



# CHUGATA SENSHA

▲ L'équipage d'un Type 89 Otsu occupé à des travaux de maintenance. Malgré son aspect très désuet, ce char était apprécié des tankistes du fait de sa relative fiabilité.



## LES CHARS MOYENS DE L'ARMÉE IMPÉRIALE JAPONAISE

L'introduction du char de combat au Japon, alors quasiment dépourvu d'industrie automobile, se fait en suivant le schéma éprouvé dès les débuts de la modernisation à marche forcée du pays initiée depuis la fin du Shogunat, avec l'achat d'exemplaires à l'étranger à des fins expérimentales et pour permettre aux ingénieurs nippons de se familiariser avec cette nouvelle technologie issue de la Première Guerre mondiale.



Un premier engin, un *Mark IV* britannique, est acquis en octobre 1918, bientôt suivi, en 1919, par six exemplaires du *Medium Mark A Whippet* et par 13 Renault FT français. Cette première série d'achats est complétée, en mars 1927, par l'acquisition d'un *Vickers Mark C*, puis d'une petite série de Renault NC-27 en 1930. Malgré l'envoi de deux Whippet à Vladivostok afin d'y appuyer le corps expéditionnaire japonais avant que la guerre civile russe ne s'achève, l'Armée impériale ne forme ses deux premières compagnies de chars qu'en 1925. La première de celles-ci, basée à Kuruma, est attachée à la 12<sup>e</sup> division, alors que la seconde continue à faire office d'unité expérimentale au sein de l'école d'infanterie de Chiba afin d'y développer des tactiques d'emploi idoines. La préfecture de Chiba devient par la suite, à partir de 1936, la maison mère des chars japonais en accueillant l'école chargée de former les équipages des blindés de l'Armée impériale.



## TIMIDES DÉBUTS

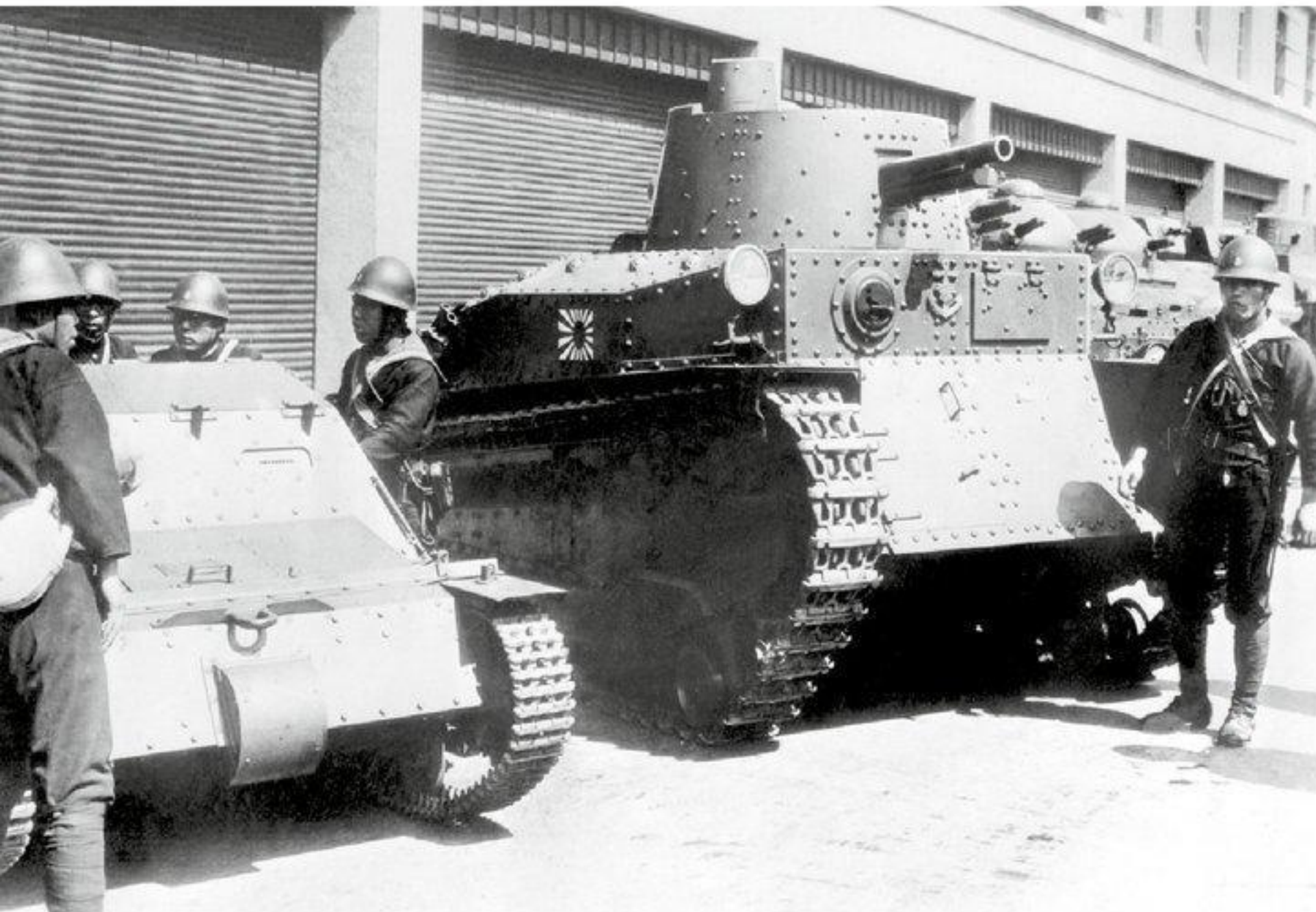
Cette même année marque un tournant dans l'histoire de l'Arme blindée nippone encore embryonnaire. Une réduction de la taille de l'Armée impériale japonaise visant à favoriser sa modernisation entre en vigueur cette année-là, à l'issue d'âpres débats ayant opposé les factions conservatrices et modernisatrices divisant les cercles dirigeants de l'institution. Outre la formation des deux compagnies de tanks, cette réduction des effectifs permet de financer des efforts de recherche visant à développer des armes nouvelles. Dans ce contexte, et après d'intenses efforts de lobbying du service technique de l'Armée, le Haut commandement, initialement sceptique à l'idée que la base industrielle réduite du pays soit en mesure de développer des blindés et de surcroît réservé quant à l'utilité des chars sur les théâtres d'opérations pauvres en voies de communication et en ouvrages d'art où l'Armée impériale serait probablement amenée à être déployée, accepte de confier à l'arsenal d'Osaka la conception d'un engin « indigène », simplement désigné prototype numéro 1.



▲ Des Types 97 du 3<sup>e</sup> *Shensadan*, alors attaché à la 25<sup>e</sup> armée, défilent dans Singapour peu après la prise de la ville, en février 1942.

▲▲ Un Renault NC-27 de la 1<sup>re</sup> compagnie de chars en Mandchourie. Ce modèle de char – un développement du FT-17 – est engagé au combat durant la première bataille de Shanghai en février 1932.

◀ Une colonne de *Medium Mark A Whippet* d'origine britannique aux couleurs japonaises. L'Armée impériale fait son apprentissage en matière de blindés en important des engins occidentaux.



Celui-ci doit notamment atteindre une vitesse de 25 km/heure, être pourvu d'un blindage le protégeant de tirs de canons de 37 mm, même à courte portée, être armé d'un canon de 57 mm et de deux mitrailleuses disposées dans deux petites tourelles placées à l'avant et à l'arrière du véhicule, alors que son poids ne doit pas excéder 15 tonnes. Le développement débute en juin 1925, et le premier prototype est achevé en février 1927, bien que son blindage soit constitué d'acier mou, car les sous-traitants n'ont pas été en mesure de livrer des plaques de blindage à temps. Conçu pour l'appui de l'infanterie, le char montre des qualités certaines, surtout compte tenu de l'inexpérience de ses concepteurs, faisant notamment preuve de bonnes capacités de franchissement. Il n'est cependant pas retenu par l'Armée, notamment parce que son poids atteint 18 tonnes et que les 140 chevaux développés par son moteur à essence ne lui permettent pas d'atteindre la vitesse voulue. La réalisation du prototype numéro 1 s'avère cependant utile car elle permet aux ingénieurs japonais de s'initier à la technologie des chars. En outre, l'Armée ordonne dans la foulée de ce refus le développement du prototype numéro 2, un modèle de char léger de 10 tonnes dont le blindage doit être suffisant pour contrer des obus de 37 mm tirés à moyenne portée et qui emprunte beaucoup aux technologies issues de la conception du prototype numéro 1.

Le nouvel engin, propulsé par un moteur d'avion Daimler à gazole de 100 chevaux à six cylindres adapté pour un usage terrestre, est achevé par l'arsenal en avril 1929. Après une série d'essais, son armement est modifié avec l'adoption d'un canon de 57 mm au lieu de celui de 37 mm initialement prévu, et son blindage est renforcé, l'augmentation de poids en résultant lui faisant franchir la barre des 10 tonnes, ce qui conduit à son adoption par l'Armée en tant que char moyen Type 89 Chi-Ro. D'une longueur de 4,3 mètres et d'une hauteur de 2,2 mètres, l'engin est protégé par un blindage atteignant

▲ Une tankette Carden-Loyd Mk. IV aux côtés d'un Type 89 aux couleurs de la Marine impériale, qui se dote elle aussi de chars de combat afin d'appuyer ses détachements de débarquement.

▼ Colonne de chars moyens nippons Type 89 à l'entraînement. L'influence du Vickers Mark C dans la conception de ce blindé japonais est évidente.



une épaisseur maximale de 17 mm, emporte quatre hommes d'équipage et se montre capable d'atteindre une vitesse maximale de 27 km/h. Son armement est constitué d'un canon de 57 mm en tourelle, où il est accompagné par une mitrailleuse installée à l'opposé, dans la nuque, et d'une autre dans le glacis du tank. Ce premier char moyen est comparable aux blindés occidentaux contemporains et représente un succès certain après seulement quelques années d'investissement. Le Type 89 se révèle par ailleurs plus fiable et mieux armé que le Renault NC-27, dont l'Armée déploie simultanément des exemplaires à Shanghai en 1932. La production en série du Type 89 prend cependant du temps et ne débute qu'à la fin de l'année 1930, la firme Mitsubishi, contractée à cet effet, ayant dû construire une usine *ex nihilo* pour ce faire. Une série de modifications est ensuite apportée au char, dont la principale consiste à remplacer le moteur à gazole originel par un moteur Diesel à six cylindres à refroidissement par air de 120 chevaux conçu par Mitsubishi. Cette nouvelle version du char, dénommée Type 89 Otsu, remplace la première sur les chaînes de montage à partir de 1933. En tout, 404 Type 89 sont livrés jusqu'en 1939, année durant laquelle leur production est arrêtée.

