

Janvier 2021
N° 20

ARMÉE DE L'AIR



Infos

Magazine d'information de l'Armée de l'Air du Cameroun

Édition Spéciale

60^{Ans}
De l'Armée de l'Air

**AUORE DE L'AVIATION
MILITAIRE CAMEROUNAISE**

**REGARDS CROISÉS
ET PERSPECTIVES**

PAROLES AUX ANCIENS



ADC S.A.



INDIGO CONSULTING - 1 888 927 9279

AU RENDEZ-VOUS DE LA MODERNITÉ

www.adcsa.aero



S.E. Paul BIYA
Président de la République du Cameroun
Chef des Forces Armées

H.E Paul BIYA
President of the Republic of Cameroon
Commander -in- Chief of the Armed Forces

«Le pardon mutuel est un chemin qui conduit vers la paix durable. Nous devons avoir le courage de taire nos passions pour privilégier l'essentiel, c'est-à-dire: avancer ensemble, main dans la main vers la réalisation de notre destin national».

*Discours de S.E.M Paul BIYA,
Chef des Forces Armées, lors de sa visite à Garoua, le 29 août 1991*

«Mutual forgiveness is a path that leads to lasting peace. We must have the courage to silence our passions, in order to focus on the essential, which is : moving forward together, hand in hand towards the accomplishment of our national destiny».

*Speech of H.E Paul BIYA
Commander-in-Chief of the Armed Forces, in Garoua, the 29th August 1991.*



BETI ASSOMO Joseph
Ministre Délégué à la Présidence
chargé de la Défense
Minister Delegate at the Presidency in
charge of Defence



ETOGA Galax Yves
Landry
Secrétaire d'Etat auprès du Ministre de la
Défense, chargé de la Gendarmerie
Nationale
Secretary of State to the Minister of
Defence in charge of the National
Gendarmerie



KOUMPA Issa
Secrétaire d'Etat auprès du Ministre
de la Défense, chargé des Anciens
Combattants et Victimes de Guerre
Secretary of State to the Minister of
Defence in charge of Ex-servicemen
and War Victims



GCA MEKA René Claude
Chef d'Etat-Major des Armées
Chief of Defence Staff



KAMSOULOUM Saïd
Secrétaire Général du Ministère de la
Défense
Secretary General of the Ministry of
Defence



**Général
de Brigade Aérienne**

.....
Chef d'État-Major
de l'Armée de l'Air



ÉDITO

APRES 60 ANS, REVONS ENCORE ET OSONS !

A l'échelle humaine, 60 ans marquent le début du déclin : on se fatigue, on compte ses os, on a tout vu ou presque, il ne reste pas grand-chose de nos illusions de jeunesse. C'est l'âge où l'on prépare son départ pour le grand voyage, on fait les comptes de ce qu'aura été sa vie ! Un paradoxe pour une institution à la dimension de l'Armée de l'Air camerounaise, car, c'est maintenant que se bâtissent les grands rêves. C'est à 60 ans que l'on prend véritablement son envol !

C'est un peu pour marquer le renouveau de ce corps d'élite de l'Armée camerounaise que nous avons pris une pause souvenir dans cette édition spéciale. Elle est spéciale parce que sur la forme, elle échappe à la périodicité, à la pagination et au format habituels. Elle est spéciale surtout parce qu'elle est une plongée inédite dans l'histoire et la longue trajectoire de l'aviation militaire au Cameroun. En réalité, ceci n'est pas un magazine au sens commun, c'est davantage un document extrêmement bien documenté qui devrait trouver sa place dans les rayons de toutes les bonnes bibliothèques, y compris celles de nos écoles prestigieuses comme l'EMIA, l'ESIG ou l'EIFORCES.

Je me réjouis de l'occasion qui est ainsi offerte de saluer le travail des pionniers qui ont tracé le sillon d'une Armée de l'Air moderne aujourd'hui. Beaucoup nous ont quitté, ils ne seront pas témoins de cet hommage rendu. Mais certains sont encore des nôtres, de véritables mémoires vivantes, qui se sont prêtées avec enthousiasme au jeu de l'évocation. Leurs souvenirs sont notre héritage. Leur engagement à bâtir une Armée de l'Air fière qui avance, vent debout, est une source de motivation pour la génération actuelle.



Une armée de mission

Lorsqu'on revisite rapidement les débuts et la progression de ce corps, on peut noter d'abord qu'il n'aura pas eu de période d'essai. Il a fallu prendre la relève des coopérants de l'Armée Française qui commandaient alors la toute jeune Escadrille Camerounaise. C'est avec beaucoup d'enthousiasme et d'engagement que s'est faite la camerounisation. Les jeunes aviateurs nationaux exerçaient une véritable fascination sur les populations. Leurs exploits dans les airs avaient conquis des admirateurs émerveillés. Les actions civilo-militaires ont contribué à labourer le terrain d'une coopération sincère. La graine ainsi semée a fleuri aujourd'hui en un solide lien Armée-Nation qui déjoue les pronostics de tous les esprits défaitistes et autres oiseaux de mauvais augure. Grâce à ce tandem indissoluble, notre pays tient la victoire absolue, assure ses missions et rassure sur sa capacité à protéger les institutions républicaines, l'intangibilité de nos frontières et s'implique dans les actions de développement socio-économique. Ces soixante années d'existence sont également révélatrices de la volonté politique du Haut Commandement de doter le Cameroun d'une Armée de l'Air à la hauteur de ses ambitions. Une volonté manifestée d'abord par les lourds investissements consentis pour se doter d'équipements de dernière génération.

La fin des années 70 et le début des années 80 voient l'acquisition des C-130, HS 748, BUFFALO DHC-5 pour le transport des troupes et des avions de combats Alpha Jet. Puis les années 2010, les hélicoptères

MI-17, Z-9, les avions MA-60, CASA et CESSNA sont venus enrichir l'arsenal. Le Haut Commandement a toujours su se montrer proactif. Adossé sur une vision prospective, le processus de mise à niveau technique et technologique a été minutieusement mené. Ce n'est pas le fruit du hasard si les Forces de Défense et de Sécurité, et principalement l'Armée de l'Air, ont administré la preuve de leur efficacité lorsque sont survenues les menaces protéiformes. L'autre indicateur de la politique volontariste du Chef des Armées est la création des infrastructures dont les Bases Aériennes sont le fleuron le plus éclatant. Au-delà de marquer la présence de l'Armée de l'Air dans ses divers sites d'implantation, les Bases Aériennes sont devenues de véritables lieux de vie en immersion avec les populations avec lesquelles elles font corps. C'est aussi pour l'Armée de l'Air l'occasion de diversifier et spécialiser ses différents sites. Le tout, en développant des compétences dans un environnement de travail décent et motivant pour les équipes, pour qui l'exigence de performance reste soutenue.

Mieux encore que l'arsenal, c'est la ressource humaine qui a connu le saut qualitatif et quantitatif le plus spectaculaire ces six dernières décennies. En effet, que valent les équipements sans les hommes ? Un soin particulier a été apporté à la sélection et à la formation des personnels. Les personnels navigants et autres spécialités techniques et de maintenances ont suivi des stages dans les meilleures académies du monde. Ils tiennent leur rang, sans complexe, face à leurs confrères du continent et du monde. En dehors de ces secteurs particuliers, le personnel civil n'a pas été laissé sur le bord du chemin. La recherche de l'excellence est un mouvement qui a entraîné toute l'Armée de l'Air dans ses diverses composantes.

Cap sur l'autonomie

Ces soixante dernières années auront procuré à l'Armée de l'Air son ossature d'armée moderne, efficace et performante. Mais puisque que nous inaugurons une nouvelle ère, osons rêver encore ! Il n'est pas très ingénieux de s'endormir sur ses lauriers, de se mirer dans le confort de ce qui est devenu une routine. Oui, que l'Armée de l'Air soit une force d'élite efficace dans l'appui qu'elle apporte aux autres Forces de Défense n'est pas

une nouvelle en soi. C'est le minimum que le Haut Commandement peut attendre d'elle, au vu des sacrifices consentis pour la hisser à ce niveau de performance.

Mais, que peut donc encore l'Armée de l'Air ? Tout en maintenant le niveau et la qualité de ses missions classiques de surveillance et de protection de l'espace aérien, avec honneur et fidélité, elle peut devenir une force de proposition. Qui mieux qu'elle pour incarner la sentinelle qui, la première, voit au loin, alerte et innerve l'ensemble des Forces de Défense des changements en cours et de mutations essentielles. Parce qu'elle se place « au-dessus », parce qu'elle « survole », elle a la capacité de prendre une photographie d'ensemble des questions sécuritaires à la fois au plan stratégique et opérationnel.

Le rêve est permis de voir émerger une Armée de l'Air en posture d'aiguillon au sein du dispositif sécuritaire. Elle a la masse critique qu'il faut pour porter la réflexion stratégique et prospective. Son cœur de métier, fait de précision, d'anticipation, de sens du devoir exacerbé et d'audace, la dispose à endosser une mission de cette nature. Il faut oser aspirer à plus d'autonomie pour les prochaines décades : s'affranchir des pesanteurs qui alourdissent les ailes de l'appareil lui donne toujours plus de force de propulsion. Il n'est pas superflu de penser déjà les contours d'une telle révolution. Là se trouve, à n'en point douter, la plus-value recherchée.

Le parcours aura été long et exaltant ! L'Armée de l'Air peut être fière de ce qu'elle est devenue par la vision du Chef des Armées, le discernement de la hiérarchie, la sagacité des Chefs de Corps qui ont su mobiliser les énergies, le professionnalisme et le sens du sacrifice des générations d'aviateurs qui se sont passées la main. Le temps est à la célébration légitime d'une œuvre commune ! Cependant, après les rubans rouges et les flonflons, il faudra donner corps à ce renouveau de l'Armée de l'Air. Et, si Dieu nous en donne la force, peut-être commencerons-nous à écrire les nouvelles pages qui nous survivront dans...60 ans !

Bonne et Heureuse année 2021

LA VOIX DES AILES

PÉRIODIQUE D'INFORMATION DE
L'ARMÉE DE L'AIR CAMEROUNAISE



1^{ERE} ANNÉE - N° 3

JUILLET/AOUT/SEPTEMBRE 1975

Sommaire.....



AURORE DE L'ARMEE DE L'AIR CAMEROUNAISE

- Naissance de l'Armée de l'Air 07
- Base Aérienne de Transit 174 10
- Première flotte de l'Armée de l'Air 12
- Premier pilote de chasse issu d'école de l'Armée de l'Air 17
- Pionnier de la mécanique aéronautique de l'Armée de l'Air 19
- Premier Commandant camerounais de l'Armée de l'Air 21
- The Story of Our First Chiefs of Air Force Staff 23

L'ARMEE DE L'AIR AUJOURD'HUI

- Visage actuel de l'Armée de l'Air 25
- L'évolution des Ressources Humaines 29
- Air Force Operations 31
- Les défis de l'Armée de l'Air 33
- La contribution des employés au sein de l'Armée de l'Air 36
- La prise en charge sociale et l'accompagnement des familles à l'Armée de l'Air 38

REGARDS CROISES ET PERSPECTIVES

- À la croisée des chemins 41
- Une vue plongeante sur L'Armée de L'Air 43
- Autonomisation de la production 44
- Armée et Nation 47
- L'Armée de l'Air en action civilo-militaire 51
- The Feminine Touch 53
- L'atout jeunesse 56

FAITS MARQUANTS

- Hauts faits d'armes de l'Armée de l'Air 58
- L'Armée de l'Air en quelques dates 61

PAROLES AUX ANCIENS

64

LE COIN DU RIRE

- Langues Maternelles : communication codée 75
- C 130 : Accouchement difficile ! 76
- Le Général de Brigade Aérienne YAKANA : l'indomptable aviateur ! 80
- Gourmandise repérée ! 80
- Fais ce que je dis pas ce que je fais 81

POST-SCRIPTUM

83

HOMMAGES AUX AVIATEURS DISPARUS

85

Supervision générale

M. BETI ASSOMO Joseph
Ministre Délégué à la Présidence
chargé de la Défense

Coordination générale

GCA MEKA René Claude
Chef d'Etat-Major des Armées

Directeur de Publication

GBA MOMHA Jean- Calvin
Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air

Directeur de la Rédaction

COL YANOU Richard
Major Général de l'Armée de l'Air

Rédacteur en chef

LT NOUGWA Ninette Joëlle
Chef Antenne Communication /AA

Rédacteur en chef Adjoint

S/LT NDEMA NDEMA Stéphane
Chef bureau information et Presse

Comité de rédaction

COL TAKU EPAN
LCL NDJIMOU Durand
S/C TANKEU Eric
CAL NYEBE Aristide Gaétan
CAL ZOA ABOUNA Jeanne Carole
M. MBENGONO Yvon
Mme. BAYIGA Cathy
M. OWONO Wully Joseph
Mme. ABEGA Evarisa Firmina

Avec la participation spéciale du
GBA(cr) Alain PEREIRA

Secrétaire à la Rédaction

S/C TANKEU Éric Donald

Photographie

Archives antenne communication /
AA

Nos contacts :

**Antenne communication de
l'Armée de l'Air**

Tel : 222 235 668/698 006 886

Création graphique et mise en page

TADEMPOU Alex Didier : +237
676515164

Imprimerie

MAMBA Studio





Naissance de l'Armée de l'Air

Après le traité Germano-Duala du 12 juillet 1884, l'Armée camerounaise naît de la Schutztruppe (Troupes coloniales et indigènes allemandes entre 1890 et 1918), issue elle-même de la polizeitruppe constituée d'Askaris. La France héritera de cette armée pendant la première guerre mondiale et la baptisera « Le Régiment de Cameroun ». Ce Régiment fut remplacé plus tard par le Bataillon de Milice. Cette milice forma l'embryon de la future Armée de Terre camerounaise. Les soldats issus de cette Armée constituèrent aussi le Régiment des Tirailleurs Camerounais qui servit en France et en Indochine, en vertu de l'accord de tutelle de 1946. La France créera d'autre part la « Garde Indigène » qui deviendra plus tard la Garde Camerounaise, dont est issue la Gendarmerie Nationale. L'ordonnance n° 59/57 DU 11 novembre 1959 crée et organise l'Armée Camerounaise, en lui assignant la mission « d'assurer en tout temps, en toutes circonstances et contre toutes les formes d'agressions la sécurité et l'intégrité du territoire, ainsi que la vie des populations ». Consubstantielle à celle de l'Armée camerounaise toute entière, l'Armée de l'Air camerounaise prend ses sources dans le temps à la fin du 19e siècle de notre ère.

En 1949 fut créée la Base Aérienne

de transit 174 Française sur le site de Douala. Cette Base, rattachée à Fort Lamy, appartenait à la Zone Outre-Mer n°2. Le 1er janvier 1961 reste une date mémorable pour l'Armée de l'Air car pour la première fois, sont accueillis et présentés à Yaoundé, 03 avions monomoteurs Broussards venus de Bangui constituant ainsi les premiers aéronefs de la flotte camerounaise baptisée «l'Escadrille camerounaise» basée à Douala et composée de huit personnes dont 05 officiers et 03 sous-officiers. L'Armée de l'Air était en gestation depuis juin 1949 à Douala par une escadrille, qui était en réalité un détachement de la base aérienne française de Fort-Lamy et était chargée essentiellement des liaisons postales entre Douala (base de rattachement), Yaoundé, Koutaba et Dschang.

Elle assurait en outre des liaisons de commandement au profit du Ministre des Forces Armées, quelques évacuations sanitaires par cette période particulièrement troublée par la rébellion et des reconnaissances à vue au profit des unités d'infanterie. Un mois plus tard (Février 1961), l'escadrille reçoit un hélicoptère type BELL en provenance de Brazzaville, et le 21 juin de la même année, un MD-315. Tandis que les premiers stagiaires camerounais

s'envolent pour leur formation dans les écoles françaises, l'escadrille camerounaise effectue 643 heures de vol la première année de son existence. Cette date marque alors le début d'une belle aventure ; celle de notre Armée de l'Air.

En 1964, « L'Escadrille Camerounaise » deviendra « l'Aviation Nationale ». Après près de deux ans d'organisation, de planification et de structuration, l'Armée de l'Air sera créée le 18 juin 1966. Le 06 juillet 1976 est créé un commandement spécialisé dénommé Commandement des Forces Aériennes Camerounaises et quelques années plus tard la Création d'un Etat-Major le 22 août 1983 installé à Yaoundé. Le Général de Brigade Jean NGANSO SUNJI de l'Armée de Terre, sera nommé Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air, et le Commandant Paul YAKANA GUEBAMA, Pilote et Sous-Chef d'Etat-Major. La naissance de cette Armée est à la fois celle des moyens aériens militaires (aéronefs et pilotes) et celle des supports à ces moyens (mécaniciens, surveillance aérienne, protection, administration).

Eric Donald TANKEU, S/C
ANTCOM/AA



Poste de commandement de la Base, Aérienne de Douala inauguré en 1975 par le Capitaine YAKANA.

BASE AÉRIENNE DE TRANSIT 174 : 1^{er} POSTE DE COMMANDEMENT

L'Armée de l'Air camerounaise, rappelons-le, est l'une des cadettes de l'Armée camerounaise. Elle tire ses origines de la période coloniale. Pourtant, nous ne pouvons parler de l'Armée de l'Air camerounaise sans la contextualiser dans le temps et l'espace de sa création. Ainsi, nous avons jugé nécessaire de retracer ses débuts en parlant de son premier poste de commandement et de celui qui était placé à sa tête.

Embryonnaire depuis Juin 1949 à Douala, l'Armée de l'Air n'était qu'une Escadrille constituée de 08 personnes dont 05 officiers et 03 sous-officiers. Elle était avant sa camerounisation un détachement de la Base Aérienne française de Fort-Lamy, appartenant à la Zone Outre Mer n°2 de Ndjamena. En 1956, ce détachement de l'Armée de l'Air Française a donné naissance la Base Aérienne de transit 174 basée à Douala qui servait à ravitailler les Forces de Défense françaises en Centrafrique. Celle-ci a effectué 646 heures de vol à cette époque dans ses missions de reconnaissance, de logistique, d'évacuation sanitaire au profit des unités d'infanterie, et de transport des personnalités.

Pendant de nombreuses années, le Commandement aérien a été assuré par les coopérants. C'est ainsi qu'au lendemain

des indépendances, notamment en Décembre 1960, l'Armée de l'Air Camerounaise à son premier Commandant d'origine étrangère, le Capitaine Jean PROVENSAL. Cet officier a assuré la fonction de commandant de l'Escadrille Camerounaise pendant trois ans (Décembre 1960 à Février 1963). Etant à la tête de l'Armée de l'Air camerounaise, le Capitaine PROVENSAL a eu sous son commandement des aviateurs camerounais tels que les Capitaines Clément BAYIHA NJOCK, NYEMB et les Colonels Samuel Alexis ETOGA et NONO, présent à cette époque à la Base de Douala. A sa suite, cinq autres capitaines ont assuré cette fonction dont : DU Louis BERNET (1963-1965), Etienne COURTES (1965-1966), DE Henri SARS (1966-1969), COURTIEU Robert (1969-1972) et Jean COURREGES (1972-1973).

Après l'indépendance du Cameroun, plus précisément le 1er janvier 1961, la dénomination « d'Escadrille camerounaise » change et devient « Compagnie Aérienne ». Cette nouvelle ère s'arrime avec une augmentation en capital humain ; qui passe de huit personnels environ à environ cent (100) hommes, militaires et civils. Jusque là et comparativement aux effectifs des autres corps d'armée, ce n'était qu'une « petite structure » comme nous l'a relaté le Général de Corps d'Armée NGANSO, acteur principal du développement de l'Armée



Allouette II & III stationnés à la Base Aérienne de Douala

camerounaise en général et de l'Armée de l'Air en particulier. Sur le plan logistique, cette compagnie n'avait que quelques aéronefs dont deux (02) Broussards arrivés au Cameroun le 05 décembre 1960. Après la sortie d'école du premier pilote camerounais, DJOUMBA Max, en 1963, formé par les Forces Aériennes Françaises, la Compagnie camerounaise se dote de deux (02) Broussards supplémentaires en 1964. Cette même année, cette structure changera de dénomination et deviendra « l'Aviation Nationale ».

Quatre ans après le retour des officiers camerounais de leur formation à l'étranger, en juin 1968, elle fêta ses 10 000 heures de vol à l'esplanade du hangar n°1 de l'actuelle BA 201 de Douala. Cette cérémonie avait été présidée par le Ministre des Forces Armées, SADOU DAOUDOU, et sous le commandement de l'officier de tutelle française, le Capitaine DE SARS Henri. En 1972, l'Armée de l'Air fête sa première journée appelée « fête des Ailes ». Un an après, la Président de la République Unie du Cameroun nomme un camerounais à la tête de l'Armée de l'Air : le Capitaine Paul YAKANA GUEBAMA. Il devient dès lors le premier commandant camerounais de l'Armée de l'Air et en même temps premier commandant camerounais de la Base Aérienne de Douala.

Ce cumul de fonction s'explique dit-on par le fait que la

Base Aérienne de Douala, à cette époque était le poste de commandement de l'aviation militaire camerounaise. Le 24 mai 1975, le COMAIR inaugure le nouveau Poste de Commandement de la Base aérienne de Douala et quelques semaines après, le 02 juin 1975, il suivra le premier Centre d'Instruction de cette Base.

Il va s'en dire que l'Armée de l'Air camerounaise a vu se succéder à sa tête plusieurs officiers français sur le site de la Base Aérienne de Douala, et, ce n'est que douze ans après leur passage que sa camerounisation a été effective. Si nous nous en tenons aux archives, c'est après la prise de commandement du Capitaine Paul YAKANA GUEBENA que la Base Aérienne de Douala, bien qu'étant auparavant le seul poste de commandement de l'Aviation nationale, a conservé ce nom et s'est vue attribuer la numérotation de 201 avec la création des Régions militaires Interarmées (RMIA) et de son rang comme étant la première Base Aérienne du Cameroun. C'est à sa suite que sont nées les autres Bases : Yaoundé (BA 101), Garoua (BA 301), Bertoua (BA 102), Ngaoundéré (BA 302), Maroua (401), et Bamenda (501).

Cathy Michelle BAYIGA
ANTCOM/AA



Fouga Magister CM170 stationnés à la Base Aérienne de Douala en 1972

PREMIÈRE FLOTTE DE L'ARMÉE DE L'AIR

1960 est incontestablement l'année la plus importante de l'histoire de l'Armée de l'Air camerounaise en particulier et du Cameroun en général. C'est le début d'une belle et longue aventure remplie d'émotions, de joie, de tristesse et de prouesses accomplies par la flotte camerounaise. Soucieuse de son image et de son évolution, habitée par l'orgueil et la volonté de sortir du joug des puissances tutélaires, mais surtout dans l'optique de se conformer aux normes internationales de l'aviation, l'Armée de l'Air camerounaise alors appelée "ESCAM" (escadrille camerounaise) dans les années 60, s'est vue doter des équipements humain et logistique depuis les broussards encore appelés "Max Hostle"(MH), aux avions de chasse, de transport et d'hélicoptères permettant ainsi de pouvoir accomplir les missions assignées par le gouvernement camerounais.

Le 5 Décembre 1960, lorsque 02 avions monomoteurs type broussards MH 1521 aux couleurs du Cameroun atterrissent en provenance de Bangui. C'est un événement sur le nouvel aérodrome de Yaoundé. Mais il faudra attendre le 1er janvier 1961, date d'anniversaire de l'indépendance pour assister à la célébration officielle au compte de la toute première escadrille camerounaise, de ce qui constituera la première flotte de l'Armée de l'Air camerounaise. En réalité, cette jeune escadrille forte de 08 personnes dont 05 officiers et 03 sous-officiers était en gestation depuis juin 1949 à Douala. Elle était un détachement de la base aérienne française de

Fort-Lamy de la zone outre-mer n°2, basée à Ndjamena au Tchad. La date du 1er janvier 1961, marque ainsi le début d'une histoire fabuleuse ; celle de notre Armée de l'Air mais surtout celle de son ambition de se hisser très haut.

La concrétisation ne se fera pas attendre puisqu'en février de la même année, cette flotte sera enrichie à la fois des hélicoptères BELL et d'un MD 315. 643 heures de vol seront exécutées en cette période, au travers des missions de reconnaissance, de logistique, d'évacuations sanitaires au profit des unités d'infanterie, et de transport des personnalités étatiques.

A partir de 1966, l'Armée camerounaise a connu une évolution logistique remarquable avec l'acquisition d'un matériel nouveau : trois Alouettes II rejoignent la flotte. En 1968, soit 07 ans après son activation, l'Armée de l'Air fêtait en grande pompe, à la base de Douala, une double cérémonie présidée par le Ministre des Forces Armées, SADOU DAOUDOU, accompagné du commandant de base le Capitaine Henry DE SARS, du lieutenant Paul YAKANA et d'autres nombreuses personnalités.

On notait aussi la présence de 8 pilotes camerounais, de nombreux mécaniciens, et le public venu nombreux assister à ce qui devait devenir plus tard les journées portes ouvertes de l'Armée de l'Air. Comme en témoigne le commandant mécanicien navigant retraité Mindjeme : « c'était la première journée portes ouvertes. A l'époque j'étais encore mécanicien



Fouga Magister CM170 stationnés à la Base Aérienne de Douala en 1972

sol. On était sur le parking et les avions décollaient devant tout ce public »¹. Le caporal MOLOU à l'époque mécanicien armement de bord, aujourd'hui Colonel pilote et instructeur retraité était aussi de la partie. Il s'agissait alors de fêter les 10.000 heures de vol et l'autonomie des équipages camerounais qui assuraient, en ce jour, le défilé aérien aux commandes des broussards qui sillonnaient le ciel de la capitale économique.

A la suite de ces dix mille heures de vol, l'Armée de l'Air va se structurer conséquemment à l'accroissement du volume de ses missions et au vieillissement de son matériel. En effet, en dehors des missions d'observations effectuées désormais par des avions de combat et aidés des autres aéronefs et des missions logistiques, l'Armée de l'Air se devait d'assurer les vols des lignes régulières qui quadrillaient le ciel Camerounais. Il y avait **la ligne 1 (LR 01) qui liait DLA-YDE-GRA-YGA (saison sèche uniquement) -FORT LAMY (Ndjamena)-MRA-GRA (nuit) -YDE-DLA**, qui était effectuée chaque 1er lundi du mois. **La ligne 2 (LR 02), qui liait DLA-**

YDE-GRA-MRA-GRA (nuit) -YDE-DLA, chaque quinzaine du mois. **La ligne 3 (LR 03) encore appelée la « triangulaire » DLA-KTBA-YDE-DLA.**

D'autres petites **lignes étaient au programme à savoir : DLA-EKONDO TITI-TIKO-DLA** et la ligne sur Malabo. A cette époque là S.E MBOMBO NJOYA était ambassadeur en Guinée Équatoriale. Ces lignes étaient assurées avec régularité en date et en heure remarquablement au grand plaisir et à la satisfaction des bénéficiaires et du commandement; ce qui perpétuait au mieux le lien Armée-Nation. Tout ceci était possible à travers des avions de transport que possédait l'Armée de l'Air à l'époque ; d'abord les DC-03, ensuite sont arrivés les C130.

