

## »»» ÉVÉNEMENT

# Il y a 25 ans, il décrochait l'Archange

Le 5 mai 1987, la statue de Saint-Michel, qui domine le Mont, s'envolait dans les airs suspendue à un hélicoptère Dauphin pour être restaurée avant d'être replacée au sommet de la flèche de l'église abbatiale quelques mois plus tard. Jean Debroize, l'ancien patron d'Heliservices à Cherbourg, se souvient de cet exploit. Il nous raconte cette aventure hors du commun.

Endommagée par la corrosion et les ans, la statue de l'Archange Saint-Michel, qui date de 1897, doit être déposée au pied du Mont-Saint-Michel pour partir en restauration. L'Etat confie la conduite de cette opération à l'entreprise Aubert et Labansat, qui travaille régulièrement sur les monuments historiques du site. Mais déposer cette œuvre d'art qui culmine au sommet de la flèche de l'édifice de l'abbaye n'est pas une mince affaire. Impossible de la descendre par les accès à l'édifice sans l'endommager davantage. Elle pèse près d'une tonne. La seule solution semble être de lui faire prendre les airs.

André Aubert, sur les conseils d'un ami militaire, prend contact avec la société Heliservices à Cherbourg, qui effectue des missions régulières de sauvetage et autres pour la Marine nationale ; la base est dotée d'un hélicoptère Dauphin dont la capacité de levage ne peut excéder 1 200 kg. L'artisan explique à Jean Debroize que son entreprise est chargée de la dépose, puis de la remise en place de l'Archange tout en haut de la flèche, après sa restauration dans une entreprise de la vallée de Chevreuse. Le patron de la base écoute tout en pensant aux aspects techniques.

### ■ « Il faut un repère à proximité... »

« Toutes ces considérations sont bien présentes dans mon esprit, raconte Jean Debroize, lorsqu'André Aubert me pose les deux questions fatales : *Est-ce possible ? et Combien ?* À la première, je réponds que

probablement oui, sous réserve d'examiner l'affaire de plus près, et à la deuxième que le montant sera fonction de la réponse à la première. Pour un Breton qui répond à un Normand, ça n'est pas si mal... Pour être très franc, ajoute le pilote de l'hélico, j'ai tout de même une légère fraîcheur qui me descend la moelle épinière, car je connais assez bien le Mont, tout au moins sa configuration générale, et je me rends bien compte que là-haut, au niveau de l'Archange, la seule chose que l'on peut voir du poste pilote, c'est soit du sable soit la mer... Or, pour effectuer un vol parfaitement stationnaire, il faut bien avoir un repère à proximité permettant d'évaluer les mouvements de l'hélicoptère, qui ne sont jamais nuls. »

### ■ Un vent plus fort que prévu

L'affaire n'est pas impossible mais s'annonce compliquée et médiatique ; il n'est pas question de se planter. Elle demandera une préparation minutieuse, un déplacement sur place jusqu'au sommet de la flèche, par des escaliers et des échelles, et l'installation au dernier moment d'un repère pour guider le pilote afin de « maintenir un stationnaire le plus parfait possible ».

La dépose est programmée pour le 5 mai 1987. « Par bonheur – et grâce aux prières des moines du Mont – le temps est clair et ensoleillé. Le vent est d'Est, ce qui annonce en cette saison plutôt des conditions agréables. » Mais un facteur vient

troubler les opérations. Le vent souffle à 18 nœuds alors que la limite a été fixée à 15 nœuds ! Le pilote fait un essai à blanc pour « vérifier que le pavillon au bout de la perche mise en place une heure auparavant est bien visible... Pour le vent, l'essentiel est de savoir s'il y a des turbulences ou non. »

Le feu vert est donné. L'hélicoptère, avec un minimum de carburant pour alléger sa masse, reprend les airs sous les yeux des curieux amassés sur la digue-route. L'opération est un succès. Elle se déroule en présence du ministre de la culture de l'époque, François Léotard.

Après plusieurs mois de restauration, l'Archange doré à l'or fin retrouve sa place le 4 novembre 1987. Le vent est encore de la partie ; il souffle à 20 nœuds, soit près de 40 km/h.

« C'est plus, cette fois encore, que la limite que nous nous étions fixés, se souvient Jean Debroize. Mais les prévisions à cinq jours ne sont pas bonnes, et finalement, à 8 h 30, nous prenons la décision de lancer l'opération. »

La remise en place de la statue sera en fait plus compliquée que prévu. Finalement, l'opération se termine bien.

G.P.

### À suivre...

Dans nos prochaines éditions, retrouvez, en plusieurs épisodes, le récit intégral de cette opération sous la plume de Jean Debroize.



La dépose, puis la remise en place de l'Archange a été un exploit technique que l'on doit au savoir-faire des pilotes d'Heliservices et des charpentiers de l'entreprise Aubert et Labansat.

# 25 ans après : le récit de la dépose de l'archange

**Jean DEBROIZE**, alors commandant de la base Hélicoptères à l'aéroport de Maupertus, a vécu une aventure extraordinaire le 5 mai 1987 : hélitreuiller l'archange du Mont-Saint-Michel pour sa restauration. Pour les lecteurs de *La Presse de la Manche*, il décrit quasiment heure par heure les préparatifs et ses émotions pendant l'opération.

