

ZERO

Por Reinaldo V. Theodoro



Mitsubishi A6M5 Zero, ilustração de caixa do velho kit 1/72 da Revell.

Sempre que se fala da aviação japonesa na 2ª Guerra Mundial, o primeiro nome lembrado é o do caça Mitsubishi A6M Zero. Ele dominou completamente os ares do Oriente durante os dois primeiros anos da Guerra do Pacífico, varrendo do céu todos os oponentes lançados por americanos, britânicos, australianos, holandeses e chineses. Foi o avião mais produzido no Japão no período e esteve em ação de primeira linha do primeiro ao último dia da guerra.

Oficialmente designado *Reishiki-Kanjo-Sentohki* (Caça Naval Tipo 0¹), o Zero fez a sua estréia na China. Sua performance extraordinária logo eliminou toda a oposição aérea, mas isso não foi considerado relevante pelas autoridades ocidentais, principalmente devido ao fato de que os aviões usados pelos chineses eram obsoletos. No entanto, o desempenho do Zero revelou-se muito superior ao que os ocidentais tinham de melhor. Sua manobrabilidade era incomparável, era fácil de pilotar, tinha um alcance incrivelmente longo e era já armado com um canhão de 20 mm, quando os caças ocidentais tinham apenas metralhadoras. Contudo, tanto êxito tinha um preço: a proteção. O Zero era mal blindado, fazendo com que ele se transformasse numa bola de fogo se atingido. Porém, atingi-lo não era uma tarefa fácil e, até o fim da guerra, a sua agilidade foi capaz de salvá-

lo em duelos com os mais modernos caças inimigos.

O Zero foi produzido pelas fábricas Nakajima (6.570 unidades) e Mitsubishi (3.879). Ele teve ainda 515 aparelhos de treinamento, totalizando 10.964 unidades, em diversos modelos.

No início de sua carreira, o Zero era pintado com uma camuflagem de duas cores: *Sky Gray* – cinza médio – e *Äme Iro*², embora os aviões embarcados recebessem um verniz sobre o metal natural. As superfícies inferiores eram pintadas de *Light Gray* (cinza claro). Durante a primeira fase da Guerra do Pacífico, os aparelhos embarcados eram pintados de *Sky Gray*³, mas, à medida que as unidades eram transferidas para bases terrestres, passaram a receber manchas de verde escuro⁴ como camuflagem.

Os aviões experimentais ou de treinamento eram, inicialmente, inteiramente pintados de laranja. Porém, ao fim da guerra, com as bases em território japonês sendo freqüentemente atacadas pela aviação americana, a pintura laranja foi restrita às superfícies inferiores.

No início do verão de 1943, os japoneses mudaram a cor de seus aviões navais, adotando o verde escuro para as superfícies superiores. Os aparelhos produzidos pela Nakajima, além disso, eram pintados com um verde ainda mais escuro.

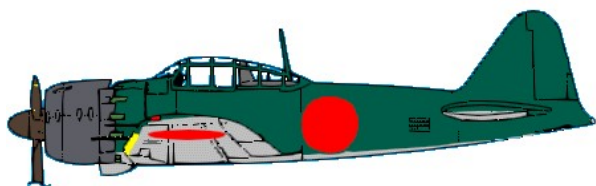
¹ A nomenclatura japonesa baseava-se nos dois últimos algarismos do ano japonês, contado a partir da fundação do Império (660 a.C.). Com isso, o ano japonês tinha um avanço de 660 anos em relação ao calendário ocidental. Portanto, o Zero, lançado em 1940, era o caça do ano de 2600. Daí ser chamado de "0".

² Um tipo de caramelo ou *Tan* (FS N°24201).

³ A cor correta (FS N°36307) é um pouco mais escura do que aparece em filmes como "Tora! Tora! Tora!" e "Pearl Harbor".

⁴ A cor era ligeiramente mais escura do que o FS N°34092

Um detalhe interessante é que a linha divisória entre o verde e o cinza das superfícies inferiores dependia da fábrica que produzisse o aparelho, conforme os exemplos a seguir:



Esquema de pintura do Zero produzido pela Mitsubishi.



Esquema de pintura do Zero produzido pela Nakajima.

