



LES CROISEURS LOURDS JAPONAIS

PAR PHILIPPE CARESSE

Collection Navires & Histoire des Marines du Monde N°41

La Collection Navires & Histoire des Marines du Monde est une publication des Éditions LELA PRESSE
SARL au capital de 18598 €
RCS LIMOGES - 387641 202 00032

Siège Social : Les Farges
15 rue des Ligures - 87110 LE VIGEN – France
Tel: (00.33) 0555310828
E-mail: contact@avions-bateaux.com
Site: www.avions-bateaux.com

Directeur : Michel Ledet
Directrice de publications : Sylvie Broquet

Commandes-informations : Vusala Malikova
E-mail: contact@avions-bateaux.com
Au (00.33) 0555310828
Le lundi de 14h00 à 17h00
et le mardi, jeudi & vendredi de
8h00 à 12h30 / 14h00 à 17h00

Composition :
Mise en pages: Manon Ledet
Couverture : Sylvie Broquet
Coordination: Michel Ledet

Auteur : Philippe Caresse

Dépôt légal 4^e trimestre 2024
ISBN 978-2-37468-074-3
EAN 9782374680743

Responsable Social Media : Manon Ledet
ma.ledet@hotmail.fr

Achévé d'imprimer en UE en novembre 2024
par Meilleures Impressions - 22190 Plérin,
pour le compte des Éditions LELA PRESSE.

© **Copyrights LELA Presse.**

La reproduction, même partielle du texte et des illustrations, est soumise à l'autorisation préalable de l'éditeur et de(s) l'auteur(s). Cette œuvre est donc protégée par les lois internationales sur le droit d'auteur et la protection de la propriété intellectuelle. Il est strictement interdit de la reproduire, dans sa forme ou son contenu, totalement ou partiellement.

**LELA
PRESSE**

Pour en savoir plus
et commander nos produits sur notre site
(paiement sécurisé) :
www.avions-bateaux.com
site mis à jour toutes les semaines

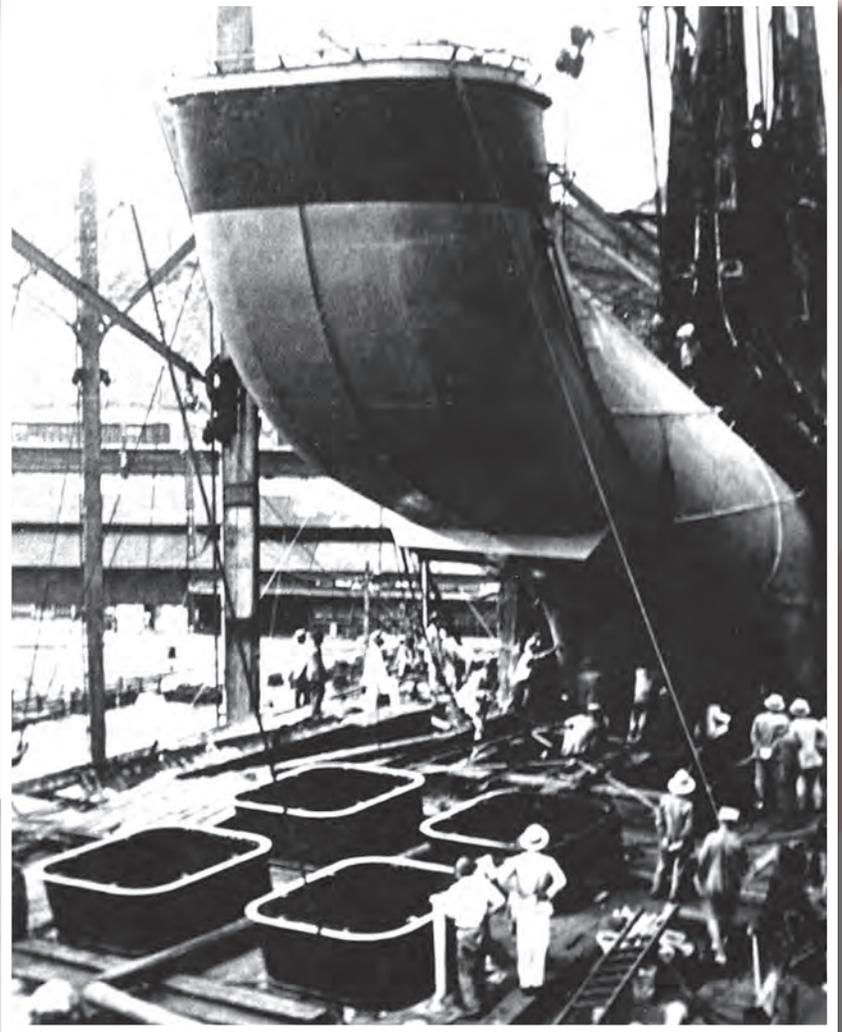
Et aussi sur   & 

AVIONS • BATEAUX

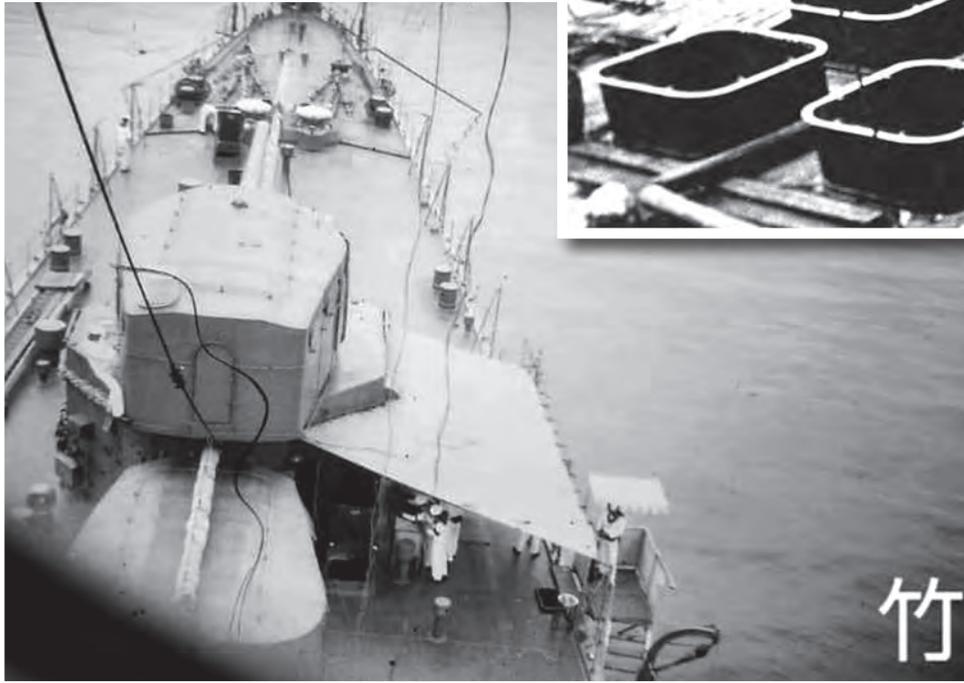

AU SOMMAIRE

p. 06	LA CLASSE FURUTAKA
p. 16	NIITAKAYAMA NOBORE
p. 20	FIN DE GUERRE DRAMATIQUE POUR LES "FURUTAKA"
p. 31	LA CLASSE AOBA
p. 39	LA GUERRE DE LA SENTAI 6
p. 43	BATAILLES NAVALES À SAVO ET GUADALCANAL
p. 49	SAUVÉ GUADALCANAL
p. 55	LE SURVIVANT
p. 62	LA CLASSE MYŌKŌ
p. 82	LA SECONDE GUERRE MONDIALE
p. 90	DE L'OPÉRATION "MO" À L'OPÉRATION "KON"
p. 100	LES PHILIPPINES, LEYTE ET L'OPÉRATION "STRUGGLE"
p. 114	LA CLASSE TAKAO
p. 132	LES OPÉRATIONS 'M', 'E', 'L', 'T' ET 'C'
p. 136	MIDWAY, GUADALCANAL ET LES SALOMONS
p. 143	AVANT LA GRANDE BATAILLE
p. 150	EN ROUTE POUR LEYTE
p. 165	LA CLASSE MOGAMI
p. 180	LES 'MOGAMI' DANS LA GUERRE DU PACIFIQUE
p. 185	LE CALVAIRE DU MIKUMA A MIDWAY
p. 193	1944, L'ANNÉE FATALE
p. 194	MOGAMI !
p. 203	LA CLASSE TONE
p. 212	DE L'OCÉAN INDIEN À LA BATAILLE DE SANTA CRUZ
p. 214	LA DESTRUCTION DE LA MARINE IMPÉRIALE

