

A6M5 Zero Type 52a

eduard

1/48 Scale Plastic Model Kit

ProfiPACK
edition



item No. 82216

Mitsubishi Zero se stalo během 2. světové války symbolem japonských vzdušných sil. A6M5 Model 52, je považován za nejefektivnější ze všech vyráběných verzí.

Japonský letecký průmysl byl ve 20. letech a počátkem 30. let 20. století orientován na výrobu letounů stavěných podle zahraničních licencí. Ozbrojené složky, především námořnictvo, však s ohledem na specifika čínského a pacifického bojiště přicházely s požadavky, které zahraniční letecké konstrukce nenabízely. Díky tomu vznikl u firmy Mitsubishi Heavy Industries námořní stíhací letoun Typ 96, známější jako A5M Claude. Jednalo se o stroj, který navrhl tým pod vedením mladého japonského konstruktéra Jirō Horikoshiho. Navzdory poměrně slabému motoru se podařilo vytvořit lehkou a obratnou stíhačku s pevným podvozkem, která v době svého vzniku neměla co do rychlosti konkurenci. Následně byly v říjnu 1937 osloveny firmy Mitsubishi a Nakajima, aby zahájily vývoj prototypu palubní stíhačky 12-shi. Požadované parametry byly natolik extrémní, a někdy i vzájemně protichůdné, že oba konstruktérské týmy zjišťovaly, zda by bylo možné je změkčit. Nakajima nakonec od projektu odstoupila, ale parametry prototypu se na základě zkušeností z čínského bojiště dokonce ještě zpřísnilo. Horikoshiho týmu se posléze podařilo požadavky technických specifikací splnit, a to nejen díky aerodynamickému designu a novému druhu lehké slitiny pro potah letounu, ale i díky motoru Sakae 11 firmy Nakajima. Během letových testů bylo nutno řešit praskání potahu křídla při přetížení i ovládání křidélek při manévrech ve vysokých rychlostech. Nová stíhačka měla silnou výzbroj dvou kanónů a dvou kulometů, extrémně dlouhý dolet (přes 1800 km) a výbornou manévrovatelnost. Její maximální rychlost byla 533 km/h ve výšce 4550 m. Postrádala však pancéřování a další ochranné prvky a nepřekročitelná rychlost činila pouze 600 km/h.

Stroj byl do výzbroje zařazen v roce 1940 s motorem Sakae 12 o výkonu 691 kW (940 k) a dostal oficiální označení Rei shiki Kanjō sentōki (palubní stíhačka typ nula), přičemž „nula“ byla odvozena od roku 2600 (1940) japonského kalendáře. Japonští piloti jí obvykle zkráceně nazývali „Rei-Sen“. Odtud je také odvozen název Zero, často používaný spojeneckými letci namísto oficiálního kódového označení, kterým bylo z hebrejštiny pocházející mužské jméno Zeke. V rámci systému označování letounů japonského námořnictva dostal nový stroj typové označení A6M, přičemž A6 znamenalo, že se jedná o šestý typ palubní stíhačky zařazený do služby a M bylo zkratkou pro název firmy Mitsubishi.

Zera, konkrétně A6M2 Model 11, byla úspěšně nasazena na čínském bojišti od léta 1940, ale jejich existence západním rozvědkám unikala, protože nikdo nechtěl věřit hlášením z Číny, která naznačovala, že Japonci mají stíhačku špičkových parametrů. Během roku 1941 došlo k modifikacím, ze kterých vzešel Model 21. V průběhu výroby se zlepšovala kanónová výzbroj a u Modelu 21 mohly být použity varianty se zásobníkem až na 150 nábojů. Je doložen i jeden exemplář s prodlouženou hlavní kanónu. Takto modifikovaný stroj může být označován jako Model 21a.

U firmy Nakajima bylo od prosince 1941 do července 1943 vyrobeno 254 stíhaček A6M2 v plovákové verzi. Prototyp vzletl 8. prosince 1941 a dostal pylon s jedním centrálním plovákem plus dva pomocné pod křídly. Stíhačky A6M2-N byly používány převážně k obraně námořních základů.

Další vývoj

Po vylodění Spojenců na Guadalcanalu přišly bojové jednotky s požadavkem na Zero s motorem Sakae 21, ale s doletem jako A6M2. Konstrukteři u Mitsubishi proto upravili konstrukci křídla a palivových nádrží. Křídlo sice vypadalo podobně jako u Modelu 21, ale dolet se ještě o 160 km prodloužil. Takto modifikované Zero mělo označení A6M3 Model 22, varianta s prodlouženou hlavní kanónu byla označována jako 22a.

Na začátku roku 1944 byla zahájena výroba Modelu 52 se zkráceným rozpětím. Základní Model 52 byl velmi podobný Modelu 22a. Brzy byl modifikován výfukový systém, který pomáhal zvýšit rychlost letounu. Model 52a byl vybaven kanónu se zásobníkem na 125 nábojů. U Modelu 52b došlo k zástavbě kulometu ráže 13,2 mm na pravé straně trupu, zatímco v případě Modelu 52c k zástavbě dvou kulometů ráže 13,2 mm v křídle, přičemž bylo upuštěno od kulometu ráže 7,7 mm na levé straně trupu.

Zespol křídla přibýlo osm závěsníků pro menší pumy nebo rakety. Pro účely nočního stíhání byl u některých Zer do trupu za kokpitem zabudován kanón střílející šikmo vpřed. Tyto stroje nesly označení A6M-5-S. Celkem vyrobily firmy Mitsubishi a Nakajima přes 5000 stíhaček A6M5.

Poslední bojově nasazenou variantou Zera byl stroj se zesílenou konstrukcí pro střemhlavé bombardování (Model 62). Později byl A6M7 vybaven motorem Sakae 31 o výkonu 831 kW (1130 k) a tento stíhací bombardér nesl označení Model 63.

Z letounů A6M2 Model 21 a A6M5 Model 52 bylo modifikováno několik stovek strojů na dvoumístnou verzi A6M2-K (od ledna 1943) a A6M5-K (od května 1944).

Tato stavebnice: A6M3 Zero Model 32

Model 52 byl vyvinut s cílem zvýšit maximální rychlost, čemuž mělo pomoci zkrácení křidel. Byla také zrušena možnost sklápění konců křídla.

Nový výfukový systém zajistil dodatečný tah od výfuků směřujících přímo vzad. Byly rozmístěny kolem přední části trupu. Až do výrobního čísla 4550 měly nejnižší výfuky přibližně stejnou délku jako ty nad nimi, to však způsobovalo, že horké výfukové plyny neúměrně zahřívaly pneumatiky podvozku. Proto začala firma Mitsubishi počínaje letounem 4551 instalovat kratší spodní výfuky. Prototyp poprvé vzletl v srpnu 1943. Nová verze byla nejprve vyráběna společností Mitsubishi, ale většina byla nakonec vyrobena společností Nakajima v jejím závodě v Koizumi. A6M5 dosahoval maximální rychlosti 565 km/h ve výšce 6000 m (20 000 ft) a této výšce dosáhl za něco málo přes 7 minut. Mitsubishi vyrobilo variantu A6M5a s upravenou výzbrojí v křídle. Kanóny s pásovým podáváním nábojů typu 99-2 Mark 4 se 125 náboji na kanón nahradily původní bubnové kanóny typu 99-2 Mark 3, které nesly 100 nábojů na kanón. Díky tomu mohlo být odstraněno vyboulení na spodní straně křídla pro buben s municí každého kanónu a byly také přesunuty výhozové otvory pro použité nábojnice. Byl také zesílen potah křídla, aby bylo možné dosahovat vyšších rychlostí při střemhlavém letu.



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 započítím stavby si pečlivě prostudujte stavební návod. Při používání barev a lepidel pracujte v dobře 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. SYMBOLS * INSTRUKTION SINNBILDEN * SYMBOLES * 記号の説明

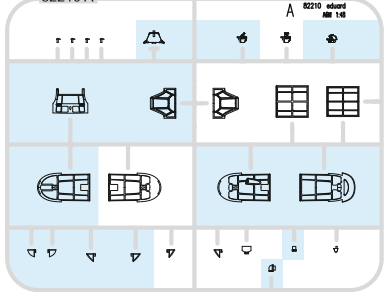
- 
 OPTIONAL
VOLBA
- 
 BEND
OHNOUT
- 
 SAND
BROUSIT
- 
 OPEN HOLE
VYVRTAT OTVOR
- 
 SYMETRICAL ASSEMBLY
SYMETRICKÁ MONTÁŽ
- 
 REMOVE
ODRÍZNOUT
- 
 REVERSE SIDE
OTOČIT
- 
 APPLY EDUARD MASK
AND PAINT
POUŽÍT EDUARD MASK
NABARVIT

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

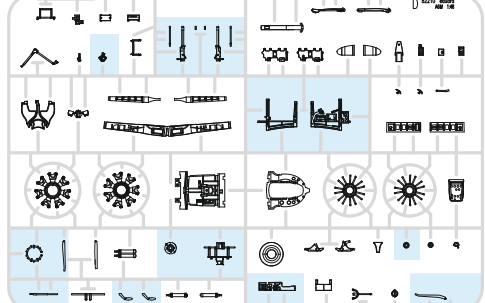
PARTS * DÍLY * TEILE * PIÈCES * 部品

PLASTIC PARTS

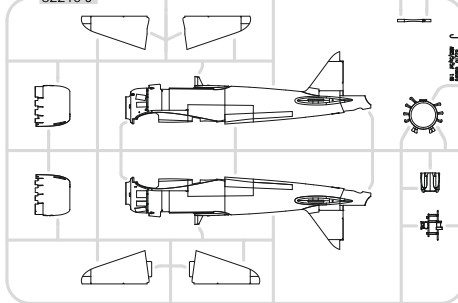
A> 82210 A



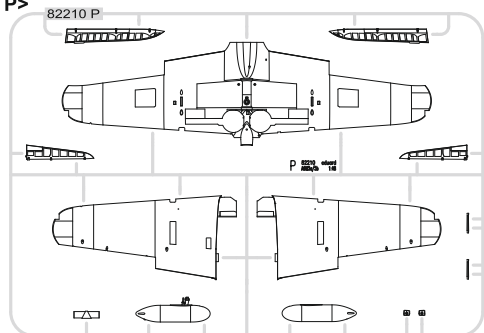
D> 82210 D



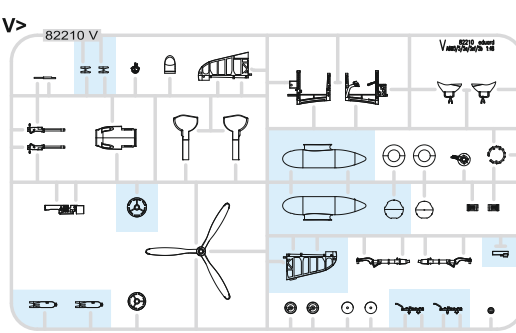
J> 82210 J



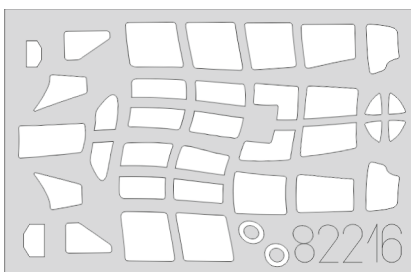
P> 82210 P



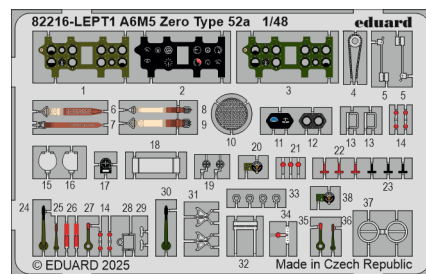
V> 82210 V



PE - PHOTO ETCHED
DETAIL PARTS



eduard
MASK

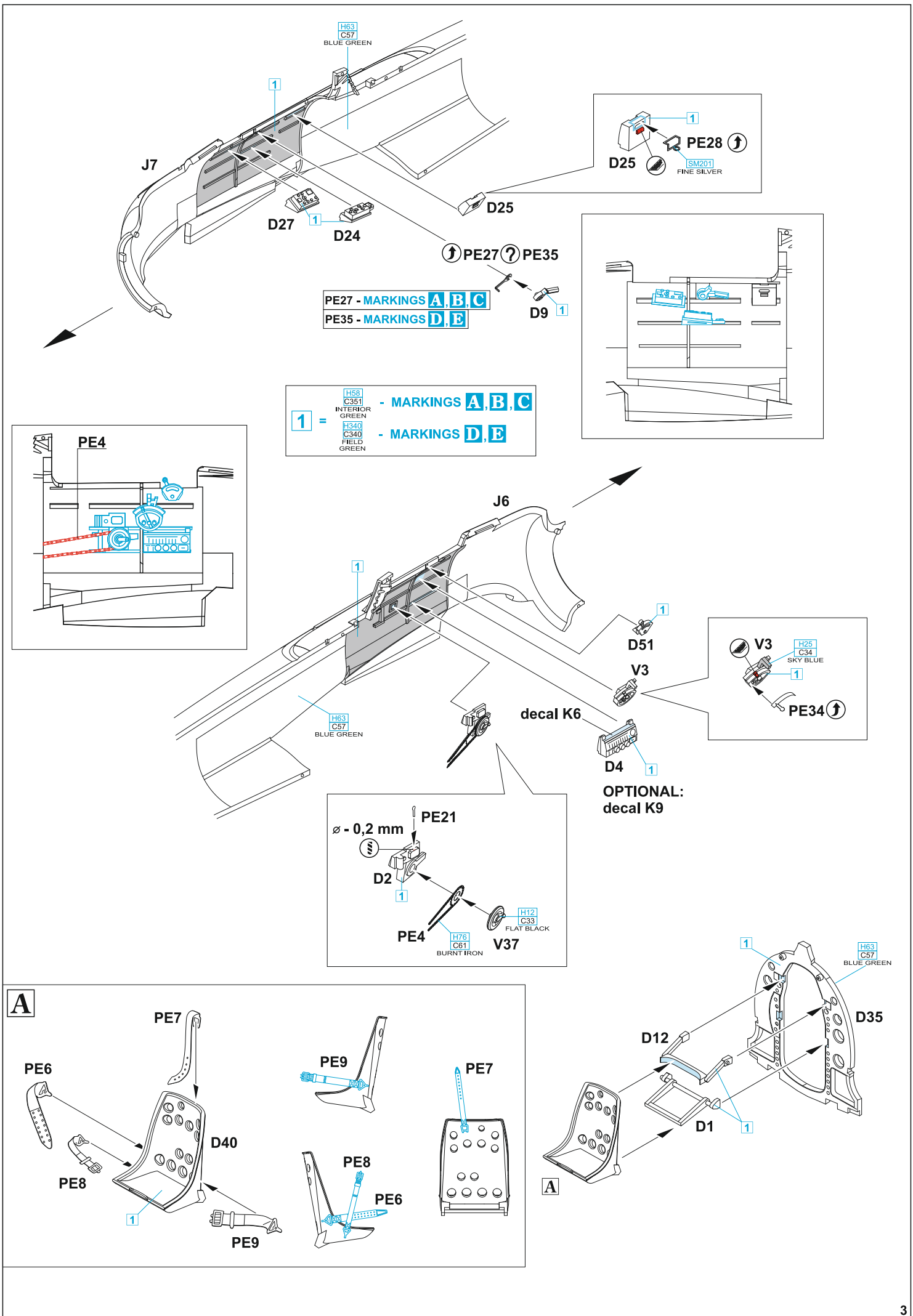


-Parts not for use. -Teile werden nicht verwendet. -Pièces à ne pas utiliser. -Tyto díly nepoužívejte při stavbě. - 使用しない部品