Les monomoteurs Broussard et les MD 315, avions de première dotation sont en fin de potentiel. Les C47 DAKOTA acquis dans les années 64-65 se fatiguaient de plus en plus, et la chaîne de construction des CARIBOU DHC-4 au Canada était arrêtée, provoquant ainsi une pénurie des pièces de rechange qui sonnera le glas des DHC-4. Notons que le premier équipage entièrement camerounais a été lâché sur C47 DAKOTA en 1971. Pour les hélicoptères, la transition a été plus rapide, de même que dans l'aviation de chasse. La capacité offerte par la flotte des forces aériennes ne répondait plus aux besoins du gouvernement et des missions de l'Armée de l'Air. Les deux avions canadiens DHC-4 CARIBOU, encore en ligne de vol étaient de faible capacité et leur rayon d'action court. De plus, la technologie de ces avions était dépassée. Le choix d'un appareil moderne et performant en remplacement devint primordial et c'est ainsi que le Ministre de la Défense à l'époque Ministre des Forces Armées demande une alternative au C47. « Le Ministre de la Défense nous a demandé des propositions pour remplacer les C 47. Du fait de la formation des pilotes et des mécaniciens reçu en France, et avec une vision limitée de ce qui se faisait dans l'espace aérien des autres pays, nous avons fait une fiche pour entrer en possession d'un nouvel avion de transport



DHC-4 CARIBOU 1971 BA 201



Alpha jet sur le parking de Garoua en mai 2005

français, le TRANSVAL C160 »². Mais le « RAID SUR ENTEBBE » a mis en lumière un avion américain : le C 130 Hercules.

En 1977, l'Armée de l'Air recevait donc son 1er C130 Hercules et un 2eme, 3 ans plus tard (1980) avec comme premier pilote commandant de bord, le colonel Mathieu MBATCHOU qui à l'époque, était sous-officier des forces aériennes. Il a suivi l'une des plus brillantes formations aux États-Unis. Il déclare: « J'ai fait une formation aux États Unis avec le père YAKANA et Max DJOUMBA. Nous avons suivi 4 mois de formation car il fallait partir d'un avion type ancien d'un caribou ; ça demandait trop d'efforts et nous sommes d'ailleurs retournés au pays avec un instructeur américain ». L'obtention de ces C130 Hercules sera un tournant décisif pour l'Armée de l'Air camerounaise car elle lui ouvrira les portes à l'international, à travers des missions de vols vers la France, le Brésil, le Canada et l'Afrique du Sud embellissant ainsi l'image de l'Armée de l'Air camerounaise.

Plusieurs partenariats seront par la suite tissés entre le Cameroun et certains pays étrangers. Yaoundé, capitale politique, abritait l'escadrille des FOUGA MAGISTER (ESCAFOU) et des hélicoptères; le colonel SEIDOU AKONO

AKONO, Sous-lieutenant et pilote de chasse à l'époque des faits déclare d'ailleurs à ce sujet : « A notre époque, chaque pilote possédait son aéronef attitré, 6 Fougas pour 6 pilotes de chasse et nous avions la latitude de programmer et exécuter nous-mêmes nos missions ». A Douala, Considérée comme la « base mère » de l'Armée de l'Air, on retrouvait les avions de transport, des hélicoptères.

En 1981, L'acquisition du matériel en faveur des Forces Aériennes va se poursuivre. Le Cameroun va se voir doter de 05 DHC-5 BUFFALO par le Canada qui ouvre une nouvelle chaîne de montage des DHC-5 BUFFALO pour remplacer les CARIBOU DCH-4 obtenus des années plutôt. Dans la même lancée, la coopération Germano-Camerounaise produira côté militaire, l'acquisition de : 06 avions de combat ALPHA JET ; 02 avions de transport DO128, dont un, équipé pour la surveillance maritime. D'après le Colonel MOUAHA BELL, premier pilote de chasse de L'Armée de l'Air camerounaise issu d'école, les ALPHA JET étaient une révolution de l'aviation de chasse surtout qu'il n'y avait pas de problème de carburant ni celui de l'approvisionnement sur le plan logistique. En plus de cela, il avait beaucoup d'avantages : armement, panoplie de bombes, lance-roquettes mitrailleuses... Pour lui, c'était

la "pointe". Dans la même lancée, une coopération avec la Grande Bretagne va se tisser, et va permettre l'acquisition de deux avions de transport HS-748, transférés plus tard à la compagnie nationale Cameroun Air Lines (CAMAIR) pour cause d'incompatibilité avec les opérations militaires. La formation du personnel pour l'exploitation et la maintenance de ces avions fera partie des clauses de cette coopération. La transformation du personnel camerounais sur ces nouveaux appareils et les nombreux déplacements à travers le monde ont donné à nos forces aériennes une sérieuse réputation internationale. Vers la fin des années 70, l'Armée

de l'Air possédait 24 aéronefs ci-après énumérés :

- ✈ 06 ALPHA JET ;
- ✈ 03 C130 ;
- ✈ 05 DHCS BUFFALO, 02 HS F48, 02 DO 128 DORNIER en transport ;
- ✈ 04 HELICOPTERES DE COMBAT GAZELLE SA 342 ;
- ✈ 02 Hélicoptères de manœuvre PUMA SA 330.



Broussard MH1521 Survolant Douala 1960

“ Zoom sur le Broussard : ”

Le Broussard encore appelé Max Hostle, tire son nom de son concepteur, l'ingénieur MAX Hostle. Avion monomoteur d'origine française, avec un moteur pratt et whitney de type A.N.1/A.N.3 WASP R.985 ayant une puissance de 450 chevaux et avec une vitesse maximale de 270 km /heure, il est le tout premier avion de la flotte camerounaise et est ainsi surnommé "ancêtre" de l'Armée de l'Air camerounaise. Inventé après la deuxième guerre mondiale, ce monomoteur avait pour missions l'observation, l'évacuation sanitaire et servait également pour la lutte anti guérilla mais aussi de

liaison postale. Mis en service en 1946, c'est le 17 novembre 1952 qu'il a pourtant effectué son premier vol au compte de l'Armée de l'Air française. Il a été produit en 396 exemplaires à travers le monde et est parti en retraite en 1987. Le Cameroun a eu au total 5 BROUSSARD donc 02 en 1960 et 03 autres 04 années plus tard. Pendant plusieurs années, il a joué le rôle d'avion de liaison mais aussi de transport. Le premier pilote camerounais du broussard s'appelait Max DJOUMBA, homonyme du concepteur Max HOSTLE ; simple coïncidence ou rendez-vous avec l'histoire ?

N°	TYPES D'AERONEFS	QTE	ANNEE D'ACQUISITION	CRASH
01	BROUSSARD	02	1959	/
02	MD 315	01	1961	/
03	BELL	01	1961	/
04	DAKOTA C 47	01	1964	/
05	BROUSSARD	03		
06	DAKOTA C47	01	1965	/
07	MI 8	01		
08	ALOUETTE II	03	1966	02
09	ALOUETTE III	02	1968	01
11	DC-03	01		
11	CARIBOU DHC-4	02	1971	01
12	FOUGA MAGISTER CM 170	07	1972	02
13	PA 23	02	1973	/
14	C 130 HERCULES et HS 748	03	1978-1981	/
15	GAZELLE SA 342	04	1984	03
16	PUMA SA 330	02/02	1981/1996	01
17	BUFFALO DHC-5	06	1981	01
18	DO 128 DORMIER	02	1982	01
19	ALPHA JET	07	1984	03
20	IMPALA	06	1996	01
21	MI 17	02	2012	/
	MI 17 et Z9 TJ	03	2015	/
22	MA 60	01	2013	/
23	CASA 235N	01	2014	/
24	CESSNA 208	02	2018	/
25	AGUSTA	04	2020	/

Yvon Arnauld MBENGONO
ANTCOM/AA



COL MOUAHA BELL et Alpha Jet, ISTRE France 2000

PREMIER PILOTE DE CHASSE ISSU D'ÉCOLE DE L'ARMÉE DE L'AIR

Après la création d'une Armée de l'Air au Cameroun en 1960, et dans un souci de modernisation de celle-ci, la nécessité d'une acquisition d'avions de chasse va très vite se faire ressentir. Dès lors, une vague de jeunes Camerounais sera envoyée dans des écoles militaires à l'étranger pour se faire former au pilotage, parmi lesquels le jeune élève officier pilote MOUAHA BELL.

Né au Cameroun le 07 août 1952 à Mouandé, dans le département de la Sanaga-maritime, le jeune MOUAHA BELL sera très vite attiré par l'aviation, c'est ainsi qu'il passera avec succès les tests psychotechniques niveau un et sera engagé dans les Forces de Défense et de Sécurité au service de l'Armée de l'Air en Août 1971. Il va donc intégrer l'École de l'Air Salon de Provence en France en Septembre 1973, où il obtiendra son brevet de pilote en Juillet 1977, devenant ainsi le tout premier pilote de chasse issu d'école de l'Armée de l'Air Camerounaise, qui vient d'acquérir une nouvelle flotte de six Fouga Magister.

Dès son retour au pays natal, il sera appelé à mettre en pratique son savoir-faire au profit de la patrie. Durant son parcours professionnel, et dans l'exercice de ses missions régaliennes, le Colonel MOUAHA BELL aura le privilège de piloter plusieurs types d'aéronefs tels que l'Impala, puis le mythique "Alpha Jet", ce célèbre avion de chasse, sera d'ailleurs l'appareil qui aura le plus marqué son esprit par sa technologie, jugé en avance sur son temps, nous a confié

le Colonel. Un homme d'une poigne de fer, carré dans ses prises de décisions mais très humble et modeste qui nous a été donné de découvrir tels que nous le montrent cet extrait de ses propos : « l'aviation a été pour moi une passion, une vocation. Je me suis donné corps et âme et je n'ai jamais été déçu ».

Aujourd'hui retraité, l'illustre pilote aura occupé différents postes de responsabilités au sein des forces de défense Camerounaises telles que :

- Commandant d'escadrille BA 301 Garoua;
- Commandant du groupement des moyens opérationnels BA 301 Garoua;
- Commandant en second de la base Aérienne de Garoua puis commandant de la même base;
- Sous-chef Opérations à l'Etat-Major de l'Armée de l'Air;
- Major General jusqu'à son départ en retraite en le 09 Août 2010.

C'est donc là le prestigieux parcours d'un jeune garçon passionné d'aviation. Grâce à sa pugnacité et sa témérité, mais surtout faisant fi de tous les obstacles, il devint le tout premier pilote de chasse sorti d'école.

Aristide NYEBE, CAP
ANTCOM/AA



DJOUMBA Max BA 201 1965

“ DJOUMBA Max ”

Premier pilote de l'histoire de l'Armée de l'Air, max DJOUMBA est une figure emblématique du transport aérien au Cameroun. Lorsque'il prend sa retraite, il est adjudant chef. Il était le tout premier pilote camerounais. Il a piloté les broussards dans les années 1962 et le C-47 Dakota avant d'être en service à la Camair aujourd'hui devenu CAMAIR-CO.

C'était un pilote exceptionnel avec un grand amour pour l'Armée de l'Air Camerounaise où il s'est donné corps et âme à servir avec "Honneur et Fidélité". Pionnier dans l'exercice du pilotage, il a prouvé à maintes reprises ses talents face aux différentes missions qui lui ont été confiées. Voler à bord des broussards, des C 47 Dakota avec la présence des coopérants n'était pas chose facile, mais si Max DJOUMBA a pu le faire, cela démontre à suffisance le pilote qu'il a été.

Stéphane NDEMA NDEMA, S/LT

Chef Bureau Information Presse/EMAA



DJOUMBA Max dans le Broussard 1963



CNE BAYIHA et ses Camarades BA 201-1979

PIONNIER DE LA MÉCANIQUE AÉRONAUTIQUE DE L'ARMÉE DE L'AIR DU CAMEROUN

La grande fierté nationale, le patriotisme héroïque et la volonté des camerounais de sortir du joug des puissances tutélaires furent des facteurs stimulants pour la consolidation et le développement de tous les acquis postcoloniaux. L'Armée affirmera ainsi peu à peu et sûrement son autonomie capacitaire et humaine. A la création des Forces Aériennes du Cameroun, l'Armée de l'Air ne disposant pas de mécaniciens d'avion camerounais, fera désormais appel à l'aide française pour des problèmes techniques. La coopération avec les puissances amies viendra faciliter l'acquisition du matériel à l'Armée de l'Air Camerounaise, ayant pris en compte par les mêmes clauses, la formation du personnel. De ce fait, l'Armée de l'Air camerounaise enverra pour la toute première fois son personnel se spécialiser en mécanique aéronautique. Dès lors, les tous premiers Tests Psychotechniques organisés par les coopérants français verront le jour en 1961. Huit (08) éléments de l'Armée de l'Air Camerounaise seront retenus parmi lesquels le Soldat de 2^{ème} Classe Clément BAYIHA NJOCK.

Né vers 1939 à NGOMBAS dans la région du Centre et titulaire d'un Certificat d'Aptitude Professionnelle, le Soldat de 2^{ème} Classe Clément BAYIHA NJOCK s'engage dans l'Armée

de l'Air Camerounaise le 16 Août 1961 en tant que mécanicien d'avion. Il prend son envol pour la France le 09 Décembre 1961 où il poursuivra sa formation dans les villes de Nîmes, Ussel et Rochefort. Les études portaient sur les aéronefs en général, le travail était plus théorique pratique. Parti pour une formation de deux ans, il retourne au Cameroun en 1963 ayant obtenu son brevet de mécanicien d'avion avec une excellente moyenne. De retour au pays, il intègre la Compagnie Aérienne, actuelle Base Aérienne 201 à Douala en tant que aide mécanicien d'avion et sera encadré par le Capitaine français DU BERNET pendant une certaine période avant son "lâché".

Il est donc le tout premier Camerounais à travailler aux côtés des coopérants étrangers en tant que mécanicien d'avion. Durant cette période d'encadrement, il sera question pour lui de se spécialiser sur le Broussard car c'était le seul avion dont disposait à cette époque l'Armée de l'Air Camerounaise. On en comptait quatre (04). Au fil du temps, avec l'acquisition d'autres types d'aéronefs, il finira par se spécialiser sur le Marcel Dassault, le C47, le Dornier 228, le MI-4, l'alouette 2. Le C47 était d'après le Capitaine BAYIHA le meilleur avion à cette époque, ensuite sur le Caribou et enfin le C130.



Au fur et à mesure que le Capitaine BAYIHA évoluait dans la maîtrise des aéronefs, les coopérants finiront par lui confier l'entière responsabilité de la maintenance des aéronefs. Désormais Chef des Moyens Techniques, il continuera dans la même lancée. Les Moyens Techniques dont l'appellation actuelle est GMT (Groupement des Moyens Techniques) étaient organisés en deux (02) échelons ; le 1er échelon consistait à préparer les avions au vol (décollage) et le 2e échelon quant à lui assurait le retour des avions sur la piste (atterrissage). En 1984, il est affecté à Yaoundé à l'Etat-Major de l'Armée de l'Air en tant que Chef Service du matériel sous le commandement du Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air de l'époque, le Général de Corps d'Armée Jean NGANSO SUNDJI. Il gravira peu à peu les grades ainsi qu'il suit : Sergent le 1er Juillet 1963, Sergent-Chef le 1er Janvier 1965, Adjudant le 1er Juillet 1968, Adjudant-Chef le 1er Octobre 1971, Sous-Lieutenant le 1er Juillet 1976, Lieutenant le 1er juillet 1978, Capitaine le 1er Juillet 1983 ; il est admis à faire valoir ses droits à retraite au grade de Capitaine le 31 Décembre 1995.

Malgré son emploi de temps chargé de retraité, le Capitaine retraité BAYIHA NJOCK Clément a accordé une interview à l'Antenne Communication de l'Armée de l'Air.

➤ **AntCom/AA : Mon Capitaine, quel est votre regard sur l'Armée de l'Air Camerounaise d'aujourd'hui ?**



CNE BAYIHA : *Je suis un peu inquiet car l'Armée de l'Air a changé. Je me souviens à mon époque, l'avion était toujours opérationnel pour une mission. Aucune mission n'avait jamais été annulée pour motif avion indisponible ; car tout le monde s'immobilisait pour mettre l'avion sur pied afin que la mission soit exécutée. Les éléments ne sont pas spécialisés en fonction des types d'avions dont dispose l'Armée de l'Air Camerounaise. "*

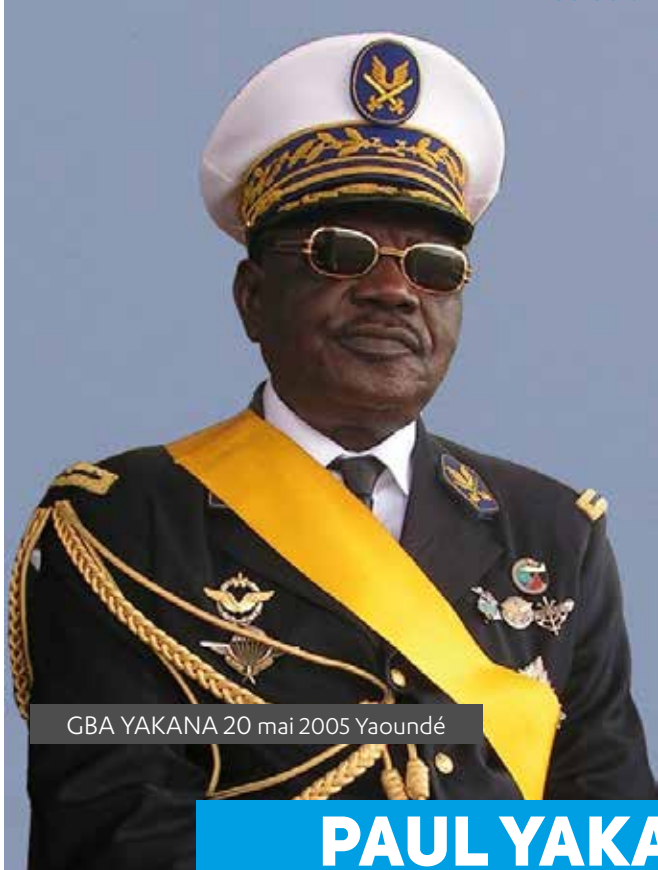
➤ **AntCom/AA : Mon Capitaine, quel rêve faites-vous pour l'Armée de l'Air Camerounaise de demain ?**

CNE BAYIHA : *L'Armée de l'Air Camerounaise doit avoir plus d'aéronefs.*

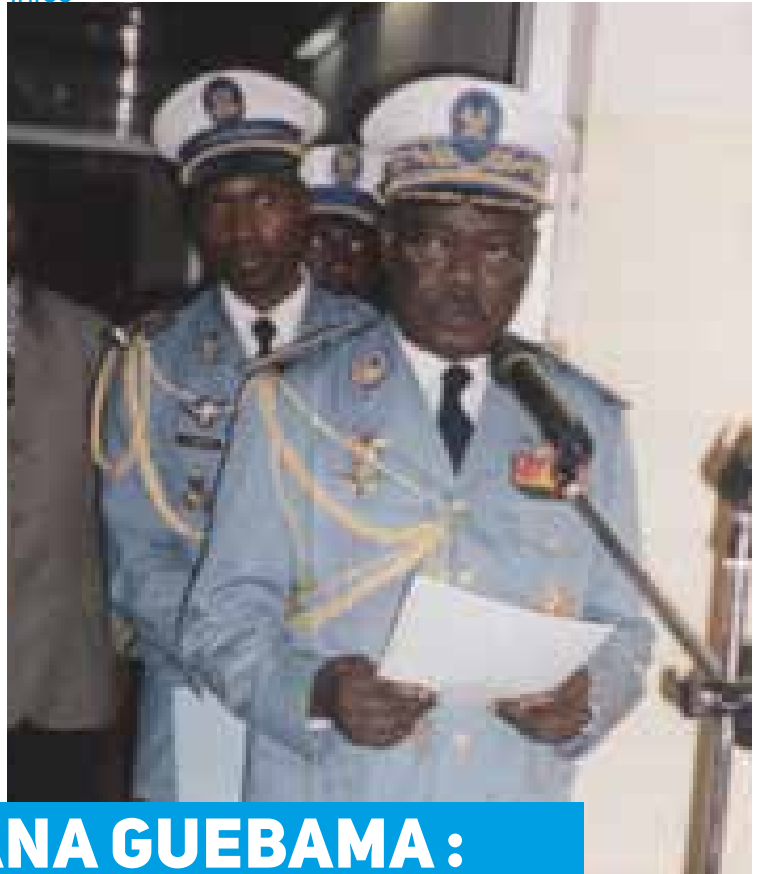
➤ **AntCom/AA : Mon Capitaine quels sont les événements qui vous ont marqué à l'Armée de l'Air Camerounaise durant votre carrière ?**

CNE BAYIHA : *C'était une émotion forte pour moi d'être présent à l'usine de fabrication du Caribou et du C130 de l'Armée de l'Air Camerounaise au CANADA. '*

Carole ZOA, CAL
ANTCOM/AA



GBA YAKANA 20 mai 2005 Yaoundé



PAUL YAKANA GUEBAMA :

PREMIER COMMANDANT CAMEROUNAIS DE L'ARMÉE DE L'AIR

Le petit Paul YAKANA GUEBAMA voit le jour le 31 Décembre 1939 dans le Mbam et Inoubou, région du Centre, Cameroun. Il grandit auprès de ses parents poursuivant ses études primaires. Après le cursus primaire, il poursuit ses études secondaires au Lycée de Bafoussam. Il entame sa carrière militaire le 20 octobre 1959, engagé sur concours dans l'Armée de l'Air française. Le natif de Bouraka a servi comme pilote de chasse à ses débuts. L'entraînement au combat aérien, l'observation en vol, l'appui tactique des troupes au sol, la formation des jeunes sont des terrains sur lesquels celui qui a fini Général est resté un homme imbattable. C'est certainement un trait spécifique à tous ceux qui, comme Paul YAKANA GUEBAMA, ont été moulés à l'Ecole de l'air de Salon de Provence en France.

Au cours de sa formation, il est titulaire de plusieurs diplômes à savoir : le Brevet de Pilote 1er et 2e degré, le Diplôme de qualification de Commandant de bord, le Diplôme de l'Ecole des Opérations aériennes combinées, le Brevet d'Etudes Militaires et Supérieures (BEMS). Il se met au service des couleurs nationales en 1965 nantis du grade de Sous-lieutenant. Il devient Lieutenant en 1968. Il passe une bonne partie de sa carrière comme Commandant de la base aérienne à Douala. De là, sur ses épaules, se posent alors les galons de Capitaine en 1972, Commandant en 1977 puis Lieutenant-colonel en 1984.

Le 03 mai 1973, l'Armée de l'Air est confiée aux mains des

autorités camerounaises. Le Commandant Français De Sars passera les commandes de l'Armée de l'Air au Capitaine YAKANA lors de la Camerounisation. Durant cette cérémonie, ce dernier a fait le tour de ville à bord d'un camion pour montrer ses galons plutôt qu'à bord de sa voiture, estimant que celle-ci était trop basse pour la circonstance. «Lorsqu'il arrivait aux commandes de l'Armée de l'Air, son ambition était qu'elle soit connue de tous. Le Commandant YAKANA voulait toujours asseoir sa grandeur. Comme il avait la moustache, il ne voulait pas que quelqu'un d'autre ait la moustache. Bref, tout cela était pour s'affirmer», a souligné le Commandant AKAM .

Bien plus, lors d'une interview accordée à la rédaction de l'antenne communication de l'Armée de l'Air, le Colonel YAMDJEU a fait savoir qu'après le passage de témoin de cette unité d'élite de nos Forces de Défense aux Camerounais, son premier Commandant fut le feu Général de Brigade Aérienne YAKANA. Il cumulait à la fois les fonctions de Commandant des Forces Aériennes et Commandant de la base de Douala. Il est le premier Camerounais à accéder au commandement de l'Armée de l'Air. Le Général de Brigade Aérienne YAKANA aimait le commandement et son ambition avait toujours été de commander l'Armée de l'Air, chose qui s'est réalisée. Il l'a fait évoluer et s'est battu pour elle. Cependant, l'éclatement des Forces Aériennes pour l'Etat-major de l'Armée de l'Air intervient le 22 août 1983. Ce dernier a alors à sa tête le Général de Corps d'Armées Jean NGANSO SUNDJI de



GBA YAKANA et son épouse 1978

l'Armée de Terre. Sa riche carrière militaire le conduit dès lors à de grands postes de responsabilité. Il quitte la base aérienne de Douala. il est remplacé par le Colonel NONO la même année. Il est appelé à travailler aux côtés du Général de Corps d'Armées NGANSO.

alors qu'il est Colonel, Paul YAKANA GUEBAMA a occupé par ailleurs, les fonctions d'Adjoint au Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air puis est nommé Chef d'Etat-Major par intérim en 1993. Le chef de l'Etat le confirme à ses fonctions de Général de Brigade Aérienne en 2001. YAKANA GUEBAMA est d'ailleurs le premier camerounais à accéder à ce grade. Il faisait confiance à ceux qui le méritaient et aimaient leur travail. Selon les propos du Capitaine BILIM, il ne se laissait jamais démonter. Quand il était coincé, il leur lançait juste un rire. Il a continué à travailler sans relâche pour le rayonnement de l'image de marque de l'Armée de l'Air camerounaise. Rappelons que dans sa carrière militaire, le Général YAKANA a reçu des distinctions honorifiques tant sur le plan national que sur le plan international. Entre autres, il a reçu les médailles de la Force publique, la Vaillance avec palmes ; de Chevalier, d'Officier, de Commandeur, de Grand cordon de l'ordre du mérite Camerounais ; de Chevalier, d'Officier,

de Commandeur de l'ordre de la valeur ; d'Ordre de fidélité au peuple (Guinée Conakry) ; de Commandant d'Ordre Equatorial (Gabon) ; d'Officier de la Légion d'Honneur Française ; de Commandeur de l'Ordre de Malte.

Malheureusement le Général de Brigade Aérienne Paul YAKANA GUEBAMA est arraché à la vie le 13 avril 2007 des suites de maladie après soixante-huit années passées sur terre. La triste nouvelle sema la consternation et l'émoi au sein de la grande famille des Forces de Défense camerounaises en général et de l'Armée de l'Air en particulier. Les hommages de la nation toute entière lui ont été rendus présidés par le Ministre Délégué à la Présidence chargé de la Défense de l'époque, Rémy ZE MEKA, représentant personnel du Chef de l'Etat. En famille comme dans les troupes, le Général Paul YAKANA GUEBAMA laisse un souvenir d'un homme attachant et attaché aux valeurs républicaines. Dès lors, cette unité d'élite est restée orpheline jusqu'en 2011 lorsque son successeur, le Général de Brigade Aérienne Jean Calvin MOMHA prend les commandes de l'Etat-major de l'Armée de l'Air.

Wully joseph OWONO
ANTCOM/AA



GCA NGANSO SUNJJI Jean

THE STORY OF OUR FIRST CHIEFS OF AIR FORCE STAFF

From the month of June 1949 in Cameroon, the first fruits of an Air Force were already been felt. Even years later, on December 5th, 1960, three single engine Broussards MH 1521 with Cameroonian colors landed in Douala, from Bangui. On January 1st, 1961, these aircraft are officially presented, and give birth to "l'ESCAM" meaning the Cameroonian Squadron.

Over the years, this small squadron made up of three planes and eight men, will evolve to become the great Air Force that we know today.

