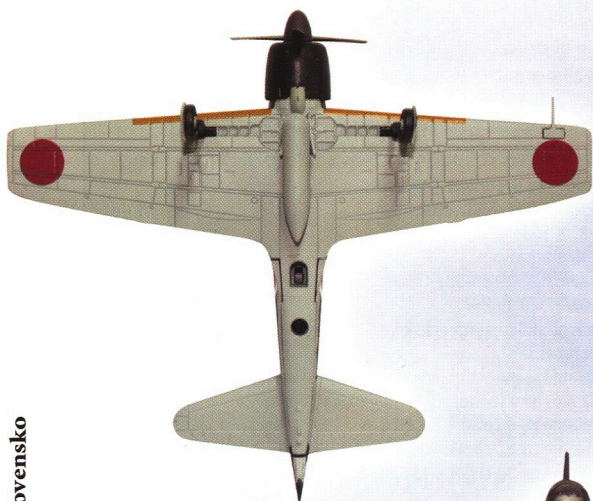
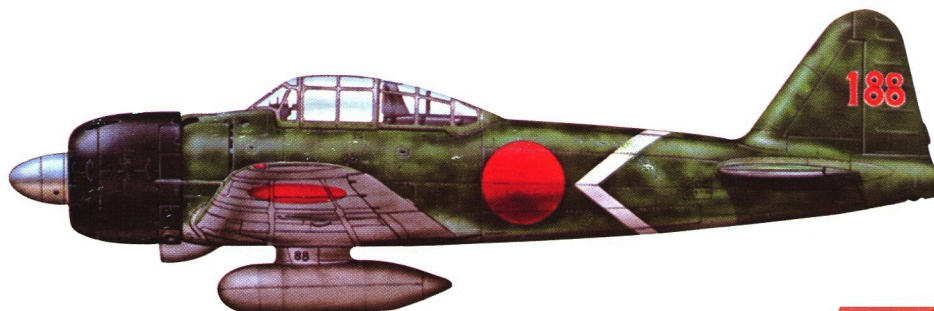
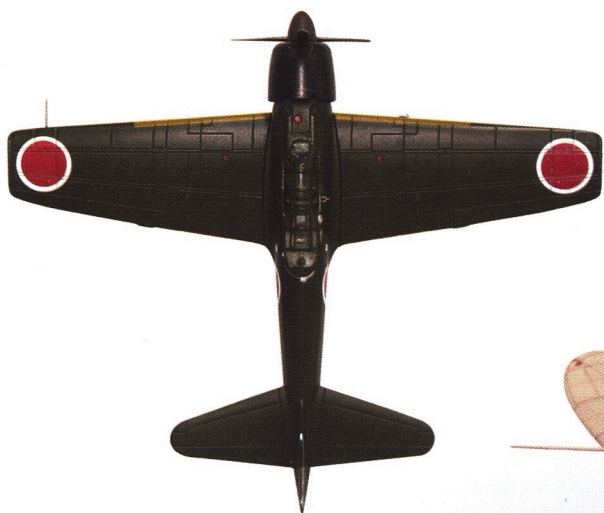


KOLEKCE KOVOVÝCH MODELŮ

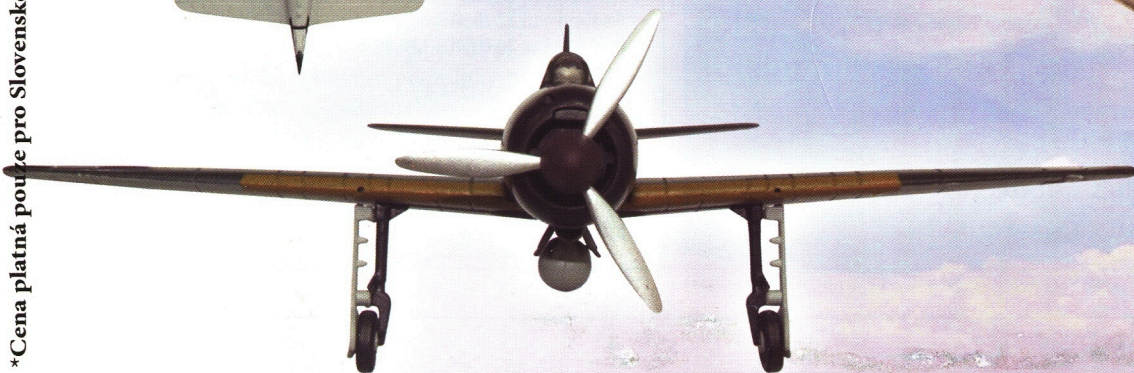
VOJENSKÁ LETADLA

Cena: 129,90 Kč / 6 €*

S TÍMTO ČÍSLEM MODEL
A6M3 ZERO



5



*Cena platná pouze pro Slovensko

ISBN 978-83-252-1214-8



VOJENSKÁ LETADLA

V KAŽDÉM ČÍSLE MODEL LETADLA S PEČLIVĚ
PROVEDENÝMI DETAILY KONSTRUKCE A V ORIGINÁLNÍ
KAMUFLÁŽI. MODELY TÉTO KOLEKCE REPREZENTUJÍ
VŠECHNA VÝVOJOVÁ OBDOBÍ VE VOJENSKÉM
LETECTVÍ – OD 1. SVĚTOVÉ VÁLKY AŽ DO SOUČASNOSTI.

KAŽDÝCH 14 DNÍ NOVÉ MODELY

V KOLEKCI NAJDETE MEZI JINÝMI:

SPAD S.VII C. 1	MESSERSCHMITT BF 109F
HAWKER HURRICANE MK IIB	SOPWITH CAMEL
F/A-18F SUPER HORNET	MIG 29
BRISTOL BULLDOG	JU 87B
DASSAULT MIRAGE 2000C	ALBATROS D.V

V příštím čísle
SOPWITH I.B1

Vydavatel:
Oxford Educational Sp. z o.o.
Grunwaldzka 2A, Stupsk, Polsko

Generální dodavatel titulu pro český a slovenský trh:
AMERCOM SA, O/POZNAŃ
Grochowe ąaki 6, 61 752 Poznań, Polsko
Tel.: +48 618 515 147

Zastoupení v ČR:
AMER MEDIA s. r. o.
Modřanská 11, 143 00 PRAHA 4
Zákaznická linka: (+420) 296 188 900 (9–17 hod.)
E-mail: amercom@amercom.cz
www.amercom.cz

