

JACK KRINE



LES BACCHANTES AU VENT



Le pilotage n'a plus de secret pour lui. Il affiche un palmarès aussi brillant que sa personnalité : pilote de l'Armée de l'air, en escadre puis à la Patrouille de France, il est aujourd'hui pilote de ligne à Air Inter. Mais sa passion le dévore plus encore, car pendant ses loisirs, il joue les cavaliers du ciel avec ses amis de la Ferté-Alais.



Jack Krine aux commandes d'un Albatros...

Jack Krine a fêté en février dernier son 44^e anniversaire, d'autres se seraient assagis, mais pas lui. Enthousiaste comme au premier jour de vol, le ciel et l'aviation constituent un univers dont il ne peut se passer.

Il est né le 19 février 1944 près d'un aérodrome allemand à Corné dans la région angevine. bercé par le bruit des décollages et atterrissages des "chasseurs", il dessine et construit dès sa plus jeune enfance des avions et affectionne les jeux de rôle où il est l'aviateur. Sa motivation concernant l'aviation se renforce lorsqu'il voit au-dessus de chez lui, un propriétaire terrien voisin réalisant des voltiges aériennes

sur un Stamp "c'est un spectacle qui marque inévitablement un gosse".

A quinze ans, son destin se précise. Une bourse allouée par l'Armée de l'air lui donne la possibilité de prendre les commandes d'un planeur puis d'être breveté.

Pilote dans l'âme

Parallèlement, il obtient le Certificat d'aptitude de préparation parachutiste (CAPP). Admis sur concours en 1963, il s'engage dans l'Armée de l'air.

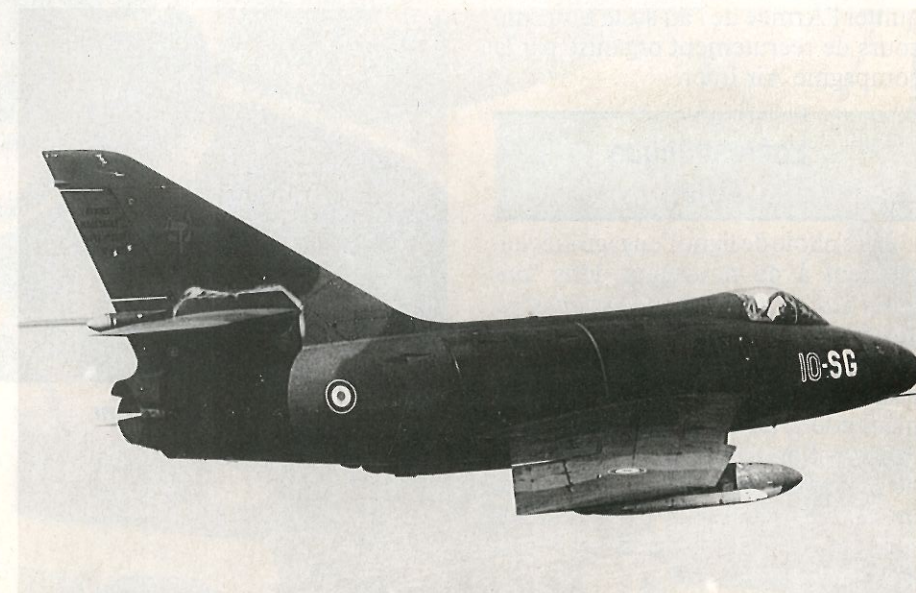
Il débute sur T 6 à Cognac où sont formés les jeunes pilotes. Classé par-

mi les premiers de la promotion, il est affecté dans la chasse. Il part à Orange en 1964 pour suivre la progression de l'école de transition réacteur sur Fouga. Sa formation se poursuit ensuite sur T 33 et Mystère IV A à l'école de chasse de Tours. Puis, il s'entraîne à Cazaux au tir canon air-air et air-sol sur Mystère IV A. L'enseignement qu'il y reçoit est d'autant plus riche que son instructeur est brillant "une formation est bien plus profitable lorsque le moniteur a une forte personnalité enrichie d'une grande expérience".

C'est à Nancy qu'il apprend véritablement le métier de chasseur sur un Mystère IV plus puissant poussant 3,5

tonnes : "Le Verdon".

