

Première époque.

C'est l'histoire d'un mec (ano)

Bonjour amis mécanos et anciens de la BA 721. Mon nom est Alain Mahagne et je suis né le 5 octobre 1959. Comme vous je suis passé par Rochefort pour suivre une carrière de mécanicien au sol dont j'ai ensuite un peu dérivé pour des aventures plus aériennes, pleines d'émotions et de souvenirs « marquants ». Jugez-en plutôt.

Je termine mes études à l'IUT (Institut Universitaire de Technologie) Génie électrique de Talence près de Bordeaux. J'ai choisi l'option Électronique-Automatique. A l'issue de mon stage de fin d'études que j'ai effectué à Marans dans une société sous-traitante d'Air-France, je me décide à devancer l'Appel en octobre 1979.

Sursitaire, j'ai le choix de l'armée et de ma date d'incorporation. Encouragé par l'un de mes oncles, contrôleur aérien sur la Base de Colmar, je choisis tout naturellement l'Armée de l'Air. Je réalise mes classes au CIM (Centre d'Instruction Militaire) de Cazaux dans la classe 79/10. Mon commandant de compagnie est le Lieutenant Pierre-Alain Antoine pilote de Mirage IV à la 91<sup>ème</sup> Escadre de bombardement, que je retrouverai plus tard dans sa carrière Volontaire pour intégrer les EOR (Elèves officiers de réserve), je pars pour Évreux après avoir suivi le peloton d'élèves gradés.

Et voilà Rochefort puisqu'en sortie d'école, je choisis un poste d'instructeur Microprocesseur à l'EEPAA. Je me souviens de la salle « ordinateurs » où nous programmions par clés 1 ou 0. L'unité centrale conçue dans de grandes armoires prenait toute la pièce. Huit mois plus tard, arrive l'heure de « la quille ». J'aurais pu comme plusieurs de mes copains d'IUT, rentrer sur mes terres natales charentaises et être embauché soit chez LEROY-SOMER ou à la TELEMÉCANIQUE d'Angoulême.

Mais non ! J'avais trouvé ma place dans cette armée rigoureuse, disciplinée et humaine. Je prépare donc un dossier de réengagement comme ORSA (Officier de Réserve en Situation d'Activité), spécialité mécanicien. Malheureusement, les aléas de l'administration font que mon dossier n'est pas étudié avant la date de ma libération ce qui se traduit par une interruption de service de trois mois.

L'Armée de l'Air me rappelle et me propose, en janvier 1981, un engagement en tant qu'officier mécanicien ravitailleur technique. Après un stage de six mois sur la base d'Évreux, le Sous-Lieutenant Mahagne que je suis devenu est affecté à l'ERT (Escadron de Ravitaillement Technique) 17.123 d'Orléans-Bricy comme commandant en second. Ce travail n'ayant aucun rapport avec ma formation initiale, j'ai commencé par ingurgiter les textes réglementaires. Des bouquins énormes qui vous assommeraient même après trois cafés. Puis ce fût le tour des inventaires et PV 22 (Procès-Verbaux de réforme). Malgré l'arrivée récente des TRAN-SALL, il restait encore de vieilles pièces de GRISE (Nord 2501). Afin de connaître tous les rouages du ravitaillement technique, je suis transféré à la Cellule Contrôles Techniques des Moyens Techniques. Mon supérieur, un agent du personnel civil très expérimenté, me fit mon premier bahutage : référencer toutes les palettes aérotransportables en et hors métropole. Ainsi, je fis des tas de messages pour au final me rendre compte que c'était impossible tant il y avait de mouvements aériens par jour ! Mais de nouveaux choix s'offrent à moi lorsque je suis convoqué par le Chef des Moyens Techniques. Ce dernier me tint à peu près ces propos : « Avec votre bagage, vous devez présenter le concours de l'EMA (Ecole Militaire de l'Air) et comme PN (Personnel Navigant) ! ». N'ayant aucune notion de pilotage et pas plus attiré que cela par le milieu, je prends malgré tout quelques cours à l'aéroclub d'Etampes. Le rêve d'Icare était né et je présente le concours dans la spécialité Personnel Navigant.



Aspirant à Rochefort



Sous-Lieutenant à Orléans

Pourtant mon périple de mécano ne s'arrête pas là. En effet, je suis convoqué devant le conseiller mécanicien qui me propose une mutation sur la Base aérienne de Rochefort. C'est ainsi qu'en septembre 1982, je me retrouve commandant en second de l'ERT 17.721. Je suis accueilli par le Général Gagneux, commandant de la base, qui me parle en ces termes : « *Mon jeune ami, vous avez toutes les installations à votre disposition pour préparer votre concours, mais bien entendu vous n'avez pas*



*La sélection à Aulnat*

*le droit à l'échec !* ». La pression ne m'effraie pas et je viens à bout avec succès des épreuves écrites puis orales.

Afin d'être définitivement admis dans le corps des personnels navigants, il faut participer en avril 1983 à une sélection en vol à l'EFIPN d'AULNAT. Nous sommes 18 stagiaires : 2 ORSA et 16 Sous-officiers de toutes spécialités. Au premier entretien, le Chef pilote demande qui a des notions de pilotage pour intégrer la formation rapide en 7 missions. Le Lieutenant Mahagne et un moniteur simulateur ALPHA-JET de la BA de Tours partent pour leur première mission. A l'issue de celle-ci, le moniteur poursuivra comme les autres une formation longue de 14 missions. Les cours au sol et les

missions aériennes sur CAP10 me passionnent. Je réussis mon test final, non sans surprise. En effet, à l'issue de ma mission mon Moniteur testeur me récompense par ma première série de voltige : « On n'est pas des surhommes ! Celle-ci s'est terminée avec une poche à vomi pleine !!! ».

Voilà, la « dérive » a eu lieu : le mécano intègre l'École Militaire de l'Air de Salon de Provence en 1983 en tant qu'élève pilote. Au cours de sa première année d'études générales, il effectue quelques



*Élève pilote à Salon*



*Macaroné à Tours*

heures de vol sur Abeille. Sa deuxième année se déroule à la Direction des vols de Salon où il effectuera le cursus chasse sur FOUGA-MAGISTER sans encombre. Ses collègues de promotion lui trouveront vite un surnom qui le suivra tout au long de sa carrière : « Charly ».

En septembre 1985, il intègre l'École de l'Aviation de Chasse à Tours sur ALPHA-JET pour une période de six mois. La formation n'est pas facile mais il est finalement macaroné Pilote de chasse le 2 avril 1986.

Alain Mahagne (Charly)

À suivre, la deuxième époque : la guerre et la blessure.