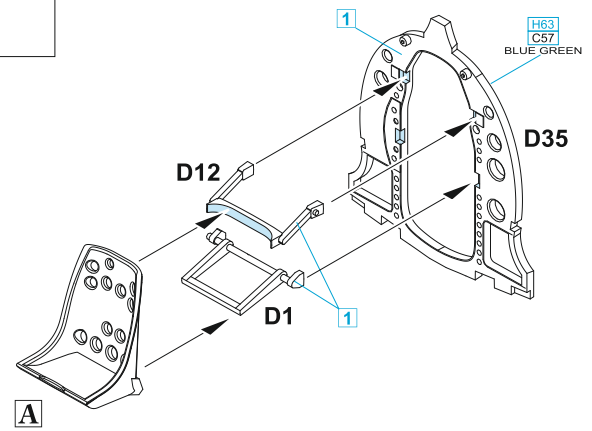
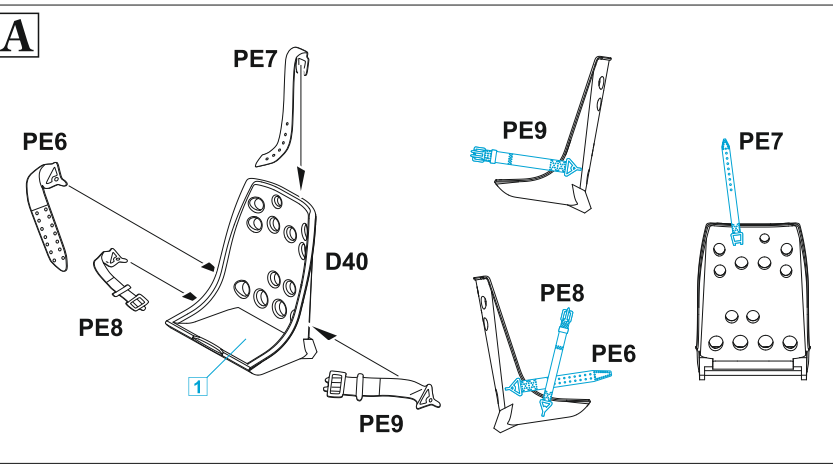
COLOURS * BARVY * FARBEN * PEINTURE * 色

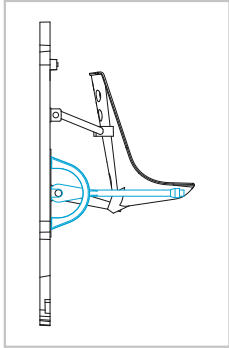
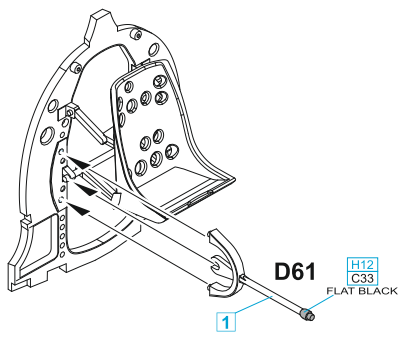
GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H1	C1	WHITE
H2	C2	BLACK
H8	C8	SILVER
H12	C33	FLAT BLACK
H24	C58	ORANGE YELLOW
H25	C34	SKY BLUE
H47	C41	RED BROWN
H58	C351	INTERIOR GREEN
H63	C57	METALLIC BLUE GREEN
H76	C61	BURNT IRON
H77	C137	TIRE BLACK
H90	C47	CLEAR RED
H93	C50	CLEAR BLUE

GSI Creos (GUNZE)		
AQUEOUS	Mr.COLOR	
H340	C340	FIELD GREEN
H417	C117	LIGHT BLUE
	C15	DARK GREEN
	C35	GRAY
	C56	IJN GRAY GREEN
	C124	DARK BROWN
	C125	COWLING COLOR
	C129	LIGHT GREEN
	C131	RED BROWN
Mr.COLOR SUPER METALLIC		
SM201		SUPER FINE SILVER
SM212		ALUMINIUM

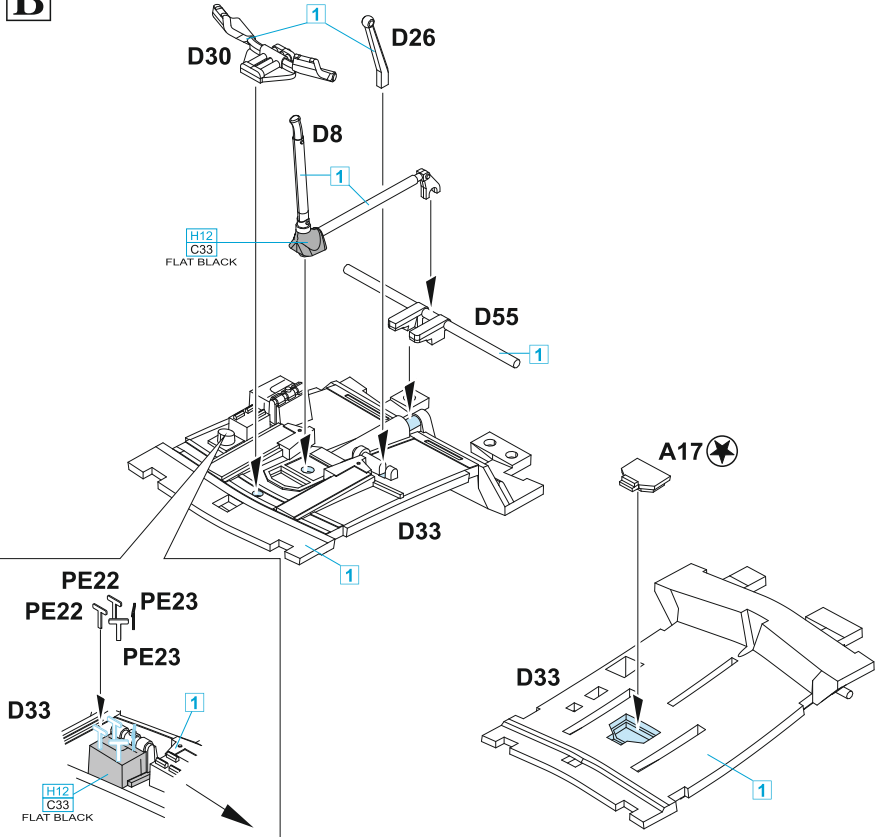


1 = H58 C351 - MARKINGS **A, B, C**
H348 C340 - MARKINGS **D, E**
 INTERIOR GREEN
 FIELD GREEN

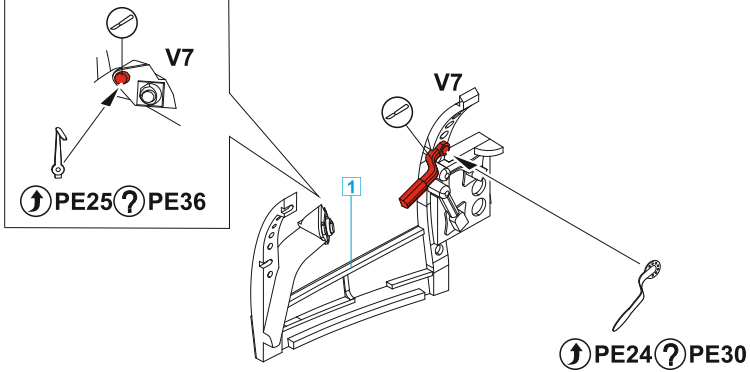




B

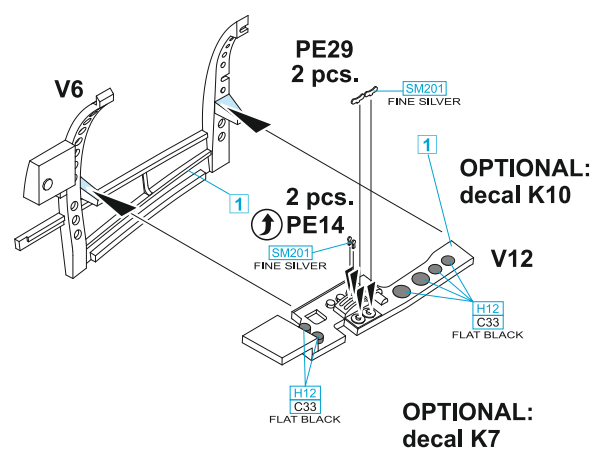


C

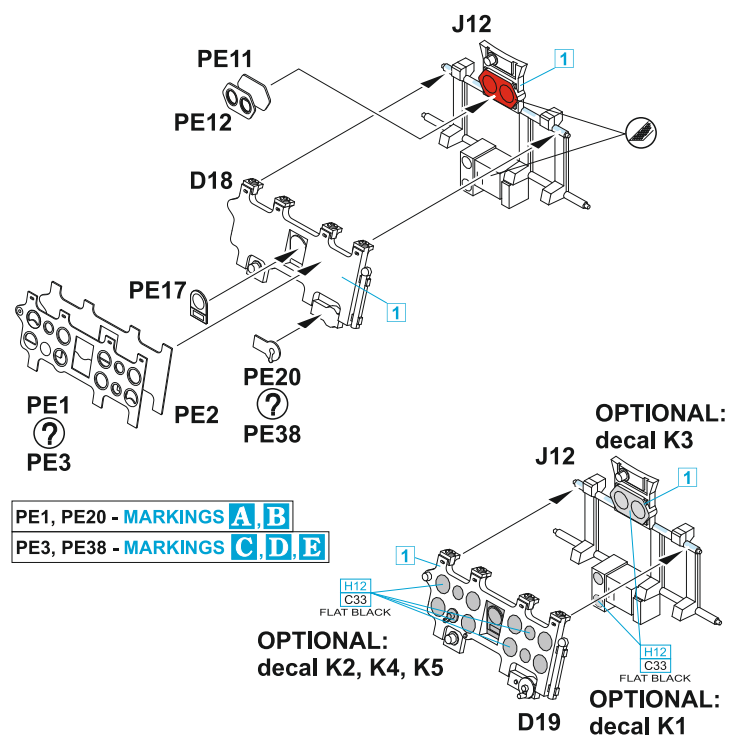


PE24, PE25 - MARKINGS **A, B**
 PE30, PE36 - MARKINGS **C, D, E**

D

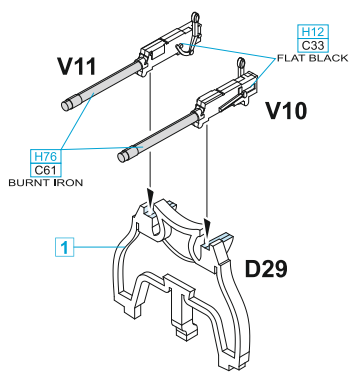


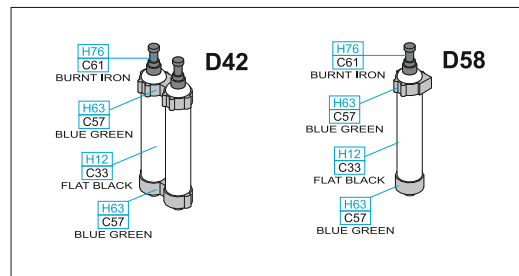
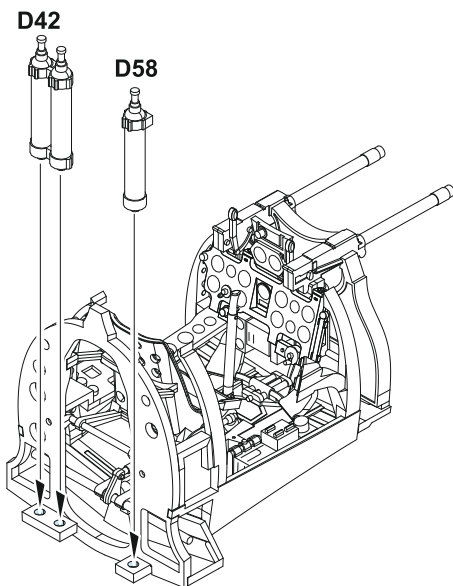
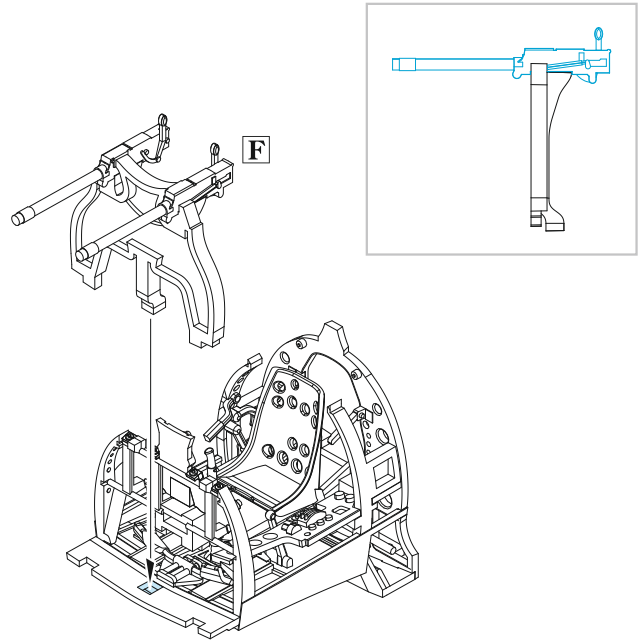
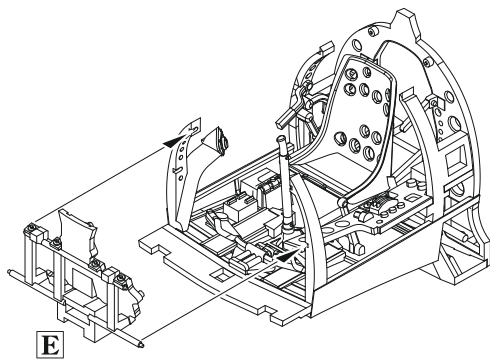
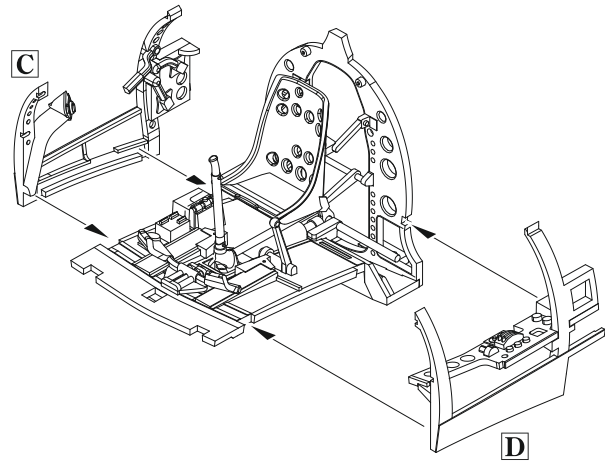
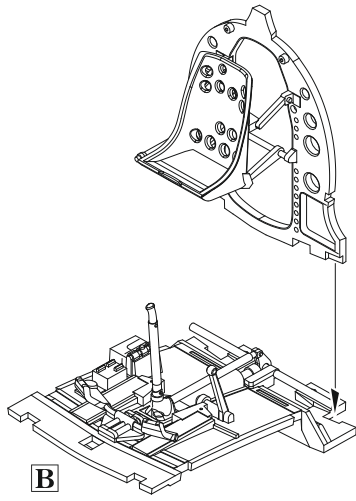
E

