



1^{er} mai 1925

Création du Corps aérien de l'armée impériale japonaise

Les débuts de l'aviation japonaise

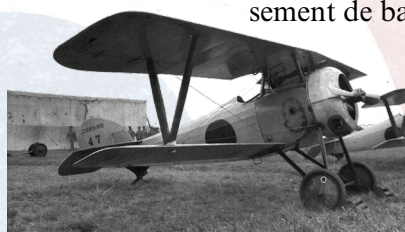
Fondée en 1867 avec l'appui de conseillers militaires français, l'armée japonaise manifeste très tôt un intérêt pour les activités aériennes. Une première ascension en ballon a lieu en 1874, suivie dès 1877 par le développement d'une industrie nationale et le lancement d'une production locale. Ces dispositifs sont employés pour la première fois lors de la guerre russo-japonaise (1904-1905), durant laquelle ils contribuent notamment au réglage des tirs d'artillerie lors du siège de Port-Arthur.

Parallèlement aux ballons, le Japon se tourne vers l'aviation, alors en pleine expansion. Le 5 mai 1910, le premier aéroplane de conception nationale effectue son vol inaugural, suscitant le lancement de nombreux projets. Face à l'absence de résultats concrets, les autorités décident d'envoyer le capitaine **Tokugawa Yoshitoshi** en France, alors à la pointe dans ce domaine, afin d'y acquérir des appareils. Un premier *Farman III* est ainsi acheté, bientôt suivi d'autres avions, répartis entre la Marine et l'Armée à partir de 1911.

Au cours de la Première Guerre mondiale, l'aviation de la Marine impériale se distingue en effectuant les premiers raids aéronavals de l'histoire lors du siège de Tsingtao, en 1914, grâce aux hydravions *Farman* embarqués sur le transport d'hydravions *Wakamiya*. En revanche, si l'Armée envoie **plusieurs de ses pilotes** combattre dans les rangs français, son aviation n'opère pas directement avant l'intervention en Sibérie de 1919, face aux Bolchéviques.

Avions français et *Hinomaru*

À la fin du conflit, la France envoie une **nouvelle mission militaire au Japon** afin de former les Japonais à l'art de la guerre aérienne. Dirigée par le colonel Jacques-Paul Faure, celle-ci contribue notamment à l'établissement de bases aériennes.



DR

Dans le même temps, les Français introduisent au Japon plusieurs appareils parmi les plus récents de leur aéronautique militaire, tels que les *Nieuport 24* et *Breguet 14*, proposés à la vente. Les autorités japonaises commencent ainsi par importer ces modèles avant d'en développer des versions locales, notamment par l'intermédiaire de la société Nakajima. Des avions comme le *Nieuport 24*, renommé *Nakajima Ko-3*, prennent alors leur envol sous les couleurs du disque solaire, le *Hinomaru*.

Réorganisation à la française

Dès 1919, l'armée japonaise établit une chaîne de commandement indépendante pour son aviation, première étape vers une certaine autonomie.

Le Corps aérien de l'armée impériale japonaise (*Dai Nippon Teikoku Rikugun Kōkūbutai*), placé sous les ordres du général Kinichi Yasumitsu, est officiellement créé le 1^{er} mai 1925. À l'instar du modèle français, il ne s'agit pas d'une armée de l'air indépendante mais d'une arme (équivalente à l'infanterie ou l'artillerie) qui dépend de l'armée impériale. Le Corps est organisé en régiments aériens mixtes, chacun divisé en deux bataillons regroupant deux à quatre escadrilles de chasse et de reconnaissance.



DR

En termes d'emploi, le rôle du Corps aérien reste limité à l'appui direct de l'Armée sur le champ de bataille. Les unités d'observation d'artillerie (avions et ballons) demeurent rattachées à cette dernière tandis que le bombardement stratégique, comme la défense aérienne du territoire national, demeurent l'apanage de la Marine.

Équipé d'appareils nationaux de plus en plus performants à partir de la fin des années 1920 et réorganisé en 1938, le Corps aérien sera l'un des principaux outils des victoires japonaises en Chine et au début de la guerre du Pacifique.

Adjudant Thomas Wagner, rédacteur au CESA

Sous la direction de Jean-Charles Foucrier, docteur en histoire, chargé de recherche et d'enseignement au SHD

