

Zeitschrift: Revue Militaire Suisse
Herausgeber: Association de la Revue Militaire Suisse
Band: - (2023)
Heft: [2]: Numéro Thématique 2

Artikel: JASDF : "Clé de la Défense, toujours prêts"
Autor: Vautravers, Alexandre
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1055352>

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: 18.04.2026

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



Commandements et bases aériennes principales de la JASDF.

Un ordre de bataille détaillé est visible à la page 7.

Toutes les photos © JASDF.

International

JASDF : « Clé de la Défense, toujours prêts »

Col EMG Alexandre Vautravers

Rédacteur en chef, RMS+

En tant que nation insulaire comptant 14'125 îles, dont 260 sont habitées, la sécurité stratégique du Japon dépend du contrôle de ses routes et approches maritimes. La production agricole et la pêche n'assurent que 38% de l'alimentation de la population – calculée en termes d'apport calorique – alors que le Gouvernement s'est fixé un objectif de 45% d'ici 2030. N'étant pas autosuffisant en matière d'alimentation, de combustibles fossiles ou de matières premières pour l'industrie, la liberté de navigation et de commerce est vitale pour le Pays du Soleil Levant.

Il est donc facile de comprendre pourquoi la Marine japonaise est si importante aujourd'hui. Cependant, depuis la Seconde Guerre mondiale, on sait que les navires sont vulnérables à la détection et aux frappes aériennes. Ayant tiré les leçons amères de la Guerre, les Forces aériennes et spatiales du Japon sont désormais chargées de la détection précoce des menaces, de la défense aérienne et des frappes antinavires.

S'appuyant sur une longue histoire de développement continu et disposant de budgets et de moyens technologiques considérables, les Forces d'autodéfense aériennes du Japon (JASDF) sont sur le point de franchir trois étapes majeures : la capacité d'évoluer furtivement, la capacité de frapper des cibles terrestres à très grande distance et, enfin, la capacité de projeter des forces sur de grandes distances à partir de leurs bases traditionnelles.

Construire une défense aérienne

Contrairement à de nombreux pays européens, l'Empire du Japon ne disposait pas d'une force aérienne indépendante pendant la Seconde Guerre mondiale. Les ressources de la troisième dimension (avions, unités, bases) étaient donc réparties entre l'armée de Terre – qui regardait vers la Chine – et la Marine – qui visait les Etats-Unis d'Amérique. La défaite et l'occupation, suivies de limitations constitutionnelles, ont conduit à la création de la JASDF en 1954.

Initialement, cette force était équipée de 85 avions de servitudes ou d'entraînement ainsi que de chasseurs améri-

cains *Sabre* – légués par l'USAF entre le 6 et le 15 janvier 1955. La mission de la nouvelle organisation étant avant tout d'intercepter les avions de jour et par beau temps, on comprend qu'à cette époque la réalité de la défense aérienne tout temps soit encore assurée par des avions 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. En outre, 18 RF-86F non armés ont été utilisés pour la reconnaissance tactique. Ces appareils de première génération étaient déjà obsolètes au moment de leur entrée en service.

Pour éviter d'être condamné à acquérir des avions d'occasion ou techniquement dépassés, il a été décidé au début des années 1960 de développer les capacités de l'industrie aéronautique nationale. En 1966, 210 F-104J et 20 DJ biplaces, surnommés *Eiko* au Japon, ont été livrés en kits et assemblés dans les usines de Mitsubishi Heavy Industries. Ces intercepteurs ont été retirés du service en 1986.

Entre-temps, un programme ambitieux a été lancé pour produire 138 F-4EJ sous licence à partir de 1971, plus deux avions provenant directement des USA. A partir de 1974, 10 avions de reconnaissance RF-4E ont été construits. En 1989, un programme de modernisation appelé *Kai* est lancé et 96 appareils sont convertis à ce standard. A l'instar du *Phantom II ICE* allemand, le programme de modernisation japonais prévoit l'intégration d'un radar AN/APG-66J et d'un affichage tête haute, permettant à l'avion d'engager le missile air-air AIM-120 AMRAAM. La même année, 14 avions de reconnaissance RF-4EJ ont été construits pour remplacer les appareils perdus. Tous ces appareils ont été retirés de l'inventaire en 2020.