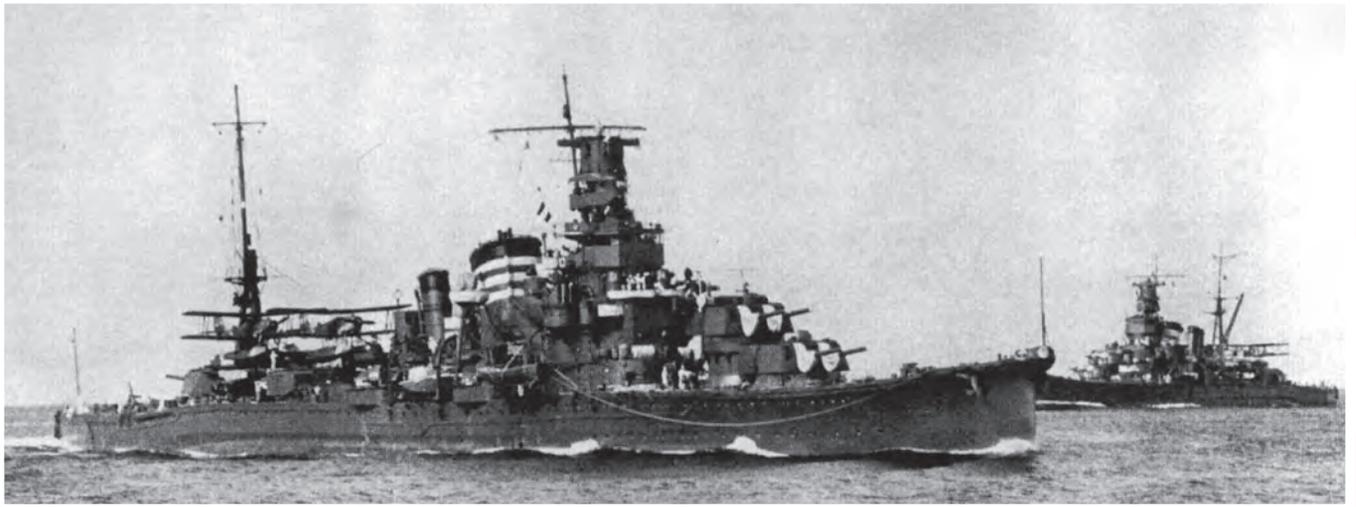
Mise en place des cheminées
à bord de l'*Aoba*.



L'artillerie principale en tourelles simples
de 200 mm du *Kako*.



Le *Furutaka* et le *Kinugasa*
en manœuvre.



Le croiseur cuirassé *Yakumo* en 1928.



À la fin de la Première Guerre mondiale, la Marine impériale japonaise possédait une flotte de huit croiseurs cuirassés et treize croiseurs protégés. Les premiers croiseurs légers, de la classe "Tenryu", ne feront leur apparition qu'en 1919.

Les croiseurs cuirassés, navires fort populaires à la fin du XIX^e siècle, n'étaient ni des croiseurs, ni des cuirassés et avaient démontré leurs faiblesses face aux croiseurs de bataille. Les croiseurs protégés japonais étaient pratiquement tous hors d'âge en 1919, avec un armement obsolète, une vitesse et un rayon d'action insuffisant face aux missions d'escorte ou de raider qui pouvaient être envisagés dans le Pacifique. L'ensemble de ces croiseurs n'avait plus de réelle valeur militaire à cette époque.

À la fin de la Première Guerre mondiale, les Britanniques avaient lancé les croiseurs des classes "Hawkins" et "E" qui avaient fortement impressionné les experts maritimes japonais. Ces bâtiments, de 10 000 à 12 000 t à pleine charge, pouvaient atteindre des vitesses de plus de 30 nœuds, avec une autonomie de 8 000 milles pour les premiers et 5 400 milles à 15 nœuds pour les seconds. L'artillerie était composée de pièces de 152 mm ou de 190 mm.

Quant à l'US Navy, elle avait mis sur cale les dix croiseurs légers de la classe "Omaha" de plus de 9 000 t, armés de douze pièces de 152 mm et pouvant filer 34 nœuds.

Devenue la deuxième puissance maritime dans la zone Pacifique, il s'agissait maintenant pour la Marine Impériale japonaise de pouvoir répondre à ces nouvelles réalisations. Il fallait des navires

qui seraient en mesure de parcourir l'immensité océanique à des vitesses importantes avec un armement moderne capable de rivaliser avec ses homologues étrangers.

En 1920-1921, le capitaine de corvette Kikuo Fujimoto avait travaillé sur les plans du croiseur léger *Yubari*, sous la direction de l'ingénieur Yuzuru Hiraga (programme naval 8-8). Ce bâtiment expérimental, de 3 644 t à pleine charge, allait démontrer qu'il était possible d'embarquer sur un navire de dimension et déplacement modeste, une artillerie puissante avec une bonne autonomie. Par ailleurs, sa conception, tel qu'un ensemble de quatre conduits de cheminée rassemblés en une seule enveloppe, la ceinture blindée intégrée dans la structure de la coque, une chauffe uniquement au mazout et un haut franc bord pour améliorer la tenue à la mer, sera retenue pour les projets suivants.

Bien avant la signature du Traité Naval de Washington, Kikuo Fujimoto et Yuzuru Hiraga s'étaient attelés aux plans initiaux d'un croiseur (Kihon Keikaku) qui devait être supérieur aux "Omaha" ainsi qu'aux "Hawkins". Le déplacement devait être de 7 500 t et la vitesse de 35 nœuds. L'armement devait être de 6 pièces de 200 mm (7.9 in) en six affûts simples *Nendo Shiki* et six tubes lance-torpilles de 610 mm. L'aménagement général inauguré avec le *Yubari* allait être maintenu et le ministre de la Marine (Kaigunshō), ainsi que l'état-major de la Marine entérineront ce projet en août 1921 pour signer l'ordre de construction le 22 juin de l'année suivante. La classe "Furutaka" était ainsi annoncée.



Le croiseur léger Yubari en 1924.

Comme nous le savons déjà, le fameux Traité Naval de Washington, signé le 6 février 1922, était destiné à limiter le déplacement et l'armement des différents types de navires de guerre. À l'ouverture de cette conférence, le 12 novembre 1921, le chef de la délégation américaine, M. Hughes, donnait les propositions suivantes concernant les tonnages à respecter :

	Grande-Bretagne	États-Unis	Japon
Navires de ligne :	500 000 t.	500 000 t.	300 000 t.
Bâtiments légers :	450 000 t.	450 000 t.	270 000 t.
Porte-aéronefs :	80 000 t.	80 000 t.	48 000 t.
Sous-marins :	90 000 t.	90 000 t.	54 000 t.

