

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2023)
Heft: 4

Artikel: JASDF : "Clé de la Défense, toujours prêts"
Autor: Vautravers, Alexandre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1055277>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

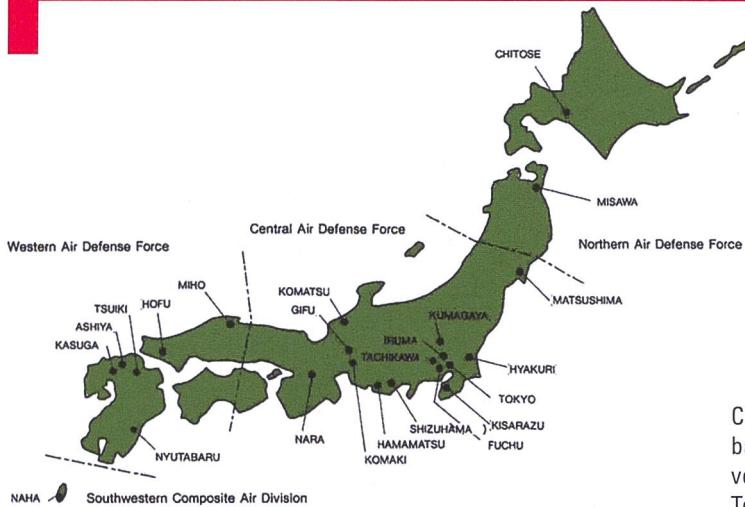
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Ci-contre: Disposition des commandements et des principales bases aériennes de la JASDF. Pour l'ordre de bataille, voir la page 19.
Toutes les photos © JASDF.

International

JASDF : « Clé de la Défense, toujours prêts »

Col EMG Alexandre Vautravers

Rédacteur en chef, RMS+

Nation insulaire, territoire formé de 14'125 îles, dont 260 habitées, le Japon dépend stratégiquement pour sa sécurité du contrôle des voies et des approches maritimes. La production agricole et la pêche ne permettent de produire que 38% de l'alimentation de la population – calculé en apport calorique – alors que le Gouvernement a fixé un objectif de 45% pour 2030. N'étant pas autosuffisant pour son alimentation, comme en matière d'énergie fossiles ou encore de matières premières pour son industrie, la liberté de navigation et de commerce est vitale pour le Pays du Soleil levant.

On comprend donc l'importance et la place que peuvent revêtir la Marine japonaise de nos jours. Or, depuis la Seconde Guerre mondiale, on sait bien que les navires sont vulnérables à la détection et aux frappes aériennes. Ayant tiré les conséquences des amères leçons de la Guerre, les forces aériennes et de l'espace japonaises sont ainsi responsables de la détection précoce des menaces, de la défense aérienne et des frappes antinavires.

Bâtie sur une histoire et des développements constants, disposant de budgets et d'atouts technologiques importants, les forces aériennes d'autodéfense japonaises sont sur le point de franchir trois étapes importantes : la capacité d'évoluer de manière furtive, la capacité de frapper des buts terrestres à très grande distance et enfin la capacité de projeter des forces à grandes distances de ses bases traditionnelles.

Construire une défense aérienne

Contrairement à plusieurs pays européens, l'Empire du Japon ne disposait pas d'une Arme aérienne indépendante au cours du Second Conflit mondial. Les moyens de la troisième dimension étaient donc divisés entre les appareils, les unités et objectifs de l'armée de Terre – qui regardait vers la Chine- et les appareils, unités et objectifs de la Marine – qui visait les Etats-Unis d'Amérique. La défaite et l'occupation américaine, puis les limites constitutionnelles ont permis de créer, en 1954 seulement, la Japan Air Self-Defense Force.

A l'origine, la JASDF a été dotée de 85 avions de servitude ou d'entraînement ainsi que de chasseurs américains *Sabre* – légués par l'USAF entre le 6 et le 15 janvier 1955. La mission de la nouvelle force étant avant tout l'interception de jour et par beau temps, on comprend qu'à cette époque la réalité de la défense aérienne tous temps était encore assuré par des appareils américains basés au Japon, transformé en véritable base arrière pour les engagements en Corée puis au Vietnam.

