

1950–2015:

Le Malabar Princess n'a pas encore tout dévoilé

par Jean Voruz, Consilium Philateliae Helveticæ, CEPL

La découverte d'un lambeau de papier assez dégradé, au hasard d'une récente vente allemande, m'a rappelé de vieilles lectures et une excursion émouvante dans le massif du Mont-Blanc: en effet, partie de Madras en 1950, à destination de l'Allemagne via Chamonix et Genève, cette lettre ne pouvait qu'être une rescapée du mythique Malabar Princess.

L'histoire

3 novembre 1950. Le Lockheed L-749 Constellation d'Air India (Fig. 1), parti de Bombay à destination de Londres, s'apprête à atterrir à Genève. A la suite de sa première escale au Caire, ses soutes transportent 297 kilos de sacs postaux. Il amorce sa descente au-dessus de la chaîne des Alpes par un temps exécrable et une visibilité nulle. A 10h45, le contact radio avec Genève est perdu. Le Malabar Princess vient de percuter les rochers de la Tournette sur la frontière franco-italienne, à proximité immédiate du sommet du Mont-Blanc, point culminant du massif (Fig. 2 et 6).



Fig. 1. Un appareil Constellation d'Air India (© R.A. Scholefield).

L'épave disloquée, à 4677 mètres d'altitude, n'est repérée que deux jours plus tard par un pilote suisse à la faveur d'une brève éclaircie. Des centaines de morceaux éparpillés, tant du côté italien que français, et un calme absolu sur le site du drame témoignent de l'absence de survivant. Cela n'empêche pas deux colonnes de secours de partir de Chamonix et St-Gervais, alors que les conditions météo sont à nouveau très mauvaises. La cordée de Chamonix n'ira pas loin: son chef René Payot est tragiquement emporté par une avalanche. Celle de St-Gervais continue de braver les dangers jusqu'au sommet.

Le 8 novembre, à 10h10, dans une neige profonde et instable, par -40°C et des vents de plus de 130 km/h, les alpinistes découvrent les débris de l'appareil (Fig. 10), des corps déchiquetés et... du courrier. Un bras émerge de la neige, l'index pointé vers le ciel! Ils vont explorer ce théâtre dantesque une quinzaine de minutes tout au plus, le risque de mourir de froid

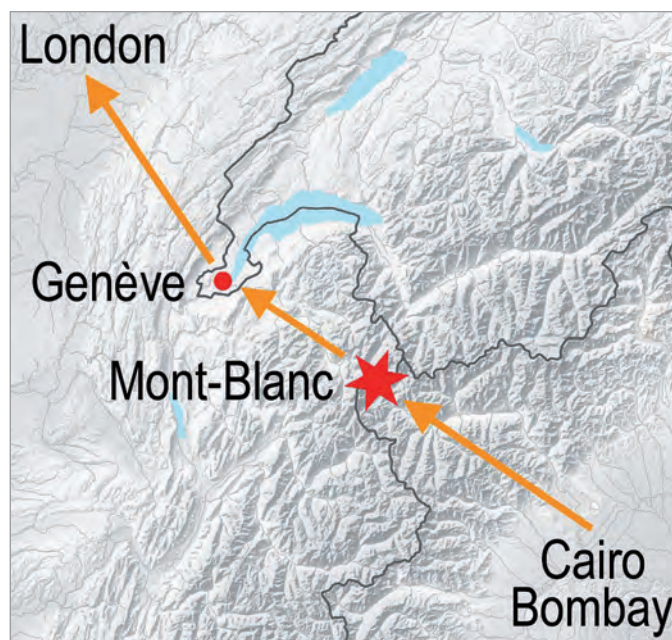


Fig. 2. Région du Mont-Blanc, avant l'approche sur l'aéroport de Genève (carte de l'auteur).

et d'épuisement étant bien réel. Emportant des objets épars que la neige n'a pas encore ensevelis, un sac postal et les cartes et lettres dispersées qu'ils trouvent (Fig. 3), ils redescendent dans la vallée et confirment officiellement l'issue fatale de la catastrophe.

L'équipement montagnard de l'époque rend les ascensions hivernales quasiment impossibles ou très risquées, comme on vient de le voir. Quant aux hélicoptères, ils ne sont pas encore capables de s'élever à ces altitudes. C'est donc à la faveur du printemps et de l'été 1951 que des recherches plus approfondies sont entreprises sur le lieu du crash. Après 6 à 8 mois, la neige



Fig. 3. Verso d'une lettre d'Egypte provenant de la première récupération du 8 novembre 1950. Malgré la mention Retardé par suite d'accident aérien, la lettre n'a que huit jours de retard.