Il s'agissait ici du fameux ratio 5 : 5 : 3 et inutile de préciser que la délégation japonaise estimait qu'elle avait été mise en infériorité par rapport à l'occident. Il était également évident que désormais l'empire du Soleil Levant devait abandonner son ambitieux programme 8-8, c'est-à-dire la construction de huit cuirassés et huit croiseurs de bataille.

Mis à part ces tergiversations, nous savons que les caractéristiques concernant les croiseurs étaient ramenées à un déplacement maximum de 10 000 t pour un armement ne dépassant pas le 203 mm (8-in).

Par soucis d'économie, plusieurs nations, dont la France, l'Italie et le Royaume-Uni mirent en chantier des bâtiments dont le déplacement variait de 5 200 à 8 000 t, armés de pièces de 150 à 152 mm. En conséquence, le 22 avril 1930, le Traité de Londres, ou Traité pour la restriction et la réduction d'armement naval, définissait deux types de croiseurs, à savoir :

- Le type "A", avec des limites de déplacement et de calibre de l'artillerie principale qui étaient celles définies en 1922 à Washington, pour rappel 10 000 t et un calibre de 203 mm.
- Le type "B", dont l'artillerie ne devait pas dépasser le calibre de 155 mm définissait ainsi le croiseur léger.

Les signataires du traité s'engageaient à ne pas construire de nouveaux "capital ship" jusqu'en 1937 et aucun navire existant ne devait être converti en porte-avions.

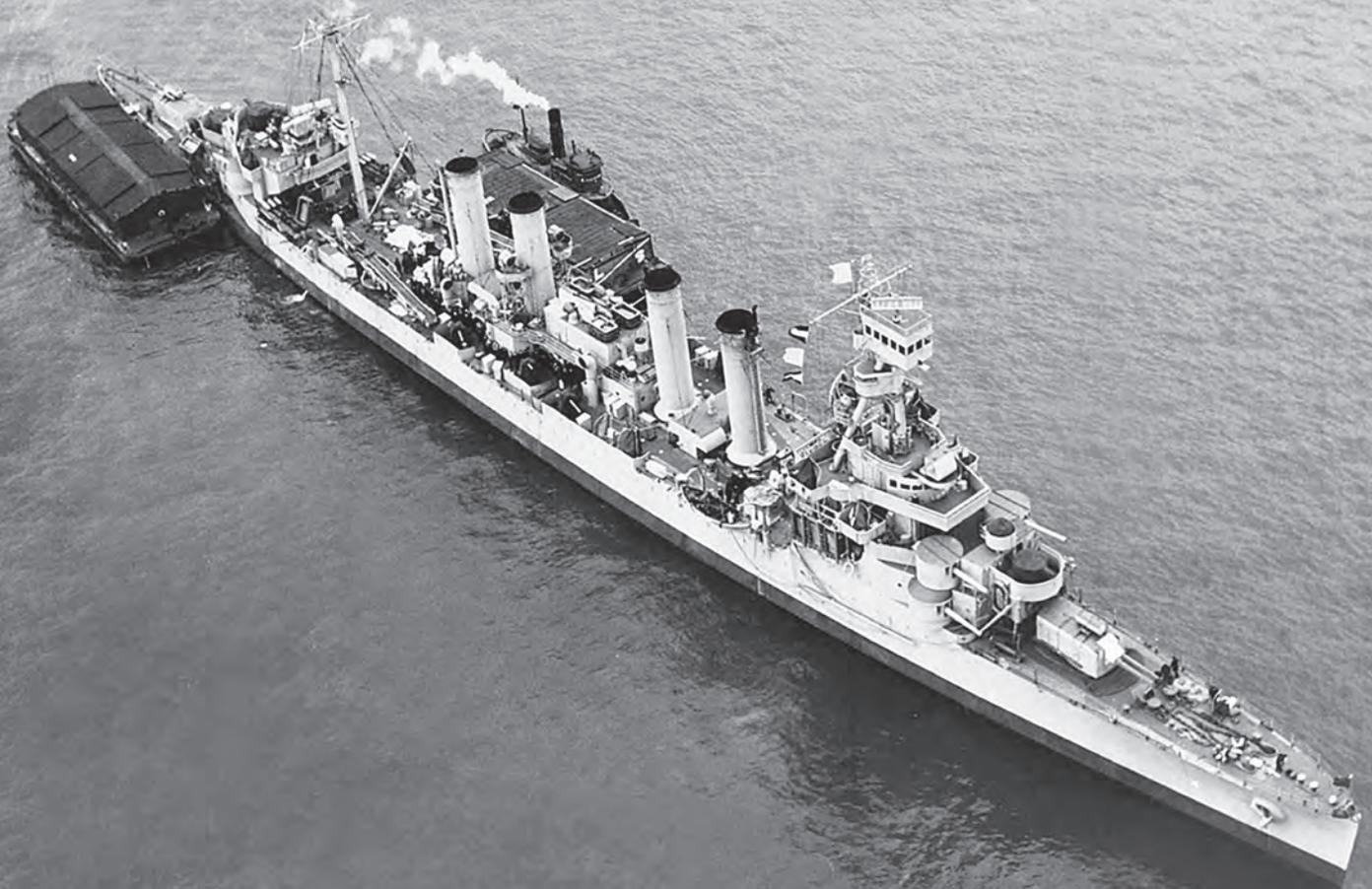
Le 29 décembre 1934, le Japon annonçait qu'il ne se soumettra plus à aucune stipulation d'un traité de désarmement naval et dénonçait le traité de Washington. Nous serons témoins de ces conséquences en examinant les croiseurs de la classe "Mogami".

Pour conclure, lors du second traité naval de Londres, qui se déroula du 9 décembre 1935 au 24 mars 1936, les délégués japonais quittèrent l'hémicycle le 15 janvier lorsque leurs interlocu-



teurs refusèrent la parité avec les États-Unis. La course à Pearl Harbor pouvait commencer !

L'architecte naval Yuzuru Hiraga.



Le croiseur léger
USS *Omaha* (CL-4).

LA CLASSE FURUTAKA

La quille du croiseur n°1, classe A, *Furutaka* (古鷹) a été posée le 17 novembre 1922 au chantier Kawasaki de Kobe sur la cale N° 540.

Furutaka est une montagne dans l'île d'Etajima dans la préfecture d'Hiroshima.

La quille du croiseur n°2, classe A, *Kako* (加古) a été posée le 5 décembre 1922 au chantier Mitsubishi de Nagasaki sur la cale n° 390.

La rivière Kako se situe à proximité de la ville de Kakogawa dans la préfecture de Hyōgo.

Nous pouvons noter que les conséquences du traité de Londres d'avril 1930 et l'interdiction de construire de nouveaux croiseurs lourds jusqu'en 1937, font que les Japonais prirent la décision de refondre les navires déjà existants. De ce fait, les "*Furutaka*" furent équipés de tourelles doubles de 203 mm, d'une défense antiaérienne renforcée et d'une propulsion modernisée.

Le *Furutaka* à Yokohama
en mai 1926.

古鷹



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Les "Furutaka" ont une coque rivetée qui posera de nombreux problèmes tout au long de leur carrière. À titre d'exemple, lorsque le *Furutaka* entra en carénage à Kure de février à avril 1932, plus de 3 000 rivets avaient disparu !

La hauteur moyenne de la coque par rapport à la flottaison est de 7,30 m à l'avant, 4,50 m au centre et 3,70 m à l'arrière. Les quilles anti-roulis ont une longueur de 47 m.