L'utilisation de Diesel, que les Japonais sont les premiers à systématiser pour équiper leurs chars, découle d'un incendie du moteur à gazole équipant le Vickers *Mark C* acheté en 1927 lors de ses essais, avec pour effet de démontrer la vulnérabilité de ce type de motorisation, alors que, par ailleurs, les blocs Diesel refroidis par air se montrent plus fiables dans le climat extrême de la Mandchourie.

## À L'ÉPREUVE DU FEU EN CHINE : VERS LE CHI-HA

L'Armée impériale constitue un terreau peu propice à l'émergence de doctrines d'emploi des chars novatrices. L'Infanterie y est traditionnellement considérée comme l'Arme reine, alors que la place occupée par la Cavalerie y est faible. Dans la seconde moitié des années 1920, l'Armée ne compte dans son organigramme de temps de paix, hormis les régiments de cavalerie de reconnaissance



divisionnaires, que quatre brigades de cavalerie à trois régiments (de la taille d'un bataillon d'infanterie) pour dix-sept grosses divisions d'infanterie fortes de deux brigades chapeautant deux régiments d'infanterie à trois bataillons. Dès lors, le nombre d'officiers issus de la Cavalerie, et donc susceptibles de se faire les avocats de la création d'unités intégralement motorisées ou mécanisées afin de donner un second souffle à leur Arme menacée d'obsolescence, est limité. Pour ces raisons, les chars légers et moyens sont perçus avant tout comme une arme d'appui et de reconnaissance au service de l'Infanterie, le combat contre d'autres chars n'étant pas pris en compte dans les cahiers des charges transmis aux ingénieurs chargés de leur développement. Néanmoins, une première tentative de constitution d'une unité interarmes a lieu à l'initiative de l'armée du Kwantung en 1934 avec l'activation de la brigade mixte mécanisée de Kungchuling, centrée autour d'un bataillon de chars fort de 60 blindés légers et d'un bataillon d'artillerie et d'un régiment d'infanterie motorisés. L'expérience s'avère cependant décevante, notamment parce que les capacités de la compagnie de génie attachée à la brigade sont bien insuffisantes pour pallier la géographie d'un théâtre d'opérations où les infrastructures sont limitées. La nouvelle Arme blindée japonaise connaît cependant une forte expansion à partir de 1933, moment où les modèles de production nationale arrivent au sein des unités. Cinq bataillons de chars (*Sensa Daitai*), associant chars moyens et légers ou uniquement légers, sont créés jusqu'en 1937, soit *ex nihilo*, soit sur la base des deux compagnies préexistantes. En 1938, à la suite de premières leçons tirées de l'utilisation d'unités de chars en Chine, où l'Armée impériale se trouve massivement engagée à la suite de « l'incident » du pont Marco Polo en juillet 1937, les bataillons voient leurs états-majors être renforcés et sont renommés régiments (*Sensha Rentai*), alors que l'expansion de l'Arme blindée se poursuit, celle-ci comprenant neuf régiments en 1939.

En 1935, et bien qu'il continue à donner satisfaction auprès de la troupe, il devient évident que le Type 89 est menacé d'obsolescence comparativement aux nouveaux modèles de chars développés ailleurs dans le monde industrialisé, à l'image du Vickers A6 *Medium Mark III* britannique ou de la série des BT soviétiques. De plus, l'expérience de la brigade mixte mécanisée a démontré que la vitesse de ce char est problématique car elle ralentit l'avance des éléments motorisés de la brigade, dont les camions transportant l'infanterie peuvent avancer à 60 km/h, alors que celle de ceux tractant l'artillerie atteint 40 km/h. La faible vitesse du Type 89 devient encore plus pénalisante avec l'entrée en service du char léger Type 95 Ha-Go, capable d'atteindre 43 km/h. L'étude de deux nouveaux modèles de chars moyens est donc lancée cette année-là.

Le premier de ceux-ci correspond avant tout au souci d'économies du Haut commandement de l'armée et voit son poids limité à 10 tonnes afin de réduire ses futurs coûts de production, mais au détriment de ses performances. Son développement est confié à l'arsenal d'Osaka. Cependant, sous la pression des ingénieurs militaires, la mise au point d'un second modèle, plus ambitieux et plus lourd, est confiée en parallèle à Mitsubishi. Les deux prototypes rivaux sont achevés puis testés au début de 1937. Le Chi-Ha de Mitsubishi s'avère sans surprise très supérieur au Chi-Ni de l'arsenal d'Osaka. Son plus grand poids (13,5 tonnes contre 9,8 tonnes pour son rival) est compensé par un moteur développant 170 chevaux, contre 130 chevaux pour le Chi-Ni.



▲ Des Type 89, suivis par des tankettes Type 94, traversent un village chinois en août 1937. Jusqu'à la confrontation avec les Soviétiques dans le Nomohan, les Japonais n'éprouvent pas le besoin de disposer d'engins modernes, ni en grand nombre, les Chinois n'ayant pas grand-chose à opposer à leur envahisseur.

▼ Un char léger Type 95 Ha-Go. Dédié à la reconnaissance et à l'exploitation, ce petit blindé fut produit en grand nombre (2 300 exemplaires). L'un d'eux est ici photographié à l'exercice à l'école des blindés de Chiba. NIOD





**Type 97 Chi-Ha**  
 Unité inconnue  
 Armée impériale japonaise  
 Pegu, Birmanie, mars 1942

Ainsi, le premier peut atteindre une vitesse maximale de 38 km/h, alors que celle du second est limitée à 30 km/h. Si les deux chars emportent un canon court de 57 mm, le Chi-Ha, dont l'épaisseur maximale du blindage atteint 25 mm, dispose de deux mitrailleuses au lieu d'une pour le Chi-Ni, alors que ce dernier ne compte que trois hommes d'équipage et est pourvu d'une tourelle monoplace, tandis qu'avec quatre hommes d'équipage et une tourelle biplace, le Chi-Ha facilite grandement la tâche de son commandant. Enfin, le tank de Mitsubishi a un plus grand potentiel de développement car ses concepteurs ont intégré un puits de tourelle d'un diamètre aussi élevé que possible afin de faciliter de futurs renforcements de l'armement principal. L'éclatement de « l'incident de Chine » en juillet de cette année sonne le glas du Chi-Ni, car la guerre qui s'ensuit a pour effet une augmentation majeure des crédits alloués à l'Armée, qui a désormais les moyens d'opter pour le Chi-Ha, plus performant et plus cher. Après une série de modifications qui

amènent son poids à 15 tonnes, le char moyen de Mitsubishi est officiellement adopté par l'Armée en tant que Type 97 Chi-Ha. Le nouveau tank est un exemple criant des paradoxes doctrinaux japonais en matière de chars. Sa mobilité et sa vitesse le rendent apte à des opérations mécanisées rapides, alors que dans le même temps, son armement reste adapté uniquement au traditionnel appui de l'infanterie, ou, en d'autres termes, à un rôle de casemate mobile. Ainsi, la vitesse initiale des obus de 2,7 kilos tirés par son canon Type 97 de 57 mm atteint à peine 420 mètres par seconde, rendant l'arme pratiquement inutile contre d'autres chars. En outre, le canon est dépourvu d'un mécanisme pilotant son élévation, que le canonnier doit contrôler au moyen d'une simple crosse appuyée contre son épaule – une méthode empruntée au FT français pourtant complètement obsolète. *In fine*, la production en série du Type 97 Chi-Ha débute en 1938, et, en 1940, 627 exemplaires ont déjà été fabriqués, les premiers arrivant en unités en 1939.

► Des Type 97 Kai Shinhoto Chi-Ha en cours d'assemblage. Ce modèle est de très loin le char moyen le plus répandu dans l'Armée impériale.





## LE CHOC DU NOMOHAN ET LES LEÇONS DU MAÎTRE ALLEMAND

À partir de 1939, une série de développements va générer une profonde remise en question du rôle de l'Arme blindée au sein de l'Armée impériale, jusque-là globalement satisfaite des performances de ses unités de chars. Le premier de ceux-ci est la bataille du Nomonhan, opposant troupes japonaises et soviétiques à la frontière entre la Mandchourie et la République populaire de Mongolie, et qui culmine durant les mois de juillet et d'août 1939.

Début juillet, les Japonais engagent les 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> régiments de chars, formant le détachement Yasuoka, fort d'un total de 34 chars moyens Type 89 et 4 Type 97 ainsi que de 52 tankettes et chars légers, dans le cadre d'une offensive plus vaste visant à rejeter les Soviétiques de la zone contestée. L'affaire tourne rapidement au désastre, car les deux régiments attaquent en ordre dispersé et sans pouvoir se coordonner efficacement avec l'artillerie et l'infanterie. Leurs chars constituent ainsi des proies faciles pour les tubes de 45 mm équipant les unités antichars et les blindés appuyant une infanterie soviétique soigneusement retranchée. *In fine*, le détachement Yasuoka doit être retiré du front après avoir vu près de la moitié de ses blindés rapidement mis hors de combat. Le pire est cependant à venir, car, après avoir révélé les insuffisances japonaises dans l'emploi de chars à grande échelle, les Soviétiques, dirigés par le lieutenant général Gueorgui Joukov, lancent leur propre offensive mécanisée de grand style le 20 août 1939 et disloquent la 23<sup>e</sup> division japonaise au cours d'un double enveloppement, démontrant ainsi à l'envi le potentiel des formations blindées et mécanisées.

Une série d'études approfondies est alors menée au sein de l'Armée impériale afin de tirer les leçons de cette cuisante défaite, mais si elles débouchent sur des changements organisationnels et techniques bien réels, elles ne suffisent pas à bouleverser en profondeur les convictions d'une grande partie du corps des officiers.



▼ et ► Immortalisées à Chiba, ces scènes d'entraînement à l'aide de moyens rudimentaires montrent bien l'un des paradoxes de l'Armée impériale, soit la contradiction entre la volonté de disposer d'une armée moderne et le fait de ne pouvoir s'appuyer que sur une base industrielle réduite.  
NIOD



◀ L'équipage d'un Type 89 à l'heure du repas. L'éthique des tankistes japonais était particulière, puisque beaucoup préférèrent mourir dans leur char plutôt que de l'évacuer. Au fond est visible un Type 97 Chi-Ha.





