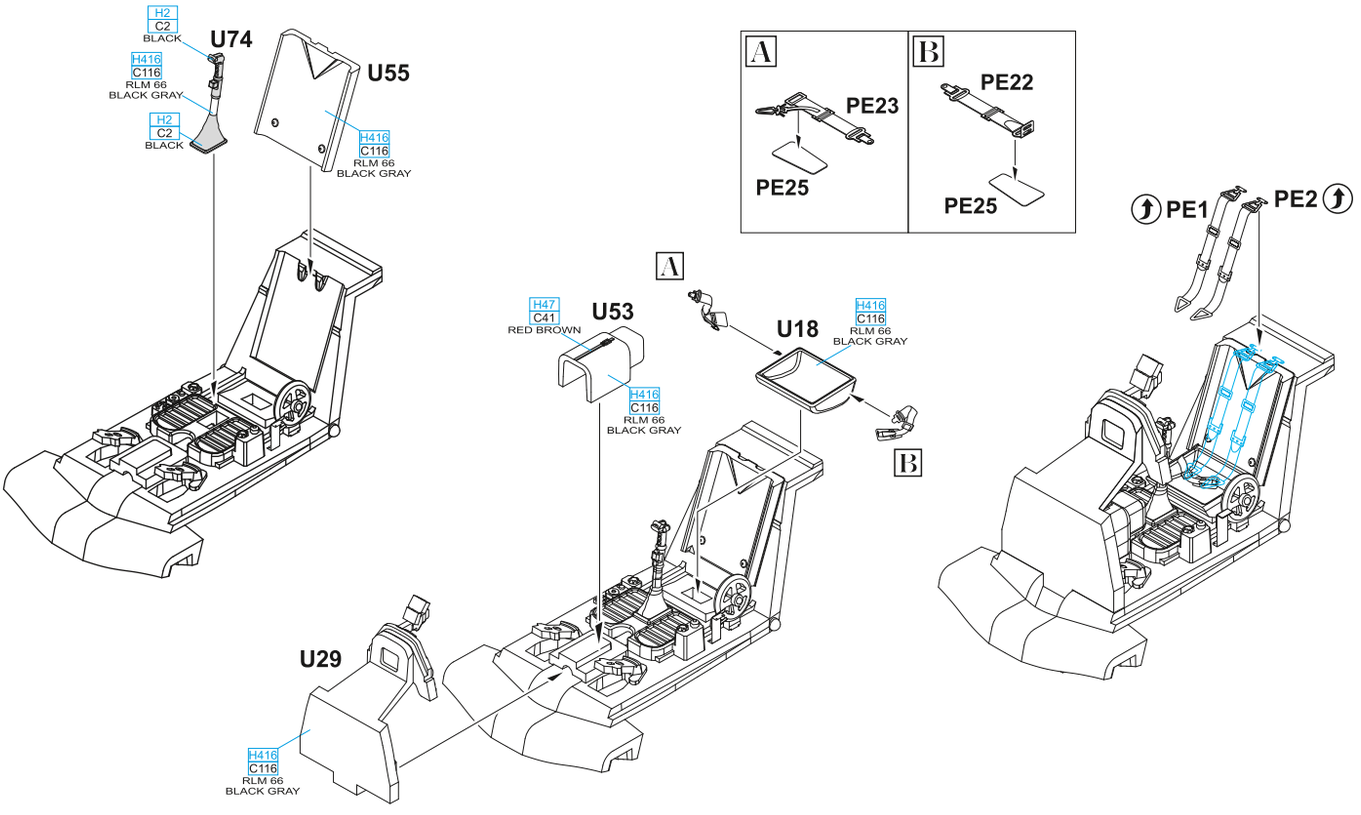
COLOURS ✶ BARVY ✶ FARBEN ✶ PEINTURE ✶ 色

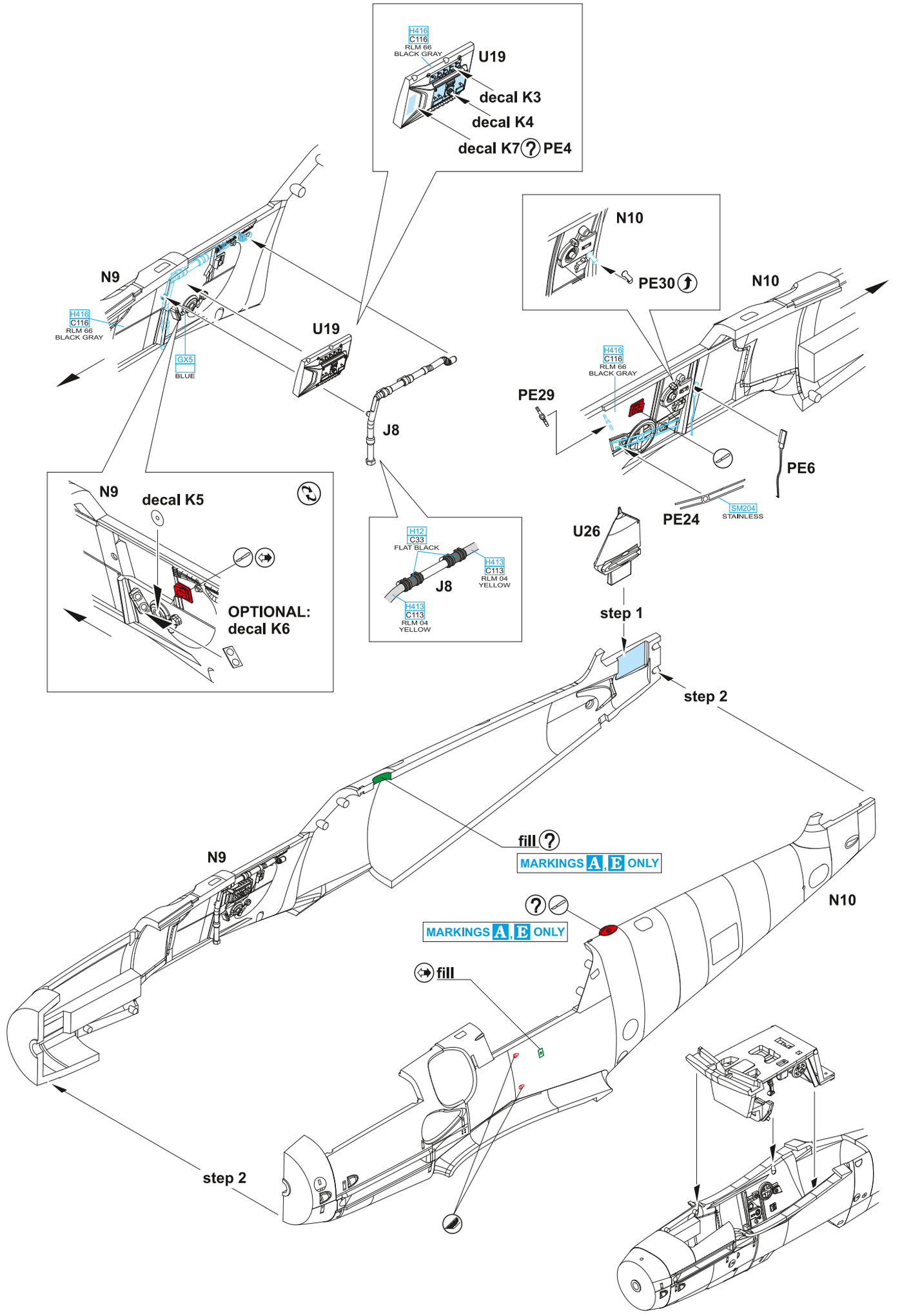
GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H2	C2	BLACK
H11	C62	FLAT WHITE
H12	C33	FLAT BLACK
H47	C41	RED BROWN
H65	C18	RLM70 BLACK GREEN
H68	C36	RLM74 DARK GRAY
H69	C37	RLM75 GRAY
H70	C60	RLM02 GRAY
H76	C61	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED

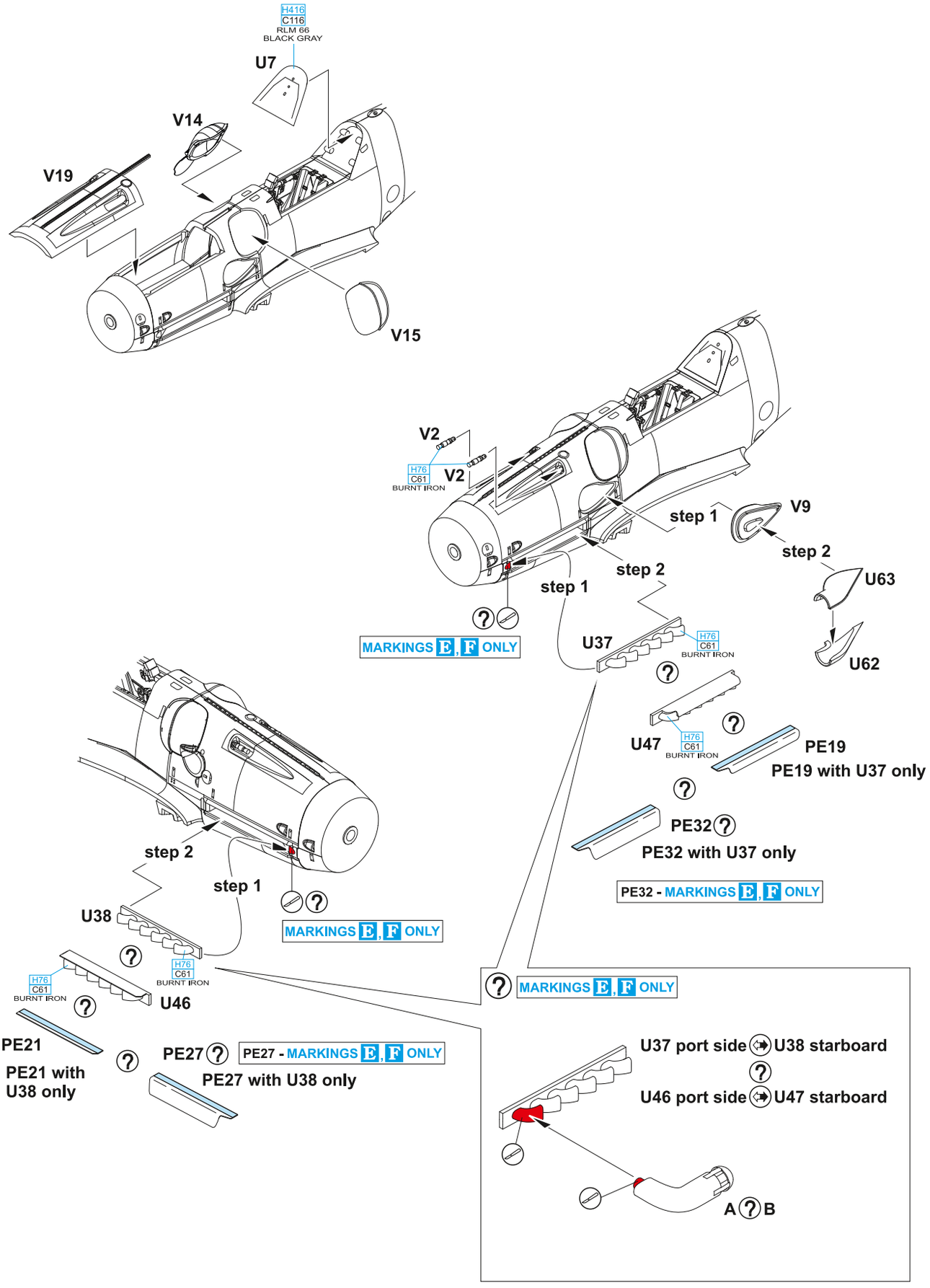
GSi Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H94	C138	CLEAR GREEN
H413	C113	RLM04 YELLOW
H414	C114	RLM23 RED
H416	C116	RLM66 BLACK GRAY
H417	C117	RLM76 LIGHT BLUE
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
SM204		SUPER STAINLESS
Mr.COLOR GX		
GX05		SUSIE BLUE

