

Nom de l'avion : Mitsubishi A6M2 Zero Zeke Modèle 11

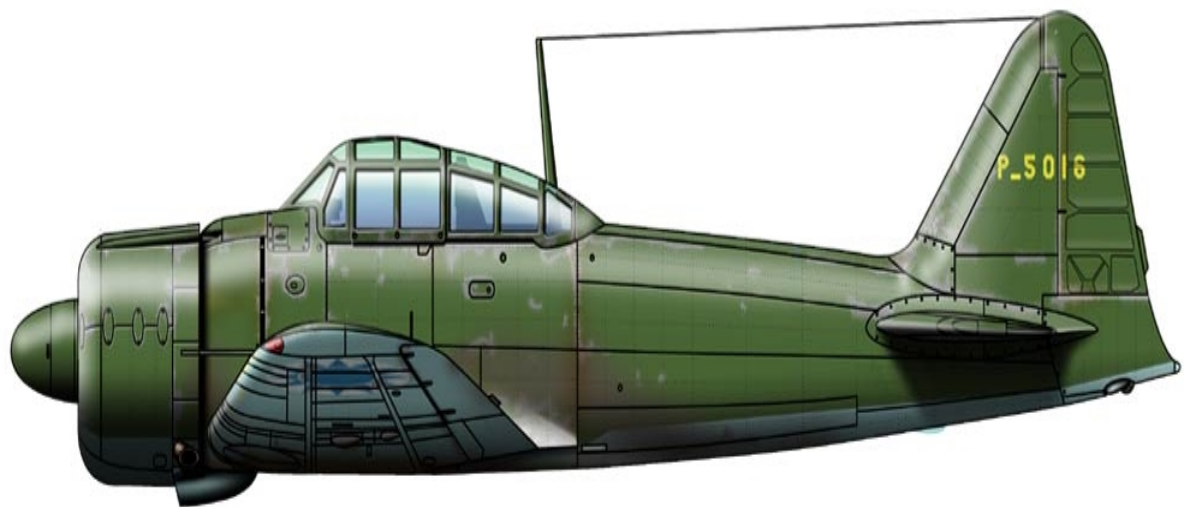
Type d'avion : Chasseur d'escorte monomoteur monoplace

## Mitsubishi A6M2 Type 0 Model 11 (Zeke/Zero)

Captured Fighter



Republic of China  
Air Force  
(Nationalists)