Montée en puissance et acquisitions

Au total, 435 F-86F *Kyokko* et 122 F-86D *Gekko* ont servi de 1955 à 1982 et de 1958 à 1968 respectivement. A cela s'ajoutent 18 RF-86F non armés et destinés à la reconnaissance tactique. Ces appareils de première génération ont permis une véritable montée en puissance, même s'ils étaient déjà obsolètes au moment d'entrer en service.

Afin de ne pas être condamné à acquérir des appareils d'occasion ou techniquement dépassés, il est décidé au début des années 1960 de développer les capacités de l'industrie aéronautique nationale. C'est ainsi que 210 F-104J et 20 biplaces DJ, surnommés *Eiko* au Japon, sont livrés en kits et assemblés dans les usines de Mitsubishi Heavy Industries à partir de 1966. Ces intercepteurs sont retirés du service en 1986.

Un programme ambitieux est lancé entre-temps afin de produire sous licence à partir de 1971, 138 F-4EJ à partir de 1971 auxquels s'ajoutent deux appareils « témoin » venus des USA. A partir de 1974 sont construits 10 appareils de reconnaissance RF-4E. En 1989 est lancé un programme de modernisation baptisé *Kai* et 96 appareils sont alors transformés à ce standard. A l'instar de la modernisation des *Phantom II ICE*¹ allemands, le programme de modernisation japonais consiste en une intégration du radar AN/APG-66J et d'un collimateur tête haute – le tout permettant notamment d'engager le missile air-air AIM-120 AMRAAM.

¹ Improved Combat Efficiency (ICE).

De plus, la même année, 14 RF-4EJ de reconnaissance sont construits afin de remplacer les pertes. L'ensemble de ces appareils est retiré de l'inventaire en 2020.

Le programme phare vient ensuite en 1981, avec la production sous licence de 211 chasseurs monoplaces F-15J et 48 biplaces DJ. Douze appareils ont été acquis aux USA et produits par McDonnell Douglas à l'usine de St Louis. Cheval de bataille actuel de la chasse nippone, ces appareils arrivent cependant au bout de leur durée de vie utile. Ne disposant pas de capacités air-sol, il est possible que la flotte soit à terme modernisée ou qu'elle soit entièrement remplacée par des appareils plus modernes et furtifs.

En 2018, le Japon a passé commande de 105 F-35A et 42 F-35B à décollage court et atterrissage vertical (STOVL), pour un budget de 23,11 milliards de dollars. Les premiers 23 appareils ont déjà été reçus. La question de la production sous licence a fait couler beaucoup d'encre et au total, 38 appareils devraient être construits par Mitsubishi au Japon. Comme aux USA (USMC), au Royaume-Uni ou en Italie, la version B est en mesure d'opérer à partir des porte-aéronefs de la JMSDF. A ce jour, plusieurs de ces appareils –aux commandes de pilotes du corps des Marines américain, ont exercé cette capacité de projection perdue depuis la Guerre.

Coopération et souveraineté

Afin d'introduire de nouveaux appareils plus rapidement et de diminuer la dépendance technologique et stratégique, le Japon a graduellement accru ses capacités de construction et de développement d'avions de combat. Le premier appareil conçu et produit au Japon après 1945 est le F-1, construit par Mitsubishi à 77 exemplaires et employé entre 1977 et 2006. Cet appareil est un développement d'un appareil d'entraînement dénommé T-2 – lui-même conçu sur les concepts du T-38 et du *Jaguar*, qu'il a un temps été question d'acquérir au Japon. Ses performances étaient trop limitées pour assumer les responsabilités d'un chasseur et le F-1 a essentiellement été employé comme appareil de bombardement, employant des roquettes et bombes classiques, ainsi que des engins guidés antinavires ASM-1 et -2. Les critiques du F-1 ont également porté sur son coût et ses dépassements de budgets. Les derniers F-1 ont été retirés en mars 2006.