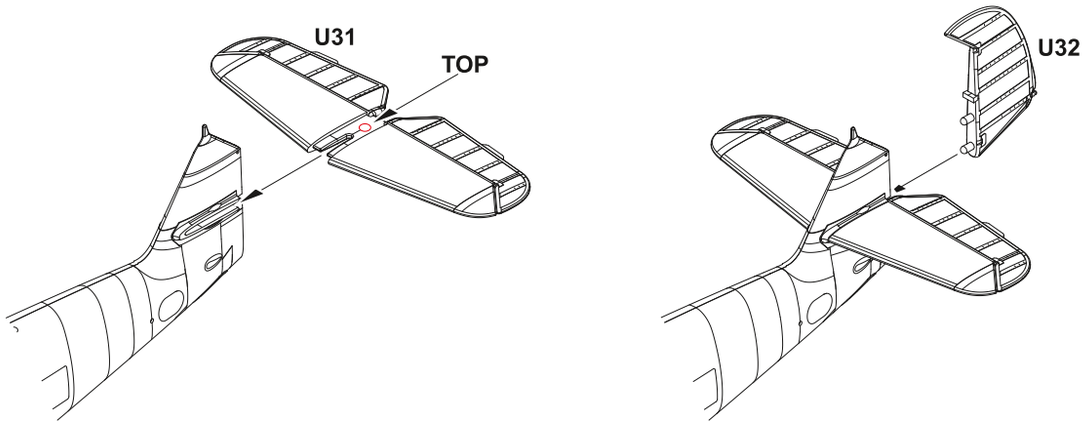

H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY
U21
PE31
PE14
SM204
STAINLESS
U30
U21
PE31
PE14
U30

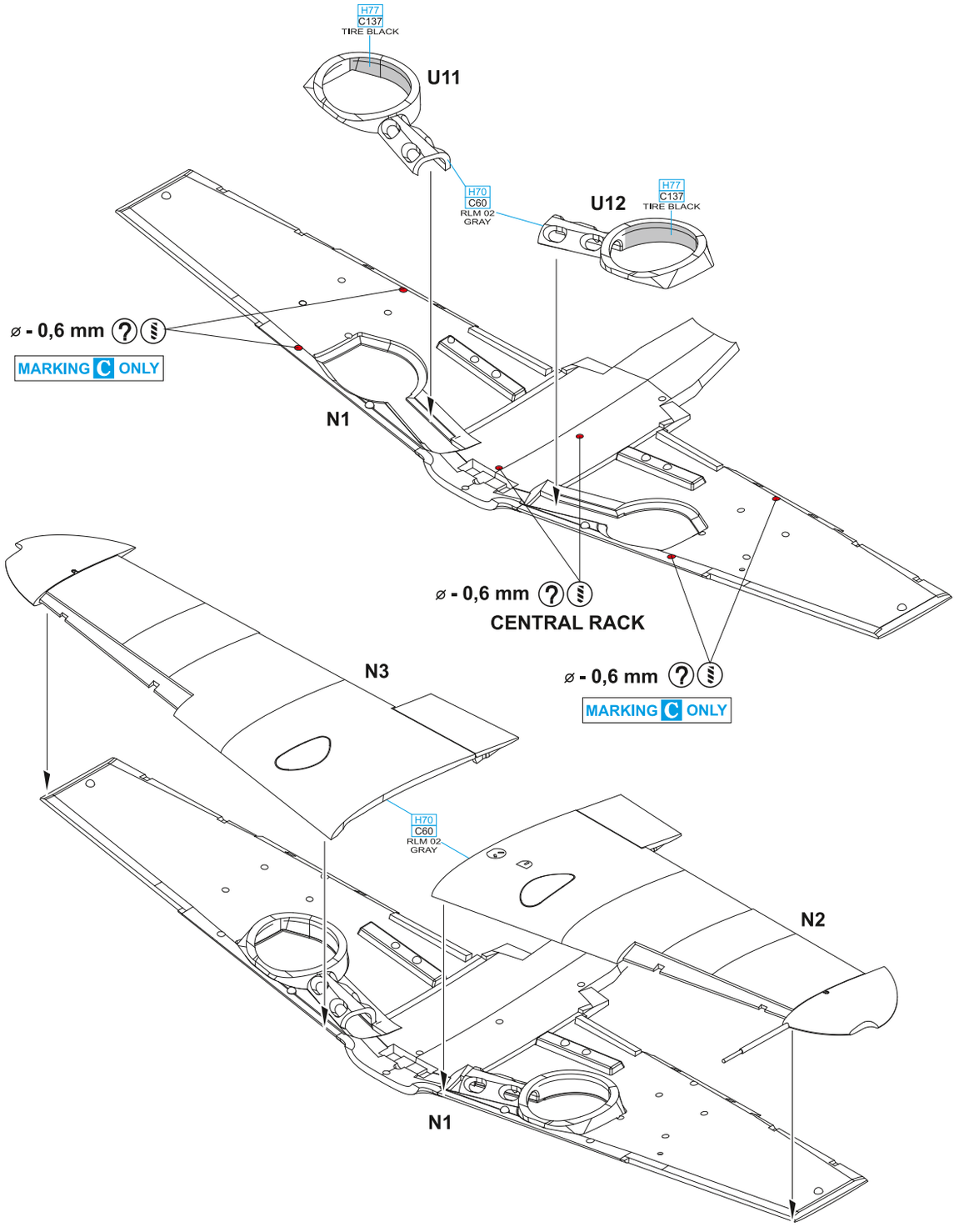

J17
H2
C2
BLACK
H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY
U29
OPTIONAL:
decal K1
H12
C33
FLAT BLACK
U4
decal K2
plastic 2 x 2 mm
plastic, decal K2 - MARKING C ONLY
U5
PE26
PE5
PE7
PE3
PE8
PE7 - MARKING C ONLY


H2
C2
BLACK
U74
H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY
U55
A
PE23
PE25
B
PE22
PE25
PE1
PE2
H47
C41
RED BROWN
U53
U18
U29

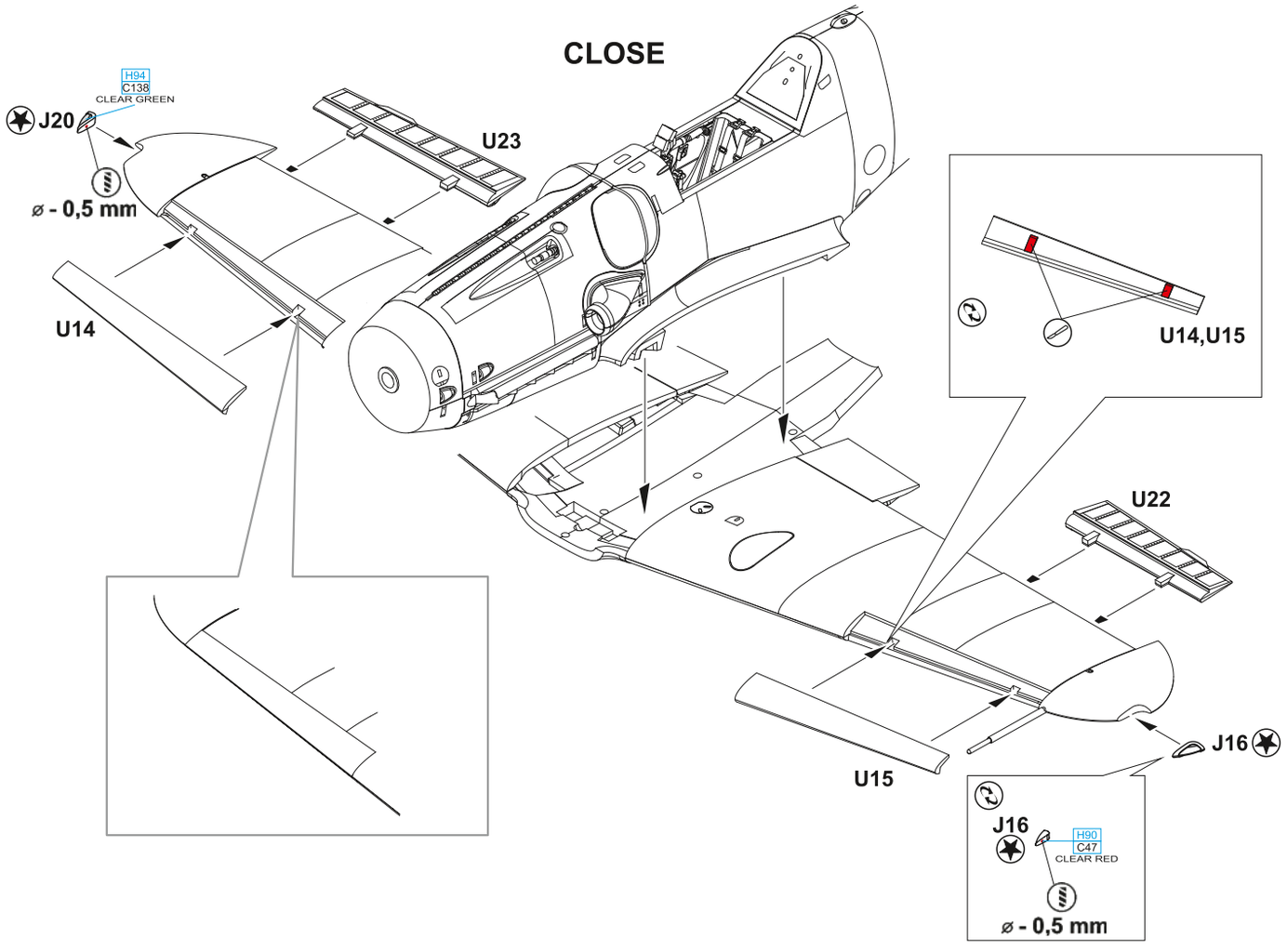

H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY
U19
decal K3
decal K4
decal K7 ? PE4
N10
PE30
N9
H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY
GX5
BLUE
U19
J8
N10
H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY
PE29
PE6
PE24
SM204
STAINLESS
N9
decal K5
OPTIONAL:
decal K6
H12
C33
FLAT BLACK
H413
C113
RLM 04
YELLOW
J8
H413
C113
RLM 04
YELLOW
U26
step 1
step 2
N9
fill ?
MARKINGS A, E ONLY
N10
? ⊘
MARKINGS A, E ONLY
fill
step 2


H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY
U7
V14
V19
V15
V2
H76
C61
BURNT IRON
V2
step 1
V9
step 2
U63
step 2
step 1
MARKINGS E, F ONLY
U37
H76
C61
BURNT IRON
U62
U47
H76
C61
BURNT IRON
PE19
PE19 with U37 only
PE32
PE32 with U37 only
PE32 - MARKINGS E, F ONLY
step 2
step 1
U38
MARKINGS E, F ONLY
H76
C61
BURNT IRON
H76
C61
BURNT IRON
U46
MARKINGS E, F ONLY
PE21
PE21 with
U38 only
PE27
PE27 - MARKINGS E, F ONLY
PE27 with U38 only
U37 port side
U38 starboard
U46 port side
U47 starboard
A
B