Un programme phare a été lancé en 1981, avec la production sous licence de 211 chasseurs monoplaces F-15J et de 48 biplaces DJ. Douze de ces appareils ont été achetés aux USA et produits par McDonnell Douglas dans son usine

de St Louis. Véritables chevaux de bataille de la chasse japonaise, ces appareils arrivent en fin de vie. Dépourvue de capacités air-sol, il est possible que la flotte soit partiellement modernisée ou alors entièrement remplacée par des appareils plus modernes et plus furtifs.

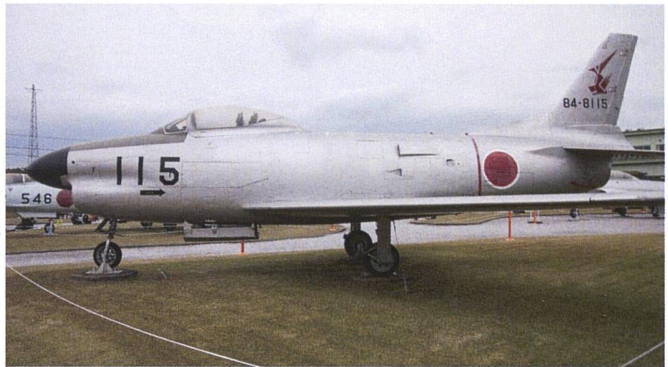
En 2018, le Japon a passé commande de 105 F-35A et 42 F-35B à décollage court et atterrissage vertical (STOVL), pour un budget de 23,11 milliards de dollars. Les 23 premiers appareils ont déjà été livrés. La question de la production sous licence a fait l'objet de nombreuses discussions et il est prévu que 38 appareils au total soient construits par Mitsubishi au Japon. Comme aux Etats-Unis (USMC), au Royaume-Uni et en Italie, la version B est capable d'opérer à partir des porte-avions de la JMSDF. A ce jour, plusieurs de ces appareils – opérés par des pilotes du corps des Marines américains – ont exercé cette capacité de projection perdue depuis la Guerre.

Coopération et souveraineté

Afin d'introduire plus rapidement de nouveaux avions et de réduire la dépendance technologique et stratégique, le Japon a progressivement augmenté ses capacités de construction et de développement d'avions de combat. Le premier appareil conçu et produit au Japon après 1945 a été le F-1, dont 77 exemplaires ont été construits par Mitsubishi et utilisés entre 1977 et 2006. Cet appareil était un développement d'un avion d'entraînement connu sous le nom de T-2 – lui-même basé sur les concepts du T-38 et du Jaguar, que le Japon a un temps envisagé d'acquérir. Ses performances étaient trop limitées pour assumer les responsabilités d'un chasseur et le F-1 a donc été principalement utilisé comme bombardier, employant des roquettes et des bombes conventionnelles, ainsi que des missiles antinavires ASM-1 et -2. Les critiques à l'encontre du F-1 se sont concentrées sur son coût et ses dépassements de budget. Les derniers F-1 ont été retirés du service en mars 2006.

Le développement d'un avion multirôle de quatrième génération a rencontré de nombreuses difficultés et il a fallu faire appel à l'aide de l'industrie américaine. L'avion de combat F-2 est basé sur un F-16 dont la surface de l'aile a été augmentée de 25%, ce qui a permis d'ajouter deux pylônes supplémentaires. Lockheed-Martin et Mitsubishi Heavy Industries ont collaboré à hauteur de 60/40%. Construit entre 1995 et 2007, le F-2 est entré en service en 2000, avec seulement 98 exemplaires produits – dont quatre prototypes – contre 141 initialement prévus. Malheureusement, 18 ont été endommagés par le tremblement de terre le 11 mars 2011. Aujourd'hui, 61 monoplaces et 21 biplaces sont encore en service. Premier chasseur au monde équipé d'un radar à balayage électronique (ASEA) et capable d'emporter une charge utile plus lourde que le F-16 original, le F-2 a été fortement critiqué pour ses coûts de développement et de production élevés. Au sein de la JASDF, sa mission principale est l'attaque antinavire, ce qui explique sa livrée et son redimensionnement – lui permettant d'emporter quatre missiles ASM simultanément.

L'avenir pourrait voir l'achèvement du programme d'avion de combat furtif de sixième génération « F-X » fusionné avec le projet britannique Tempest, puisque le Japon a annoncé son intérêt à participer au programme GCAP avec le Royaume-Uni et l'Italie. Ce projet, qui devrait voir le jour en 2035, est un concurrent direct du SCAF, auquel par-



Ci-dessus : Chasseurs de jour et de nuit, F-86F and F-86D. La version « D » pour « Dog » était équipée d'un radar.