La ceinture blindée a une longueur de 79,88 m, une hauteur de 4,12 m (2,20 m au-dessus de la flottaison) et est inclinée à 9°. Cette ceinture est censée protéger les croiseurs contre des obus de 150 mm tirés à des distances variant de 12 000 à 15 000 m.

Comme sur tous les croiseurs lourds japonais, à partir de la tourelle 4, la coque a une déclinaison vers le bas de 80 cm par rapport au centre du bâtiment.

DIMENSIONS, DÉPLACEMENT & PROTECTION	
Longueur hors tout	: 185,16 m
Longueur à la flottaison	: 176,78 m
Largeur	: 16,50 m - 16,93 m en 1939
Tirant d'eau arrière à pleine charge	: 5,63 m
Déplacement léger	: 8 075 t - 8 626 t en 1939
Déplacement pleine charge	: 10 761 t - 11 295 t en 1939
Ceinture blindée centre	: 76 mm
Pont blindé	: 36 à 32 mm
Soutes à munitions	: 51 mm
Poids du blindage	: 1 147 t

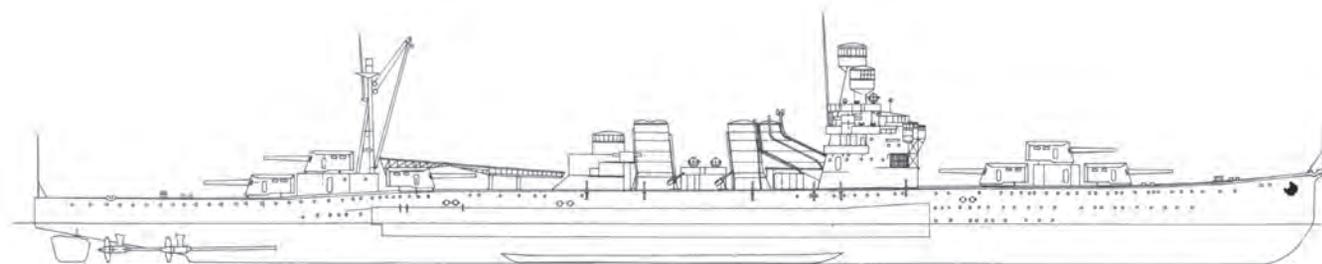
Afin d'améliorer la stabilité et renforcer la protection sous-marine, des bulges sont mis en place en 1939, ce qui augmenta la largeur de 43 cm.

Pour des raisons restées obscures, le déplacement de ces bâtiments avait augmenté de 900 t par rapport au projet. Cet excédent entraîna une mauvaise stabilité de plateforme et une plage avant jugée très humide par mer formée.

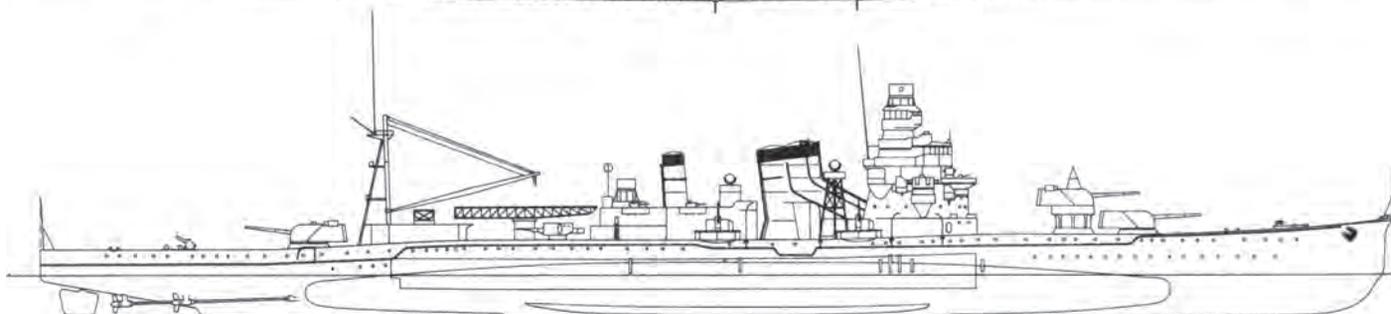
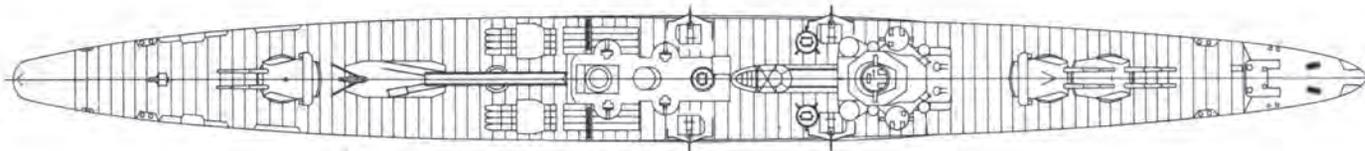
Il n'y a pas de bulkhead ni de blockhaus à proprement dit.

La limite de chavirement est de 43,4° au déplacement léger et de 46° à pleine charge. Après refonte, la limite de chavirement est de 41,6° au déplacement léger et de 47,6° à pleine charge.

Le coût moyen de construction pour une unité est estimé à 15 000 000 yens.



Furutaka 1926

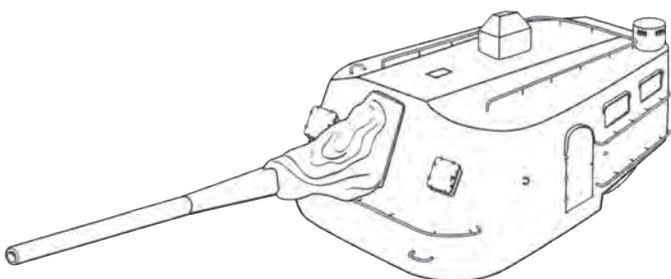


Classe "Furutaka" 1939

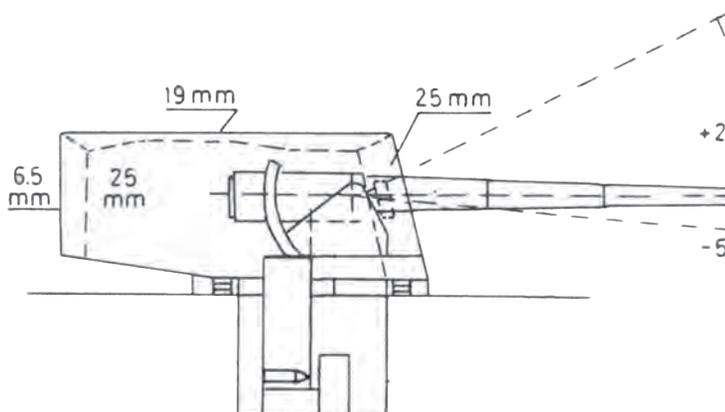
L'ARMEMENT

Les "Furutaka" sont armés à l'origine de 6 pseudos tourelles simples Class A équipées d'une pièce de 200 mm de 50 cal Type 3. Ces dernières ont été conçues à l'arsenal de Kure en 1916 et ont un poids de 57,5 t.