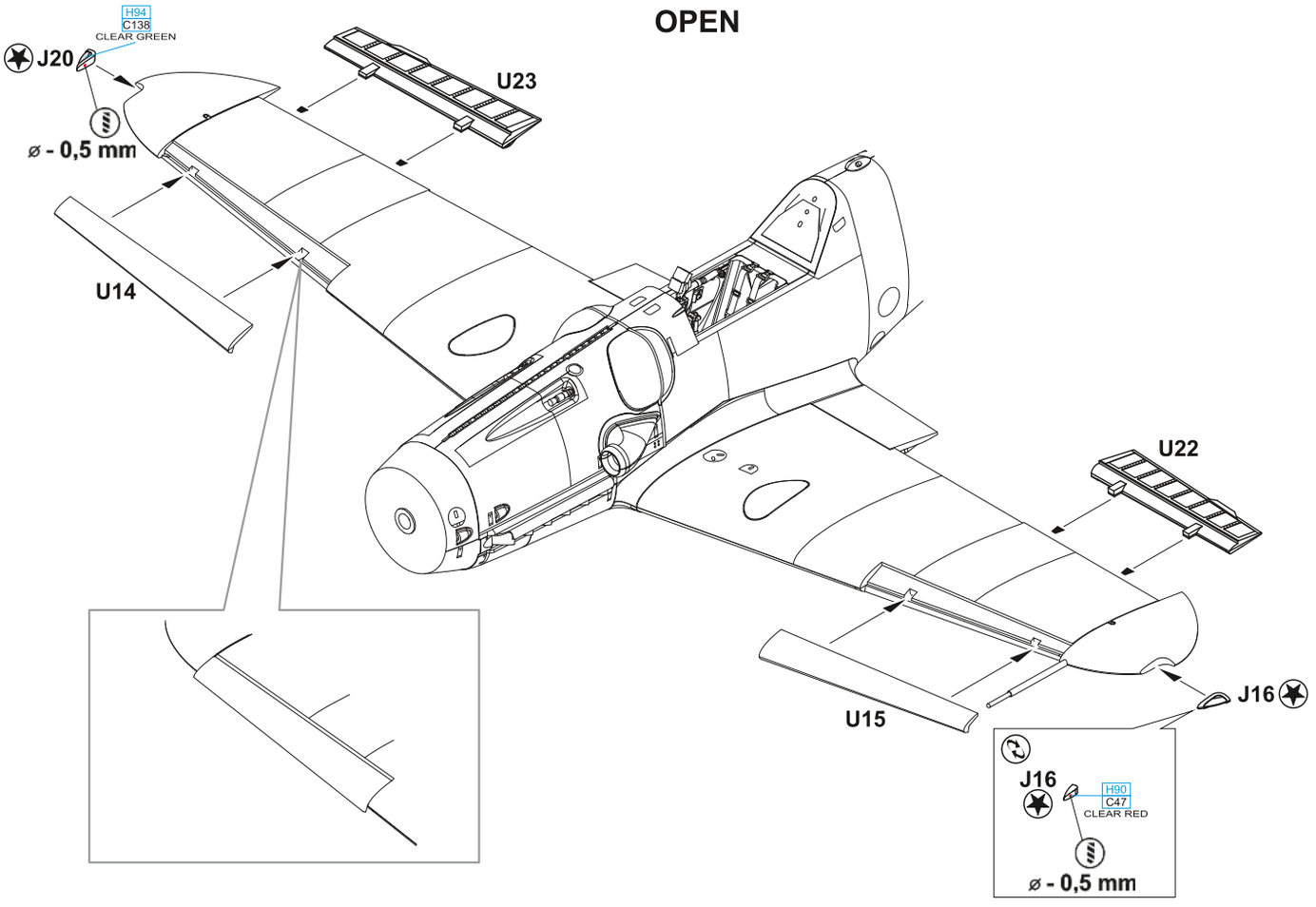

U31
TOP
U32

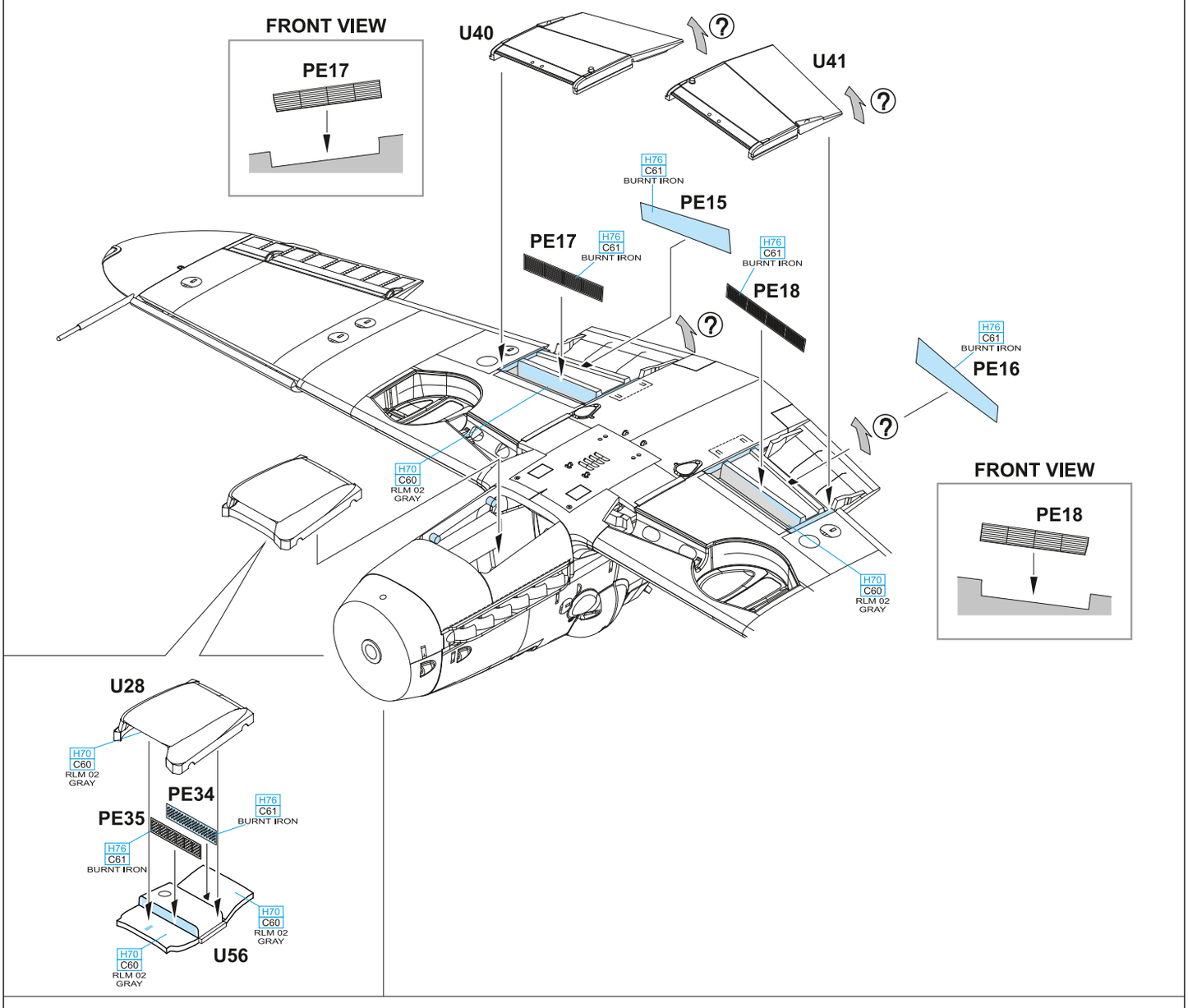

H77
C137
TIRE BLACK
U11
H70
C60
RLM 02
GRAY
U12
H77
C137
TIRE BLACK
⌀ - 0,6 mm
MARKING C ONLY
N1
⌀ - 0,6 mm
CENTRAL RACK
N3
⌀ - 0,6 mm
MARKING C ONLY
H70
C60
RLM 02
GRAY
N2
N1