En revanche, le triomphe de la *Panzerwaffe* durant la campagne de France en 1940 a d'immenses répercussions sur une institution traditionnellement admirative de sa consœur allemande, et ce tout particulièrement après qu'une commission, dirigée par le général Tomoyuki Yamashita – le futur Tigre de Malaise –, a été dépêchée en Allemagne afin d'étudier les méthodes de la *Wehrmacht* avant de conclure à une nécessaire mécanisation de l'Armée impériale.

Ces bouleversements ne manquent donc pas d'avoir des effets profonds sur l'Arme blindée japonaise entre 1939 et 1942. Dès 1940, la brigade mécanisée mixte est dissoute, et les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> groupes de tanks (*Shensadan*) – forts de trois régiments de chars et de quelques unités de soutien logistique chacun – sont constitués, suivis par le 3<sup>e</sup> groupe de chars en novembre 1941. Cette même année, alors que l'organisation de la plupart des régiments de tanks est standardisée avec trois compagnies de chars moyens et une compagnie de chars légers et que cinq nouveaux régiments sont levés, l'Arme blindée, jusque-là dépendante de l'Infanterie, devient non seulement une branche séparée mais intègre la Cavalerie. En parallèle, le Haut commandement de l'Armée impériale a donné la priorité à un programme massif d'expansion de ses forces blindées prévoyant d'augmenter la production annuelle de chars de 500 à 1 200 unités ainsi que la constitution de dix divisions blindées. Les trois groupes de tanks sont dissous en 1942, alors que, parallèlement, la 1<sup>re</sup> division blindée (*Sensha shidan*) « Taku » et la 2<sup>e</sup> division blindée « Geki » sont activées en juin 1942 et rattachées, le mois suivant, à une armée mécanisée (*Kikogun*) dépendant de l'armée du Kwantung. Chacune de ces divisions comprend deux brigades blindées (*Sensha ryodan*) fortes de deux *Sensha Rentai*, d'un régiment

d'infanterie motorisé, d'un régiment d'artillerie, d'un bataillon de reconnaissance, d'un autre de génie, d'un troisième de DCA et d'un autre de lutte antichar ainsi que diverses unités de soutien, pour un total de 13 281 hommes. Ces divisions sont également, dans le contexte nippon, richement dotées en moyen antichar, avec un total de 45 canons tractés Type 1 de 47 mm répartis entre le régiment d'infanterie et le bataillon antichar. Juin 1942 voit aussi la création en Mandchourie d'une brigade d'entraînement opérationnelle centrée autour de deux régiments de chars. Enfin, une troisième grande unité, la 3<sup>e</sup> division blindée « Taki », est activée en Chine en décembre 1942.

Une des premières conséquences de la défaite du Nomonhan est la mise au point, qui débute dès 1939, d'un nouveau canon antichar tracté de 47 mm, dont le développement s'achève en 1941, année où il entre en service sous le nom de Type 1, malgré une production en série plus tardive et qui ne démarre qu'en avril 1942. La nouvelle arme de 48 calibres représente un progrès considérable comparée aux pièces de 37 mm utilisées jusque-là dans ce rôle par l'Armée impériale, car ses obus de 1,4 kg tirés à une vitesse initiale de 825 mètres/seconde peuvent transpercer jusqu'à 50 mm de blindage à 500 mètres et 30 mm à 1 000 mètres. Le canon est également adopté pour procéder à une modernisation du Type 97 Chi-Ha. Celle-ci bénéficie des études menées dans le cadre du développement d'un autre projet de char moyen, le Type 98 Chi-Ho, qui n'entrera jamais en service à cause de la mobilité insuffisante induite par sa sous-motorisation et malgré des progrès certains en matière de blindage et d'armement. La nouvelle variante du Type 97 bénéficie principalement d'une tourelle plus grande et plus haute permettant l'emport d'un canon Type 1 ainsi que de la

▼ Vue de profil d'un Type 97 Kai Shinhoto Chi-Ha. La taille de la tourelle a dû être agrandie pour accueillir le canon Type 1 de 47 mm aux performances supérieures. Cet exemplaire est le véhicule du commandant du 9<sup>e</sup> régiment de chars, le colonel Masa Goshima, et a été capturé par les Américains Saïpan en juillet 1944.





**Type 97 Shinhoto Chi-Ha**  
9<sup>e</sup> régiment de chars  
1<sup>re</sup> division blindée  
Armée impériale japonaise  
Guam, îles Mariannes, juillet 1944



**Type 1 Chi-He**  
5<sup>e</sup> régiment de chars  
1<sup>re</sup> division blindée  
Armée impériale japonaise  
Kazo, Japon, juillet 1945



mise en place de pots fumigènes, alors que le châssis et la caisse restent strictement identiques, rendant également la conversion de chars déjà produits relativement aisée. De plus, l'augmentation du poids de l'engin découlant de ces modifications est de l'ordre d'une demi-tonne et ne grève pas sa mobilité. Cette nouvelle version reçoit le nom de Type 97 Kai Shinhoto Chi-Ha (Type 97 amélioré avec nouvelle tourelle), et sa production débute en 1942 pour ne s'achever qu'en mars 1944. Le Type 97 Kai est engagé pour la première fois au combat lors de la prise de Corregidor en mai 1942 et devient ensuite le cheval de bataille de l'Armée blindée japonaise. Cependant, la production en parallèle du Type 97 et du Type 97 Kai jusqu'en 1943 ainsi que la conversion de nombreux exemplaires de la version originelle du char rendent difficile de déterminer quelle est la proportion réelle de Shinhoto Chi-Ha sur les plus de 2 000 Type 97 produits entre 1938 et 1944.

## LA DÉNOMINATION DES CHARS MOYENS JAPONAIS

L'Armée impériale utilise une double nomenclature pour désigner ses chars. La première correspond à l'année de l'adoption de l'engin en fonction du calendrier débutant avec la création de l'empire en 660 avant J.-C., alors que la seconde indique le type de char et son ordre d'introduction, « Chi » étant une abréviation de *chugata sensha*, soit char moyen. Ainsi, « Type 89 Chi-Ro » correspond à « 2<sup>e</sup> char moyen adopté en 2589 » alors que « Type 97 Chi-Ha » peut se traduire par « 3<sup>e</sup> char moyen adopté en 2597 ». ■

## DÉVELOPPEMENT LIMITÉ

L'Armée lance également en 1940 le développement d'une variante plus ambitieuse du Type 97 Chi-Ha, adoptée l'année suivante en tant que Type 1 Chi-He. Le dessin de la caisse est simplifié, alors que l'épaisseur du blindage est renforcée, passant à 50 mm au maximum sur le glacis frontal et à 25 mm sur les flancs. En outre, celui-ci est maintenant soudé dans une proportion plus importante et limite le nombre de rivets aux effets dévastateurs pour l'équipage en cas d'impact de projectiles ennemis. Enfin, le canon de 47 mm est une version améliorée du Type 1, et plusieurs raffinements rendent ses obus capables de percer jusqu'à 70 mm de blindage à 500 mètres. En outre, le Type 1 Chi-He conserve une vitesse et des capacités de franchissement semblables à celles du Type 97 Chi-Ha, car l'usage d'un nouveau moteur de 240 chevaux compense son poids supérieur qui atteint 17,2 tonnes. Enfin, et pour la première fois au Japon, tous les exemplaires produits sont équipés d'une radio, privilège jusque-là réservé aux engins destinés aux chefs de pelotons, alors que la tourelle peut accueillir trois hommes au lieu de deux. Le Type 1 Chi-He offre ainsi à son équipage une ergonomie améliorée et facilite la coordination avec d'autres chars. Le programme d'expansion visant à constituer dix divisions blindées finit par être abandonné à la suite de la décision des élites politico-militaires nationales d'opter pour une expansion vers le Sud, perçue à la fois comme plus aisée et plus rémunératrice qu'une éventuelle invasion de l'URSS, et qui par ailleurs doit enfin résoudre l'interminable « incident de Chine » en coupant le régime nationaliste chinois de ses soutiens extérieurs.





Dès 1942, la guerre contre les puissances occidentales est bien engagée, et le Japon subit ses premiers revers après une série de victoires éclatantes, rendant la planification d'une invasion de l'URSS illusoire, et ce d'autant plus que la promesse d'une rapide victoire allemande s'est estompée avec la défaite de la *Wehrmacht* devant Moscou. Dans ce contexte, et alors que l'industrie japonaise tourne au maximum de ses capacités, il est décidé de donner la priorité à la production d'avions et de navires au détriment de celle des chars, moins indispensables dans le contexte des opérations menées dans les immensités du Pacifique, avec pour effet que la production de blindés stagne à son niveau de 1941. La levée de nouveaux régiments de tanks cesse donc à la mi-1942, après la formation de cinq régiments destinés à opérer en appui de l'infanterie afin de remplacer une partie de ceux attribués aux divisions blindées, et ce jusqu'au début de l'année 1944 ; les trois régiments activés en novembre 1943 correspondent plus à une réorganisation de

l'ordre de bataille existant qu'à une expansion, dans la mesure où ils sont principalement constitués par le regroupement de compagnies de chars déjà actives mais dispersées dans des unités mixtes. De surcroît, les militaires japonais perçoivent comme improbable l'usage de chars autres que légers par les Américains et les Britanniques et considèrent le Type 97 Kai Shinhoto Chi-Ha comme suffisant pour y faire face, avec pour avantage supplémentaire que sa production ne demande que peu d'adaptations dans les usines assemblant déjà le Type 97. Il en résulte que si le Type 1 Chi-He soutient la comparaison avec les versions contemporaines du *Panzer III*, sa fabrication est reportée jusqu'en 1944, suffisamment tard pour qu'il soit devenu obsolète, et qu'il n'est produit qu'à 170 exemplaires avant d'être remplacé sur les chaînes de montage par le Type 3 Chi-Nu. L'hypothèse même à l'origine de ce report est cependant démentie dès le mois de novembre 1943 avec l'apparition dans le Pacifique du M4 Sherman américain.

► Parade de Type 97 de l'école des blindés de Chiba durant la Seconde Guerre mondiale. Le Chi-Ha montre rapidement ses limites, raison pour laquelle les Japonais se tournent rapidement vers le Shinhoto.



▼ Une rangée de Type 3 Chi-Nu après la capitulation du Japon. Gardés en réserve pour défendre l'archipel nippon, ces chars, qui se rapprochent du standard des autres belligérants avec leur canon de 75 mm, ne connurent jamais le combat.