Příprava pro tisk:
PRESS-PYGMALION, s. r. o.
Mánesova 536, 737 01 Český Těšín
Redaktor: Milan Bronclík
Odborná spolupráce: Joanna Kiszka Rybicka, Miłoř Kmeř, Jiří Rataj

Předplatné v ČR:
A.L.L. production, s. r. o.
P. O. BOX 732, 111 21 PRAHA 1
Tel.: 840 306 090
E-mail: predplatne@predplatne.cz
Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitel obdrží každý
měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.
Pololetní předplatné (12 čísel) – cena 1 548 Kč.
Roční předplatné (24 čísel) – cena 3 096 Kč

Objednávky předplatného v SR:
MAGNET PRESS, SLOVAKIA s. r. o.
P. O. BOX 169
830 00 Bratislava
Tel.: 02/67 20 19 31-33
Fax: 02/67 20 19 30
E-mail: predplatne@press.sk
www.press.sk

Předplatné je možné objednat od 3. čísla. Předplatitel obdrží
každý měsíc v jedné zásilce dvě čísla magazínu.
Předplatné za 6 čísel – 34,20 €
Předplatné za 12 čísel – 68,40 €
Předplatné za 24 čísel – 136,80 €

ISBN: 978-83-252-1214-8
Série: 978-83-252-1230-8

Pozor! Model není hračka. Je určen pro osoby starší 14 let.
Naše modely se mohou v detailech lišit od originálních letadel.
Vydavatel si vyhrazuje právo na změnu počtu čísel a pořadí
přiložených modelů.

V KAŽDÉM ČÍSLE KOVOVÝ MODEL LETADLA
S PEČLIVĚ PROVEDENÝMI DETAILY KONSTRUKCE.

Poříd'te si celou
úžasnou sbírku
kovových modelů!

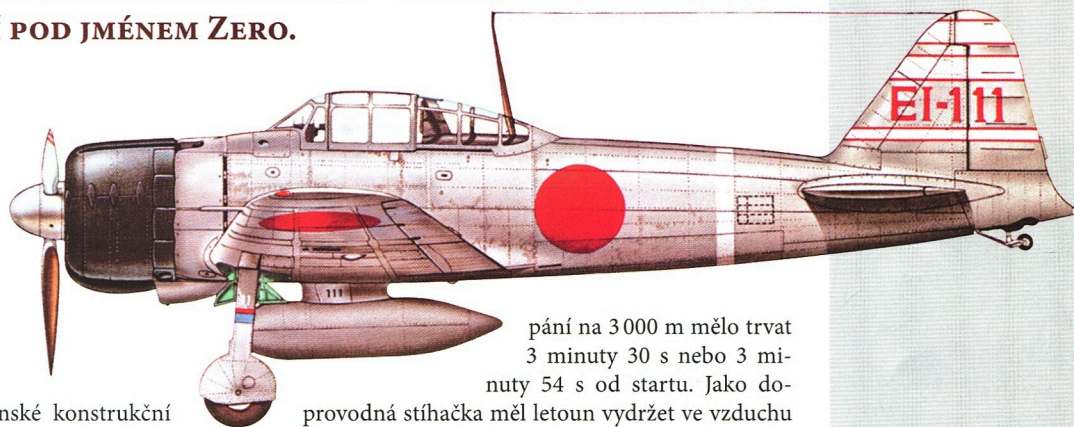
MICUBIŠI A6M ZERO

LETECKÁ AKCE NAD ČÍNOU PROVEDENÁ 19. SRPNA 1940 V LETOUNECH A6M2 ZŮSTALA MIMO OBLAST OPERACÍ PRAKTICKY BEZ POVŠIMNUTÍ. JAPONSKO-ČÍNSKÝ KONFLIKT BYL PRO TZV. CIVILIZOVANÝ SVĚT NĚČÍM VELMI VZDÁLENÝM. MOŽNOSTI JAPONSKÉHO LETECKÉHO PRŮMYSLU BYLY TOTIŽ HLUBOCE PODCEŇOVÁNY, STEJNĚ JAKO ÚROVEŇ VÝCVIKU ASIJSKÝCH LETCŮ. TEPRVE PRVNÍ TÝDNY – DOKONCE MOŽNÁ UŽ PRVNÍ HODINY – BITVY JAPONSKÉHO LETECTVA S AMERICKÝMI A BRITSKÝMI VZDUŠNÝMI SILAMI BYLY OPAVŘDU ŠOKUJÍCÍ. JAPONCI MĚLI K DISPOZICI MNOHEM LEPŠÍ STÍHAČKY A JEJICH PILOTI BYLI LÉPE VYCVIČENI. Z VĚTŠÍ ČÁSTI SE JEDNALO O LETOUNY MICUBIŠI A6M2 REISEN (REI-ŠIKI KANDŽÓ SENTÓKI – PALUBNÍ STÍHACÍ LETOUN TYP O), ZNÁMĚJŠÍ POD JMÉNEM ZERO.

NÁVRH NOVÉ STÍHAČKY PRO JAPONSKÉ CÍSAŘSKÉ NÁMOŘNÍ LETECTVO

Ve 30. letech XX. století japonské konstrukční kanceláře bedlivě sledovaly vývoj letecké techniky v zahraničí a zároveň vyvíjely své vlastní konstrukce. Protože armáda a námořnictvo měly v Japonsku svá vlastní letectva, probíhal tento vývoj při pečlivém sledování konkurence; zároveň však byly jeho výsledky udržovány v tajnosti. V zásadě lze říci, že situace v leteckém průmyslu ukazovala na technologickou převahu v námořním letectvu. Nutnost stavby palubních letounů totiž souvisela s výrazně vyššími nároky technického i taktického charakteru. Palubní letoun vyžadoval konstrukci zvládající použití na letadlových lodích a výkony umožňující vést bojové operace daleko od základny. Velitelství námořnictva přijalo zároveň velmi prospěšnou zásadu, že práce na vývoji nové konstrukce začínají v okamžiku spuštění sériové výroby konstrukce předchozí.

