

Tokyo, 19 décembre 1910. Un biplan Farman s'élève au-dessus du terrain de manœuvres de Yoyogi, dans la capitale japonaise. À son bord, un capitaine de 26 ans accomplit ce qui sera retenu comme le premier vol officiel motorisé de l'histoire du Japon. Son nom : Yoshitoshi Tokugawa.

Il naît le 24 juillet 1884 dans le quartier de Takadanobaba, à Tokyo. Son père, Tokugawa Atsumori, est alors comte et chef de la branche Shimizu du clan Tokugawa — l'une des trois maisons collatérales (*gosankyō*) issues du shogunat d'Edo. Par son père, Yoshitoshi est le petit-neveu du dernier shogun, Tokugawa Yoshinobu. La famille appartient donc au sommet de l'aristocratie héréditaire (*kazoku*) que le nouveau régime Meiji avait maintenue en convertissant les anciens lignages féodaux en pairs de l'Empire.

Mais cette noblesse repose sur des bases fragiles. Lorsque Yoshitoshi est encore enfant, son père, aux dépenses inconsidérées, renonce à son titre comtal pour des raisons financières et parce qu'il est mis en cause dans une affaire de fraude. La branche Shimizu des Tokugawa, déjà marginalisée depuis la Restauration de Meiji en 1868, connaît ainsi une chute sociale supplémentaire. Selon la source japonaise *Burari2161*, Yoshitoshi est petit de taille mais doué d'un corps robuste et de capacités athlétiques remarquables ; il pratique l'escrime dans le style Yagyū Shinkage-ryū et la natation selon la tradition Mukai-ryū.

En 1897, à 13 ans, il intègre en tant qu'élève de la première promotion l'École militaire préparatoire régionale de Tokyo, à Ichigaya, dont la promotion compte cinquante élèves issus pour la plupart de familles impériales, nobles ou de la haute gentry militaire. Il poursuit ensuite à l'École militaire centrale avant de rejoindre l'Académie militaire impériale (*Rikugun shikan gakkō*), dont il sort diplômé en 1903, spécialisé dans l'artillerie et le génie à l'École d'ingénierie d'artillerie de l'armée (*Rikugun hōkō gakkō*) à Tokyo.

La guerre russo-japonaise : formation au renseignement

Avant de se tourner vers l'aviation, Tokugawa acquiert une première expérience opérationnelle lors de la guerre russo-japonaise (1904-1905). En tant que sous-lieutenant, il est affecté à l'état-major du 1^{er} Corps d'armée et déployé en Mandchourie comme officier de renseignement, chargé d'encadrer et de former des informateurs locaux, bandits mandchous et espions, afin d'assurer le recueil du renseignement sur les positions russes. Cette expérience de terrain, dans un conflit qui révèle aux puissances militaires la valeur nouvelle de la reconnaissance aérienne, contribue sans doute à éveiller son intérêt pour les technologies qui permettraient d'observer l'ennemi depuis les airs.

En juillet 1909, l'armée impériale crée la *Rinji Gunjō Kikkyū Kenkyūkai* — la Société provisoire de recherche sur les ballons militaires —, organisme interarmées destiné à explorer les applications militaires de l'aérostation et, rapidement, de l'aviation. Les membres en sont notamment Tanakadata Aikitsu, Hino Kumazō, Tokugawa Yoshitoshi, Aihara Shirō et Narahara Sanji. C'est dans ce cadre institutionnel que la carrière aéronautique de Tokugawa va prendre son envol.

Paris, Étampes, Châlons : l'apprentissage français

En avril 1910, l'armée japonaise envoie en Europe deux capitaines — Hino Kumazō et Tokugawa Yoshitoshi issus de la 15e promotion — ainsi que le capitaine de vaisseau Aihara Shirō pour la marine, avec pour mission d'acheter des appareils et d'en apprendre la conduite. Le capitaine Aihara meurt accidentellement en Europe. Tokugawa se rend en France pour y acquérir un biplan Henri Farman et un monoplan Blériot ; Hino part en Allemagne où il achète un monoplan Grade et un biplan Wright fabriqué sous licence.

Tokugawa s'inscrit à l'école de pilotage d'Henri Farman, installée à Étampes, à une cinquantaine de kilomètres au sud de Paris. La promotion est internationale : Français, Britanniques, Italiens, Polonais, Russes. Le jeune Japonais, alors âgé de 25 ans achète une motocyclette pour rejoindre l'école dès l'aube et obtenir les premières places aux vols en double commande. L'apprentissage est rapide. C'est au camp de Châlons, terrain d'exercices de l'armée française, qu'il passe l'examen de licence de pilote.

Le 8 novembre 1910, il devient le premier pilote japonais à être breveté par l'Aéro-Club de France (n° 289). Un deuxième aviateur japonais obtiendra en France le brevet n° 744 le 19 février 1912. Il s'agit de Shigeno Kiyotake qui combattra dans le service d'aviation de l'armée française durant la Grande Guerre (2 victoires homologuées et 6 probables).