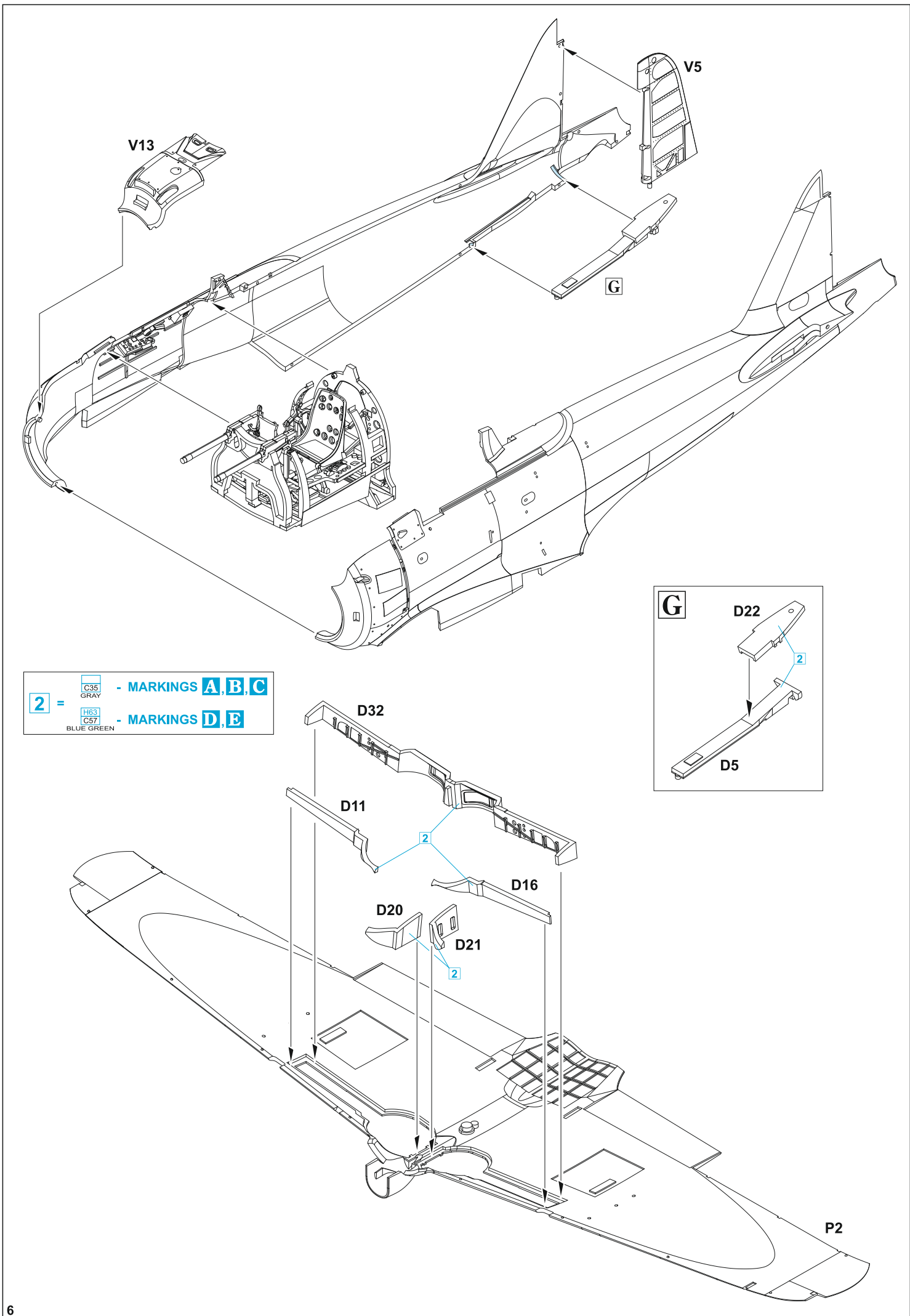


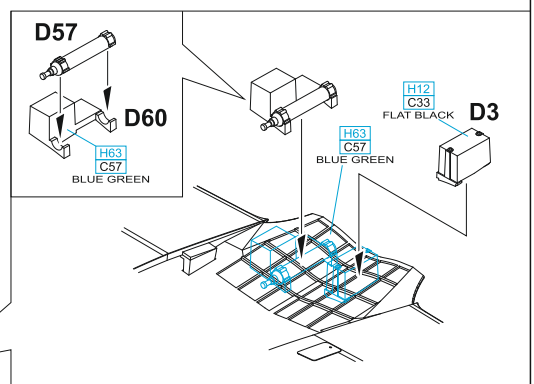
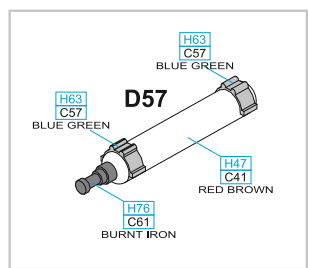
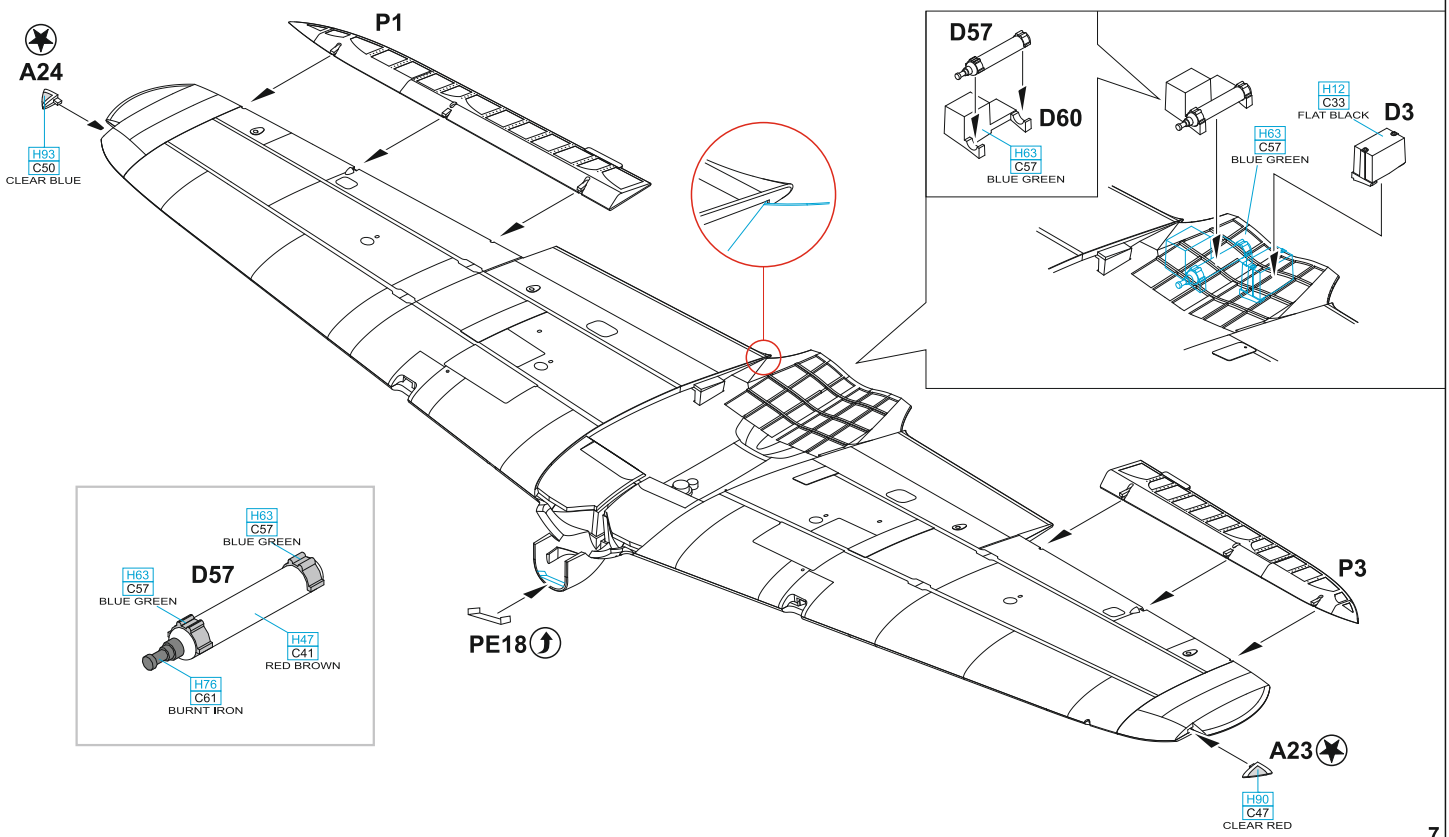
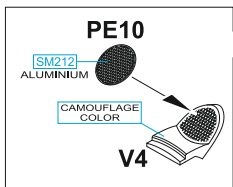
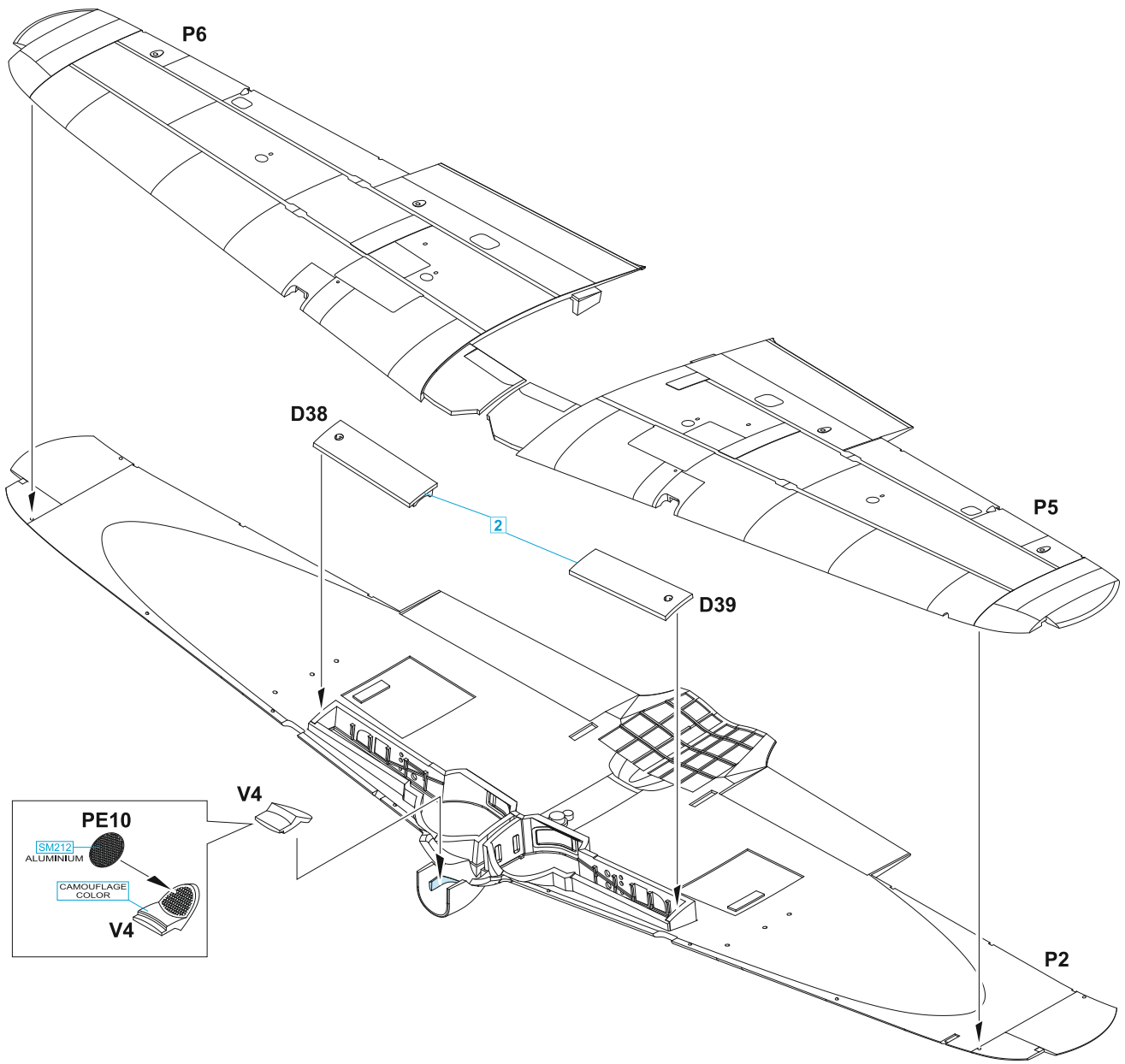
PE1, PE20 - MARKINGS **A, B**
 PE3, PE38 - MARKINGS **C, D, E**