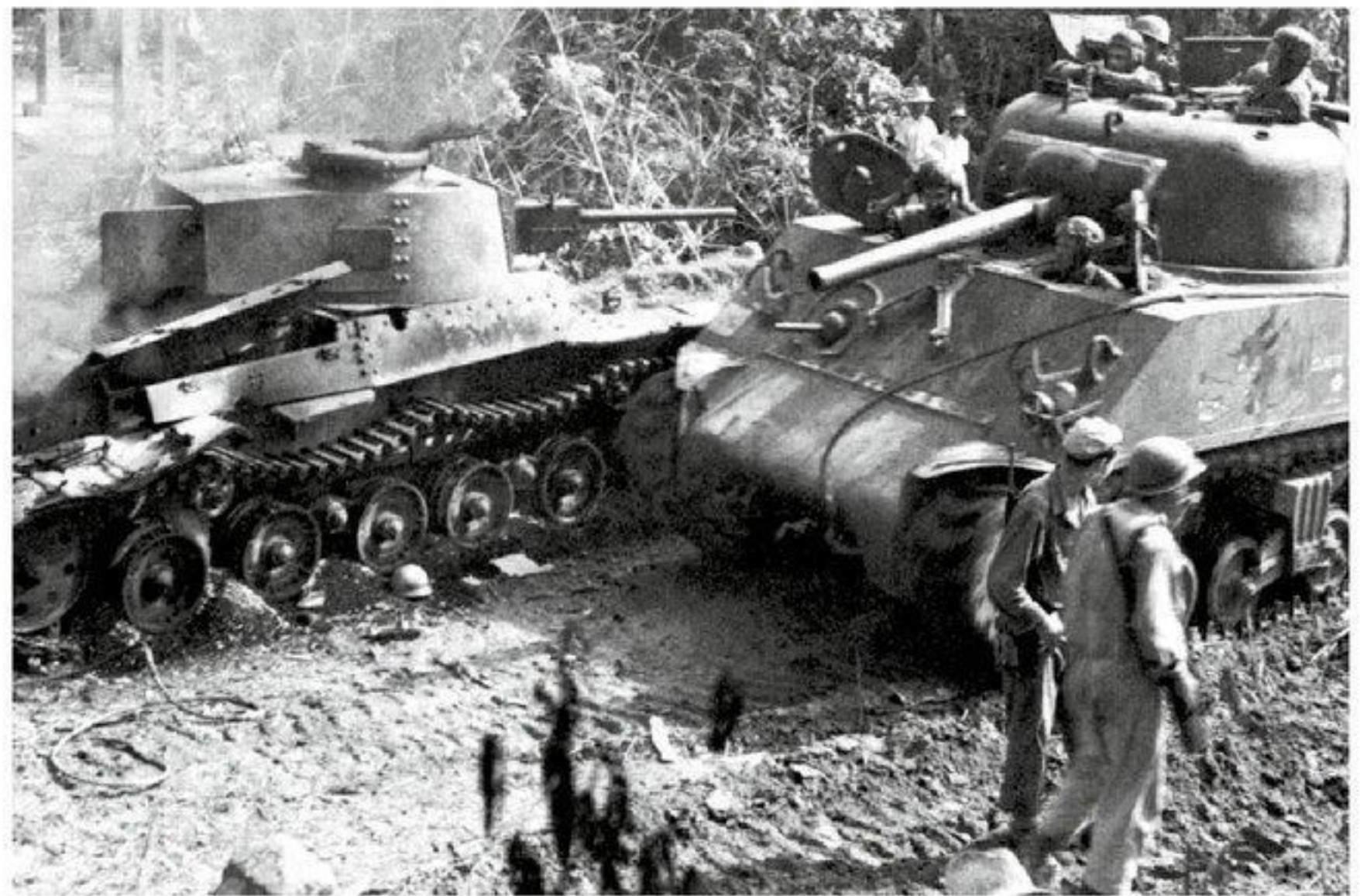




## ENFIN DU LOURD !

Même après Pearl Harbor, l'Union soviétique reste encore longtemps la menace première pour l'Armée impériale, qui prête donc logiquement une attention toute particulière à l'expérience de la *Wehrmacht* sur le front de l'Est. Ayant appris par ses attachés en Allemagne l'émergence d'une nouvelle génération de *Panzer*, tels que le Panther et le Tiger, dont il essaie par la suite sans succès d'obtenir des exemplaires à des fins de test, le Haut commandement initie dès 1942 le développement de deux projets de chars moyens qui débouchent sur les Type 4 Chi-To et Type 5 Chi-Ri. Cependant, la mise au point de ces deux modèles s'avérant être une entreprise de longue haleine, décision est prise de développer rapidement un modèle intermédiaire plus simple et moins ambitieux ; le Type 3 Chi-Nu. Ce dernier conserve le châssis et la motorisation du Type 1 Chi-He mais est équipé d'une tourelle plus grande emportant un canon de 75 mm. L'augmentation de son poids à 18,8 tonnes cause une diminution de la vitesse maximale à 39 km/heure. Le canon de campagne de 75 mm Type 95 est initialement choisi pour équiper le Chi-Nu, mais une autre pièce plus performante est finalement sélectionnée. Celle-ci, le canon de char Type 3, est une évolution d'une autre pièce de campagne divisionnaire de 75 mm, le Type 90, développée par la firme française Schneider et produite sous licence au Japon. L'allongement de la version destinée au char atteint 38 calibres, et elle peut projeter des obus de 6,6 kilos à une vitesse initiale de 680 mètres par seconde, perçant jusqu'à 65 mm de blindage à 1 000 mètres et permettant ainsi à son équipage d'engager un M4 Sherman à moyenne distance avec de bonnes chances de succès. En outre, le calibre de 75 mm permet de projeter des obus explosifs suffisamment puissants pour traiter d'autres cibles, alors que les obus explosifs du canon Type 1 sont jugés insuffisants pour cette tâche. La production en série du Type 3 Chi-Nu démarre tardivement, et il n'est produit qu'à 166 exemplaires.

Le Type 4 Chi-To est un engin plus imposant que le Type 3 Chi-Nu, même si son architecture générale reste classique et cohérente avec celle de ses prédécesseurs. En revanche, son blindage est bien supérieur, pouvant atteindre 75 mm sur l'axe frontal et 35 mm sur les flancs, alors que les plaques d'acier le composant sont



▲ Un Sherman passe à côté d'un Type 97 Kai Shinhoto Chi-Ha du 7<sup>e</sup> régiment de chars lors des combats qui voient l'anéantissement de la 2<sup>e</sup> division blindée japonaise aux Philippines, début 1945.

▼ Char moyen Type 3 Chi-Nu, affecté à la 4<sup>e</sup> division blindée, et photographié au Japon après la capitulation. Ce blindé aurait posé bien plus de problèmes aux Sherman américains en cas d'invasion de l'archipel que les engins désuets rencontrés lors des précédentes campagnes de l'*US Army* et de l'*USMC*.



assemblées principalement par soudage. Initialement, les militaires japonais prévoient de doter le char d'un canon de 47 à 57 mm, mais finissent par opter pour une pièce de 75 mm. La tourelle est plus grande que celle du Type 3 Chi-Nu afin d'accueillir un autre canon de 75 mm (cette fois dérivé du canon antiaérien Type 4, lui-même une copie du Bofors M29) dénommé canon de char Type 5 et dont les obus projetés à une vitesse initiale de 850 mètres/seconde peuvent percer jusqu'à 75 mm de blindage à 1 000 mètres. Le char bénéficie d'une suspension modifiée et renforcée afin de faire face au surcroît de poids comparé aux Chi-He et Chi-Nu – le blindé pesant un peu plus de 30 tonnes – ainsi que d'un moteur Diesel refroidi par air de 400 chevaux. Bien que l'Armée impériale ait prévu une cadence de production devant atteindre 25 exemplaires par mois, seuls deux Type 4 Chi-To sont achevés au moment de la capitulation du Japon. Enfin, le Type 5 Chi-Ri, dernier de la lignée des chars moyens japonais, est propulsé par un moteur à gazole BMW de 550 chevaux produit sous licence par Kawasaki faute d'avoir pu développer à temps un moteur Diesel suffisamment puissant. Il doit peser 37 tonnes et emporter deux canons : le premier, identique à celui du Type 4 Chi-To, dans la tourelle, et le second, de 37 mm, dans le glacis. Un unique prototype du Chi-Ri, encore inachevé, est assemblé avant la capitulation.

À partir de la seconde moitié de 1944, la production industrielle japonaise s'effondre au fur et à mesure que la marine marchande, chargée d'approvisionner une métropole devant importer la plupart des matières premières stratégiques, est décimée par l'action conjuguée des sous-marins et de l'aviation ennemis. La prise des îles Mariannes par les Américains à partir de juin 1944 met également le Japon à portée des raids de B-29 américains, qui pilonnent bientôt ses centres industriels. Dans le même temps, à partir de la seconde moitié de 1943, l'Armée blindée nipponne subit de profondes mutations. L'armée mécanisée est dissoute en novembre 1943, alors que les divisions blindées sont réorganisées en février 1944 avec le retrait de l'un de leurs quatre régiments de chars. Si la 3<sup>e</sup> division blindée reste en Chine, la 2<sup>e</sup> est redéployée sur l'île de Luzon, aux Philippines, en septembre 1944, où elle est ensuite anéantie, alors que la 1<sup>e</sup> division blindée est rapatriée au Japon en mars 1945, rejoignant ainsi la 4<sup>e</sup> division blindée qui y a été activée en juillet 1944. Enfin, un nouveau type d'unités, les brigades de chars indépendantes (*Dokuritsu Sensha Ryodan*), voit le jour.



Malgré une production de tanks en déclin, l'Armée impériale parvient à lever 8 nouveaux régiments de chars à la mi-1944, puis 14 autres en avril 1945 afin d'intégrer les nouvelles grandes unités et de remplacer les régiments perdus corps et biens dans le Pacifique. La première *Dokuritsu Sensha Ryodan*, levée en Mandchourie en octobre 1944, combine deux régiments de chars avec une unité d'infanterie et une autre d'artillerie. En revanche, les sept autres brigades de ce type formées en avril 1945 au Japon sont des versions réduites des *Shensadan* de 1941 centrées autour de deux régiments de chars et dépourvues d'unités d'appui, à l'exception de trois batteries de quatre pièces antiaériennes de 20 mm. Stationnées au Japon, elles sont donc incapables d'opérations indépendantes et doivent appuyer l'infanterie lors de contre-attaques. Enfin, une neuvième brigade de ce type, regroupant les derniers chars encore disponibles en Mandchourie, est levée par l'armée du Kwantung en juillet 1945.

