

УДК 623.746.3(520)
ББК 68.53(0)
М91

Муромов, Виктор Сергеевич.

М91 Истребитель «Зеро» : «Самурайский меч» японской авиации / Виктор Сергеевич Муромов. — Москва : Яуза, 2024. — 144 с.

ISBN 978-5-9955-1235-6

«Мой истребитель был как самурайский меч» — так японский летчик вспоминал об одном из самых знаменитых самолетов Второй мировой, олицетворении воздушной мощи Империи восходящего солнца. «Мицубиси» А6М «Рейзен» (от «Рейсики зентоки» — «Истребитель типа ноль»), прославившийся под именем «Зеро», в начале войны на Тихом океане просто не знал себе равных. Благодаря отличной маневренности и большой дальности полета он появлялся в самых неожиданных для противника местах и в первых же боях буквально сокрушил американскую авиацию, лишив ее инициативы на этом театре военных действий. «Зеро» участвовал во всех воздушных схватках ВВС Императорского флота — от победного удара по базе в Перл-Харборе, ставшего «Днем позора» для США, сражения в Коралловом море и переломной Битвы за Мидуэй до отражения налетов американских бомбардировщиков на Японию. Именно «Самурайский меч» стал самым массовым японским самолетом — всего до капитуляции смогли выпустить 11 тысяч «мечей».

Эта книга — самое подробное отечественное исследование, посвященное «Зеро», которое рассказывает не только об истории создания, конструкции, всех модификациях (в том числе — гидросамолете), но и о боевом применении лучшего японского истребителя.

Издание иллюстрировано множеством фотографий и чертежей.

**УДК 623.746.3(520)
ББК 68.53(0)**

ISBN 978-5-9955-1235-6

© Муромов В.С., 2024
© ООО «Издательство «Яуза»
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2024

СОДЕРЖАНИЕ

Рождение идеи	4
Эволюция конструкции	12
В поисках идеала	14
Поплавковый вариант	20
Учебный вариант.....	25
Курс на войну	27
Боевое применение	38
Общая оценка проекта	122
Краткое техническое описание	123
Организация японской морской авиации	129
Литература	142