O símbolo de nacionalidade era o famoso círculo vermelho, chamado *Hinomaru*. Pelos meados de 1944, as pás das hélices eram pintadas de marrom escuro e foi abandonado o círculo branco em volta do *Hinomaru*.

As marcações de unidade, pintadas em ambos os lados do leme, utilizavam uma seqüência de uma ou duas letras *Kana*, que se referiam à base da unidade (por exemplo, "Ka" era a base de Kasumigaura), se o avião fosse baseado no Japão ou na Coréia; uma letra para aviões baseados em zonas de combate (o "W" identificava o 14º Kokutai⁵); e uma letra e um algarismo romano se baseado em um porta-aviões ("BI" identificava o 1º porta-aviões (I) da 2ª Divisão (B), o Soryu). Em seguida, havia uma seqüência de números arábicos que identificavam o aparelho.

Pelo meio da guerra, porém, esse sistema foi mudado para uma seqüência de números, onde os primeiros (de dois a quatro) identificavam a unidade e os seguintes, o aparelho. Apesar disso, no Japão, manteve-se o sistema original na maioria das unidades.

Os americanos deram-lhe o nome-código "Zeke", mas o termo "Zero" era igualmente utilizado.

☀ A6M2a (Tipo 11) →

O A6M2 Tipo 11 foi o primeiro aparelho de produção a entrar em serviço. Usado experimentalmente na China no outono de 1940, o Zero logo se impôs: em seu primeiro engajamento, um grupo de 10 Zeros destruiu inteiramente uma força chinesa de 27 aparelhos sem ter uma única perda.

⁵ Regimento ou Esquadrão.



A6M2 de pré-série, do 12º Kokutai, região de Hankow, China, inverno de 1940-41.



A6M2 pilotado por Tetsutomi Iwai, China, setembro de 1940.



A6M2 pilotado por Koshiro Yamashiro, China, 1940.



A6M2 Tipo 11, 11º Kokutai, pilotado pelo Tenente Minouru Suzuki, China, verão de 1941. Embora existam 28 marcas de vitória na cauda, elas não pertencem todas a Suzuki, que teve apenas 8.



A6M2 pilotado pelo Aspirante Hideo Oishi, 1941.



A6M2, 13º Kokutai, pilotado pelo maior ás japonês a sobreviver à guerra, Saburo Sakai (64 vitórias), China, verão de 1941.



A6M2, Tainan Kokutai, pilotado pelo Aspirante de 1ª Classe Simakawa Masaaki, outubro de 1941. Durante a 2ª Guerra Mundial, Masaaki teve 13 vitórias.



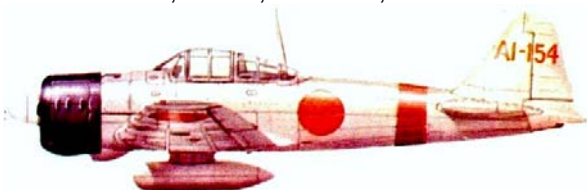
A6M2 pilotado pelo Aspirante de 2ª Classe Yoshiro Khashiguchi, fevereiro de 1942.

☀ **A6M2b (Tipo 21) →**

Este foi o modelo mais importante de todos, pois foi com ele que o Japão foi capaz de realizar a sua campanha de conquistas em 1941/42. Ele diferia do modelo 11 por ter asas dobráveis nas pontas, permitindo que um número maior de aparelhos fosse embarcado nos porta-aviões.



A6M2, 3º Kokutai, pilotado por Tamotsu Yokoyama, Takao, Formosa, 1941.



A6M2, porta-aviões Akagi, Pearl Harbor, 07/12/41. Este aparelho foi abatido durante o ataque. O avião é todo pintado de Sky Gray e a carenagem é em cinza azulado escuro.



A6M2, porta-aviões Akagi. Este aparelho foi pilotado pelo líder da escolta de caça, Capitão Shigenyu Itai, durante o ataque a Pearl Harbor. A faixa vermelha na fuselagem indica o 1º porta-aviões da 1ª Divisão (o Akagi).



A6M2, porta-aviões Kaga. Este aparelho foi pilotado pelo Capitão Shiga Yoshio durante o ataque a Pearl Harbor. As duas faixas vermelhas na fuselagem indicam o 2º porta-aviões da 1ª Divisão (o Kaga).