Février 1987. - C'est la « relève ». A midi, Je remplace Christian Engeln qui termine sa quinzaine de permanence. Arrivé la veille, je prends tranquillement connaissance du courrier et des nouvelles diverses, lorsque Christian s'engouffre dans mon bureau, en ébullition. - « Il y a un type qui m'a téléphoné à 7 heures ce matin. Figure-toi qu'il veut descendre l'Archange du Mont Saint-Michel en hélicoptère. Et il voulait un devis tout de suite. Je lui ai dit de rappeler plus tard. Tu te rends compte, à 7 heures ! »

## « Le charpentier de l'Abbaye voulait des gens sérieux »

Christian est un camarade très bon vivant et extrêmement chaleureux, mais si quelque chose lui insupporte, c'est bien d'être réveillé aux aurores pour une raison qu'il évalue comme totalement fallacieuse. Tout événement autre qu'une catastrophe imminente est d'ailleurs classé comme tel, déclenchant son indignation.

Il faut dire qu'étant le seul organisme sur l'aéroport à répondre au téléphone 24 heures sur 24, nous recevons régulièrement des appels au milieu de la nuit, de braves gens désireux de « savoir le temps qui va faire demain », ou d'obtenir les « horaires d'avion » pour aller dans une sous-préfecture quelconque, alors qu'une unique liaison aérienne entre Cherbourg et Paris a fourni pendant quinze ans la matière à une saga encore inachevée. J'essaie tout de même d'obtenir un peu plus de détails, mais Christian me répond que c'est heureux s'il n'a pas tout bonnement envoyé son interlocuteur au bain. Un peu plus tard dans la matinée, je reçois effectivement un appel d'André

Aubert, qui, après un bref et incisif commentaire sur l'obligation qui est la sienne de commencer tôt ses journées, entre dans le vif du sujet : la statue de Saint-Michel dominant le Mont doit être restaurée, et lui, charpentier chargé de la réfection de la flèche de l'Abbaye, s'est vu confier la tâche d'organiser la dépose, puis la remise en place de l'Archange tout au haut de la flèche. Pour lui, le seul moyen, non pas possible mais efficace, est l'hélicoptère. Il a pris l'avis d'une de ses relations, un ancien de l'Armée de l'Air, qui lui a conseillé de s'adresser à des « gens sérieux », et lui a donné nos coordonnées.

Nous avons déjà une expérience significative en matière de travaux de « grutage » que l'on appelle « levage » ou « sling\* » (\* élingue en anglais) dans le milieu de l'hélicoptère. Contrairement à l'idée répandue dans le public, le treuil n'est pas utilisé dans ce type d'opérations, en raison de sa capacité généralement limitée à moins de 300 kg. Les charges sont en fait suspendues à un crochet situé sous l'hélicoptère, fixé à la structure de celui-ci, et parfois directement à la boîte de transmission entraînant le rotor principal.

La capacité de levage correspond à la différence entre la masse maximale autorisée pour le type d'appareil et sa masse à vide. Il est donc intéressant d'alléger l'hélicoptère au maximum, d'y mettre le minimum de carburant nécessaire pour la mission considérée, et d'avoir un équipage morphologiquement aussi léger que possible. Pour le Dauphin, le maximum possible se situe à 1200 kg, car nous ne pouvons ni démonter le treuil, ni la flottabilité de secours car pendant les missions de levage.. l'alerte pour le sauvetage en mer continue ! Nous avons à notre actif de nombreuses



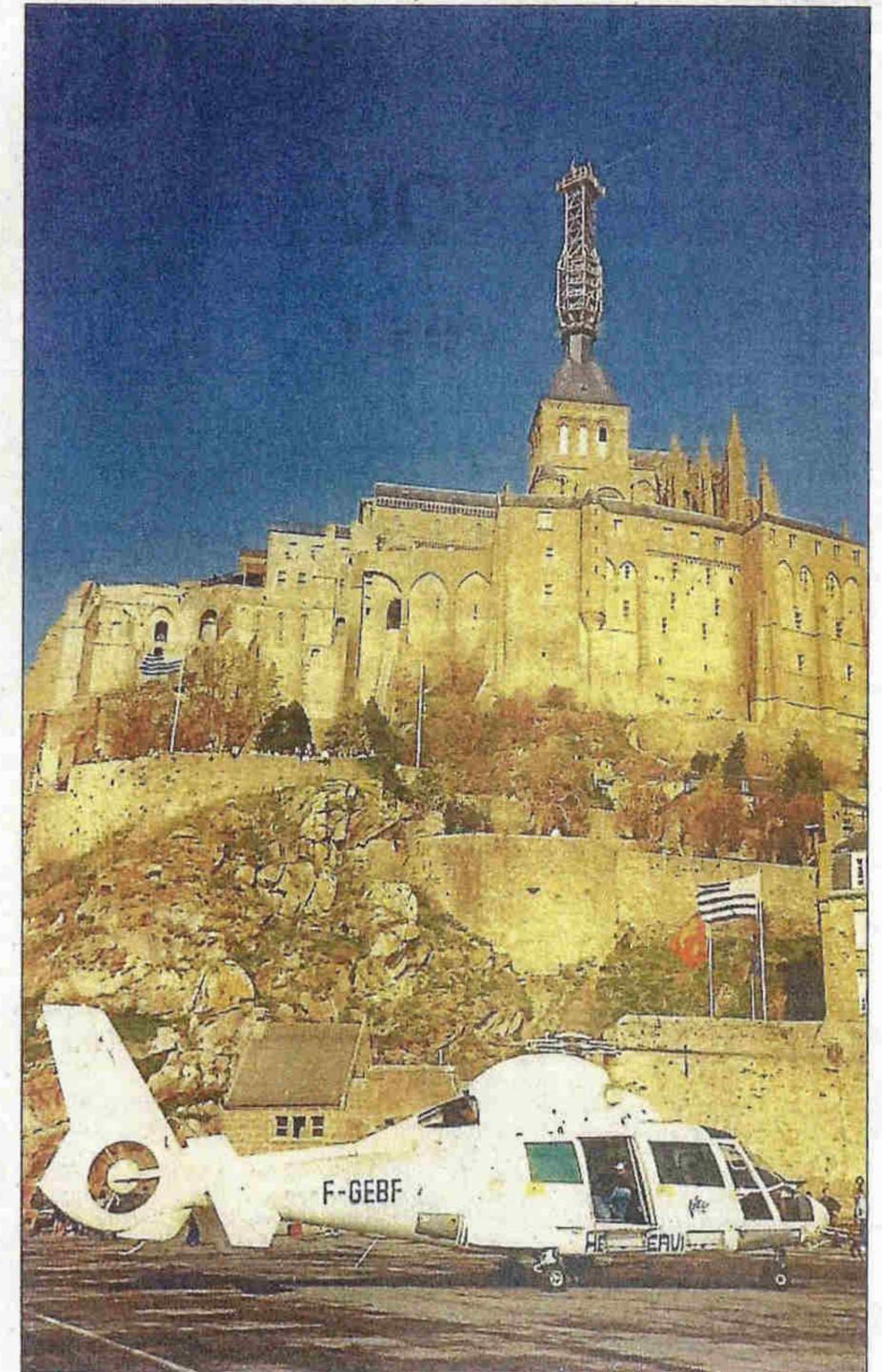
missions de levage, effectuées aussi bien avec l'Alouette III (capacité maximum 450 kg) que le Sikorsky 58 T (1 700 kg) : installation de centrales de ventilation sur des hypermarchés, montage de cheminée d'usine en composites à Nantes, machinerie d'ascenseur sur une tour au centre-ville de Rennes, transport de matériaux pour la réfection du Fort de la Conchée à Saint-Malo, etc.