Když tedy byl v roce 1937 do výzbroje zaveden stíhací palubní dolnoplošník A5M1 (Claude), byly zároveň 19. května téhož roku zadány vstupní technické podmínky známé jako 12-Ši. Ty byly předloženy firmám Micubiši Džúkógjó Kabušiki Kaiša a Nakadžima Hikoki K. K. – největším japonským leteckým výrobcům. Detailní technické podmínky předalo velení námořního letectva (Kaigun Kókú Hombu) firmám 17. ledna 1938. Byly natolik přísné, že to továrna Nakadžima ihned vzdala. Nový palubní stíhací letoun měl být zároveň i přepadovým letounem s maximální rychlostí více než 500 km/h ve výšce 4000 m. Stou-



pání na 3000 m mělo trvat 3 minuty 30 s nebo 3 minuty 54 s od startu. Jako doprovodná stíhačka měl letoun vydržet ve vzduchu kolem 1,2 až 1,5 hodiny v letu na maximální rychlost a od 6 do 8 hodin při letu cestovní rychlostí a s přídatnou palivovou nádrží. Rozjezd letadla proti větru měl být méně než 70 m, při bezvětří 175 m. Přistávací rychlost neměla překračovat 107 km/h a dojezd po přistání měl být 210–240 m. Nová stíhačka se také měla vyznačovat stejnou nebo lepší obratností než A5M. Výzbroj měla sestávat ze dvou kanónů ráže 20 mm a dvou kulometů ráže 7,7 mm. Letoun měl být vybaven radiostanicí. Novinkou byl zatahovací podvozek. I když byly požadavky na svou dobu velmi vysoké a rozhodně převyšovaly všechny dosavadní konstrukce, velení námořního letectva z nich nemínilo slevit. Na druhou stranu nebyly kladeny žádné limity na hmotnost letou-

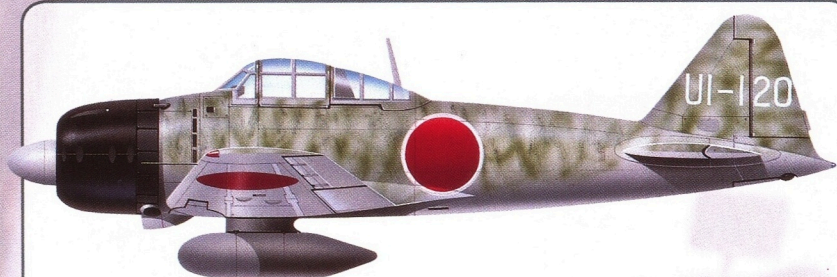
A6M2 MODEL 21, VE KTERÉM LÉTAL POR. HIDEKI ŠINGO Z 5. KOKU SENTAI Z LETADLOVÉ LODĚ ŠÓKAKU; S TOUTO KAMUFLÁŽÍ SE ÚČASTNIL NÁLETU NA AMERICKOU LETADLOVOU LOĎ ENTERPRISE BĚHEM BITVY U OSTROVŮ SANTA CRUZ 26. ŘÍJNA 1942.

LETOUNY A6M3 MODEL 32; NA SNÍMKU JSOU DOBRĚ PATRNÉ „USEKNUTÉ“ KONCOVÉ OBLUKY KŘÍDEL TĚTO VERZE.



I MICUBIŠI A6M REISEN (ZEKE)

NA ZAČÁTKU VÁLKY V TICHOMOŘÍ BYLO ZERO, JAK MU SPOJENCI ŘÍKALI, PŘESTOŽE JEHO OFICIÁLNÍ KÓDOVÉ JMÉNO ZNĚLO ZEKE, NEJVÝKONNĚJŠÍM STÍHACÍM LETOUNEM. TENTO LEHKÝ, VELMI OBRATNÝ A POMĚRNĚ DOBRĚ VYZBROJENÝ STROJ ZCELA DEKLASOVAL VŠECHNY STÍHAČKY SPOJENCŮ. JISTOU ROLI ZDE OVŠEM HRÁLA I VYNIKAJÍCÍ VYCVIČENOST NÁMOŘNÍCH PILOTŮ, Z NICHŽ VĚTŠINA UŽ MĚLA VÁLEČNÉ ZKUŠENOSTI.

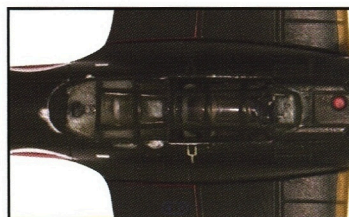


A6M3 MODEL 32 (HAMP) Z 251. KOKUTAI, KTERÝ MĚL NA PODZIM ROKU 1942 SVOJI ZÁKLADNU NA OSTROVĚ KJÚŠŮ. Letoun byl natřen standardní světle šedou barvou, na kterou byly naneseny nepravdělné zelené skvrny. Kryt motoru byl černý.



VÝZBROJ:

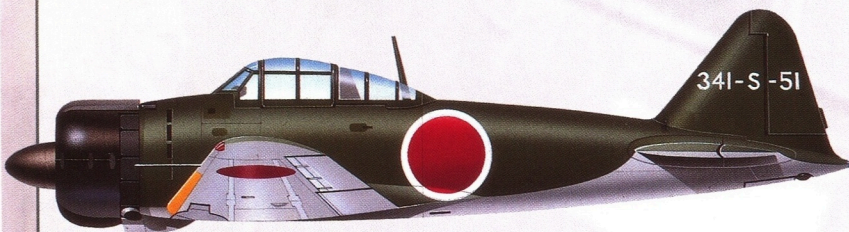
LETOUN NA OBRÁZKU JE VYZBROJEN TŘEMI KULOMETY TYP 3 RÁŽE 13,2 MM (DVA V KŘÍDLECH A JEDEN NAD MOTOREM) A DVĚMA KANONY TYP 99 RÁŽE 20 MM V KŘÍDLECH. POD KŘÍDLA BYLO MOŽNO ZAVĚSIT 8 NEŘÍZENÝCH RAKET PO 10 KG NEBO 2 NEŘÍZENÉ RAKETY PO 60 KG, PŘÍPADNĚ PUMOVÝ NÁKLAD DO HMOTNOSTI 120 KG.



OCHRANA PILOTA:

U VERZE A6M5C BYL PILOT CHRÁNĚN PANCÉROVOU DESKOU UMÍSTĚNOU

ZA SEDADLEM. TATO VERZE BYLA NAVÍC VYBAVENA AERODYNAMICKTĚJŠÍM KRYTEM PILOTNÍ KABINY.



A6M2, 402. ČUTAI 341. KOKUTAI, LETIŠTĚ CLARK FIELD NA FILIPÍNÁCH, KONEC ROKU 1944. Stroj měl standardní kamufláž japonského letectva z konce válečného období. Spodní plochy jsou světle šedé, horní pak tmavě zelené. Kryt motoru byl černý.