A strong Air Force, brave, bold and unyielding. Persons of character and fortitude fought hard for this Air Force, the most notable being the Lieutenant-General (LTGEN) NGANSO SUNJJI Jean and Brigadier-General (BGEN) YAKANA GUEBAMA Paul.

On May 3rd, 1973, the French Commanding officer De SARS passed the leadership to Captain YAKANA GUEBAMA Paul. It is a young man full of fiery, of passion and of emotion who takes the head of the newly created Air Force. He knows what he wants and intends to earn the respects of his superiors and peers. He works well, earns the respects of even the most sceptics. For ten years, he manages the Air Force, his second family as a real boss, and it works. However, in 1983 a singular event will destabilize the Air Force, the appointment of its first Chief of Staff: LTGEN NGANSO SUNJJI Jean! Stupor and anger won over the airmen. The reason? He is an infantryman!

➤ "The Infantryman in the Air"

LTGEN NGANSO SUNJJI Jean was born in October 15th, 1937 in Balengou in the West Region of Cameroon. He did his secondary education in the only High School at the time, the Lycee General LeClerc. He entered secondary school in 1950. Amongst his classmates during his final year in high school were General SEMENGUE and the President of the Republic, His Excellency Paul BIYA. According to the LTGEN NGANSO, they all used to compete for first place. However, they were always among the best students. LTGEN NGANSO chose the profession of arms, and began service on August 1st, 1960. In France between 1965 and 1967, he is imbued in the headquarters of the Air Force, Army and the Navy while in Paris. In 1960, he entered and later graduated from the Polytechnic Engineering School as a brilliant officer. In 1962, he entered the National School for Public Works, graduating as an Engineer. On his return to Cameroon, he is appointed the Director of Logistics from 1969 to 1972 and later on the Director of General Administration and Budget from 1972 to 1974.

From 1975, the Minister of Defense at the time, SADOU DAOUDOU tasked him to organize the Douala Air Force Base (the creation of Maintenance and flying squadrons), as well as organizing the Navy.



Being a versatile and gifted officer, when the time came to pick a Chief of Staff of the Air Force, LTGEN NGANSO was the obvious choice. If at the beginning, aviators were reluctant to accept an infantryman as their commander, they soon discovered a dedicated commander concerned with a job well done. He selected the best such as Colonel YAKANA GUEBAMA, among his loyal collaborators. LTGEN NGANSO labored to create a well-functioning Air Force through his versatile background and experience, and in the process gained the admiration and respect of even the most skeptics. With him at the helm, the Air Force will acquire the Alpha Jet following the Bakassi incident of 1981. He succeeded to manage in collaboration with every Air Force member the unsuccessful coup d'état of April 6th, 1984. In 1992 when LTGEN NGANSO is dispatched to the Northern part of the country to reinstate state authority, the Air Force is orphaned and Colonel YAKANA becomes the interim Chief of Staff of the Air Force for the next six years.

In 1998, Colonel YAKANA GUEBAMA Paul becomes the new Chief of Staff of the Air Force, and pins on the rank of Brigadier-General on September 25th, 2001.

➤ **“BGEN YAKANA, The Iron Fist”**

BGEN YAKANA was born on December 31st, 1939 in the Mbam and Inounou Division in the Centre Region of Cameroon. Passionate about flying, he finished his secondary education and chose to join the Cameroonian Defense Forces in order to serve in the Air Force. From October 20th, 1959 he trained in France, where he obtained his First and Second degree Pilot's Licenses. He returns to Cameroon but departs two years later to train as an Aircraft Commander, which he does with excellence. In 1965, BGEN YAKANA is a Second Lieutenant and works at the Douala Air Force Base, where he will serve for most of his career.

In 1972, he becomes Captain and the following year he takes command of the Cameroon Air Force. He had a sense of

humor, proud of his calling but most of all, passionate about aviation. He does his job selflessly, and passes most of his life on the tarmac.

When in 1983, it was necessary to appoint a Chief of Staff for the Air Force the wishes of the hierarchy fell on someone with a high level of experience to lead that Armed Service: LTGEN NGANSO. Tales from retired service members present at that time say none was happier than Captain YAKANA. Captain BILIM, a retired aircraft mechanic recites, “We were not happy to be led by an infantryman...and even if Captain YAKANA was not happy about it, nobody was aware, because he was not showing it”.

BGEN YAKANA had the luck to learn from the best, from the pioneers of Cameroonian Defense Forces. He worked alongside the Chief of Staff of the Air Force for close to 10 years, while giving a helping hand and learning immensely. When in 1992, LTGEN NGANSO goes to the Northern part of the country to reinstate the authority of the state, set in motion with the advent of certain mood movements, Colonel Paul YAKANA becomes the acting Chief of Staff of the Air Force in 1993. Confirmed to the post in 1998 he is promoted three years later to Brigadier General.

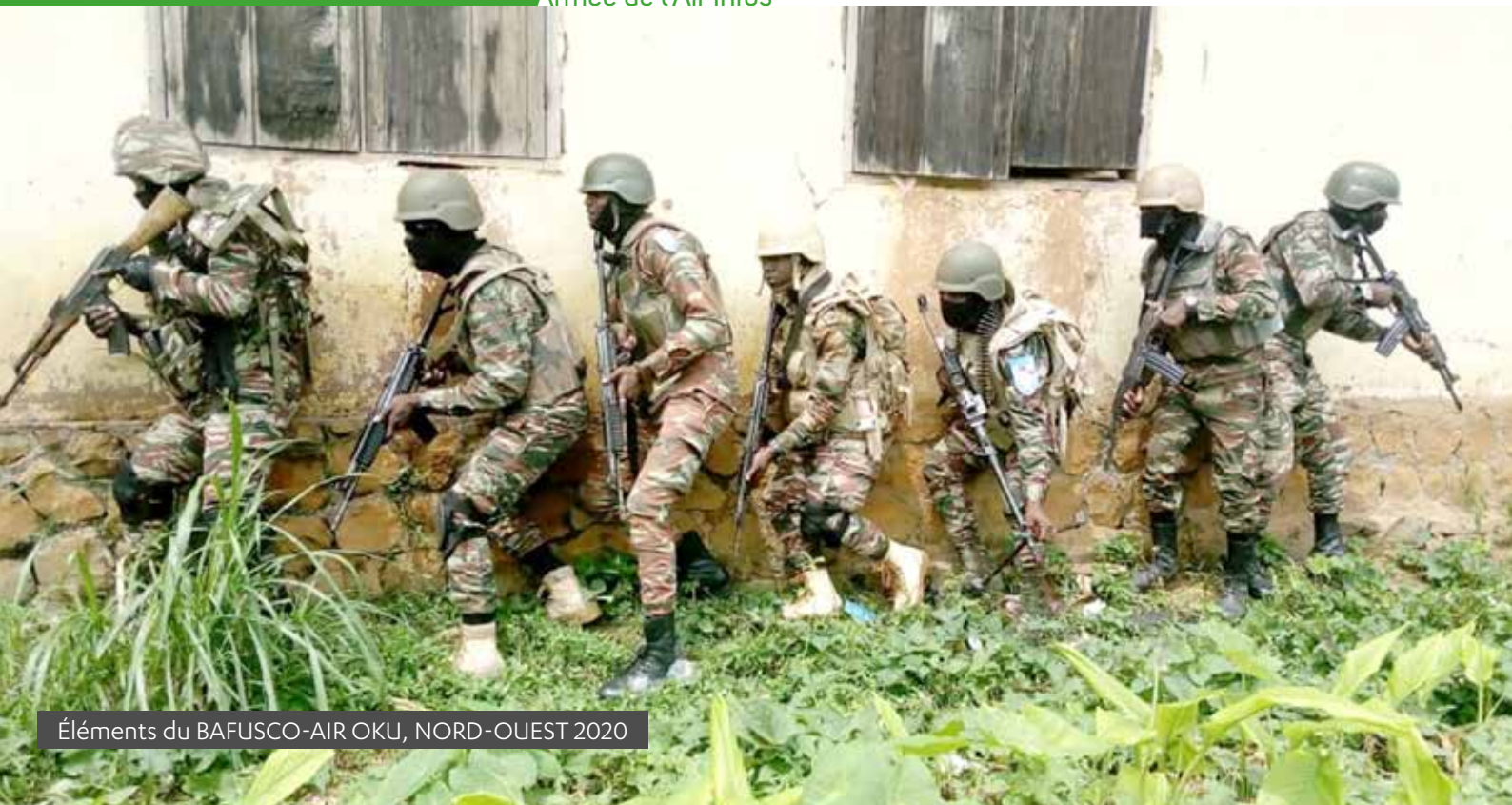
Moral sense and the good work ethics of this man will permit the Air Force to impose itself as a major component of the Cameroonian Defense Forces.

In 2007, unfortunately snatched by the cold hands of death an unhappy Air Force is orphaned again.

In sum, these two men LTGEN NGANSO and BGEN YAKANA left their mark on the Cameroon Air Force.

They built a solid foundation and charted a path for each of us. It is in this light that in 2011, with all these gains that a new Chief of Staff of the Air Force will lead the Air Force until now: Brigadier General MOMHA Jean Calvin.

Gerald TAKU EPAN, COL
IT/AA



Éléments du BAFUSCO-AIR OKLI, NORD-OUEST 2020

VISAGE ACTUEL DE L'ARMÉE DE L'AIR

Comme tout pays dans le monde, le Cameroun dispose des Forces de Défense et de Sécurité. Celles-ci sont constituées d'entités spécialisées, représentant des corps d'appartenance ; c'est dans ce sillage que s'inscrit l'Armée de l'Air. Etant le dernier des corps spécialisés à voir le jour, l'Armée de l'Air peut se prévaloir d'avoir aujourd'hui une évolution progressive, mais certaine. Cette avancée de l'aviation camerounaise se matérialise par ses différentes structures à travers ses bases et sa flotte, la diversité et la qualification de son personnel, aussi par ses missions régaliennes et son opérationnalité.

➤ **Modernité de l'Armée de l'Air** : ses bases et sa flotte. Aujourd'hui, on peut fièrement dire que l'Armée de l'Air est représentée sur toute l'étendue du territoire national. En effet, structurée en bases aériennes, on en dénombre sept (07) à nos jours, qui constituent à la fois des centres de travail, d'accueil du personnel, mais également de stationnement des aéronefs et outils techniques, opérationnels, liés à l'aviation. Ces bases sont réparties ainsi que suit :

- La base aérienne 101 de Yaoundé (BA 101) ;
- La base aérienne 102 de Bertoua (BA 102) ;
- La base aérienne 201 de Douala (BA 201) ;
- La base aérienne 301 de Garoua (BA 301) ;
- La base aérienne 302 de Ngaoundéré (BA 302) ;
- La base aérienne 401 de Maroua (BA 401) ;
- La base aérienne 501 de Bamenda (BA 501) ;

- BAFUSCO AIR à Manfe.

➤ **Le parc aéronef présent à ce jour** : Qui parle de bases, parle d'aéronefs stationnés sur celles-ci. Toutefois, il est important de noter que la flotte d'antan était également énorme que celle d'aujourd'hui tant par le nombre que la capacité. Comme nous l'a dit le Colonel EYAFA : « à notre époque, nous avons des Alpha Jet, FOUGA MAGISTER, C 130 H, et BUFFALO » portant le nombre à une quinzaine d'aéronefs. De nos jours également, l'Armée de l'Air dispose encore d'un important parc d'aéronefs composé d'avions de transport, d'hélicoptères et d'avions de chasse. Comme avions de transport, on peut citer les C 130 H et le MA 60 ; en ce qui concerne les hélicoptères, nous avons les BELL, AGUSTA, CASA, Z 9 ; Pour ce qui est des avions de chasse, nous avons les Alpha Jet et Impala, ramenant le total à une vingtaine d'aéronefs. Cette aviation militaire camerounaise regorge d'une grande diversité et une qualification approfondie de son personnel.

➤ **Diversité du personnel de l'Armée de l'Air** : L'aviation militaire camerounaise dispose des spécialistes et des personnels du service général. Les spécialistes sont repartis en deux groupes à savoir : les personnels navigants (PN), à l'instar des pilotes de chasse, transport, hélicoptère, navigateur transport, mécaniciens navigants, load master, personnel de cabine, et les personnels non navigants



21^{ème} Escadron Aérien BA 201, 2018

spécialistes (PNNS) tels que les pilotes de drone, contrôleurs de circulation aérienne, avionique, vecteur, structure aéronef, armement à bord, matériel servitude, télémechanique, ingénieurs mécaniques, mécaniciens avion, spécialistes des systèmes de traitement de l'information, analystes d'images, météorologues, armement sol-air, pompiers de l'air, électroniciens, électriciens, plombiers, chaudronniers, menuisiers. Le service général quant à lui est constitué des personnels non navigant du service général (PNNSG) de l'Armée de l'Air, à l'instar du commissariat, administration, logistique, fusilier de l'air, fusilier commando de l'air, informatique, comptables-financiers, agent bureautique, secrétariat de direction, spécialiste infrastructures...

➤ **Compétence du personnel de l'Armée de l'Air :** L'Armée de l'Air jouit d'une chance énorme à travers son personnel, qui est hautement qualifié dans tous les domaines qui leur sont propres. En effet, soixante ans après sa création, l'aviation militaire camerounaise compte environ 6000 militaires à nos jours. Elle a connu une évolution croissante et permanente qui mérite d'être encouragée. Avec la jeunesse de son personnel, ces derniers reçoivent une formation

approfondie et ont des qualifications spécifiques sur les métiers de l'air. Cependant, les missions de l'aviation militaire ont toujours été les mêmes :

➤ **Missions régaliennes de l'Armée de l'Air :** En tant que composante des forces de Défense, l'Armée de l'Air a pour mission spécifique :

- La surveillance, la protection et la Défense de l'espace aérien ;
 - Le soutien et l'appui aux autres Forces de Défense ;
 - La surveillance et la protection des installations aéroportuaires en liaison avec le Ministère des Transports ;
- Ces trois missions s'inscrivent dans le cadre normatif de ce que l'Armée de l'Air fait à temps et à contre temps sur le territoire national pour une efficacité optimale.

➤ **Opérationnalité de l'Aviation militaire camerounaise:** Compte tenu des engagements croissants auxquels fait face le Cameroun, en proie aux exactions de la secte islamiste Boko-haram à l'Extrême-nord, et des mouvements sécessionnistes au Nord-ouest et Sud-ouest du



Armement Hélicoptère Z9 TCHABAL 2017



Mission d'observation sur CESSNA 208 Extrême Nord 2018



Exercice para personnels BSA, KOUTABA Mais 2019

pays, un déploiement efficace des personnels et ressources est essentiel. Depuis 2014, l'année à laquelle le Cameroun a déclaré la guerre à Boko-haram, il est important de souligner que l'Armée de l'Air a été d'un apport capital dans le processus de préservation de la paix, notamment avec des actions telles que :

- Le transport des militaires victimes de cette guerre, des blessés graves ;
- Le transport du matériel sanitaire apporté aux militaires mais également aux populations des localités touchées ;
- La distribution des denrées alimentaires aux populations par des cargos de l'Armée de l'Air ;
- Combat aérien Alpha Jet.

Concernant la crise anglophone, depuis la survenue des mouvements sécessionnistes, on a également vu une

implication de l'Armée de l'Air, notamment dans :

- Le transport des relèves militaires des différents corps d'armée ;
- Le transport rapide de grande capacité et à long rayon d'un grand nombre d'hommes et de matériel lourd ou de très gros gabarit pour les interventions militaires dans des zones éloignées.

Ceci dit, l'Armée de l'Air joue sur un plan opérationnel, un rôle très important dans l'accompagnement et l'aide apportés aux autres forces de Défense, à travers la constante et permanente présence du BAFUSCO AIR sur le théâtre des opérations.

Stéphane NDEMA NDEMA, S/LT
 Chef Bureau Information Presse/EMAA



Remise de Camions SIS BA 101, 2017

GO ALL!

Venez tous célébrer
la passion du football !



TOTAL

Committed to Better Energy



TOTAL

PARTENAIRE OFFICIEL

TOTAL, partenaire du football africain
#FootballTogether



Entraînement de défilé BA 101, Mai 2017

L'ÉVOLUTION DES RESSOURCES HUMAINES

Les ressources humaines se divisent en deux activités principales : le volet moral entendu ici comme la solde, les aspects juridiques, et le volet administratif de la gestion des carrières, la gestion des compétences et des performances, le recrutement, la formation. Partant de cette approche, nous pouvons considérer l'évolution du personnel comme l'ensemble des modifications que subissent les employés dans une institution ; car la fonction humaine revêt une place capitale en tant que réalité sociale dans une institution. Dans l'Armée Camerounaise en général et dans l'Armée de l'Air en particulier, cette évolution est sans cesse ascendante du fait des nombreuses missions qui lui sont allouées et de la situation crisogène qui sévit dans certaines régions de notre pays.

Au Cameroun, la gestion de l'armée est assurée par des personnels militaires et civils. Depuis sa création en 1961, l'Armée de l'Air camerounaise est en pleine mutation. Lors de la création de l'escadrille aérienne au Cameroun, Comptant dans ses rangs à peine 08 personnels dont 05 officiers et 03 sous-officiers, l'Armée de l'Air est passée à une centaine d'Hommes peu de temps après. Les effectifs vont aller croissants au fil du temps. À ce jour, elle compte environ 6000 militaires. Selon les statistiques du Bureau des Ressources Humaines, cette augmentation est principalement liée aux nombreux recrutements internes et externes lancés par le ministère de tutelle et certains pays amis; ce qui signifie que les jeunes s'intéressent de plus en plus au métier des armes et surtout de l'aviation.

Soulignons également que la demande en capital humain est

sans cesse croissante au sein de cette Armée. Pour poursuivre la rédaction de cette thématique, il nous semble opportun de parler de cette évolution du personnel tant sur le plan quantitatif que qualitatif.

➤ Evolution quantitative.

Dans l'Armée de l'Air Camerounaise, l'évolution quantitative du personnel se fait par plusieurs types de recrutements.

- Recrutements directs : ils se font de deux manières :
 - Les tests psychotechniques : il s'agit du recrutement visant principalement les jeunes nantis de baccalauréats scientifiques. Ceux-ci sont en majorité destinés à une carrière de pilote ou mécaniciens navigants, selon les résultats obtenus.
 - Les recrutements dans des écoles étrangères : ici, il s'agit de recrutement des personnels civils et militaires qui passent des concours pour intégrer ces écoles ; c'est le fruit de la coopération militaire avec les pays partenaires tels que la France, le Maroc, la Chine...
 - Les recrutements inter-armées : dans cette rubrique, il s'agit des concours et recrutements propres au Ministère de la Défense du pays. Nous avons le concours des élèves officiers et le concours des élèves sous-officiers. le recrutement des hommes de rang ; C'est de cette manière que l'Armée de l'Air s'est vue accroître son personnel ces dix dernières années. Heureusement, cette avancée numérique ne s'est pas faite au détriment du développement qualitatif.



Visite du CEMAA Portugal 2015

➔ Développement qualitatif.

Le Général de Brigade Aérienne, Chef d'Etat- Major de l'Armée de l'Air, a toujours mis un accent particulier dans la formation du personnel suivant les normes actuelles et les défis du temps. En effet, le personnel militaire est majoritairement constitué de soldats, qui ont besoin d'être formés ou recyclés. Pour y parvenir, les personnels sont souvent envoyés en stage internes et externes ; recyclés par assistance technique.

- Stages internes : A leur demande et surtout dans le souci d'accroître leur compétence dans les domaines spécifiques, des militaires sont envoyés en stage dans les écoles et centres d'instruction des spécialités des armées et dans les centres d'instruction des bases aériennes.
- Stages externes : il s'agit des stages dans les écoles

partenaires des pays amis tels que la France, le Maroc, l'Inde, la Chine, les USA, l'Afrique du Sud.

- L'assistance technique : l'acquisition d'un aéronef nécessite une bonne maîtrise des procédés de manipulation et de maintenance de celui-ci. C'est en ce sens que des pilotes de l'Armée de l'Air et mécaniciens navigants sont souvent encadrés, recyclés par des experts étrangers ; notamment ceux du pays concessionnaire dudit aéronef ; ce qui contribue au perfectionnement de nos pilotes et mécaniciens.

A l'issue de ces formations, ces militaires sont pour la plupart promus à des grades et postes de responsabilités en fonction de leur compétence. C'est dans cette optique que nous avons jugé bon de souligner la place des jeunes au sein de cette institution.

Aristide NYEBE, CAP
ANTCOM/AA



Cérémonie de remise de diplômes 38ème CEM EMIA 2017



Helicoptères Z9 Ngaoundéré 2017

AIR FORCE OPERATIONS

An old document that survived the combined action of termites and humidity tells us that military aviation first appeared in Cameroon in June 1949. It is a detachment of the French Air Force, which became an Air Base in 1956. It is from this Base that the Cameroonian Squadron was born on January 1st, 1961. From that moment, the small Squadron was called upon for various missions.

➤ Operational missions of the Air Force from 1961 to 1990

The Air Force at the time was very inexperienced because of its tender young age, but the hierarchy in order to carry out certain types of peacetime and wartime missions already called upon it. In peacetime, the transport and liaison units carry out logistical missions, training missions, regular transport missions or, upon request and in particular since 1978, missions linked to national economic development in liaison with Cameroon Airlines. The fighting unit carried out training missions for young pilots and combat training. In particular, live fire exercises were organized periodically in conjunction with courses for field observation officers.

In times of war, the transport units were responsible for the logistical support of the land forces, air transport and airdrops, secondary medical evacuations, etc. The liaison units filled the role of intelligence gathering, observation, fire guidance support, photography, primary medical evacuations, and

could act as a flying command post. Modified accordingly, some aircraft could provide fire support. The combat units, because of their reduced range of action and fuel autonomy, were used primarily in short-ranged fire support and reconnaissance.

Between 1961 and 1965, the missions of the Air Force were airlift, medical evacuation and intelligence gathering using the Broussards MM1512 and C-47.

From 1966 until 1976, in addition to the airlift missions, information gathering and transportation of the sick, four new regular lines were created:

- The First Regular Line (LR 01): Douala – Yaoundé – Koutaba – Ngaoundéré – Garoua – Maroua – Yagoua and Ndjamenas done exclusively with the C-17, with a night-stop in Ndjamenas.
- The Second Regular Line (LR 02): Douala – Yaounde – Garoua and returning same day with the C-47.
- The Third Regular Line (LR 03): Douala – Yaounde – Koutaba and returning same day, with either the C-47 or the MD315.
- And lasting, the Fourth Regular Line (LR 04): Did Douala –Tiko – Douala and was reserved for the Broussards and later extended to Lobe and Ndjans.



Visite CEMAA aux troupes aviatrices en RCA, 2015

In addition, with these lines, trips beyond the borders of Cameroon were increasingly numerous and more distant. For example, in 1971, some aircraft went as far as Dakar and Abidjan.

➤ **“Changing threats and operations in the Air Force from 1991 to the present day”**

The Air Force over time has seen its missions evolved. Between 1991 and 2000, the Air Force’s missions were subdivided into two broad categories. However, thanks to the Decrees of 2001, reorganizing the Defense Forces, three missions are now required of the Air Force:

- The surveillance, protection and defense of the airspace
- Support to other forces
- Surveillance and protection of airport facilities in conjunction with the Ministry of Transport

These missions were carried out brilliantly within the Air Force. A mission is never postponed. It is now a well-oiled machine.

Unexpectedly, in May 2014, in France, during the France-Africa Summit, the President of the Republic of Cameroon, His Excellency Paul BIYA, solemnly declares the war against the Islamic sect Boko-Haram. Indeed, with the numerous abuses committed in the Northern part of Cameroon, precisely at the Maroua market, in Kousseri, etc., thus leading to the death of dozens of Cameroonians, that President BIYA decided to react. Therefore, a joint action of all the Defense Forces gets ready to go to war. Between the Army, and its components (RASS, GENIE, BIR, BTAP), the Riflemen of the National Navy were called upon, and the Air Riflemen.

It is a new mission that befalls to the Air Force, that of protecting the national integrity of Cameroonian territory against any threat. That is why Air Riflemen, trained in a particular type of mission, will have to adapt to the new threat. The new kind of combat is no longer in the air, but it is also becoming terrestrial for these aviators.

Despite these odds, the results of the Air Force through its battalion of 450 men are very encouraging. They show an iron will and a mindset of steel.

Likewise, in recent years Cameroon has been facing numerous internal crises, particularly in the North-West and South-West regions of the country. The Defense Forces stationed there have been reinforced. The BAFUCSO-AIR was not left out. This elite corps of the Air Force is on all fronts, both in Mamfe, Oku, through Akwaya, the Blues Berets are fearless and will stop at nothing to impose law and order in these two regions.

The Air Force in addition to its assigned missions had to adapt to the current security context, by embracing other missions, in particular the preservation of the integrity of the national territory; by taking an active part in the conflict, both in the Far North, and in the North West and South West regions; it demonstrates once again its adaptability. Moreover, as part of Cameroon’s participation in peace in the Central African Republic, a battalion of 450 men is generated for this purpose.

Note, however, that this basic action is done in close collaboration with the other components of our Defense Forces, because an African proverb says it all: A single twig will never sweep the yard.

The Editorial Staff



Maintenance C 130 H à la BA 401, Août 2020

LES DEFIS DE L'ARMEE DE L'AIR

Le 17 mai 2014, lors du sommet sur la sécurité dans la sous-région d'Afrique Centrale, S.E Paul BIYA, Président de la République, Chef des Forces Armées, avait déclaré la guerre à la Secte islamique BOKO-HARAM. En effet, le groupe terroriste mène des actions transfrontalières sur l'ensemble des pays du bassin du Lac Tchad, à savoir, au Nigéria, au Bénin, au Tchad, au Niger et au Cameroun. Le caractère multiforme du modus operandi de ce nouvel acteur de la terreur confine les Etats de la sous-région, à l'évidence aporie des schémas stratégiques classiques. Deux ans plus tard, quelques revendications corporatistes des enseignants et des avocats anglophones dégénèrent en revendications politiques pour la sécession en faveur d'un État virtuel. A ce jour, cette menace a muté pour s'apparenter à un grand banditisme organisé, sous fond d'exactions, de prises d'otage et d'extorsion des fonds aux citoyens résidant au Nord-Ouest et au Sud-Ouest.

Ces deux exemples obligent les Forces de Défense, à sortir des schémas empreints de l'idéologie de la guerre conventionnelle, et à fixer des priorités répondant aux défis actuels. Les nouvelles menaces nous confrontent à des formes de conflits inédits, qui demandent au minimum, une adaptation des modes opératoires associés aux correctifs en cours d'action, au mieux, à la construction d'un nouveau paradigme stratégique pour anticiper sur ces mutations. En effet, l'environnement sécuritaire s'apparente désormais à un virus mutant, dont la chaîne et logique de modification de l'ADN reste inconnue. Au cœur de ce cancer non métastasé, l'Armée de l'Air doit adapter ses orientations stratégiques pour construire des plans d'actions lui permettant d'assurer le soutien opérationnel aux autres Forces de Défense d'une part, la surveillance, la protection et la défense de l'espace aérien d'autre part. Ainsi, l'Armée de l'Air se doit de faire face à des défis qui sont principalement de deux ordres: le

défi de la formation pour assurer un renouvellement des compétences et la pérennisation du savoir-faire, et les défis capacitaires.