Tokugawa rentre au Japon l'année suivante, mais pas les mains vides : à la demande de son gouvernement, il achète et envoie dans son pays un biplan Farman. Les deux appareils achetés — le Farman et le Blériot — sont expédiés par bateau vers l'archipel.

19 décembre 1910 : le premier vol officiel au Japon



Yoshitoshi Tokugawa (1884-1963).

Les deux capitaines rentrent en octobre 1910. Le terrain de Tokorozawa n'étant pas encore prêt, c'est le champ de manœuvres militaires de Yoyogi (*Yoyogi rempei-jō*) qui est aménagé en piste de fortune, en utilisant la voie pavée du sanctuaire (*sangu dōro*) comme piste de décollage.

La date officielle de la démonstration est fixée par la Société de recherche sur les ballons militaires aux 15 et 16 décembre 1910, puis reportée au 19. Les sources japonaises mentionnent qu'environ 100 000 spectateurs se rassemblent ce jour-là pour assister à l'événement. Le 14 décembre, Hino effectue un bref décollage avec son monoplane Grade — épisode dont les sources japonaises discutent longuement le caractère de « *premier vol* » : aucune donnée précise d'altitude ou de distance n'est consignée pour ce vol du 14 décembre, et les rares témoignages écrits se bornent à noter que le pilote a salué les spectateurs de la main en quittant le sol ; ce vol n'a jamais pu être officialisé.

Le 19 décembre au matin, Tokugawa décolle à bord du biplan Henri Farman 1910, équipé d'un moteur Gnome de 50 chevaux. Il parcourt 3 000 m à une altitude de 70 m en 4 mn. Son collègue Hino Kumazō vole ensuite sur son monoplane allemand Grade II Libelle, couvrant 1 000 m en 1 minute à 45 m de hauteur. Les deux performances sont officiellement homologuées. Tokugawa ayant décollé en premier ce jour-là, c'est lui qui est officiellement crédité du premier vol motorisé du Japon, et le 19 décembre est instauré comme « *Journée du premier vol japonais* ».

Les caractéristiques techniques de l'appareil, telles que les décrivent les sources japonaises, donnent une idée de l'exploit : le biplan Farman pèse 600 kg, mesure 12 m de long et dispose d'une envergure de 10,50 m, pour une motorisation de 50 CV — l'ensemble ressemblant à un jouet comparé aux avions modernes. À titre de repère, le salaire mensuel d'un sous-lieutenant japonais de l'époque s'élevait à 40 yens, tandis que le Farman avait coûté 8 363 yens à l'achat.

1911 : consolider les fondations de l'aviation japonaise

Les mois qui suivent le vol de Yoyogi sont décisifs pour l'institutionnalisation de l'aviation militaire japonaise. Le 1^{er} avril 1911, le premier terrain d'aviation permanent du Japon est inauguré à Tokorozawa, dans la préfecture de Saitama : une piste de 400 m de long sur 50 m de large, un hangar et un observatoire météorologique. Le 5 avril 1911, Tokugawa pilote le premier vol inaugural de ce terrain à bord du même Farman.

Le 23 avril 1911, Tokugawa établit un record national de distance et de durée de vol : il parcourt environ 77 km en 1 heure, 9 minutes et 30 secondes à bord d'un Blériot. Ce vol marque une progression notable par rapport aux performances de décembre précédent.

Tokorozawa devient rapidement le centre névralgique de l'aviation militaire japonaise. C'est également là que Tokugawa supervise en octobre 1911 les vols du *Kaishiki n°1* — premier avion entièrement conçu et construit au Japon, s'inspirant directement du Henri Farman et motorisé par le même Gnome 50 chevaux. Cette réalisation témoigne de la vitesse à laquelle le Japon entend réduire son retard technologique sur les puissances occidentales.

Une carrière militaire au cœur de l'expansion aérienne

Les années 1910 et 1920 voient Tokugawa assumer des responsabilités croissantes dans l'administration de l'aviation militaire japonaise. Il commande le 2^e bataillon aérien, puis prend la tête du 1^{er} régiment aérien, et dirige le corps aérien de l'armée à trois reprises au cours des années 1920 et 1930.

En mars 1922, lorsque l'aérodrome de Tachikawa est mis en service et que le détachement de Tokorozawa y est transféré, c'est Tokugawa, alors lieutenant-colonel, qui commande le corps du génie et l'escadrille de vol. Cet aérodrome, qui deviendra l'un des plus importants complexes industriels et militaires aéronautiques d'Asie dans les décennies suivantes, bénéficie ainsi dès ses débuts de l'expertise directe du pionnier de 1910.

Tokugawa occupe ensuite les fonctions de directeur du département d'entraînement de l'école d'aviation de l'armée de Tokorozawa, puis de commandant de la même école et de l'école d'aviation d'Akeno, avant d'être affecté à l'état-major de l'armée impériale.