Ci-dessous : T-2 à Tsuiki, F-1 à Misawa et F-2 présentant ses ailes élargies, ses pylônes d'armement supplémentaires et sa capacité à emporter des armements plus lourds que son cousin américain.





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



ticipent la France, l'Allemagne et l'Espagne. Il réunit les constructeurs BAe Systems, Rolls Royce, Leonardo et GKN Aerospace Sweden. Le futur avion devrait remplacer le F-2 japonais et l'Eurofighter *Typhoon* des pays partenaires.

Développements

La JASDF dispose actuellement d'environ 330 avions de combat. Le renouvellement de la 3^e à la 5^e génération est en cours. Mais au-delà des chasseurs-bombardiers, l'effort principal est le développement systèmes d'armes et de « multiplicateurs de force » pour la décennie à venir :

- L'introduction d'une capacité air-sol et notamment de frappes à longue portée au moyen de missiles de croisière, constitue l'innovation majeure des mesures annoncées pour 2022. La principale menace pesant sur le pays provenant de missiles balistiques tirés à plusieurs centaines, voire milliers de kilomètres des côtes japonaises, une capacité de riposte, voire de neutralisation des bases ou vecteurs adverses, fait désormais partie des outils de dissuasion. L'annonce de l'acquisition de plus de 500 armes pouvant être lancées à partir d'aéronefs ou de sous-marins comble une grave lacune et modifie sensiblement l'équilibre des forces et des scénarios dans la région.
- Afin d'accroître la capacité de défense en cas d'affrontement, les ponts des porte-avions japonais ont été renforcés pour accueillir des F-35B américains ou japonais.
- Une capacité de transport aérien accrue est essentielle pour pouvoir projeter, renforcer ou déplacer des unités défensives d'une île à l'autre. Cela va de pair avec la 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 été produits en 1975 et 2016, respectivement à 31 et 20 exemplaires. Ces capacités de transport sont complétées par 16 C130-H *Hercules* acquis aux USA en 1983 et 6 ravitailleurs aériens C-130R achetés d'occasion à l'USAF.
- De nombreux observateurs ont été surpris d'apprendre en décembre 2022 que toutes les voilures tournantes devraient être remplacées par des drones. En effet, la JGSDF dispose actuellement d'une flotte impressionnante d'hélicoptères : 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 hélicoptère de reconnaissance et de combat qui est entré en service en 1996 et dont 38 exemplaires ont été produits jusqu'en 2013. Il s'agit du premier hélicoptère entièrement développé et produit au Japon.
- Le pays dispose d'une réelle capacité d'alerte et de supériorité informationnelle, grâce au déploiement de 1983 à 1999 d'une très importante flotte d'AWACS : 51 E-2C et 4 E-767. Une version de surveillance électronique basée sur l'avion de transport C-2 est également en service. A cela s'ajoutent 110 avions de patrouille et d'attaque maritime P-3C et 33 P-1 construits localement, qui ont succédé en 1981 et 2013 à une flotte d'avions et d'hydravions tout aussi importante.
- Notons également la flotte de quatre avions de ravitaillement en vol KC-767J, introduits en 2011 ; le faible nombre de ces plateformes s'explique par le fait que plusieurs pays ont pu convertir rapidement des Boeing 767 civils à cette même configuration en cas de besoin.

Depuis 2018, la JASDF est en pleine transformation. Les appareils en service sont capables d'assurer l'alerte avancée et l'interception contre les menaces aériennes et navales. Ils assurent également des missions de transport et de servitudes pour les autres forces. L'ambition est désormais de pouvoir détecter et neutraliser les menaces à un stade précoce, de disposer d'une réelle capacité de neutralisation contre des bases terrestres et des cibles à longue portée, de projeter des forces, d'appuyer la défense voire la reconquête d'îles et de portions du territoire.

A+V



Tableau 1 : Escadrilles de chasse de la JASDF

Escadrille (Hikôtai)	Escadre	Création	Appareils	Base	Dissolution
Combat:					
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-	Tsulki, Fukuoka	—
8	8 Wing (Ouest)	29.10.1960	F-86F: 1960-1980 F-1: 1980-1997 F-4EJ Kai: 1997-2009 F-2: 2008 -	Tsulki, 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-15J7DJ: 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 et à partir de 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>



Le Tactical Fighter Training Group de la JASDF est l'unité chargée de représenter les forces adverses (OPFOR) durant l'entraînement et les exercices. L'unité est basée à Komatsu et emploie des biplaces F-15DJ avec des marquages spectaculaires.