➔ Le défi de la formation

L'Armée de l'Air est confrontée à de nombreux engagements opérationnels et ses Ressources Humaines doivent s'adapter continuellement pour faire face aux contraintes. Au cœur de la dynamique mutante des menaces, l'Armée de l'Air doit recruter et former de nombreux jeunes, puis les fidéliser pour conserver les compétences dans un monde de plus en plus concurrentiel. La « fonction formation » est primordiale dans le contexte actuel, car elle guide les premiers pas du jeune civil qui deviendra aviateur au sein l'Armée de l'air. De même, la qualité de la formation est déterminante pour la suite de sa carrière. C'est au sein des écoles, dès la formation ab initio, et de sa première affectation en unité, par l'approche du parrainage selon le modèle « On The Job Training », qu'il se forgera une place et son identité, sur un socle de savoir-faire et de savoir être essentiels à sa future mission. Cette nouvelle dynamique doit nécessairement composer avec deux facteurs majeurs :

- Les changements sociétaux

Le choc des époques oppose désormais le recrutement des jeunes dits de la « génération androïde » et leurs aînés. Ces derniers appréhendent différemment leurs parcours dans l'institution que les générations plus anciennes. Ainsi, l'enjeu est avant tout de parvenir à former ces jeunes recrues, en répondant à la fois à leurs attentes, et à celles de leurs futures Unités et Formations au sein de l'Armée de l'Air.

- Les évolutions des métiers

La formation comprend à la fois, la formation initiale au moment du recrutement des personnels, et la formation



Photo Radar prise sur Google

continue, tout au long de leur carrière. En attendant l'activation de l'École des Métiers de l'Armée de l'Air, créée par le Chef de l'Etat, Chef des Forces Armées, la formation des personnels de l'Armée de l'Air s'effectue sur 3 volets: la formation dans les écoles spécialisées des pays amis, la formation dans les écoles privées à la charge de l'Etat du Cameroun, et la formation dans les écoles et centres d'instructions nationaux.

Seulement, les mutations de la menace et les évolutions technologiques confrontent l'Armée de l'Air à des problématiques particulières :

- L'obsolescence de certains groupes de métiers, du fait de la mise au rebut de certains systèmes d'armes; cette configuration aboutit parfois à des spécialités dites orphelines.

- Les nouveaux profils de métier associés aux nouveaux systèmes (aéronefs, armements, etc) issus de l'évolution technologique et essentiellement digitalisés. A titre d'exemple, avec la réception des CESSNA ISR 208, don du gouvernement américain au Cameroun, sont apparus des nouveaux métiers tels que : Analyste ISR, opérateur ISR embarqué, etc. Pour satisfaire ce besoin, l'Armée de l'Air a alors procédé à des changements de spécialités en interne, sur la base des jeunes militaires disposant des prérequis nécessaires à la satisfaction du cursus de formation aux USA. A ce jour, ces derniers opèrent avec beaucoup de brio sur

les théâtres d'opérations de la Force Multinationale Mixte de la Commission du Bassin du Lac Tchad et à l'opération EMERGENCE 4.

Levier essentiel pour remplir les missions, la formation des personnels est devenue l'outil régulateur de la capacité à remplir les missions. Ces formations doivent être solides dans leur phase initiale, et surtout entretenues par le jeu de la formation continue, pour le maintien des qualifications et, l'arrimage du savoir-faire au nouveaux défis et enjeux managériaux.

Pour les officiers notamment, au-delà du cursus actuel, SCU-CEM-DEM-BEMS, leur formation tend à s'ouvrir vers des « surspécialisations », pour faire de nos personnels, des experts chacun dans son domaine.

La science du management étant évolutive, les approches éprouvées qui font leurs preuves dans le secteur privé, avec les exigences de rentabilité qu'on leur connaît, sont adaptées et appliquées à nos Forces de Défense, afin de mieux se préparer aux mutations permanentes. Au rang de celles-ci, on peut citer, sans être exhaustif, le management en mode projet, le management de la qualité, la supply chain Management, la gestion stratégique des ressources humaines, le pilotage des indicateurs de performance, la communication en temps de crise, l'E-working devenu primordial avec la pandémie de COVID 19, etc.

➤ **Les défis capacitaires**



Procédure d'armement Z9 TCHABAL 2017



Drone d'observation

Face à la mutation des menaces, la crainte d'un modèle capacitaire incohérent est une réalité. Cette crainte n'est pas propre à l'Armée de l'Air camerounaise, elle est un constat général à toutes les Armées de l'Air modernes. En effet, les évolutions technologiques ont des coûts très élevés en termes de Recherche et Développement, et les constructeurs répercutent ces coûts sur l'acquisition et le soutien sur la durée de vie des systèmes. Au-delà des blocages liés aux politiques du Marché de l'Armement, aux jeux d'intelligence économique adossés sur une quête permanente d'hégémonie, l'Armée de l'Air doit se doter d'une capacité réelle, pour satisfaire son contrat opérationnelle.

Au cœur de ce jeu d'équilibristes entre difficultés économiques aggravées par la pandémie courante et les enjeux sécuritaires mutants, les défis capacitaires de l'Armée de l'Air se résument à la construction d'un format cohérent,

permettant d'assurer une résilience aux menaces, une supériorité aérienne sur les théâtres d'opération où l'Armée de l'Air est engagée, tout en étant interopérable avec les autres Forces. Dans cette équation, le renforcement des capacités de projection et le renforcement des capacités ISR (Renseignement, Surveillance, Reconnaissance) constituent la pierre angulaire de l'Armée de l'Air.

C'est au prix de la satisfaction d'un format adapté et en perpétuelle remise en question que l'Armée de l'Air va satisfaire les défis actuels. C'est en cela que la rédaction d'un Document d'Orientation Stratégique, initié par le Général de Brigade Aérienne, Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air, constitue une veille stratégique pour satisfaire ce dessein./-

Durand Castro NDJIMOU, LCL
Chef de Cabinet CEMAA



Employé civil archiviste, RH/EMAA

LA CONTRIBUTION DES EMPLOYÉS CIVILS

La question du rôle des employés civils au sein du Ministère de la Défense est pratiquement méconnue de l'opinion publique. Dans le cas d'espèce et de manière générale, on entend par « employé civil », tout personnel ayant un emploi à l'exclusion du métier des armes et mis à la disposition d'une administration. Depuis la création de l'Armée de l'Air camerounaise en 1961, on retrouve les personnels civils dans tous les services de cette institution étatique. N'étant encore qu'une petite structure constituée d'environ 100 hommes après les indépendances, il nous a été relayé par des anciens soldats que les employés civils qui y travaillaient étaient pour la plupart des employés complémentaires ; c'est-à-dire qui n'avaient aucun lien avec l'administration.

Il s'agissait donc des employés de maison, des cuisiniers s'occupant de la restauration dans les casernes et les différents MESS. C'est sans doute en préparant la camerounisation de l'Armée de l'Air, que les employés civils ont intégré l'administration de l'EMAA. Selon les informations recueillies dans les archives du Bureau des Ressources Humaines de l'Etat-Major de l'Armée de l'Air, l'un des tous premiers employés civils à avoir travaillé dans l'administration de l'EMAA, était monsieur BOBO Deny (1970). Il était chargé de l'administration cumulativement avec son poste de comptable-financier. Cependant, il n'était pas le seul à cette époque, d'autres ayant travaillé dans les différents services

de l'EMAA. Nous allons citer brièvement quelques-uns : madame NANA, madame KAMMOUA, madame Cathy EVE'E, et madame ATANGANA (1986-2012), que nous avons eu le privilège d'interviewer.

Cette dernière nous a relaté que leur intégration au sein du Ministère de la Défense se faisait par voie de recrutement. Après qu'ils soient retenus, ceux-ci étaient considérés comme personnels temporaires et dispatchés dans les différents services de l'armée camerounaise en général et notamment de l'Armée de l'Air.

Avec l'avènement des nouvelles réformes administratives, les employés civils ont été de plus en plus introduits dans les services administratifs de l'Armée de l'Air. Travaillant dans les services non opérationnels, mais jouant un rôle essentiel dans les services administratifs. De ce fait, ils sont affectés chacun selon leur domaine de compétence, dans un service qui est en rapport avec leur formation. Ceci dit, il n'y avait véritablement pas une grande différence entre les civils et les militaires dans l'exécution du travail administratif, que ce soit dans le passé ou présentement.

Toutefois, il est important de souligner que tout comme les personnels militaires, les employés civils travaillent dans le respect de la confidentialité et de la conscience professionnelle. En termes d'effectifs, les archives nous



apprennent que le nombre d'employés civils s'est beaucoup accru de 1970 et 2020. Comme nous l'a rapporté l'employée civile de l'Armée de l'Air à la retraite, madame ATANGANA (1986-2012), à son arrivée à l'Armée de l'Air, il y avait environ 10 personnels civils en service. De nos jours, on en compte environ cent (100), affectés au Ministère de la Défense et mis pour emploi dans les différents services de l'Armée de l'Air. A la question de savoir comment se passait la collaboration avec les militaires, Mme ATANGANA nous répond que : « Tout se passait bien. L'accueil et la collaboration avec les militaires étaient chaleureux ».

Sur le plan administratif, au sein de l'Armée de l'Air, on retrouve entre autres des secrétaires, qui aident dans la rédaction et la saisie des documents administratifs, l'enregistrement des courriers ainsi que l'acheminement dans les différents services ; des archivistes, qui aident à classer et numériser les documents ; des informaticiens, dont l'apport dans la maintenance des systèmes et réseaux informatiques est sans faille ; des communicateurs et rédacteurs, qui sont rattachés au service de l'antenne communication. Ainsi, les personnels civils participent aux différentes missions avec leur supérieur hiérarchique en apportant leur expertise pour la bonne marche de ce corps d'armée. Ainsi, nous pouvons dire sans encombre que les employés civils participent de plus en plus dans l'administration, bien que souvent un peu mis à l'écart dans les prises de décisions allant dans l'encadrement des personnels en service à l'Armée de l'Air. Elle nous a appris également que « c'est pendant l'autorité de l'ancien

Ministre Délégué à la Présidence chargé de la Défense, Edgar Alain MEBE NGO'O, que le statut des personnels civils a véritablement évolué jusqu'à nos jours, surtout avec le recrutement des agents et cadres d'administration qualifiés». Des efforts ont aussi été faits en ce qui concerne leur contractualisation, car par le passé, « bon nombre d'entre nous entraient en service en étant temporaire et allaient à la retraite avec le même statut ». Pour les civils en service à l'Armée de l'Air, c'est à partir de 2011, avec la nomination du Général de Brigade Aérienne, Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air, MOMHA Jean Calvin, que le statut des civils s'est plus amélioré. A ce propos, elle nous dit : « L'arrivée du CEMAA, a fait changer le statut des personnels civils. On nous considérait plus que par le passé, nous recevions des dotations au même titre que les militaires ». Plus est, certains employés civils, ayant un penchant avec les activités sportives, ont été facilement intégrés dans les équipes militaires et participent à cet effet aux compétitions interarmées et interservices.

A ce jour, la contribution des employés civils n'est plus à démontrer au sein des Forces de Défense, ce qui encourage le Ministre Délégué à la Présidence Chargé de la Défense, suite aux propositions par leurs Chefs utilisateurs, à les nommer à des postes de responsabilité. Aussi, comme tous les personnels de l'Etat, ils sont récompensés lors des cérémonies de port des médailles.

Cathy Michele BAYIGA
Antcom/AA



Cérémonie de remise des dons BQG

LA PRISE EN CHARGE SOCIALE ET L'ACCOMPAGNEMENT DES FAMILLES À L'ARMÉE DE L'AIR

Au service de la Nation, les militaires sont des citoyens qui remplissent une mission exceptionnelle dans des conditions exceptionnelles. Comme le précise le statut général des militaires, les circonstances peuvent les conduire au sacrifice suprême. Dans ce cadre exigeant et quelle que soit la nature des opérations, ce sont souvent les forces morales qui font la différence. Ce sont elles qui permettent de tenir dans la durée et de l'emporter. Aux yeux des militaires, réussir, ce n'est pas seulement s'accomplir dans leur vie professionnelle, c'est également préserver une vie familiale. Il n'y a pas de soldats forts sans familles heureuses. Ce sont elles qui, les premières, souffrent de l'absence, connaissent les difficultés et partagent les contingences de la vie militaire. Ce sont elles qui attendent avec enthousiasme et parfois anxiété un appel, un message, une nouvelle. Les soldats ne pourront être pleinement sereins que s'ils savent leurs familles protégées et accompagnées.

L'accompagnement social des militaires et de leurs familles s'est bâti progressivement, les bénéficiaires et la nature du soutien ont progressé au gré des grands événements et des conflits qui ont marqué l'histoire de notre pays :

➤ **Elargissement du droit à réparation pour les militaires blessés en opération ou décédés :**

les blessés de guerre sont pris en charge et soignés pour les cas plus complexes, ils sont évacués par vol pour l'obtention

des meilleurs soins. En ce qui concerne les décédés, les honneurs funèbres leurs sont accordées jusqu'à leur dernière demeure, les familles éprouvées sont encadrées et soutenues de plus une collecte décès est remise aux veufs ou aux veuves et aux orphelins qui leur permettra de monter un dossier de pension.

➤ **Prise en compte des familles dans la communauté militaire :**

faciliter l'intégration des familles dans la communauté militaire, vise à renforcer et à compléter la prise en compte de l'environnement humain du personnel militaire et de sa famille dans les camps militaires, simplifier les procédures administratives et faciliter l'accès aux différentes informations et prestations offertes aux familles des militaires après leurs décès.

La coopération Civilo-militaire est une fonction militaire opérationnelle qui a pour but de supporter la mission du commandement en établissant et maintenant une coordination et une coopération entre les Forces militaires et tous les acteurs civils présents dans la zone d'intérêt du commandement. La relation Civilo-militaire fait son bonhomme de chemin, en ce qui concerne l'aérotransport, l'Armée de l'Air camerounaise a toujours joué un rôle fondamental dans le cadre de l'appui transport aux autres administrations (PRC, SENAT, MINESEC, MINSEP, MINEDUB...). Pour assurer des transports spécifiques, les



Cérémonie de remise des dons BA 201



Cérémonie de remise des dons BQG

autres administrations ont régulièrement recours à l'Armée de l'Air. On peut citer, sans prétention d'exhaustivité, les missions ci-après :

- le transport des véhicules des hautes personnalités (PRC, Pape...);
- l'évacuation des populations des zones de crise pour des zones sécurisées ;
- le matériel des examens officiels ;
- les élèves engagés dans les compétitions de FENASSCO A et B (Fédération Nationale du Sport Scolaire) ;
- le matériel électoral pendant les élections locales et nationales ;
- le don spécial du Chef de l'Etat aux étudiants : la distribution des ordinateurs Paul Biya Higher Education Vision (PBheV) a pu être effective grâce à l'apport de l'Armée de l'Air qui a déployé ses aéronefs dans les différentes régions du pays.

Carole ZOA, CAL
ANTCOM/AA



30
ème

**Anniversaire de l'Armée de l'Air
Camerounaise**



À LA CROISÉE DES CHEMINS

De l'arrivée du Broussard NH1521 le 05 décembre 1959, en provenance de Fort Lamy, aux CESSNA 208 ISR réceptionnés en avril 2018, l'Armée de l'Air aura alimenté sa flotte avec un parc divers et varié, allant de la motorisation à piston au réacteur, en passant par les turbopropulseurs. Cette migration technologique a été favorisée par les évolutions de l'aéronautique moderne.

La première génération des avions de liaisons de l'Armée de l'Air avait jeté les bases d'une aviation militaire, et de la mise en place des lignes régulières entre toutes les régions du Cameroun. Dans cette lancée, l'acquisition des C130 H dont le premier aéronef a été livré au Cameroun dès 1978, a offert à nos Forces, une capacité de projection jusque là inimaginable pour l'ensemble des pays de l'Afrique subsaharienne après les indépendances. Quelques années plus tard, l'acquisition des avions de combat de type Alpha Jet est venue renforcer les capacités d'appui feu de nos Forces. Ces acquisitions avaient pour objectifs d'offrir aux Forces de Défense camerounaises, les capacités de projection et d'actions offensives sur l'ensemble du territoire.

Cependant, la mutation des enjeux et défis sécuritaires a imposé une révision de la configuration des flottes et commandé les différentes acquisitions. A l'origine de cette révision de posture, les menaces qui pèsent désormais

sur notre pays. L'on peut noter, sans s'y limiter, quatre grandes menaces qui non seulement pèsent sur l'ensemble des pays de la sous-région, mais aussi sont susceptibles de leur délivrer des guerres. Primo, le retour à la folie des micro-États, issus des volontés de sécession. Secundo, le choc de l'intégrisme religieux face à la modernité. Tertio, les évolutions démographiques et économiques. Quarto, les problématiques environnementales et le changement climatique.

Dans ce contexte, sur un plan conceptuel, que l'on s'accommode de la permanence ou l'obsolescence des schémas clausewitziens, ou que l'on se focalise sur les adversités asymétriques, hybrides ou irrégulières, la dilatation de l'espace de manœuvre impose désormais une reconfiguration de la place de l'Armée de l'Air dans les nouveaux conflits. Cette mutation stratégique place ainsi l'Armée de l'Air à la croisée des chemins, au moment où les armées modernes définissent désormais l'Espace dit stratosphérique comme un « espace » de manœuvre.

60 ans après les indépendances, l'Armée de l'Air amorce son arrimage à la modernité en relevant les défis de son temps. A l'origine de cette restructuration stratégique, la recrudescence des attaques terroristes, et les nouveaux défis auxquels sont confrontés nos Forces de Défenses. Les



orientations stratégiques du Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air ont pour but de planifier les politiques à suivre afin d'atteindre les objectifs d'augmentation de la disponibilité opérationnelle au meilleur coût, et la permanence de la réactivité. Pour y parvenir les principes clés reposent sur la combinaison intelligente des efforts et le besoin sans cesse croissant de modernisation de la flotte et des équipements pour « faire face ».

En effet, l'analyse de la conflictualité ambiante nous permet de recenser quatre piliers majeurs pour l'Armée de l'Air :

- Le besoin de réactivité sur le champs d'action cinétique, permettant d'agir rapidement au cœur du dispositif de feu, dans une parfaite coordination avec les autres Forces;
- Le renforcement des moyens de renseignements pour être partout en même temps et agir seulement où il faut;
- La communication en temps de crise et en temps de guerre pour vaincre la bataille de la perception;
- Le renforcement des capacités d'interopérabilité avec les forces aériennes des pays amis.

Face à ces défis, il s'agira de créer les conditions d'un avantage opérationnel caractérisé par :

- La définition, la rédaction et l'application des processus et procédures opérationnels éprouvés et validés (opération aérienne, soutien logistique, protection défense

des points sensibles) ;

- Le développement et la construction de l'agilité de nos Forces dans tous les axes de compétences ;
- La mise en cohérence et la valorisation de la dissymétrie technologique et le savoir-faire opérationnel ;
- La maîtrise de l'information et l'adaptabilité des personnels aux situations mutantes, de plus en plus complexes.

Pour ce faire, les actions s'orientent vers les axes stratégiques suivantes :

- Elaboration d'un plan de gestion prévisionnel des effectifs, des emplois et des compétences proactifs;
- Planification de l'entraînement opérationnel par une mise en synergie des différentes forces;
- Implémentation et définition du soutien logistique intégré dès les phases d'acquisition des systèmes, et optimisation du maintien en condition opérationnel de ceux-ci sur leur cycle de vie au sein de l'Armée de l'Air;
- Mise en cohérence du profil matériel par rapport aux besoins pour contrer les menaces existantes et à venir dans une perspective de stratégie préemptive.

Durand Castro NDJIMOU, LCL
Chef de Cabinet CEMAA



Décollage du C130 H BA 101, Juin 2018

GBA CEMAA MOMHA JEAN CALVIN : UNE VUE PLONGEANTE SUR L'ARMÉE DE L'AIR

Il y a 60 ans, l'Armée de l'Air débutait son aventure au sein des Forces de Défense. Parmi les pionniers de cette Armée de l'Air, le Général MOMHA Jean-Calvin, qui y trace sa route depuis plus de 45 ans. Ayant intégré les Forces de Défense en 1975, pour le compte de l'Armée de l'Air comme pilote de transport, rien ne prédestinait cet homme humble et discret à devenir le 3ème Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air. Depuis sa nomination en Mars 2011, le Général de Brigade Aérienne MOMHA Jean-Calvin a une vision précise mais surtout concise de ce qu'il souhaite léguer comme héritage pour les générations futures de l'Armée de l'Air.

➤ Une Armée de l'Air autonome

On le dit souvent en passant, mais c'est une réalité, l'Armée de l'Air coûte cher. Dans les années 1970, un C 130 coûtait dans les 5 milliards, mais de nos jours, le même C 130 coûte dix fois plus cher. La maintenance de ces aéronefs est de plus en plus coûteuse, car il faut le dire, le Cameroun est l'un des rares pays à avoir conservé pendant 40 ans leurs C 130 en bon état de marche. Ce qu'il faut savoir, c'est que le Cameroun gagnerait énormément à avoir une Armée de l'Air autonome. Ce n'est pas sorcier, dans les années 1980, certains pays d'Afrique tels que l'Ethiopie effectuaient leur maintenance à la Base Aérienne de Douala, par nos aviateurs. Aujourd'hui, le gros de la maintenance est effectué à l'étranger à des coûts faramineux. Si nos anciens ont pu effectuer la maintenance d'une flotte de 24 aéronefs il y a 50 ans, qu'est-ce qui nous empêcherait de le faire aujourd'hui? Vous l'aurez compris, l'autonomie de notre Armée de l'Air passera par la maîtrise de la maintenance de nos appareils. Nous avons de plus, la ressource pour le faire, il suffit juste d'y mettre du sien. Par ailleurs, l'autonomie passera aussi par

l'acquisition des savoir-faire et savoir-être, sur le sol Camerounais. La formation d'un personnel navigant coûte excessivement cher. C'est la raison pour laquelle, le Président de la République a marqué son accord pour la création d'une Ecole des Métiers de l'Air.

Cependant, il ne faut pas seulement la créer, mais l'ouvrir et la faire fonctionner. D'aucun dirait que ça coûtera extrêmement cher, mais il est important de savoir que seulement la moitié du montant requis (se chiffrant en terme de milliards) pour la formation de 20 pilotes à l'étranger serait nécessaire à l'ouverture et au fonctionnement de notre école des métiers de l'Air. On ne peut pas se dire autonome, même si ce n'est pas complètement autonome, sans faire des efforts considérables en termes de maintenance et de formation.

➤ Un format Armée de l'Air plus cohérent

Les textes de 2001, ont été rédigés avec la plus grande minutie cependant tels qu'ils ont été conçus, concernant l'Armée de l'Air du moins, on y dénote quelques incohérences.

- La première est que lorsqu'on définit un format, il faut pouvoir le financer. Pour équiper notre Armée de l'Air, telle que définie par les textes, la flotte actuelle de l'Armée de l'Air (24 Aéronefs) devait être triplée ainsi que le personnel. Mais comment y parvenir si nous n'arrivons déjà pas à maintenir en vol les appareils à notre disposition? La solution la plus simple serait de repenser le format actuel de notre Armée de l'Air, en fonction de notre personnel, de nos Aéronefs, tout en laissant la place à une estimée future. Il faut des textes pratiques et opérationnels.

- La deuxième serait de rendre cohérent ce que nous faisons, à savoir nos formations : il faut les harmoniser

afin d'éviter des « formations inutiles » car les appareils sur lesquels les stagiaires apprennent à l'étranger sont parfois différents voire inexistant dans leurs pays. Il en est de même pour nos équipements.

➤ Avoir l'amour du métier

Pour les aviateurs, quelque soit le métier qu'on y fait, l'Armée de l'Air se doit d'être une vocation. Il faut en faire sa vie. Le Capitaine retraité BAYIHA NJOCK rigolait en disant « la réparation d'aéronefs, n'est pas un jeu, il faut être concentré, moi j'habitais parfois dans mon bureau tant que la maintenance n'était pas terminée ». Il faut pouvoir aimer l'Armée de l'Air, d'un amour sans calcul ni intérêt, il faut en avoir les papillons dans le ventre, comme notre tout premier amour de jeunesse. Cependant, au delà de l'amour pour son métier, il faudra travailler dur pour rendre service à l'institution afin de continuellement s'améliorer. Le succès de notre Armée de l'Air sera assuré, grâce à l'intelligence, le travail, l'abnégation, le tout saupoudré de passion et d'amour.

Au finish, en considérant que ses prédécesseurs ont planté les graines de l'Armée de l'Air du Cameroun, chaque jour le GBA CEMAA rend hommage à ces pionniers, qui ont eu une bonne vision, en mettant à disposition des appareils qui, au jour d'aujourd'hui volent encore : C'est le cas des C 130. Rien ne doit surprendre un aviateur, car il doit pouvoir voir grand, beau et loin. C'est peut être édulcoré, mais cette vision est celle d'un CEMAA bienveillant et soucieux de son legs à l'Armée de l'Air. Sa confiance en ses hommes ne faillira jamais, il le réitère à ses hommes à chaque fois que l'occasion lui permet de se retrouver avec eux.

Ninette NOUGWA, LT
CACOM/AA



CESSNA 208 en observation Kousseri, Octobre 2018

AUTONOMISATION DE LA PRODUCTION DES COMPETENCES SPÉCIFIQUES

Le contexte économique mondial en récession, aggravé par la pandémie de COVID 19 depuis la fin de l'année 2019, est venu mettre en lumière la place du savoir, des sciences et des technologies dans la dynamique de croissance des Etats. Au cœur de ce débat, on retrouve un déficit d'innovation. Ce dernier, signe de cloison entre les modèles de transfert de technologie et la recherche académique, trouve son origine dans un sous-processus de l'innovation : sa genèse. Redonner à l'innovation tous ses ressorts, à savoir, la créativité et l'inventivité scientifique, suppose de maîtriser la chaîne de production des compétences spécifiques. C'est en cela qu'elle devient un enjeu stratégique majeur pour les Forces de Défense camerounaises en général et pour l'Armée de l'Air en particulier.

La compétence se situe à l'interface des savoirs et de l'activité, malgré un glissement sémantique important entre savoir, savoir-faire et compétence. La compétence est un objet distinct. Sur le plan macro, elle se situe à l'articulation des systèmes productif et formatif qui l'utilisent, la façonnent, la quantifient et la classent. Sur le plan micro, les compétences sont intégrées au mode opératoire et aux façons de faire des individus, et sont en cela indissociables de leurs comportements.

Au cœur même de l'intelligence économique, sous fond d'enjeu stratégique-politique majeur, l'autonomisation de la production des compétences spécifiques est devenue un levier de développement et une clé de l'indépendance. Pour mieux comprendre cette approche, il importe de définir les notions d'autonomie versus indépendance, puis les modes de productions qui vont du jeu de l'intelligence économique au transfert des compétences par des contrats de partenariats, et enfin, la maîtrise de celles-ci par une chaîne de production locale.

Le mot autonome vient du grec autos (soi-même) et nomos (la loi), soit en traduction littérale : qui se régit par ses propres lois. Le Petit Robert nous dit : « Qui se détermine selon des règles librement choisies ». Le concept d'autonomie se caractérise ainsi par trois piliers essentiels, qu'il s'agisse d'un individu, d'un groupe ou d'une organisation :

- La capacité de décision à partir d'un véritable choix ;
- Le respect des règles précises qu'on met en œuvre avec compétence ;
- La liberté de négocier ses choix et assumer en toute responsabilité ses décisions.