**War**  
**W**DRAWINGS  
Military artwork



Copyright © The War'tist (Vincent Bourguignon) - 2018

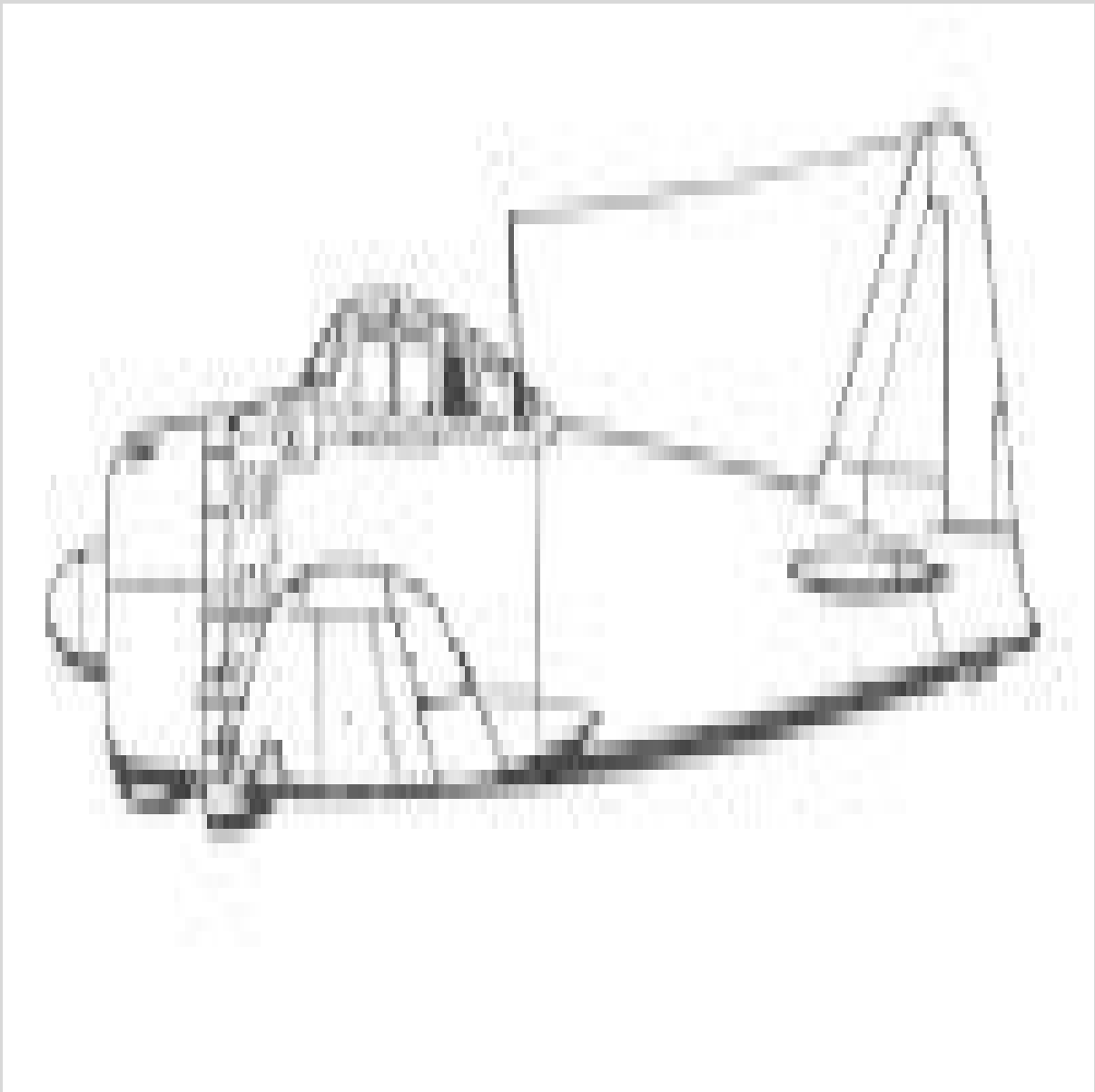
## MOTORISATION

Nakajima Nk1C Sakae 12



Moteur de 14 cylindres radiales en double étoile refroidi par air entraînant une hélice métallique tripale