[1] Bernard (V.), « Et si les Américains avaient envahi le Japon ? », *Ligne de Front* n° 51.

[2] Vangansbeke (L.), « "Geki", mort d'une division blindée nippone », *Batailles & Blindés* n° 60 et 61.

## DERNIÈRES OPÉRATIONS

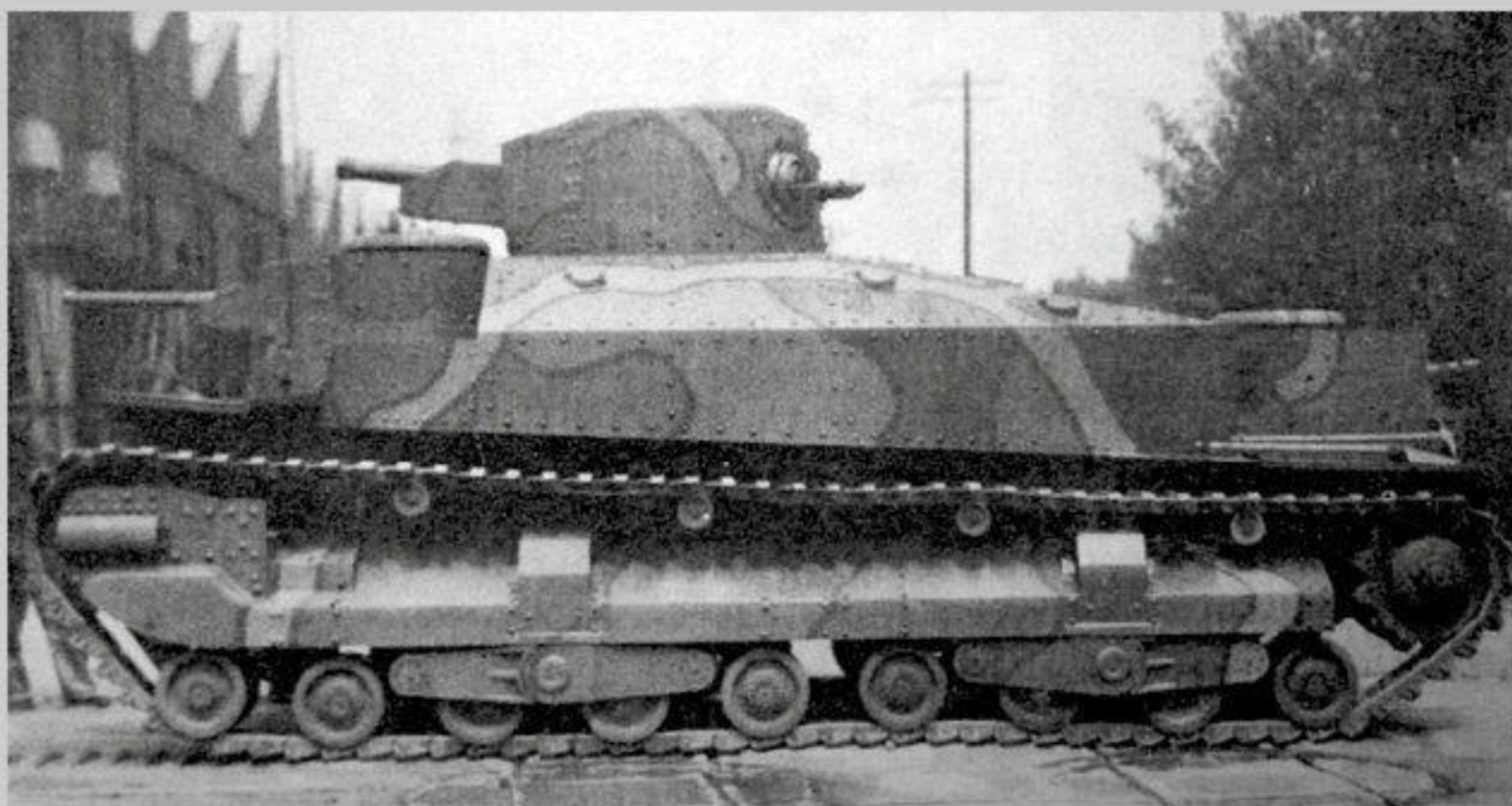
L'Armée impériale engage peu ses grandes unités blindées interarmes. Si la 2<sup>e</sup> division blindée est bien déployée aux Philippines, elle est rapidement dispersée en plusieurs détachements qui reçoivent une mission essentiellement statique [1], et seule la 3<sup>e</sup> division blindée est utilisée dans le rôle pour lequel elle a été conçue durant la première phase de l'opération « Ichi-Go » entre mi-avril et mai 1944, où elle mène une chevauchée blindée de 1 400 kilomètres. Ironiquement, l'ensemble des unités taillées sur mesure pour affronter l'Armée soviétique ne sont plus en Mandchourie au moment où cette dernière anéantit facilement une armée du Kwantung exsangue en août 1945. Ainsi, l'histoire opérationnelle de l'Armée blindée japonaise peut largement se résumer à ce pour quoi elle a été initialement développée à la fin des années 1920, soit l'appui de l'infanterie au moyen de formations relativement réduites. Même une hypothétique invasion du Japon, où la grande majorité des tanks nippons est

## LES CHARS LOURDS JAPONAIS

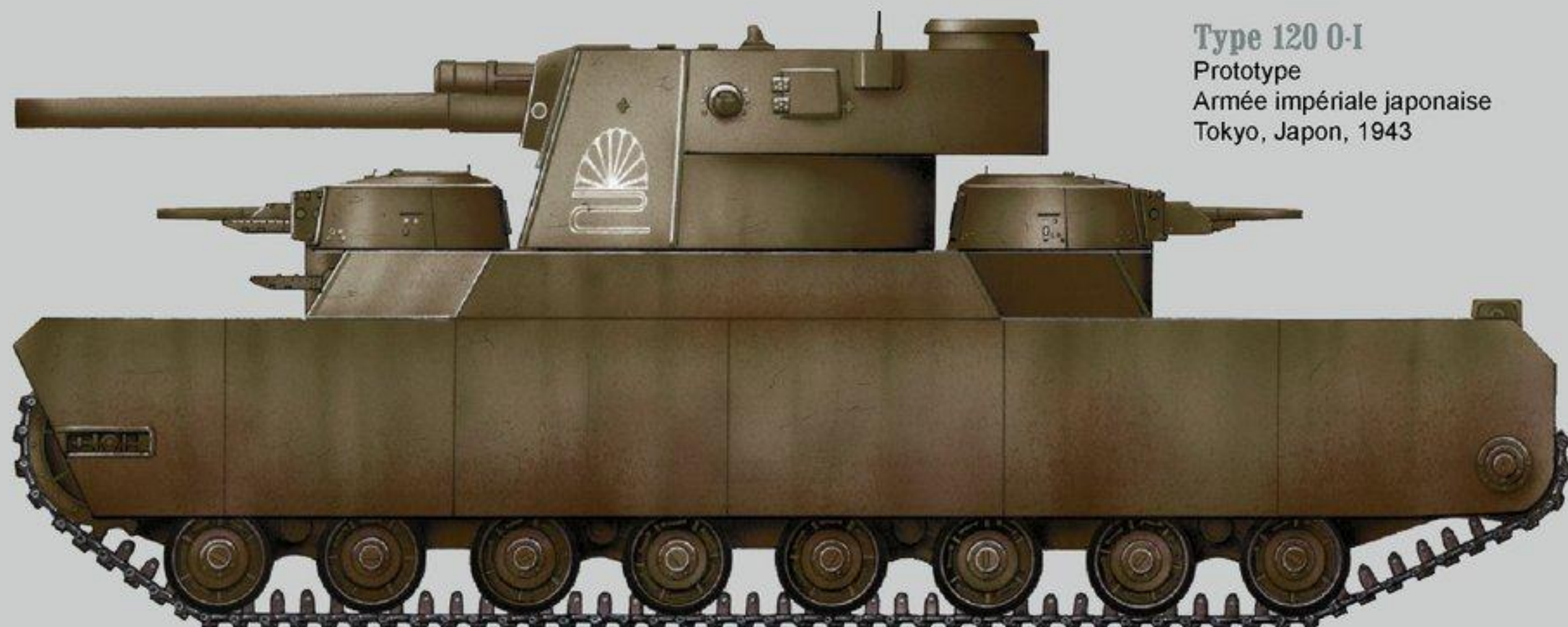
Malgré sa doctrine privilégiant l'adoption de blindés relativement légers, plusieurs modèles de chars lourds sont étudiés à partir de la fin des années 1920. Ainsi, une série de prototypes est produite sur la base du Prototype numéro 1 et débouche sur le char lourd Type 95 achevé en 1934. Pesant 26 tonnes, pourvu d'un blindage maximal de 35 mm et équipé d'un moteur de 290 chevaux, ce blindé est doté d'une tourelle centrale abritant un canon Type 94 de 70 mm et une mitrailleuse, d'une tourelle avant plus petite pourvue d'un canon Type 94 de 37 mm et d'une tourelle arrière munie d'une mitrailleuse. Seuls quatre exemplaires du Type 95 sont fabriqués, mais le char n'est pas produit en nombre du fait de son coût, de sa vitesse limitée et de son autonomie réduite. Un autre projet visant à concevoir un char lourd moderne et rapide, pourvu d'un canon de 75 mm, d'un blindage maximal de 35 mm et capable de se déplacer de manière autonome sur rail, est brièvement envisagé à la fin des années 1930, mais ne dépasse pas le stade de la planche à dessins.