Pseudo tourelle simple de 200 mm



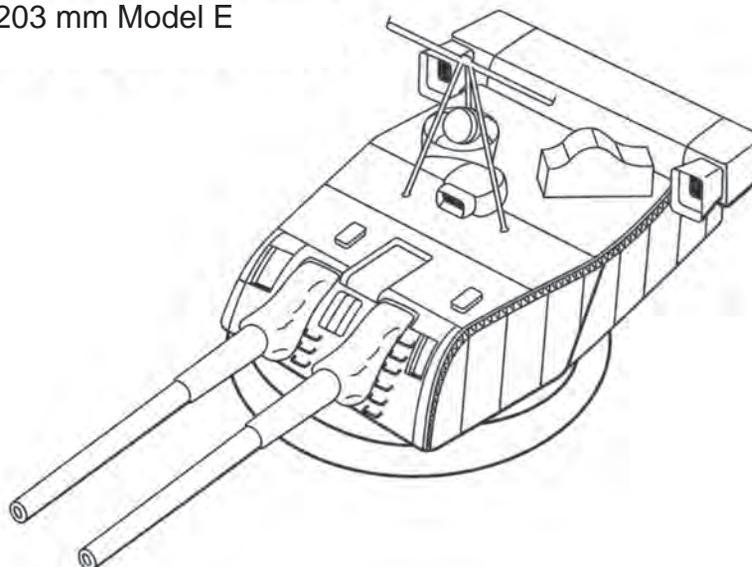
Pseudo tourelle simple de 200 mm



ARMEMENT	
1926	1939
6 pièces de 200 mm en affût simple	6 pièces de 203 mm en trois tourelles doubles
4 affûts simples de 76,2 mm	4 affûts simples de 120 mm
2 pièces de 7,7 mm mg Lewis	4 affûts doubles de 25 mm Type 96
12 tubes lance-torpilles de 610 mm	2 affûts doubles de 13 mm Type 93
	8 tubes lance-torpilles de 610 mm montés en affûts quadruples
PROTECTION	
Tourelle de 200 mm - Face : 25 mm	Tourelle de 203 mm - Face : 25 mm
Arrière : 6,4 mm	Arrière : 25 mm
Toit : 19 mm	Toit : 25 mm

Durant la refonte du 4 juillet 1936 au 27 décembre 1937 pour le *Kako* et du 1^{er} avril 1937 au 30 avril 1939 pour le *Furutaka*, ces croiseurs furent équipés de trois tourelles doubles de 203 mm de 50 cal Model E₂ et de quatre pièces de 120 mm (4.7 in) de 45 cal Model B₂. Les tourelles de 203 mm ont un poids de 157 t.

Tourelle de 203 mm Model E



La pièce de 76,2 mm a une cadence de tir de 13 à 20 coups/minute et une élévation variant de + 75° à - 7°

Les douze tubes lance-torpilles fixes de 610 mm furent débarqués pour être remplacés par deux affûts quadruples orientables d'un calibre équivalent, en place de chaque bord de la catapulte. À partir de 1940, les torpilles sont du Type 93.



À gauche :
Les tourelles doubles de
203 mm sur le même croiseur.

À droite :
Les tourelles simples de
200 mm du *Furutaka*.

Portée du 203 mm	- Élévation	Caractéristiques balistiques pour l'obus de 203 mm
5 000 m	2,4°	10 000 m perforation de 190 mm de blindage
10 000 m	5,3°	18 000 m perforation de 120 mm de blindage
15 000 m	10,5°	29 400 m perforation de 74 mm de blindage
20 000 m	18°	
25 000 m	30°	
28 900 m	40°	
29 400 m	45°	

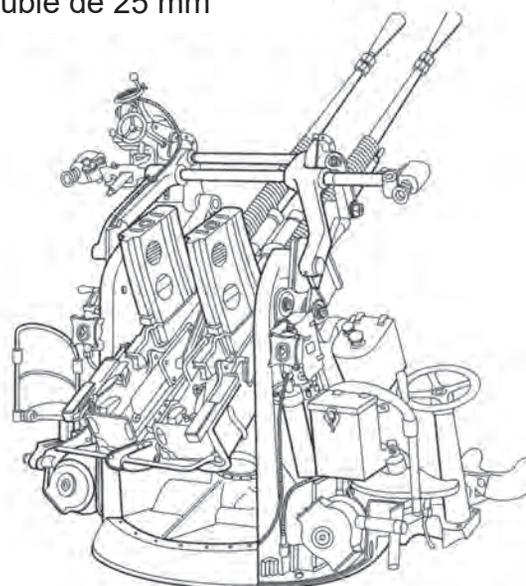
La vitesse d'élévation des pièces de 203 mm est de 6°/s. La vitesse de rotation est de 4°/s.
La vitesse d'élévation des pièces de 120 mm Type 10 est de 6,5°/s. La vitesse de rotation est de 10°/s.

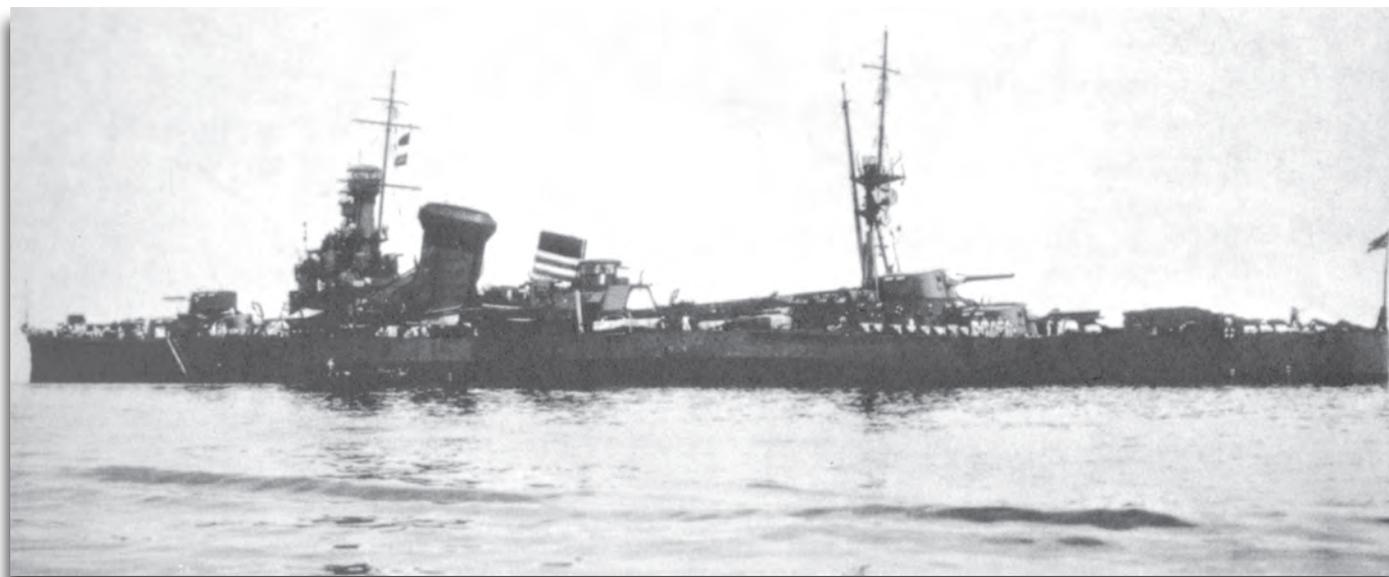
Caractéristiques de l'artillerie 1939				
	203 mm	120 mm	25 mm	13 mm
Calibre	: 50 cal	45 cal	60 cal	76 cal
Élévation	: +55° à -5°	+75° à -10°	+85° à -10°	+85° à -15°
Poids munitions	: 125 kg	20,4 kg	260 gr	51 gr
Vitesse initiale	: 840 m/s	825 m/s	900 m/s	805 m/s
Portée	: 29 400 m	15 600 m à 0°7 8 450 m à 80°	500 m à 50° 3 000 m à 85°	6 500 m à 50° 4 500 m à 85°
Cadence de tirs	: 3c/min	11c/min	120 c/min	250c/min
Approvisionnement	: 720	1 000	16 000	5 000

Les tubes lance-torpilles quadruples Type 92, Model 1, peuvent être approvisionnés par seize torpilles stockées dans des containers situés de chaque bord de l'ancien hangar.