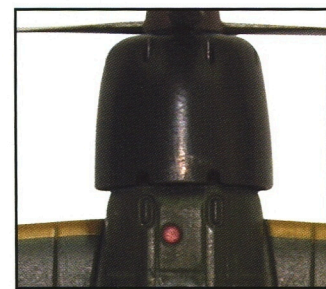
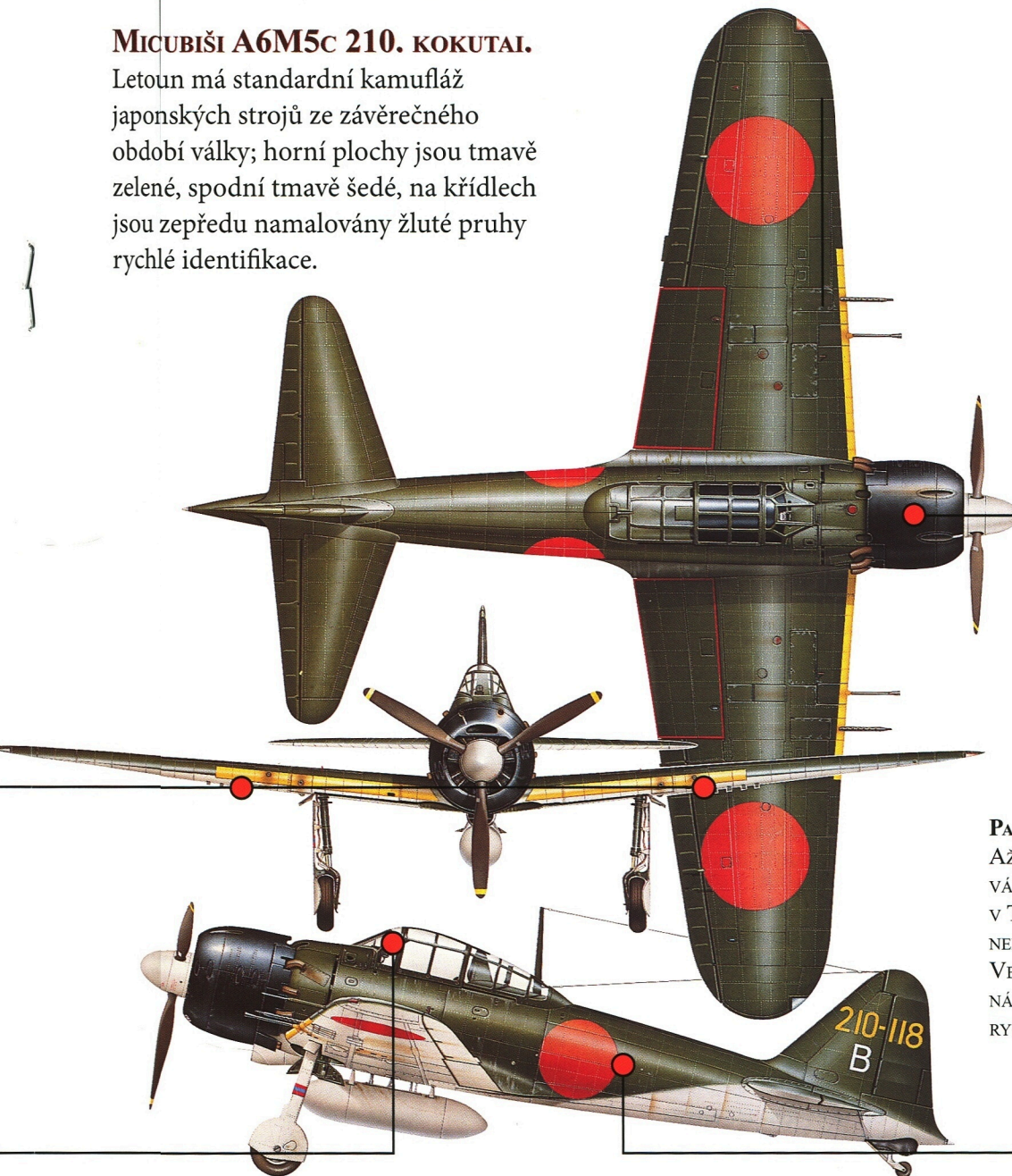
**MICUBIŠI A6M3
MODEL 22
MĚŘITKO 1:72**

Náš model představuje stroj létající v roce 1942 u Cukuba kokutai, vycvikové jednotky patřící k protivzdušné obraně hlavního města Japonska.

VOJENSKÁ LETADLA

MICUBIŠI A6M5C 210. KOKUTAI.

Letoun má standardní kamufláž japonských strojů ze závěrečného období války; horní plochy jsou tmavě zelené, spodní tmavě šedé, na křídlech jsou zepředu namalovány žluté pruhy rychlé identifikace.



MOTOR:
VERZE A6M5C BYLY POHÁNĚNY MOTOREM NAKADŽIMA NK1F SAKAE 31 O STARTOVNÍM VÝKONU 842,6 kW (1 130 HP).



PANCĚROVÁNÍ:

AŽ DO KONCE VÁLKY V TICHOMOŘÍ NEBYLY LETOUNY ZERO DOSTATEČNĚ PANCĚROVÁNY. VERZE MODEL 52C VŠAK MĚLA SAMOSVORNÉ PALIVOVÉ NÁDRŽE A ZESÍLENÝ POTAH KŘÍDEL UMOŽŇUJÍCÍ VYŠŠÍ RYCHLOST STŘEMHLAVÉHO LETU.

TECHNICKÉ ÚDAJE MICUBIŠI A6M3 MODEL 22

Typ: jednomístní palubní stíhací letoun celokovové konstrukce se zatahovacím podvozkem.