Enfin, le développement, initié par un simple colonel et probablement à la suite de la défaite du Nomonhan, d'un croiseur terrestre devant opérer dans les plaines de la Mandchourie – véritable *Wunderwaffe* à la japonaise – débute en 1939. Motorisé par deux moteurs de 550 chevaux, le O-I (premier grand) pèse 120 tonnes, est protégé par un blindage pouvant atteindre 200 mm et emporte un équipage

▼ Un char lourd Type 95, aisément reconnaissable à sa tourelle avant équipée d'un canon de 37 mm. En dépit de sa masse et son armement nombreux, cet engin peine à dissimuler son obsolescence.



de onze hommes. Sa longueur est de 10 mètres, sa largeur de 4,2 mètres et sa hauteur de 4 mètres. L'engin est pourvu d'une tourelle principale dotée d'un canon de 105 mm, d'un canon de 47 mm et d'une mitrailleuse ainsi que de deux tourelles à l'avant équipées de mitrailleuses. Un prototype du monstre est produit en 1943 puis détruit avant la fin de la guerre, et ses caractéristiques exactes restent encore mystérieuses. ■



**Type 120 O-I**  
Prototype  
Armée impériale japonaise  
Tokyo, Japon, 1943



concentrée, par les Américains en 1945 [2] n'aurait probablement pas significativement altéré cette tendance. Non seulement le terrain y est généralement impropre à de grandes manœuvres mécanisées, mais les divisions blindées survivantes sont sous-dotées en véhicules motorisés, limitant ainsi leur mobilité, alors que le pays souffre dans tous les cas d'une très grave pénurie en carburants, entravant d'autant plus le potentiel des unités blindées et accroissant la probabilité que leur rôle aurait été réduit à appuyer l'infanterie dans des contre-attaques visant les têtes de pont américaines. Le dernier engagement des chars