La torpille de 610 mm, type 93, a une longueur de 9 m, un poids de 2 700 kg et possède une charge explosive de 490 kg. La puissance moteur est de 520 cv. La distance franchissable est de 40 000 m à 36/38 nœuds, de 32 000 m à 40/42 nœuds et de 20 000 m à 48/50 nœuds.

Affût double de 25 mm





Le Kako au mouillage à Kure le 21 juin 1928. Vue unique du croiseur avec sur la cheminée avant un système de déflecteur de fumée expérimental.

LA PROPULSION

Le *Furutaka* est équipé de turbines Mitsubishi construites sous licence Parson et le *Kako* est équipé de turbines Kawasaki construites sous licence Brown-Curtis. La longueur totale des salles des machines est de 31,24 m.

Les chaudières sont à tube d'eau à 3 foyers. Le timbre est de 18,3 kg/cm². La température maximale de la vapeur à la sortie des surchauffeurs est de 156°C. La longueur totale des salles de chauffe est de 43,90 m. Dix chaudières chauffent au mazout et deux sont mixtes avec chauffe au mazout/charbon.

Poids du service machine : 2 071 t.

Le Service Machine		
	1926	1939
Chaudières	: 12 Kanpon RO GŌ	10 Kanpon RO GŌ
Turbines	: 4	4
Puissance	: 102 000 cv	110 000 cv
Puissance aux essais	: 106 352 cv (Furutaka)	
Mazout	: 1 051 t	1 858 t
Charbon	: 288,6 t	/
Autonomie	: 6 000 milles à 14 nds	7 000 milles à 14 nds
Vitesse	: 34,5 nds	32,95 nds
Hélices (3 pales)	: 4 de Ø 3,50 m	
Gouvernail	: 1 d'une surface de 16,72 m ²	

- Entre décembre 1926 et février 1927, les cheminées furent surélevées afin de limiter les émissions de fumée sur la superstructure avant.

- Au printemps 1928 un déflecteur de fumée expérimental est installé sur la cheminée avant du *Kako* et ne restera en place que quelques mois.

Catapultage d'un Kawanishi E7K1 à bord du *Furutaka*.



- Électricité du bord est en 225 volts fournis par deux générateurs de 90 kW et deux générateurs de 67,5 kW. Après refonte, cette électricité sera fournie par un turbogénérateur de 300 kW, deux turbogénérateurs de 135 kW ainsi que deux générateurs de 90 kW et deux générateurs de 67,5 kW.

L'AVIATION EMBARQUÉE

En 1926, une plateforme Heinkel est installée sur la tourelle 4 avec un plan incliné qui la prolonge sur l'avant. Cette dernière peut accueillir un hydravion Aichi Type 2 qui n'était autre qu'un Heinkel HD 26.

En 1929-1930, la plateforme de lancement est débarquée pour être remplacée en 1932-1933 par une catapulte Kure Type 1, Model 1 qui trouve sa place entre la deuxième cheminée et la tourelle 4. Cette dernière a une longueur de 19,40 m et peut lancer un appareil de 2 000 kg à une vitesse de 26 m/sec.

En 1939, une catapulte Kure Type 2, Model 3, pouvant lancer des appareils faisant 3 000 kg, remplace le modèle précédent.

Au début des années quarante, deux hydravions de reconnaissance à flotteur Nakajima (Rufe) ou Kawanishi (Alf) peuvent être embarqués.

	1933	1941
	Nakajima E4N2	Kawanishi E7K1
DIMENSIONS		
Envergure :	10,98 m	14 m
Longueur :	8,87 m	10,50 m
Hauteur :	3,97 m	4,85 m
POIDS		
À vide :	1 252 kg	2 100 kg
En marche :	1 800 kg	3 300 kg
MOTEUR		
	1 Nakajima de 580 cv	1 Mitsubishi de 870 cv
PERFORMANCES		
Vitesse maximale :	232 km/h	276 km/h
Plafond :	5 740 m	7 060 m
Autonomie :	1 019 km	11 h
ARMEMENT		
	2 mit de 7,7 mm	1 mit Vickers
		2 mit de 7,7 mm
	2 bombes de 30 kg	2 bombes de 60 kg
ÉQUIPAGE		
	2	3

Un petit hangar d'aviation est situé derrière la deuxième cheminée sous le poste de contrôle de tir arrière. Ce dernier sera condamné en 1935.

L'ÉQUIPEMENT DU BORD

L'artillerie principale est assistée par des télémètres à coïncidence Type 14 placés de part et d'autre de la plate-forme des compas et derrière la deuxième cheminée. Le poste de contrôle de tir principal est situé au sommet de la superstructure avant dans un poste circulaire vitré. Un second poste de contrôle de tir est visible derrière la deuxième cheminée.

TÉLÉMÉTRIE	
1926	1939
4 de 3,5 m de base	3 de 6 m de base
2 de 2 m de base en 1933	2 de 4,5 m de base

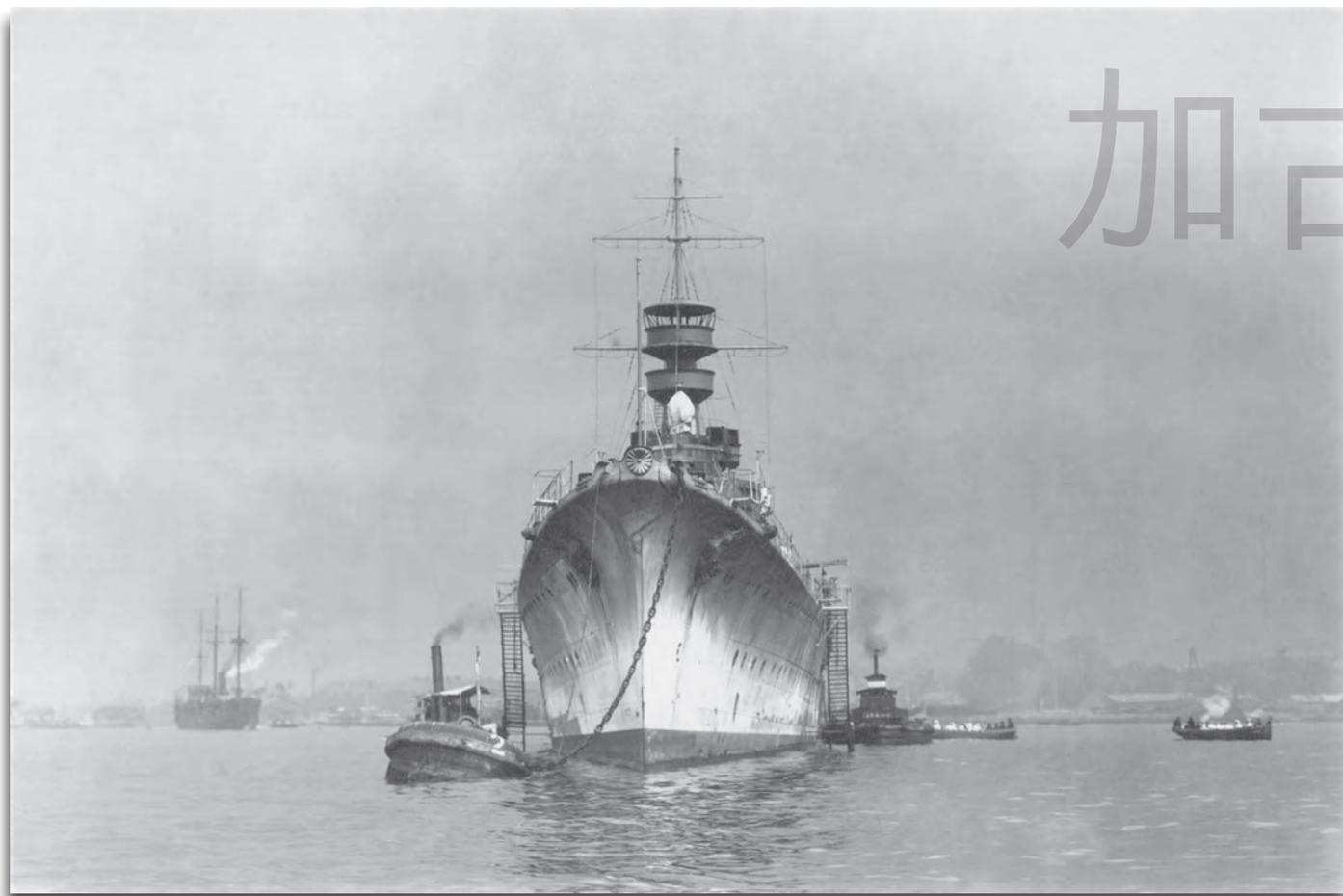
En 1939, un télémètre de 6 m de base est installé sur chacune des tourelles n°2 et 3 de 203 mm ainsi qu'au sommet de la tour.

