

Hydravion CAMS 53



Dessiné par Joseph De Joux

Gravé par Claude Jumelet

Format horizontal 48 x 27
(dentelé 13)

25 timbres à la feuille

Vente anticipée le 2 mars 1985
à Marseille

Vente générale le 4 mars 1985

Si l'hydravion est une espèce presque éteinte aujourd'hui, cela nous ferait facilement oublier qu'entre les deux guerres cent soixante-dix hydravions ou amphibies, d'une vingtaine de types différents, servirent dans nos compagnies aériennes.

Les plus nombreux furent fabriqués par la Société des Chantiers Aéromaritimes de la Seine (C.A.M.S.). Après d'épisodiques apparitions au-dessus de l'Atlantique, ils servirent à fonder l'exploitation régulière sur la Méditerranée.

Le but demeurait l'établissement d'une ligne Marseille-Alger, mais les tentatives entre 1923 et 1928 de Latécoère, avec différents types d'hydravions, se soldèrent par des échecs.

C'est alors que l'Aéropostale les remplaça par le CAMS 53, appareil à coque équipé de deux moteurs Hispano-Suiza de 500 CV montés en tandem. Ce biplan monodérive, plan fixe haubané était construit en bois et toile. D'une longueur de 14,82 m, envergure 20,40 m et d'un

poids à vide de 4600 kg pour une charge utile de 250 kg, il atteignait la vitesse de 170 km/h avec un rayon d'action de 1050 km.

L'hydravion était mis à l'eau par une grue, remplacée plus tard, dans certaines hydrobases par un chariot sur rails.

Avec les deux premières unités, l'Aéropostale procéda à de nouveaux essais et entreprit, le 22 octobre 1928, une exploitation régulière de la ligne Marseille-Alger. Il s'agissait de vols directs, sur une distance de 800 kilomètres parcourus en 5 heures de vol, avec un chargement très faible et uniquement postal.

Les années suivantes, quelques rares passagers furent admis sur cette ligne directe, à titre exceptionnel ou pour les besoins du service de la Compagnie.

Le 6 juin 1929, Air Union-Lignes d'Orient inaugura, entre Marseille et Beyrouth, via Naples, Corfou, Athènes et Castelrosso, les 3254 kilomètres de la plus longue ligne commerciale du monde desservie

par hydravion. Le voyage durait près de trois jours et la flotte se composait de quatre appareils dont deux CAMS 53.

A partir du milieu de 1929, des CAMS 53 vinrent progressivement relayer les monomoteurs sur la ligne d'Air Union Aéronavale: Marseille, Ajaccio, Tunis.

Au total trente-huit CAMS 50 volèrent au départ de Marignane, peints en blanc sur Alger et Tunis et en orange sur le Proche-Orient. Vingt-et-un CAMS 53 de divers modèles furent apportés à Air France par les Sociétés dont elle était issue et deux supplémentaires furent livrés au milieu de 1933. Il n'en restait que sept fin 1935.

C'est sur le CAMS 53, le F-AIZA d'Air Orient baptisé «Syrie» que fut peint au pochoir le premier hippocampe, insigne qui allait être conservé par la Compagnie Air France depuis 1933.