



Aero 45/145 par Jean-Louis Bléneau

L'Aero 45 OK-HGB (c/n 51157) est un des rares exemplaires de ce bimoteur à avoir fait toute sa carrière dans un aéro-club tchécoslovaque. Construit en 1954, il a été réformé en 1985.

La firme Aero Vodochody est très connue aujourd'hui pour ses biplaces d'entraînement. Bien avant l'apparition de ces appareils à réaction elle a pourtant réussi une belle percée à l'exportation avec le bimoteur Aero 45. Ce quadriplace polyvalent dont l'allure particulière ne peut laisser indifférent, fut produit pendant quinze ans. Toujours présent dans le ciel européen, il mérite un peu d'attention.

Aero, première entreprise aéronautique tchèque : Des trois entreprises qui marquèrent l'histoire aéronautique de la Tchécoslovaquie durant l'Entre Deux Guerres, Aero, továrna letadel Dr. Kabeš fut la première à voir le jour. Elle fut en effet créée le 25 février 1919 à Prague-Holešovice par le Dr. Vladimír Kabeš pour réparer les appareils étrangers en service dans la toute nouvelle république de Tchécoslovaquie. La même année était mis en chantier un premier avion de conception nationale, le biplan d'école Aero Ae 01, qui s'inspirait largement du Hansa-Brandenburg B.I allemand. Une quarantaine d'appareils différents furent développés jusqu'en 1938, avec plus ou moins de succès, Aero produisant également sous licence des appareils britanniques (de Havilland DH.50), français (Bloch MB.200) ou soviétiques (Tupolev SB-2). Entre 1928 et 1941 Aero se tailla également une jolie réputation dans le domaine de la voiture de sport.

Installé à Prague-Vysočany depuis 1923, le département aéronautique devint un sous-traitant de l'industrie allemande dès l'annexion de la Tchécoslovaquie en 1939, produisant des biplans d'école Bücker Bu 131 Jungmann, puis des fuselages pour Focke-Wulf et, à partir de 1942, des bimoteurs Siebel Si-204. Nationalisée dès la libération du pays, Aero continua à produire jusqu'en 1949 des Aero C-3 (Si 204) et Aero C-4/C-104 (Bu 131).

Relancer une production nationale : Dès l'été 1945 pourtant un groupe de quatre ingénieurs, Miroslav Baitler, Jiří Bouzek, Ondřej Němec et František Vlk décidèrent de développer un appareil de conception nationale susceptible d'être produit en parallèle aux avions d'origine allemande. Visant le marché des quadriplaces de transport léger, ils dessinèrent un monoplan métallique à aile basse cantilever et empennages classique, train principal escamotable et roulette arrière fixe. La principale caractéristique de ce bimoteur était la forme avant du fuselage, sans décrochement et largement vitré, probablement inspiré du Siebel Si-204. La formule bimoteur s'imposait, seule capable de fournir des performances acceptables avec l'unique moteur de conception nationale disponible, le Walter Minor de 105 ch. Cette faible puissance était en partie compensée par une voilure largement dimensionnée, offrant un allongement de 8,85, et une finition soignée avec rivets à tête noyée et un raccordement aile-fuselage particulièrement amorti. Les premières études furent menées en dehors des heures de travail, mais il fallut attendre un changement de direction à la tête de l'entreprise pour que la réalisation de prototypes soit autorisée.



Le prototype de l'Aero 45 était entièrement métallique, mis à part les gouvernes à structure métallique entoilée. Avec un train d'atterrissage principal relevable électriquement et une excellente aptitude à décoller court depuis des terrains sommairement aménagés malgré ses moteurs de faible puissance, c'était une machine très moderne.

Le prototype (OK-BCA, c/n Ae 45.1) effectua son premier vol le 21 juillet 1947. Un second prototype (OK-CCA, c/n Ae 45.2) prit l'air le 12 mars 1948, tandis qu'une troisième cellule était affectée aux essais statiques. Les deux prototypes sillonnèrent l'Europe à des fins promotionnelles durant l'été 1948. Le premier exemplaire de série sortit d'usine le 16 avril 1949. Cet appareil était très en avance sur son époque. A titre de comparaison rappelons que le Piper PA-23 Apache, de taille et de puissance similaire, n'apparut qu'en 1953.

Aero 45 et Super Aero 45S : Ce bimoteur devait se décliner trois modèles, biens difficiles à reconnaître, et on comprendra vite pourquoi. Les premiers appareils sortis d'usine, désignés simplement **Aero 45**, étaient équipés de moteurs Walter Minor 4-III, groupe 4 cylindres en ligne inversés datant de 1929. Au moins 142 exemplaires furent achevés jusqu'en 1951, date à laquelle la production fut suspendue, pour des raisons purement politiques semble-t-il. Cette décision s'avéra rapidement prématurée, mais en 1953 Aero fut retenu pour produire sous licence des chasseurs MiG-15. L'entreprise abandonna à l'occasion le site de Vysočany pour s'installer à Vodochody.