A6M2, porta-aviões Soryu. Este aparelho foi pilotado pelo Capitão Iida Fusata durante o ataque a Pearl Harbor. A faixa azul cobalto na fuselagem indica o 1º porta-aviões da 2ª Divisão (o Soryu).



A6M2, porta-aviões Soryu. Este aparelho também participou do ataque a Pearl Harbor.



A6M2 do porta-aviões Hiryu, ataque a Pearl Harbor. A faixa em azul cobalto na cauda indica líder de esquadrilha e as duas faixas na fuselagem indicam o 2º porta-aviões da 2ª Divisão (o Hiryu).



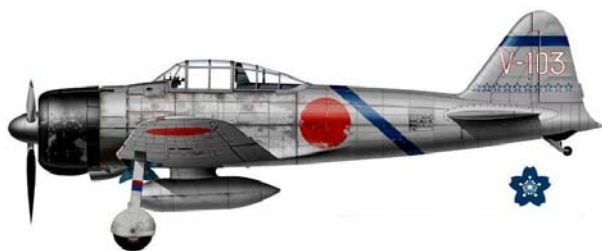
Outro A6M2, porta-aviões Hiryu, que também participou do ataque a Pearl Harbor.



A6M2, porta-aviões Shokaku, ataque a Pearl Harbor. A faixa branca na fuselagem indica o 1º porta-aviões da 5ª Divisão (o Shokaku).



A6M2, porta-aviões Zuikaku. ataque a Pearl Harbor. As duas faixas brancas na fuselagem indicam o 2º porta-aviões da 5ª Divisão (o Zuikaku).



A6M2 Tipo 21, Kokutai Tainan, pilotado pelo então Sargento-Aviador Saburo Sakai, Bali, Indonésia, Fevereiro de 1942.



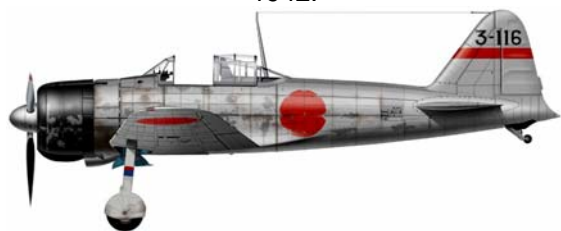
A6M2 Tipo 21, unidade ignorada, pilotado pelo Aspirante de 1ª Classe Yoshisuka Arita, Fevereiro de 1942.



A6M2 Tipo 21, Kokutai Tainan, pilotado por Toshiaki Honda, Indonésia, Fevereiro de 1942.



A6M2 Tipo 21, porta-aviões Junyo, verão de 1942.



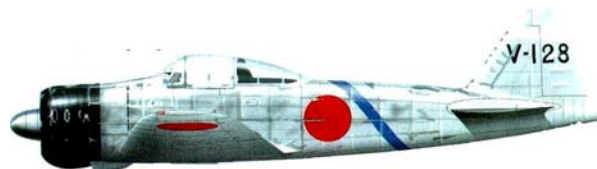
A6M2 do 11º Kokutai.



A6M2, do porta-aviões Kaga, pilotado pelo Aspirante Saburo Saito, janeiro de 1942.



A6M2 pilotado pelo Aspirante de 2ª Classe Sumi Ishihara, fevereiro de 1942.



A6M2 pilotado pelo Aspirante de 1ª Classe Saburo Sakai, Rabaul, 07/08/42. Foi nesse aparelho que Sakai foi gravemente ferido⁶.



A6M2 pilotado pelo Tenente Khaideki Shingo, porta-aviões Shokaku, outubro de 1942.



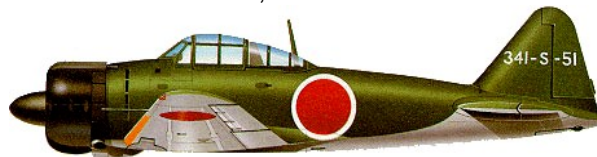
A6M2, 6º Kokutai, Rabaul, Nova Bretanha, novembro de 1942. Sobre o cinza padrão, este aparelho recebeu manchas em verde médio.



A6M2 pilotado pelo Aspirante Tetsugo Iwamoto, janeiro de 1943.