de l'Armée impériale a lieu d'ailleurs dans ce cadre lorsque les Soviétiques débarquent sur l'île de Shimishu, dans les Kouriles, le 18 août 1945. Le 11<sup>e</sup> régiment de tanks du colonel Ikeda lance une contre-attaque désespérée durant laquelle il perd la moitié de ses blindés face aux armes antichars russes en deux heures de combat. Après la guerre, plusieurs centaines de tanks de l'Armée impériale connaissent cependant une seconde vie sous les couleurs de l'Armée populaire de libération chinoise.

Sur le plan technique, les ingénieurs japonais ont été capables de concevoir des blindés aux caractéristiques similaires à celles de leurs homologues étrangers, mais cet effort a été largement compromis par les limites de l'économie nipponne qui rendaient le développement simultané d'une force mécanisée et l'entretien d'une marine de guerre engagée contre les États-Unis impossibles. Dès lors, le choix de sacrifier la première au bénéfice de la seconde était inévitable – seule la Mandchourie offrait une géographie pleinement adaptée au déploiement de grandes formations, alors que l'URSS représentait seulement, jusqu'en août 1945, une menace potentielle, tandis que la guerre en Chine, en Asie du Sud-Est et dans le Pacifique était bien réelle et saignait à blanc tant la Marine que l'Armée dès 1942. ■

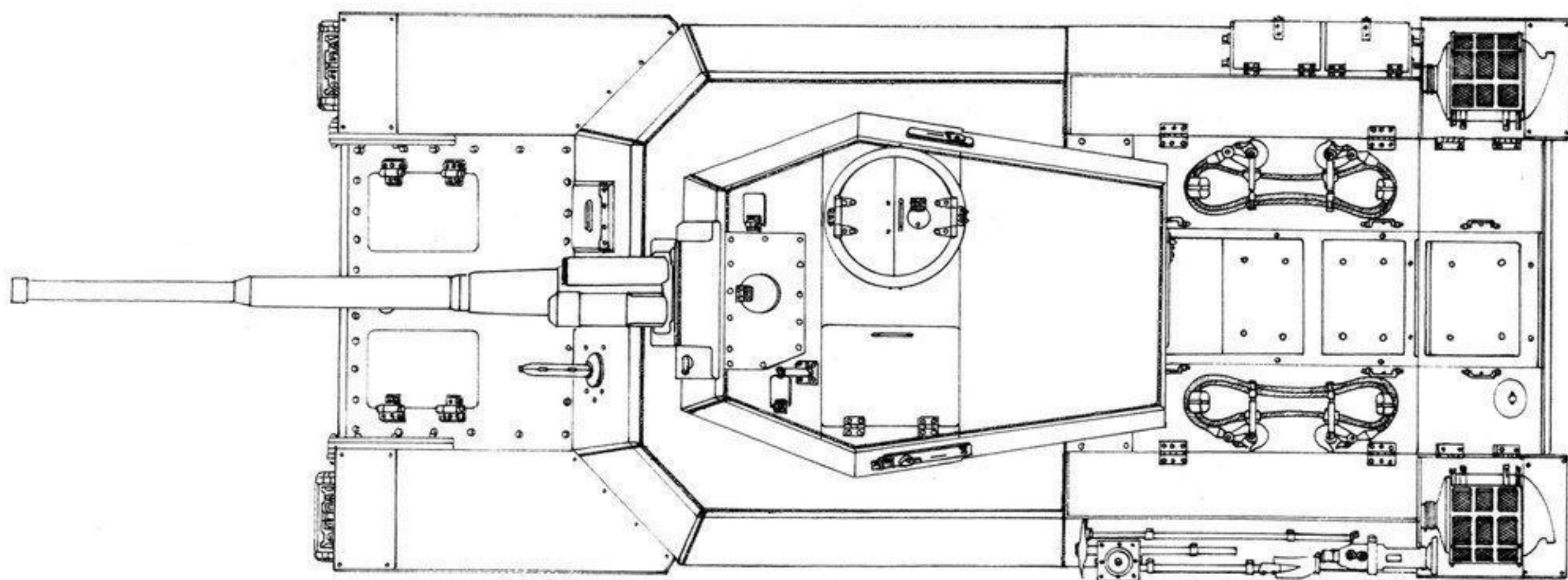
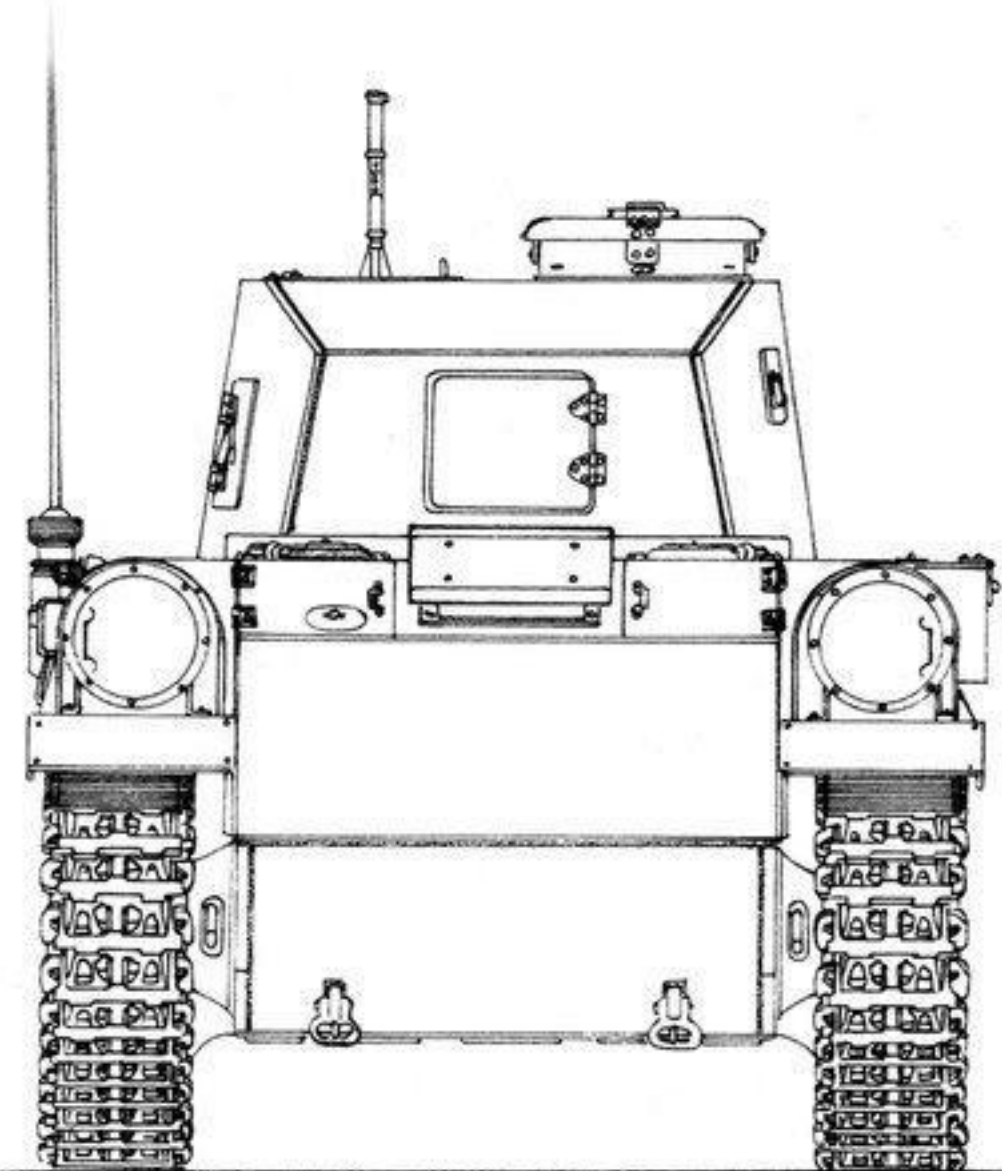
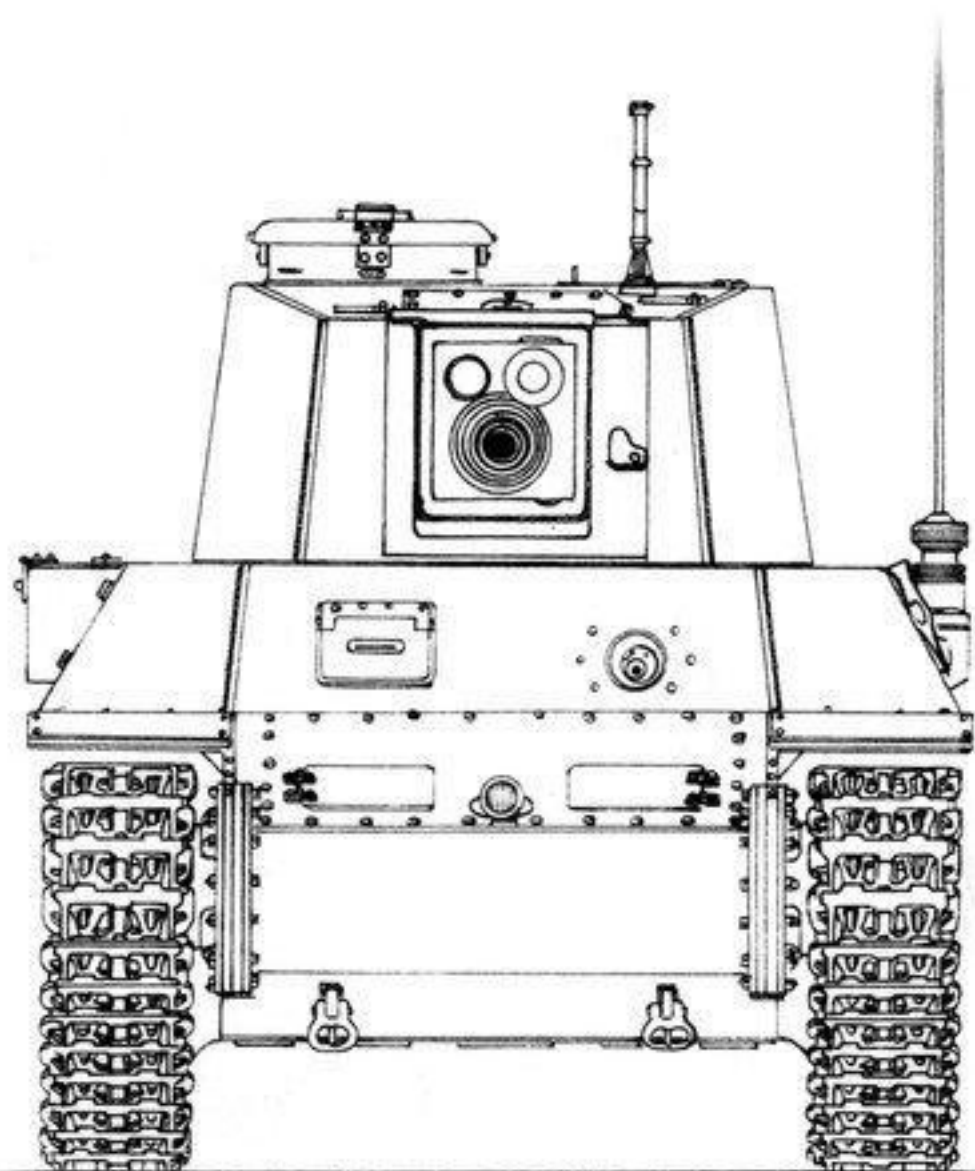
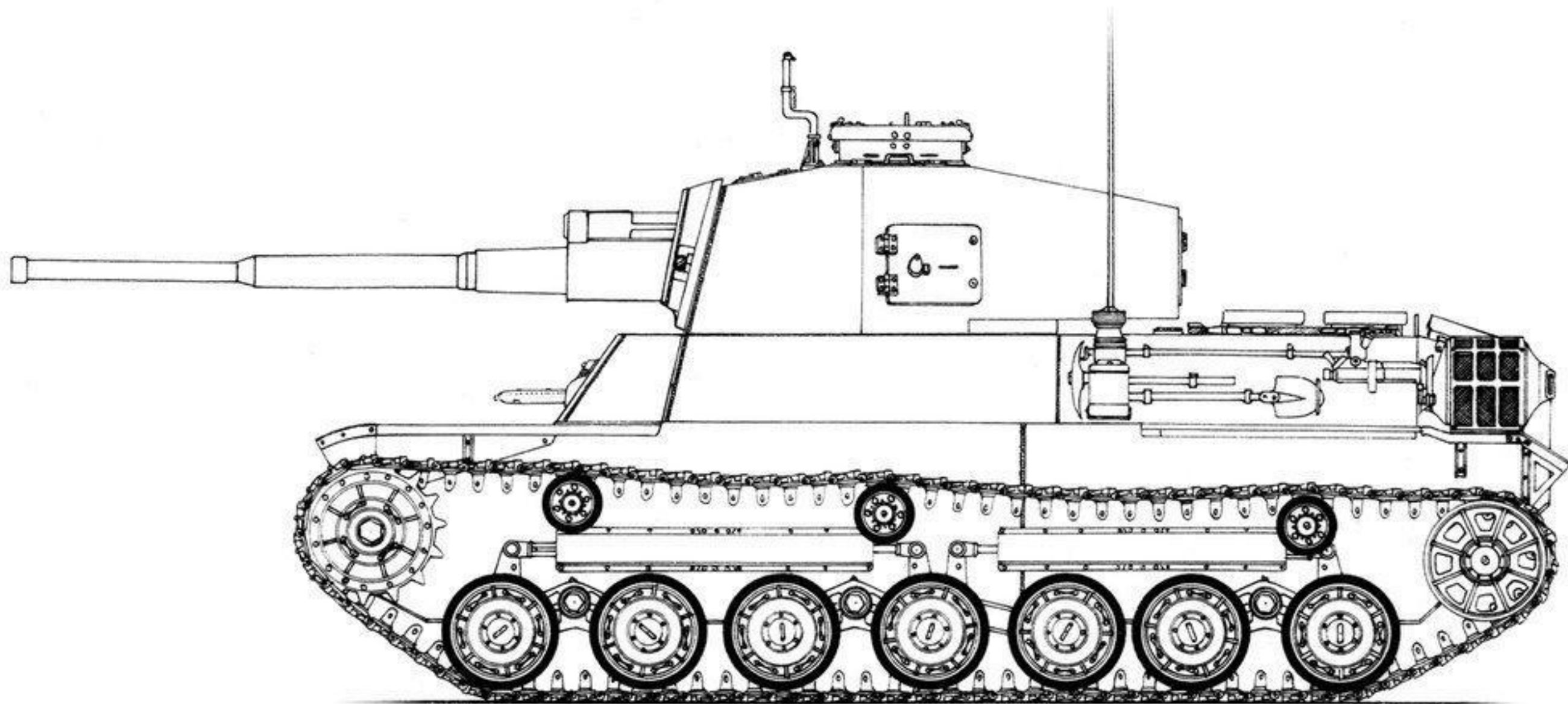
**1** Un des onze Type 97 Kai Shinhoto Chi-Ha déployés par le 26<sup>e</sup> régiment de chars à Iwo Jima. Ils y furent utilisés uniquement comme points d'appui et soigneusement enterrés, ce qui explique que cet exemplaire ait survécu aux combats.