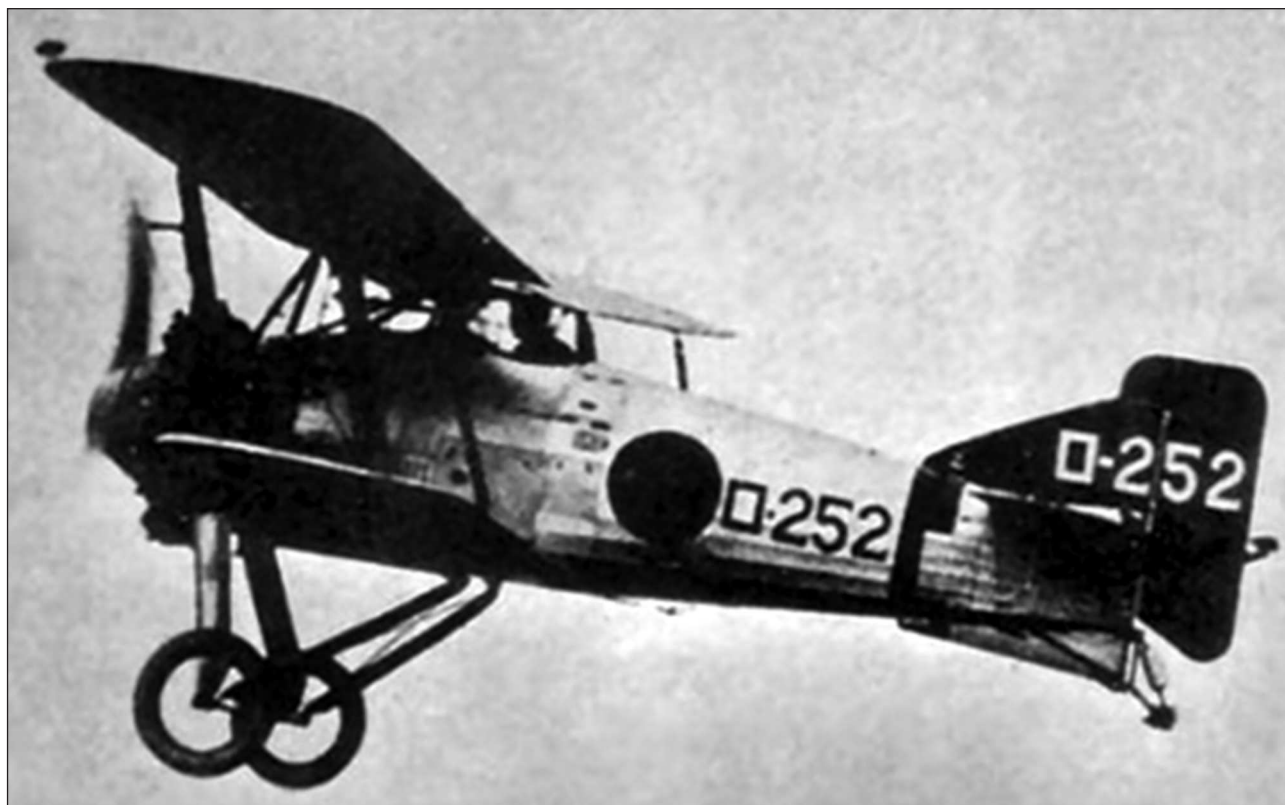
Рождение идеи

Кризисным 30-м годам прошлого века Япония успешно накапливала опыт разработки и использования новейшего на тот момент боевого оружия — палубной авиации. Императорский флот, начав с освоения иностранного, в первую очередь британского, опыта, быстро осознал стратегическое значение авианосцев в предстоящей войне на Тихом океане. В 1922 году японцы построили свой первый авианосец «Хосё», который, к слову сказать, стал первым в мире авианосцем специальной постройки, а не переделанным из корабля другого класса. Далее последовали авианосцы «Акаги» и «Кага», заложенные соответственно как линейный крейсер и линкор (зачислены в состав флота в 1927 и 1928 годах). В 1933 году к ним прибавился небольшой авианосец специальной конструкции «Рюдзё», а в 1937 и 1939 годах на воду сошли более крупные «Сорю» и «Хирю».

В начале разработки самолетов для авианосцев Япония, как и другие страны, опиралась на иностранный опыт. Японцы

активно привлекали иностранных конструкторов и отправляли своих молодых специалистов на обучение за рубежом. В 1921 году компания «Мицубиси» построила первый палубный истребитель — биплан 1MF, который был принят на вооружение под названием «палубный истребитель тип 10». За период с 1923 по 1929 годы было построено 138 единиц этой модели в трех различных модификациях. Именно этот самолет совершил первую в истории Императорского флота посадку на авианосец в феврале 1923 года. Однако в течение десятилетия в составе истребительных эскадрилий авиагрупп японских авианосцев преимущественно использовались бипланы фирмы «Накадзима». Первым из них был A1N, палубный истребитель типа 3, являющийся лицензионной копией британского истребителя «Глостер Гамбет», который был немного модифицирован для палубного базирования (прототип «Гамбета» был самолетом для сухопутного использования). С 1929 по 1932 годы было построено 150 таких самолетов,

**«Накадзима» A1N
(палубный истребитель тип 3)
в полете**





Истребители A1N на палубе авианосца «Кага», 1930 г.



«Накадзима» A2N (палубный истребитель тип 90)