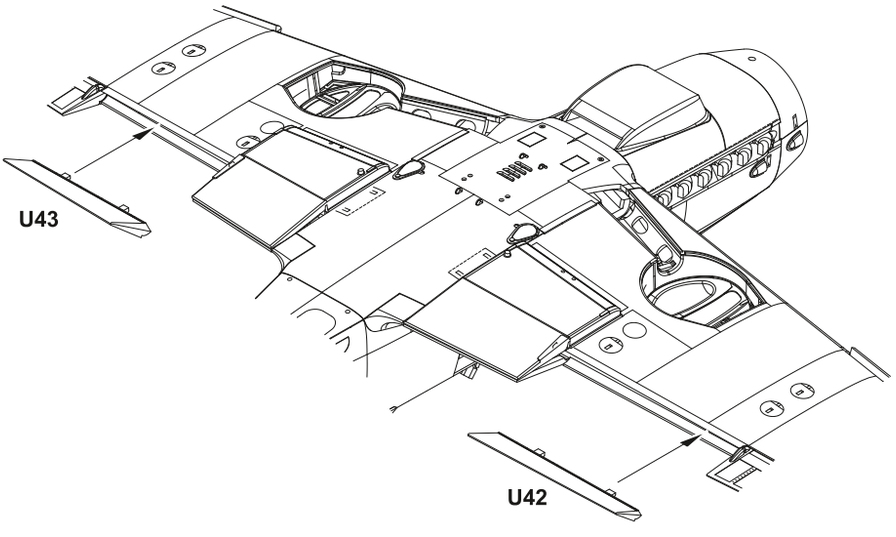
CLOSE

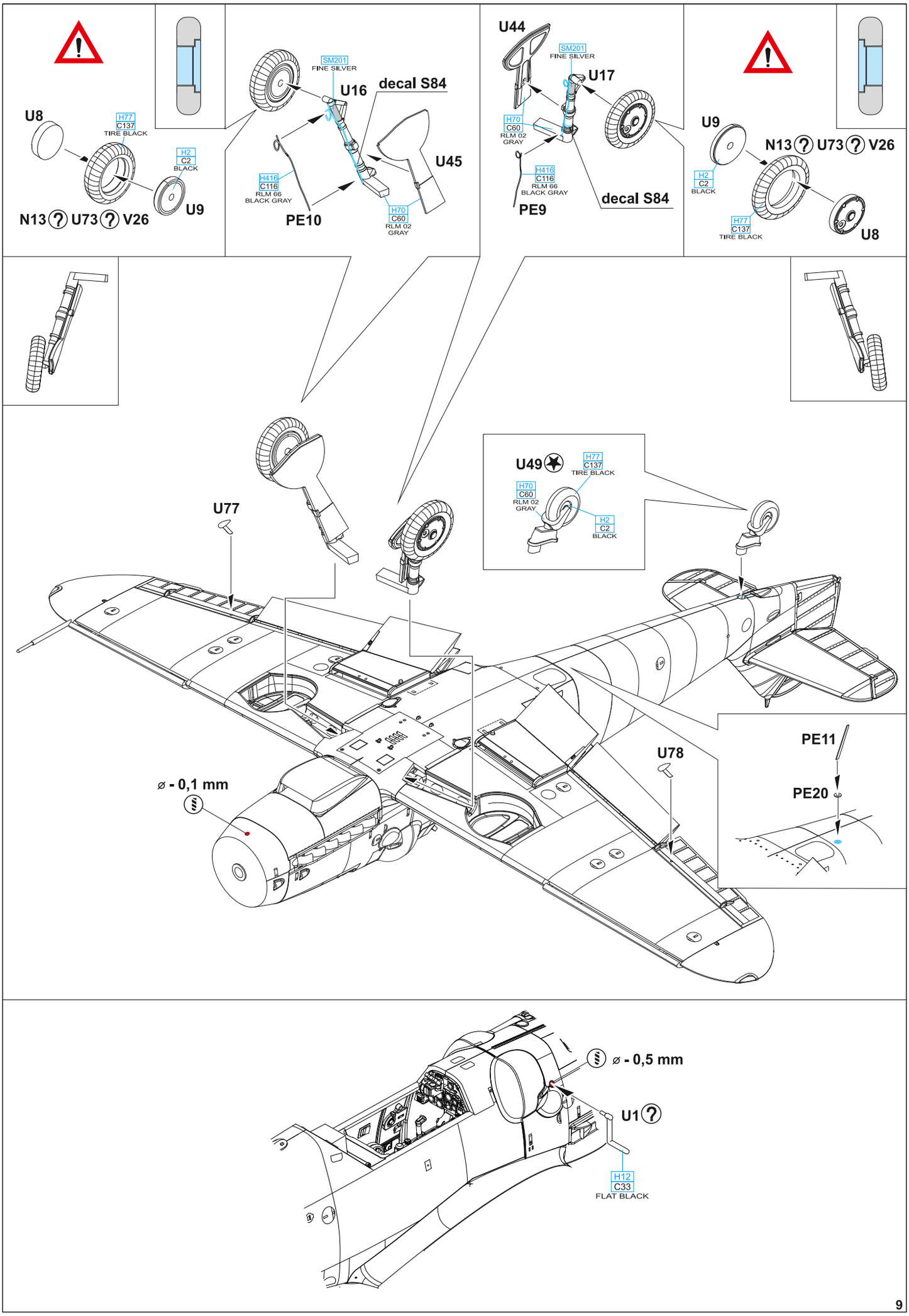

H94
C138
CLEAR GREEN
J20
ø - 0,5 mm
U23
U14
U14,U15
U22
J16
U15
J16
H90
C47
CLEAR RED
ø - 0,5 mm

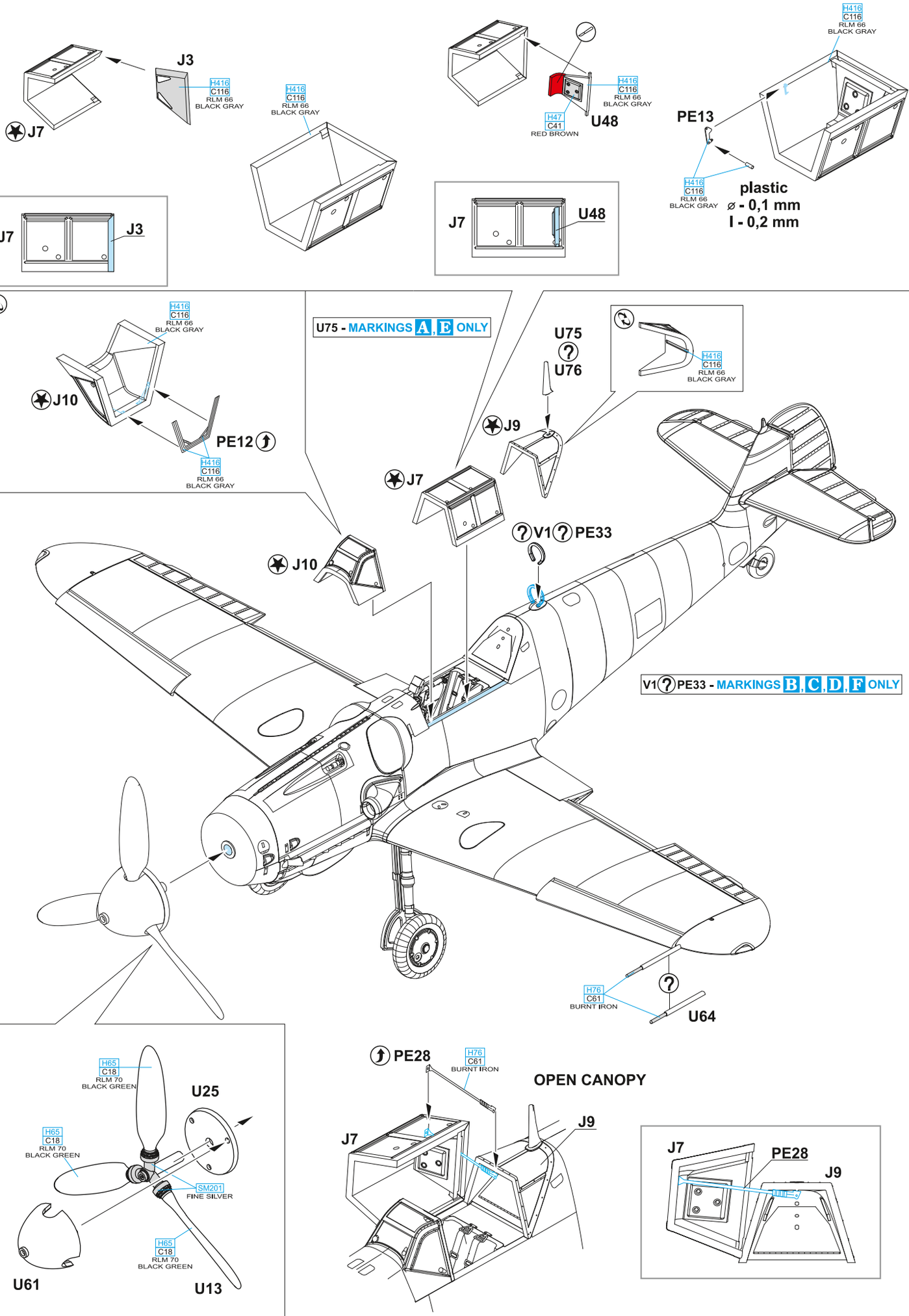
OPEN

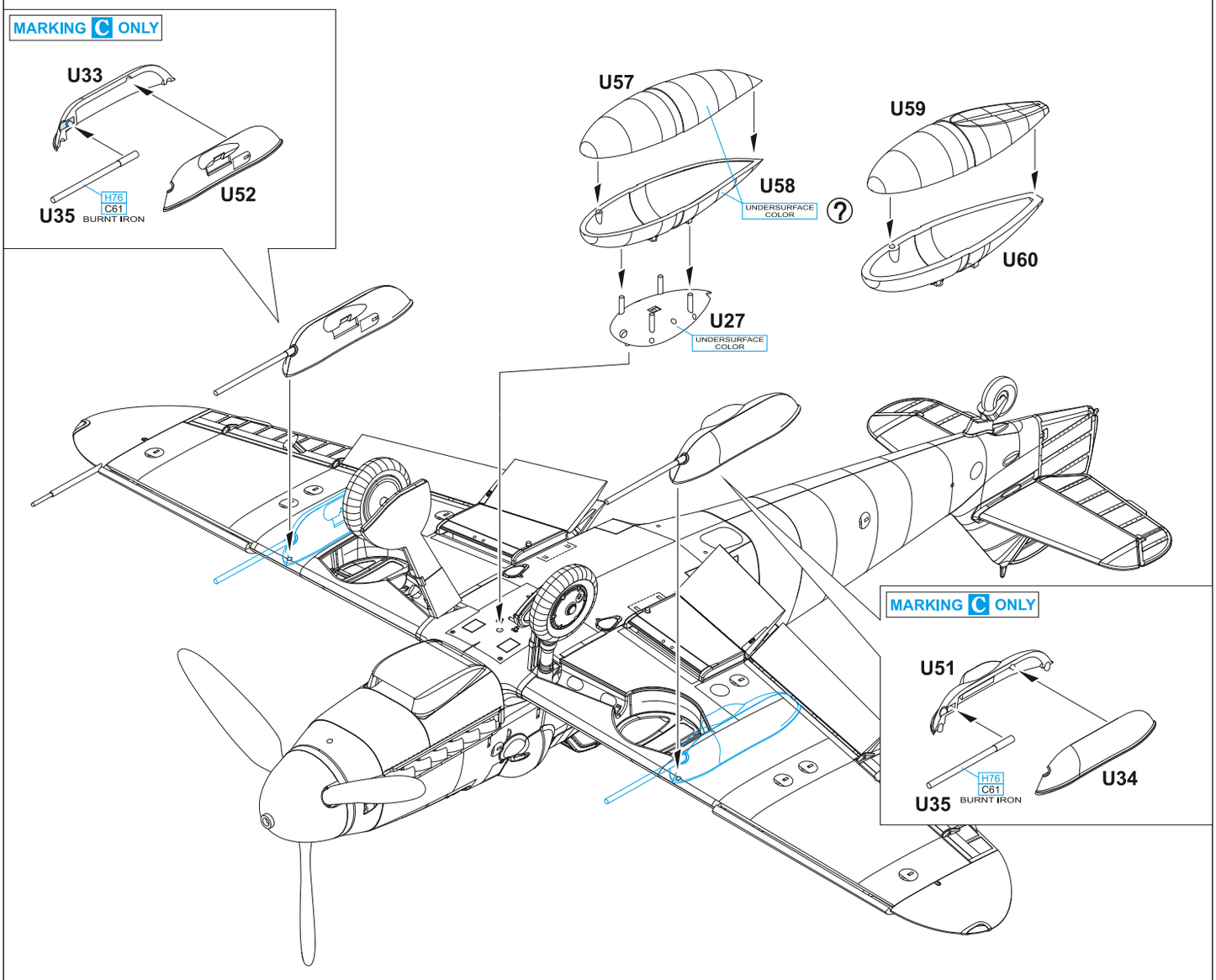

H94
C138
CLEAR GREEN
J20
ø - 0,5 mm
U23
U14
U22
J16
U15
J16
H90
C47
CLEAR RED
ø - 0,5 mm

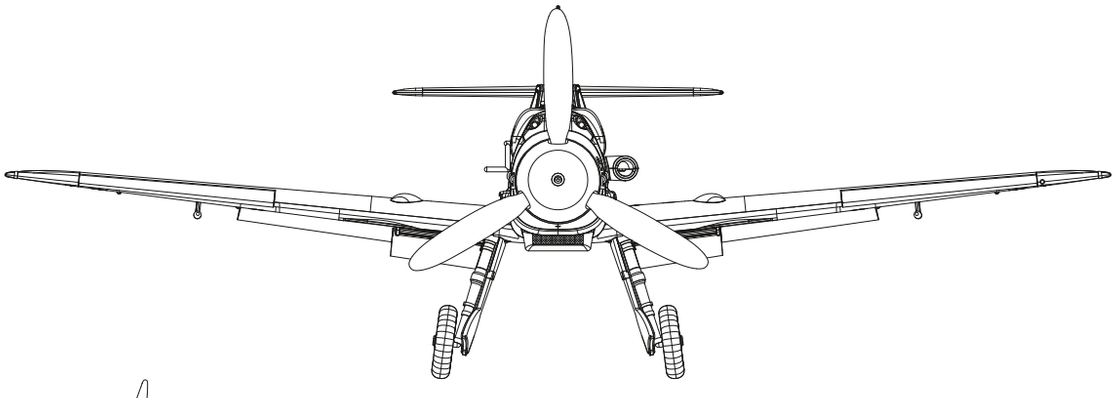

FRONT VIEW
PE17
U40
U41
H76
C61
BURNT IRON
PE15
PE17
H76
C61
BURNT IRON
H76
C61
BURNT IRON
PE18
H76
C61
BURNT IRON
PE16
H70
C60
RLM 02
GRAY
H70
C60
RLM 02
GRAY
FRONT VIEW
PE18
U28
H70
C60
RLM 02
GRAY
PE34
PE35
H76
C61
BURNT IRON
H76
C61
BURNT IRON
H70
C60
RLM 02
GRAY
H70
C60
RLM 02
GRAY
U56