Les télémètres sont opérationnels jusqu'à 35 000 m avec une marge d'erreur de 191 m à 20 000 m et de 48 m à 10 000 m.

Les calculateurs de tirs sont du Type 92 et Type 94 *Sokutekiban*.

DIVERS		
	1926	1939
Projecteurs	: 3 Type SU de Ø 90 cm et 2 de Ø 40 cm	3 Type 92 de Ø 110 cm
Drome	: 6 cutters de 9 m, 2 sampans de 6 m et 2 vedettes à moteur de 11 m	4 cutters de 9 m et 2 vedettes à moteur de 11 m
Ancres	: 2 Stockless de proue de 5,5 t & 2 Admiralty de détroit	
Équipage	: 45 officiers, 559 officiers marinières et matelots.	

À bord des "Furutaka", l'espace vie de chaque marin est estimé à 1,6 m². Une ventilation naturelle rendait les postes d'équipage très inconfortables dans les zones tropicales.



加古

Ci-dessus : le *Kako* sur coffre le 30 mars 1926.

Ci-dessous :
À bord du *Kako*, lors de la prise de commandement
du capitaine de vaisseau Yoshitake. Devant, le cuirassé *Nagato*.



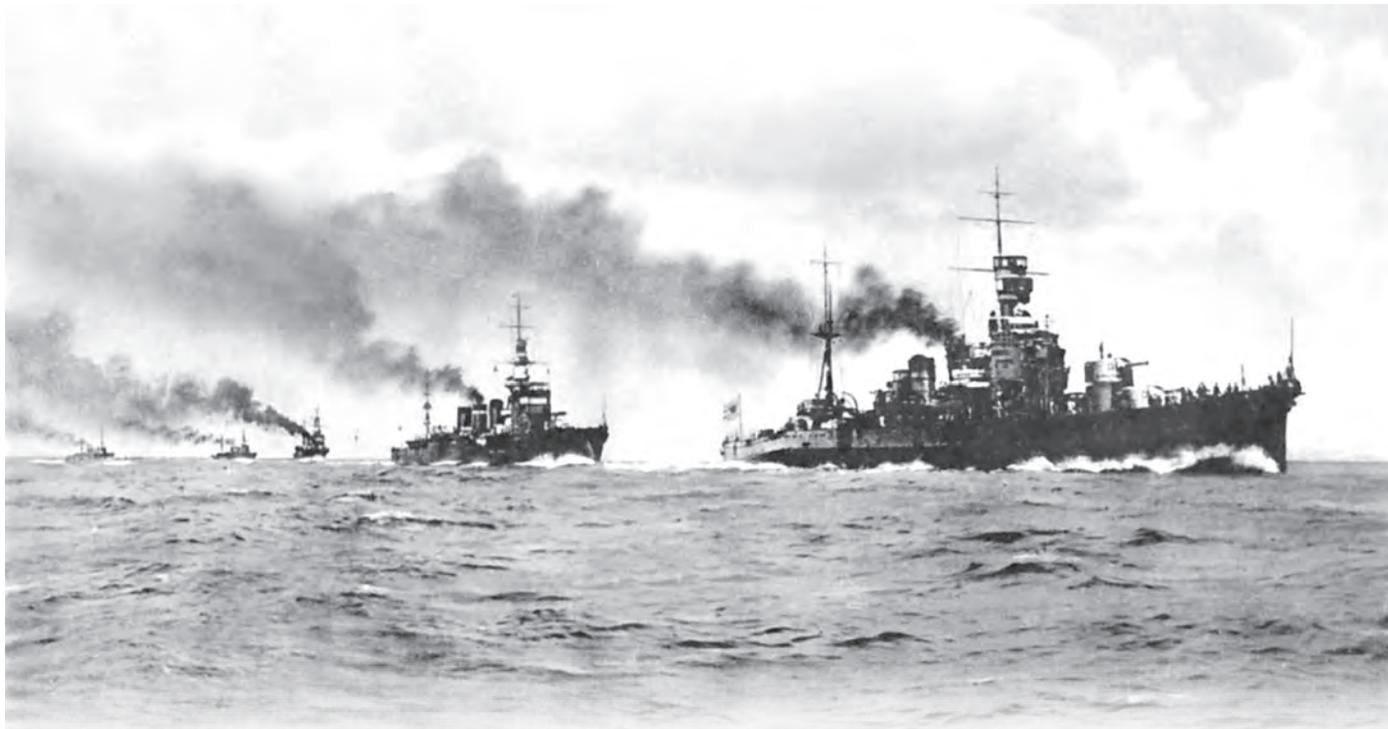
HISTORIQUE

Le *Furutaka* a été lancé le 25 février 1925 et le *Kako* le 10 avril de la même année. Lors de ses essais de vitesse réalisés le 19 septembre 1925 dans les parages des îles Koshikishima, en mer de Chine, le *Furutaka* atteignit 35,22 nœuds pour 106 352 CV. Le *Kako* réalisa ses essais le 1^{er} mai 1926, dans le détroit de Kii où il atteint 34,89 nœuds pour 103 971 CV. Le premier de ces croiseurs entra en service le 31 mars 1926 et le second le 20 juillet 1926. Ils furent alors rattachés au district naval (*Chinjufu*) de Yokosuka jusqu'en 1931-1932, puis ils furent transférés au district de Kure. Le lendemain de son entrée en service, le *Furutaka* devint le navire amiral de la 5^e escadre de croiseurs (Sentai 5 戦隊), comprenant les croiseurs légers *Natori*, *Sendai* et *Yura*.

Le 9 mai 1926, le *Furutaka* accueillit le premier ministre Wakatsuki, le ministre de la Marine Takarabe et le prince Fumishi pour un court voyage de Yokohama à Shimoda. Le 1^{er} décembre, le *Kako* devint navire amiral de la 5^e escadre. Cette formation fit une visite aux îles Pescadore en avril 1927 et participa aux grandes manœuvres de la flotte durant l'été. Le 5 août, le *Kako* fit des écoles à feu dans le détroit de Bungo contre le vieux croiseur *Chiyoda* et l'envoya par le fond.