**Истребитель-
биплан «Накадзима» A4N**



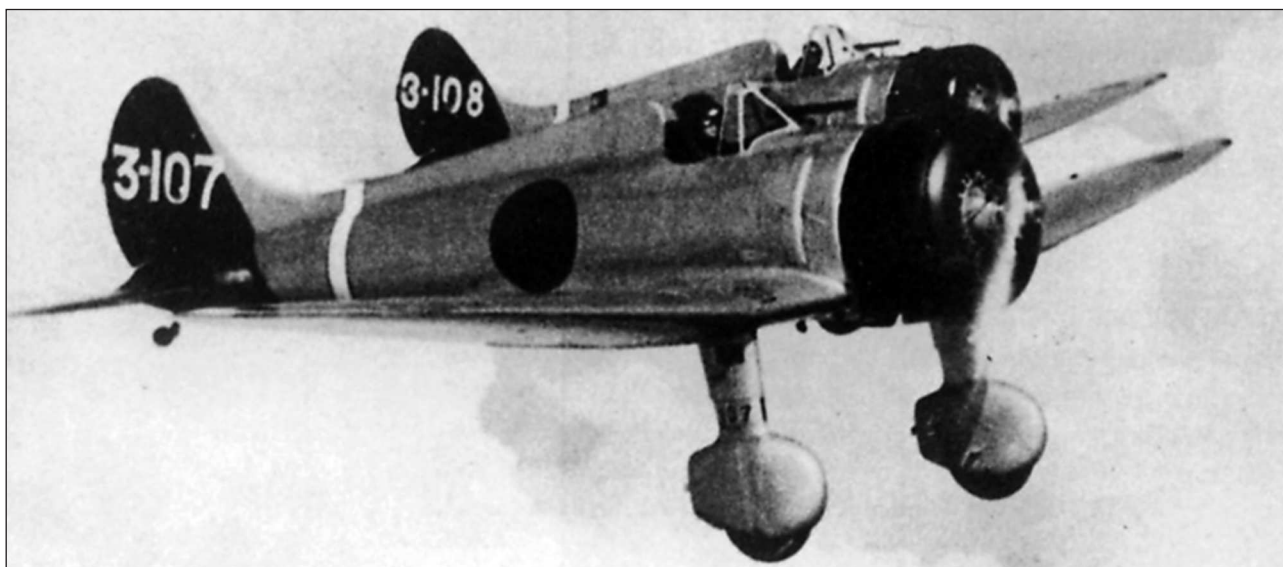
которые окончательно сняли с вооружения к 1935 году. С 1932 года истребитель типа 3 постепенно замещался истребителем A2N (палубный истребитель тип 90), который выпускался до 1936 года (было изготовлено 106 самолетов). Наконец, с 1936 по 1938 год флот получил 221 самолет модели A4N (палубный истребитель тип 95).

Значительную роль в совершенствовании японской авиационной техники сыграли постоянные конфликты с Китаем, которые начались в 1931 году и продолжались в 1937 году, в конечном итоге перерастая в полномасштабную войну. Японская армия и флот получили возможность «испытывать» новые самолеты в боевых условиях. Например, в 1937 году истребители типа A2N были задействованы в составе авиагрупп авианосцев «Кага» и «Рюдзё». Более широкий опыт боевого применения новых истребителей типа A4N был получен в период с 1937 по 1939 годы, преимущественно на береговых аэродромах. Этот опыт позволил военным ставить перед промышленностью конкретные задачи по совершенствованию авиационной техники на основе боевого опыта. При этом флотские стремились предугадывать будущие потребности в авиатехнике, осознавая, что создание нового самолета следует начинать еще на стадии вооружения предыдущей модели.

В 1936-м Императорский флот получил палубный истребитель тип 96, также известный как A5M1, разработанный компанией «Мицубиси». Этот самолет стал первым в истории массовым палубным истребителем-монопланом и сломал монополию компании «Накадзима» в данной области.

Уже на следующий год A5M1 начал поступать на вооружение, однако первые испытания этого самолета позволили сформулировать требования к его последующему наследнику. Были разработаны технические характеристики для нового истребителя, который получил обозначение 12-Си, что соответствовало 12-му году эры Сёва (или 1937 году по григорианскому календарю). Задание для конструкторов было поставлено очень высокое — новый самолет должен был превосходить все существующие в то время истребители других стран. Он был предназначен для двух основных задач: воздушной обороны корабельных соединений и сопровождения ударных самолетов. Продолжительность полета стала одним из главных требований, истребитель должен был способен лететь 1,2–1,5 часа на полном газу без дополнительного топлива или 1,5–2 часа с подвесным баком. При экономичном режиме работы двигателя самолет должен был быть оставаться в воздухе 6–8 часов с подвесным баком. Тактика «собачьей свалки», преобладавшая в Японии, требовала высокой маневренности новой машины, которая не должна была уступать своему предшественнику A5M. Также необходимо было достичь максимальной скорости 500 км/ч на высоте 400 метров — на 100 км/ч больше, чем у A5M1. Следует отметить, что скорость сваливания нового истребителя не должна была превышать 107 км/ч. Время, необходимое для набора высоты 3000 метров, должно было быть не более 3 минут и 30 секунд, в то время как предшествующая модель тратила почти четыре минуты на это. Условия базирования на авианос-

Моноплан «Мицубиси» A5M1 (палубный истребитель тип 96)





Японские пилоты Масао Асаи и Масао Сато перед истребителем «Мицубиси» A5M на палубе авианосца «Акаги», 1938–1939 гг.