A6M2, Kokutai Tainan, aeródromo de Denpasar, Ilha de Bali, fevereiro de 1943.



A6M2 do 402º Chutai⁷, 341º Kokutai, Campo Clark, Filipinas, inverno de 1944.

☀ A6M3 (Tipo 32) →

Em maio de 1942, o A6M3 foi oficialmente adotado. Ele diferia dos modelos anteriores pela redução de 50 centímetros das pontas das asas. Este modelo destinava-se especificamente para a fun-

⁶ Ver na nossa seção de Biografias.

⁷ Esquadrilha.

ção de interceptador, tendo uma autonomia menor e uma velocidade de subida maior, graças ao novo motor Sakae 21. Contudo, não fez sucesso com os pilotos e teve apenas cerca de 300 unidades produzidas. O nome-código aliado para ele era "Hamp".



A6M3 Tipo 32, 251º Kokutai, Formosa, novembro de 1942.



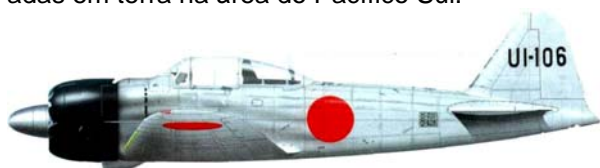
A6M3 Tipo 32, 204º Kokutai, pilotado por Shoichi Sugita, Rabaul, junho de 1943.



A6M3 do 2º Kokutai (depois rebatizado 582º Kokutai).

☀ A6M3 (Tipo 22) →

Devido à impopularidade do A6M3 Tipo 32 com os pilotos japoneses, decidiu-se produzir o A6M3 com as mesmas asas do Tipo 21, surgindo daí o Tipo 22, que foi lançado no início de 1943, equipando inicialmente porta-aviões e unidades baseadas em terra na área do Pacífico Sul.



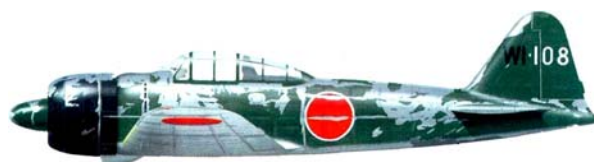
A6M3 pilotado pelo Aspirante Hiroushi Nishiziva, primavera de 1943.



A6M3 pilotado por Kendji Yanagia, Buin (Nova Guiné), 18/04/43.



A6M3 Tipo 22, 204º Kokutai, pilotado pelo Aspirante Hagiri Matsuo (13 vitórias), verão de 1943.



A6M3 pilotado pelo Aspirante Takeo Okumura, setembro de 1943.



A6M3a Tipo 22, 253º Kokutai, pilotado por Tetsuzo Iwamoto, Rabaul, outono de 1943.



A6M3 pilotado pelo Aspirante Takio Tanimitsu, setembro de 1944.



A6M3 Tipo 22, 251º Kokutai, pilotado por Hiroyoshi Nishizawa.



A6M3 (Tipo 22) com cores e marcas de rendição (a cruz verde). Ao fim da guerra, este aparelho rendeu-se aos neozelandeses em Bougainville. Ele foi enviado para a Nova Zelândia onde fez testes de voo, eventualmente sendo incorporado ao acervo do Auckland War Museum, onde permanece até hoje.

☀ A6M5 (Tipo 52) →

O novo modelo do Zero, o Tipo 52, foi lançado em fevereiro de 1944, reunindo diversas melhorias. Houve quatro versões, que diferiam basicamente no armamento⁸. Uma curiosidade: apenas a partir do A6M5b é que o Zero passou a ter o vidro frontal à prova de bala e extintor de incêndio junto ao tanque de combustível.

⁸ A6M5 – Armamento normal de dois canhões de 20mm e duas metralhadoras de 7,7 mm; A6M5a – Um novo canhão de 20 mm; A6M5b – Substituiu a metralhadora de 7,7 mm de estibordo por uma de 12,7 mm; A6M5c – Metralhadoras de 7,7 mm do bico retiradas, em favor de metralhadoras de 13 mm nas asas.