En 1966, il est affecté à l'Escadron de chasse 2/10 "Seine" sur la base aérienne de Creil où il est rapidement breveté sous-chef de patrouille sur Super Mystère B2. Par le résultat d'un changement de politique au sein du Commandement des écoles de l'Armée de l'air, il fut décidé d'utiliser l'expérience des pilotes de chasse pour former les jeunes pilotes, et ceci pour un cycle de deux ans en école. Ce sera le cas de Jack Krine à Cognac sur Fouga magister. Un peu frustré de cette affectation qu'il considère comme un contre-temps "pour moi c'était injuste car je ne vivais que pour l'escadre



(Doc Sirpa Air)

Affecté à la 10^e Escadre de chasse à Creil, il vole sur Super Mystère B2.

de chasse", il conserve somme toute de cette période, un agréable souvenir. Il forme des élèves pilotes de diverses provenances, "un peu difficiles", certes, mais il se "plaît à mettre la barre très haute" dans son rôle de moniteur.

Son statut d'officier de réserve en situation d'activité (ORSA) le conduit à préparer l'avenir et c'est comme cela qu'il obtient le PL théorique (brevet de pilote de ligne). A vingt-six ans, il revient à son ancienne escadre à Creil au "Cercle de chasse de Paris" en tant que chef de patrouille où il réanime sa passion pour le combat aérien "ma vie était de monter dans un avion et de faire du combat"... j'étais défense aérienne pure".

Il est ensuite nommé adjoint opération et officier sécurité des vols de son

escadre. Sa situation est particulièrement exceptionnelle puisqu'à ce poste il peut voler simultanément sur Mirage III C, Super Mystère B2, T 33 st, CM 170 Fouga Magister, Marcel Dassault 312 et Broussard ce qui lui donne "énormément d'éléments de réflexion sur son métier". Ses expériences militaires très riches le désignent pour être pilote au sein de la Patrouille de France.

Solo à la Patrouille de France

Un grand événement de sa carrière, sûrement. D'ailleurs, que pouvait rêver de mieux un pilote tel que Jack Krine, amoureux fou des machines volantes et de la voltige aérienne. En 1976, le capitaine Roger Piazzalunga,



commandant d'escadrille à Creil est appelé à prendre la tête de la Patrouille de France. Ayant besoin d'un solo, il propose ce poste à Krine auquel il reconnaît les qualités de pilotage. Krine est dans une position confortable à la 10^e escadre à Creil mais ne peut résister à une offre aussi alléchante. Il passe ainsi deux années et demi extraordinaires, deuxième pilote solo dans un premier temps puis leader solo l'année suivante "ce poste correspondait parfaitement à mon tempérament".

Véritablement enchanté de ces années-là, il confie avoir ressenti pour la première fois un consensus total du public concernant les démonstrations aériennes "vous vous rendez compte, une fois dans votre vie, on vous dit que ce que vous faites est beau, que vous êtes bien et que l'aviation est formidable... c'est royal !" Il décidera néanmoins de quitter l'Armée de l'air suite à un concours de recrutement organisé par la compagnie Air Inter.

L'aéronautique civile

Être pilote de ligne l'engage inévitablement à de nouveaux défis "aujourd'hui, en gagnant cinq minutes sur une étape, je fais gagner de l'argent à la compagnie". En cela, son expérience militaire lui est précieuse car, dans le maniement du jet, il sait ce qu'est la conservation d'énergie et l'économie de carburant "pour moi, Air Inter c'est la défense aérienne". Les missions sont selon lui différentes, mais proches par l'esprit.

Aux commandes d'un Fokker puis à celles d'une Caravelle 12, d'un Airbus et d'un Mercure, il est ravi de gagner du temps et d'économiser 500 à 800 kg de kérosène sur une étape, ceci quatre fois par jour. Parallèlement, il comble son emploi du temps en rejoignant les passionnés de l'Amicale Jean-Baptiste Salis.

L'amicale de La Ferté-Alais

La voltige, il l'a très fortement ancrée en lui. Ne pouvant effectuer des tonneaux, des vrilles et boucles avec un Mercure d'Air Inter, il se devait de les exécuter d'une autre façon. Ce fut pour lui l'occasion de rencontrer les membres de l'Amicale J.-B. Salis à La Ferté-Alais, tout proche d'Orly.

C'était lors du meeting donné en 1978 pour le vingt-cinquième anniversaire de la Patrouille de France qu'il a