## « Est-ce possible et combien ? »

Ce sont des travaux délicats, car, la plupart du temps il s'agit non seulement de transport mais d'assemblage. Il est nécessaire de procéder à une préparation minutieuse si l'on veut éviter de courir à l'échec, et de mettre en danger le nécessaire personnel au sol qui parfois, effectue ce type d'opération pour la première fois. Nos collègues opérant en montagne réalisent des prouesses en la matière, tant en matière

de rapidité que de précision. Qui a vu assembler par hélicoptère des pylônes inclinés de télésiège, tronçon par tronçon, avec les opérateurs perchés dans le haut du dernier tronçon aux fins de brocher le suivant, me comprendra. Il est préférable que nous, marins, nous limitions à travailler « sur le plat ». Toutes ces considérations sont donc bien présentes dans mon esprit, lorsqu'André Aubert me pose les deux questions fatales : « est-ce possible ? » et « combien ? » A la première, je réponds que probablement oui, sous réserve d'examiner l'affaire de plus près, et à la deuxième que le montant sera fonction de la réponse à la première. Pour un Breton qui répond à un Normand, ça n'est pas si mal...

**Demain**  
La découverte  
de l'archange  
et des problèmes à gérer



# 25 ans après : la dépose de l'archange (2)

Le pilote Jean Debroize nous livre la suite de son récit passionnant sur la dépose de l'archange du Mont-Saint-Michel le 5 mai 1987 en vue de sa restauration. Après la surprise de cette commande inédite, les techniciens d'Hélicservices se rendent sur place pour évaluer l'ampleur de la mission...

Pour être très franc, j'ai tout de même une légère fraîcheur qui me descend la moelle épinière, car je connais assez bien le Mont, tout au moins sa configuration générale, et je me rends bien compte que là-haut, au niveau de l'Archange, la seule chose que l'on peut voir du poste pilote, c'est soit du sable (marée basse) soit la mer (devinez...). Or, pour effectuer un vol parfaitement stationnaire, il faut bien avoir un repère à proximité permettant d'évaluer les mouvements de l'hélicoptère, qui ne sont jamais nuls. La première chose à faire est d'aller voir.

Je me rends donc au Mont, où André Aubert m'attend à l'entrée de l'Abbaye. C'est un homme grand et svelte, cheveux gris, regard perçant. Une fois les présentations effectuées, il m'explique qu'il travaille depuis des années pour les Monuments Historiques, et au Mont saint Michel en particulier. L'opération « Archange » ne se limite pas à l'aspect technique. Il est évident que tout dommage à cette œuvre d'art imprégnée de symbolique aurait des conséquences difficiles à anticiper, et il est prévu que la dépose et la repose de Saint-Michel seront largement médiatisées, ce qui exclut toute marge de manœuvre en terme d'erreur.

## « Mon regard sur les talons d'André »

André Aubert me précise qu'à cet instant, l'hélicoptère ne représente qu'une option, qu'il ne retiendra que s'il est objectivement convaincu de sa pertinence. Sur ces bonnes paroles, il sort de la poche de sa parka un trousseau d'énormes clés qui pourraient être celles de Saint-Pierre en personne. Il ouvre, puis referme derrière nous la porte de l'Abbaye, et c'est parti pour l'escalade. C'est en effet le mot qui convient, car nous enchaînons escalier

sur escalier : des larges, des moins larges, des droits et des « qui tournent ». Chemin faisant, André Aubert me commente les formes des murs et des voûtes, me faisant remarquer les différentes techniques utilisées par les bâtisseurs en fonction des époques. Je ne fais aucun commentaire, trop occupé que je suis à économiser mon souffle. J'ai un peu honte de mon inculture en matière d'architecture, et encore plus d'avoir du mal à suivre le pas élastique de cet homme qui est mon aîné d'au moins quinze ans...

## « Le visage de Saint-Michel capte le regard »

Nous arrivons dans la tour, au niveau des cloches. En arrivant au pied du Mont, j'avais constaté que la flèche était entourée d'un échafaudage allant jusqu'au sommet, au niveau de l'Archange. Je m'aperçois de mon erreur : ce n'est pas un échafaudage que l'entreprise Aubert et Labansat a installé, mais une charpente élégante, une véritable œuvre d'art, à la mesure de la majesté du lieu. La flèche, de par sa finesse, est en effet trop fragile pour que l'on puisse s'appuyer sur elle. La charpente repose entièrement sur la partie supérieure de la tour, et ne touche pas la flèche. C'est très beau, et très impressionnant, d'autant que pour terminer l'escalade, il n'est plus question d'escaliers, mais d'échelles.