Ces trois piliers sont liés entre eux. En effet :



Photo Radar prise sur Google

- Une autonomie sans capacité de décision erre toujours dans le champ des possibles sans jamais pouvoir se fixer ;
- Une autonomie sans liberté est prescrite et devient contraire à son principe même ;
- Une autonomie sans règle aboutit à l'anarchie et à des relations fusionnelles.

par ailleurs, le mot indépendance vient du latin « in », qui veut dire « privé de », et « dependere », qui signifie « être suspendu à » ou « ne pas être rattaché à ». Ce mot désigne l'absence de relations de cause à effet, d'influence, de contrainte, ou de coordination entre différentes choses ou événements. Il fait davantage référence au refus de toute sujétion, contrainte ou influence.

Alors que l'autonomie a une connotation coopérative, l'indépendance à une connotation vindicative. Dans le premier cas, l'individu ou l'organisation affirme sa liberté sans opposition ni animosité, et dans le second cas, il assume sa liberté et lutte pour la conquérir. De ces concepts philosophiques, on retiendra surtout l'absence d'un optimum d'autonomie ou d'indépendance. L'on obéit rarement à ses propres lois, tout comme, l'interdépendance sous fond de mondialisation est une réalité irréversible. C'est pour répondre à ces exigences réalistes que l'intelligence économique joue un rôle primordial dans l'anticipation du jeu stratégique des firmes internationales et des Etats.



Le jeu de l'intelligence économique

L'intelligence économique peut apporter des éléments de réponse à la problématique sécuritaire, particulièrement sous l'angle des cindyniques, visant à une approche « raisonnée » du danger ou du décodage des signaux faibles par l'intelligence émotionnelle. Ici, l'intelligence économique apparaît comme un savoir-faire, un état d'esprit, car entreprendre implique également et nécessairement de prendre des risques.

Considérant les jeux et enjeux du marché de l'armement, et les règles internationales en la matière, la dérégulation du marché de la sécurité militaire privée est un atout circonstanciel à saisir.

L'Armée de l'Air se doit par une conduite maligne, de s'approprier ces compétences et les adapter à notre contexte stratégique-doctrinal.



Le transfert de compétences par des contrats de partenariats

Dans le cadre de son fonctionnement, l'Armée de l'Air fait de plus en plus appel à des partenaires stratégiques. Ces partenaires, qui sont à la fois des Etats et des acteurs économiques internationaux, sont dépositaires de savoir-faire et de la technologie. L'acquisition des systèmes de dernière génération donne lieu à des contrats spécifiques. Pour assurer une liberté d'action et maîtriser l'exploitation



Super TUCANO

opérationnelle de ces systèmes, un transfert de compétences est obligatoire. Il est de plusieurs ordres : les compétences nécessaires à l'exploitation, le maintien en condition opérationnelle, et les compétences nécessaires à la conception et/ou la modification. Ces compétences ont un coût qu'il faudra savoir négocier dans le cadre des contrats initiaux d'acquisition. Plus particulièrement, les contrats «offsets» sont davantage indiqués pour ce type d'objectifs. Ce sont des contrats non standards exigeant qu'une forme d'activité économique soit transférée du vendeur au gouvernement de l'acheteur comme condition pour la vente de biens et/ou de services sur les marchés publics. On distingue deux types d'offset :

- Les offsets directs sont une coproduction et/ou un transfert de technologie du bien vendu et ont pour objectif de créer une base locale de fournisseurs pour soutenir l'investissement du contrat principal ;
- Les offsets indirects concernent tous les types de création de valeur locale en dehors du bien vendu. Il s'agira dans ce cas de trouver des projets qui créent de la valeur tels que les nouveaux achats, les investissements, les formations, etc.



Drone d'observation

Dans une démarche d'intelligence économique, l'acquisition de ces compétences est une valeur ajoutée qui confèrera à l'Armée de l'Air, la liberté d'action et l'indépendance face à toute influence ou contrainte particulière.

➤ **L'école camerounaise de la production des compétences spécifiques**

C'est fort de ces principes que par Décret n°2018/154 du 21 février 2018, le Chef de l'Etat, Chef des Forces Armées, a créé l'Ecole des Métiers de l'Armée de l'Air (ECMAA). Cette école est le résultat d'une analyse profonde visant la production des compétences spécifiques sur le territoire national camerounais. Il s'agit en effet, de recenser les compétences clés dont la production locale, avec/ou sans l'aide des partenaires, peut aider à consolider notre autonomie stratégique. En effet, pour juguler à court termes les déficits observés dans certaines spécialités, de nombreux programmes de formation ont été mis en œuvre au sein des écoles civiles dans les pays amis. Le rapatriement de cette production des compétences est un enjeu stratégique majeur.

Sur le plan macro-économique et politico-stratégique, cette orientation est la première étape vers l'implémentation d'un complexe industrialo-militaire. En effet, l'acquisition des compétences est le prérequis nécessaire et suffisant pour l'entrée en jeu du transfert des technologies. Au demeurant, de manière empirique, le transfert de technologie a toujours été un silure furtif. Seul le transfert des compétences est un véritable socle pour assurer l'émergence technologique par la mise en place coordonnée et intelligemment construit des contrats «offsets».

Durand Castro NDJIMOU, LCL
Chef de Cabinet CEMAA



Personnels de l'AA et de la SODECOTON, Maroua Août 2020

ARMÉE - NATION : AMPLIFIER LE LIEN

Le lien Armée-Nation peut être défini comme l'ensemble des relations unissant l'institution militaire aux décideurs et à la société civile. Ce lien est au cœur de la relation entre l'Etat et les citoyens, les forces armées étant une émanation de la Nation et son ultime recours pour protéger ses intérêts. Le lien Armée-Nation est fondé sur l'engagement mutuel entre les citoyens et leur armée et sur la perception de celle-ci par l'ensemble de la société, mais également sur l'action des armées au profit de la Nation.

On ne peut aborder du lien Armée-Nation, sans s'interroger sur la relation entre la Nation et son armée, sans se heurter à la problématique actuelle de la citoyenneté, de la conscience citoyenne et de l'engagement d'un peuple au service de la Nation. Le lien Armée-Nation doit être rattaché à son contexte et aux évolutions que connaît la société.

Il est nécessaire de faire mention de quelques éléments historiques, important à la bonne compréhension du sujet. Pour le cas du Cameroun, nous pouvons par exemple citer les thèmes de la fête nationale célébrée chaque 20 mai, qui illustrent à suffisance l'indéniable lien qui existe entre l'Armée

et la Nation :

20 mai 2017 : Armée et nation en parfaite synergie pour un Cameroun uni dans sa diversité, attaché aux idéaux de paix, de stabilité et de prospérité.

20 mai 2016 : Force de défense et forces vives de la Nation ensemble pour la lutte contre le terrorisme, la préservation de la paix et de l'intégrité territoriale.

20 mai 2015 : Forces de défense en synergie avec les forces vives de la Nation, pour relever le défi sécuritaire et préserver la paix et la stabilité au Cameroun et en Afrique Centrale.

20 mai 2014 : Armée et Nation en synergie pour la sécurité de la paix et de la sécurité gage de l'intégrité, de la stabilité et du développement socio-économique.

20 mai 2013 : Armée et Nation pour relever les défis sécuritaires pour un Cameroun émergent.

20 mai 2012 : Armée et Nation camerounaise au service d'une Nation forte, prospère et résolument tournée vers l'émergence, dans un climat de Paix et de sécurité.

20 mai 2010 : Forces de défense et Nation ensemble pour consolider les acquis du cinquantenaire.

Il est clair que l'existence et la force du lien Armée-Nation sont l'affaire de tous. Elles dépendent de l'engagement de



nombreux acteurs issus de la société civile, élus, éducateurs, entrepreneurs, associations, mais également l'ensemble du personnel civil et militaire du Ministère de la Défense.

Ce lien doit être un processus en permanente construction qui tient compte de tous ses rouages en temps réel et, qui intègre tous les aspects nécessaires à son évolution.

Ainsi, le lien Armée-Nation peut être consolidé en optant pour des mesures qui feront davantage des populations des partenaires sûrs pour les forces armées. La jeunesse se positionne au cœur de cette dynamique comme un partenaire fiable dans un sens de collaboration intergénérationnelle. Comme l'a très souvent mentionné le Chef l'Etat, Chef des Armées lors de ses multiples adresses à la Nation et à la jeunesse en particulier, « la jeunesse, le fer de lance de la Nation ».

A titre d'exemple nous pouvons proposer les mesures suivantes :

- Constituer un annuaire de tous les acteurs du lien Armée-Nation.
- Organiser des activités (séminaires, colloques, foras, etc.) permanentes avec ces acteurs.
- Créer une plateforme de mutualisation et de promotion de ces activités.
- Développer le rôle de la réserve citoyenne.

- Nommer un acteur national du lien Armée-Nation, visible et garant de la cohérence d'une politique partagée.
- Etablir la Commission Armée-Jeunesse camerounaise comme coordinateur national privilégié pour le lien Armée-Jeunesse.
- Organiser une coordination au plus proche des territoires pour une décentralisation effective.
- Organiser une semaine portes ouvertes Armée-Nation chaque année. Elle interviendrait dans le cadre la célébration de la Fête Nationale.
- Penser la Journée Armée-Jeunesse (JAJ) comme un aboutissement de ce parcours citoyen. Elle servirait à résumer les opportunités d'engagements que l'armée offre autour de la défense du territoire national.
- Rendre systématique un passage obligatoire dans la défense pour certaines formations supérieures au cours d'un stage ou d'une obligation de servir les armées durant une période identique au stage. Cette obligation de servir se définirait en fonction de la formation.

Carole ZOA, 2CL
ANTCOM/AA

Le 02 Août de l'année 2020, le C130 Hercules fait une sortie de piste à la Base Aérienne 401 à Maroua. Le Directeur Général de la SODECOTON a frissonné de patriotisme et conscient de sa responsabilité à porter secours par tous les moyens à l'Armée de l'Air, a mis à disposition toute une équipe afin de porter secours à ce mythique avion. Il nous raconte :



M. MOHAMADOU BAYERO BOUNOU : DG SODECOTON

➤ **AntCom/AA : Monsieur le directeur général, vous êtes très actif, depuis la survenue de la sortie de piste du C130, comment et pourquoi votre société s'est-elle sentie impliquée dans le devoir, la responsabilité de venir prêter main forte à l'armée de l'air ?**

DG SODECOTON : Créée par décret présidentiel du 10 mai 1974, la Société de Développement du Coton du Cameroun (SODECOTON) est une société anonyme d'économie mixte à participation publique majoritaire avec conseil d'administration dont la vision est de promouvoir le développement et la culture du coton dans notre pays. C'est une entreprise citoyenne, une société de développement. C'est dire que le bien-être socio-économique de nos populations sont une préoccupation constante pour nous. Il est important de savoir que la zone cotonnière camerounaise couvre la région de l'Extrême-Nord (sauf le département du Logone et Chari), la région du Nord et une partie de l'Adamaoua. Nous sommes par ailleurs une agro-industrie dotée de 09 usines d'égrenage et de deux huileries installées à Maroua, Tchatabali, Kaélé, Guider, Garoua, Ngong, Mayo Galke, Touboro et Home ; avec environ 500 matériels roulants.

Comme vous le voyez, nous sommes engagés sur le terrain du développement et comme tel, nous nous sentons concernés par tout ce qui touche à la sécurité et à la tranquillité de nos

populations, véritables pierres angulaires du développement de l'agriculture dans notre pays en général, et dans les régions septentrionales, grand bassin de production du coton, en particulier.

C'est donc tout naturellement qu'après avoir compati avec l'ensemble de nos forces de défense et de sécurité, suite à cette sortie de piste du C130, que le top management de notre entreprise s'est senti investi du devoir, une fois saisi, de s'impliquer pleinement pour prêter main forte à l'armée de l'air afin de remédier à cet incident. C'est pour nous une occasion de témoigner notre solidarité agissante, vis-à-vis de nos forces de défense, étant donné que ce sont elles qui assurent, grâce à leur savoir-faire et à leur détermination et sacrifice, la sécurité à l'intérieur de nos frontières. Sans elles, nos équipes ne pouvaient, bien évidemment, pas se déployer dans toute la zone cotonnière, et nous n'en sommes que très conscients.

➤ **AntCom/AA : Quel a été l'apport logistique réel de la SODECOTON pour remédier à cet incident ?**

DG SODECOTON : Quant aux moyens logistiques déployés, ils ont été en adéquation avec l'opération à engager, consistant à ramener le C130 au bon endroit sans aucun autre dommage. Il a fallu en cela disposer :

- des engins ayant la puissance requise pour tirer l'appareil (02 bulls, 01 niveleuse, 01 pelle chargeuse et 02 camions tracteurs routiers K440)
- du matériel de transport d'engins : 02 portes chars ;
- du matériel roulant pour le transport du personnel chargé de l'intervention (coordonnateur et personnels opérationnels).

Il faut relever qu'à cette occasion, la SODECOTON a déployé un personnel de qualité tant du point de vue technique que morale, car comme vous vous en doutez bien, pour cette opération qui se déroule dans un secteur hautement stratégique, l'on ne peut commettre qu'un personnel digne de confiance, discret et d'une efficacité avérée.

Il y a également lieu de relever, pour le magnifier, la collaboration qui a toujours existé entre notre société et nos forces de défense. Car, il y a longtemps que nous travaillons mains dans la main avec nos hommes en tenue, pour le plus grand bien de nos populations. On peut à ce sujet signaler entre autres actions conjointes, la réfection des pistes rurales dans l'arrondissement de Kolofata, en collaboration avec le BIR, ou encore la récupération des engins en panne dans le département du Mayo Rey.

➤ **AntCom/AA : Monsieur le Directeur Général, vous avez bien intégré le concept « Armée et nation » et au regard de tout ce que vous avez déployé comme moyens logistiques, nous sentons une participation qui a retenu toute votre attention. Que gardez-vous de cette opération ?**

DG SODECOTON : Aujourd'hui face aux différents fronts sécuritaires auxquels notre pays fait face, la très grande



majorité de nos compatriotes a intégré ce concept de « armée et nation » surtout que dans cette partie du pays nous sommes aux premières loges pour être aux faits des sacrifices de nos soldats pour la défense de l'intégrité de notre chère nation et donc, de nos producteurs.

Il est donc évident qu'à notre niveau de responsabilité où nous avons aussi la charge de l'encadrement de tous les producteurs de l'extrême-nord comme ceux de toute la zone cotonnière, cette notion est bien assimilée et mise en pratique.

A la suite de cette opération, nous nous sentons fiers d'avoir pu essayer d'apporter notre modeste contribution dans cette délicate opération. C'est le lieu tout d'abord pour nous d'exprimer toute notre reconnaissance à toutes les composantes de nos forces de défense et de sécurité qui, victorieusement, se déploient chaque jour sur tous les fronts. C'est grâce à tout cela que nous pouvons paisiblement mener nos activités de tous les jours. C'est grâce à cela que nous pouvons élever, éduquer nos enfants. C'est grâce à cela que l'épanouissement de nos populations reste possible.

De façon spécifique, il y a à saluer le courage et la dextérité de ceux qui étaient aux commandes de cet appareil qui, dans ces conditions météorologiques extrêmement difficiles, ont pu réussir à immobiliser l'appareil sans grands dommages.

La mobilisation de toutes les composantes de notre armée telle que nous l'avons observée, nous donne l'occasion de saluer cette solidarité bénéfique qui, à coup sûr, est à la base de différentes victoires remportées et à venir.

de critiques aujourd'hui, mais vous avez fait montre d'un sentiment patriotique hors du commun, quel a été le déclic ?

DG SODECOTON : Vous savez, les critiques, personne ne peut en être à l'abri, surtout qu'elles sont le fonds de commerce de certains. Plus vous êtes vaillants, plus vous engrangez de succès et plus vous essuiez, paradoxalement, des critiques de la part de vos détracteurs. C'est bien connu. De toute façon, un détracteur n'est là que pour ça. Sachez tout simplement que, et c'est un secret de polichinelle, tous les camerounais de bonne foi, avec à leur tête, le Chef de l'Etat et Chef suprême des armées, apprécient fort heureusement à sa juste valeur, ce que l'armée fait avec brio, pour la stabilité de notre cher et beau pays, le Cameroun.

Le patriotisme qui vous anime aura été, comme nous l'avons souligné d'ailleurs plus haut, le déclic de l'estime et de l'admiration que nous avons de notre armée. Cela reste à n'en point douter des ingrédients extrêmement importants. Pour terminer, nous voudrions vous rassurer que la SODECOTON et son top management reste disposé à tout moment à vous apporter, dans la mesure de ses moyens son appui, tout son appui.

Le Cameroun et les camerounais sont fiers de vous.

Stéphane NDEMA NDEMA, S/LT
Chef Bureau Information Presse/EMAA

➤ **AntCom/AA : L'Armée fait l'objet de beaucoup**



Remise des dons par le CEMAA à l'école maternelle de la BA 301, 2017

ARMÉE DE L'AIR

EN ACTIONS CIVILO-MILITAIRE

Les Actions Civilo-Militaires (ACM) se définissent comme l'ensemble des interventions menées par les Forces de Défense sur leur théâtre d'opérations, au profit de l'environnement civil, dans le but de faciliter la réalisation des objectifs civils et militaires, nécessaires à la résolution d'une crise ou d'un conflit.

Les ACM relèvent d'une chaîne d'opérations destinées à améliorer l'intégration de la force dans l'environnement civil, afin de faciliter l'accomplissement de ses missions. Ils en découlent des actions qui font parties intégrante du plan des opérations qui sont planifiées, et conduites par les Etats-Majors.

Les actions ainsi menés sont au profit d'une part des militaires engagés dans les différents théâtres d'opération, et d'autre part, au profit des populations, pour valoriser et promouvoir l'image des Forces de Défense auprès de celles-ci. En effet, elle doivent percevoir la présence de ces derniers comme des partisans donc les opérations concourent à la paix et leur bien-être.

Pour cela, l'information et la communication sur le bien-fondé de l'engagement sont importants pour créer un climat de confiance. C'est pour satisfaire cet objectif que des structures d'accueil et des points de contacts doivent être



créer sur le plan local, pour favoriser la rencontre, le dialogue et la coopération.

Sans se substituer au ONG, la finalité des Actions Civilo-



Militaires est de faciliter le déplacement et le travail sur les théâtres d'opération de ces derniers. Elles ont pour but de porter secours directement aux populations en détresse et permettre un bon déroulement des opérations. Il est important de noter qu'il ne s'agit pas pour les Forces de Défense de participer de manière directe aux missions humanitaires, mais seulement de les faciliter en sécurisant l'environnement et en y apportant un soutien

logistique. L'essence même des ACM est ainsi d'établir une relation dynamique entre les militaires et l'environnement civil au sein duquel ils ont à intervenir. Elles représentent donc un enjeu majeur pour la sortie de crise.

Everissa Firmina ABEGA
Bureau ACM/EMAA



Maintenance sur Z9 BA 101, 2020

THE FEMININE TOUCH

Cameroon, like in most countries across the globe and in Africa in particular, the profession of arms in the past has always been a man's world. However, with the challenges of the times, women have become aware of their role in the social development of their countries and have started progressively integrating institutions such as the army. It is from 1984 that women gained admission into the workforce of Cameroon's army. There were less than 100 women in all the corps of the army.

The feminization of the Air Force started in 1984, with the recruitment of female non-commissioned officers and their training in various specialties. As from 1986, they were sent for training and, in spite of the difficulties encountered on the ground, some were able to

stand out and earn the respect of the line ministry. It is only as from 1987 that they were appointed to positions of responsibility. Initially assigned to administrative positions, they were able through their professionalism, hard work, high sense of duty and bravery to carve a niche for themselves in this Man's world. Things have evolved and today Cameroon's Air Force is made up of women who, beyond the ranks of officers, non-commissioned officers and rank and file, are also pilots, company commanders, bureau heads, chiefs of post, flight engineers etc. It is worth recalling that Major MEWOUE Mirabelle became the first female military pilot from black French-speaking Africa after she obtained her 2nd degree transport military pilot licence in 2008. After her, several

women have distinguished themselves by their competence and have earned the confidence of the Air Force Chief of Staff. We can rightly mention the young Air Force helicopter pilot sub-lieutenant GUEMKAM FOPOSSI Sorelle, working at the 101 Air force Base who obtained her end of training certificate in February 2017 with the encouragement from the Brigadier General, Air Force Chief of Staff, MOMHA Jean Calvin, following in the steps of Major MEWOUE Mirabelle. However, this is not an exhaustive list. On the administrative front, we notice the prominent role of the female staff in management and decision-making, hence the need to tip our hats to Major MBATENG, Bureau Head for Infrastructures ; Captain OBAMA, Company Commander of the 101 Air Force Base; Captain MBAPPE, Assistant



Femme Technicienne ISR Ba 301, 2019

Research Officer at the Bureau for Budget and Finance at EMAA ; Lt BEKONO KADA Josiane, Service Head for Administration at EMAA, who till date is the first woman in the Air Force to occupy that position ; S/Lt GUIAMEUGNE O., Bureau Head for local aerodrome control and to those we have not been able to mention here and to whom we allude to.

To date, Cameroon's Air Force has about 888 women, amongst who are 66 female officers, 286 non-commissioned officers, 536 rank and file, who make up 14% of the staff strength of the Armed Forces. Although modest, these

figures are steadily on the rise contrary to the previous years. This evolution is perceptible in the quality and numbers as seen above. There is an increasing interest by young girls in professions of arms in general and aviation in particular, which explains the prominent role of women in the Air Force. While preparing our article, we had the privilege to interview Officer SEH Angela, Head of the secretariat and Sub-head of Human Resources at the Air Force Headquarters, who recounted her military career and her social and family life.



S/LT SEH Angela Chef Secrétariat SCRH

➤ **My Lieutenant, tell us about your military background.**

I was recruited into the military on November 13, 1998. After my military training, I was sent to the Air Force and was posted to the Yaounde 101 Air Force Base. In 2000, I was posted to the Air force headquarters to the Chief of staff's office. In 2011, I was sent back to the Yaounde 101 Air Force Base and in 2012, to the headquarters where I work till date.

➤ **What is your marital status? Do you have children?**

I am married and mother of three children.

➤ **How do you manage your professional career with your life as a wife and mother?**

My career and family life are both very important to me and as such; I try to strike a balance between the two. I put in my best in what I do. I organize myself during the weekend. I take care of my family, most of the time I cook at night when



Personnels féminins AA



I come back from work.

➤ **What difficulties do you encounter in the exercise of your duties?**

Like everywhere else in society you encounter difficulties, you meet people who do not like to see you, others do not appreciate your efforts but you have to adapt to their way of work. Sexual harassment is a reality in our milieu and society in general but it is exacerbated in our milieu because those who do it always have a say in the evolution of your career. They

make you feel you can't get anywhere if you don't adhere to their proposals. This gives the women in the military a very bad reputation and explains why most of them end up single. I would like to tell the young ones that they do have a choice, they do not need yield to these demands to be promoted, and they can say 'NO' to them and still have a good career.

Cathy Michele BAYIGA
Antcom/AA



Personnel féminin AA

L'ATOUT JEUNESSE

Comme toute institution qui doit toujours garder son rythme, ses normes, et sa place, les Forces Armées Camerounaises ne cessent de s'ajuster pour s'adapter aux fortes évolutions sociétales et géostratégiques.

Au Cameroun, la place des jeunes au sein des institutions étatiques a toujours été au centre des débats ; c'est la raison pour laquelle les dirigeants y font particulièrement attention lors des prises de décisions. Dans l'Armée camerounaise et spécifiquement dans l'Armée de l'Air, ces derniers ne sont pas mis en marge car il y a un besoin permanent du rajeunissement de la pyramide d'âge. Le Président de la République, Chef des Forces Armées lors de son discours pendant le Cinquantenaire des Armées à Bamenda en 2010, l'annonçait déjà en ces termes: « Comme je m'y étais engagé, cette réforme est appelée à se poursuivre, avec comme axes majeurs le rajeunissement et la professionnalisation des effectifs...». C'est ainsi que le Général de Brigade Aérienne, Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air, MOMHA Jean Calvin, dans cette même logique, leur accorde une place importante. Ce qui explique le recrutement massif au sein des Forces de Défense tous les ans et les nominations régulières dans les services de l'Armée de l'Air, dus aux besoins opérationnels grandissants et au vide laissé par les personnels mis en retraite. Dans ce processus de juvénisation, nous remarquons de plus en plus des rajeunissements dans les postes à l'Etat-

Major, des Commandements de bases aériennes, des COMBAFUSAIR et plusieurs postes qui ont été toujours longtemps commandés par les hauts gradés. Cette politique de rajeunissement s'applique aussi bien au sexe masculin que féminin sans discrimination.

Toutefois, il est important de noter que ces nominations ne se font pas par favoritisme mais soit du fait de l'aptitude des personnels à remplir la fonction, soit par adaptation. Ce qui démontre que le Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air prône le mérite. Cependant, comme dans toute institution émergente, la demande en capital humain jeune, performant et qualifié est sans cesse croissante. Ainsi, dans l'optique d'avoir des personnels qualifiés au sein de l'Armée de l'Air, la hiérarchie s'assure que ces derniers soient formés dans les domaines qui leur sont attribués. A l'exemple de l'officier ALI HADAL, ingénieur mécanicien d'avion (23 ans); de l'Aspirant NTYAME TAMARTH Audrey Clay, jeune pilote d'avion (25 ans) ; le sous-officier TJOMBE NZON-MBOCK Jean-Baptiste, mécanicien d'avion (23 ans). Bien que les effectifs en personnels masculins et féminins ne soient pas très équilibrés, on observe néanmoins une progression constante au fil des années des personnels des deux sexes. Tous avec une moyenne d'âge comprise entre 23 ans et 40 ans, ces jeunes ont un besoin accru d'évoluer, de se former, et de donner de bons résultats afin de rehausser l'image de



SERGENT TZOMBE en formation en Afrique du Sud, 2017

marque de l'Armée de l'Air.

L'un des plus jeunes mécaniciens d'avion, TJOMBE NZON-MBOG Jean-Baptiste (23 ans), nous a accordé quelques minutes de son temps pour nous étayer sur sa jeune carrière militaire. Recruté sur la base des tests psychotechniques, il suivra une formation en mécanique avionique à DENEL Aviation en Afrique du Sud. Il rentre au Cameroun et est affecté au Groupement des Moyens Techniques à la Base Aérienne 102 à Bertoua.



➤ **Qu'est-ce qui vous a motivé à entrer dans l'armée et spécifiquement dans l'Armée de l'Air ?**

SGT TZOMBE : Enfant, j'ai toujours rêvé de faire carrière dans les métiers de l'air. D'ailleurs, mon jouet préféré était l'avion.

➤ **Depuis votre prise de service, ressentez-vous des regrets ?**

SGT TZOMBE : Non, j'aime mon travail. Il est passionnant. Je ne pourrai avoir des regrets car mon rêve de la tendre enfance a été réalisé.

➤ **Quel est l'atmosphère avec vos aînés dans votre service ?**

SGT TZOMBE : Que dire ! Tout se passe bien. Nous formons une grande famille. L'ambiance est conviviale. Tous ont respectueux et professionnels. Il est vrai qu'au début, c'était difficile mais nous sommes maintenant en très bons collaborateurs. Ils leur arrivent même demander mon avis sur certains points et c'est plaisant.