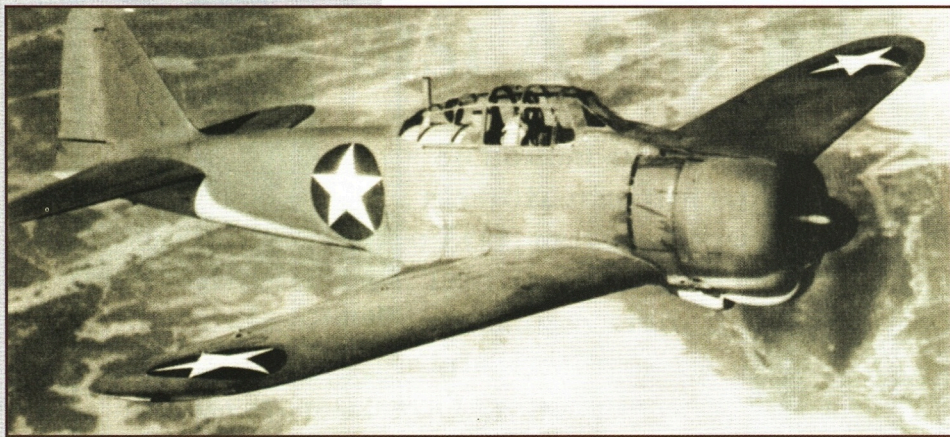
Motor: 14válcový hvězdicový vzduchem chlazený Nakadzima Sakae 21 o startovacím výkonu 842,6 kW (1 130 HP) a výkonu 820 kW (1 100 HP) ve výšce 2 850 m.

Výkony: maximální rychlost 541 km/h ve výšce 6 000 m; cestovní rychlost 370 km/h; doba stoupaní na 6 000 m – 7 min 19 s; praktický dostup 11 740 m; maximální dolet 3 060 km.

Hmotnost: prázdného stroje 1 863 kg; vzletová 2 679 kg; maximální vzletová 2 985 kg.

Rozměry: rozpětí 12 000 mm; délka 9 060 mm; výška 3 570 mm; nosná plocha 22,438 m².

Výzbroj: 2 kulomety Typ 97 ráže 7,7 mm (2 x 500 nábojů) nad motorem, 2 kanony Typ 99 ráže 20 mm (2 x 100 nábojů v bubnu), 2 bomby 60 kg.



A6M2 MODEL 21 ZÍSKANÝ AMERIČANY PO JAPONSKÉM NÁLETU NA DUTCH HARBOR NA ALEUTSKÝCH OSTROVECH 3. ČERVNA 1941 BYL PO OPRAVĚ PODROBEN INTENZIVNÍM ZKOUŠKÁM.

nu. V okamžiku přijetí nového úkolu musela firma rezignovat na pokročilý projekt bombardéru 11-Ši.

Vedoucím týmu pracujícím na novém letounu byl Džiró Horikoši. Ze tří motorů – Micubiši Zuisei o výkonu 652 kW (875 HP), Nakadžima Sakae 12 o výkonu 708,4 kW (950 HP) a Micubiši Kinsei 42 o výkonu 756 kW (1014 HP) – měl Horikoši v úmyslu vybrat posledně jmenovaný, a to kvůli jeho výkonu a vývojovým možnostem. Velení však rozhodlo jinak a konstruktér musel zvolit motor Zuisei 13. Kvůli snížení hmotnosti draku letounu bylo zavedeno nedělené křídlo. Pro získání předpokládané obratnosti, rychlosti stoupání a snadného startu měla nosná plocha činit 22,438 m². Pro stavbu letadla se předpokládalo použití lehkých a odolných hliníkových slitin. Do křídla měly být namontovány dva kanony Typ 99 ráže 20 mm vyráběné v licenci švýcarské firmy Oerlikon.

Celkový návrh letounu byl objednavateli předán 10. dubna 1938. Zanedlouho byla předvedena i jeho maketa. Po bouřlivých diskuzích, jež málem vedly ke konci celého projektu, byl návrh pod vlivem zkušeností z bitev v Číně přijat.

PROTOTYPY

První prototyp A6M1 12-Ši byl dokončen 16. března 1939. Z výrobní továrny byl převezen na letiště Kagamigahara, kde byly 1. dubna započaty pozemní zkoušky a provedeny první startovací pokusy. Třináctý let byl proveden se zataženým podvozkem. Kvůli vibracím byla 17. dubna dvoulistá vrtule nahrazena trojlistou a pod rám motoru byly umístěny gumové podložky. První prototyp, jenž byl zároveň prvním japonským letounem s trojlistou vrtulí, však nedosáhl předpokládané rychlosti a letěl pouze 491 km/h.

Druhý prototyp určený ke zkouškám výzbroje byl také poháněn motorem Zuisei 13, od začátku však již měl trojlistou vrtuli Hamilton-Sumimoto s konstantní rychlostí otáček, jejíž průměr činil 2900 mm.

A6M2 MODEL 11; PODLE UMÍSTĚNÍ VÝFUKOVÉHO POTRUBÍ LZE USODUIT, ŽE LETOUN NA SNÍMKU POCHÁZÍ Z RANÉ VÝROBNÍ SÉRIE – U POZDĚJŠÍCH STROJŮ SE VÝFUK NACHÁZEL O NĚCO VÝŠE.



První let tohoto exempláře se uskutečnil 18. října 1939. Po odstranění nadměrného pnutí na řídicí páce byl letoun již 25. října převzat Císařským námořnictvem a předán ke zkouškám výzbroje. Zpočátku se zdálo, že je tento stroj velmi povedený, avšak během zkoušek přetížení motoru 11. března 1940 došlo k výbuchu. Letoun se rozpadl na kusy a zkušební pilot zahynul. Uvedení do služby bylo odsunuto o měsíc.

Třetí prototyp, který byl zároveň prvním předvýrobním exemplářem, dostal motor Sakae 12 s novým krytem. Změna krytu při současném zvětšení průměru motoru způsobila problémy z chlazením. Svislé ocasní plochy byly posunuty dozadu a vodorovné ocasní plochy nahoru. Délka letadla se zvýšila z 8,575 m na 9,06 m. Během zkoušek bylo provedeno 119 letů a odlétáno 43 hodin 26 minut. Námořnictvo letoun oficiálně přijalo 14. září 1939 a přidělilo mu vojenské označení A6M1 – palubní stíhací letoun typ 0, japonsky *Rei-šiki kandžō sentóki* (nebo zkráceně *Reisen*). Právě z plného vojenského názvu v angličtině pochází jeho nejznámější, i když neoficiální jméno Zero (nula).

SÉRIOVÁ VÝROBA

Výrobce letounu se stala továrna na draky letounů č. 3 v Nagoji. První verze byla označena jako palubní stíhací letoun typ 0 model 11 *Reisen*, jinak také A6M2. Protože v námořním letectvu získal tento letoun velmi dobrou pověst, padlo rozhodnutí o jeho bojovém odzkoušení v polních podmínkách v Číně. 21. července 1940 bylo šest předvýrobních exemplářů odesláno do Hankou. Deset dnů na to bylo devět letounů naloženo na palubu letadlové lodě *Kaga*. Výsledek použití těchto letounů předčil veškerá očekávání – převaha nad čínskými stíhačkami byla totiž tak obrovská, že v prvních leteckých bitvách nedošlo k žádným ztrátám. Úspěch však měl negativní dopad na myšlení japonských konstruktérů a přesvědčení o naprosté převaze A6M2 nad letadly protivníka výrazně opoždilo práci na jeho nástupci.