Je m'attache donc à fixer mon regard très précisément sur les talons d'André Aubert qui me précède. Je suis habitué à l'altitude, c'est vrai, mais d'ordinaire bien assis dans un cockpit. Rien de commun avec la situation présente : à ma gauche la flèche dont je pourrais toucher les ardoises de la main si je n'avais pas absolument besoin des



Jean Debroize, il y a 25 ans, dans son hélicoptère.

deux pour m'accrocher aux barreaux de l'échelle, à ma droite. Rien, sinon quelques croisillons de bois qui me paraissent particulièrement menus.

Nous arrivons enfin sur la plate-forme supérieure, où s'affairent quelques compagnons de l'entreprise. Au centre

de la plate-forme, un trou bien carré permettant le passage du sommet de la flèche, dont on a l'impression que l'on pourrait en faire le tour avec les deux mains, et devant nous : Saint-Michel.

La statue est imposante. Elle est effectivement en mauvais état, marquée

par la corrosion. L'épée de l'Archange est à demi pliée et porte des traces d'impact de foudre. Sur le corps, les bras et les ailes, il y a des trous bien ronds, d'autres déchiétés. Il faut se rendre à l'évidence, on a tiré à balles sur Saint Michel. Probablement quelque sentinelle s'ennuyant pendant l'occupation... ou la Libération.

Mais c'est le visage de Saint-Michel qui capte le regard. En dépit des outrages dus aux éléments naturels, il rayonne d'une saisissante beauté. Je suis subjugué, et reste un moment silencieux, oubliant un instant ce qui m'entoure, et prenant tout à coup conscience du privilège extraordinaire qui m'est accordé d'être au plus haut de ce lieu chargé d'histoire, qui depuis des siècles a canalisé la foi et la ferveur de millions de pèlerins. Je n'oublierai jamais ce moment. La voix d'André Aubert me ramène sur terre. Enfin, c'est une façon de parler car en regardant enfin « en bas », je m'aperçois que l'ensemble flèche-charpente se balance au gré du vent ! Les spécialistes présents me confirment que ce n'est pas le fruit de mon imagination, ni d'un vertige quelconque : la pérennité d'un solide dans un fluide implique effectivement une certaine souplesse, le roseau de ce bon Monsieur de La Fontaine en est devenu le symbole...

## « Les compagnons charpentiers m'observent avec malice »

Il est temps de revenir à l'aspect technique : la statue de Saint-Michel est installée sur un socle, lui-même fixé sur une sorte de hampe métallique de 2,75 m de long, qui s'emboîte dans un logement à l'intérieur de

la flèche, comme l'on raccorde en fait, deux brins d'une canne à pêche. Cette partie semble bloquée en raison de la corrosion, et André Aubert envisage de la scier au ras du socle, puis de l'extraire une fois la statue déposée. La masse de celle-ci est estimée à 900 kg environ, mais elle sera pesée prochainement au moyen d'un palan muni d'un peson. Le sommet du crâne de Saint-Michel est ouvert : il comporte une calotte démontable. Lorsqu'elle a été ôtée, un journal datant de 1935 et des coquillages typiques de la baie ont été découverts. C'est probablement à cette année-là que remonte la dernière intervention de maintenance.

Cette ouverture permet de voir la structure interne de la statue, et notamment un croisillon métallique, visiblement constituant un point de levage, sur lequel pourrait être fixé le crochet de l'élingue. Je suis donc invité à aller constater par moi-même le bien-fondé de cette théorie. Pour cela, il faut escalader encore une échelle, cette fois sans « rien autour ». Je réalise que les compagnons charpentiers m'observent avec un brin de malice dans le regard. Je n'ai pas le choix si je veux être crédible...

J'y vais donc sans mollir... et sans regarder en bas ! Je suis les yeux dans les yeux avec Saint-Michel, c'est le cas de le dire. Le point de levage semble en effet convenir, il suffira de le munir d'une petite estrope. Je m'empresse de redescendre.

**Demain**  
**La mise en place**  
**de l'opération : le grand**  
**moment est arrivé**

# 25 ans après : le récit du vol de l'archange (3)

Jean Debroize, qui pilotait l'hélicoptère d'Héliservice il y a vingt-cinq ans pour déposer la statue de l'archange du Mont Saint-Michel, poursuit le récit de son incroyable aventure dont les premiers épisodes sont parus dimanche et lundi.



L'opération de dépose paraît jouable, moyennant quelques réflexions. La masse, sous réserve de confirmation, est compatible avec les performances du Dauphin. C'est la condition sine qua non. La préparation, et le conditionnement de la statue, c'est l'affaire d'André Aubert et de ses acrobates. Il faudra que l'un d'entre eux reste en haut pour amarrer l'élingue pendante sous l'hélico, et évacue rapidement la plateforme dans la foulée. Le problème sera de maintenir un stationnaire le plus parfait possible. Or, comme je l'avais anticipé, depuis le sommet de la flèche aucun repère n'est visible sauf le sable 150 mètres plus bas. Il va donc falloir en créer un là où il n'y en a pas.