Puissance développée: 940 ch au décollage, 950-965 ch à 4200 m, 1145 ch

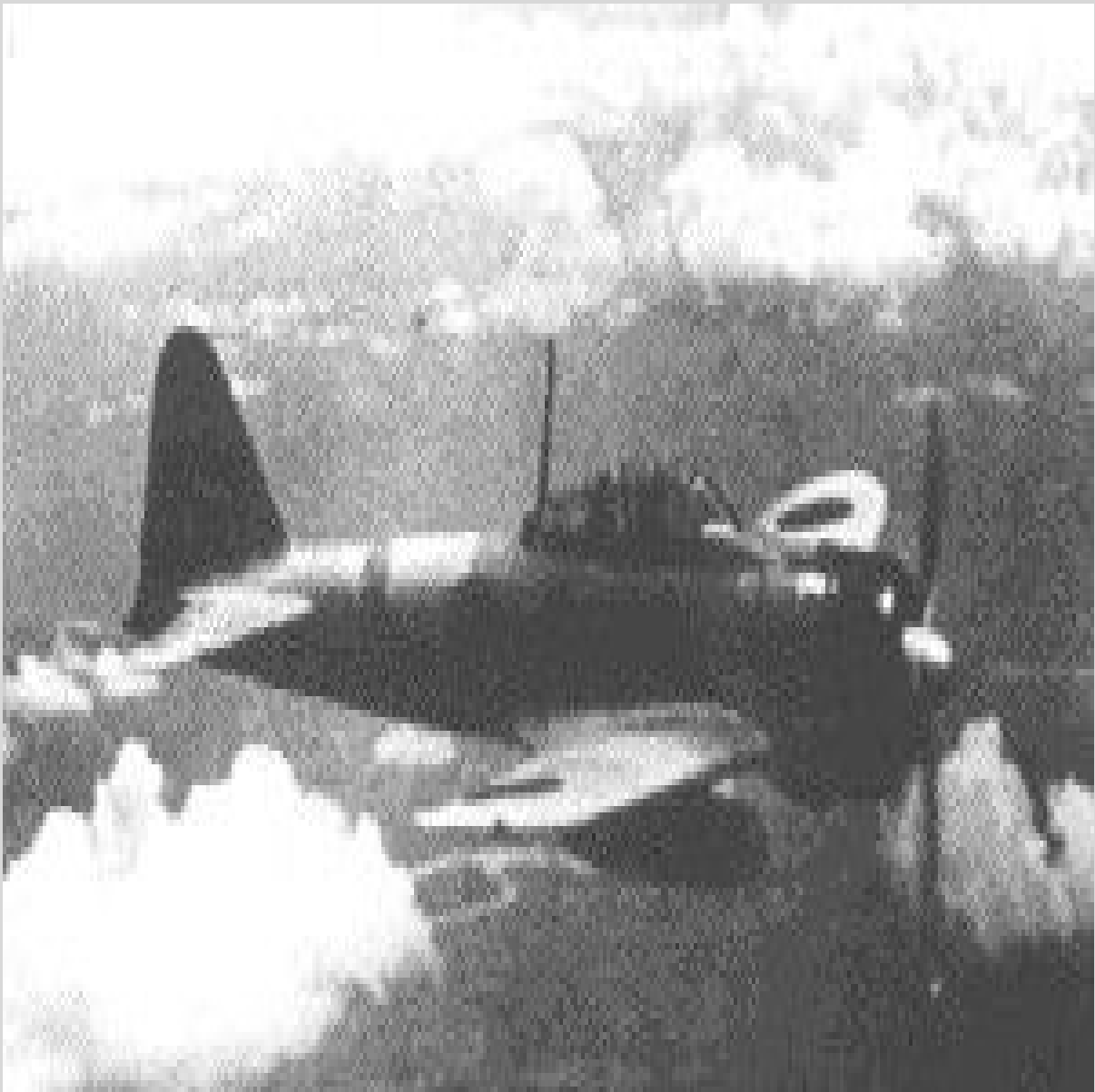


## ARMEMENT

2 canons de 20 mm  
2 mitrailleuses de 7,7 mm  
2 bombes de 30 ou 60 kg

## PERFORMANCES

Vitesse maximale= 535 km/h à 5100 m - 505 km/h à 5050 m - 560 km/h à 6000 m - 585 km/h à 5100 m  
Vitesse croisière= 330 km/h  
Vitesse ascension= 23 m/s  
Temps montée= 6000 m en 7' 27"  
Plafond pratique= 10300 m  
Rayon action= autonomie: 3150 km