En 1928, il est élevé au rang de baron (*danshaku*). Cette réhabilitation nobiliaire, accordée à un homme dont le père avait renoncé au titre comtal dans des circonstances humiliantes, témoigne de la reconnaissance que lui vaut son rôle dans l'édification de l'aviation militaire japonaise.

En 1936, lors de la création officielle du commandement de l'aviation de l'armée de terre (*Rikugun kōkū heidan*), Tokugawa en devient le premier commandant, avec le grade de lieutenant général (*chūjō*). Il est alors décrit dans les sources militaires japonaises comme « *le patriarche incontesté de l'aviation militaire* ».

La Seconde Guerre mondiale et la retraite

Passé dans la réserve active dans les années 1930, Tokugawa est rappelé en service en 1945, lors des derniers mois de la Seconde Guerre mondiale. Il est nommé commandant de l'école d'aviation de l'armée impériale, qu'il dirige jusqu'à la capitulation japonaise du 15 août 1945, avant de se retirer définitivement.

La défaite du Japon marque la fin de toute carrière officielle pour les officiers supérieurs de l'ancienne armée impériale. L'armée est dissoute, ses écoles fermées, ses appareils détruits ou saisis par les forces d'occupation américaines. L'aviation militaire japonaise disparaît provisoirement du paysage institutionnel du pays.

Le Farman III qui avait servi au vol historique de 1910 connaît une destinée particulière : après avoir été exposé dans les installations de l'armée à Tokorozawa, il est emporté aux États-Unis à la fin de la guerre et conservé au musée de l'US Air Force à Wright-Patterson. En 1960, pour le cinquantième anniversaire du premier vol japonais et le centenaire des relations diplomatiques nippo-américaines, il est restitué au Japon. L'appareil est aujourd'hui visible au musée de l'aviation de Tokorozawa, sur le site même où il avait accompli ses premiers vols sur sol japonais.

La postérité : un hommage institutionnel

La vie de Tokugawa après 1945 est peu documentée dans les sources accessibles. Les textes japonais s'accordent à décrire une vieillesse paisible, loin du service actif et des institutions militaires désormais dissoutes. Il consacre une partie de ce temps à rédiger ses mémoires, publiés sous le titre *Nihon kōkū kotohajime*, « *Les débuts de l'aviation japonaise* », source primaire importante pour l'histoire de l'aéronautique japonaise et consultable aujourd'hui dans plusieurs bibliothèques de Tokyo, notamment à la bibliothèque centrale d'arrondissement de Shibuya.

En 1940, pour le 30^e anniversaire des premiers vols de Tokugawa et Hino à Yoyogi, le gouvernement japonais institue le 28 septembre comme « *Journée de l'aviation* » (*kōkūbi*). Après l'interruption imposée par les forces d'occupation alliées qui interdisaient toute activité aéronautique au Japon, cette commémoration reprend en 1953. En 1992, elle est rebaptisée « *Journée du ciel* » (*sora no hi*) et fixée au 20 septembre.

Yoshitoshi Tokugawa meurt le 17 avril 1963 à Tokyo, à l'âge de 78 ans. Sa disparition survient après des années paisibles passées loin des institutions militaires et de la scène publique. Son souvenir est entretenu par plusieurs monuments. Dans le parc de Yoyogi, à l'emplacement exact du terrain de manœuvres d'où il s'était élancé en décembre 1910, une stèle commémorative (*ishibumi*) marque le lieu des deux vols historiques de décembre 1910. Un buste à son effigie y est érigé. Le musée de l'aviation de Tokorozawa, inauguré en 1993, lui consacre une place importante dans son parcours permanent.

Tokugawa et la France

La trajectoire de Yoshitoshi Tokugawa s'inscrit dans une période de transformation accélérée du Japon de l'ère Meiji. Lorsqu'il apprend à piloter à Étampes en 1910, les frères Wright n'ont accompli leur premier vol que sept ans plus tôt, en décembre 1903. La France est alors la nation la plus avancée au monde en matière d'aéronautique, et c'est délibérément que l'armée japonaise s'y tourne pour former ses premiers pilotes et s'équiper en appareils.

Le lien entre le Japon et la France dans ce domaine se perpétue bien après Tokugawa. En août 1918, Georges Clemenceau autorise l'envoi d'une mission militaire française au Japon pour participer à la création de l'aviation militaire japonaise. Le colonel Jacques-Paul Faure arrive à Tokyo le 12 janvier 1919 à la tête de cette mission. L'aéronautique devient ainsi un vecteur de la modernisation militaire japonaise, avec le Japon important non seulement les technologies mais aussi les savoir-faire pédagogiques français.

Si Tokugawa est incontestablement le premier Japonais à avoir piloté un avion en territoire japonais dans un cadre officiel et documenté, son brevet français n'était, comme le notent les sources japonaises elles-mêmes, qu'un certificat national et non une licence internationale. D'autres Japonais avaient obtenu des qualifications aéronautiques en Europe autour de la même période — notamment Shigeno Kiyotake, dont le parcours reste largement méconnu.