*« S'il faut le faire, on le fera »*

J'ai demandé à André Aubert de confectionner une perche à l'extrémité de laquelle sera fixé un pavillon de couleur vive, rouge de préférence. Celle-ci sera positionnée horizontalement au niveau de la plate-forme. Le pavillon constituera le repère désiré. Compte tenu de la hauteur du stationnaire, un rapide calcul indique que la longueur de cette perche devra être au minimum

de huit mètres pour que le pavillon soit en vue du pilote. Petite complication supplémentaire, la perche devra être installée au dernier moment, car elle devra être positionnée face au vent, à environ 30 degrés à droite de la direction d'où il soufflera le jour J. La réponse d'André Aubert est immédiate : « S'il faut le faire, on le fera. » Pour le retour, je suis plus réservé. En effet, une fois restaurée, la statue sera équipée de l'élément - une hampe en acier - qui la solidarise avec la flèche, et qui devra être introduit, sans jeu aucun, dans le réceptacle situé à l'intérieur de celle-ci. Or, il est impossible de maintenir un stationnaire absolu. La moindre turbulence, la moindre variation dans la force du vent provoque un mouvement de l'hélicoptère. Mouvement limité certes, mais il faut tout de même compter sur un déplacement selon un cône inversé de base pouvant atteindre deux ou trois mètres de diamètre. Il en faudrait moins pour fausser définitivement la hampe. Nous convenons donc d'y réfléchir, chacun de notre côté.

Sur le trajet de retour vers Cherbourg, je ne porte sans doute pas toute l'attention qu'il faudrait à la route, heureusement rectiligne, et à la circulation plutôt fluide, car je cogite sec. La revue des aspects techniques et - hélas - administratifs à résoudre s'apparente à un inventaire à la Prévert. Il faudra, par exemple, obtenir une autorisation préfectorale. Laquelle est - éventuellement - délivrée après avoir constitué un dossier énorme à envoyer en cinq exemplaires à l'autorité militaire territorialement compétente, à la Douane, à la police de l'Air et des Frontières, et à la Direction de l'Aviation Civile. Tout cela demandera beaucoup plus de temps que la mission

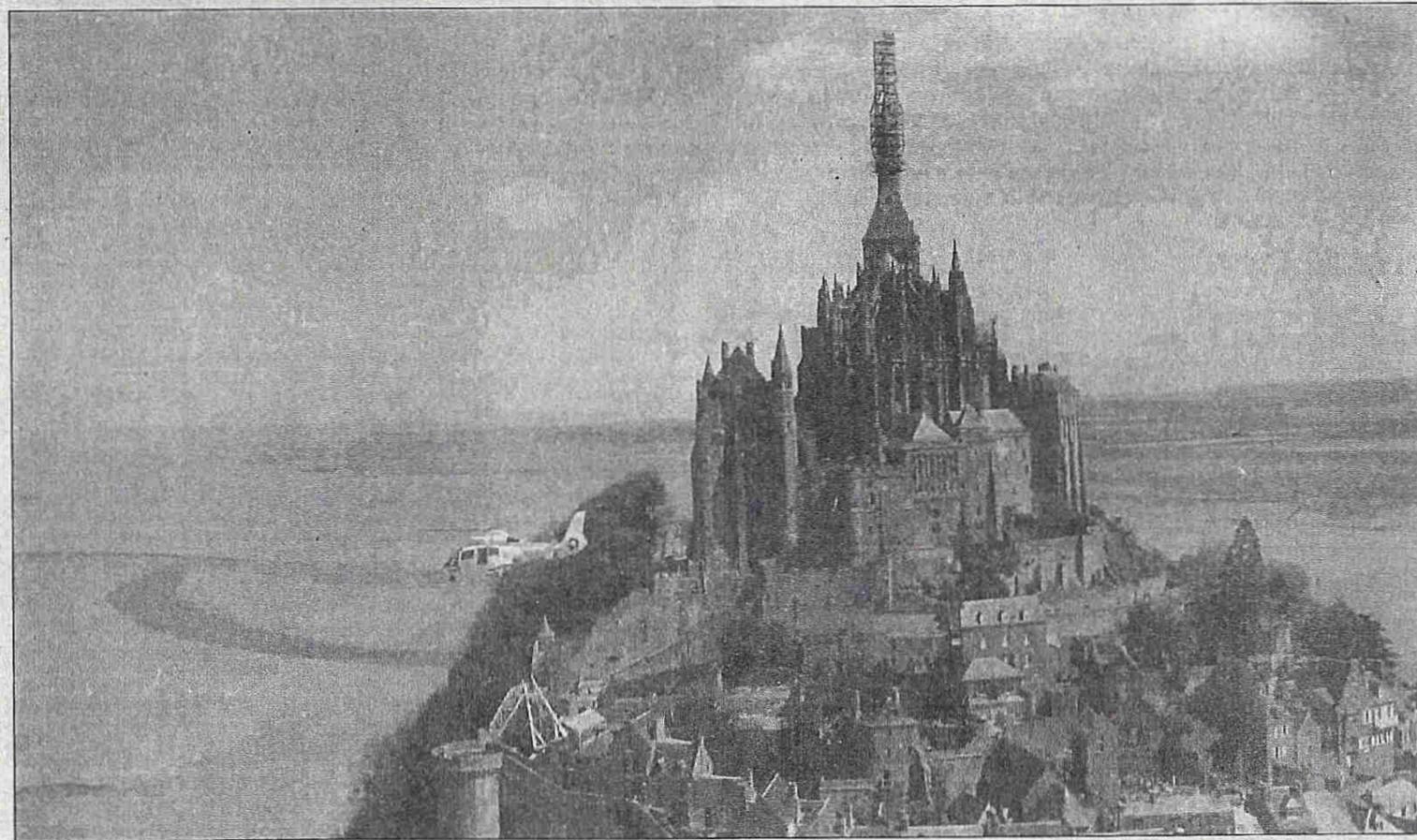
elle-même. Bien entendu, si l'une ou l'autre de ces « autorités » donne un avis défavorable, ou simplement réservé, le Préfet se fait tirer l'oreille pour signer. En fait, dans ce pays qui a vu naître les concepteurs de l'hélicoptère - Paul Cornu et Louis Bréguet - et qui est celui du premier constructeur mondial - Eurocopter - il est très simple et très facile d'utiliser cette merveilleuse machine aussi longtemps que l'on décolle et que l'on atterrit... sur un aérodrome ! C'est évidemment tout l'intérêt du vol vertical !