➤ **Votre jeune âge constitue-t-il un frein dans votre travail ?**

SGT TZOMBE : Pas du tout. Comme je vous l'ai dit plus haut, mes collègues sont très respectueux et professionnels. Bien plus, ils ont une grande confiance à la jeunesse.

➤ **Quelles difficultés rencontrez-vous dans l'exercice de vos fonctions ?**

Comme dans tous les métiers, nous rencontrons des difficultés. S'agissant du Groupement des Moyens Techniques, les nouvelles méthodes de travail employées dans nos Groupements sont quelques fois différentes de celles acquises à l'école (DENEL AVIATION), de ce fait il faut s'y arrimer.

La rédaction



Escorte de l'avion du Pape Jean Paul II en visite au Cameroun, 1995

HAUTS FAITS D'ARMES DE L'ARMÉE DE L'AIR

La surveillance, la protection et la défense de l'espace aérien ; le soutien et l'appui aux autres forces de défense ainsi que le soutien et la prestation des installations aéroportuaires en liaison avec le ministre des transports, sont là, les différentes missions assignées à notre valeureuse Armée de l'Air depuis sa création jusqu'à nos jours. Au-delà de tout obstacle, elle a toujours su relever les challenges et défis auxquels elle a été confrontée durant plusieurs années bravant avec honneur et fidélité toutes les missions ; contribuant ainsi à la préservation de la paix et de l'intégrité nationale en signant de véritables exploits. Ce qui lui a valu une visibilité et une renommée auprès de l'opinion publique et à l'internationale.

Pendant la décennie 70, l'atmosphère était plutôt relax. Les missions étaient du type de transport, de relais et d'évacuation sanitaire. Mais au début des années 80, plusieurs incidents ont bouleversé le territoire camerounais, mettant à l'épreuve l'Armée camerounaise en général et l'Armée de l'Air en particulier.

Nous sommes le 06 avril 1984, Yaoundé, la capitale est en feu ; c'est le chaos total. Une tentative de putsch est en cours depuis les 1er heures de la matinée. Tout comme les autres corps d'Armée, l'Armée de l'Air est appelée au front pour la restauration de la légalité républicaine « *On avait pour mission, sauver le Président de la République* » déclare le Capitaine armurier retraité, Paul BILIM, acteur majeur au moment des faits. Il avait réussi à armer les gazelles en

combinaison canon-roquettes pour la circonstance. Le Colonel pilote retraité, Mathieu MBATCHOU, lieutenant à cette époque, était également de la partie aux commandes du C 130. Lors de ce fameux "Putsch", l'Armée de l'Air avait pour mission de transporter les paras de Koutaba pour Zamengoe puis de Mbandjock pour Yaoundé. Il fallait aussi avitailler et ravitailler les hommes en munition.

Lors de cette mission, les pilotes et les mécaniciens qui constituaient l'équipage, s'étant rendu compte qu'ils étaient décryptés et épiés par des stations étrangères, eurent l'ingénieuse idée de communiquer en langue nationale Camerounaise. Aussitôt dit, aussitôt fait. Ce qui avait permis de déjouer l'ennemi. Durant cette période de deux à trois jours, le commandement de l'Armée était à la base aérienne de Douala, tout se gérait à la base ; c'était le PC2 des opérations.

Il faut dire que l'Armée de l'Air avait joué un rôle important grâce notamment aux hélicoptères qui avaient apporté une supériorité au niveau de l'appui feu sol avec des gazelles et des Fougas. Les Alphas jet étaient dépourvus de leurs techniciens qui sortaient de la formation et bénéficiaient d'une permission. Au finish la mission avait été un véritable succès couronné par des médailles de la vaillance attribuées à plusieurs officiers et sous-officiers présents lors des faits. L'Armée de l'Air avait également obtenue la Fourragère à cet effet.



Rapatriement des camerounais du Gabon, 2014

Autre exploit marquant : le transport aérien des camerounais se trouvant au Gabon, lors d'un incident à Libreville, suite à un match heurté entre le Cameroun et le Gabon. Ce qui avait conduit à des actes de xénophobie conduisant au rapatriement de plusieurs compatriotes. Il avait alors été établi un pont aérien entre Libreville et Douala pendant près d'une semaine jour et nuit : « nous nous reposons à même le sol sous le hangar entre deux rotations car il n'y avait pas beaucoup d'équipages et notre force résidait en notre force d'équipe » témoigne le col retraité NONO, qui faisait partie de l'équipage. Par la suite, il y a eu les malheureuses émanations de gaz du lac Nyos, où l'Armée de l'Air avait effectué beaucoup de rotations.

En 1985, le calme s'était installé, la paix et la bonne ambiance étaient au rendez-vous. En Août 1985, On assistait à un grand événement : la visite du Pape Jean Paul II. Toutes les caméras du monde étaient braquées sur le Cameroun. La foule venue des quatre coins du pays était en liesse ; des cris accompagnaient le cortège papal et dans les cieux, les Alpha jets n'étaient pas en reste. Parade et show aérien étaient assurés.

Au fil des années et avec l'agrandissement de la flotte et des pilotes qualifiées, les missions se sont accentuées hissant l'Armée de l'Air au rang d'armée citoyenne. On a pu observer son efficacité et son professionnalisme à travers le transport des lions indomptables lors des différentes coupes d'Afrique, le transport de la papamobile de Rome au Cameroun lors de la visite du pape en 2011, accentuant ainsi la renommée de

l'Armée de l'Air à travers le monde.

Trois ans plus tard, soit en 2014, l'armée camerounaise est sur tous les fronts, son opérationnalité est visible de tous. Dans l'après-midi du 15 Octobre 2014 aux environs de 16H30, les camps militaires BIR de Limani et Amchidé du dispositif Alpha des Forces de Défense camerounaises font l'objet d'une attaque massive et simultanée de la part de centaines de membres de la secte terroriste Boko-Haram circulant à bord de plusieurs véhicules de combat dont des chars à chenilles. La surprise que les terroristes s'attendaient à réserver aux soldats Camerounais n'a pas eu l'effet escompté. L'accrochage d'une rare violence aura duré plus de trois heures de temps. Huit Camerounais vont tomber lors de cette bataille pendant que la secte perdra 127 combattants et un important équipement. Le 28 décembre 2014 à 5 h du matin, le poste d'Ashigashia dans le Département du Mayo Tsanaga, arrondissement de Mozogo, qui avait été récupéré à l'ennemi, le 26 octobre 2014, est attaqué à nouveau par plus de 600 combattants intégristes appuyés d'armes lourdes montées sur des véhicules et d'engins blindés. Après de durs affrontements, l'ennemi réussi à y fixer son drapeau à 11h.

Le commandant de la Région Militaire Interarmées N°4 va donner l'ordre formel au Commandant de la 41^{ème} Brigade d'Infanterie Motorisée de reconquérir le poste d'Ashigashia. Après réorganisation, l'appui aérien est demandé et pour la première fois elle intervient dans le théâtre avec un Alpha Jet armé de roquettes. Cette intervention marque



une gradation significative dans la guerre. Ashigashia est criblé de tirs Air-sol, pendant que l'artillerie sature les zones justiciables de ses tirs. Ce même jour, des hommes sont appelés en renfort pour la reconquête d'Ashigashia. Les membres de la secte Boko Haram tendront une embuscade dans laquelle certains hommes vont tomber. Mais une autre section viendra suppléer le premier renfort pour constituer la véritable expédition en direction de l'ennemi et commencer la reconquête à 19 heures.

Dans la même période, malgré l'insécurité qui continuait de servir dans la région de l'Extrême-Nord, notre armée sera sollicitée dans capitale de la République Centrafricaine. Le 10 décembre 2014, sous haute instruction de S.E Paul Biya, président du Cameroun, Chef des Armées, un détachement de fusiliers commandos de l'Air (BAFUSCOAIR), implanté à Bamenda avait rejoint les rangs de la Mission Internationale de Soutien à la Centrafrique (MISCA). Une section de commando affectueusement appelée "cocoyes", composée d'un(01) officier, de seize(16) sous-officiers et de 14 militaires de rang, a été déployée par CASA CN235 sur Bangui. Aussitôt sur les lieux, cette unité a travaillé d'arrache-pied pour faciliter l'exécution du pont aérien destiné au rapatriement de nos compatriotes, par la sécurisation de la plateforme aéroportuaire de Bangui.

Nous ne pourrons jamais cesser de nous rappeler que l'Armée est au service de la nation, c'est pourquoi le lien armée-nation Armée-nation devrait rester solide. Malgré ces incidents, L'Armée de L'Air, a continué de faire ce pourquoi elle avait été mise sur pied, à travers le « transport » des médecins de l'Union Africaine du Congo Kinshasa, Cameroun, Mali,

Burkina-Faso et du Nigeria.

La participation au central accord successivement en 2013, 2014 et 2015. Le 11 Mars 2014, le Cameroun accueille l'évènement respectivement dans les villes de Douala et koutaba. En effet, cet évènement consistait à mettre en œuvre une opération de maintien de la paix, à travers le secours de quelques pays aux populations d'une autre nation en crise. Secours qui se traduisait par le largage des vivres et médicaments, ainsi que les évacuations sanitaires des blessés et sinistrés. Burundi, Congo, Gabon, République fédérale du Nigeria, Tchad et le Royaume des Pays-Bas étaient réunis pour l'occasion. Le Cameroun avait engagé 500 hommes de différentes armées et 05 aéronefs dont 01 avion XIAN MA 60 ; 01 CASA CN235 ; 01 hélicoptère Bell 206 ; 02 hélicoptères MI 17 plus 02 avions C130 Hercule mis au service des Etats unis.

Par ailleurs, on note aussi la réalisation de la première inspection des avions C 130 dans les années 70 ; réalisée par les camerounais techniciens de l'Armée de l'Air à l'époque. C'était un exploit incommensurable. Comme l'a dit clément ADER, « sera maître du monde qui sera maître de l'air ». Cette citation vient à coup sûr consolider tous les hauts faits d'armes cités ci-dessus, qui ont permis à l'Armée camerounaise de toujours protéger les frontières du Cameroun et de repousser les assauts des ennemis.

Yvon Arnauld MBENGO
ANTCOM/AA



Cérémonie d'aurevoir du Colonel MBATCHOU à la BA 201, 2006

L'ARMÉE DE L'AIR EN QUELQUES DATES

DE 1949 à 1984

L'activité aérienne militaire s'est réellement manifestée dès juin 1949 avec la création de la Base Aérienne de transit 174 sur le site de Douala. Cette Base, rattachée à Fort Lamy, appartenait à la Zone Outre Mer n°2. L'arrivée de 03 « Broussard » le 05 Décembre 1960 donne les préludes de la création d'une Armée de l'Air, sur la Base Aérienne de Douala baptisée « l'Escadrille camerounaise ». Cette structure sera officiellement présentée le 1er janvier 1961. Ainsi :

- . Février 1961 : Réception par l'Escadrille Camerounaise d'un hélicoptère Bell en provenance de Brazzaville.
- . 21 juin 1961 : Acquisition du MD-315.
- . 1963 : Sortie de l'école du premier pilote Camerounais formé par les Forces Aériennes Françaises.
- . 1964 : Acquisition du premier C-17 et d'autres broussards et « l'Escadrille Camerounaise » devient « Aviation Nationale ».
- . 1964 : L'Escadrille Camerounaise devient l'Aviation Camerounaise.
- . 18 juin 1966 : Naissance de l'Armée de l'Air Camerounaise.
- . 1968 : Célébration des 10 000 heures de vol des Forces Aériennes, la cérémonie a été présidée par le Ministre des Forces Armées Sadou Daoudou à Douala.
- . 1970 : Le premier employé civil est recruté au sein de l'Armée de l'Air.
- . 1971 : Le Président de la République Son Excellence El Hadj

Amadou Ahidjo visite simultanément l'Armée de l'Air et la garnison de Douala.

- . 05 février 1972 : Célébration de la première fête dénommée « fête des ailes ».
- . 1972 : Acquisition des MH-1521 et MD-315.
- . 1973 : Création de la nouvelle Escadrille de Fougas Magisters à Yaoundé sous l'appellation de Base Aérienne 101 de nos jours.
- . 24 mai 1975 : Inauguration du Poste de Commandement de l'Armée de l'Air Camerounaise.
- . 1978-1980 : Acquisition de deux C-130, de deux HS-748 et du DHC-5 Buffalo.
- . 1981 : Le Feu Capitaine Tcheumeni est le seul et ce jusqu'à ce jour à avoir eu le courage de décoller sur C130 avec 03 moteurs de Accra pour Douala
- . 1983 : Création de l'Etat-major de l'Armée de l'Air.
- 1983 : Acquisition des Hélicoptères Gazelle SA-341 et Puma.
- . 1er août 1984 : Création de la Base Aérienne 301 de Garoua. Le premier Commandant de Base fut le feu Colonel NWATCHOCK Samuel.
- . 1984 : Acquisition des Alpha jet NG.
- . 1984 : Intégration des personnels féminins navigants et non navigants au sein de l'Armée de l'Air.

De 1985 à 2017

En 1990, l'Aéroport de Yaoundé-ville est rétrocédé à l'



'Armée de l'Air qui gère avec autonomie toute la plateforme aéroportuaire.

1992, deux Régions Aériennes sont créées et le 26 février 1993 le poste de Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air est tenu enfin par un aviateur.

26 février 1993 : Nomination au sein de l'Armée de l'Air d'un aviateur au poste de Chef d'Etat-major par intérim.

16 octobre 1998 : Confirmation du Colonel Yakana Guebama Paul comme Chef d'Etat-major de l'Armée de l'Air.

Un tournant décisif va ponctuer l'intégration de l'Armée de l'Air au sein des nouvelles Forces de Défense avec les textes portant réorganisation du Ministère de la Défense le 25 juillet 2001.

Il va ressortir de ces textes, que l'Armée de l'Air devrait à partir des missions à elle confiées, jouer des rôles plus dynamiques sur le plan opérationnel et celui du soutien apporté aux autres composantes des Forces de Défense.

Cette nouvelle orientation marque radicalement la volonté manifeste du haut Commandement de donner des atouts

à l'Armée de l'Air afin qu'elle puisse faire face aux exigences sévères de la modernisation et de la mondialisation.

Enfin la maturité de l'Armée de l'Air va se cristalliser par un symbole. Tous les symboles rentrent dans les traditions qui ne peuvent échapper à l'histoire. Ce symbole est la nomination du tout premier Général, le 25 septembre 2001 en l'occurrence le Général de Brigade Aérienne Yakana Guebama Paul et devient Chef d'Etat-major de l'Armée de l'Air.

Le 13 avril 2007 : Décès du Général de Brigade Aérienne, Chef d'Etat-major de l'Armée l'Air.

En Juillet 2008 : Premier succès d'un personnel féminin en tant que pilote de 2ème degré transport à Salon de Provence en la personne du CDT MEWOUO Charlotte Mirabelle.

Le 11 mars 2011 : Promotion du Colonel Momha Jean Calvin au grade de Général de Brigade Aérienne et au poste de Chef d'Etat-major de l'Armée de l'Air.

. Novembre 2012 : Acquisition du MA-60.



Visite du Président de la République Paul BIYA à la BA 201, 1984

Le 25 janvier 2013 : Promotion du Colonel Amougou Emmanuel au grade de Général de Brigade Aérienne et au poste de Chef d'Etat-major particulier à la Présidence de la République.

Septembre 2013 : Acquisition du CASA CN-235.

Entre 2012 et 2015 : Acquisition des Hélicoptères MI-17 et Z9.

De 2018 à nos jours

A la faveur du décret N°2018/154 du 21 février 2018, l'Armée de l'Air s'est vue doter de nouvelles Formations ; apportant ainsi un élément de réponse à la situation sécuritaire qui prévaut depuis quelques temps déjà.

Ce nouveau paradigme sécuritaire nécessitant de trouver la juste balance entre la volonté de sanctuarisation du triangle national et la supra-militarisation du pays, il fallait à l'Armée de l'Air, à son niveau, un maillage lui permettant d'être plus prompt dans ses interventions tout en interférant au minimum dans le quotidien des citoyens. A cet effet, outre

les Formations déjà existantes, il a été créé la base aérienne 401 dont le poste de commandement est fixé à Maroua, la base aérienne 501 par transformation de la désormais ex-base aérienne 202 dont le poste de commandement demeure à Bamenda ; l'Ecole de métiers de l'Armée de l'air à Garoua, les 41e, 51e, et 52e escadrons aériens et les 401e, 402e bataillon des fusiliers de l'air. Aussi, une délocalisation du Bataillon des fusiliers commandos de l'air à Besong-abang par Manfé. Sans oublier les Centres de Surveillance et de Détection (CSD) et les Centres de Révisions et de Visite Technique (CRVT) et les bataillons des fusiliers de l'air tous créés en paire et adossés aux deux nouvelles bases aériennes. En Mai 2018, le parc aérien s'enrichit de 02 CESSNA CARAVAN 208.

Wully Joseph Owono
ANTCOM/AA

« Je n'ai eu aucun problème lors de ma nomination en temps que Chef d'Etat-Major de l'Armée de L'Air, car j'avais longtemps avant occupé des postes à responsabilité dans les Forces Armées. Bien avant d'être nommé CEMAA, je me préoccupais déjà du devenir de ce corps d'Armée. En effet, j'ai été un acteur majeur dans la « création de l'Armée de l'Air » qui, avant l'indépendance et donc la camerounisation de celle-ci, n'était qu'une petite structure. De 1970 à 1971, j'ai demandé au Président Amadou Ahidjo, de penser à équiper l'Armée de l'Air. Chose qu'il a accepté en ordonnant l'achat de 04 avions et la création d'un atelier de cartoucherie à Garoua. Plus est, le Ministre des Forces Armées de l'époque m'avait demandé de m'occuper de l'organisation de la Base Aérienne de Douala.

Mon commandement à la tête de l'Armée de l'Air était plutôt aisé car entre 1965 et 1967, j'ai été imprégné dans les Etats-Majors de l'Armée de Terre, de la Marine et de l'Armée de l'Air française à Paris. C'est ce qui m'a permis d'être aussi polyvalent lors de mon retour au Cameroun. J'ai également participé à la rédaction des textes qui régissent l'Armée camerounaise.

Me demander comment j'ai été accueilli par les

aviateurs serait un leurre, car tout militaire, lors de son intégration s'engage sur « l'honneur et la fidélité » à servir son pays partout où besoin se trouve et peu importe sa spécialisation. Je pense qu'il est important de souligner le rôle majeur de l'Armée de l'Air pour le retour à la stabilité à Yaoundé en particulier et au Cameroun en général en 1984. J'ai été personnellement marqué dans l'exercice de ma fonction de CEMAA lors de l'avènement du multipartisme au Cameroun, qui a créé une fragilité de l'autorité. J'ai donc été envoyé comme Commandant Opérationnel dans le grand



GÉNÉRAL DE CORPS D'ARMÉE NGANSO SUNJI Jean

Nord entre 1991 et 1992, afin de restaurer l'autorité de l'Etat. Au regard des avancées de l'Armée camerounaise et des nouveaux défis à réaliser, ce que je pourrai conseiller à la nouvelle génération est de toujours faire un rappel mémoire des actions de leurs prédécesseurs, et au besoin de les améliorer, afin de contribuer au mieux à l'avancement de l'administration militaire. Aussi, aux jeunes militaires, je recommande de servir le pays tel qu'ils l'ont signé dans « l'honneur et la fidélité ».



Photo de famille des aviateurs à la BA 201, 1970



GÉNÉRAL DE BRIGADE AÉRIENNE MOMHA JEAN CALVIN

➤ **Mon Général, il y a 45 ans, vous avez intégré les Forces de Défense, pour servir l'Armée de l'Air. Comment avez-vous entendu parler du concours ?**

GBA MOMHA : A vrai dire je n'ai pas entendu parler du recrutement, mais je l'ai vu de mes propres yeux. A l'époque, j'étais étudiant à l'université de Yaoundé. Un beau jour, en fin de matinée, je rentrais de mes courses hebdomadaires; mon attention a été attirée par des affiches sur un tableau noir, posté au Ministère de la Défense qui, à l'époque ne disposait pas d'une barrière. Sur le tableau noir était marqué qu'un test de présélection se déroulerait pour aller en France et intégrer l'Armée de l'Air du Cameroun. C'était un samedi vers 10 heures et la fermeture pour le dépôt des dossiers était à 13 heures. Je me souviens être rentré dans ma chambre à l'université en courant pour rassembler quelques papiers et revenir en ville pour chercher les timbres fiscaux et autour de 12 heures 30, j'étais au Ministère de la Défense, dossier complet en main. J'étais parmi les derniers à déposer puisque mon nom avait été ajouté au BIC. Voilà comment j'ai été informé. J'ai présenté le concours et j'ai été retenu parmi les cinq camerounais à poursuivre la formation en France.

➤ **Quel a été votre parcours dès l'obtention du concours ?**

GBA MOMHA : Un long parcours de plus de 45 ans. J'ai eu beaucoup de chance parce que ma progression a été linéaire

et très rapide.

- En 1975 début de l'École de l'Air
- 1979 Brevet de pilote
- 1983 Commandant de bord
- 1987 Instructeur et le reste a suivi avec les différents stages... La liste est loin d'être exhaustive.

➤ **Quand revenez-vous au Cameroun ?**

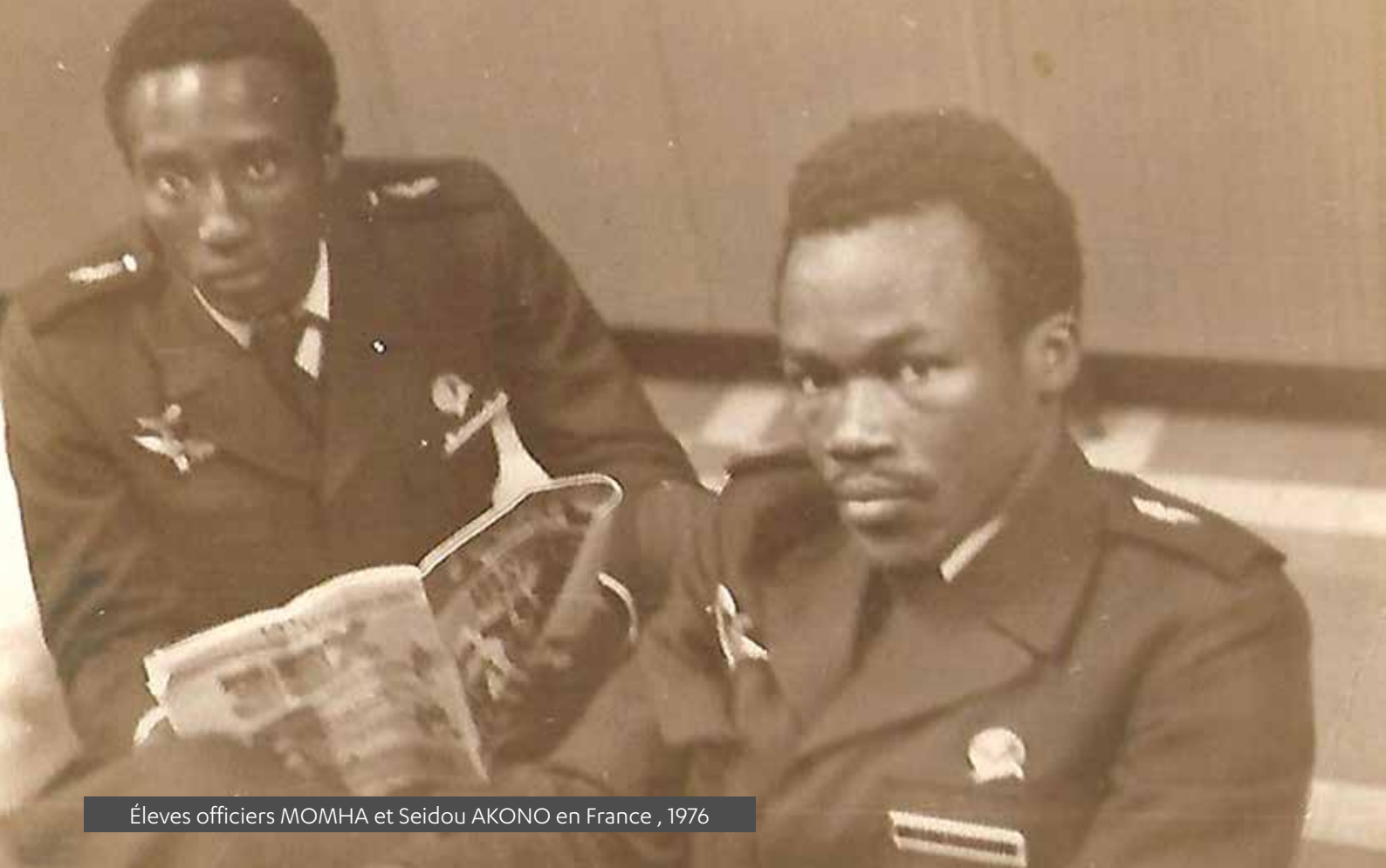
GBA MOMHA : Je suis revenu au Cameroun en fin Juillet 1979.

➤ **Quelle est la flotte de l'Armée de l'Air que vous trouvez ?**

GBA MOMHA : A l'époque nous avions les Caribous, les DC3, les Fougas Magister, les C130 et les HS 748.

➤ **Comment se passe la transition entre les coopérants et les camerounais ?**

GBA MOMHA : A notre retour, le Commandant des Forces Aériennes est le Général Paul Yakana avec à ses côtés un adjoint français. La transition s'est faite progressivement et ce n'est jamais donné, il faut s'imposer par ses compétences et par le travail. Au fur et à mesure que nous avions des camerounais qualifiés, officiers et sous-officiers, l'effectif des coopérants diminuait et c'est comme ça que la transition



Élèves officiers MOMHA et Seidou AKONO en France , 1976

s'est faite.

ANTCOM : Quelles sont les dates qui vous ont marqués ?

GBA MOMHA : *Sans que ce ne soit chronologique - je pense à l'évacuation des camerounais du Gabon, qui était un véritable événement aérien mené à la fois par les avions de l'Armée de l'Air du Cameroun et ceux de la Cameroon Airlines. Nous avons transporté des milliers de passagers entre Libreville et Douala, c'était quelque chose d'impressionnant.*

- le 06 avril 1984, ce matin là nous devions partir vers Bujumbura accompagner le club de Football « tonnerre de Yaoundé » et curieusement au lieu de cela, nous sommes allés dans une intense opération qui a duré 3 jours. Ce n'est que 3 semaines plus tard que les vols ont repris normalement.

- Le vol le plus long jamais effectué par le C 130 Camerounais : Il a duré 12 heures, c'était un vol de nuit. Il partait d'Atlanta pour Paris avec à son bord, le Feu Capitaine Tcheumeni, comme Combord, et moi-même comme copilote. C'était en fin d'année 1988.

ANTCOM : Comment s'est déroulée votre intégration au sein de l'Armée de l'Air ?