цах определили характеристики взлета и посадки: длина разбега самолета при встречном ветре со скоростью 12 м/с не должна была превышать 75 метров, а при отсутствии ветра — 175 метров. Пробег без использования тормозных систем составлял 210–240 метров. Геометрические размеры самолета также были ограничены, размах крыла не должен был превышать 12 метров.

Интересно отметить, что впервые в практике японской военной авиации новый истребитель был оснащен пушечным вооружением — двумя 20-мм пушками, а также парой 7,7-мм пулеметов. При необходимости самолет должен был нести небольшую бомбовую нагрузку — две 30-килограммовых или одну 60-килограммовую бомбу. В состав бортового оборудования входила радиостанция типа 96 Ку-1, радиопеленгатор Ку-3, кислородная система для пилота, противопожарная система, а также необходимый набор пилотажно-навигационных и контрольно-измерительных приборов, системы внутреннего и наружного освещения. Интересно, что технические требования не содержали ограничений по массе самолета, в отличие от технического задания 9-Си, которое использовалось при

разработке A5M. Японцы на собственном горьком опыте поняли, что ограничения по массе стесняют творческую мысль конструкторов. В результате этого получаются средненькие самолеты с очень низким запасом прочности (именно попытка соблюсти заданную массу привела к катастрофе истребителя «Мицубиси», который разрабатывался по требованиям 7-Си).

19 мая 1937 года обеим традиционным компаниям — поставщикам палубных самолетов для Императорского флота, «Мицубиси Дзюкогё Кабусики Кайся» и «Накадзима Хикоки Кабусики Кайся», были заказаны опытные самолеты, которые соответствовали требованиям 12-Си. После длительных консультаций и согласований с Управлением морской авиации, 17 января 1938 года состоялась конференция с участием представителей обеих компаний и флотского командования, где фирмы получили уточненные технические характеристики. Однако фирма «Накадзима» почти сразу же отказалась от участия в конкурсе, так как ее специалисты считали задание невыполнимым. Таким образом, компания «Мицубиси», освободившись от конкуренции, не спешила с созданием нового самолета. Ее мощности были заняты

производством только что принятого на вооружение истребителя А5М, а конструкторский отдел сосредоточил усилия на создании бомбардировщика берегового базирования по спецификации 11-Си (будущего G4М). Только настойчивость Управления морской авиации, которое требовало немедленного начала проектирования нового истребителя даже за счет приостановления бомбардировочной программы, заставила фирму приступить к работам. При этом Императорскому флоту пришлось пройти настоящую «битву», развернувшуюся вокруг уже согласованных технических характеристик. «Мицубиси» требовала пересмотра некоторых условий, однако военные моряки успешно отстаивали все пункты технического задания. Последующий ход событий показал, что заказчик был прав, поскольку требования 12-Си основывались на серьезном прогнозе развития истребителей и анализе потребностей, связанных с планами экспансии на Тихом океане.

Главным конструктором, руководившим работой над новым истребителем, был Дзиро Хорикоси, молодой инженер в возрасте 34 лет, который уже имел опыт создания истребителя А5М. Большинство членов его команды также работали над этим проектом: Иоситоси Соне и Тэруо Тодзё занимались расчетами, а Соне совместно с Иосио Иосикава работал над конструкцией планера. Деничиро Иноуэ и Сётаро Танака занимались проектированием мотоустановки, Иосими Хатакенака был ответственным за вооружение и вспомо-

гательное оборудование, а Садаико Като и Такейоси Мори занимались разработкой шасси.

Решающим этапом всего процесса разработки стал выбор двигателя для будущего истребителя. Заказчик требовал использовать один из двигателей, которые уже были отработаны и введены в серийное производство. Таким образом, Хорикоси имел всего лишь три варианта двигателя на выбор, включая два от компании «Мицубиси» — «Зюйсей 13» с мощностью 875 лошадиных сил и «Кинсей 42», который имел взлетную мощность 1000 лошадиных сил и еще на 70 лошадиных сил больше на высоте 1000 метров. К ним добавился двигатель «Сакае 12» от конкурента — компании «Накадзима», развивающий мощность 925 лошадиных сил. Все три двигателя были четырнадцатцилиндровыми двухрядными звездообразными двигателями с воздушным охлаждением. Хорикоси склонялся к выбору «Кинсея», считая, что новый истребитель должен получить двигатель с наибольшей мощностью. Однако военные проявили недальновидность, утверждая, что «Кинсей» имеет недостаточную удельную мощность, составляющую примерно 1,8 лошадиных силы на килограмм массы двигателя при его весе 559 килограммов. Было рекомендовано использовать двигатель с удельной мощностью около 2,5 лошадиных силы на килограмм. В то же время заказчик упустил из виду, что именно у «Кинсея» имеются большие резервы для усиления. В итоге следует