Malgré cela, vu l'impact politico-médiatique de l'opération, il y a peu de souci à se faire quant au résultat final : cette autorisation finira bien par être obtenue. Il faudra aussi convaincre l'assureur de bien vouloir prendre en charge une « marchandise transportée » dont la valeur est objectivement difficile à évaluer.

*« On ne va tout de même pas annuler »*

Pour l'instant, il faut convaincre André Aubert et Pierre-Henri Lablaude, l'Architecte en Chef des Bâtiments de France, d'opter pour la solution « hélicoptère ». Je m'attache donc à leur bâtir une proposition technique et financière la plus complète possible. Je consulte les mécaniciens treuillistes, dont l'un d'entre eux prendra place à bord de l'hélicoptère pour guider le pilote.

Nous élaborons les grandes lignes de l'opération, puis passons en revue les détails et fixons les limites de « faisabilité », notamment en matière de conditions météorologiques. Pas question en effet de faire ce travail sous la pluie, ni avec une force de vent excessive. Lors de ces discussions, il apparaît finalement que, ce qui nous gêne le plus est



La solution de l'hélicoptère pour enlever la statue de l'archange pouvait s'avérer très délicate.

la perspective d'effectuer ce travail devant des milliers de spectateurs et de médias, dont la présence peut pousser à outrepasser les limites : « On ne peut tout de même pas annuler alors que le ministre s'est déplacé. » Honnêtement, il ne faut pas dissimuler que, de temps à autre, le doute s'est insinué, et que nous aurions été soulagés si une autre solution que l'hélicoptère avait fini par s'imposer.

Pourtant, quelques semaines après la transmission de notre proposition, André Aubert me confirme que la décision est prise. L'opération aura bien lieu

par hélicoptère. Elle est fixée au 5 mai. Lui et Pierre-Henri Lablaude s'engagent à respecter les limitations que nous avons fixées. Christian Engeln qui sera pilote en service à cette date estime que ses rapports plutôt rugueux avec André Aubert ne favoriseraient pas le bon déroulement de la mission. Par ailleurs, c'est moi qui en ai fait l'étude et la préparation, et pour les affaires « pointues » il est normal que le chef se mouille. Nous tombons donc d'accord sur le fait que j'effectuerai la mission. C'est lui qui assurera la coordination au sol, et veillera à tout imprévu. Comme il n'est pas homme

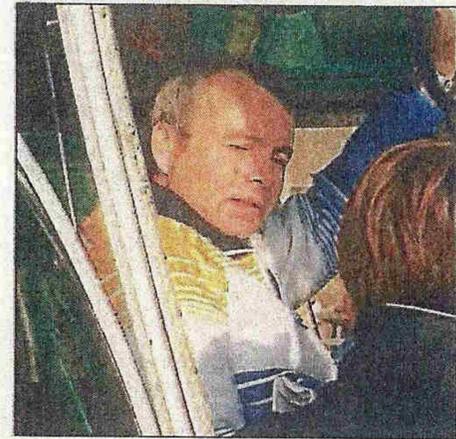
à se laisser impressionner par qui ou quoi que ce soit, je serai tout à fait tranquille. Je serai accompagné par Claude Bonnal, opérateur de treuil émérite lors des missions de sauvetage, puisque comme pour les treuillages, le pilote ne voyant rien en dessous de l'appareil, le guidage est effectué à la voix.

**Demain**

**Le grand jour est arrivé**

# 25 ans après : le jour où l'ange s'est envolé (fin)

Jean DEBROIZE, chef pilote d'Hélicervices, achève aujourd'hui le récit de son aventure incroyable de la dépose de la statue de l'archange au Mont-Saint-Michel par le temps fort de l'envol de l'ange le 5 mai 1987 avant sa restauration.



Au matin du 5 mai, par bonheur – et grâce aux prières des moines du Mont – le temps est clair et ensoleillé. Le vent est d'Est, ce qui annonce en cette saison plutôt des conditions agréables.

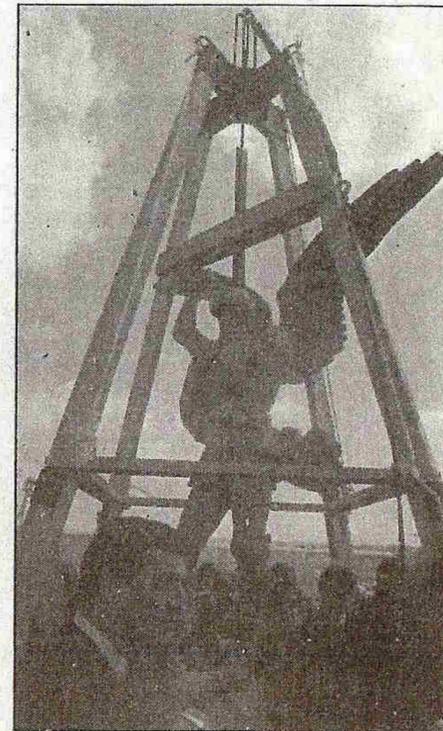
La veille au soir, j'ai eu quelques difficultés à m'endormir, mais maintenant, à la faveur de l'action, tout va bien. Pourtant, en arrivant au Mont, c'est le choc : la grève est noire de monde, ainsi qu'une partie des remparts (l'autre ayant été évacuée). Mes parents, des membres des familles de notre équipe, des amis de Cherbourg et d'ailleurs ont fait le déplacement. En l'air, nous ne serons pas seuls : il y a un autre