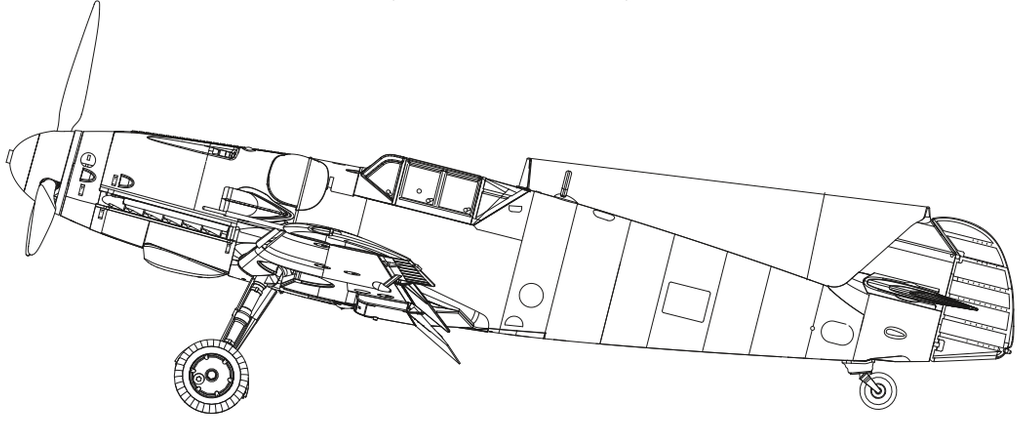

U43
U42


U8
H77
C137
TIRE BLACK
H2
C2
BLACK
U9
N13 ? U73 ? V26
SM201
FINE SILVER
U16
decal S84
U45
H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY
PE10
H70
C60
RLM 02
GRAY
U44
SM201
FINE SILVER
U17
H70
C60
RLM 02
GRAY
H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY
PE9
decal S84
U9
N13 ? U73 ? V26
H2
C2
BLACK
H77
C137
TIRE BLACK
U8
U49
H77
C137
TIRE BLACK
H70
C60
RLM 02
GRAY
H2
C2
BLACK
U77
U78
ø - 0,1 mm
PE11
PE20
ø - 0,5 mm
U1 ?
H12
C33
FLAT BLACK

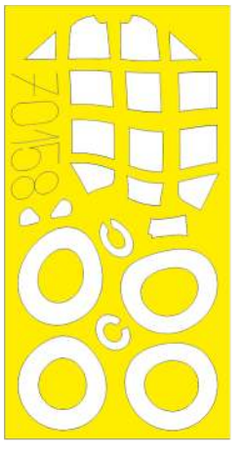

J3
J7
H416
C116
RLM 66
BLACK GRAY
H47
C41
RED BROWN
U48
PE13
plastic
ø - 0,1 mm
l - 0,2 mm
J10
PE12
U75 - MARKINGS A, E ONLY
U75
U76
J9
V1
PE33
V1 PE33 - MARKINGS B, C, D, F ONLY
H76
C61
BURNT IRON
U64
H65
C18
RLM 70
BLACK GREEN
U25
SM201
FINE SILVER
U61
U13
PE28
OPEN CANOPY

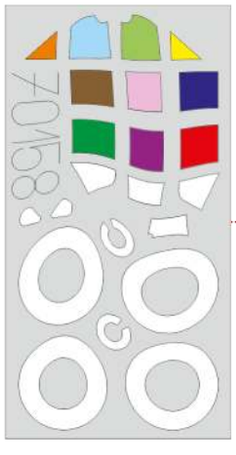

MARKING C ONLY
U33
U52
U35
H76
C61
BURNT IRON
U57
U58
UNDERSURFACE COLOR
U59
U60
U27
UNDERSURFACE COLOR
MARKING C ONLY
U51
U34
U35
H76
C61
BURNT IRON



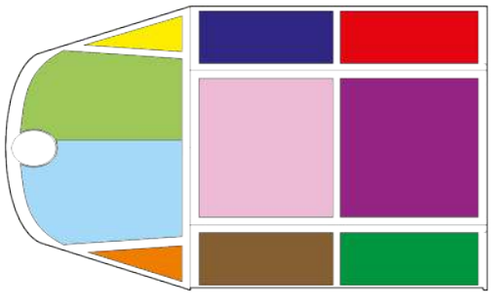


eduard
MASK
70158

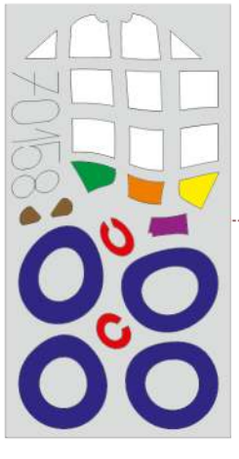




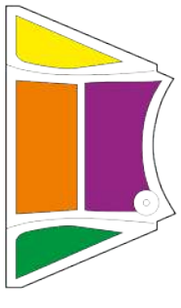
J9 J7

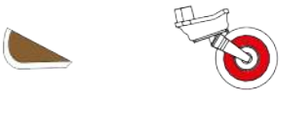


N13
?
U73
?



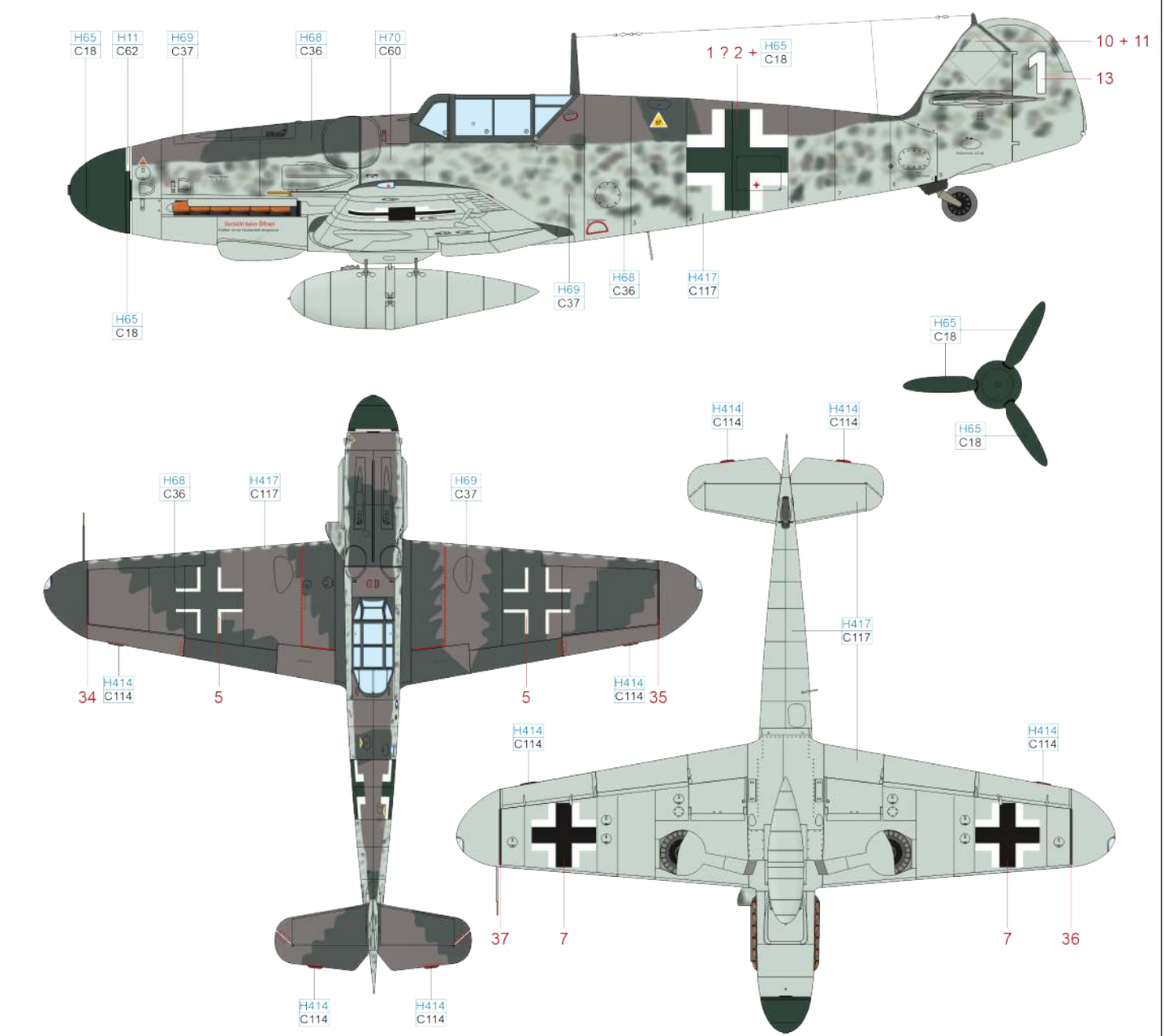
J10 J20 U49 V26

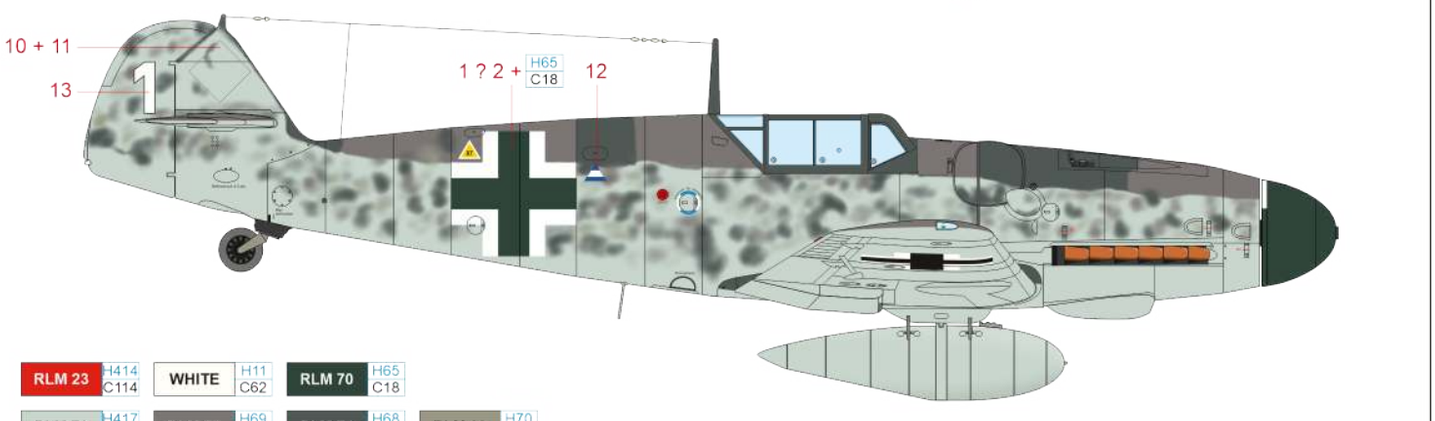




A Bf 109G-5/R3, 1./JG 50, Wiesbaden-Erbenheim, Německo, červenec-říjen 1943

Jagdgruppe Süd der ObdL vznikla 21. července 1943 pod velením esa Hermanna Grafa a byla primárně určena k zachycování rychlých dvoumotorových britských bombardérů de Havilland Mosquito. Jednotku tvořili zkušení piloti vybraní od jiných útvarů. Dne 15. srpna 1943 byla jednotka přejmenována na JG 50. Spolu s JG 25 její piloti nezaznamenali v bojích s Mosquity mnoho úspěchů, nicméně při nasazení proti americkým formacím těžkých bombardérů během denní ofenzívy nad Evropou v létě 1943 byly obě jednotky hodnoceny jako úspěšné. Bf 109G-5 bílá 1 nesl tovární zbarvení Erla a povrch strojů u JG 50 byl velmi pečlivě vyleštěný. U JG 50 nenosily oproti zvyklostem letouny velitelská označení, pouze číslice. JG 50 neměla dlouhého trvání a na konci října 1943 byla rozpuštěna a začleněna do I./JG 301. Hermann Graf byl v listopadu 1943 jmenován velitelem JG 11.