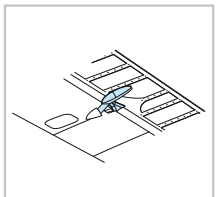
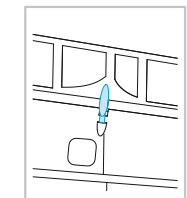
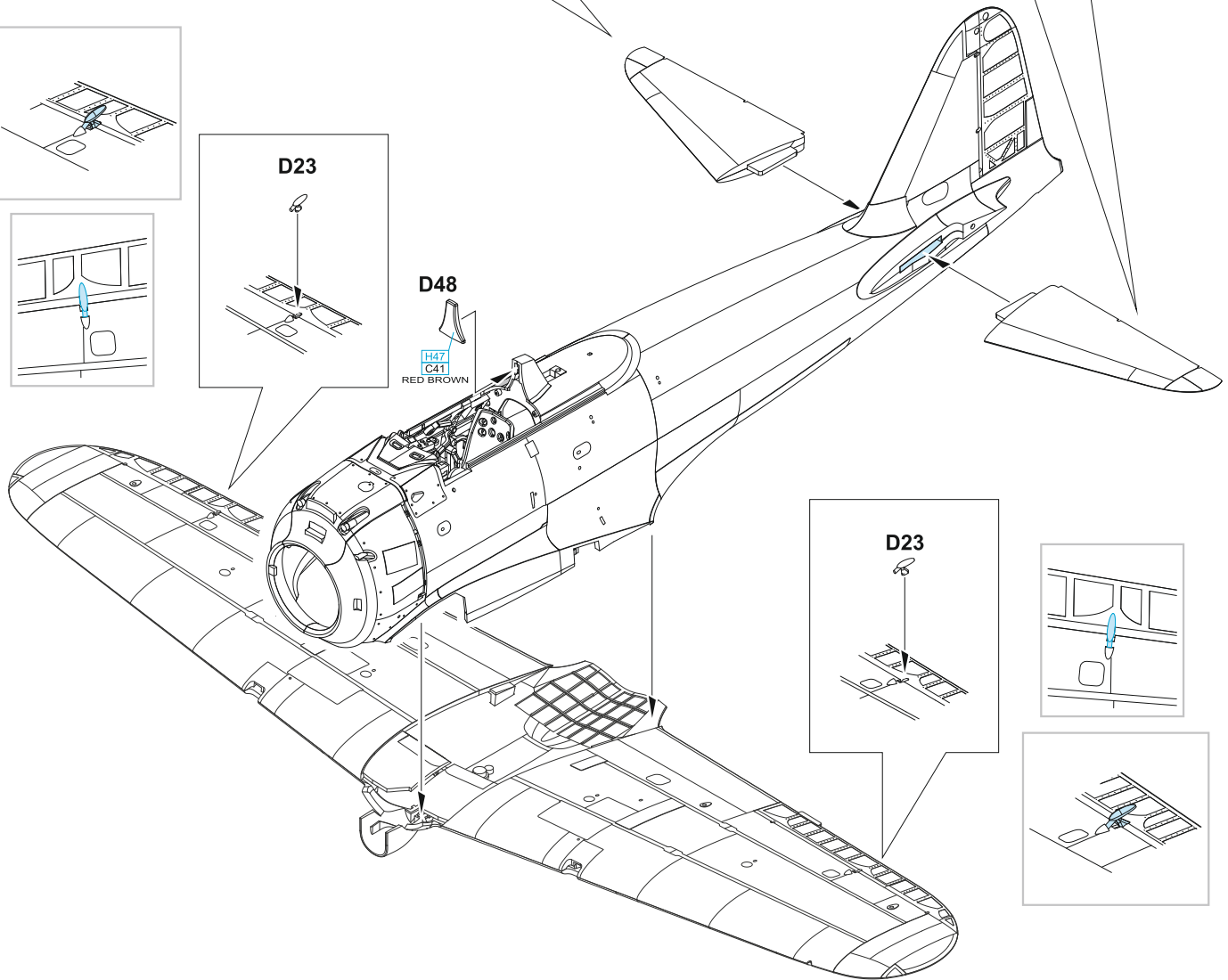
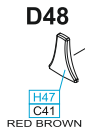
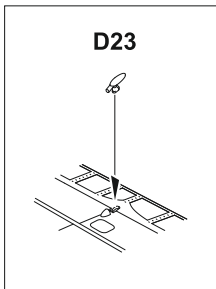
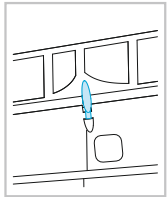
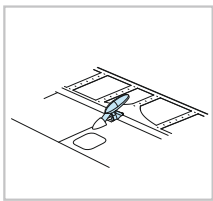
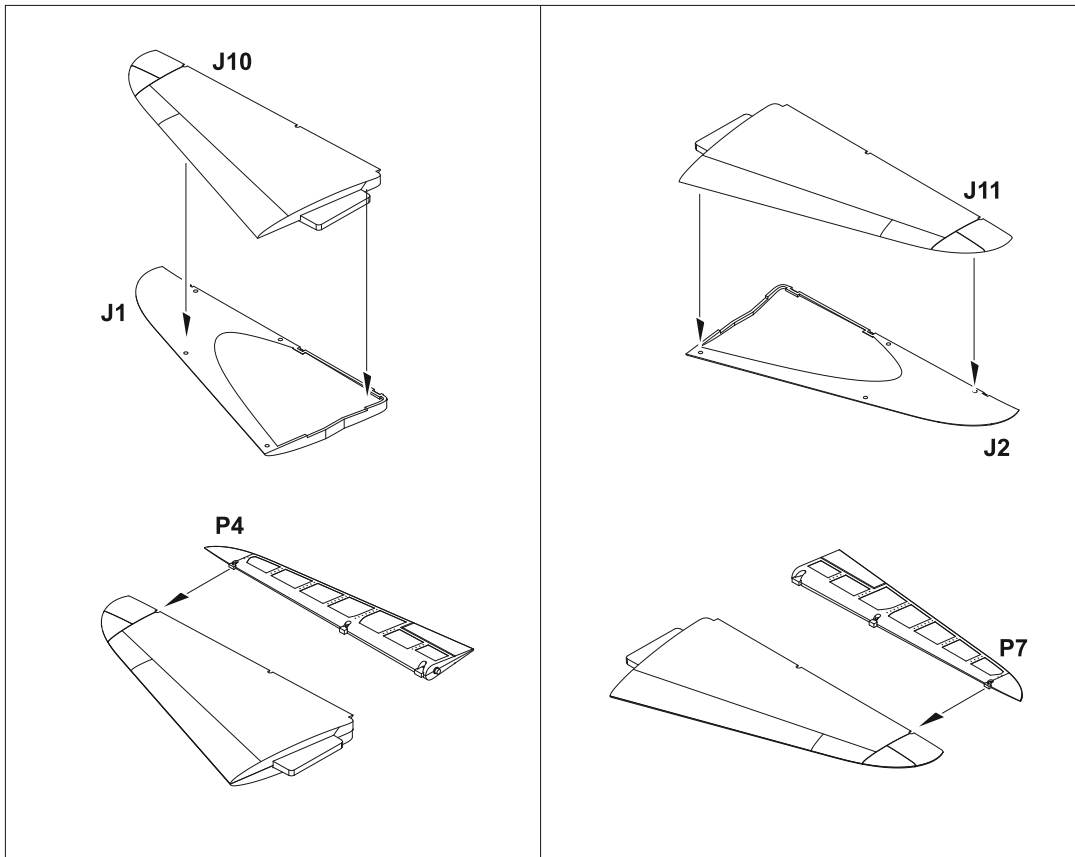
F



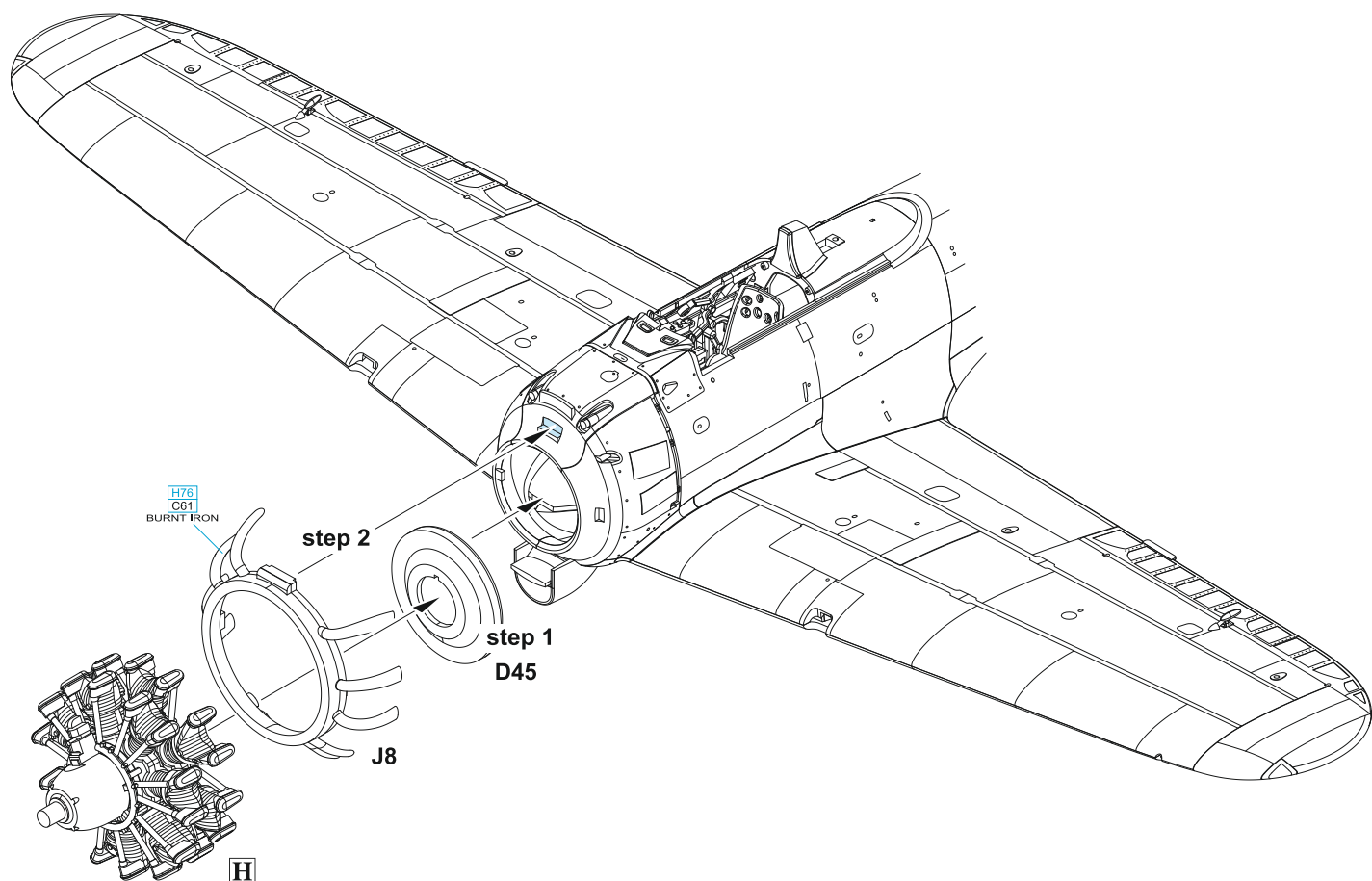
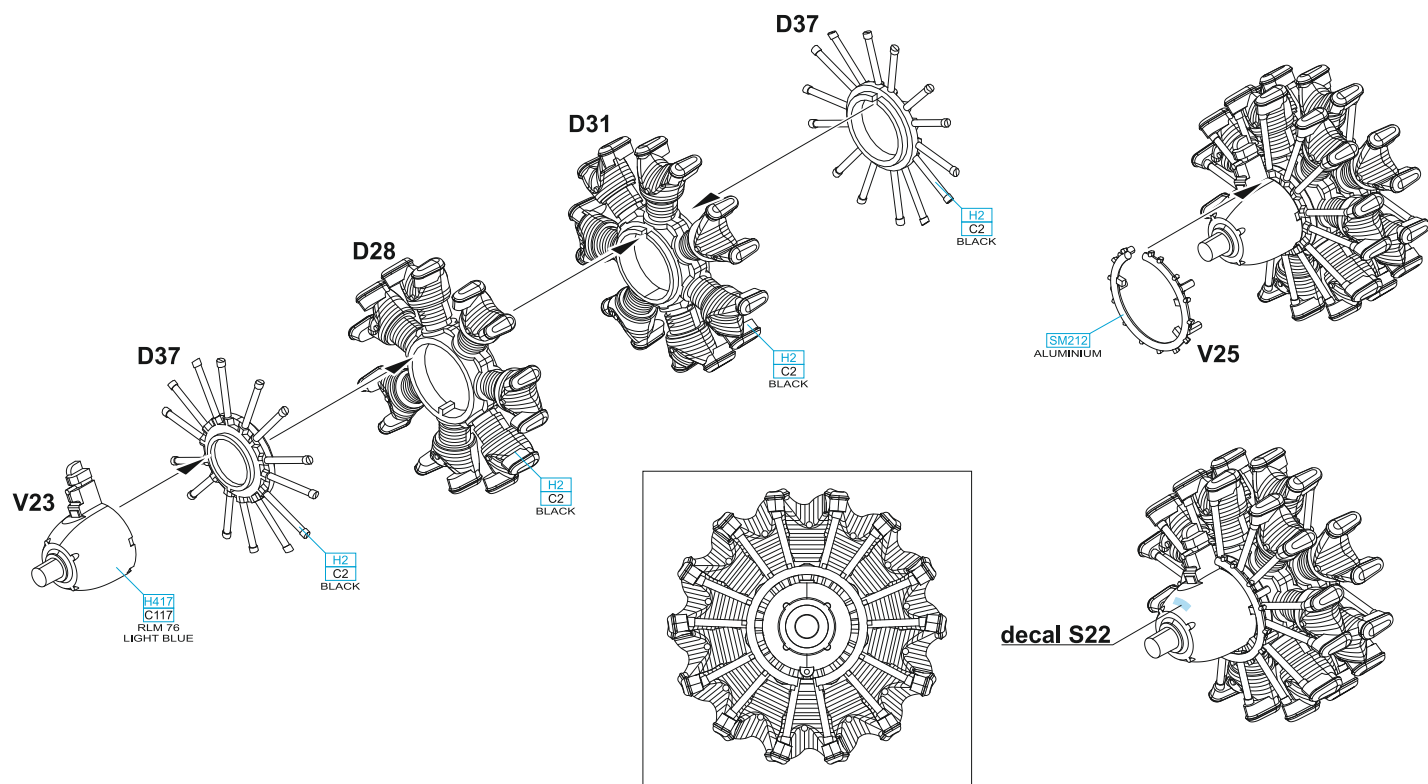