hélicoptère d'HéliServices affrété par *La Presse de la Manche*, le quotidien bas-normand qui nous fait régulièrement l'honneur de ses colonnes ; un autre emporte une équipe d'Eurocopter, le constructeur du Dauphin, qui fera un article dans sa revue diffusée à tous ses clients du monde entier ; un troisième pour la télé, et enfin celui de la Sécurité Civile, à la disposition du Ministre de la Culture, François Léotard, qui finance en grande partie l'opération de rénovation de l'Archange. Du coup on se dit, Claude et moi, que ce n'est pas le moment de manquer notre affaire. C'est d'ailleurs une expression beaucoup plus imagée qui est employée. André Aubert est déjà en haut, muni d'une radio que nous lui avons fournie, et qui lui permet de communiquer directement avec l'hélicoptère et notre équipe au sol, dirigée par Christian. Celui-ci a pour mission de stopper l'opération « en cas de quoi que ce soit » comme on dit dans la Marine.

*« Je répète, feu vert pour l'opération ! »*

Il m'annonce que le vent, mesuré aux pieds de l'Archange à l'aide d'un anémomètre, s'établit à 18 noeuds, dépassant ainsi la limite que nous avons fixée à 15 noeuds. Il me demande ce que je compte faire, et je sens l'inquiétude dans sa voix. Je lui réponds que nous allons faire une présentation « à blanc », afin d'évaluer les conditions, vérifier que le pavillon au bout de la perche qui a été mise en place une heure auparavant est bien visible, etc. Pour le vent, l'essentiel est de savoir s'il y a des turbulences ou non. Nous décollons donc et allons voir.

L'Archange a finalement été entouré d'une construction pyramidale en bois qui le protège contre des chocs éventuels. Il est suspendu et immobilisé à l'intérieur, une élingue a été fixée au sommet de cette pyramide. C'est à celle-ci que sera relié le crochet de notre propre élingue, que nous avons choisie de 4 mètres afin de ne pas devoir descendre trop bas pour l'opération d'accrochage. Celle-ci sera réalisée par un des compagnons charpentiers, Joël, qui devra escalader partiellement cette construction. Il est donc nécessaire



François Léotard découvre l'archange.

de limiter en restant assez haut, l'effet de souffle du rotor. L'ennui est que, plus on est haut, moins on est précis. C'est une affaire de compromis..

Tout se présente bien, et le vent, s'il est un peu plus fort que souhaité, est pratiquement laminaire. Je dis à André Aubert que c'est OK. J'entends encore la voix de cet homme naturellement peu expansif, exulter dans sa radio : « **à tous, feu vert pour l'opération, je répète, feu vert pour l'opération !!** »

Nous nous reposons au pied du Mont, et Claude installe l'élingue dans le crochet fixé sous le Dauphin. Celui peut être manoeuvré électriquement, ou manuellement en secours, par le pilote et permet ainsi de libérer la charge une fois posée, ou de s'en débarrasser en vol en cas d'urgence.

Nous redécollons, et allons nous positionner sous le vent, et légèrement en retrait. Je peux encore voir Saint-Michel dans sa cage de protection, et Joël, seul sur la plate-forme. Il doit escalader cet édifice jusqu'à mi-hauteur, attraper d'une main le crochet de notre élingue que nous allons placer à sa portée, et le relier à l'élingue déjà fixée au sommet de la pyramide. Tout en se tenant

à « quelque chose » de l'autre main pour assurer modestement sa sécurité.

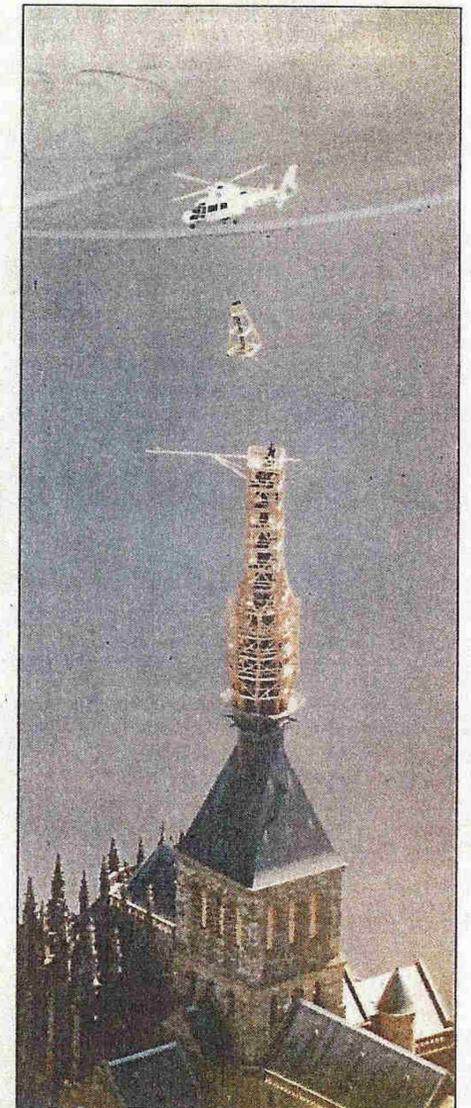
Il lui faudra ensuite descendre en vitesse et évacuer la plate-forme, car il n'est pas question pour lui de voyage aérien. Ce n'est pourtant pas l'envie qui lui manque ! Tout est bon. J'avance lentement, je ne vois plus que la perche, et le pavillon rouge. Claude prend la suite : « **En avant lentement, deux mètres. Comme ça. A droite doux. Stop pour la droite. Vertical. Le gars est en place. Descend deux mètres et recule doucement. Stop en arrière. Stop pour la descente. L'élingue balance. Bien la position. Il a l'élingue en main. Viens légèrement à droite. Stop pour la droite. L'élingue est fixée. Il descend. Il a dégagé la plate-forme. Tu peux monter.** »