GBA MOMHA : *Je voudrais préciser que nous étions en 1975, la 3eme promotion d'officiers issus d'école. L'intégration n'a pas été difficile, cependant, ce n'était pas non plus facile. Il fallait s'imposer, s'adapter aux réalités du travail camerounais, puisque ayant été formés dans un environnement très différent de celui camerounais, mais aussi il fallait supporter*

certaines attitudes parce qu'à l'époque, on nous appelait les « longs crayons ». Nous nous sommes imposés parce que nous étions bien formés, et que nous aimions notre travail. Nous avons également eu beaucoup de chance que dès la sortie de l'école nous avons trouvé des stages sur les différents types d'avions, facilitant davantage l'intégration.

ANTCOM : Quel a été le premier avion sur lequel vous avez volé ?

GBA MOMHA : *J'ai volé sur le HS 748*

ANTCOM : Les événements malheureux qui vous ont marqués ses 60 dernières années au sein de l'Armée de l'Air

GBA MOMHA :

- Décès en 1998 du Lieutenant-Colonel ATSOLEBOT que je considérais comme mon jumeau, car nous avons tout fait ensemble et nous aimions voler ensemble.

- Crash à Douala d'un Fouga avec à son bord un autre camarade de jeunesse, HAMAN SAID.

- Nous sommes partis en mission à Marseille en 1989. Deux heures après avoir atterri, nous sommes alertés à nos chambres d'hôtel que l'arrière du C 130 est en feu. J'étais Combord et stupéfait. Cet avion est resté plusieurs années à Marseille avant de revenir au Cameroun.

La Rédaction



GÉNÉRAL DE BRIGADE AÉRIENNE EBA EBA BÈDE BENOÏT

► Bonjour mon Général, quel est votre parcours ? Carrière d'élève officier jusqu'à nos jours ?

GBA EBA : Comme la majeure partie des spécialistes de l'Armée de l'Air, on passe par les tests psychotechniques. En 1979, j'ai donc pris part aux tests psychotechniques clôturés par le concours spécial de l'école de l'air. J'ai eu cette chance et cet honneur d'être retenu au sein de la promotion 79 des forces spéciales de l'école de l'air au Salon de Provence que j'ai fièrement rejoins en août de la même année. J'ai ensuite suivi la formation d'officier, d'ingénieur et de pilote surtout qu'à cette époque, les cours de pilotage étaient ouverts à tout le monde ; y compris ceux qui ne devaient pas être pilote. Ce qui leur permettait d'avoir une ouverture d'esprit sur l'aviation.

Après la formation de Salon en ingénierie et celle de pilote de 1er degré, j'ai été admis au sein de la promotion de l'école de spécialisation de chasse de pilotage à l'aviation de combat de Tours. En 1983, au bout de quelques mois, j'ai pu recevoir mes "ailes" de pilote de chasse et je suis donc rentré au Cameroun, commencer mon entraînement opérationnel. J'ai aussi passé mon brevet sur les Alpha jets. Je fais d'ailleurs partie de la 1ère promotion des Alpha jets. Je me suis même félicité d'être le premier africain à piloter l'Alpha jet à Tours (rire...).

En fin juillet 1984, j'ai été nommé commandant d'escadron

de vol à Yaoundé. En 1986, je suis allé compléter ma formation de militaire à Cognac où on a travaillé sur les Fougas magister. Deux ans plus tard, j'ai eu mon certificat d'aptitude de fonction de moniteur de pilotage. En 1992 je suis parti à l'Institut Français de Sécurité Aérienne suivre une formation aux enquêtes d'accidents aériens et à la politique de prévention des événements aériens. Ce qui m'a permis de travailler aussi souvent avec l'autorité aérienne pour tous les événements aériens. Je dois dire que côté technique et opérationnel, tout se passait bien.

En 1995, j'effectue un stage de certificat d'Etat-Major à l'EMIA. En 2003, j'ai été choisi comme encadreur des stages de l'Etat-Major. Pendant ce séjour de deux ans comme responsable de formation de certificat d'Etat Major et avec ma petite expérience, j'ai mis sur pied des modules de formation dans les stages interarmées et des modules d'emplois de l'aviation. Ensuite, j'ai été commandant de la base aérienne de Garoua, commandant du pôle aéronautique, le 07 décembre 2007 j'ai été nommé commandant de la base de Yaoundé. Il faut dire que pendant 18 ans, j'ai été commandant de base du grade de sous-lieutenant au grade de lieutenant-colonel... donc soyez patients chers jeunes... En mars 2011 je suis nommé Major Général à l'Etat Major de l'Armée de l'Air poste que j'ai occupé pendant six ans. J'ai été promu au grade de General de Brigade Aérienne. Aujourd'hui je suis commandant de la région militaire interarmées II après avoir été COMRMIA III.

➤ **A quoi ressemblait l'Armée de l'Air à votre époque ? Quelle était l'atmosphère au sein de l'Armée de l'Air surtout après sa Camerounisation ?**

GBA EBA : A mon époque l'Armée de l'Air était une grande famille on était très solidaire. Il y'avait une très bonne ambiance. On était très professionnel, passionné, on aimait vraiment ce qu'on faisait il y'avait aussi de bons techniciens et entre pilotes, c'était toujours la bonne humeur, très convivial avec une activité aérienne intense. On avait par exemple des sous-officiers qui étaient pilotes commandant de bord alors qu'un officier était son copilote. Côté avions, la flotte était riche, avions de chasse, de transport, on avait aussi beaucoup de missions on était assez opérationnel.

➤ **Quelle était la flotte de l'Armée de l'Air à votre époque ?**

GBA EBA : la flotte était très riche on avait 04 gazelles, 02 Buffalo 02 puma des alpha jets, des impalas et des C 130

➤ **Mon Général, comment avez-vous perçu la prise et la gestion du commandement par le Général de Brigade Aérienne YAKANA en comparaison avec le Général de Corps d'Armée NGANSO ?**

GBA EBA : je ne pense pas que ces deux grands Hommes méritent d'être comparés. IL s'agit d'abord d'un domaine technique et qui coûte cher. La crise est arrivée dans les années "90" et elle n'a pas épargné l'Armée de l'Air. Donc moi je pense qu'un chef ne remplace pas les techniciens. C'est sa manière de s'organiser qui permet que les capacités des uns et des autres puissent ressortir et faire de bons résultats. Il n'y a pas eu d'interruption dans les performances de l'Armée de l'Air du fait du changement de commandements puisque en réalité le Général YAKANA avait un bon mot qu'il utilisait : "l'intelligence de la solution". Je percevais cela comme ceci: même si les ordres à certains moments pensent ne pas correspondre à certaines choses, la solution que vous allez apporter doit être suffisamment intelligente pour pouvoir atteindre l'objectif visé. Le Général YAKANA aimait le travail bien fait et il avait un esprit d'initiative. Le Général NGANSO était un bon encadreur très professionnel bref à leur époque, l'Armée de l'Air avait un bon fonctionnement.

➤ **Quels sont les hauts faits d'armes ou encore les événements majeurs qui vous ont marqué tout au long de votre carrière ?**

GBA EBA : Difficile de répondre à cette question parce

que tout ce que nous faisons c'est par rapport aux missions assignées à l'Armée de l'Air comme protéger l'espace aérien ce que nous avons toujours su faire mais comme moments marquants, ils sont à la fois remplies de joie d'émotion et de tristesse. Comme hauts faits marquants il y'a eu le punch du 06 avril 1984 ou l'Armée de l'Air a joué un très grand rôle dans la restauration de la paix il y'a également eu la guerre de Bakassi avec un appui avec des hélicoptères. Les trente ans de l'Armée de l'Air en 1989. Il y'a eu l'entretien avec le Chef de l'Etat lors de la visite des Alpha jets à la base de Yaoundé ou j'ai eu le privilège de le saluer pour la première fois. Mais, il y a eu également beaucoup d'évènements malheureux entre autres, le crash du feu capitaine et du sergent-chef ZE MINKADA qui avait l'habitude de m'appeler affectueusement oncle et celui du feu colonel LOCKO SAMBA en Mai 2003. C'est inoubliable, je garde de belles images de ces belles personnes (souple...). Je peux également évoquer l'arrivée des impala pour un pilote de chasse comme moi c'était une joie immense.

➤ **Quelles ont été les missions de la chasse à votre époque et sont elles restées les mêmes ?**

GBA EBA : Votre question m'embarrasse un, peu parce que les missions et capacités opérationnelles et l'escadrille de chasse et d'appui c'est pratiquement les mêmes missions. Mais avons-nous jusqu'aujourd'hui les capacités de défense aérienne, on a encore beaucoup à faire. Mais côté appui, à cette période-là nous étions déjà capables. C'est toujours le cas de nos jours en appui feu autrement dit l'Armée de l'air ne fait pas sa guerre à part ou encore ne suit pas ses objectifs à part mais, il le fait en appui soit de l'Armée de terre, soit de la gendarmerie. Ce fut le cas du 06 avril, le cas de Bakassi aussi. Donc les missions que j'ai trouvées, étaient de pouvoir appuyer avec le feu et les harcèlements. On en avait la capacité et l'expertise.

➤ **Mon Général, comment voyez vous l'Armée de l'Air Camerounaise dans l'avenir ? quel est votre rêve ?**

GBA EBA : Il faut l'adapter à nos besoins pour le futur et pour cela, nous devons être autonomes. Certes, aucune armée ne peut être complètement autonome.

➤ **Merci Mon Général pour cette interview.**

GBA EBA : merci à vous.

La Rédaction



Colonel ETOGA Alexis (R)

«C'est une fierté pour moi d'avoir fait partie de l'Armée de l'Air camerounaise»

«C'est de bouche à oreilles que j'avais été au courant du concours "tests psychotechniques" lancé par l'Armée de l'Air. Concours auquel j'ai participé et réussi. C'est donc en septembre 1964 que je fais mes débuts au sein de l'Armée de l'Air. Considérés comme un des pionniers dans l'aviation camerounaise, je fais partie des premiers africains à salon de Provence en France, ce qui était à la fois excitant et difficile parce qu'étant parmi les "blancs". En effet, revenu au Cameroun en 1968, je repars à l'école militaire de l'air à salon de Provence en 1969, pour revenir Officier en 1972. Il est important de noter qu'à cette période nous n'avions pas une tenue propre à l'Armée de l'Air. Nous portions les tenues de l'Armée de Terre en attendant que les nôtres soient faites. Animés d'une volonté de s'affirmer, il fallait faire ses preuves par le travail, la disponibilité et l'abnégation ; ceci dit, les premières années comme à l'accoutumé ont été difficiles, pénibles, mais le défi a été relevé, celui de donner le commandement de l'Armée de l'Air aux camerounais, chose qui a été faite.

C'est une fierté pour moi d'avoir fait partie de l'Armée de l'Air camerounaise et je peux le dire avec fierté que je suis le premier Major Général de l'Armée de l'Air et même des Armées».



COLONEL ABBA YAGANA (R)

«Durant mon passage à l'Armée de l'Air camerounaise, j'ai été marqué au fer rouge»

«Durant mon passage à l'Armée de l'Air camerounaise, j'ai été marqué au fer rouge, c'est-à-dire à vie par le comportement, l'abnégation et le patriotisme de nos aînés à l'instar du "Général YAKANA, Colonel ETOGA, Colonel NONO, Colonel MBATCHOU" pour ne citer que ceux-là car, la liste est loin d'être exhaustive. Ils ont fait montre d'un sentiment de nationalisme à nul autre pareil au moment de la transition ou du passage de témoin du commandement de l'Armée de l'Air aux camerounais. En effet, la transition n'a pas été facile. C'était une guerre ouverte entre les coopérants et les aviateurs camerounais. Cependant nous avons eu des aînés charismatiques qui se sont battus pour l'Armée de l'Air, qui nous ont montré le chemin à suivre en impulsant le travail, la compétence, la détermination et le professionnalisme, Ce qui nous a permis de prendre le commandement. L'anecdote qui matérialise cette victoire est, lorsque nous avons fait le transport d'une délégation française et là, les coopérants ont demandé ou étaient les pilotes, c'est-à-dire qu'ils avaient du mal à penser que c'est nous qui étions "pilotes de bords».



Colonel MBATCHOU (R)

«j'ai servi avec amour, loyauté et patriotisme»

«Considéré par mes frères, camarades de formation, collègues de travail et cadets comme l'un des pionniers dans l'aviation camerounaise, c'est avec modestie et humilité que j'arbore ce costume. Je dirai juste que j'ai servi avec amour, loyauté et patriotisme. J'ai été au courant du recrutement de l'Armée de l'Air par radio. C'est à cet effet que je postule et je suis "major" aux tests psychotechniques. Je fais mes débuts dans cette composante des forces de défense en 1967 et je reviens au Cameroun en 1969 comme sous-officier parce qu'à l'époque il était rare de trouver des officiers. Tous étaient presque des sous-officiers. Durant ma carrière, j'ai souvent été précurseur dans plusieurs domaines à savoir :

- Premier en France à faire pilotage ;
- Tout premier commandant de bord sur C130 en 1977 ;
- Tout premier vol fait à Paris en France ;
- Tout premier vol aux Etats-Unis pour la révision.
-

Heureusement ou malheureusement je l'ai également été lors du malheureux 06 Avril 1984 où j'avais été pilote de bord sur C130 pour larguer les parachutistes du Bataillon des Troupes Aéroportées (BTAP). L'Armée de l'Air a beaucoup contribué au rétablissement de la paix pendant cet événement. Au cours du 6 Avril 1984, la hiérarchie a

constaté que nous étions infiltrés au sein de l'Armée et il était question que les communications soient codées pour que l'ennemi qui nous avait infiltré ne puisse plus nous comprendre. Et je peux fièrement dire qu'au niveau de l'Armée de l'Air, je suis l'initiateur de la langue utilisée par les aviateurs pendant la tentative de push du 6 avril 1984».



Colonel EYAFA (R)

«J'ai un sentiment de peine lorsque je pense à la chasse camerounaise»

«L'Armée de l'Air est faite de pilotes de chasse, de transport et d'hélicoptère. Lorsqu'on parle d'évolution ou de modernité, ces trois branches doivent évoluer ensemble. Mais, constat fait, certaines spécialités ont du mal à décoller à l'instar de la chasse. Du fait de mon appartenance à la chasse, je peux donc affirmer que la chasse de l'Aviation militaire Camerounaise n'a pas évolué. En effet, avec les années de carrière passées à l'Armée de l'Air, la chasse a toujours été au second plan alors qu'elle constitue une force aérienne majeure. C'est même à se demander pourquoi continue-t-on à former les pilotes de chasse, si ces derniers ne seront jamais utiles. J'ai un sentiment de peine lorsque je pense à la chasse camerounaise. Néanmoins, la jeune génération ne doit en aucun cas se décourager, sauf que je ne conseillerai la chasse à personne».



Colonel MENGUE MEYONG (R)

«Tant qu'on n'a pas tout donné, on n'a rien donné»

Comme l'a dit Antoine de Saint EXUPERY, je cite : « l'avenir n'est jamais que du présent à mettre à l'ordre ». Je pense que l'Armée de l'Air devrait non pas prévoir l'avenir, mais le permettre, le fonder dès à présent en cultivant l'effort, la fierté réelle de servir notre pays, en améliorant ses infrastructures, sa flotte et la formation de son personnel. Une autre citation, toujours de Saint Exupery qui interpelle tous les aviateurs : « Si tu diffères de moi, mon frère, loin de me léser, tu m'enrichis ». A mon avis, aucune différence ne doit être faite entre les aviateurs, parce qu'ils constituent une grande famille, les ego doivent être mis de côté, les intérêts personnels et ce qui doit prévaloir doit être l'élan de solidarité fraternelle. J'ai coutume de dire : "tant qu'on n'a pas tout donné, on n'a rien donné" c'est ce qui nous amène à nous surpasser et à toujours faire plus. Voilà quelques citations à faire partager aux aviateurs de la jeune génération pour leur permettre de porter haut le flambeau de l'Armée de l'Air.



Colonel SAMBO (R)

«Je fais partie des aviateurs ayant eu un parcours atypique au sein de l'Armée de l'Air»

Je fais partie des aviateurs ayant eu un parcours atypique au sein de l'Armée de l'Air, de par mon recrutement. Effectivement, j'ai d'abord été recruté au titre de l'Armée de terre en 1972, avant de rejoindre l'école de l'Air en 1974, donc deux années plus tard. Cette étape inaccoutumée de ma formation au sein de l'Armée de terre m'a rendu coriace. En effet, j'étais à KOUTABA pour suivre comme élève officier la première année de formation militaire appelée "année probatoire". C'est bien après ça que j'intègre l'école royale de l'air à Marrakech, ensuite je suis renvoyé à MECNESS et après, retour au pays. J'ai dû faire preuve de beaucoup de volonté pour faire face à ces épreuves. Je souhaite aux jeunes de la nouvelle génération d'avoir les ressources humaines, infrastructurelles et financières pour qu'un jour l'Armée de l'Air puisse se doter d'une école de l'Air propre à elle.



**Capitaine BAHHA
NJOCK Clément (R)**

*«Je me considère comme pionnier dans cette
branche qui est une spécialité dans l'aviation»*

« Ayant été le deuxième officier mécanicien après EYOA qui était le premier officier en ce qui concerne la mécanique avion au sein de l'Armée de l'Air Camerounaise, je me considère comme pionnier dans cette branche qui est une spécialité dans l'aviation. Je me suis investi dans cette tâche avec amour, ardeur et c'est ça la vraie responsabilité. J'ai pour habitude de dire que la récompense vient seul avec le travail. Voilà ce qui m'a valu à l'époque le poste de Chef des Moyens Techniques devenu aujourd'hui Groupement des Moyens Techniques (GMT). Durant mon passage à l'Armée de l'Air, j'ai apporté mon savoir-faire tant dans la formation des jeunes cadets que dans la disponibilité des opérations effectuées. La jeune génération doit être disponible, responsable et travailleur pour porter haut le flambeau de l'Armée de l'Air Camerounaise, tel que nous l'avions fait. »



**COLONEL AKONO Anicet
Marie Joseph (R)**

*«L'Armée de l'Air a toujours été très
ambitieuse»*

L'Armée de l'Air a toujours été très ambitieuse. Elle doit continuer à garder le cap et être dynamique. Certes, il y'a encore beaucoup à faire. Je me souviens par exemple lorsque nous avons acheté les C 130 dans les années 70 aux États-Unis. On nous avait laissé la main libre pour aller les chercher il y'avait tous les pilotes et mécaniciens. L'équipage était entièrement camerounais. On avait fait quelque chose de formidable. C'est cet esprit qui doit persister ; toujours être ambitieux, rêver grand, rester soudé et toujours garder une bonne ambiance.



Commandant MINDJEME MBIDA Joachim (R)

«Voilà ce que nous attendons de la génération montante : un sursaut d'orgueil, la fierté personnelle et non la recherche effrénée de l'argent »

« Faisant parti des personnels spécialisés navigant de l'Armée de l'Air, je suis l'un des pionniers en ce qui concerne la branche mécanicien d'avion. De ce fait, je peux parler aisément de l'histoire ou de la genèse de l'Aviation Camerounaise. Le fait marquant ou le souvenir qui retentit le plus dans ma mémoire est le discours du Général de Brigade Aérienne, de regretté mémoire, YAKANA GUEBEMA Paul, après la passation de l'Armée de l'Air au Cameroun. Ce jour était le plus beau pour les aviateurs, mais l'était encore plus pour le Colonel YAKANA, parce qu'il était envahi d'une joie immense. De par son allocution, il nous a fait comprendre que le plus dur n'était pas la passation de commandement, mais plutôt relever le défi face aux coopérants et montrer notre capacité à nous auto-gérer. Occasion se faisant, il fallait être passionné, compétent, travailleur face aux challenges qui nous attendaient. Voilà ce que nous attendons de la génération montante : un sursaut d'orgueil, la fierté personnelle et non la recherche effrénée de l'argent ».



Commandant AKAM EKAM Samuel (R)

«Pour avoir été l'un des organisateurs de la "Fête des Ailes" en 1969, je garde une émotion grande»

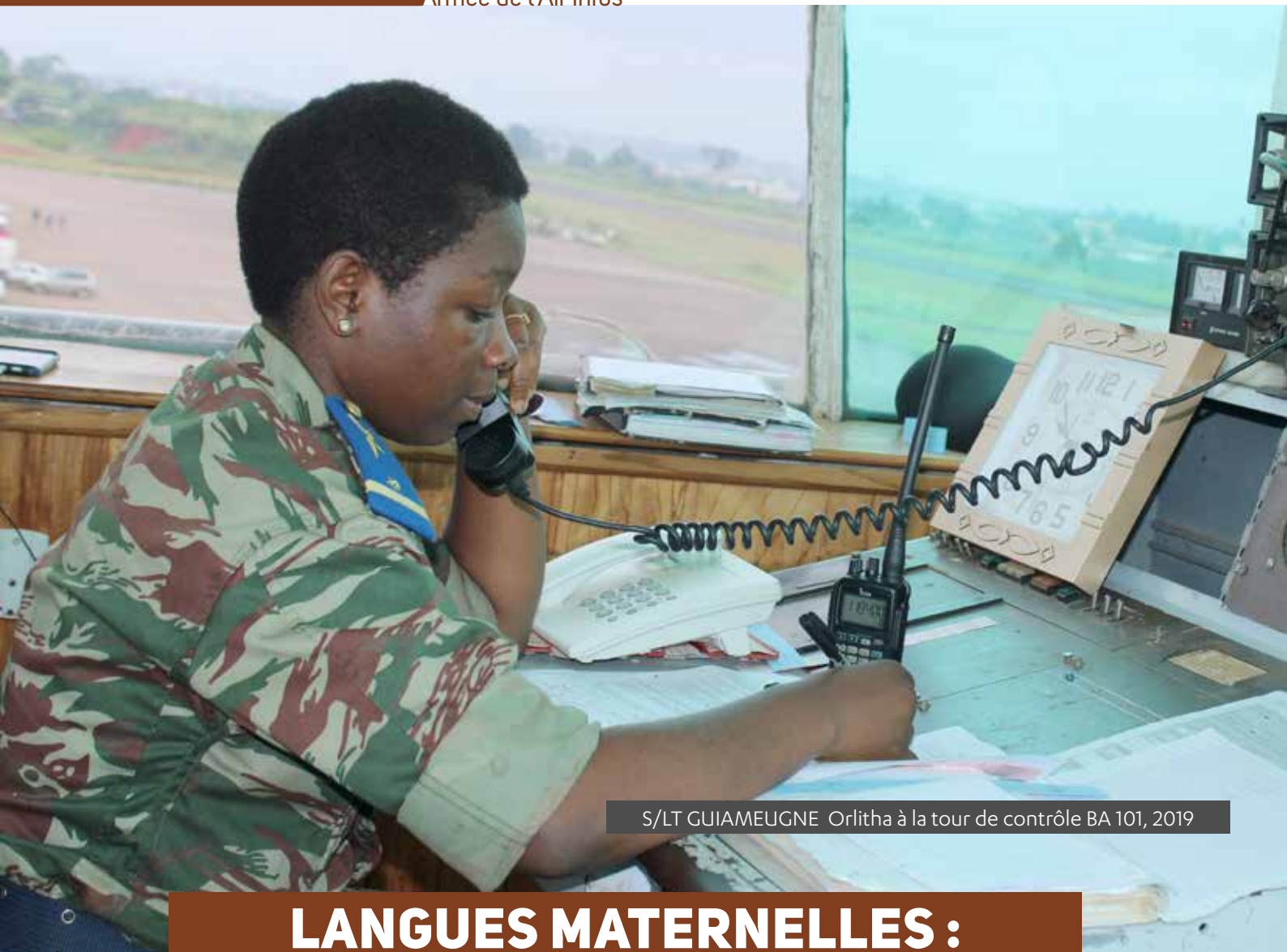
« L'Armée de l'Air malgré les moyens modestes et un effectif camerounais symbolique a contribué à la hauteur de ses moyens à l'évolution est au développement du pays au niveau du transport aérien. En effet, dans un pays où les infrastructures de communication et de transport étaient embryonnaires, voire inexistantes à certains endroits, il était difficile pour un fonctionnaire ou un militaire natif du Sud de rejoindre son poste de travail au Nord après avoir passé sa permission dans son village natal. Un militaire d'une unité stationnée à Djoum et originaire de Fort-Foureau (Kousseri) mettait deux semaines de route avec sa famille courant ainsi des risques de maladies et d'accidents. L'Armée de l'Air, avec sa flotte de vieux camions de la dernière guerre mondiale, a été sollicitée pour résoudre cet épineux problème. Chose que nous avons fait avec ferveur et patriotisme. Pour avoir été l'un des organisateurs de la "Fête des Ailes" en 1969, je garde une émotion grande parce qu'elle constitue la première journée porte ouverte de l'Armée de l'Air. C'est un sentiment exceptionnel d'y avoir participé, mais également d'en être l'un des artisans ».



60 *ème*

**Anniversaire de l'Armée de l'Air
Camerounaise**





S/LT GUIAMEUGNE Orlitha à la tour de contrôle BA 101, 2019

LANGUES MATERNELLES : COMMUNICATION CODÉE

Le Cameroun a connu des périodes sombres. L'Armée a joué un rôle déterminant dans la sécurisation du Cameroun. L'Armée de l'Air en particulier se devait d'agir, car il fallait absolument et par tous les moyens stopper les ennemis de la nation.

Mais comment faire lorsque ces derniers étaient épiés dans leurs communications ?

Il a fallu être ingénieux afin de déjouer ceux-là qui en voulaient à la souveraineté de l'Etat du Cameroun. Le commandant en second de la Base Aérienne, le Colonel ETOGA a décidé que les communications devraient se faire en « patois ». C'est ainsi que lorsque le colonel MBATCHOU a voulu rendre compte de son départ de Koutaba, il l'a fait ainsi :

- «BEh lou jou bâh moun, Beh bâh nseu ni nso bèn bá -tche tieum yeun-fef Zamengoué» en français : "Départ de Koutaba, sommes en route pour largage personnel à Zamegoué" ; et à la tour de contrôle de

répondre « Me njouh mebwo » qui signifie "bien reçu"

- Ce fut aussi le cas du Colonel MOLOU qui souhaitait se rendre à un lieu de prise d'otage :

- «Mà chà mì pù fà màjè nù mà, tèt fù tì lì chòu chù yeyap» en français "demande autorisation de décoller pour Camp Yeyap" et à la tour de contrôle de répondre «Màjè pah yì fà» qui signifie "autorisation accordée"

Oui, cet éclat de clairvoyance a permis aux aviateurs, lorsqu'un membre de l'équipage avait une communication à passer, il faisait en langue maternelle et la tour de contrôle s'arrangeait à avoir des personnels sur place parlant la même langue que le membre de l'équipage passant la communication. Cette maîtrise de la langue maternelle a sauvé les équipages et aidé dans le démantèlement des ennemis de la nation.

La Rédaction



C 130 H aux USA, 1977

C130 H : ACCOUCHEMENT DIFFICILE !

Certains l'appellent avion-cargo, d'autres l'oiseau, mais qui connaît vraiment l'histoire de l'acquisition des C130 Hercules par l'Armée de l'Air ? Cet aéronef mythique qui jamais ne déçoit !

En 1974, les pilotes Camerounais appellent l'attention de la hiérarchie sur la vétusté des avions C47-DC3 ; ils souhaitent acquérir de nouveaux aéronefs afin d'être plus performants dans leurs missions. Les autorités, ont demandé aux pilotes de proposer eux même un aéronef. Ces derniers se tournent donc vers l'évidence : La France. Ils avaient à l'époque des C-160 Transall qu'ils souhaitaient acquérir pour rehausser les standards de l'aviation Camerounaise.