Fig. 6. Point d'impact du Malabar Princess. Le glacier des Bossons indique clairement le chemin suivi par l'épave et son contenu dans les années et décennies qui ont suivi.

a largement recouvert le site. Quant aux crevasses, nombreuses en cet endroit, elles ont déjà englouti l'essentiel.

Du courrier provenant de sacs éventrés est néanmoins trouvé parmi ce qu'il reste de bagages, effets personnels et autres découvertes macabres. Tout ce qui peut être identifié est descendu dans la vallée et remis à la gendarmerie de Chamonix. Le courrier encore lisible sera étiqueté (Fig. 4) ou dûment estampillé (Fig. 5), puis remis dans le circuit postal aux lieux d'escale prévus du Malabar Princess, soit Genève ou Londres comme en attestent les cachets à date.

Parties fin octobre 1950, les deux lettres illustrées auront mis respectivement 6 et 11 mois pour arriver à destination. Leur sort est plutôt heureux car, pour une grande partie du contenu de l'appareil sinistré, a commencé une lente et interminable descente vers la vallée. Au rythme de 100 à 150 mètres par an, les impressionnants glaciers du Miage (Italie) et des Bossons (France) vont charrier ce qui n'a pas été récupéré dans les mois ayant suivi la tragédie. Côté France, c'est dans la langue termi-



Fig. 4. Verso d'une lettre d'Inde provenant de la seconde récupération, en avril 1951. La lettre a sans doute bénéficié d'un acheminement privé jusqu'à Londres où une étiquette ad hoc et un cachet à date matérialisent sa réintroduction dans le circuit postal.

nale du glacier (Fig. 6), non loin du village de Chamonix, que la montagne rend ce qu'elle a pris. Ainsi en 1987, soit 37 ans plus tard, un train d'atterrissage fait son apparition, suivi d'un moteur en 2008. Chaque année et aujourd'hui encore, les glaciers respectifs livrent leur lot d'objets dont parfois des restes humains, mais aussi du courrier.

En juillet 2010, une étudiante écossaise trouve au bord du glacier des Bossons une dépêche de poste destinée aux USA. Elle va en extraire le contenu âgé de 60 ans et identifier outre Atlantique les destinataires – ou plutôt leurs descendants – de 75 cartes et lettres (Fig. 7).

Le crash au même endroit du Kangchenjunga en 1966, un Boeing d'Air India arrivant lui aussi de Bombay, avait à nouveau précipité des corps et le contenu de l'appareil dans les



Fig. 5. Fragment d'une lettre de Madras à destination de Brême (Allemagne) récupérée en septembre 1951. La gendarmerie de Chamonix a apposé son sceau et la date du 12 septembre, avant de la remettre à la poste suisse le 17 (coll. de l'auteur).



Fig. 7. Lettres d'Inde pour les USA, récupérées en été 2010 vers le pied du glacier (© Scotimage.com).

entrailles des deux glaciers. Le 25 août 2012, un sac de poste diplomatique provenant de cet avion (Fig. 8) fait surface après une fonte de glace inhabituelle. Au cours de l'été 2013, un jeune alpiniste découvre une boîte métallique contenant des bijoux et pierres précieuses. Concernant cette trouvaille onirique, les enquêteurs penchent pour le Boeing plutôt que le Constellation.



Fig. 8. Sac de courrier diplomatique récupéré sur le glacier en été 2012, provenant du second crash de 1966. Restitué tel quel au gouvernement indien.



Fig. 10. Fragment de la carlingue du Malabar Princess. La première cordée avait été accueillie par cette énigmatique princesse indienne qui semble exécuter une étrange dans macabre.



Fig. 9. Timbre de la poste indienne célébrant l'ouverture de la ligne régulière de Bombay à Londres en 1948.

Conclusion

Par une ironie de l'histoire, c'est le Malabar Princess qui avait inauguré la ligne Bombay-Londres via Genève en 1948, avec l'émission d'un timbre commémoratif indien (Fig. 9).

Des lettres d'Inde ou d'Egypte continuent aujourd'hui encore leur lent voyage, sous des tonnes de glace appelées à fondre tôt ou tard. Elles termineront peut-être leur trajet postal comme prévu, à défaut de trouver des destinataires qui ont cessé de les attendre. ■

Sources

- «Crash au Mont-Blanc, Les fantômes du Malabar Princess», Françoise Rey, éd. Glénat, 1991
- «La neige en deuil», Henri Troyat, 1952
- The Telegraph, London, 6 July 2010
- Le Figaro, Paris, 31 août 2012
- Grosvenor Auctions, London
- Schwanke Auktion, Hamburg, 2015