*« Je regarde le peson : 1 050 kg, ça va ! »*

Cette fois ça y est. J'espère qu'ils ne se sont pas plantés dans le calcul de la masse totale, car sinon, on risque de descendre un peu vite. L'élingue est tendue. Je regarde le peson : 1050 kg, ça va ! Au moment où la charge décolle lentement de la plate-forme, l'élingue sous l'effet de la tension amorce un mouvement de tire-bouchon qui entraîne la charge en rotation. C'est classique mais malvenu, car contrairement à l'habitude, il n'y a pas de personnel au sol pour contrer ce mouvement en raison de l'exiguïté de la plate-forme. Un des coins de la base de la pyramide va donc s'engager sous les rambardes entourant la plate-forme.

La voix de Claude est impérative : « **en montée franchement, et en arrière** » Pas de place pour la discussion, j'exécute. Ca y est, nous sommes dégagés. Je dégage lentement et latéralement pour reprendre la vue de la plate-forme sur ma droite. Un coup d'oeil sur les paramètres moteurs : tout est « dans le vert » et j'ai encore un peu de réserve de puissance.

Nous partons lentement en avant et en descente. Il nous a été demandé de faire deux fois le tour du Mont avant de poser Saint-Michel au sol, afin que tous les spectateurs puissent profiter



La manœuvre cruciale au sommet du Mont.

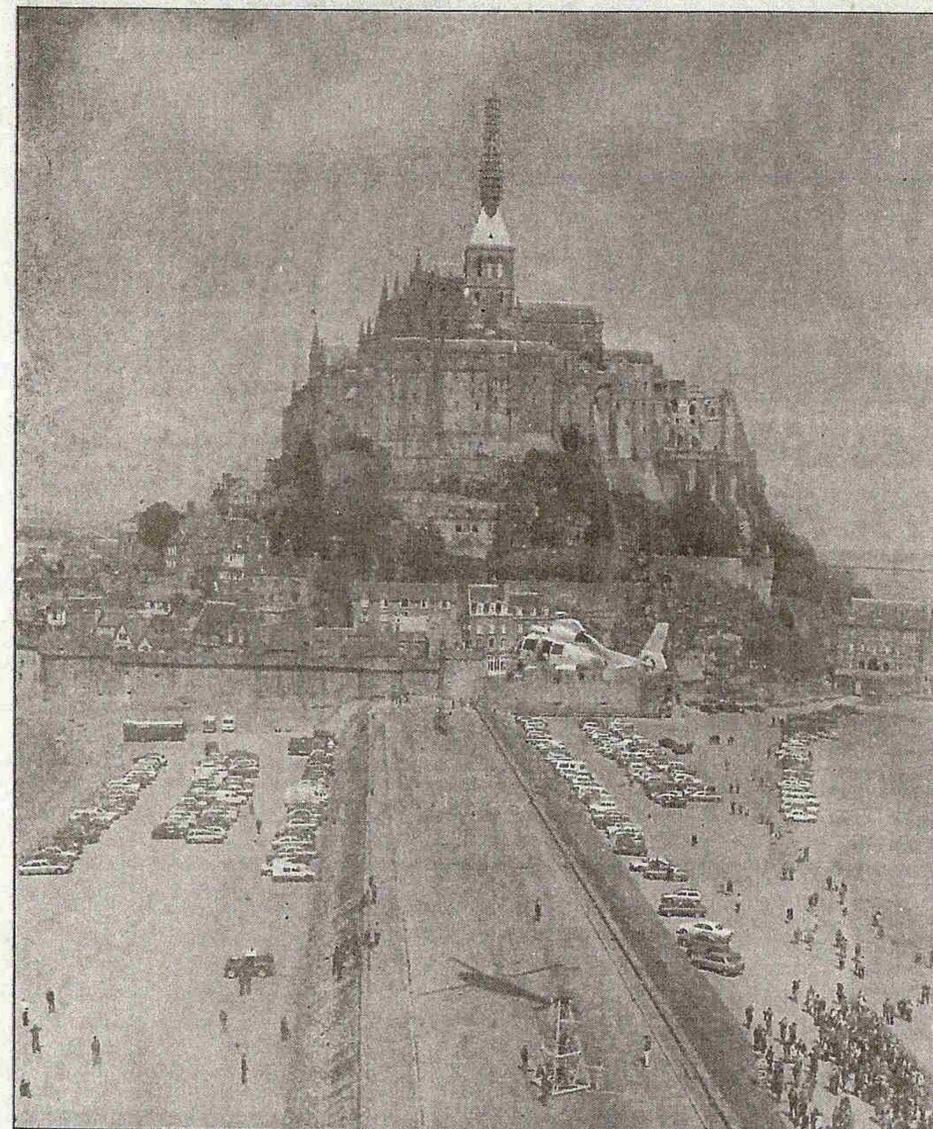
du spectacle. Je m'en serais dispensé, craignant que la structure en bois ne se mette en rotation. Mais non, tout est stable. Saint-Michel est au pied de son domaine. Les officiels se précipitent pour l'admirer. On dresse une échelle, le Ministre y grimpe lestement et va contempler le visage de l'Archange. La foule approche, contenue par des barrières aimablement disposées suffisamment près.

André Aubert nous félicite par radio et nous invite à déjeuner.

Mission terminée.

Nous sommes bien soulagés !

Jean DEBROIZE



Le Mont-Saint-Michel il y a vingt-cinq ans, survolé par l'hélico dont on peut voir l'ombre.