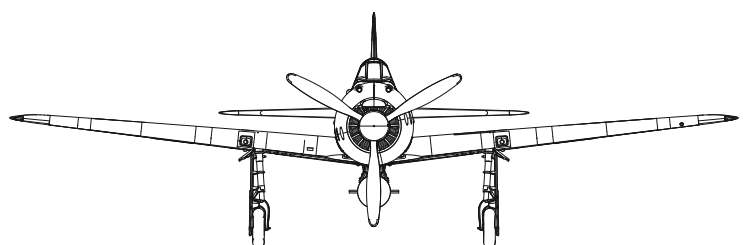
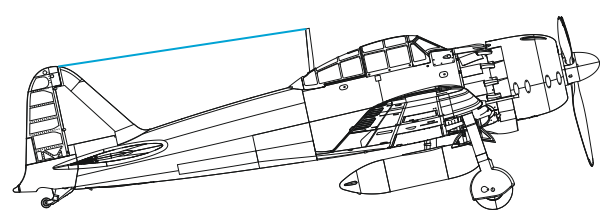
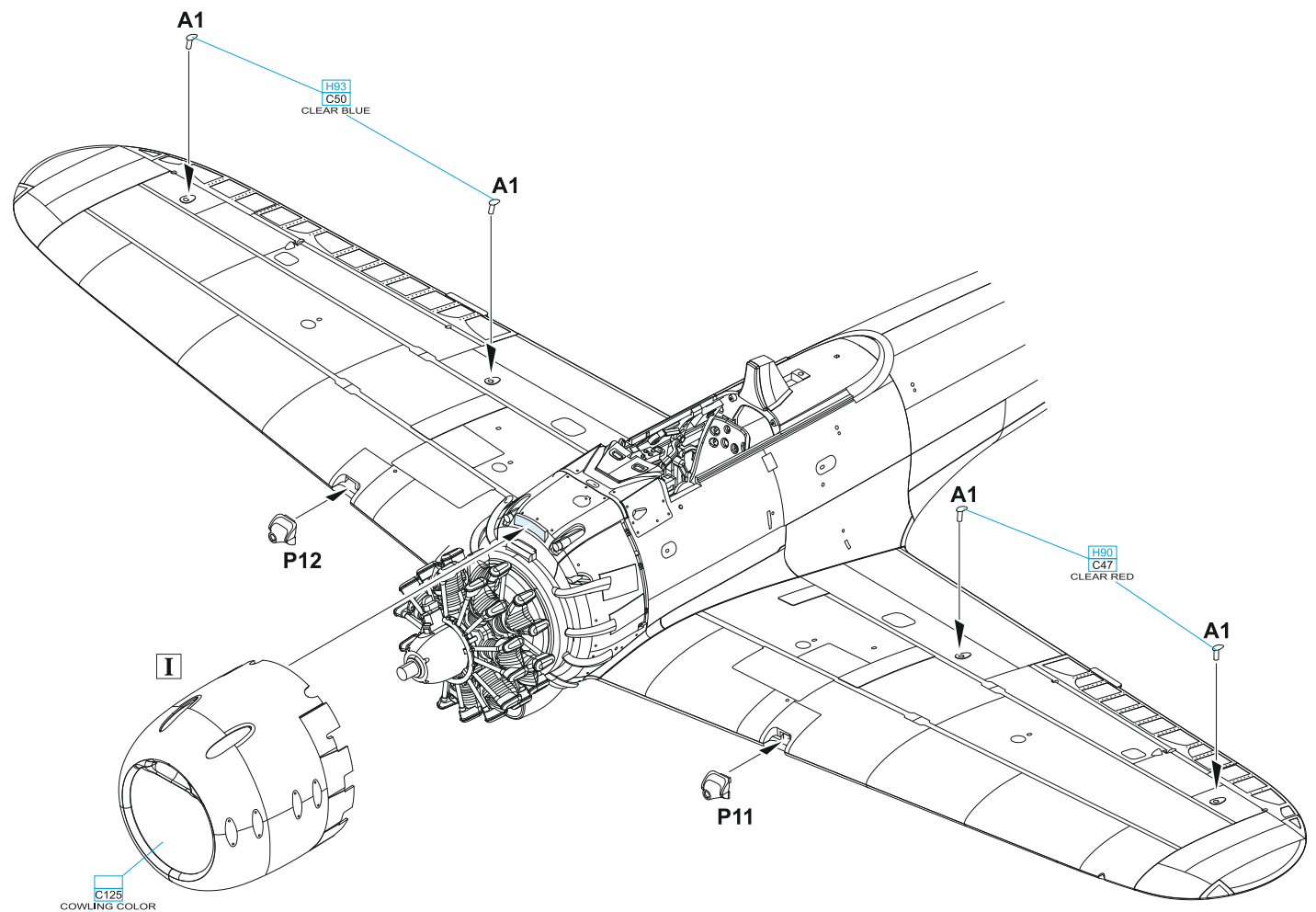
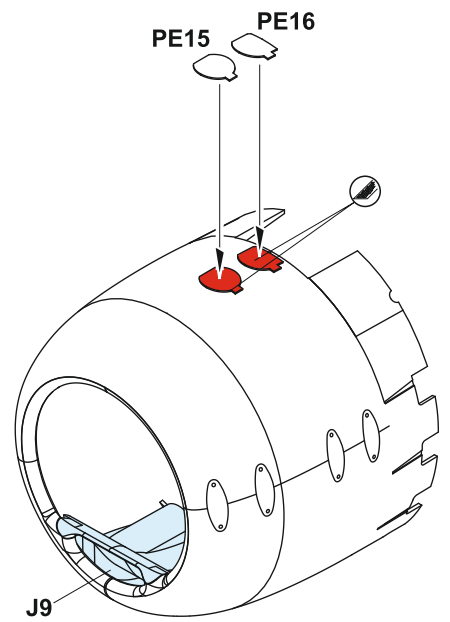
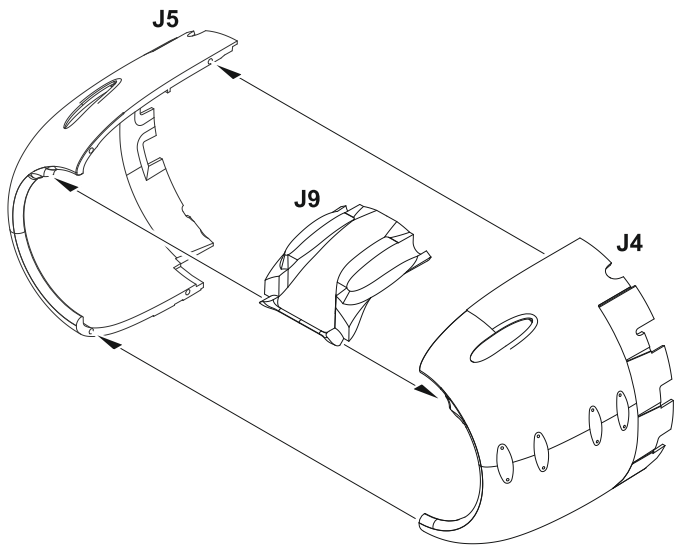


H

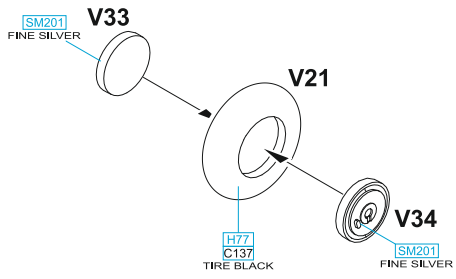


H

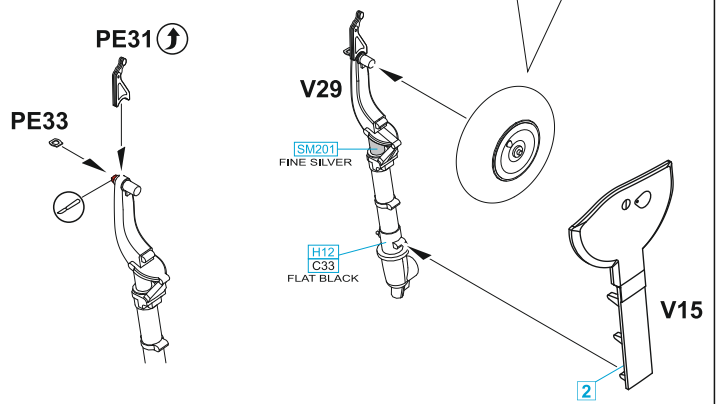
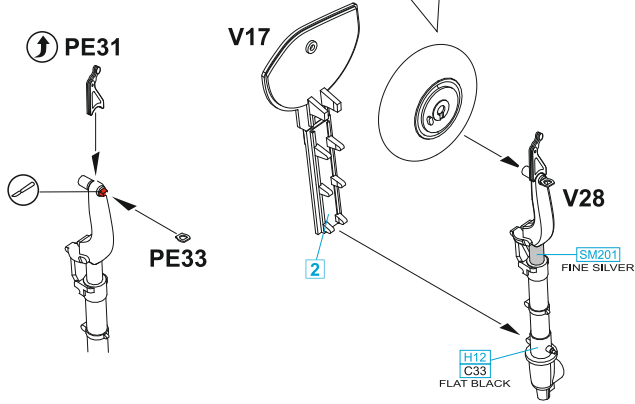
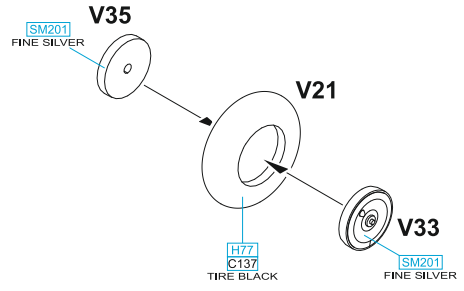
I



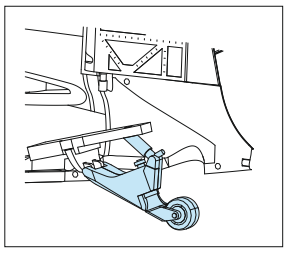
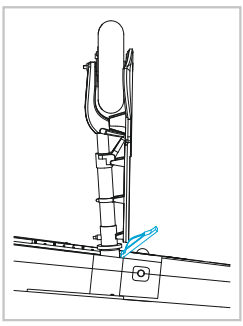
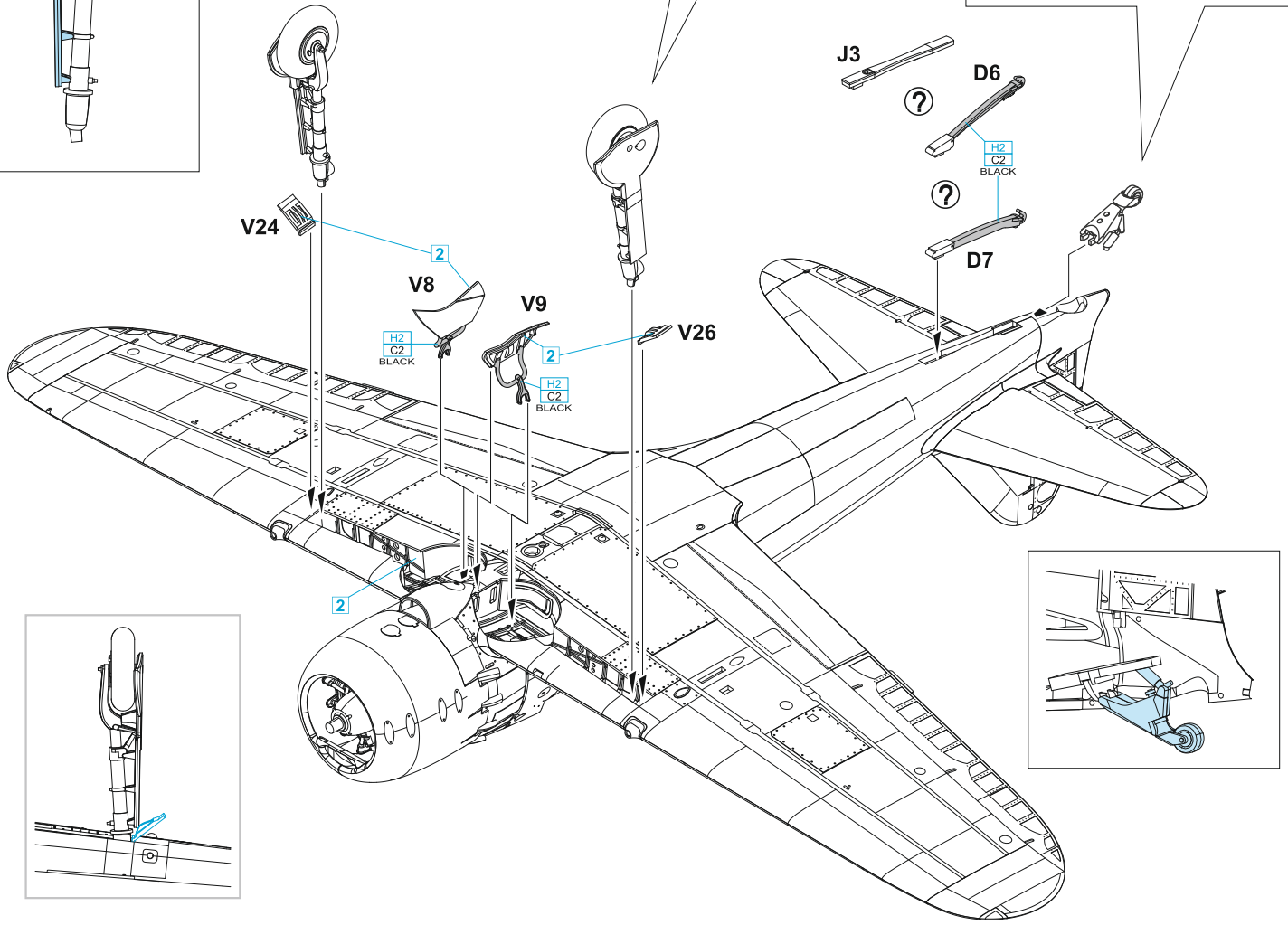
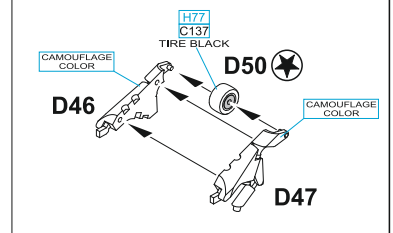
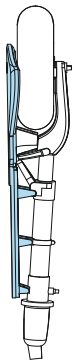
Portside