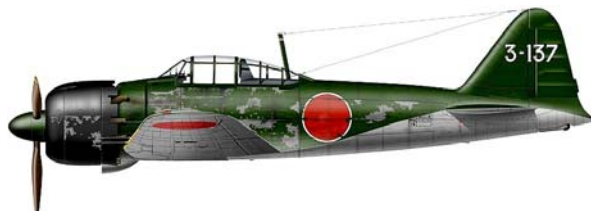
A6M5 Tipo 52, unidade ignorada.



A6M5c, 210º Kokutai. Em janeiro de 1944, essa unidade estava na ilha de Palau, na Micronésia.



A6M5a, 381º Kokutai, pilotado pelo Tenente Kinoshita Isshu.



A6M5, Kokutai Yokosuka, pilotado por Saburo Sakai, Yokosuka, agosto de 1945. Esta ilustração, contudo, está errada. A matrícula do avião não era 3-137, mas ヱ (letra japonesa Yo)-137.



A6M5c, 252º Kokutai, pilotado pelo Tenente Iwamoto Teczuo, Okinawa, fevereiro de 1945.



A6M5, Tsukuba Kokutai, defesa do Japão, 1945.



A6M5c, 203º Kokutai, pilotado por Takeo Tanimizu, Japão, junho de 1945. Observe as curiosas marcações de vitória, utilizando símbolos da aviação americana.



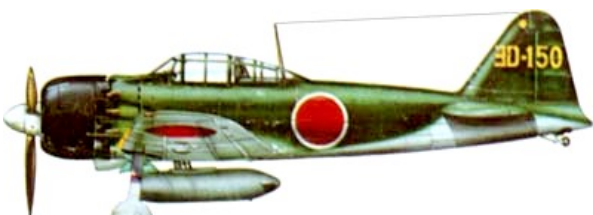
Outro exemplar de A6M5, unidade ignorada.



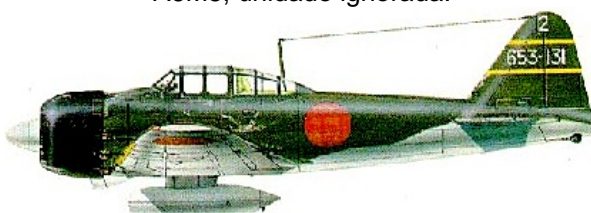
A6M5, 302º Kokutai pilotado por Sadaaki Akamatsu, aeródromo de Atsugi, Japão, fevereiro de 1945.



A6M5, unidade ignorada.



Outro A6M5 do 302º Kokutai.



A6M5, unidade ignorada.



A6M5, Kokutai Genzan, Wonsan, Coréia do Norte, para treinamento, inverno de 1944.

☀ A6M7 (Tipo 63) →

Em maio de 1945, o Zero Tipo 52 recebeu o novo motor Sakae 31, sendo então rebatizado Tipo 63. Além disso, ele recebeu um suporte para bombas, pois ele se destinava agora a atuar como caça-bombardeiro, apoio ao solo e até kamikaze.

☀ A6M8 (Tipo 54) →

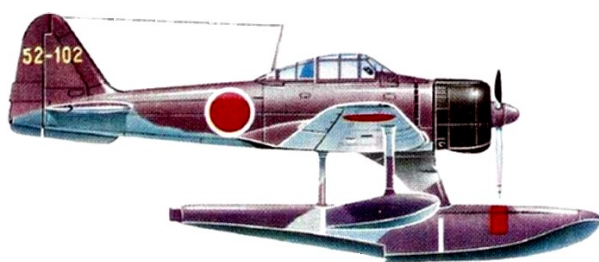
Último modelo do Zero, o A6M8 teve apenas duas unidades produzidas, em julho de 1945. Ele tinha um novo motor, o Kinsei 62 de 1.560 HP, que melhorou muito a sua performance, porém, tarde demais.



A6M8, o último modelo do Zero, julho de 1945.