Mais un colonel français à l'époque conseiller technique leur répondit :

- **vous êtes de sacrées fripouilles si vous pensez pouvoir piloter des C160 Transall. Ils sont trop**

sophistiques pour vous. je pense que nos DC4 d'Air France reformés feront l'affaire.

Les pilotes Camerounais étaient tristes, mais n'avaient pas le choix. Ils se sont renseignés à l'achat des vieux DC4 reformés. Mais un événement va venir tout faire basculer.

Le Raid sur Entebbe :

Un avion transportant 246 passagers dont en majorité des israéliens, est pris en otage à l'aéroport d'Entebbe en Ouganda le 27 juin 1976. Israël réagit en envoyant 4 Hercules C130 de son Armée de l'Air, remplis de commando et des parachutistes, prêt à pallier à toutes formes de réplique de l'Armée Ougandaise. Le raid s'effectue non sans mal, et le monde entier regarde avec admiration ces mastodontes de l'aviation.

Les pilotes Camerounais demandèrent la permission d'aller toucher du doigt ces aéronefs au Zaïre

(aujourd'hui République Démocratique du Congo) qui en avaient quelques-uns. Lorsqu'ils arrivent, ils font toutes les vérifications, et sont surpris de constater la puissance de l'aéronef, mais aussi le rapport qualité-prix.

A leur retour, les pilotes écrivent au Ministre ; mais pas une lettre normale : ils ont pris une feuille de format vierge, sur laquelle ils ont tracé au milieu une ligne. Ils ont inscrits toutes les caractéristiques, et les prix marqués en rouge. Ils ont envoyé la lettre sans aucun commentaire.

Etonnés de ces chiffres, le Secrétaire Général des Forces Armées de l'époque IBRAHIMA WADJI, appelle directement les pilotes, et demande s'ils ne se sont pas trompés dans les prix :

- Mon Capitaine vous êtes trompés dans vos prix lorsque vous envoyiez un courrier officiel. Soyez concentrés. S'attendant à une réaction, le Capitaine de répondre :

- Monsieur le Secrétaire General, les prix sont exactes. Ahuri, le Secrétaire General raccroche et court en parler à qui de droit car en plus de couter 2,56 fois moins cher que le C 160 Transall ; il était plus performant. Cependant, le conseiller technique voyant désormais de gros contrats échapper à son pays, accepte de vendre les C160 Transall. Ce que les pilotes ont poliment déclinés :

- non merci mon colonel. Ces avions sont bien trop sophistiqués pour les fripouilles que nous sommes. C'est ainsi que le Ministre des Forces Armées de l'époque EL HADJ SADOU DAOUDOU, décide d'envoyer une équipe commander deux C130 aux USA en 1976, et trois autres sous options. C'est donc là l'histoire de l'acquisition des C130.

La Rédaction

CENTRE DE FORMATION PROFESSIONNELLE ET CONTINUE LA SALLE

Agrément MINEFOP N°007/MINEFOP/SG/DFOP du 23 mars 2007



Ensemble, construisons notre avenir



Des Formations Variées Personnel d'Entreprises et Grand Public

- CAO
- Automatismes
- Bureautique
- Comptabilité, Finance et Gestion
- Electricité
- Electronique
- Froid et Climatisation
- Hydraulique, Pneumatique
- Infographie
- Instrumentation
- Logistique
- Maintenance des Systèmes Automatisés
- Maintenance et Réseau Informatique
- Mécanique et Electronique Automobile
- Mécanique Générale
- Soudage, Tuyauterie, Chaudronnerie

www.lasalle-douala.org

Située 411 rue Foucauld, face collège De La Salle à Akwa - Douala
Tél.: 696 458 863 - 694 464 917 - 650 006 068
E-mail: info@lasalle-douala.org
www.lasalle-douala.org

BTS - LICENCE - MASTER

- ★ Banque et Finances
- ★ Chaudronnerie et Soudure
- ★ Comptabilité - Contrôle et Audit
- ★ Construction Métallique
- ★ Contrôle, Instrumentation et Régulation
- ★ Electrotechnique
- ★ Géomètre Topographe
- ★ Gestion des Ressources Humaines
- ★ Gestion Logistique et Transport
- ★ Informatique Industrielle et Automatismes
- ★ Maintenance Industrielle et Productique
- ★ Mécatronique
- ★ Réseau et Sécurité
- ★ Télécommunication
- ★ Travaux Publics



www.lasalle-douala.org

Située 411 rue Foucauld, face collège De La Salle à Akwa - Douala
Tél.: 696 458 863 - 694 464 917 - 650 006 068
E-mail: info@lasalle-douala.org
www.lasalle-douala.org



Troupes BAFUSCO AIR



LE GÉNÉRAL DE BRIGADE AÉRIENNE YAKANA : *l'indomptable aviateur !*

Quand il s'agit de parler du Général YAKANA, trop d'adjectifs lui sont dédiés : Charismatique, Fière, Prudent, Déterminé, Ambitieux, Propre, Stricte, Explosif, la liste est loin d'être exhaustive. Pour marquer cette personnalité inflexible, voilà une anecdote enrichissante. Le Capitaine BILIM à l'époque mécanicien armement est appelé à Yaoundé un dimanche matin. Dans le C130 qui l'amenait, il a été averti que le CEMAA l'attendait à l'aéroport de Yaoundé. A l'arrivée du Capitaine BILIM, "YANKEE KILO " comme on l'appelait à l'Armée de l'Air lui pose une seule question : est-ce que les OPTIT fonctionnent ? Il a répondu : « oui mon Général ! » et

lui de dire d'être demain à la première heure dans son bureau. Leur entretien a abouti à l'organisation d'une campagne de tir sous la direction du Général de Brigade Aérienne et la supervision de la plus haute hiérarchie. Mais à Ngaoundéré où devait s'effectuer la campagne, tout ne marchait pas comme prévu et c'est là que le CEMAA a oublié le nom du Capitaine BILIM et l'a appelé " FONGANG". Dépassé par ce nouveau nom, le Capitaine dit au CEMAA " mon Général c'est BILIM", et lui de dire " BILIM" ; " FONGANG" c'est la même chose et tous deux se mirent à rire.

La Rédaction



GOURMANDISE REPÉRÉE

C'était lors de la première édition de la «fête des ailes», organisée par l'Armée de l'Air dans le premier hangar de la Base Aérienne de Douala. Il s'agissait des premières journées portes ouvertes et pour clôturer l'évènement, on avait organisé un bal dansant. Il y avait à manger et à boire en quantité ! Il y'avait toutes sortes de nourriture au menu. Pendant qu'on s'amusait et qu'on dansait, un officier s'est approché du buffet. Il était en grande tenue : veste, cravate. Il voulait manger le «méchoui» qui était monté sur le charriot à bagages mais, il n'y avait plus suffisamment de viande en haut

de la broche. Alors ! Pour avoir un bout, le monsieur en veste, très élégant hein, a donc envoyé sa tête sous le charriot pour couper la viande. Pendant qu'il coupait, eh ah, la cravate est entrée dans l'huile. Flip-flap ! Sa chemise s'est tachetée. Il ne s'était même pas rendu compte. Tout le monde s'est mis à rigoler ce qui a attiré l'attention de son chef, qui, lui colla "huit" avec pour motif : **à vachement mangé du méchoui.**

Yvon Arnould MBENGONO
ANTCOM/AA



“ LE SOLDAT KITOKO ”

Nous étions au boulevard du 20 Mai, à la veille de la fête de l'unité, il était environ 10 heures sous un soleil ardent. Les troupes s'étaient rendues sur les lieux, pour une répétition générale. La motivation et l'ambiance étaient au rendez-vous. Pour pimenter davantage, les sachets de whisky KITOKO étaient également de la partie. Les militaires avaient alors bu les KITOKO ce jour là jusqu'à. Arrivés au moment des répétitions, les militaires sous l'effet des kitoko, cadençaient mal les pas et les rangs étaient dispersés. L'ancien Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air, le Général Paul Yakana Guebama, arrivé sur les lieux quelques minutes plus tard pour une inspection et une révision des troupes, avait constaté

le désordre dans les rangs, il a demandé au Commandant des Troupes aujourd'hui colonel: « mais qui sème le trouble dans les rangs ? ». Les militaires ont tous répondu en chœur : « c'est le caporal kitoko ». Le CEMAA furieux, a demandé au Commandant qu'on n'allume le caporal Kitoko et qu'on lui donne 20 puis par la suite qu'il sorte des rangs, il n'avait même pas cherché à connaître qui était ce militaire, car pour lui, il était persuadé que ce caporal était dans les rangs pourtant, les militaires faisaient allusion aux sachets de kitoko.

Stéphane NDEMA NDEMA, S/LT
Chef Bureau Information Presse/EMAA



FAIS CE QUE JE DIS PAS CE QUE JE FAIS

En 1980, l'officier discipline de la Base Aérienne de Douala à l'époque Capitaine, constate qu'il y'a une recrudescence de civils au sein de la base. Il confit donc la mission à son adjoint, l'Adjudant-Chef Digara, de veiller à ce qu'aucun civil n'entre plus dans l'enceinte de la Base sans problème.

Mais un beau jour, en fin de journée, il repère une jeune dame qui tente de se dérober de sa vue de lynx. Il se lance à sa poursuite et la rattrape et avec son français bancal lui demande :

- **Madame, vous parti ou comme ça ?**
- **Je vais chez le Capitaine Officier Discipline**

Confus et par peur de se faire allumer, il laisse la dame partir

Lorsque la dame ressort de chez le Capitaine et s'en va, Digara se précipite chez le Capitaine

- **Toc Toc Toc**
- **Oui Digara qu'y a-t-il ?**
- **Ma Capitaine, la mission ti donné moi là ; çaa tombé sir toi aujourd'hui.**

Le Capitaine, confus lui répondit :

- **Ah Digara laisse moi ça !**
- **A vos ordres Ma Capitaine**
- **On dit mon Capitaine**
- **A vos ordres ma Cap.....euh mon Capitaine.**

La Rédaction



DANGOTE CEMENT CAMEROON S.A.

*With
Dangote Cement*

50kgs

=

50kgs

Nothing else !!!



Dangote Cement Cameroon
Base Elf. Port Authority of Douala
P.O. Box: 4839 Bonanjo - Tel.: (+237) 699 71 71 82
corporatecameroun@dangote.com
www.dangote.com





Par le général de brigade aérienne (cr) Alain PEREIRA

Ambassadeur, Représentant permanent du Sénégal près l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

DES BROUSSARD ET DAKOTA, ... À L'ESPACE

Le Général de Brigade Aérienne (c.r.) Alain Pereira est issu du Cours Spécial de l'Ecole de l'Air, Promotion 1976. Ancien Sous-chef Ressources humaines de l'Armée sénégalaise, il est promu à la fonction de Chef d'Etat-major de l'Armée de l'Air de 2008 à 2012. En 2013, il est nommé Directeur Général du Centre de Hautes Etudes de Défense et de Sécurité (CHEDS), structure universitaire nouvellement créée, pour satisfaire les besoins de l'Etat en connaissance et expertise sur des questions d'ordre stratégique liées à la sécurité, la politique étrangère, la science, la technologie et les phénomènes économiques et sociaux. Depuis 2017, il est Ambassadeur, Représentant permanent du Sénégal près l'Organisation de l'Aviation Civile internationale à Montréal. Le GBA Pereira est Chargé de Cours de « Politique de Défense et Stratégie de Sécurité » au CHEDS et dans d'autres structures universitaires.

Depuis quelques mois que j'attendais avec impatience de recevoir les premiers contours de l'édition spéciale de « Armée de l'Air Infos », suite à un échange avec le

Général de Brigade Aérienne Jean-Calvin MOMHA, Chef d'Etat-major de l'Armée de l'Air, me voici plus qu'élevé et comblé, après avoir parcouru ce travail de haute facture, qui a survolé à très basse et à très haute altitude l'Armée de l'Air du Cameroun depuis sa naissance en 1961. Mais il faut reconnaître que, pour cette « édition spéciale résumant les soixante ans de l'Armée de l'Air camerounaise », les prévisions météorologiques s'annoncent bonnes. Aussi, le choix de la route et la rédaction / dépôt du plan de vol ne furent qu'une question de formalité. Et l'un des grands mérites de cette parution exceptionnelle est de venir à point nommé, célébrer, chose rare, une Armée de l'Air d'Afrique au Sud du Sahara.

Passons par pertes et profits le domaine tactique. Dans le domaine opératif, on retrouve les meilleurs hommes de l'Etat Major, tous grades confondus, qu'il nous faut remercier et féliciter de nous avoir gratifié d'un travail mené avec professionnalisme, engagement et rigueur, pour finalement aboutir à un document de qualité. Ce groupe de jeunes aviateurs, en cette circonstance

particulière, volant en formation serrée, a fait montre d'un talent exceptionnel de rédacteurs, historiens, spécialistes et experts de l'aéronautique pour, avec bonheur, plonger le lecteur avec un langage simple et accessible à tous, dans les entrailles d'un passé parfois oublié de l'Armée de l'Air camerounaise.

Cette Armée, née il y a 60 ans de la rencontre heureuse entre la technologie et l'équipement de l'Occident d'une part et d'autre part l'intelligence et le courage affiché de jeunes hommes et femmes volontaires. Ils se sont surpris à être doués, dans un domaine et des métiers qu'ils n'avaient jamais rêvé d'embrasser dans leur prime jeunesse.

De cette rencontre, est née une Armée de l'Air du Cameroun riche de ses pilotes, navigateurs, contrôleurs aériens, mécaniciens et télémécaniciens, commissaires de l'air, personnels d'administration, commandos de l'air et autres spécialités, tous grandement qualifiés et jouant un rôle de première importance dans la marche de cet outil de défense, de sécurité et de souveraineté du pays.

1961 – 2021, soixante ans déjà, mais quelle jeunesse ! Quelle jeunesse, sauvage dirais-je ! Née comme j'aime à le dire, « de l'ordre du désordre » et « du désordre de l'ordre » cette énergie juvénile doit se retrouver dans la tête, l'esprit et le comportement de tout aviateur.

Me basant sur les capacités qu'elle a montrées et démontrées depuis quelques années aussi bien en entraînements, en exercices qu'en opérations, l'Armée de l'Air camerounaise, par sa structure et ses moyens humains et matériels, est bel et bien une Armée à part entière. Elle doit être vue et reconnue comme telle, en dépit, tout comme la plupart des Armées de l'Air subsahariennes, de sa dépendance technologique et de ses moyens matériels et financiers qui restent encore relativement limités. Néanmoins, elle figure aujourd'hui parmi les outils sur lesquels l'Etat et la Nation camerounaise toute entière peuvent compter. Le fait est établi par des spécialistes de l'aéronautique et des personnes beaucoup plus qualifiées que moi.

Revenant sur cette édition spéciale de « Armée de l'Air Infos », il ne fait aucun doute que l'histoire retiendra qu'elle constitue, à elle seule, la première édition

d'une encyclopédie de l'Armée de l'Air camerounaise. Agrémentée de photos anciennes, elle traite de la naissance et de l'évolution naturelle de cette Armée de l'Air, de la formation, de ses rapports avec la Nation, domaine où le social et les actions civilo-militaires prennent une part importante. Ce magazine survole aussi son émergence et montre ses immenses capacités et autres qualités opérationnelles, pour que je n'en dise pas davantage.

Nous voilà donc bien servis, avec comme résultat un magazine facile à parcourir, qui contribuera, à n'en pas douter, à mieux faire connaître un pan important de l'histoire de l'aéronautique du Cameroun.

Parlant du Général de Brigade Aérienne Jean-Calvin MOMHA, que j'ai eu le bonheur de rencontrer pour la première fois en 1976, je ne vois pas quel leader aviateur, mieux que lui, pour nous introduire aujourd'hui, comme il l'a fait avec ses hommes, dans ce patrimoine historique du Cameroun. Lui qui a une parfaite maîtrise de son art de pilote de transport; lui qui nous avait donné un avant-goût de sa maîtrise et son érudition dans le domaine de l'aéronautique, lui qui par ses brillants résultats à l'Ecole de Spécialisation Transport d'Avord, s'est affirmé comme l'un des meilleurs chefs aviateurs après le brillant passage du Général Paul YAKANA GUEBAMA qui a lancé les machines et effectué les premiers vols.

Il ne fait aucun doute que l'Armée de l'Air camerounaise n'a pas encore atteint son niveau de croisière. Avec un meilleur soutien de l'Etat dont je ne doute aucunement, ses capacités peuvent et doivent, dans le cadre de la Sécurité globale, être renforcées.

De nombreuses perspectives s'offrent à elle. Elles ont pour noms : « Capacité en renseignement », « Capacité en cyber sécurité », « Capacité en fabrication de drones » et, enfin, « Capacité d'intégration de l'espace ». A court termes, elle devrait pouvoir s'intéresser et s'orienter sans équivoque dans ces directions et devenir ainsi le fer de lance de l'Etat du Cameroun dans ces domaines importants et stratégiques. Elle en a les ressources humaines.

Officiers, sous-officiers et militaires du rang de l'Armée de l'Air du Cameroun, je salue encore une fois votre professionnalisme et vous souhaite bon vent et bon vol.

HOMMAGE AUX AVIATEURS DISPARUS

Chers vaillants soldats,

Depuis la création de l'Armée de l'Air camerounaise, vous avez accompli votre mission avec dévouement, Honneur et Fidélité. Nous serons toujours reconnaissants à votre égard. Vous laissez nos cœurs meurtris et la tristesse qui nous accable en ce moment est incommensurable. Quel que soit votre appartenance tribale, du Nord au Sud et de l'Est à l'Ouest, vous êtes les enfants d'une même patrie à

laquelle vous avez choisi de faire le don ultime, ce don qui revêt un caractère irréversible : celui de votre vie. Nous vous en rassurons que c'est la nation toute entière qui en sort la tête haute. Le Cameroun restera toujours debout au travers de votre don sacré. Vous méritez nos hommages et la reconnaissance ultime de la nation. Nous saluons votre mémoire, les soldats de l'« Air ». Le cœur lourd de tristesse et plein de chagrin, nous vous disons « Adieu vaillants soldats ».

GBA YAKANA GUEBAMA Paul
 COL NWATCHOC Samuel
 COL LOCKO SAMBA Ferdinand
 COL FOFIE JEAN CLAUDE
 COL NGUENGANG
 COL BASSONG Antoine Thomas
 COL KALEWU Moses
 COL OYAMBE
 COL NJOUME EDJENGUELE Blaise
 COL FOSSO Benjamin
 COL WETIE TCHUISSANG
 COL ODJON
 COL DJOKO
 COL MENS
 LCL ABASSI DIANKREO
 LCL AWOA MBANG
 LCL NINGAOHIM Joseph
 LCL WANSOM ZAKOU
 LCL Michel Arsène Sévérin MBEGHAZE
 LCL ZEGUEGNI Jacques
 CDT AKOA AKOA Benoit
 CDT NYABEYE Jean
 CDT TCHUENTCHEU Samuel
 CDT ATANGANA Sébastien
 CDT AWOA MBANG
 CDT NGOUNOU RICHARD
 CDT KEUNDJOU RIGOBERT
 CDT BELINGA Elysée Magloire
 CDT BENG EWI John
 CDT NKODO OTTOU Luc André
 CDT LISSIA MATNA
 CDT EKANI ONOMO Paul
 CDT WETIE Samuel
 CDT NGOKOBI

CNE EBOUA MVONDO Pierre
 CNE DAINE Robert
 CNE GWOS Jacques
 CNE BELLE OBAM Jean Louis
 CNE ZOLEKO David
 CNE KONGTE TCHABONG Richard
 CNE NDI CHO ABRAHAM
 CNE NGOUOKO Philippe
 CNE KPWANG EBALE
 CNE MANDENG Abraham
 CNE ABOUEM Amos
 CNE CHINDA MU TAKAM Aurélien Brice
 CNE SOULOUKNA NGARSSOU Basile

LT AIKINKAI Abel
 LT MBOSSI
 LT EMABAT KAMBO
 LT MEBALLE Benoit
 NKAM NGOH Yves
 LT MPELE Martin
 LT NKOUMBA MVONDO Emmanuel
 LT TITIKET MOT
 LT HAMANN SAID
 LT ATEBA Joseph
 LT SIBE AKEN Gabriel Alex
 LT ATANGANA OWONO Sylvestre
 LT TORIMIRO Roland EWAN
 LT SANDJO NGASSA Alexis Laterre
 LT EKOUME Joseph Désiré
 LT BOLLA Emmanuel Daniel
 LT BALLA Jean Corneille
 LT AIKINKAI Abel
 LT MOUDIO BOADE Patrick Marius
 LT NKAM NGOH Yves
 LT EKONG ETOUBE

S/LT BILOA Raphael
 SLT LAWANE ATIKOU
 ASP ESSONO EYENE Pierre Nick
 ASP ESSOMBA FOE Pascal
 ACM MBONDI Félix
 ACM PIENGOUR
 ACM ESSONO
 ACM ONDOUA EKOMO Durand
 ACM OBAM ESIANE
 ACM ABOLO EDOU
 A/C BAIDI WANIE
 A/C GBETNKOM NGOUH René
 A/C BABA Philippe
 A/C BALON LOMAI Terence
 A/C DJAMO SIRI
 A/C KISSOUBO Martin
 A/C KOUGOU M Rémi
 A/C NAGA Jean
 A/C MAKOUMBO
 A/C PAPANA Eric
 A/C ABINA Jean Marie
 A/C AMOUGOU ATEBA Marc
 A/C PAPANA OFOGO Éric Landry
 A/C Félix CHI KESI
 A/C OBANA MVONDO Boniface
 A/C MBILONGO MBILONGO
 A/C DJOUMBA Max

ADJT ASSANA KOULAGNA
 ADJT MBO Antoine
 ADJT MBOWOH Mathias
 ADJT NNA Célestin
 ADJT ABAM Bruno
 ADJT BAVA Felix
 ADJT MVONDO MBARGA

ADJT BEIDI KARI
ADJT ONANA MVONDO
ADJT HAMADOU Ania
ADJT NGAFFI Pierre
ADJT OYONO
ADJT EVOUNA TOUE Georgette
ADJT SONOCK KISITO
ADJT SAMTSELI Richard
ADJT ABESSOLO ABESSOLO Daniel
ADJT DJOMBI Timothée Hortense
ADJT Clément YAGAI
ADJT ZAMSIA François
ADJT DJOMBI Timothée Hortense
ADJT ASSANA KOULAGNA
ADJT MBO Antoine
ADJT MBOWOH Mathias
ADJT NNA Célestin
ADJT ABAM Bruno
ADJT BAVA Felix
ADJT MVONDO MBARGA
ADJT BEIDI KARI
ADJT ONANA MVONDO
ADJT HAMADOU Ania
ADJT NGAFFI Pierre
ADJT OYONO
ADJT EVOUNA TOUE Georgette
ADJT SONOCK KISITO
ADJT SAMTSELI Richard
ADJT ABESSOLO ABESSOLO Daniel
ADJT DJOMBI Timothée Hortense
ADJT Clément YAGAI
ADJT ZAMSIA François
ADJT DJOMBI Timothée Hortense
ADJT NGA KOLDJENG

S/C AMAYENA Nicolas
S/C KAMEROUN Jean Claude
S/C DJOBAHOLA Emmanuel
S/C PETCHINWO Lucien
S/C RIEPOUO Dairou
S/C OMGBA Louis Fabrice
S/C BIKO'O Martin Paul
S/C EKA BANE Jean Laurent
S/C ZOK MELONGO

S/C OUSMAN BOUKAR
S/C JINTSEP Isaac
S/C MOUNPOBEYI Aboubakar
S/C APKWI Philipe
S/C BANA SORE
S/C MBWENDE MOKOKO George
S/C ADOUM MITRA
S/C SONFACK Francis
S/C TOUGUE Dieudonné
S/C Daniel MONGO MALOKO
S/C MEYO Marie Paule
S/C ZEH MINKADA
S/C ADAMOU DOTA Richard
S/C MENDOUGA MANTY Ernest
S/C BEKE Vincent
S/C MBANG Therence
S/C BIKOE NDIH Eliane
S/C YAMBA Landry
S/C TAKUMBI Jacob TAKUMBI
S/C MAMADI

SGT JUH Pius YOA
SGT KOLLE MBANDA
SGT MVIENA Lucas
SGT TASSIE François
SGT NSAI GODWIN KONGNYUY
SGT BIDJOKA Etienne
SGT HAMADA Pierre
SGT TONYE Jean
SGT OUSMAN BOUKAR
SGT ZILAH ZENDJANG Bertin
SGT YOMBEHE Olivier
SGT ZIE Paul
SGT BARGA Siméon
SGT MFOUPOUAGNIGNI Soulé
SGT DJOUGOUDOUM Boukar
SGT NGUE Franck Jiress
SGT MBENG TERENCE MOM
SGT POMBOURA NDAMAYO
SGT BOGNI TSAFACK Armel
SGT Marcel AMINKENG AMIN
SGT MBALLA MEKONGO
SGT NDZENGUE Marthe
SGT SAP
SGT KISSEBINI Hugues Fabrice

C/C ELANGA Maurice
C/C ALHADJI MAHAMAT
C/C OKOUA ENONDJI Ernest
C/C LAMO David
C/C MONOMOTO Guy Pascal
C/C DONGO TSOPGUE
C/C NSEME Charles
C/C BISSECK BI BIMAI Daniel Lavenir
C/C MESSINA Jean Pierre
C/C BIAKEU TCHOUKEU Ghislain Rony
C/C NDOP Christian
C/C King ETOUNDI
CAL GANDAL André
CAL BELLO Denis
CAL DOUKOU David
CAL BIBEGUELE
CAL MBOUEBONG Caroline
CAL DJIKOLOUM Basile
CAL AKOU'OU EKOMO Jacques Mathurin
CAL NDONGUE Etienne
CAL SOM DIDI MAYOR

1°CL PAGLAGA Laurent
1°CL MINKO BEFOLO Marceline
1°CL ESSOMBA Jean Paul Alain
1°CL FOU DA MBARGA
1°CL NKOU MOU ETO Judith
1°CL ELLA ZE Valentin
1°CL ESSOMBA MVONDO
1°CL KUATE TAMO Victor
1°CL TSOUNGUI Apollinaire

2°CL MONGO BIKO
2°CL MONGO MONGO Steve BIKO
2°CL ESSOLA Gaston
2°CL MAYANG KAYOU
2°CL MIYANG KAYOU Freeman
2°CL ZOUYANE Olivier
2°CL MVOTO Paul
2°CL KAWÉ Dieudonné
2°CL AHLIBA BOUKAR SALIS
2°CL KAMGA TABUE Boris
2°CL EBOGO



La saveur d'être ensemble



février 2020 • J. VOONOO

 Les Brasseries
du Cameroun

La vraie bière du pays !

 **MANYAN**



L'ABUS D'ALCOOL EST DANGEREUX POUR LA SANTÉ, À CONSOMMER AVEC MODÉRATION.

DES OFFRES DÉDIÉES POUR FONCTIONNAIRES & AGENTS DE L'ÉTAT

ibango



PACK NGOMNA

BASIC | CONFORT | SERENITY | PRIVILEGE

PROFITEZ DES SERVICES BANCAIRES
SELON VOTRE REVENU

CALL CENTER
222 51 80 80

WhatsApp
698 503 219



www.cca-bank.com