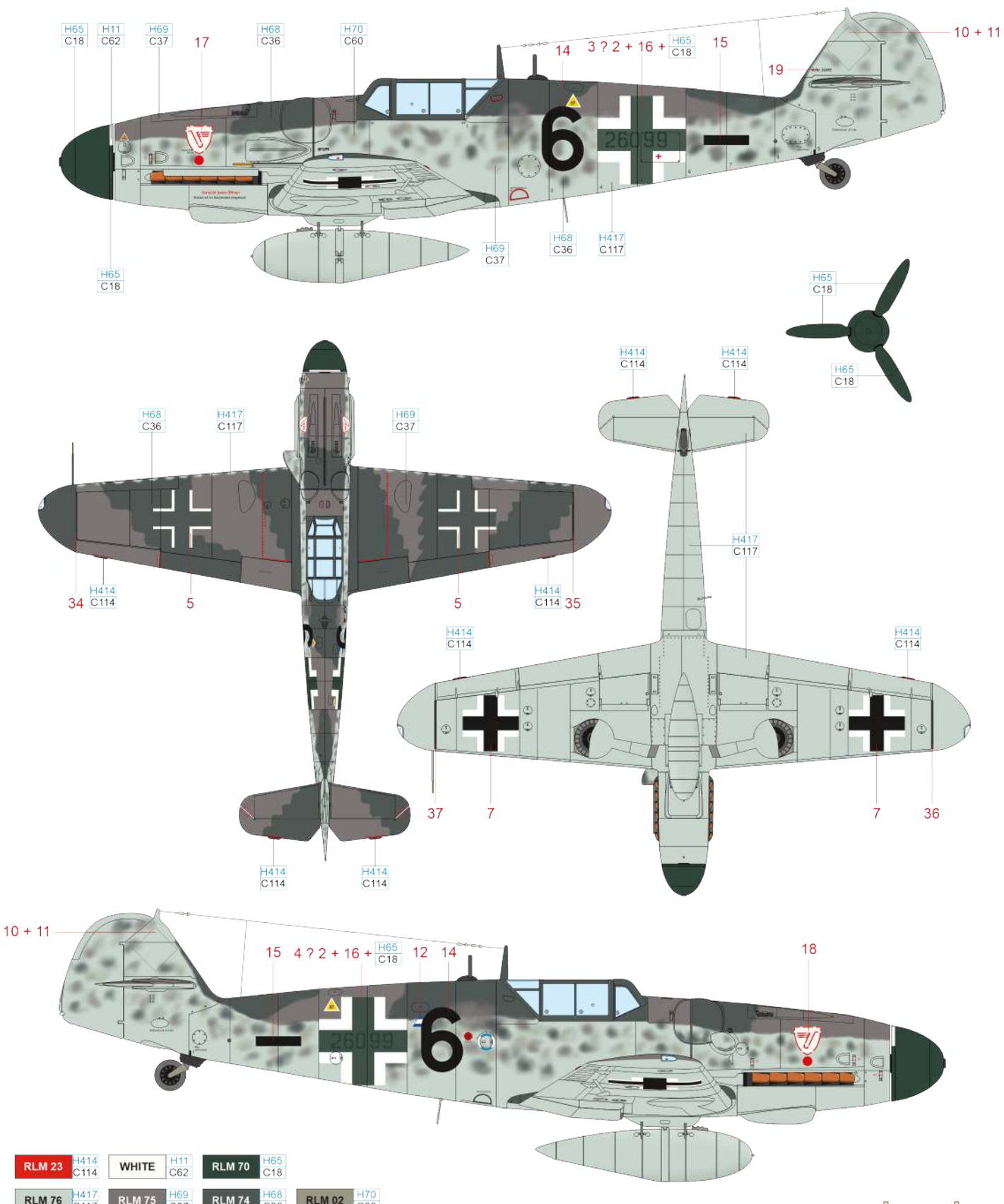




RLM 23	H414 C114	WHITE	H11 C62	RLM 70	H65 C18		
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36	RLM 02	H70 C60

B Bf 109G-5/U2/R3, W.Nr. 26099, Lt. Walter Bohatsch, 5./JG 3, Amsterdam-Schiphol, Nizozemsko, listopad 1943

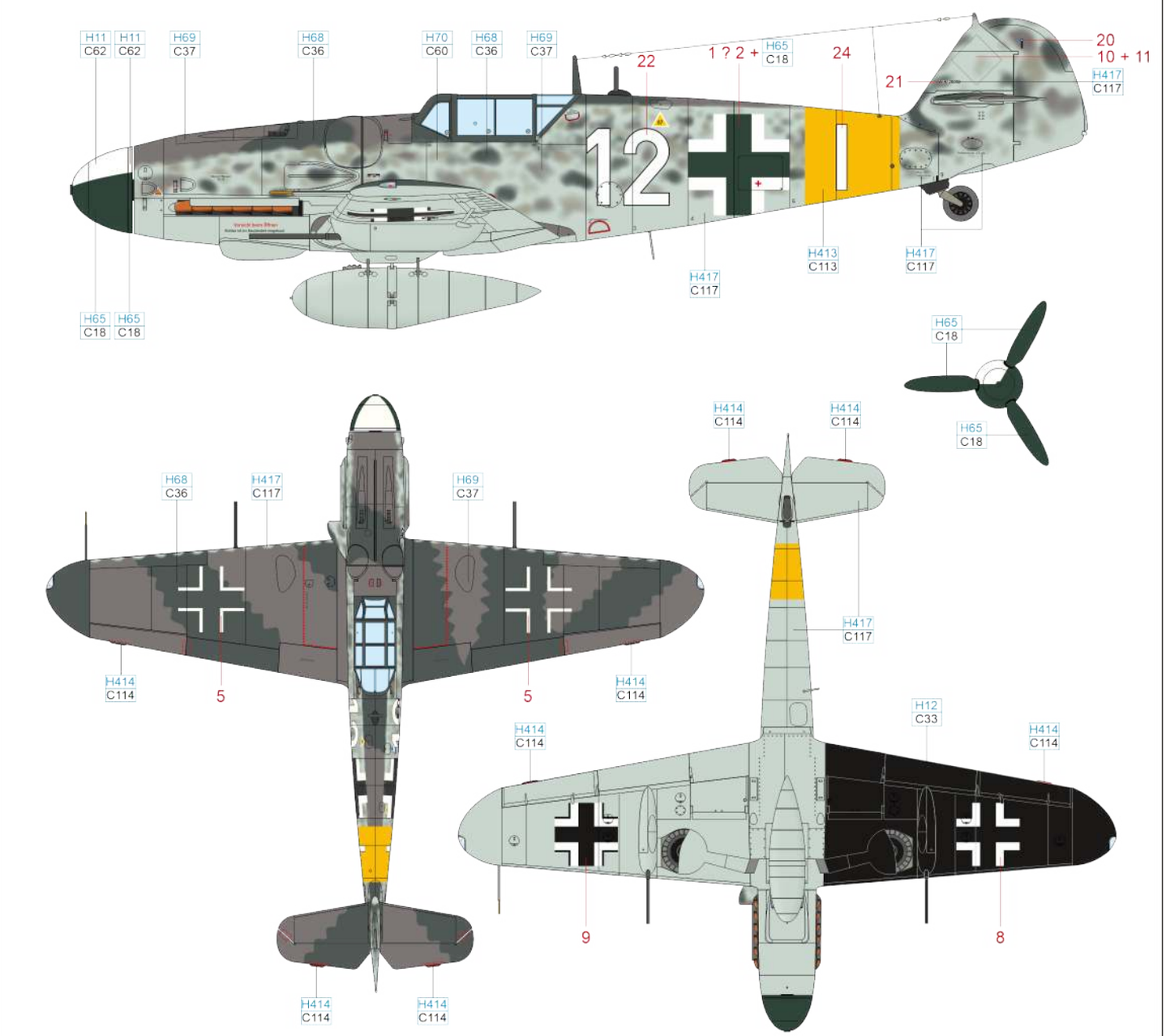
Walter Bohatsch se narodil 14. ledna 1921. Od června 1942 do 15. února 1943 absolvoval pilotní výcvik a v dubnu 1943 byl jako stíhač zařazen k II./JG 3 na východní frontě. Zde dosáhl 17. dubna 1943 svého prvního sestřelu. Jeho obětí se stal LaGG-3. Celkem mu bylo uznáno během působení u JG 3 třináct sestřelů sovětských strojů. V srpnu 1943 se II./JG 3 přesunula na západní frontu. Bf 109G-5 černá 6 nesl tovární kamufláž Erla a neměl žlutý spodní kryt motoru, ani žlutou směrovku. Piloti II./JG 3 se snažili na sebe poutat co nejmenší pozornost amerických stíhačů, doprovázejících B-17. Dne 20. února 1944 se Walter Bohatsch zranil při havárii Bf 109G-6 a od května 1944 byl přeřazen k 1./JG 7, kde létal s Me 262. Zde mu byl 10. dubna 1945 přiznán čtrnáctý sestřel a 14. dubna 1945 patnáctý. Jeho obětí byla B-17 nad Drážďany. Svého posledního sestřelu B-17 dosáhl 19. dubna jihozápadně od Prahy a svůj poslední bojový let absolvoval s Me 262 dne 8. května 1945. Válku přežil a zemřel 4. října 2006.