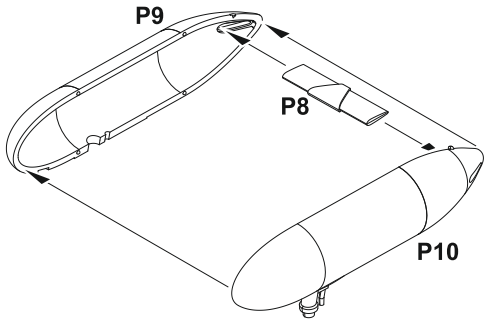
Starboard



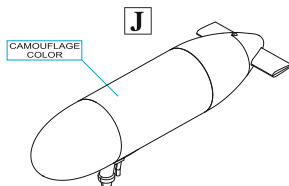
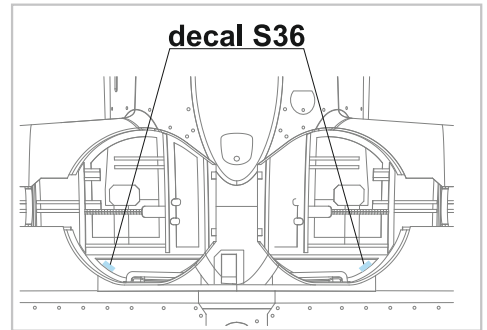
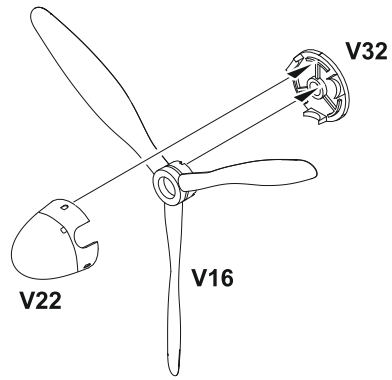
FRONT VIEW



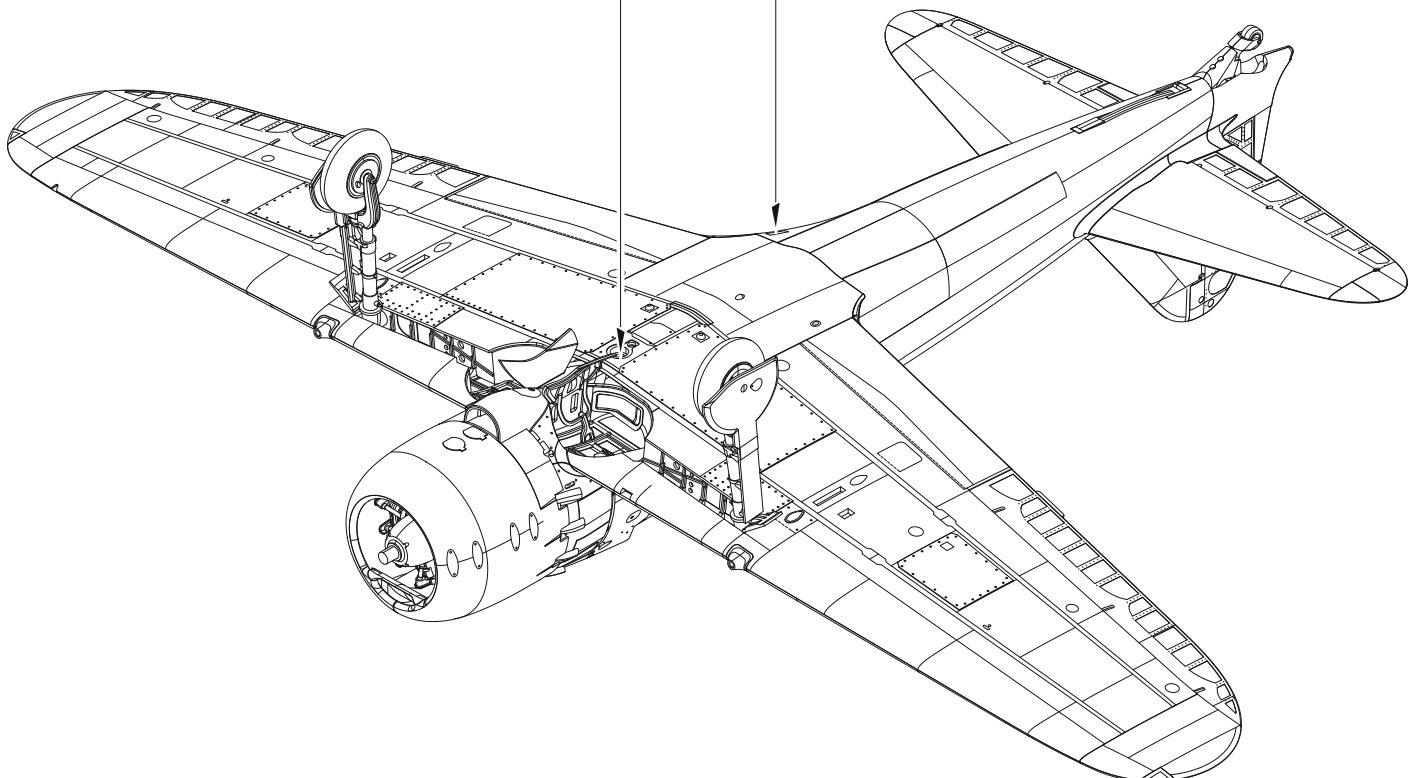
J MARKINGS **B, E** ONLY

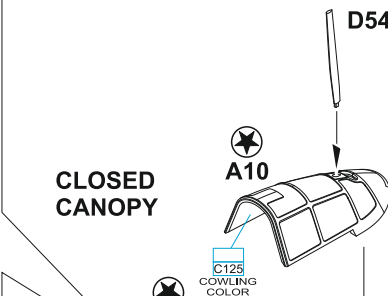
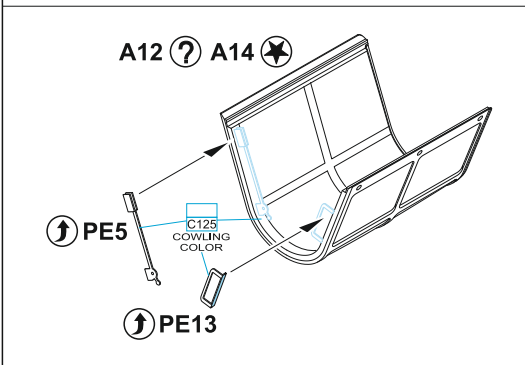
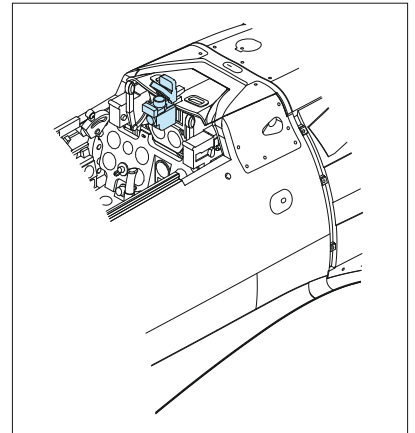
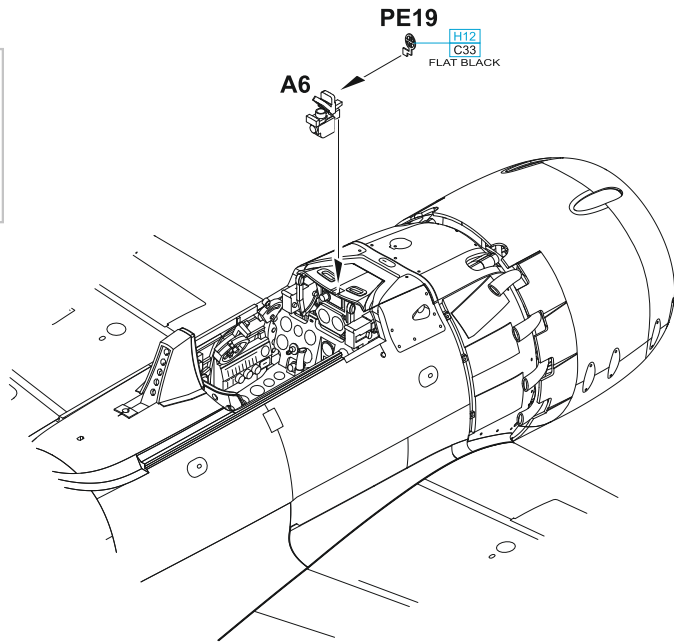
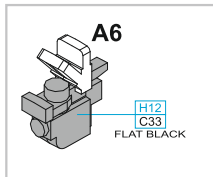


K

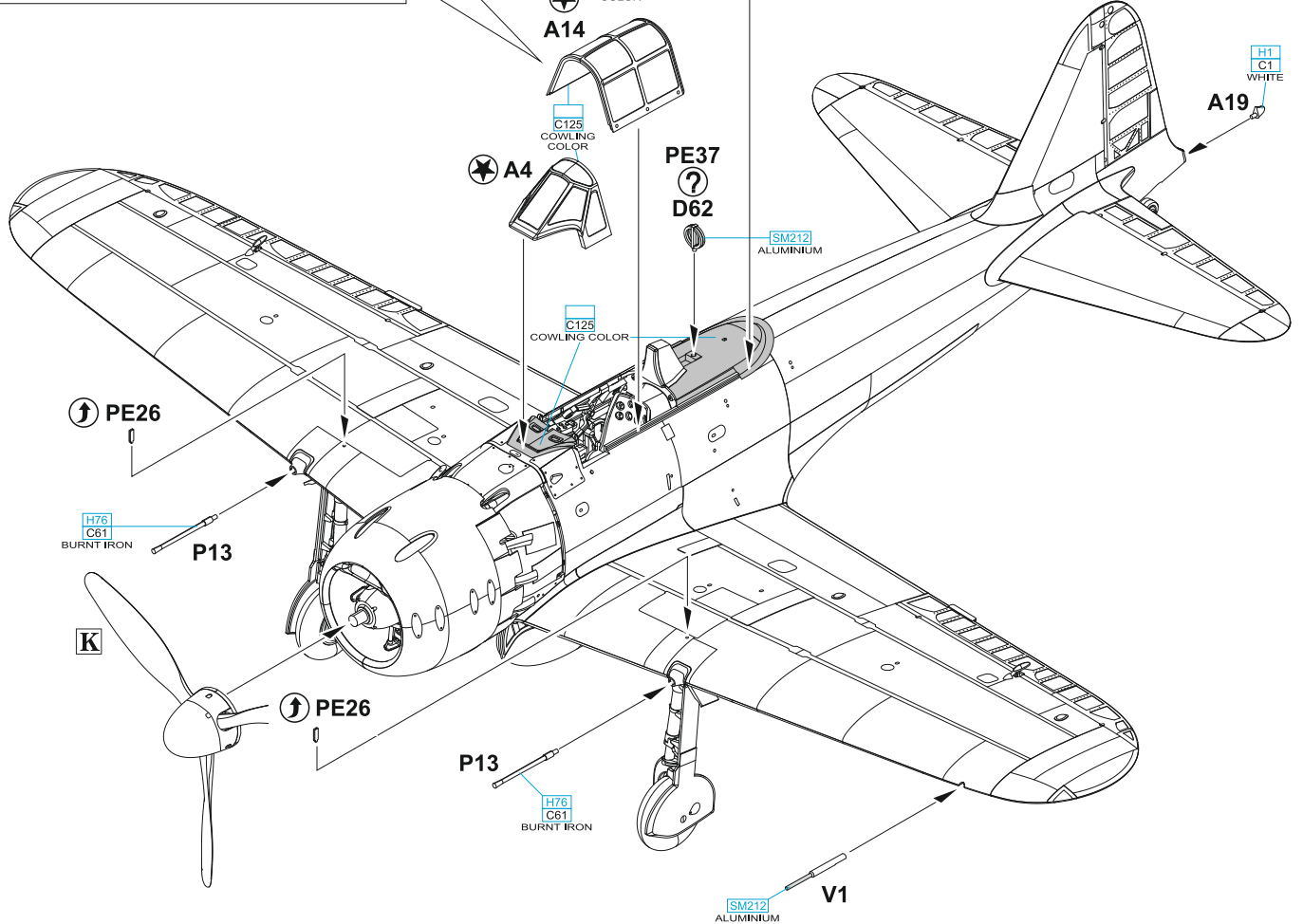


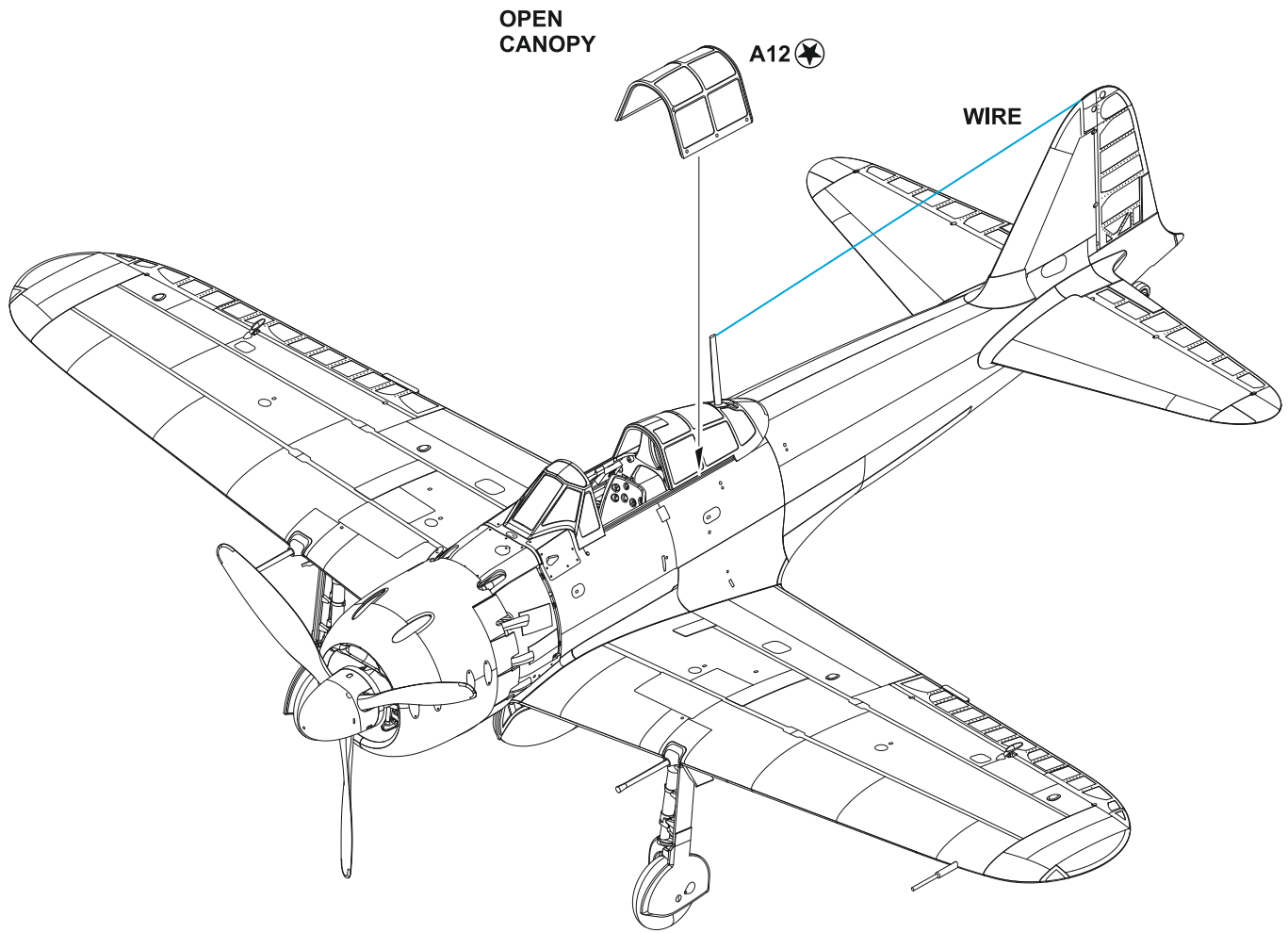
PE32 
SM201
FINE SILVER



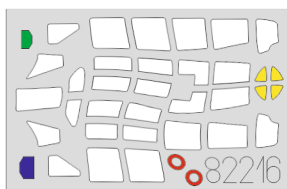
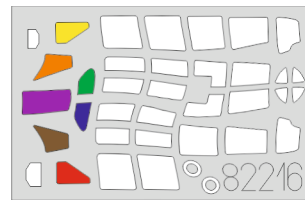
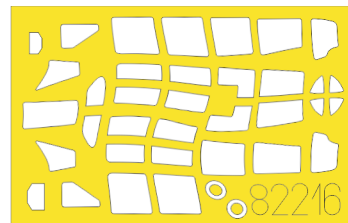