«Девуатин» D.376





«Девуатин» D.510

отметить, что только в 1945 году на истребителе «Зеро» был установлен двигатель «Кинсей», но к этому времени серийное производство уже не включало этого варианта... Не желая выбирать двигатель конкурента, Хорикоси принял решение в пользу использования двигателя «Зюйсей 13». Именно такие двигатели были установлены на первых двух прототипах.

Выбор оружия для нового истребителя вызвал гораздо меньше проблем, поскольку практически не было необходимости в выборе. Как уже отмечалось, техническое задание 12-Си предусматривало вооружение нового истребителя скорострельными пушками. Японские специалисты проявили интерес к подобным системам уже в середине 1930-х годов, основываясь на опыте боевых действий в Китае. Из этого опыта был сделан вывод о недостаточной эффективности пулеметного вооружения для надежного поражения прочных самолетов, производимых в Америке и Европе. В своем стремлении решить эту проблему Япония приобрела в 1935 году пару французских истребителей типа «Девуатин» D-510 (экспортное обозначение D-510J) для проведения испытаний. Эти истребители были одними из первых в мире серийных самолетов, вооруженных 20-мм автоматической пушкой «Эрликон РР». Начальная скорость ее снаряда изначально не вызвала особых впечатлений. Однако этот недостаток был компенсирован малой массой и компактными размерами орудия, что позволяло устанавливать его на крыле тонкого профиля (на истребителе «Девуатин» пушка размещалась в развале цилиндров двига-

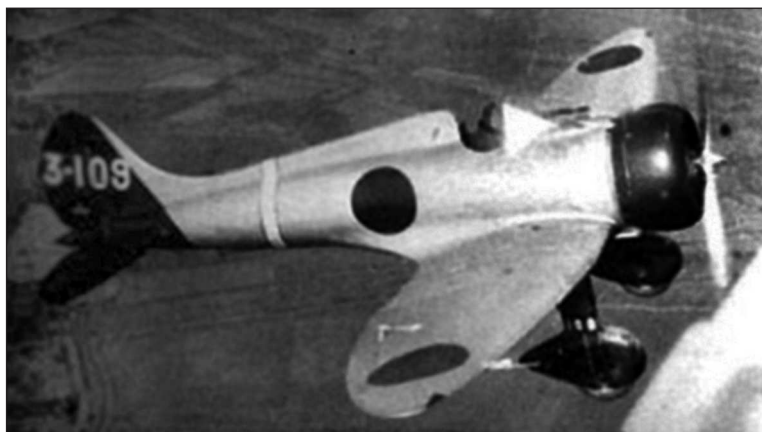
теля и стреляла через вал винта, хотя такая схема неприменима для звездообразных двигателей). После проведения испытаний со швейцарской фирмой — разработчиком пушки было заключено соглашение о лицензионном производстве. Фирма «Даи-Нихон Хеики Кабусики Кайся» стала выпускать ее под обозначением «тип 99», и в ходе войны этот тип пушек был выпущен еще шестью компаниями. В общей сложности в Японии было произведено около 35 тысяч пушек данного типа в нескольких модификациях.

Интегрировать пушки в относительно легкую конструкцию планера оказалось довольно сложно. Конструкторы решили разместить их в крыле непосредственно возле узлов крепления стоек шасси. В этих местах конструкция крыла была усилена, чтобы выдержать ударные нагрузки при посадке самолета, поэтому дополнительное укрепление для восприятия отдачи при стрельбе не требовалось. Такое решение было протестировано на специально переделанном истребителе А5М2. В дополнение к пушкам, на вооружении самолета имелась пара 7,7-мм пулеметов тип 97, которые были стандартным вооружением японской морской авиации, так же как и пушки, являющиеся модификацией британского «Виккерса».