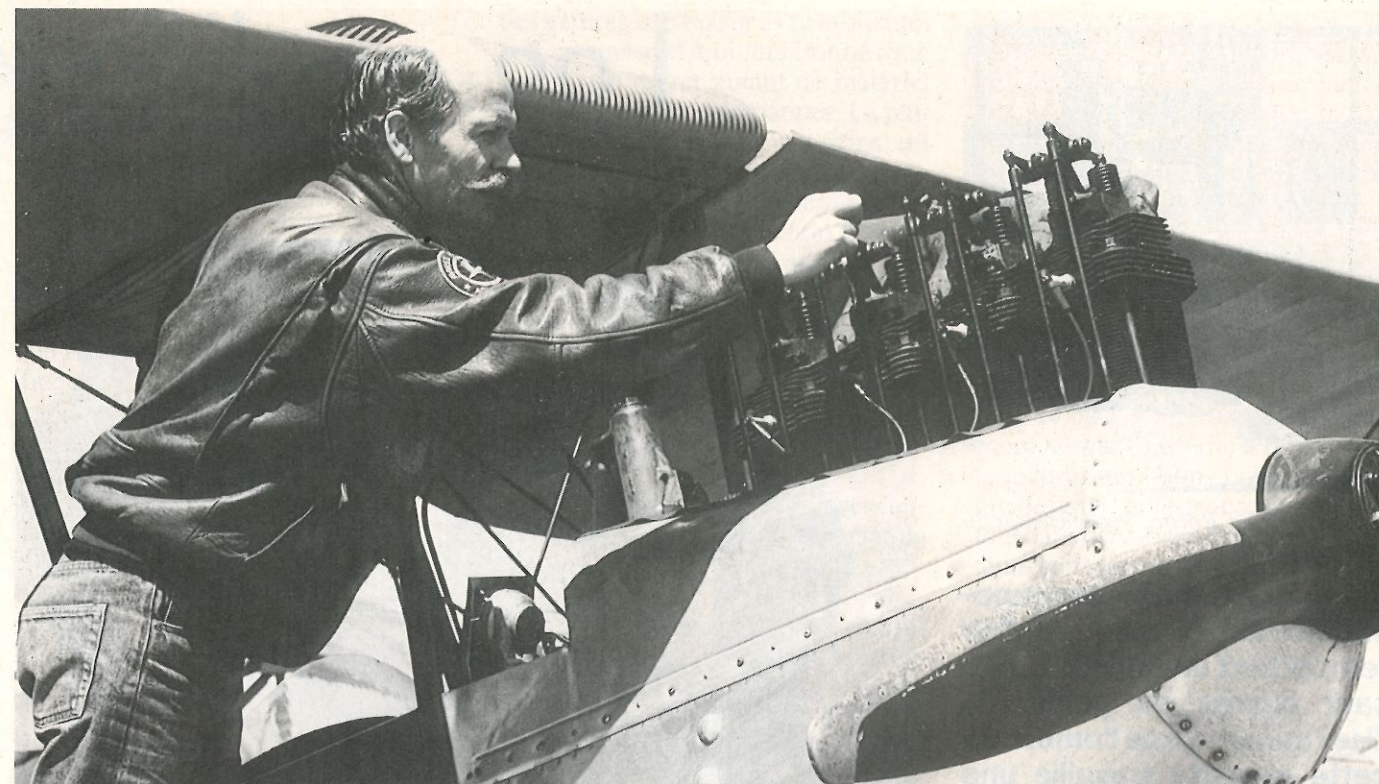
Jack Krine, les bacchantes au vent.

(Doc Krine)



A la Ferté-Alais en compagnie de Jean Salis.

(Doc Krine)



Dernières vérifications avant le vol à la Ferté-Alais "édition 88".

(Adj. Gauthier - Sirpa Air)

connu ces fous volants ayant tous le même goût et la même passion pour l'aviation. Conscient de ce que cela représente, il est reconnaissant à l'égard de cette association qui "lui permet de ne pas être trop nostalgique par rapport à la chasse qu'il a quittée". Il participe à des meetings aériens et peut piloter des avions aussi rares que fantastiques tel qu'un Blériot 11, un Breguet 14, des Morane et autres : "j'y retrouve les racines du pilotage et les sensations du vol à l'état pur". Aventure privilégiée, d'autant plus qu'il est propriétaire d'un Morane 317 gagné lors du rallye "Le temps des hélices" organisé à l'occasion du Salon aéronautique de Cannes en 1982.

Son curriculum vitae ne serait pas complet si on oubliait de citer qu'il est aussi membre de la "Confederate Air Force*" à Harlingen au Texas. Il participe aussi à l'organisation du Tour de France aérien des jeunes pilotes où il est responsable opérationnel de la présentation en vol des meetings aériens se déroulant à chaque étape.

Il aime à dire que le pilotage est sa vie, mais qui pourrait ne pas croire en sa bonne foi, après avoir mieux fait sa connaissance ?

Aspirant Christophe Brondy

* Confederate Air Force : organisation patriotique dédiée à la préservation des avions de combat américains de la seconde guerre mondiale.



Un aviateur à l'image d'un pilote de Formule 1.

(Adj. Gauthier - Sirpa Air)