D62 ? PE37 - MARKINGS **A, B, D, E** ONLY





eduard
MASK
82216



A17



A23



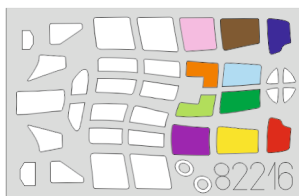
A24



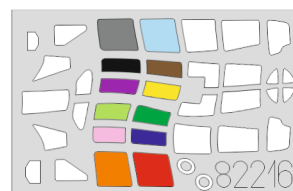
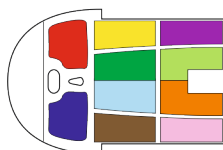
D50



LIQUID MASK



A10

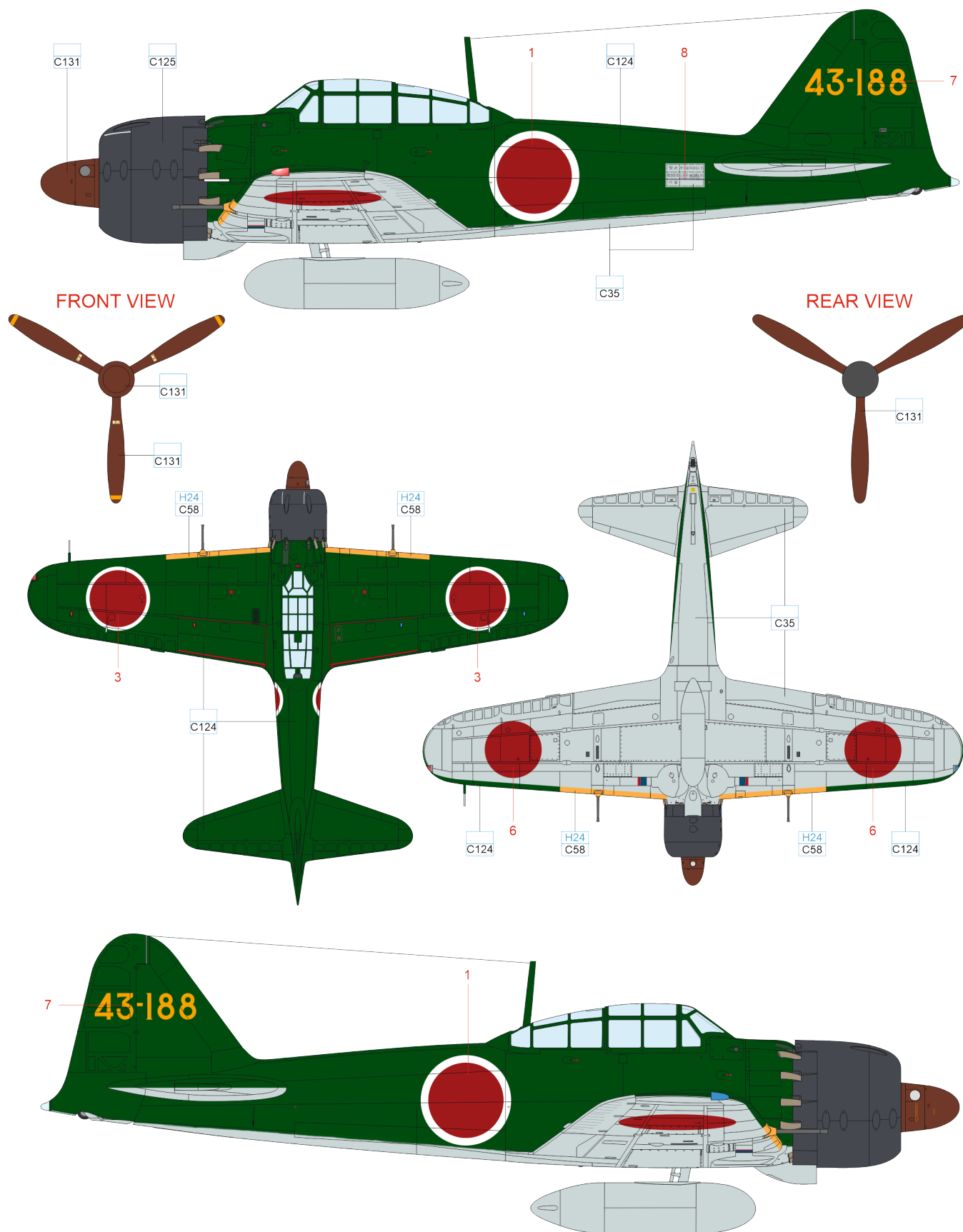


A12 ? A14



A c/n 4685, poručík Shinya Ozaki, Kōkūtai 343, základna Agana, Guam, červen 1944

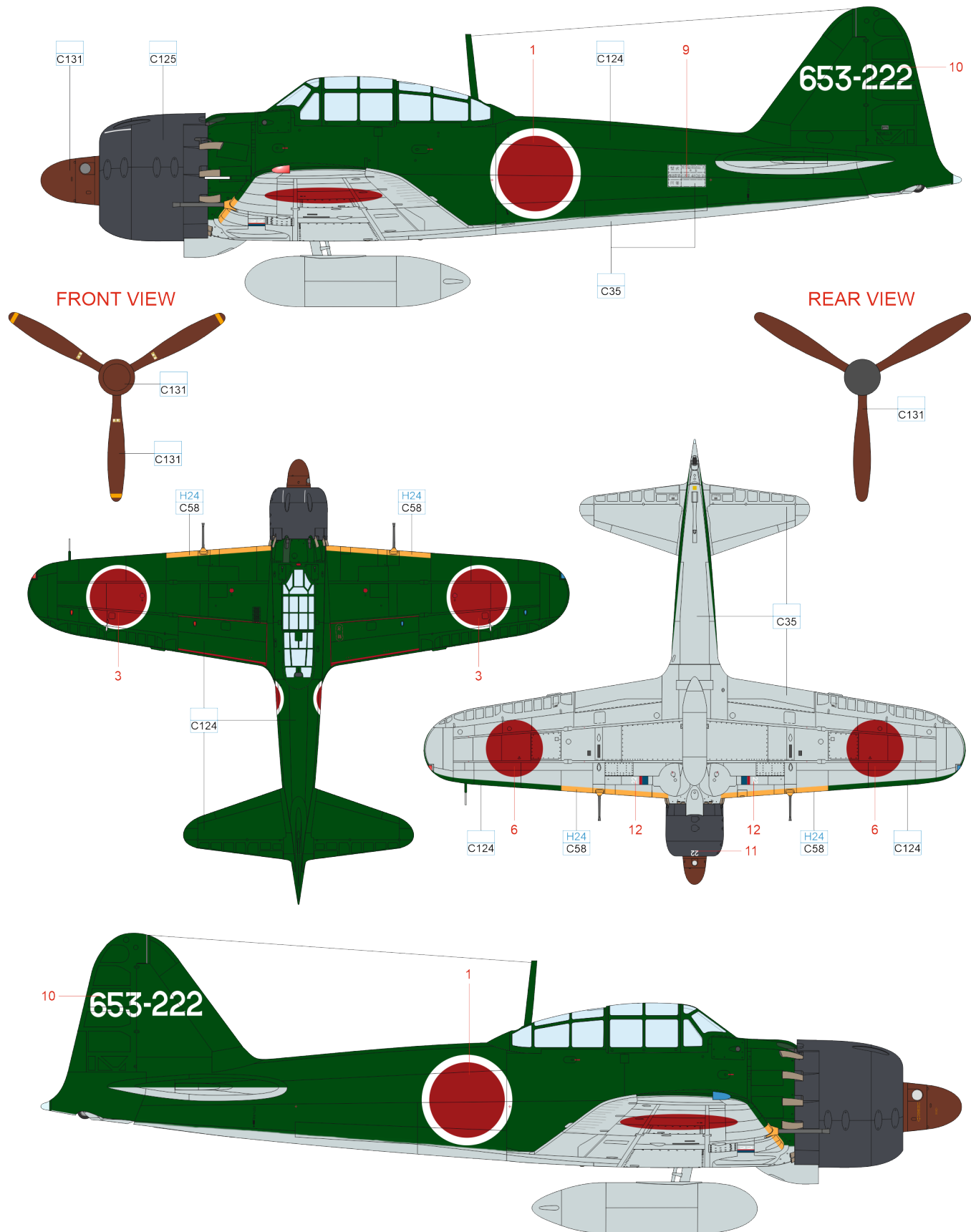
Tento letoun, vyrobený firmou Mitsubishi, byl nalezen v březnu 1962 v močálu na ostrově Guam a v současné době je vystaven na letišti Hamamatsu v Japonsku. Jeho pilotem byl poručík Ozaki z Kōkūtai 343, který se s ním v oblasti Marian zapojil do bitvy ve Filipínském moři 19. června 1944. Ozaki se svým wingmanem zaútočili na hydroplán SOC z USS Montpelier (CL-57), jehož osádka zachránila dva sestřelené letce u pobřeží Guam. Přetížený hydroplán nemohl vzlétnout a tak pojižděl na hladině. Chránili jej Lt. Henry C. Clem s Hellcatem z VF-10 a LtCdr. Harmer s Corsairem z VF(N)-101. Clem v souboji s Ozakim přešel do pádu, Ozaki jej zasáhl, Clem se zřítil do moře a zahynul. Harmer se pokusil Ozakiho pronásledovat a z velké vzdálenosti na něj vystřelil. Ozakiho se mu podařilo smrtelně zranit a japonský pilot po přistání do močálu zemřel.



RED	C131	ORANGE	H24
BROWN		YELLOW	C58
DARK GREEN	C124	GRAY	C35
		COWLING COLOR	C125

B Hikōtai 166, Kōkūtai 653, základna Ōita, Japonsko, září 1944

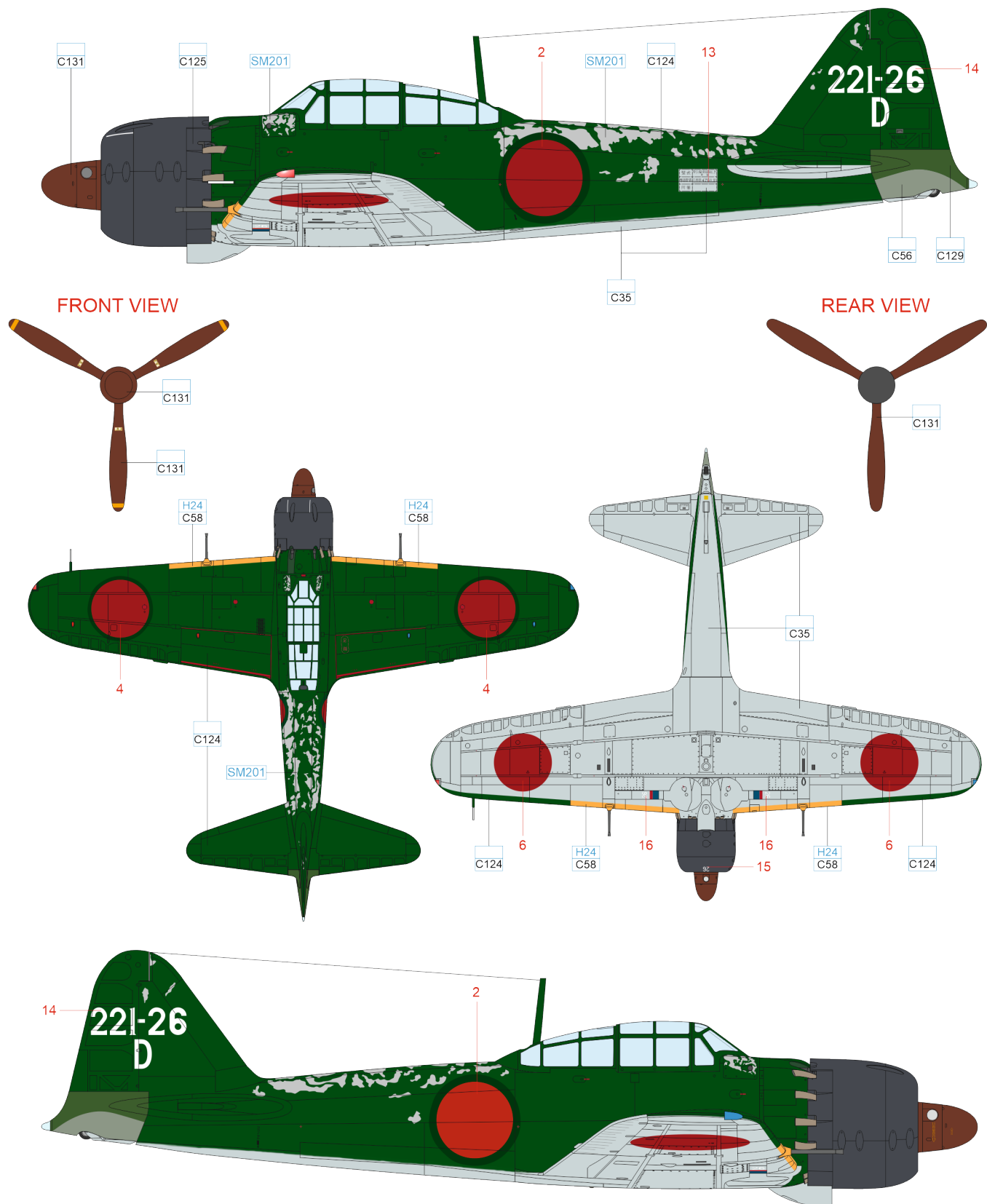
Letoun vyrobený u firmy Mitsubishi byl přidělen ke Kōkūtai 653, jež byla založena v únoru 1944. Dělení barevných polí na trupu je charakteristické pro stroje tohoto výrobce. Na palubách letadlových lodí Chitose, Chiyoda a Zuīhō se Kōkūtai 653 zúčastnila v červnu 1944 Bitvy ve Filipínském moři. Většinu její výzbroje tvořily A6M2 Model 21 v roli stíhacích bombardérů. Z devíti velitelů palubních perutí bitvy přežil jen jeden. Poté byla Kōkūtai 653 reorganizována do struktury čtyř Hikōtai. Stíhací letouny A6M5 byly pod vedením por. Kenji Nakagawy soustředěny v Hikōtai 164 a 165, každá měla 48 letounů. Hikōtai 166 se 48 stíhacími bombardéry A6M vedl por. Tetsuo Endō a bombardéry byly zařazeny u Hikōtai 263. Na podzim 1944 byla Kōkūtai 653 nasazena z pozemních základen při obraně Tchaj-wanu a utrpěla 50% ztráty. Část letounů Hikōtai 166 byla v říjnu 1944 nasazena z letadlových lodí během Bitvy u mysu Engaño během obrany Filipín. Kōkūtai byla rozpuštěna 15. listopadu 1944.