Решение Управления морской авиации (Кайгун Коку Хомбу) вооружить новый истребитель пушками, как оказалось, было вполне обоснованным и предусмотрительным. На момент своего рождения «Зеро» имел самое мощное вооружение среди одномоторных истребителей. Уже первые боевые столкновения в Китае показали,

что для уничтожения вражеского самолета достаточно всего лишь совершить одну короткую очередь.

Хотя, как уже было отмечено ранее, техническое задание не ограничивало массу самолета, было необходимо предпринять кардинальные меры для уменьшения нагрузки на крыло и обеспечения высокой маневренности истребителя. Поскольку размах крыла был строго регламентирован, пришлось предпринимать меры к существенному снижению веса самолета. В первую очередь, решили минимизировать количество соединительных стыков и разъемных конструкций, чтобы избежать необходимости усиления планера в местах соединения секций. В частности, приняли решение сделать крыло неразъемным. Для лонжеронов использовали новый алюминиевый сплав E8B, производимый компанией «Сумитомо». По своим характеристикам, этот сплав соответствовал американскому дюралю марки 758, производство которого в США началось только через несколько лет. Ключевой особенностью сплава E8B была его прочность на разрыв, превосходящая прочность американского дюралюминия марки 248 на 30–40 %. Компания «Сумитомо» поставляла сплав E8B в виде уголков, которые затем разрезались и фрезеровались, чтобы придать необходимый профиль. Такой подход обеспечивал не только прочность лонжеронов, но и их жесткость при минимальном весе. Однако у сплава E8B был недостаток — низкая коррозионная стойкость. Тем не менее в то время, когда срок эксплуатации самолета не превышал 4–5 лет даже при мирных условиях, этим недостатком пренебрегли. Хотя из-за технологических ограничений не удалось избежать разъемов в конструкции фюзеляжа, его было решено сделать из двух частей. Однако носовая часть фюзеляжа была тщательно присоединена к крылу, образуя с ним единое целое, в то время как хвостовая часть была прикреплена к носовой при помощи шпилек. Линия соединения проходила на уровне задней кромки крыла.



Следующим важным этапом был выбор конфигурации крыла. В соответствии с предварительными расчетами, чтобы обеспечить необходимую маневренность, нагрузка на крыло не должна была превышать 105 кг/м^2 , что привело к выбору площади крыла в размере $22,44 \text{ м}^2$. Для крыла был выбран профиль собственной разработки, известный как «Мицубиси 118», который представлял собой модификацию профиля NACA 23012 с толщиной 12 %. Этот профиль был хорошо изучен, так как его разработка происходила в рамках программы создания бомбардировщика G4M. Для обеспечения достаточной устойчивости по курсу и крену, площадь хвостового оперения была сделана относительно большой.

«Мицубиси» A5M1

Эволюция конструкции

10 апреля 1938 года был представлен эскизный проект нового истребителя, который вскоре получил название «Зеро». Презентация вызвала оживленные дискуссии как на тему технических особенностей проекта, так и в отношении формулировки технического задания. Летчики, представлявшие консервативное течение, высказывали недовольство по поводу закрытой кабины, считая, что она ограничит обзор. Ранее летчики уже добились изменений в конструкции истребителя типа A5M2b, заставив конструкторов «Мицубиси» отказаться от закрытого фонаря в пользу открытого, так как пилотам требовался хороший обзор при посадке на авианосец.

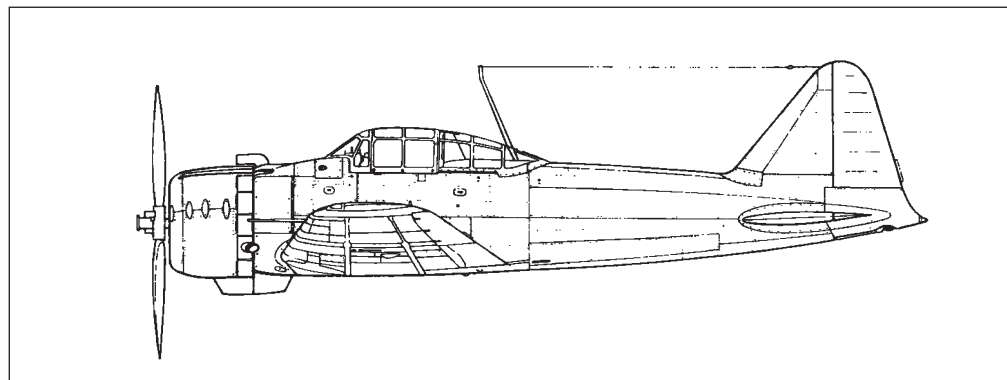
Одним из спорных моментов также стал вопрос о составе вооружения и приоритете между маневренностью и скоростью. Два выдающихся летчика — Минуру Генда и Такео Сибата — выступили с противоположными точками зрения. Генда настаивал на высокой маневренности, считая ее ключевым качеством для палубного истребителя. Сибата, напротив, выдвигал важность высокой горизонтальной скорости для обеспечения преимущества в воздушных боях.