RLM 23	H414 C114	WHITE	H11 C62	RLM 70	H65 C18		
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36	RLM 02	H70 C60

C Bf 109G-5/R3/R6, W.Nr. 26082, Flg. Victor Widmaier, 7./JG 11, Oldenburg, Německo, říjen 1943

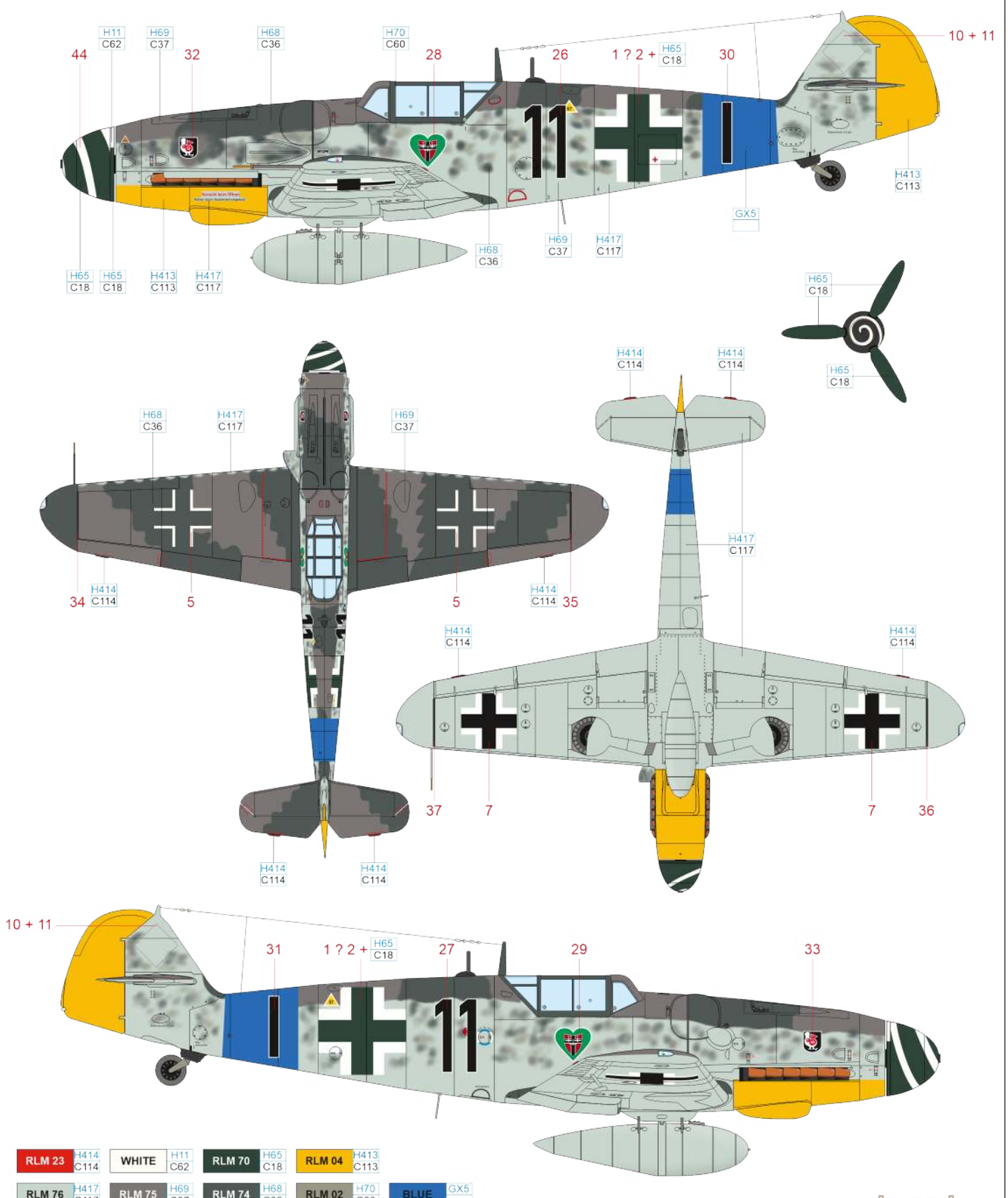
Tento letoun patřil do stavu JG 11, ale létali na něm v rámci taktiky Wilde Sau také příslušníci JG 300. Povšimněte si černého nátěru spodku pravé poloviny křídla. Kamuflážní schéma bylo nastříkáno podle vzoru používaného na Bf 109G v továrně Erla v Lipsku. S tímto strojem zaznamenal Flg. Victor Widmaier své první vítězství, když 2. října 1943 sestřelil bombardér B-17. Do konce roku 1943 zničil další tři bombardéry tohoto typu a na počátku ledna docílil sestřelu P-38. Poté, co byla v únoru III./JG 11 přezbrojena na Fw 190, zaznamenal Widmaier 10. února sestřel B-17 a P-47, ale sám byl zasažen jiným P-47, utrpěl zranění a z letounu vyskočil. Dopadl asi 200 metrů od amerického pilota P-47, který se také zachránil na padáku. Ještě téhož večera byl Widmaier operován, ale již po dvou týdnech si vynutil návrat ke své jednotce. Dozvěděl se, že jím sestřelený letec padl do zajetí. Pravděpodobně jím byl dvacetiletý 2nd Lt. Merrill W. De Merit, Jr. z 361st FG, 356th FG, který byl na svém čtvrtém bojovém letu. Victor Widmaier zemřel v roce 2011.



RLM 23	H414 C114	RLM 04	H413 C113	WHITE	H11 C62	RLM 70	H65 C18
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36	RLM 02	H70 C60	FLAT BLACK	H12 C33

D Bf 109G-5/R3, Lt. Ingomar Feldmann, 8./JG 54, Ludwigslust, Německo, únor 1944

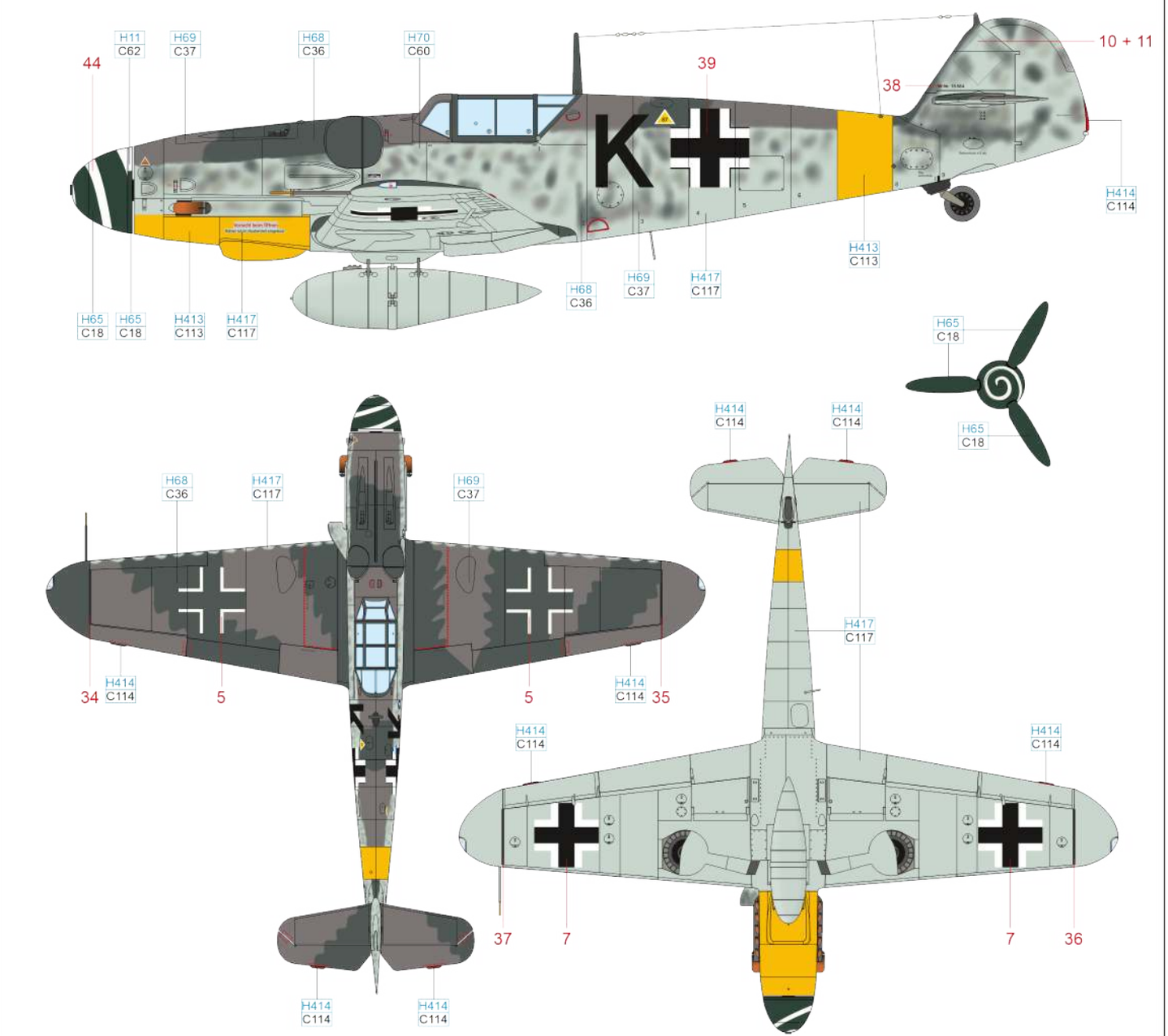
Od prosince 1943 do 25. února 1944 se 8./JG 54 nacházela na základně u Ludwigslustu, severozápadně od Berlína směrem na Hamburg. Tento Bf 109G-5 zde používal Lt. Ingomar Feldmann. Z důvodu zvýšené letecké aktivity spojeneckých bombardovacích svazů se piloti Luftwaffe často střídali na bojeschopných strojích a nižší šarže neměly k dispozici osobní stroje. Bf 109G-5 černá 11 měl na přídi z obou stran znak 8./JG 54, pod kabinou byl znak III./JG 54. Na trupu před ocasními plochami byl modrý pruh, který řadil JG 54 do svazů Obrany Říše. Lt. Ingomar Feldmann zahynul 10. února 1944 v Bf 109G-6 W.Nr. 20221 černá 6, když byl sestřelen nad Hannoverem v oblasti jezera Steinhuder. Dnes se pozůstatky jeho Bf 109G-6 (zejména poškozený zadní trup) nacházejí ve sbírkách Shoreham Aircraft Museum v Kentu.

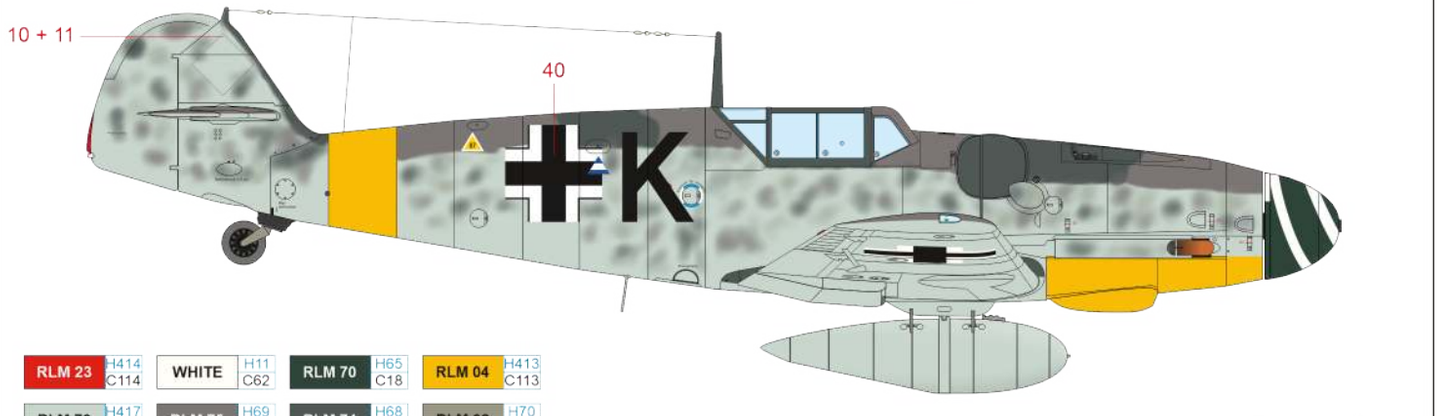


RLM 23	H414 C114	WHITE	H11 C62	RLM 70	H65 C18	RLM 04	H413 C113		
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36	RLM 02	H70 C60	BLUE	GX5

E Bf 109G-5/U2/R3, W.Nr. 15564, 2./JG 25, Gardelegen, Německo, srpen 1943

Dne 1. července 1943 byla založena Jagdgeschwader Nord ve Staakenu u Berlína, 14. srpna 1943 se jednotka přesunula do Gardelegenu a zde byla 15. srpna 1943 přejmenována na JG 25. Úkolem JG 25 bylo zachytávat dvoumotorová Mosquita RAF. Velitele JG 25 byl Obstlt. Herbert Ihlefeld. Jednotka nebyla příliš úspěšná, zaznamenala pouze dva sestřely Mosquit, devět strojů JG 25 při tom bylo sestřeleno a pět letadel ztraceno na zemi při náletech. Jednotka JG 25 byla v prosinci 1943 rozpuštěna a 2./JG 25 byla přeřazena k Jagdstaffel Erla. Stroje JG 25 byly označeny velkými písmeny. Stroj černé K měl menší kříž na trupu, navíc posunutý o jednu přepážku blíže ke kabině. Na trupu před ocasními plochami měl žlutý pruh po celém obvodu.