## DIMENSIONS

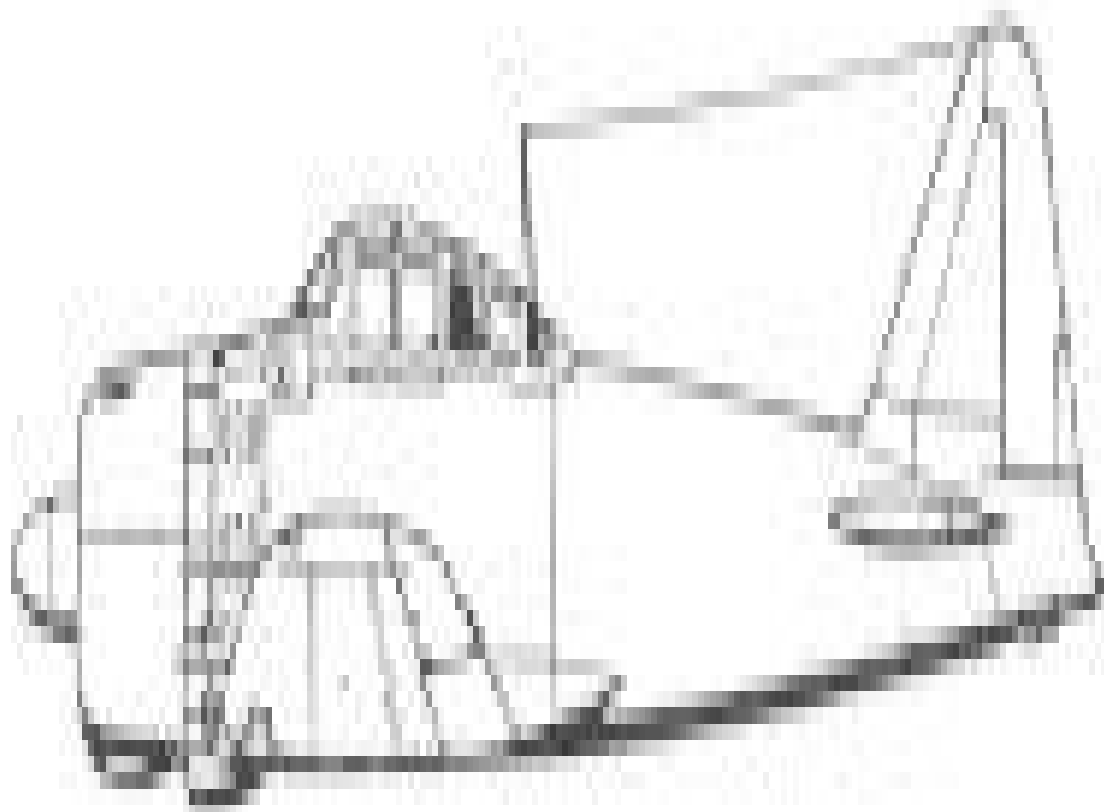
Envergure	Longueur	Hauteur	Surface alaire
12,0 m	9,05 m	3,05 m	22,45 m <sup>2</sup>



А6М2 Тцутоми Иваи, Китай, 13 сентября 1940 г.