**2** Rangée de Type 3 Chi-Nu avec, à l'arrière-plan, des canons automoteurs Type 3 Ho-Ni 3. Produits à quelques exemplaires, ces derniers étaient basés sur le châssis du Type 1 Chi-He, mais armés d'un canon de 75 mm.

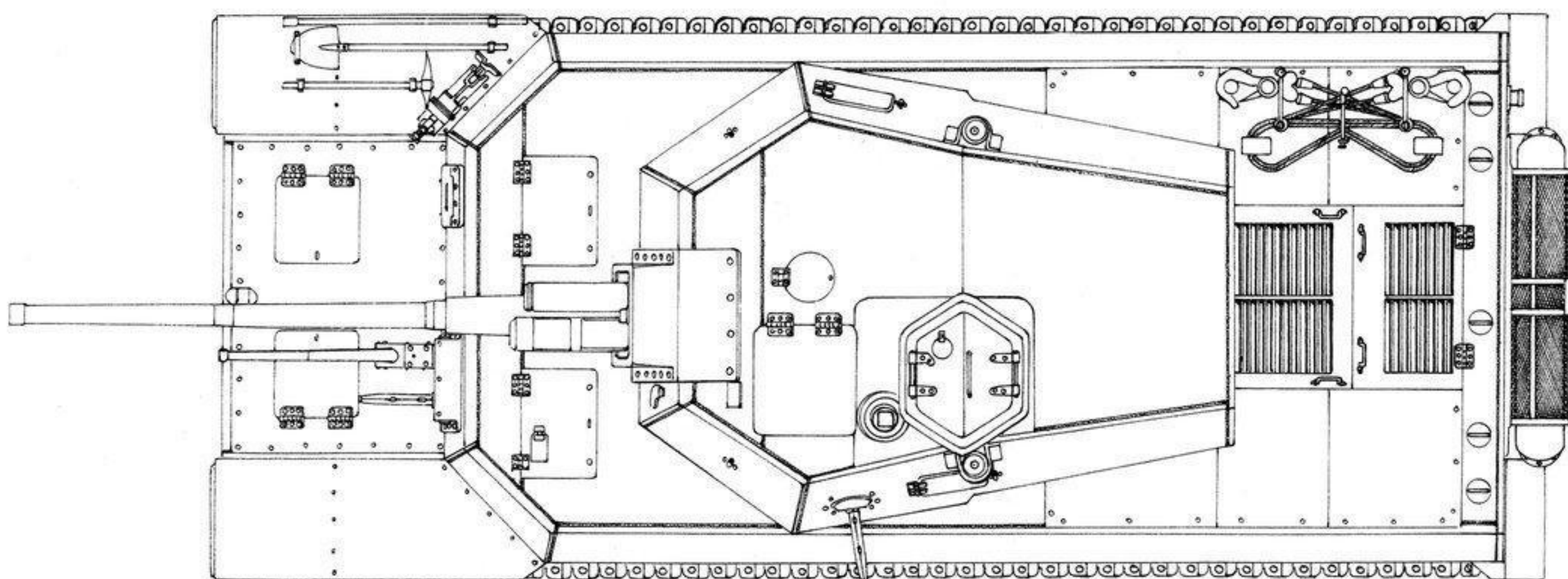
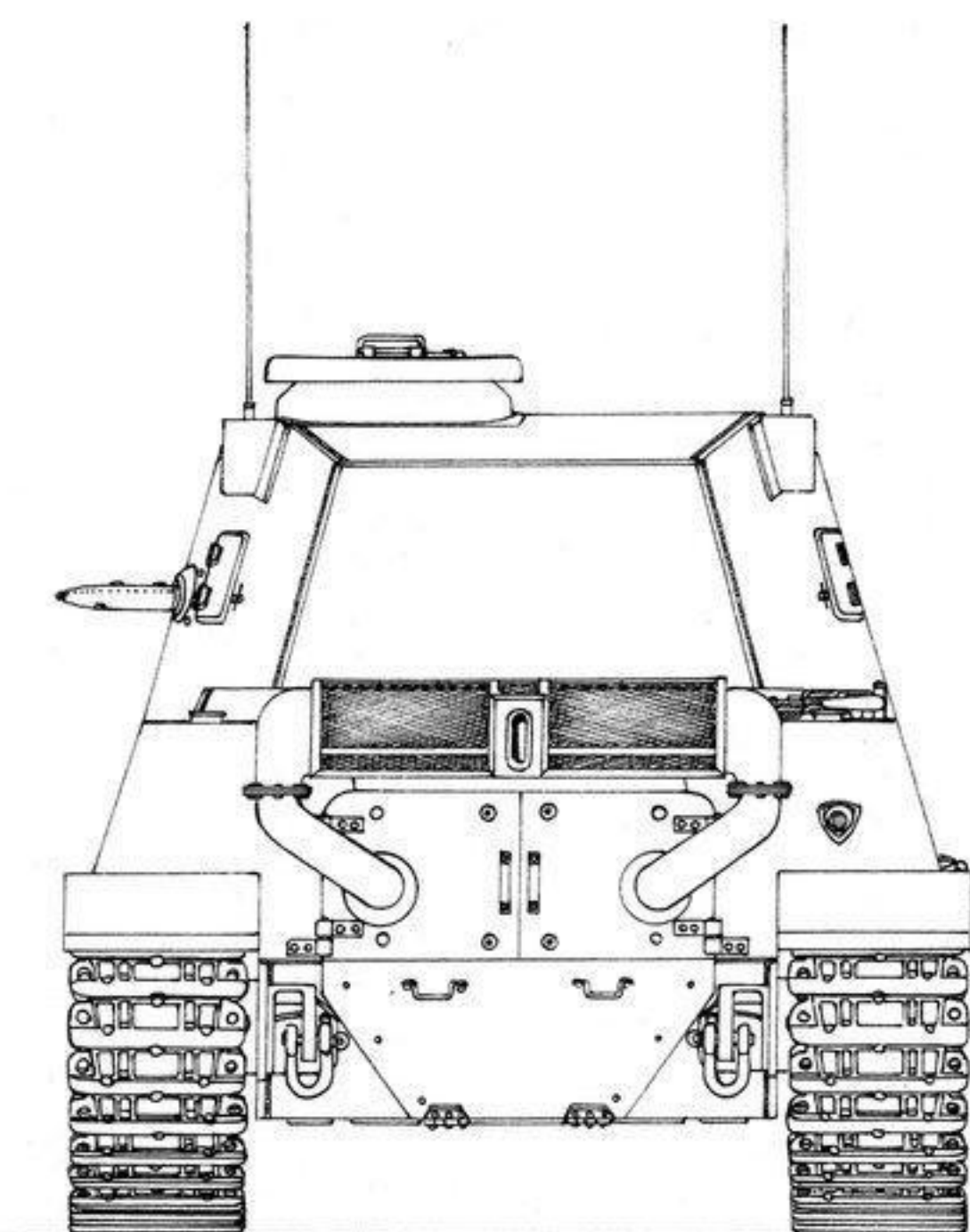
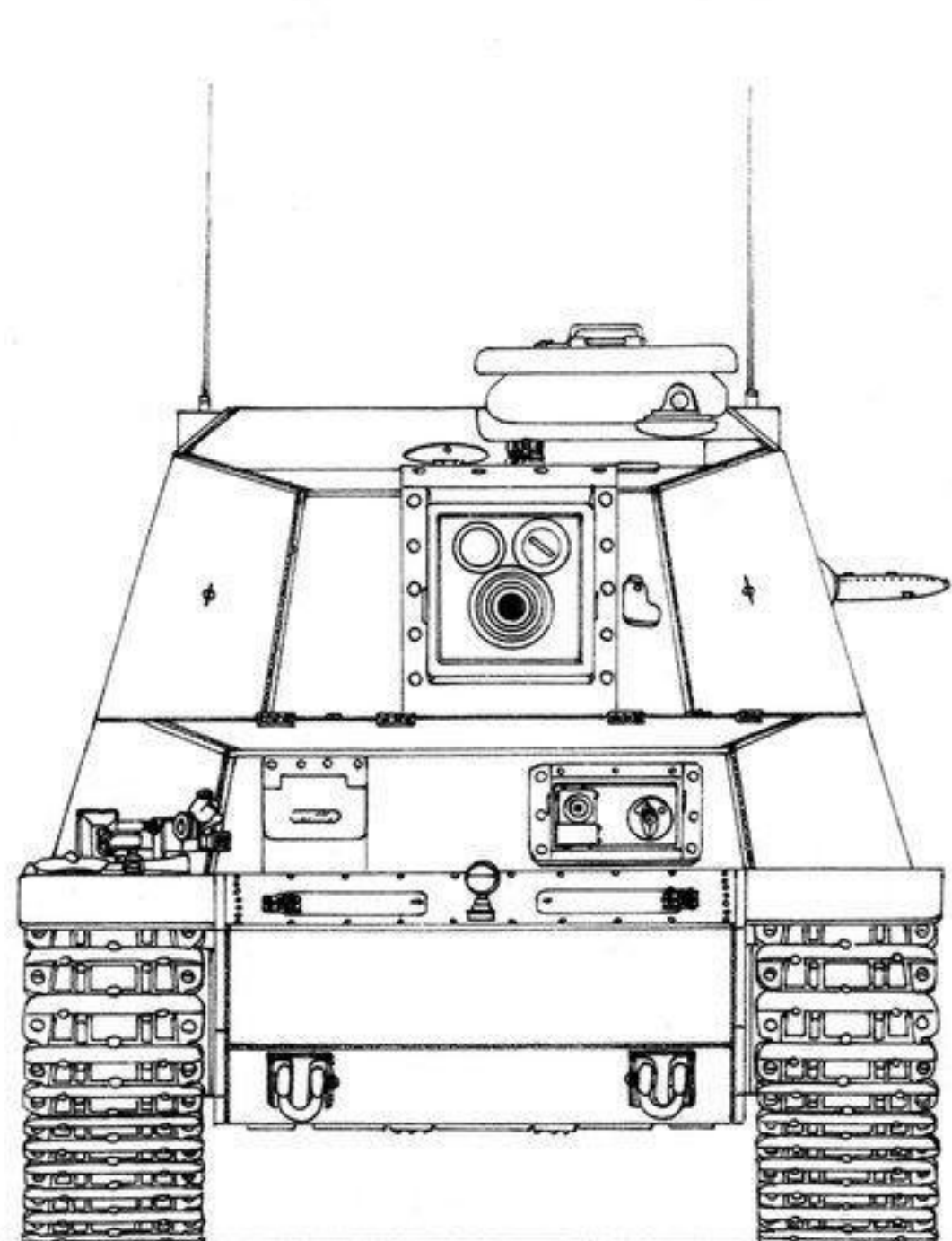
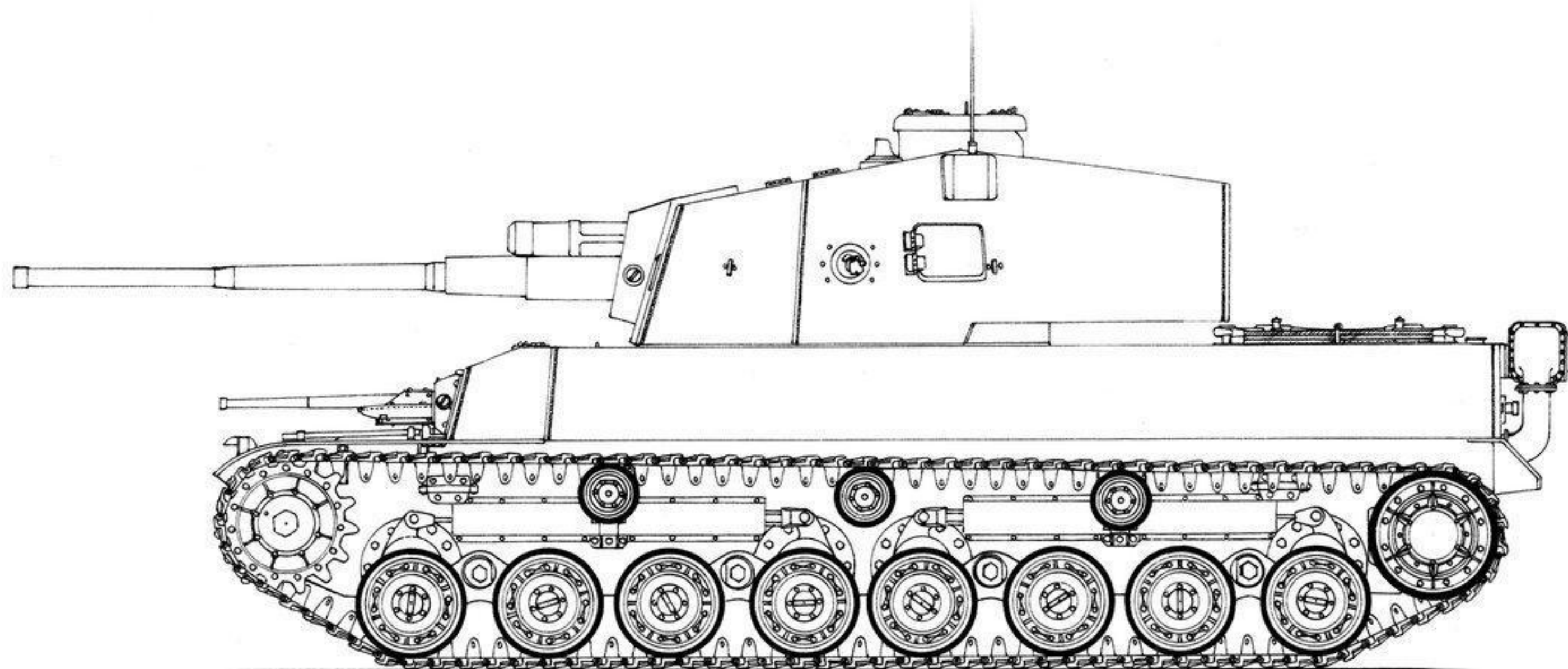
**3** Autre vue de chars Type 3 Chi-Nu après la capitulation nipponne. Avec ce blindé, les Japonais disposèrent enfin d'un équivalent au M4 Sherman... bien trop tard !

## BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE

- Taki Home Page ([www3.plala.or.jp/taki-home/](http://www3.plala.or.jp/taki-home/))
- Rottman (G.) et Takizawa (A.), *World War II Japanese Tank Tactics*, Osprey Publishing, 2008
- Drea (E. J.), *Japan's Imperial Army*, University Press of Kansas, 2009
- Zaloga (S. J.), *Japanese Tanks 1939-1945*, Osprey Publishing, 2007
- Hara (T.), *Japanese Medium Tanks*, AFV Profiles 49, 1972
- Tomczyk (A.), *Japonske Bron Pancerna/ Japanese Armor, vol. 1 à 4*, AJ Press, Gdansk
- Ness (L.), *Rikugun: Guide to Japanese Ground Forces 1937-1945 Volume 1*, Helion and Company, 2014



1/48<sup>e</sup> | TYPE 4 CHI-TO - PROTOTYPE N°1



TYPE 5 CHI-RI

1/48<sup>e</sup>