☀ A6M2-N "Rufe" →

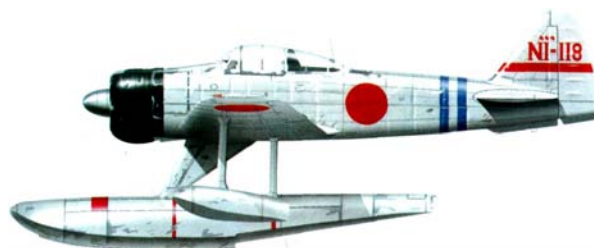
Confrontada com a necessidade de dar cobertura aérea para uma vasta área coberta de água, a marinha japonesa decidiu adaptar flutuadores ao Zero, surgindo daí o Nakajima A6M2-N "Rufe". Baseado no A6M2 Tipo 11, o "Rufe" foi lançado no início de 1942, atuando nas Ilhas Salomão, Aleútas e na defesa do Japão. Embora os flutuadores fizessem com que a agilidade do avião fosse muito sacrificada, ele atuou basicamente como interceptador, com alguns sucessos. Teve um total de 327 unidades e sua produção encerrou-se em setembro de 1943.



A6M2-N



A6M2-N, 5º Kokutai, Kiska, Ilhas Aleútas, setembro de 1942.



A6M2-N, 802º Kokutai, pilotado por Keizo Yamatsaki, Ilhas Salomão, fevereiro de 1943.



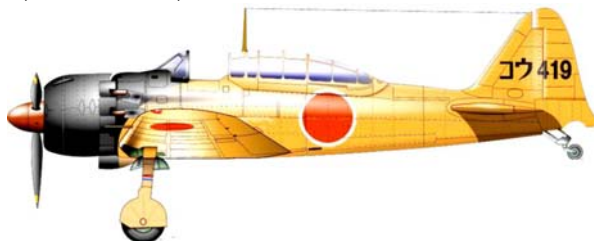
A6M2-N, 934º Kokutai, pilotado por Matsunagi Etoku, o melhor piloto de hidroavião de caça do Japão (8 vitórias). Ilhas Ambon, setembro de 1943.



A6M2-N, Grupo Aéreo de Kashima, Ibaragi, 1944.

☀ A6M2-K e A6M5-K (Treinamento) →

O primeiro avião "Zero" de treinamento de dois lugares (A6M2-K) só foi lançado em fins de 1943. No início de 1945, entrou em produção a versão de treinamento do A6M5 (A6M5-K). Excetuando a asa mais curta e a disposição dos canos de descarga do motor Sakae 21 do A6M5-K, ambos eram virtualmente idênticos. Além de treinamento, foram usados também como rebocadores de alvo e, obviamente, como kamikazes.



A6M5-K, Kokutai Tsukuba, 1944.

☀ A6M com Marcações Estrangeiras →

O Japão não forneceu caças Zero a nenhum outro país, mas algumas nações conseguiram fazer uso dele através de unidades capturadas, particularmente a China. Nos demais países, ele foi usado apenas para avaliação.



A6M2 Tipo 11, capturado pelos nacionalistas chineses.



Nakajima A6M2-N, Esquadrilha 8S da Aéronavale francesa, Cat Lai, Indochina, setembro de 1945. A sigla ATAIU no leme significa Allied Technical Air Intelligence Unit (Unidade de Inteligência Técnica Aérea Aliada).



A6M2 Tipo 21, usado pelos americanos para avaliação de agosto a outubro de 1942. Este aparelho fez um pouso forçado a 03/06/42, após um ataque a Dutch Harbour, nas Aleútas, e seu piloto, o sub-oficial Tadayoshi Koga, morreu. O avião foi recuperado pelos americanos e repintado com as cores e marcas do USMC para evitar incidentes desagradáveis. A hélice foi substituída por uma idêntica da Hamilton Standard.



A6M capturado pelos soviéticos, Ilhas Sacalinas, 1945.

🌟 Kits →

Existem mais de 50 kits diferentes do Zero, com nítida predominância dos fabricantes japoneses (que surpresa!) em diversas escalas. A Hasegawa é a campeã de kits dele, com vários modelos e em várias escalas. Só na escala 1/72, são 4 de A6M2 Tipo 21, 1 de A6M3 Tipo 22, 6 de A6M5 (b e c), 1 de A6M8 e 2 de A6M2-N. A Nichimo tem um kit do A6M2, a Academy e a Encore têm kits do A6M5c, a Testors tem um kit que ela chama de "A6M" e a AML tem o kit do A6M2-K.



A6M2b Tipo 21 1/72 da Hasegawa.



A6M2 Tipo 21 1/72 da Hasegawa.



A6M2b Tipo 21/72 da Hasegawa.



A6M3 Tipo 22 "Rabaul" 1/72 da Hasegawa.