После многочисленных дебатов и недостижения окончательного согласия, прогресс создания нового истребителя был под угрозой. Однако при поддержке Дзиро Хорикоси, обещавшего всем равные возможности, и убедительных аргументов заказчику удалось убедить в перспективности создания самолета, сочетающего в себе все спорные характеристики. Таким образом, программу создания нового истребителя удалось спасти, и началось активное строительство прототипов на за-

водах «Мицубиси» в Оемачи, южном пригороде Нагои.

16 марта 1939 года, спустя 11 месяцев с момента утверждения эскизного проекта, прототип нового истребителя был окончательно собран. 19 числа прошли важные испытания — взвешивание, балансировка и гонка двигателя, а также проверка бортового оборудования. Завод в Оемачи, где велись работы, не обладал собственным аэродромом, что вынудило перевезти прототип частично разобранным, на телегах, запряженных волами, на армейский испытательный аэродром в 40 км от завода. 1 апреля 1939 года в кабине самолета уже сидел опытный пилот-испытатель Катсудзо Сима. После проведения ряда проверок и предварительных испытаний, Сима поднял прототип в воздух, совершив первый короткий подскок, чтобы проверить реакцию рулей. После этого начались настоящие летные испытания. В ходе 13-го полета 14 апреля было впервые убрано шасси, при этом проявились некоторые проблемы, в том числе вибрации планера. После анализа ситуации решено было заменить двухлопастный винт на трехлопастный, а также установить резиновые амортизирующие прокладки для узлов крепления двигателя. Благодаря этим изменениям удалось успешно справиться с проблемой вибраций.

25 апреля 1939 года, во время полета на максимальной скорости, новый самолет не смог достичь требуемых 500 км/ч, развив лишь 491 км/ч. Этот результат не устроил заказчика, который справедливо указал на недостаточную мощность двигателя. В то время, когда истребители, разрабатываемые в других странах, оснащались более мощными моторами мощностью



*Прототип
«Зеро» — истреби-
тель 12-Си*

свыше 1000 л.с., использованный двигатель «Зюйсей 13» обладал лишь 875 л.с. Из-за этого 1 мая Кайгун Коку Хомбу дала разработчику указание установить более мощный двигатель фирмы-конкурента «Накадзима» — «Сакае 12» мощностью 940 л.с. Пока первый прототип модернизировался, 18 октября начались испытания второго прототипа, который с самого начала оснащён был трехлопастным винтом. Дополнительно он был оборудован полным комплектом вооружения. После короткого цикла заводских испытаний, уже 25 октября второй прототип был принят флотом, и в конце месяца начались испытания вооружения. Первые результаты оказались впечатляющими — девять попаданий из очереди в 20 снарядов в наземную мишень площадью 19 м².

Третий экземпляр истребителя, который являлся первым предсерийным, с самого начала получил двигатель «Сакае 12». Для установки нового мотора пришлось внести изменения в мотораму и капот — «Сакае» имел больший диаметр, чем заранее предусмотренный для него двигатель «Зюйсей». Стремясь к минимизации лобового сопротивления и сохранению хорошего обзора вперед, конструкторы спроектировали капот с очень плотной посадкой вокруг двигателя. Однако такой подход привел к возникновению проблем с охлаждением мотора, решение которых требовало значительных усилий разработчиков. Для преодоления проблемы плоскости штопора, которая проявилась в ходе испытаний прототипов, было переработано хвостовое оперение: киль был сдвинут назад, а горизонтальное оперение было смещено вверх. Эти изменения привели к увеличению длины самолета, но позволили улучшить его аэродинамические характеристики и повысить управляемость.