Celkem bylo postaveno 64 letounů A6M2 model 11. Od 22. sériového exempláře byl zesílen zadní nosník křídla. Změnilo se rozložení motorových výfuků, které byly osazeny níže. Od 47. exempláře bylo částečně změněno zasklení pilotní kabiny.

A6M2 model 21. Vojskové zkoušky na letadlové lodi *Kaga* ukázaly, že se letoun jen stěží vejde na výtah. Od 65. sériového exempláře bylo tedy doporučeno montovat skládací koncové oblouky křidel. Změn doznaly i větrací otvory u pilotní kabiny a kanonů. Takto vzniklá verze byla označena A6M2 model 21. Od 127. sériového exempláře byla ke křídélkům přidávána vyvažovací ploška. Současně byla zahájena výroba v továrně Nakadžima v Okawě. První letoun byl u nového výrobce postaven v listopadu 1940. Do okamžiku ukončení výroby bylo postaveno celkem 740 letounů A6M2 model 21.

Před vstupem do války obdrželo Císařské námořnictvo asi 400 strojů A6M2, z nichž 126 měly jednotky na letadlových lodích a 213 jich bylo na pozemních základnách. V prvních měsících války měly tyto letouny výraznou převahu nad stíhačkami Spojenců. Tento náskok, který trval až do okamžiku, kdy byl do služby zaveden letoun F6F Hellcat, vyvolal u Japonců nepocho-

VOJENSKÁ LETADLA

pitelné sebeuspokojení a pocit, že není třeba připravovat nástupce A6M2. Situace japonského palubního letectva se však náhle zhoršila po prohrané bitvě u Midway, kde na potopených letadlových lodích zahynula elita japonských pilotů. Japonské palubní letectvo pak už nikdy nedosáhlo někdejší úrovně vycvičenosti. Navíc se 3. června 1941 během operace na Aleutách dostal Američanům do rukou lehce poškozený A6M2 model 21. Jeho pilot Tadajoši Koga nouzově přistával v močálech na ostrově Akutan, letoun se však převrátil a pilot utonul. Po opravě do letuschopného stavu byl tento stroj podroben sérii testů, které umožnily odhalit jeho slabé stránky a přispěly k vypracování účinné bojové taktiky proti této stíhačce. Kromě normální stíhací verze byly vyráběny ještě dvě varianty A6M2 – plováková stíhací a cvičná.

A6M2-N (Rufe) – jednomístný plovákový stíhací letoun. Přibližně rok před vypuknutím války v Pacifiku se velení námořního letectva Kaigun Kókú Honbu rozhodlo vypsát specifikace 15-Ši na plovákový stíhací letoun, který měl zajistit stíhací ochranu během výsadkových operací na ostrovech v Tichomoří, obzvláště

pak tam, kde nebylo možné postavit

letiště. Na konstrukci pracovala firma Kawaniši, navrhla



však zcela nový letoun N1K1

Kjófú a dalo se předpokládat, že letoun čeká ještě dlouhý vývoj. Kaigun

Kókú Hombu proto specifikacemi 16-Ši vyzvala továrnu Nakadžima Hikoki K. K. v Nauru, aby nouzově upravila palubní stíhačku Reisen do nové podoby. Konstrukteři Niitake a Tadžima začali na novém letounu pracovat v únoru 1941. Mírně pozměnili zadní část trupu, přidali kýl pod trupem a zvětšeno bylo i směrové kormidlo. Na přední nosník křídla navázal šikmý pylon, který nesl centrální plovák. Na koncích křídel byly umístěny dva malé vyrovnávací plováky. V centrálním plováku se ještě nacházela pomocná palivová nádrž. Byly postaveny čtyři prototypy, z nichž první vzlétl 8. prosince 1941. Po zkouškách byly jeho výkony vyhodnoceny jako dostačující a 2. července 1942 byl stroj přijat do výzbroje pod označením A6M2-N model 11 neboli námořní plovákový stíhací letoun typ 2, japonsky *Nišiki suidžó sentóki*. Výrobu zahájila továrna Nakadžima v Koizumi a celkem postavila čtyři prototypy a 327 sériových strojů. I přes poměrně vysokou hmotnost a velký odpor byl tento letoun překvapivě rychlý a obratný. Ve spojeneckém kódu byl nazýván „Rufe“.

A6M2-K – dvoumístná pokračovací cvičná verze. Plán na postavení verze letounu A6M2, jež by umožňovala výcvik pilotů v podmínkách podobných reálným, vznikl v roce 1942. Úkol zpracovat tuto adaptaci podle specifikace 17-Ši obdržel Dai-

-Nidžuiči Kaigun Kokušo (21. námořní letecký arzenál) v Omuře u Saseba, který měl zkušenosti s podobnou adaptací letounu A5M4-K (Claude). První prototyp byl smontován v listopadu 1943. Letoun byl označen jako A6M2-K, námořní cvičný stíhací letoun typ 0, japonsky *Rei-šiki-rensen*. Za pilotní kabinou byla pod společným aerodynamickým krytem umístěna druhá kabina pro instruktora, kvůli vyšší stabilitě byly přidány „protivývrtkové“ plošky a z křídel byly odstraněny kanony. Palubní přístroje byly ve dvojím provedení. Výroba byla spuštěna v listopadu 1943 a celkem bylo postaveno 236 exemplářů. V květnu 1944 obnovila výrobu továrna Hitači Kokuki K. K. a postavila ještě 273 letounů. Část těchto strojů byla přestavěna na vlečné letouny vzdušných cílů. Operátor navigáku seděl v kabině instruktora. Mnohé A6M2-K byly použity i k sebevražedným útokům.