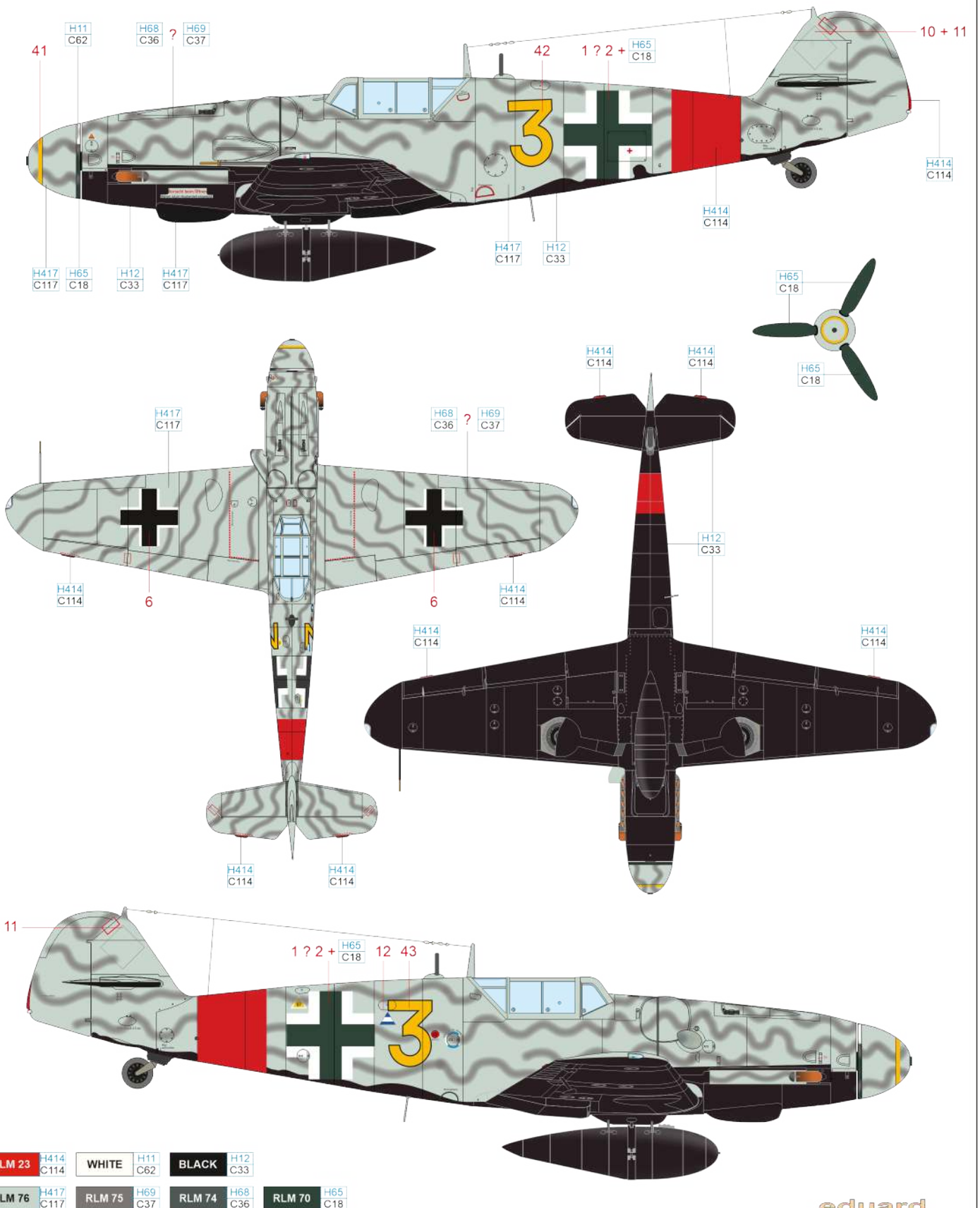




RLM 23	H414 C114	WHITE	H11 C62	RLM 70	H65 C18	RLM 04	H413 C113
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36	RLM 02	H70 C60

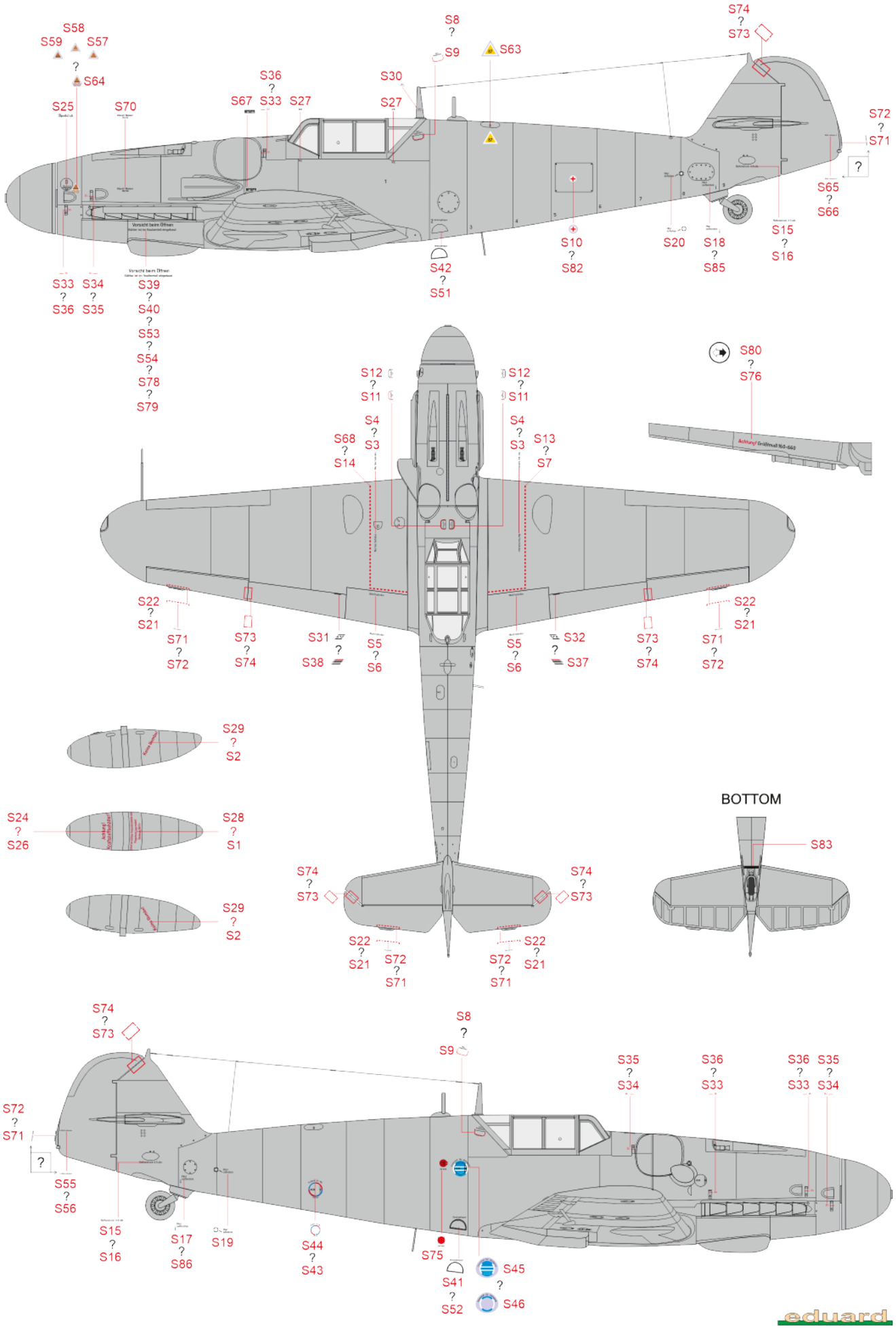
F Bf 109G-5/U2/R3, 3./JG 300, Bad Wörishofen, Německo, červenec-srpen 1944

Stroje Bf 109G-5 byly vyrobeny v továrně Erla, proto měly vždy malou bouličku na pravé straně motorového krytu pod většími boulemi kryjícími závěry trupových zbraní. Rozdílem proti Bf 109G-6 byla přetlaková kabina, jíž byly vybaveny všechny Bf 109G-5. Tento Bf 109G-5 byl kamuflován na horních plochách RLM 76 s pruhy RLM 74 nebo RLM 75. Spodní plochy byly v černé barvě RLM 22. Podle žluté barvy čísla stroje se jedná o stroj z 3. Staffel, červený pruh na trupu před ocasními plochami nosily v rámci Obrany říše stroje JG 300. Barvami Staffel byly natírány i vrtulové kužely, barva se zde objevovala buď v podobě proužku, jako na tomto stroji, případně v podobě celé přední části kuželu.



RLM 23	H414 C114	WHITE	H11 C62	BLACK	H12 C33		
RLM 76	H417 C117	RLM 75	H69 C37	RLM 74	H68 C36	RLM 70	H65 C18

Bf 109G-5 STENCILING POSITIONS



© EDUARD M.A. 2026

Eduard goodies for Bf 109G-5 1/72

672292	Luftwaffe rudder pedals PRINT (Brassin)
672344	Bf 109G radio compartment PRINT (Brassin)
672346	Bf 109G propeller PRINT (Brassin)
672347	Bf 109G-5/G-6 cockpit PRINT (Brassin)
672348	Bf 109G-5/G-6 wheels PRINT (Brassin)
672349	WGr.21 for Bf 109G PRINT (Brassin)
672355	Bf 109G-5/G-6 gun barrels PRINT (Brassin)

672344



672347



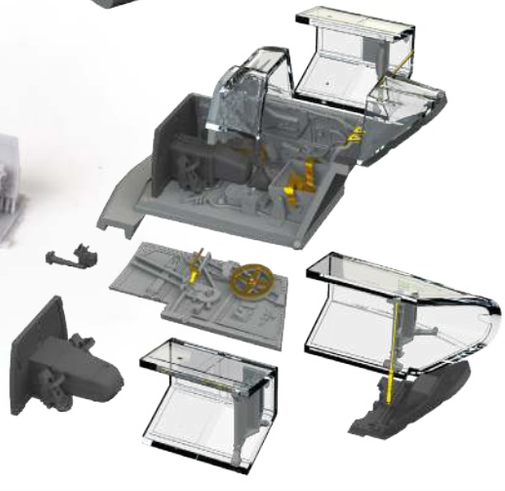
672292











Bf 109K-4 kit 1/72

70166