Le développement d'un appareil de quatrième génération, multi-rôle, s'est heurté à de nombreuses difficultés et il a été nécessaire d'appeler l'industrie américaine à l'aide. L'avion d'attaque F-2 est basé sur un F-16 dont la voilure a été augmentée de 25%, permettant d'ajouter deux pylônes supplémentaires sous la voilure. Lockheed-Martin et Mitsubishi Heavy Industries ont collaboré à raison de 60/40%. Construit entre 1995 et 2007, le F-2 entre en service en 2000, il est produit à seulement 98 exemplaires – dont 4 prototypes – alors qu'à l'origine, il était question d'en produire 141. Malheureusement, 18 appareils sont endommagés par les ouragans de 2011. Il reste aujourd'hui 61 monoplaces et 21 biplaces d'entraînement en service. Premier avion de combat doté d'un radar à balayage électronique (ASEA) et capable d'emporter une charge plus importante que le F-16 d'origine, le F-2 a été fortement critiqué pour ses coûts de développement et de production très élevés. Au sein de la JASDF, sa mission principale est l'attaque antinavire, ce qui



Ci-dessus de haut en bas : F-86F et F-86D, chasseurs de jour et de nuit – le second est en effet équipé d'un radar.

Ci-dessous : T-2 au décollage de Tsuiki, F-1 au départ de Misawa et F-2 présentant sa voilure élargie, ses pylônes et sa capacité supplémentaires par rapport à son cousin américain – le F-16.





Ci-dessus: F-104J et DJ. Ci-dessous, le F-4EJ et Kai.
L'appareil du bas est un RF-4J de reconnaissance non armé.



explique sa livrée et son redimensionnement – permettant d'emporter simultanément quatre missiles ASM.

L'avenir verra peut-être l'aboutissement du programme de chasseur furtif de sixième génération « F-X », fusionné avec le projet *Tempest* britannique, le Japon ayant annoncé son intérêt de participer au programme GCAP avec le Royaume-Uni et l'Italie. Ce projet, qui doit voir le jour en 2035, est un concurrent direct au SCAF auquel participent la France, l'Allemagne et l'Espagne. Il associe les industriels BAe Systems, Rolls Royce, Leonardo, GKN Aerospace Sweden. Le futur appareil devrait remplacer les F-2 japonais et l'Eurofighter *Typhoon* des pays partenaires.

Développements

La JASDF compte aujourd'hui environ 330 avions de combat. Le renouvellement de la 3^e vers la 5^e génération est en cours. Mais au-delà des chasseurs-bombardiers, un réel effort est placé dans le développement de systèmes d'armes et de « multiplicateurs de forces » pour la décennie à venir :

- L'introduction d'une capacité air-sol et en particulier de frappes à longue distance à l'aide de missiles de croisière est la grande innovation dans les mesures annoncées en 2022. La menace principale reposant sur le pays étant constituée de missiles balistiques tirés à plusieurs centaines, voire à des milliers de kilomètres des côtes japonaises, une capacité de riposte, voire de neutralisation de bases ou de vecteurs adverses, fait désormais partie des outils de dissuasion. L'annonce de l'acquisition de plus de 500 armes capables d'être lancées par des avions ou des sous-marins comble une grave lacune et modifie de manière significative les rapports de force et les scénarios dans la région.
- Afin d'augmenter la capacité de défense à distance de sécurité, les ponts des porte-aéronefs japonais ont été renforcés afin de pouvoir accueillir des F-35B américains ou japonais.
- Une capacité de transport aérien renforcé est essentielle, afin de pouvoir projeter, renforcer ou déplacer des unités défensives d'une île à l'autre. Ceci s'accompagne de création d'unités dédiées au combat « littoral » au sein des forces terrestres (JGSDF). Deux appareils développés par Kawasaki, le C-1 et le C-2, ont vu le jour en 1975 et 2016, produits à 31 et 20 exemplaires. A ces capacités de transport s'ajoutent 16 C130-H *Hercules* acquis aux USA en 1983, ainsi que 6 C-130R de ravitaillement aérien achetés d'occasion à l'USAF.
- Le remplacement annoncé en décembre 2022 de toutes les « voitures tournantes » par des drones a surpris de nombreux observateurs. En effet, les JGSDF alignent actuellement une flotte d'hélicoptères impressionnante : 17 CH-47J et 54 UH-60 de transport, 47 AH-1S et 12 AH-64D, ainsi que 33 OH-1 *Ninja*. Ce dernier est un engin de reconnaissance et de combat entré en service en 1996 et produit jusqu'en 2013 à 38 exemplaires. Il s'agit du premier hélicoptère entièrement développé et produit au Japon.
- Le Japon dispose d'une réelle capacité d'alerte et de supériorité de l'information, par la mise en œuvre à partir de 1983 et de 1999 d'une flotte très importante de 51 et de 4 E-2C et E-767. Une version de surveillance électronique développée à partir de l'avion de transport C-2 est également en service. Il faut ajouter à cela 110 P-3C de patrouille et d'attaque maritime et 33 P-1 de fabrication locale, qui en 1981 et 2013 ont pris le relais d'une flotte d'avions et d'hydravions tout aussi importante.