A6M3

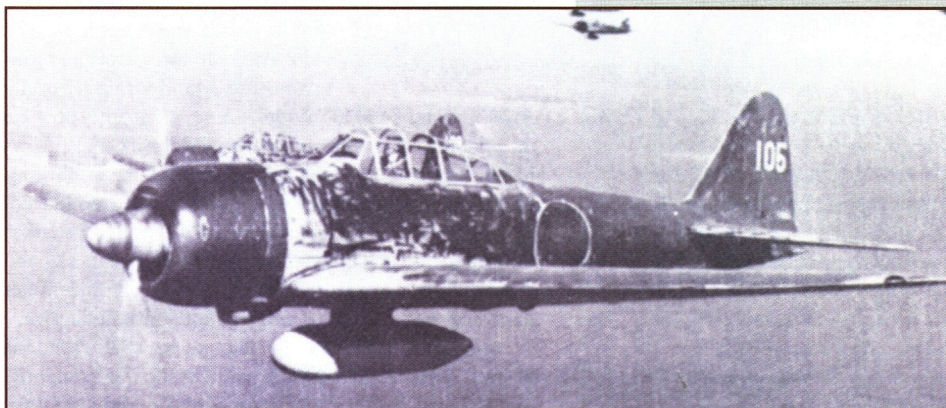
A6M3 model 32. Práce na modernizaci A6M2 začaly již několik měsíců před rozpoutáním války v Tichomoří. Letoun vznikl na základě specifikace námořního letectva, které požadovalo zjednodušení manipulace na palubách letadlových lodí; dalším cílem bylo zvýšení výkonů. V červnu 1941 poprvé vzlétl prototyp verze A6M3 model 32. Z křídel byly odstraněny koncové sklápěcí oblouky, tím však zároveň došlo ke snížení zásoby paliva, jež byla v křídlech nesena. Letoun dostal silnější motor Sakae model 21 s dvoustupňovým mechanickým kompresorem, což zvyšovalo výkony ve větších výškách. Jeho výkon stoupl na 843 kW (1 130 HP). Změn doznal i kryt motoru, jehož nová podoba se vyznačovala vpustí v horní části a výstupními kanály pro náboje. Montáž nového motoru si však vynutila posunutí protipožární přepážky směrem dozadu. Tím se zmenšil prostor pro trupovou palivovou nádrž, jejíž objem se snížil z 38 na 60 l. Snížení kapacity palivových nádrží a zároveň vyšší spotřeba motoru Sakae 21 však způsobily, že Zero přišlo o jednu ze svých předností – velmi dlouhý dolet; výkony se ale příliš nezlepšily. Problémy s motory navíc zapříčinily, že tato verze byla poprvé bojově nasazena až v říjnu 1942. Američané usoudili, že se jedná o nový typ letadla, a po-



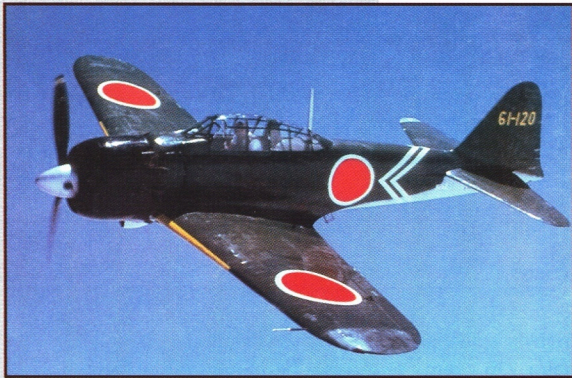
DALŠÍM ZEREM, JEŽ AMERIČANÉ ZÍSKALI, BYL TENTO EXEMPLÁŘ A6M3 MODEL 32 (VE SPOJENECKÉM KÓDU NEJPRVE HAMP, POZDĚJI ZERO 32). LETOUN BYL TESTOVÁN V TECHNICAL AIR INTELLIGENCE CENTER NA LETECKÉ ZÁKLADNĚ WRIGHT FIELD VE STÁTĚ OHIO.

◀ MICUBIŠI A6M2 MODEL 21, 2. KOKU SENTAI 1. KOKU KENTAI, Z LETADLOVÉ LODĚ HIRJÚ. LETOUNY TĚTO JEDNOTKY, ÚČASTNÍCI SE 7. PROSINCE 1941 NÁLETU NA PEARL HARBOR, MĚLY NAMALOVÁNY ŠIROKÉ MODRÉ IDENTIFIKAČNÍ PRUHY.

A6M3 MODEL 22 NEJVĚTŠÍHO JAPONSKÉHO LETECKÉHO ESA PRAPORČÍKA HIROJOŠIHO NIŠIZAWY (87 VÍTĚZSTVÍ) Z 251. KOKUTAI OPERUJÍCÍHO V KVĚTNU 1943 V OBLASTI ŠALAMOUNOVÝCH OSTROVŮ.



jmenovali jej „Hap“. Proti tomu se však ohradil tehdejší generálporučík Arnold, neboť to byla jeho přezdívka, a jméno nového letounu bylo změněno na „Hamp“. Zmenšení rozpětí stroje zhoršilo jeho obratnost, zvýšilo však rychlost a redukovalo dobu stoupání na 6000 metrů ze 7 min 27 s na 7 min 19 s. Od čtvrtého letounu byla zavedena nová verze kanonů ráže 20 mm typ 99 se zásobou munice zvýšenou ze 60 na 100 nábojů. Od července 1942 do ukončení výroby bylo postaveno 343 letounů této verze.



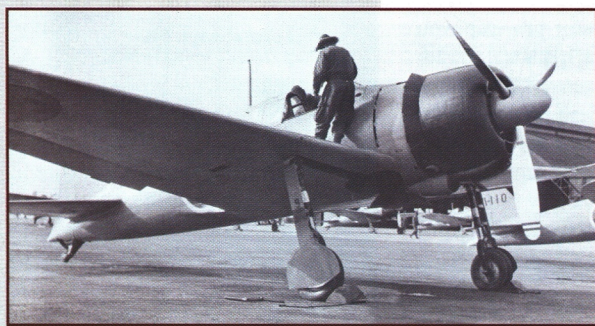
LETOVÝ SNÍMEK A6M5. STROJ BYL ZREKONSTRUOVÁN KONCEM 70. LET MINULÉHO STOLETÍ.

A6M3 model 22. Kratší dolet letounu se zkrácenými křídly byl důvodem pro návrat ke křídům z modelu 21 se skládacími koncovkami. Vzniklo 560 exemplářů této verze, jež se v první linii objevila ke konci roku 1942. Dolet stíhačky se sice prodloužil, ale snížila se její maximální rychlost. U části strojů byly montovány kanony Typ 99 model 2 Mk 3 s dlouhou hlavní. Toto řešení bylo označeno jako model 22a (model 22ko). U této verze se začalo s instalací vyvažovače směrového kormidla. Byly provedeny i testy s kanony ráže 30 mm.