## MASSES

Vide	Charge	Maximale
1675 kg	2450 kg	0 kg





## HISTOIRE

Plus connu sous le nom de « Zero », le Mitsubishi A6M était le chasseur basé sur porte-avions le plus performant au monde à l'époque de son apparition, surpassant tous ses contemporains basés à terre. Surclassé par la suite, il est resté en service jusqu'à la fin de la guerre. Fruit de l'imagination du prolifique designer Jiro Horikoshi, le Mitsubishi A6M (nom de rapport allié « Zeke ») a été conçu pour remplacer le chasseur de porte-avions A5M de la même société. Monoplan à aile basse en porte-à-faux, le prototype A6M1 a effectué son vol inaugural en avril 1939. Sous cette forme, il était équipé d'un moteur radial Mitsubishi Zuisei 13. Dans sa version de série, l'A6M2 du début 1940 était équipé d'un nouveau moteur Nakajima Sakae 12 et était armé de deux canons de 20 mm montés sur les ailes, ainsi que de deux mitrailleuses dans le nez. Le nouveau moteur était le résultat des premiers essais, au cours desquels l'A6M1 avait démontré d'excellentes performances, à l'exception de la vitesse maximale, qui n'avait pas répondu aux spécifications initiales. La désignation militaire officielle du nouvel avion de guerre était Navy Type 0 Carrier Fighter et en 1940, les premiers essais de combat ont été entrepris en Chine par un lot de préproduction. Les chasseurs Polikarpov vétustes pilotés par les Chinois se sont avérés ne pas être à la hauteur du Zero. C'est au cours de ces essais opérationnels que le Zero a enregistré sa première victoire aérienne, en septembre 1940. À la fin de cette année-là, le détachement du Zero avait remporté 59 victoires sans perte. Une fois entré au combat lors de la Seconde Guerre mondiale, le A6M2, très agile, s'est révélé être un succès immédiat, gagnant rapidement la suprématie aérienne lors des campagnes de la Marine impériale japonaise dans les Indes orientales et en Asie du Sud-Est. L'A6M2 était le principal chasseur de l'IJN lors du raid sur Pearl Harbor en décembre 1941, au cours duquel huit chasseurs Zero ont été perdus sur les 105 qui ont participé à l'attaque surprise de la flotte de l'US Navy. L'A6M est resté le meilleur chasseur du service sur le théâtre des combats, qui se sont étendus à la Malaisie, aux Philippines et à la Birmanie. En cours de route, il a démontré sa supériorité face à des types alliés de moindre importance sur le théâtre des opérations, notamment les chasseurs Brewster Buffalo, Curtiss P-36 et P-40 et Hawker Hurricane. Le principal as japonais de la guerre du Pacifique, Saburo Sakai, pilotait un Zero, et on estime qu'il a tué 64 avions. Un A6M3 amélioré est entré en service au printemps 1942, désormais motorisé par un Sakae 21 avec un compresseur à deux étages. Non seulement le Zero était extrêmement maniable, mais il était également bien équipé pour combattre sur les longues distances rencontrées sur le théâtre du Pacifique. L'avion pouvait transporter un réservoir de carburant sous le fuselage pour augmenter l'endurance de ses patrouilles de chasse à longue distance. Cependant, avant même l'arrivée du puissant Hellcat, l'A6M avait commencé à souffrir aux mains du Grumman F4F Wildcat, qui, bien qu'inférieur en termes de performances et d'agilité, était mieux à même de résister aux dommages de combat et possédait un armement plus puissant, des réservoirs auto-obturants et une protection blindée pour le pilote. Bien que le Zero ait toujours été rapide, il était également sous-puissant, et par conséquent, la conception a mis l'accent sur la construction légère. Cela a conduit à un chasseur vulnérable, même aux tirs de mitrailleuses, et doté d'une faible protection blindée. La bataille de Midway en juin 1942 a représenté un tournant pour le Zero, et par la suite, le chasseur japonais a commencé à être de plus en plus surclassé par l'opposition américaine, en particulier le Grumman F6F Hellcat de l'US Navy, qui s'est avéré être plus rapide que le Zero à toutes les altitudes. Si la version A6M3 avait contribué à compenser l'apparence du Wildcat, elle ne pouvait pas faire grand-chose face au Hellcat. Dans un effort pour tirer des performances supplémentaires de la cellule de base, l'IJN a introduit le A6M5, avec le Sakae 21 et un système d'échappement amélioré. Cette version était en fait plus lente que le A6M2, mais bénéficiait d'un taux de montée supérieur et était plus rapide en piqué. Elle a également été construite en plus grand nombre que tous les autres