После всех модификаций и улучшений самолет был признан готовым к серийному производству, которое было запущено на заводе № 3 в Нагое, принадлежащем фир-

ме «Мицубиси». Еще до завершения всех испытаний, 14 сентября 1939 года, самолет получил официальное обозначение «палубный истребитель опытного типа 0», или же А6М1. Этот знаковый момент символизировал завершение долгого и трудного пути создания нового военного самолета. Дорога от идеи и эскизов к серийному производству была исполнена трудом и упорством многих специалистов, конструкторов и летчиков. Теперь машина была готова к новым испытаниям.

Прототипы и самолеты предсерийной партии были отправлены на войсковые испытания в кокутай «Йокосука», расположенный на аэродроме Оппама. Эта часть была известна как инструкторско-испытательная и насчитывала в себе наиболее опытных летчиков Императорского флота. Эти умелые пилоты оценили новую машину высоко, отмечая ее превосходные летные характеристики. А6М1 долгое время служила безупречно — первое серьезное происшествие произошло лишь 11 марта 1940 года, практически спустя год после начала летных испытаний. В тот день взлетел пилот-испытатель Окуяма на втором прототипе истребителя. Полетное задание предполагало проверку двигателя при крутом пикировании. Во время второго спуска с высоты 1500 м до 900 м под углом 50° произошел внезапный рост шума мотора, за которым последовал взрыв двигателя. Самолет разрушился, а пилот был выброшен из кабины. Парашют открылся на высоте примерно 300 м, однако летчика вырвало из ремней, и он погиб. Причина катастрофы так и осталась неясной. По версии, признанной наиболее убедительной, произошел обрыв одного из балансировщиков элеронов, что вызвало вибрацию, приведшую к разрушению самолета. Эта трагедия привела к переносу начала поставок А6М на июль 1940 года, поскольку фирме потребовалось время на доработку точек крепления балансиров элеронов и рулей.

В поисках идеала

Работы по совершенствованию истребителя А6М проходили в условиях значительного давления со стороны авиационных ведомств, которые слышали о впечатляющих летных характеристиках новой машины, проходящей испытания в Оппаме. Особенно важным было увеличение дальности полета, поскольку предыдущий истребитель А5М не обладал достаточным запасом топлива для сопровождения бомбардировщиков в дальних рейдах.

Отзывы пилотов-испытателей из кокутая «Йокосука» только подогревали интерес к новому самолету. Несмотря на требования доработки со стороны специалистов компании «Мицубиси», уже 21 июля 1940 года, по решению Каигун Коку Хомбу, первая партия из шести предсерийных истребителей отправилась в Ханькоу (Китай). Отряд был сформирован из пилотов кокутая «Йокосука» под руководством Тамоцу Йокоямы и присоединился к 12-му ренго кокутаю.

Параллельно другие предсерийные машины проходили испытания на авианосце «Кага». После успешного их завершения эти самолеты были приняты на вооружение под названием «морской тип ноль палубный истребитель модель 11» (А6М2 модель 11) — «Рей-Сики Кандзо Сентоки» или (в сокращенном варианте) «Рейсен»

(в соответствии с американской классификацией — «Зек» (от сокращения имени пророка Иезекииля), или же «Зеро», т. е. «ноль»).

Решением проблемы охлаждения мотора стало установление жестяных дефлекторов на цилиндрах двигателя. Однако проблема с заклиниванием системы сброса подфюзеляжного топливного бака осталась нерешенной.

В общей сложности было построено 64 истребителя А6М2 модель 11. Таким образом, обозначение А6М1 не несло больше чем три машины — два прототипа и первый предсерийный самолет.

Первые упоминания о новом «суперистребителе», достигшие Европы и Америки, были запутанными и противоречивыми. С одной стороны, многие наблюдатели, включая полковника Клэра Э. Шеннолта — тогдашнего советника Чан Кайши и позднее генерала и командира американской добровольческой авиагруппы AVG, известной как «Летающие тигры», отмечали его существование в своих докладах.

Важным фактором, в данном случае, оказалась слабость американской агентурной разведки в Японии. Практически единственным каналом получения информации были донесения помощника

А6М2 модель 11 из 12-го кокутая. Самолет был окрашен в серый цвет двух оттенков. На фюзеляже присутствует желтая полоса





Ранний А6М2 модель 11 с номером КА-103 из учебной части на аэродроме летного училища Императорского флота Касумигаура (оба снимка). Самолет окрашен в светло-серый цвет