Le 29 mars 1928, la 5^e escadre, renforcée par les "Aoba", quitta Ariake pour se rendre dans la baie de Jimigou pour y débarquer des troupes à Tsingtao. Ces soldats devaient protéger les ressortissants japonais durant la guerre civile chinoise. Après des passages dans divers arsenaux pour entretien, les *Furutaka*, *Kako*, *Aoba* et *Kinugasa* appareillèrent le 28 mars 1929 de Kure pour faire escale dans la péninsule du Liaodong en Mandchourie.

Navires & Histoire des Mers du Monde n° 41



De retour à sa base, le *Kako* entra en refonte à Yokosuka du 6 juillet 1929 au 10 mai 1930. Le 7 novembre 1929, le *Furutaka* fut placé en réserve à Yokosuka pour des travaux sur ses chaudières et le débarquement de sa plate-forme d'aviation. Il reprendra du service le 1^{er} décembre.

Le 17 mai 1930, les *Kako*, *Aoba* et *Kinugasa* prirent le large au départ de Nagoya pour un mois de "croisière" dans les mers du Sud. Ils seront de retour à Yokosuka le 19 juin. De novembre 1931 à fin mai 1932, le *Kako* sera au bassin pour refonte à Kure. En avril 1931, le *Furutaka* et l'*Aoba* se rendirent une fois de plus à Tsingtao et sur le chemin du retour, le *Furutaka* fit un arrêt pour carénage à Yokosuka jusqu'au 30 avril 1932. Par la suite, l'ensemble des bâtiments constituant la 5^e escadre de croiseurs se trouvait en réserve pour entretien, réparations ou refonte. En avril 1932, les *Kako*, *Aoba* et *Kinugasa* firent des écoles à feu au large de l'île d'Amami Ōshima contre l'ancien croiseur protégé *Tone*. Le 20 mai 1933, les croiseurs furent intégrés à la 6^e escadre de croiseurs (Sentai 6) et le *Kako* entra en carénage à Kure du 11 mai au 10 juin.

À partir du 29 juin, le *Kako* et les "Aoba" prirent un cap vers Formose (Taïwan) où ils firent escale à Takao jusqu'au 13 juillet. Le *Furutaka* rejoignit la formation en mer de Chine et ils se dirigèrent vers la baie de Tokyo où ils relâchèrent le 21 août. Le 15 novembre, le *Furutaka* incorpora la Sentai 6, tandis que le *Kako* était placé en réserve. Ce dernier fera partie de l'escadre de garde de Kure du 11 décembre au 1^{er} février 1934. Il sera au bassin du 10 novembre 1934 au 22 février 1935 et sera en refonte à l'arsenal de Sasebo à partir du 4 juillet 1936. Il ne reprendra du service, avec ses nouvelles tourelles de 203 mm et un bulge lui assurant une meilleure stabilité, que le 27 décembre 1937.

Entre le 20 novembre 1933 et le 31 janvier 1934 ce sera au tour du *Furutaka* d'être en carénage à Kure. Il retournera en urgence au bassin à Maizuru en septembre 1934 pour des réparations de coque. Le croiseur retrouvera les deux unités de la 6^e escadre à Ryojun afin de retourner dans les parages de Tsingtao. De février à mai 1936, le *Furutaka* et les "Aoba" firent des exercices avec la flotte aux alentours de Kyūshū. Du 16 mars 1937 au 30 avril 1939, le *Furutaka* était en refonte à

Le *Furutaka* ouvrant la marche à des croiseurs légers de la classe "Nagara".

Le *Kako* en navigation le 5 avril 1926.





Le *Kako* à Kure le 31 juillet 1926.

Kure, où il reçut les mêmes modifications que son sister-ship.

À leurs remises en service, le *Furutaka* et le *Kako*, navire amiral, rejoignirent la Sentai 6 au sein de la 1^{re} Flotte. Le 26 mars 1940, les deux croiseurs quittèrent la baie d'Ariake dans les eaux chinoises avant de se livrer à des manœuvres en mer intérieure. Le 11 octobre, ils étaient présents à la revue navale de Yokohama. Le 15 novembre, l'*Aoba* rejoignit la formation et les trois bâtiments firent escale aux îles Pescadores du 24 février au 3 mars 1941. Nous pouvons noter que le *Kinugasa* avait rallié la division deux jours auparavant.

Par la suite, le *Kako* eut une activité plus soutenue que ses similaires, faisant une sortie du 1^{er} juin au 13 août. Il fit des escales à Nagoya, Ise, Ariake à Tokyo, Yokohama, Komatsushima, Beppu et Saeki district de la préfecture d'Hiroshima. Il reprit

le large le 5 septembre pour se rendre à Murozumi en compagnie du *Furutaka*.

Le 15 septembre, le contre-amiral Gotō prit le commandement de la 6^e escadre en hissant sa marque sur l'*Aoba*. Les *Furutaka* et *Kako* formaient la 2^e section, les *Aoba* et *Kinugasa* la 1^{re}. Le *Furutaka* sera en carénage à Kure durant la deuxième quinzaine de septembre et le *Kako* du 19 au 24 novembre. Du 5 au 7 octobre l'amiral Gotō se livra à des exercices devant Murozumi et il fit un arrêt à Saeki le 20. À partir du 1^{er} novembre, des entraînements poussés furent menés à bien dans le détroit de Bungo. Après le 15 novembre, la Sentai 6 embarquait des munitions, du carburant et des vivres à Kure, avant de se rendre à Hashirajima. Le 30, elle appareilla pour Hahajima Rettō, dans l'archipel Ogasawara, pour se préparer à la guerre en accord avec l'ordre d'Opération n°1.

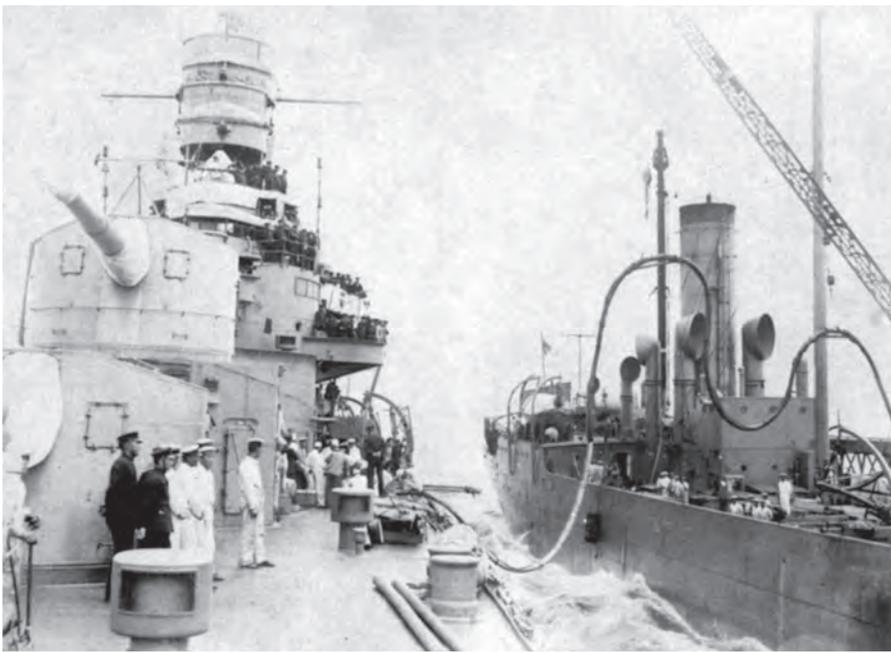


Le *Furutaka* et l'*Aoba* au mouillage le 10 octobre 1935.



Le *Kako* avant refonte.

加古



RAM pour le *Furutaka* en compagnie du ravitailleur d'escadre *Tsurumi*, vers 1935.

古鷹



Le *Furutaka* avec ses nouvelles tourelles doubles de 203 mm, dans la baie de Sakumo.