A6M5 1/72 da Hasegawa.



A6M5b 1/72 da Hasegawa.



A6M5 1/72 da Hasegawa.



A6M5c 1/72 da Hasegawa.



A6M2-N 1/72 da Hasegawa.



A6M5b 1/72 da Hasegawa.



A6M2-N 'Rufe' 1/72 da Hasegawa.



A6M5c 1/72 da Hasegawa.



A6M2 1/72 da Nichimo.



A6M5c 1/72 da Hasegawa.



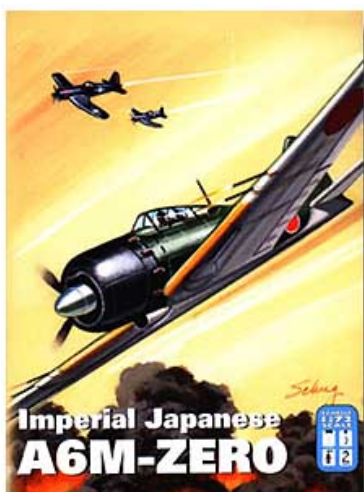
A6M5c 1/72 da Academy.



A6M5c 1/72 da Encore.



A6M2 Tipo 11 1/48 da Hasegawa.



A6M Zero 1/72 da Testors.



A6M2b (Tipo 21) 1/48 da Hasegawa.



A6M3 "Hamp" 1/48 da Hasegawa.



A6M2-K 1/72 da AML.



A6M2b Tipo 21 1/48 da Hasegawa.



A6M2b Tipo 21 1/48 da Hasegawa.

A escala 1/48 talvez seja a mais numerosa dentre os kits do Zero. Mais uma vez, a Hasegawa domina essa escala, tendo nada menos que 1 kit do A6M2 Tipo 11, 4 do A6M2 Tipo 21, 2 do A6M3 Tipo 22, 2 do A6M3 Tipo 32, 6 do A6M5 (b e c) e 2 do A6M2-N, além de ter um kit muito interessante de um "esqueleto" de Zero. A Aarii tem um kit do A6M5c, a Nichimo tem um kit do Zero (sem identificar o modelo), enquanto a Tamiya tem kits dos modelos A6M2 "Zeke", A6M3 "Hamp", A6M5c e A6M2-N.



A6M3 Tipo 22 1/48 da Hasegawa.



A6M5c 1/48 da Hasegawa.



A6M3 1/48 da Hasegawa.



A6M5c 1/48 da Hasegawa.



A6M3 Tipo 22 1/48 da Hasegawa.



A6M5 1/48 da Hasegawa.



A6M5b 1/48 da Hasegawa.



A6M5b 1/48 da Hasegawa.



"Esqueleto" de Zero A6M5 1/48 da Hasegawa.



Zero 1/48 da Nichimo.



A6M5c 1/48 da Arii



A6M2 1/48 da Tamiya (com hélice que gira).



A6M2-N "Rufe" 1/48 da Hasegawa.



A6M2 Tipo 21 1/48 da Tamiya.



A6M2-N "Rufe" 1/48 da Hasegawa.



A6M3 "Hamp" 1/48 da Tamiya.



A6M2-N "Rufe" 1/48 da Tamiya.



A6M5c 1/48 da Tamiya.

A escala 1/32 é uma das mais estimulantes para montar um modelo de linhas simples como o Zero. A Hasegawa tem 3 kits do A6M5, sendo um deles hiper-detalhado. A Revell alemã e a Tamiya também têm um kit do A6M5. Por fim, a Nichimo tem um kit do A6M5 na incomum escala de 1/35 (incomum para aviões, naturalmente).



A6M5c 1/32 da Hasegawa.



A6M5c 1/32 da Hasegawa.



A6M5 1/32 hiper-detalhado da Hasegawa.



A6M5 1/32 da Revell alemã.



A6M5 1/24 da Tamiya.

Concluindo, a Bandai tem um kit do A6M5 na escala 1/24.



A6M5 1/24 da Bandai.

Apesar de tudo o que foi dito acima, você deve estar atento para o fato de que as fábricas param de produzir alguns kits ou relançam kits que saíram de linha anos antes. Portanto, você pode ter alguma dificuldade em encontrar algum modelo específico.

Até a próxima!