modèles de Zero. Lorsque le vent de la guerre a tourné contre les Japonais, le Zero a également été utilisé pour des raids kamikazes, et lors d'une action, cinq A6M5 ont coulé le porte-avions St Lo de l'US Navy et en ont endommagé trois autres en octobre 1944. Les derniers modèles de la gamme Zero étaient le A6M6 de la fin 1944, équipé d'un Sakae 31 boosté à l'eau et au méthanol, et le A6M7, chasseur-bombardier de la mi-1945, équipé d'un support sous le fuselage pour le transport d'une seule bombe de 250 kg (551 lb). Au total, plus de 10 000 chasseurs Zéro ont été construits, y compris une version à hydravion construite par Nakajima sous le nom de A6M2N (nom de rapport allié « Rufe »). Il s'agit donc du chasseur japonais le plus prolifique de tous les temps. Bien que la vulnérabilité de l'A6M face au Hellcat en particulier ait été évidente au moment des batailles des Philippines et du golfe Leyte en 1944, l'absence d'un remplaçant adéquat a contraint le Zero à rester au service de l'IJN jusqu'à la fin. L'attaque japonaise sur Rabaul en janvier 1942 est typique des succès tourbillonnants dans lesquels l'A6M a été lancé dans la phase initiale de la guerre dans le Pacifique. La puissance aérienne sur Rabaul, la base stratégique clé sur l'île de Nouvelle-Bretagne, était assurée par les bombardiers légers australiens Hudson et les avions de reconnaissance Wirraway, mais il n'y avait pas de véritable couverture de chasseurs. Le 20 janvier, une force de 120 A6M2, Aichi D3A1 et Nakajima B5N décolla des porte-avions Zuikaku, Shokaku, Kaga et Akagi, attaquant les installations de Rabaul. Traversant la vaillante opposition des Wirraways, les avions de l'IJN ouvrent la voie à une force opérationnelle de 5300 hommes qui débarque à Simpson Harbour le 23 janvier, sécurisant le port et l'aérodrome de Kavieng. Après avoir capturé Rabaul, le Japon établit une base importante et procède au débarquement sur la Nouvelle-Guinée continentale, avançant vers Port Moresby et l'Australie. Le 19 mai 1937, l'état-major de la Marine Impériale publia un cahier des charges schématique décrivant un successeur 12-Shi au chasseur embarqué A5M; la conception du concurrent présenté par Mitsubishi fut confiée à l'équipe de Jiro Horikoshi. Le premier prototype vola le 1 avril 1939; il était propulsé, comme le deuxième, par un moteur Mitsubishi Zusei 13 de 875 ch à 3 600 m. Le 14 septembre, l'appareil 12-Shi fut accepté sous le nom de chasseur de porte-avions Type 0, c'est-à-dire Rei shiki Kanjo sentoki, abrégé en Reisen : c'est le nom que l'Histoire a retenu pour le célèbre "Jap Zéro" ou nom de code "Zeke". L'appareil s'appelait également Mitsubishi A6M ; les deux premiers prototypes furent des AGMI, et le troisième un Mitsubishi A6M2 Zero Zeke celui-ci, motorisé par un moteur Nakajima Sakae 12 de 950 ch à 4 200 m, vola le 18 janvier 1940. Le modèle à moteur Sakae fut choisi pour la fabrication en série: un prototype supplémentaire, 15 exemplaires identiques de présérie (qui combattirent en Chine à partir de juillet 1940) et 48 exemplaires de série furent livrés sous le nom de chasseur de porte-avions Mitsubishi A6M2 Zero Zeke Modèle 11. A partir du 68 Rei-sen, tous les exemplaires eurent des extrémités d'ailes pliantes; 740 exemplaires munis de cette caractéristique furent construits sous le nom de Model 21; les deux versions étaient identiques et armées de deux canons de 20 mm et de deux mitrailleuses de 7,7 mm. Une autre version, du nom de le Mitsubishi A6M3 Zero Zeke, vola en juin 1941: elle n'avait pas d'extrémités d'aile pliantes, ce qui réduisait son envergure d'un mètre; elle avait en revanche un moteur Sakae 21 de 1130 ch au décollage. 343 exemplaires furent construits sous le nom de Mitsubishi A6M2 Zero Zeke Modèle 32 avant retour aux ailes pliables : la production se poursuivit sous le nom de Mitsubishi A6M2 Zero Zeke Modèle 22 et Mitsubishi A6M2 Zero Zeke Modèle 22 ko pour les appareils équipés d'un canon long : 560 autres exemplaires furent construits de l'automne 1942 à l'été 1943 .

Site Cyber Aéro breton = <https://cyberaerobreton.fr/index.htm>

Site Cyber Aéro breton du pays = <https://cyberaerobreton.fr/japon/japon.htm>



Site Cyber Aéro breton de l'avion = [https://cyberaerobreton.fr/japon/a6m2\\_11.htm](https://cyberaerobreton.fr/japon/a6m2_11.htm)