- A cela s'ajoute une flotte de quatre KC-767J de ravitaillement en vol, introduits en 2011; le faible nombre de ces plateformes peut s'expliquer par le fait que plusieurs pays ont été en mesure de convertir rapidement en cas de besoin des Boeing 767 civils dans cette même configuration.

Les forces aériennes japonaises ont entamé depuis 2018 une mue importante. Les appareils en service sont en mesure d'assurer l'alerte et l'interception avancées contre des menaces aériennes et navales. Ils assurent de surcroit les missions de transport et de servitudes au profit des trois armées. A l'avenir, l'ambition est d'être en mesure de détecter et de neutraliser les menaces de manière précoce, de disposer d'une véritable capacité de neutralisation contre des bases et buts terrestres à grande distance, de projeter des forces, voire d'appuyer la reconquête de territoires insulaires.



A+V

Tableau 1: Escadrilles de chasse JASDF

Escadrille (Hikōtai)	Escadre	Création	Appareils	Base	Dissolution
Chasse:					
3	7 Wing (Centre)	1.10.1956	F-86: 1956-1978 F-1: 1978-2002 F-2: 2001-	Hyakuri, Ibaraki	-
6	8 Wing (Ouest)	1.08.1958	F-86F: 1959-1981 F-1: 1981-2006 F-2: 2004-	Tsukki, Fukuoka	-
8	8 Wing (Ouest)	29.10.1960	F-86F: 1960-1980 F-1: 1980-1997 F-4EJ Kai: 1997-2009 F-2: 2008 -	Tsukki, Fukuoka	-
201	2 Wing (Nord)	5.03.1963 19.03.1986	F-104J/DJ: 1963-1974 F-15J: 1986-	Chitose, Hokaido	1.10.1974
202	2 Wing (Nord)	15.06.1964	F-104J/DJ: 1964-1983 F-15J: 1983-	Chitose, Hokaido	-
204	9 Wing (Sud-ouest)	1.12.1964	F-104J/DJ: 1964-1984 F-15J/DJ: 1984-	Naha, Okinawa	-
301	3 Wing (Nord)	3.10.1973	F-4EJ: 1973-1990 F-4 EJ Kai: 1991-2020 F-35A: 2020-	Misawa, Aomori	-
302	3 Wing (Nord)	1.10.1974	F-4EJ: 1974-1992 F-4 EJ Kai: 1992-2019 F-35A: 2019-	Misawa, Aomori	-
303	6 Wing (Centre)	26.10.1976	F-4EJ: 1976-1987 F-15J: 1987 -	Komatsu, Ishikawa	-
304	9 Wing (Sud-ouest)	1.08.1977	F-4EJ: 1977-1990 F-15J/DJ: 1990-	Naha, Okinawa	-
305	5 Wing (Ouest)	1.12.1978	F-4EJ: 1978-1993 F-15J: 1993-	Nyutabaru, Miyazaki	-
306	6 Wing (Centre)	30.06.1981	F-4EJ: 1981-1989 F-4EJ Kai: 1989-1997 F-15DJ: 1997-	Komatsu, Ishikawa	-
Reconnaissance:					
501		1.12.1961	RF-86F: 1961-1977 RF-4E et RF-4EJ: 1974-2020	Hyakuri, Ibaraki	26.03.2020
OPFOR:					
Tactical Fighter Training Group		1.08.1981	T-2: 1981-1990 F-15J/DJ: 1990-	Nyutabaru puis dès juin 2016, Komatsu, Ishikawa	-

NB: Chaque escadrille dispose, outre ses avions de combat, de plusieurs appareils T-2 ou T-4 dédiés à l'entraînement des pilotes. Ces appareils ne sont pas listés ici.

Pour en savoir plus: J-HangarSpace, JASDF Primary Air Unit Order of Battle (état: 1.12.2022, consulté le 34.06.2023):
<http://www.j-hangarspace.jp/jasdf-order-of-battle>