A6M4. Toto označení bylo použito jen u dvou pokusných letounů typu A6M2, jejichž motor Sakae 21 byl vybaven turbokompresorem. Vývoj realizoval arsenál v Jokosuce. Kvůli nedostatku speciálních slitin, nutných k provozu turbokompresoru, a pro nedořešenost vznikajících problémů byl celý projekt zrušen.

DALŠÍ VERZE

A6M5 model 52. Prototypem této verze byl 904. sériový A6M3 s úplně novými křídly o rozpětí 11 m, jejichž zaoblené koncovky spolu s pevnějším potahem umožňovaly zrychlení u střemhlavého letu. Kromě toho byly zavedeny jednotlivé výfukové trubice. Potah trupu pod výfuky musel být vybaven ocelovými podložkami zabezpečujícími hliníkovou slitinu před propálením. Drak letounu byl lehčí, což umožnilo zvýšit maximální rychlost na 565 km/h ve výšce 6 tisíc metrů. Zvýšila se i rychlost stoupání. Celkem bylo postaveno 1701 draků model 52. Než se začala stavět verze A6M5, bylo křídlo tohoto letounu montováno ke standardnímu draku



A6M2 MODEL 21 OPERAČNĚ VÝCVIKOVÉ JEDNOTKY IWAKUNI KOKUTAI. NA SVISLÉ OCASNÍ PLOŠE NESE LETOUN OZNAČENÍ I-HA-109, ČÍSLO STROJE (9) SE OPAKUJE I NA KRYTU PODVOZKU. STROJ NA SNÍMKU MÁ VRTULI O VĚTŠÍM PRŮMĚRU, JEŽ BYLA MONTOVÁNA AŽ OD VERZE A6M3A VÝŠE. TENTO LETOUN JI PRAVDĚPODOBNĚ DOSTAL PŘI OPRAVĚ.

A6M3. Verze A6M5 model 52 se na frontě objevila na podzim roku 1943. V tomto období již měl protivník k dispozici F6F Hellcat, jenž byl sice méně obratný, zato mnohem výkonnější ve vodorovném i střemhlavém letu. Americká stíhačka měla velmi pevnou konstrukci, díky pancéřování silně odolnou vůči poškození, a její výzbroj 6 kulometů ráže 12,7 mm postačila ke zničení n pancéřovaného letounu Zero pouhou krátkou dávkou.

A6M5a model 52a. U této verze byla zavedena pásová munice do kanonů, což zvýšilo počet nábojů na 125 kusů. Zesílení potahu umožnilo zvýšení rychlosti

střemhlavého letu z 657 na 741 km/h. Stále však chybělo pancéřování. Bylo postaveno 391 letounů této verze; jejich dodávka začala v březnu 1944.

A6M5b model 52b byla první varianta, u níž se objevila ochrana pilota 50mm tlustým čelním sklem a ochrana palivových nádrží automatickým hasicím zařízením s CO₂. Výzbroj byla zesílena výměnou jednoho kulometu ráže 7,7 mm nad motorem za kulomet Typ 3 ráže 13,2 mm, na hlavně kanonů byly připevněny kuželovité aerodynamické kryty. Byla zavedena i nová dřevěná palivová nádrž pod trupem. Pod křídlo bylo možné zavést po dvou přídatných nádržích o objemu 150 l. Továrna Micubiši postavila 470 kusů této verze. Přesný počet letounů postavených v továrně Nakadžima není znám.

A6M5c model 52c. Protože vývoj nástupců stagnoval, vyžádalo si námořnictvo další modernizaci letounů Zero. Podle požadavků z 23. července 1944 byl stroj navíc vybaven dvěma kulometry Typ 3 ráže 13,2 mm, které byly umístěny v křídle vně kanonů. Kvůli snížení hmotnosti byl z trupu odstraněn kulomet ráže 7,7 mm. Pod křídlo přibýly závěsníky pro 8 neřízených střel. Letoun byl vybaven 8mm pancéřovou deskou za pilotním křeslem a pancéřovým sklem tlustým 55 mm za pilotovou hlavou. Za pilotní kabinou byla instalována 140l samosvorná palivová nádrž. Hmotnost stroje se zvýšila o 300 kg. V listopadu 1944 byl již k dispozici motor Sakae Model 31a – šlo v podstatě o původní typ 21 opatřený zařízením pro vstříkávání vody s metanolem pro krátkodobé zvýšení výkonu. V 93 prvních sériových kusech však byly použity běžné motory Sakae 21. Nástupcem této verze měl být A6M6c s motorem Sakae 31a, stroj se však příliš nepovedl a proběhly pouze zkoušky prototypů. V této situaci byla obnovena výroba modelu A6M5c. Přestavbou několika kusů A6M5 na noční stíhací letouny vznikla verze A6M5d-S s kanonem Typ 99 model 2 Mk 4 umístěným šikmo za pilotní kabinou.

A6M7 model 63 byla varianta určená pro nasazení z malých letadlových lodí a střemhlavé bombardování. Letoun měl zesílené vodorovné ocasní plochy, pod křídly se nacházely závěsníky pro dvě 350l přídatné nádrže. Pod trupem byla namontována výklopná vidlice, která při střemhlavém letu vysunula bombu o váze 250 nebo 500 kg mimo okruh vrtule. Dodávky A6M7 byly zahájeny v květnu 1945 a tyto stroje byly používány při akcích kamikadze. Přesný počet vyrobených kusů není znám.

A6M8 model 64. Až u této verze byl povolen motor Kinsei 62 o výkonu 1 163 kW (1 560 HP). K jeho instalaci byl použit drak A6M7, u něhož byly odstraněny trupové kulometry. Pro umístění většího motoru bylo nutno překonstruovat přední část letadla. První prototyp byl hotov v dubnu 1945. Byl postaven i druhý prototyp, který si námořnictvo převzalo v červnu. Následné zkoušky ukázaly, že s novým motorem se zrodilo letadlo schopné v některých parametrech překonat americké hellcaty, bombardováním zničených leteckých průmyslů však již nebyl schopen zahájit jeho sériovou výrobu.

A6M5-K – dvoumístná pokračovací cvičná verze. Vývoj na základě verze A6M5 byl zadán v roce 1944 a zkoušky prototypu byly zahájeny v březnu 1945. Vyrobeno bylo asi 7 letadel. Většina byla používána jako rychlý dvoumístný kurýrní letoun.

Celkem vzniklo 11 283 letounů Zero všech verzí.