RED	C131	ORANGE	H24
BROWN		YELLOW	C58
DARK GREEN	C124	GRAY	C35
		COWLING COLOR	C125

C Hikōtai 407, Kōkūtai 221, Filipíny, únor 1945

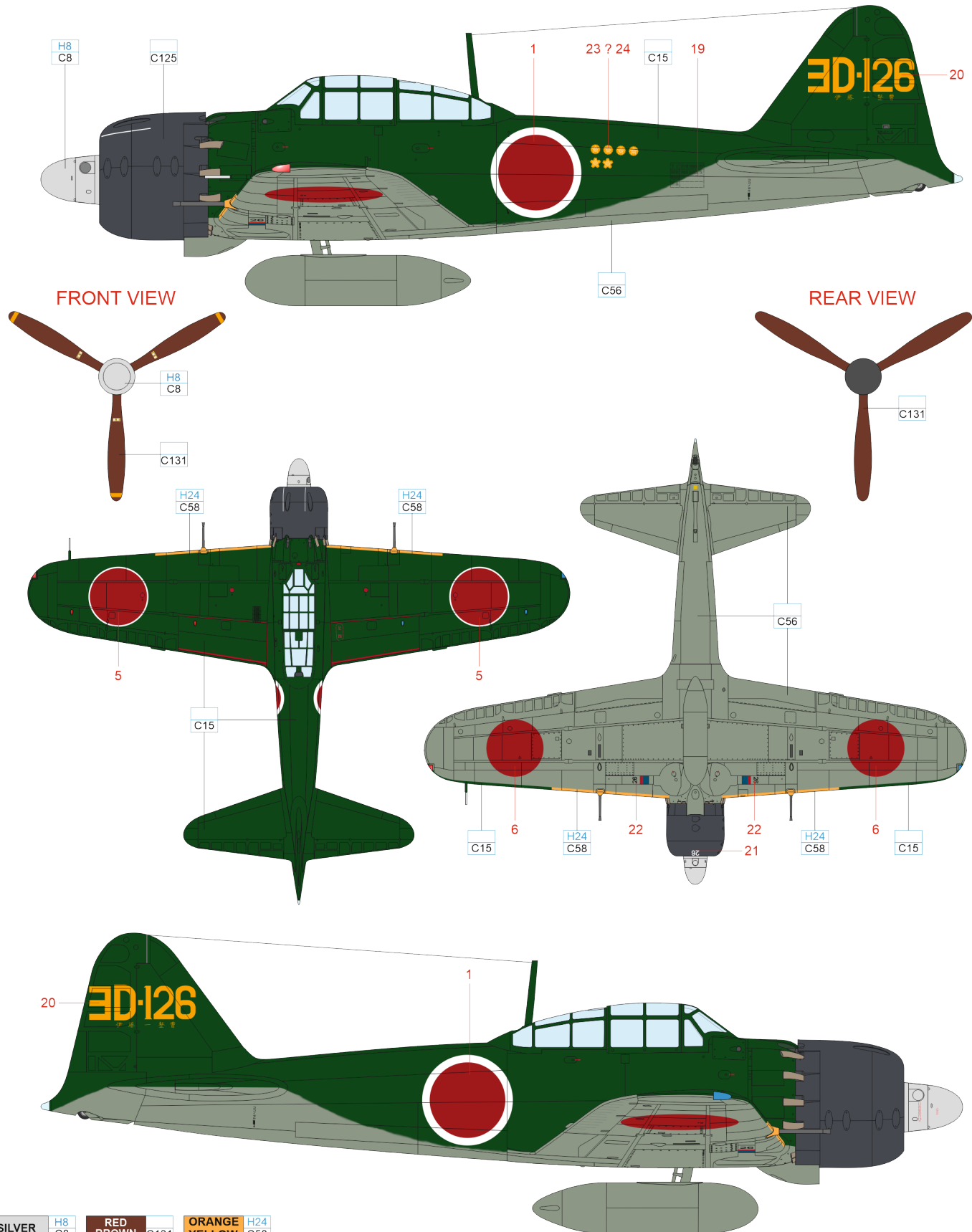
Tento letoun, vyrobený u firmy Mitsubishi, byl ukořisťen během bojů o Filipíny. Náleží k Hikōtai 407, jež byla v té době součástí Kōkūtai 221. Stroj nese stopy provozního opotřebení a kryt ostruhového kola je vyměněn ze stroje z výroby u firmy Nakajima. Písmeno D na ocasních plochách letounu identifikuje jako součást Hikōtai 407. V lednu 1944 byla Kōkūtai 221 založena na základně Kasanbara v prefektuře Kagoshima. Dostala bojové jméno Arashi (bouře). V červenci byla reorganizována na jednotku se čtyřmi stíhacími Hikōtai. Jednou z nich byla nově zformovaná Hikōtai 407 na základně Kagoshima, již velel por. Yoshihige Hayashi. Měl k dispozici 48 stíhacích letounů a Hikōtai 407 byla pod jeho velením nasazena do obrany Filipín od konce října do prosince 1944. Po návratu do Japonska byla Hikōtai 407 zařazena do elitní Kōkūtai 343 (II) se stíhacími letouny Shiden-kai.



RED BROWN	C131	ORANGE YELLOW	H24 C58	COWLING COLOR	C125	SUPER FINE SILVER	SM201
DARK GREEN	C124	GRAY	C35	DARK GREEN	C129	I/JN GRAY GREEN	C56

D nám. praporčík Sada-aki Akamatsu, Kōkūtai 302, základna Atsugi, Japonsko, únor 1945

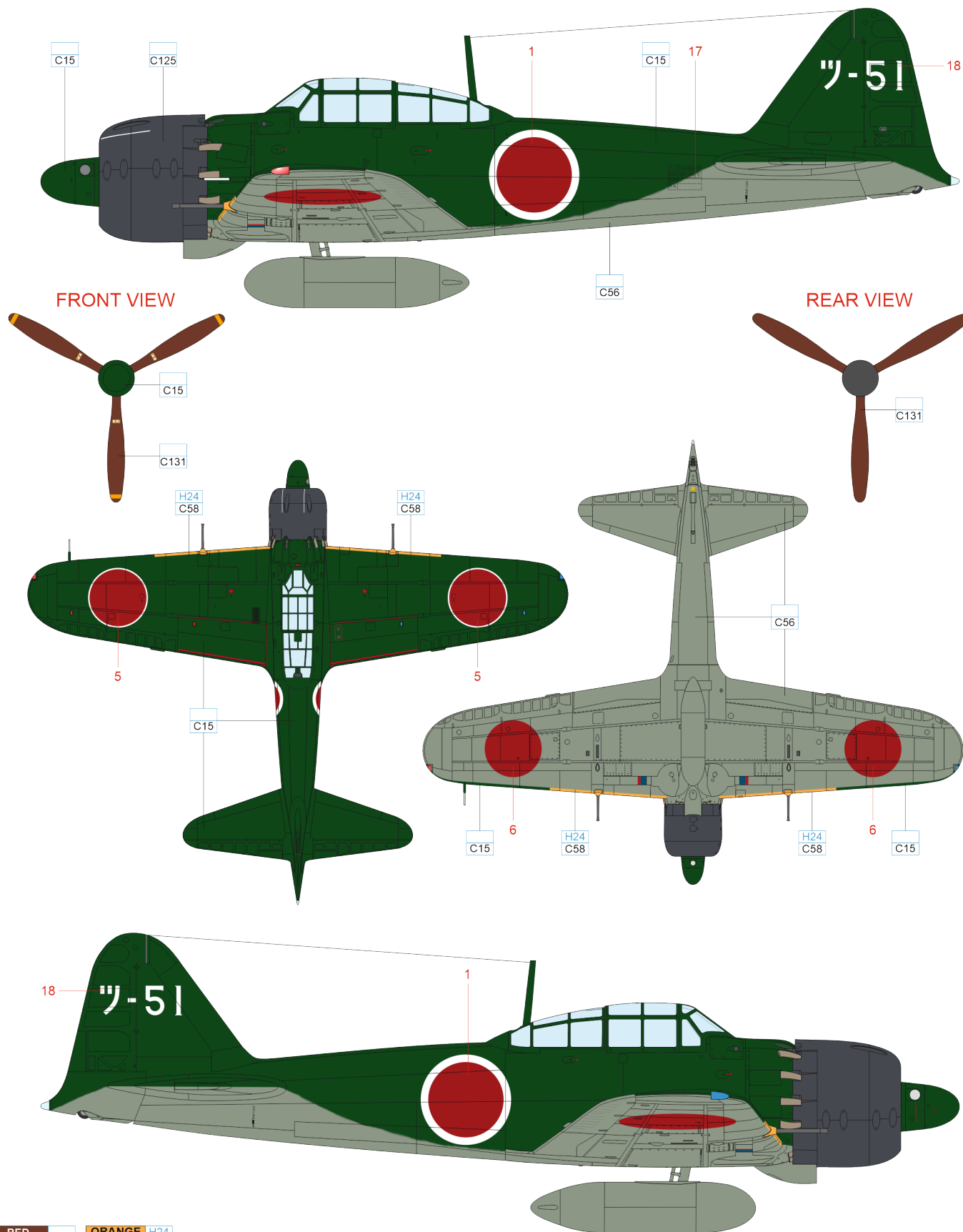
Sada-aki Akamatsu patří mezi nejznámější japonské stíhací piloty. Narodil se v roce 1910, v roce 1928 dobrovolně vstoupil do císařského námořnictva a v březnu 1932 dokončil pilotní výcvik. Postupně sloužil na palubách letadlových lodí Akagi, Ryūjō a Kaga, rovněž prošel službou u Yokosuka a Ōmura Kōkūtai. V prosinci 1937 byl Akamatsu zařazen k 13. Kōkūtai v Číně a dosáhl na tomto bojišti celkem 11 vítězství. V dubnu 1941 byl převelen k 3. Kōkūtai a od prosince 1941 se zapojil do bojů o Filipíny a Nizozemskou východní Indii. V červenci 1943 byl zařazen k Kōkūtai 331 a v prosinci se účastnil náletu na Kalkatu. V roce 1945 se úspěšně podílel v rámci Kōkūtai 302 v její 1. Hikōtai na obraně japonských ostrovů. Se zobrazeným letounem, jenž byl vyroben u firmy Nakajima, dosáhl 16. a 17. února během střetů s letci US Navy čtyř potvrzených a dvou nepotvrzených sestřelů Hellcatů. Tyto úspěchy byly vyznačeny na trupu letounu symboly ve tvaru květů sakur. Akamatsu byl znám svou odvahou ale i projevy neposlušnosti a neúcty vůči nadřízeným. Absolvoval přes 6 000 letových hodin a dosáhl přibližně 27 vítězství.



SILVER	H8 C8	RED BROWN	C131	ORANGE YELLOW	H24 C58
DARK GREEN	C15	LN GREEN	C56	COWLING COLOR	C125

E vrch. poddůstojník Takanobu Obata, Tsukuba Kōkūtai, Japonsko, únor 1945

V listopadu 1944 vyčlenila výcviková jednotka Tsukuba Kōkūtai zkušené instruktory a vytvořila z nich stíhací peruč s letouny Zero a Shiden. Do střetů s letouny B-29 a americkými palubními letouny se dostala již v lednu a únoru 1945. Letci z Tsukuba Kōkūtai se střetli s letouny US Navy během náletů na Kantō 16. a 17. února. Při ztrátě čtrnácti vlastních strojů nárokovali japonští letci během dvou dnů jedenáct sestřelených amerických letounů. Během obdobného střetnutí 25. února ztratila v souboji s letci US Navy Tsukuba Kōkūtai osm letounů a ohlásila pět vítězství. Po boji jí zbylo jen devět provozuschopných stíhacích letounů. Zobrazený letoun s označením Tsu-51 pilotoval zkušený veterán vrch. podd. Obata. Během 16. února 1945 s tímto strojem podnikl dva ze čtyř bojových letů, které v průběhu dne absolvoval proti letounům US Navy. Při posledním bojovém letu s tímto strojem sestřelil tři stíhací letouny F6F Hellcat. Na konci března dostala Tsukuba Kōkūtai rozkaz zformovat vlastní jednotky Kamikaze, které byly nasazeny během operace Kikusui při obraně Okinawy.



RED BROWN	C131	ORANGE YELLOW	H24 C58
DARK GREEN	C15	LN GRAY GREEN	C56
		COWLING COLOR	C125

A6M5 Zero Type 52a

STENCILING POSITIONS

* - STENCILS SIGNED WITH * ARE FOR MARKINGS C D E (NAKAJIMA BUILT AIRCRAFT)

Nakajima aircraft lacked stencils represented by decals S20, S21