L'Aero 45 était en fait le seul bimoteur léger disponible au sein de la communauté économique formée en 1949 par l'URSS et ses alliés, et il existait bel et bien un besoin. Il fut donc décidé de relancer la production, mais de la transférer à l'usine d'état LET (Letecký Národní Podnik) de Kunovice afin de ne pas gêner la sortie des MiG-15. Car il faut reconnaître que l'Aero 45 affichait de bonnes performances grâce à un fini particulièrement soigné, mais au prix d'une construction longue. Cet avion n'avait pas été conçu pour une production de masse et seul le très faible coût de la main d'œuvre dans les usines d'état tchécoslovaques le rendait attractif à l'exportation. Les premiers exemplaires produits à Kunovice sortirent d'usine en 1954, assemblés à partir de cellules inachevées en 1951, la tête de série étant le OK-HGA (c/n 51156), dont le certificat de navigabilité fut délivré le 18 juin 1954. Un total de 220 Aero 45 ont été assemblés.

L'entreprise LET ne se contenta pas de reprendre la fabrication de l'Aero 45. Elle chercha également à moderniser le bimoteur afin de le rendre plus attractif à l'exportation, en particulier avec une avionique améliorée, sans modifier la motorisation ni les lignes générales de l'appareil. Ainsi naquit l'**Aero 45S**, ou **Super Aero 45**, dont le premier exemplaire porte officiellement le numéro de série 51183. En réalité la transition sur chaîne de l'Aero 45 au modèle 45S se fit progressivement, la configuration n'étant figée qu'à partir du numéro de série 51189. Utilisé comme appareil de développement, ce dernier ne fut immatriculé qu'en 1960 (OK-JFE), mais dès août 1955 sortaient les premiers Aero 45S, dont plusieurs exemplaires étaient livrés à des clients étrangers avant la fin de l'année. L'Aero 45S fut finalement réservé à l'exportation, quelques rares exemplaires de présérie restant en Tchécoslovaquie, deux exemplaires figurant même à l'inventaire de la compagnie aérienne CSA. Une nouvelle numérotation des cellules fit également son apparition début 1956 à la suite d'une

réorganisation des usines d'état, Letecký Národní Podnik devenant Orlican Národní Podnik en cours de production. Commercialisé hors de Tchécoslovaquie par une autre entreprise d'état, Omnipol, l'avion ne changea pas pour autant d'appellation, probablement en raison de la notoriété ancienne d'Aero. 228 Super Aero 45S ont été construits entre 1954 et 1959.



L'Aero 145 se distingue extérieurement de l'Aero 45 par une nouvelle verrière.

Plus puissant, l'Aero 145 : Dès 1948 avait été envisagé une version plus puissante, désignée Aero 145, équipé d'un moteur 6 cylindres Walter 6-III de 160 ch. Deux variantes de l'Aero 145 étaient par ailleurs envisagées, Aero 245 doté d'une porte de chargement arrière facilitant le transport de fret léger ou le chargement de civières, et Aero 345 doté d'une pointe avant plus conventionnelle. Si le développement de ces nouvelles versions fut interrompu en 1951, avec l'arrêt de la production de l'Aero 45, ces études furent utilisées à Kunovice pour développer un nouveau bimoteur, le L-200 Morava. Outre un train tricycle, ce dernier se distinguait par un fuselage redessiné et des moteurs de 210 ch. Pourtant, exposé au Salon de l'Aéronautique du Bourget en 1957, l'Aero 45S avait montré qu'il conservait un certain attrait. Deux ans plus tard Omnipol exposait donc au Bourget, à côté du prototype L-200 qui avait débuté ses essais en vol quelques semaines plus tôt, un **Aero 145** (OK-NKA). Il s'agissait essentiellement d'un Super Aero 45 équipé de moteur compressé Walter M332 de 140 ch, groupe 4 cylindres inversés produit à partir de 1958 pour succéder au Walter Minor. Outre de subtiles modifications des fuseaux-moteurs, on distingue extérieurement un Aero 145 des modèles antérieurs par sa verrière, simplifiée avec . 142 Aero 145 ont été produits par Let à Kunovice entre 1959 et 1961, la majorité étant exportés vers l'URSS. Le dernier des 142 Aero 145 construits (SP-LXW, c/n 20-017) est sorti d'usine en 1961, même si quelques exemplaires ne furent livrés qu'en 1964.

La production tchèque s'établit donc à 590 exemplaires. Il convient d'y ajouter une soixantaine d'Aero 145 produits en République Populaire de Chine à partir de 1960 sous la désignation **Suingari-1**.



Une fois les essais terminés, le prototype de l'Aero 45 fut transféré au Ministère de l'Industrie puis affecté à la compagnie aérienne CSA. On le voit ici dans la livrée de livraison des premières séries. Il fut réformé en 1953.

L'Aero 45 participa à la fin des années 1949 et au début des années 1950 à un certain nombre d'événements sportifs. Jan Andrie, engagé dans les National Air Races britanniques en 1949 avec un Aero 45 immatriculé OK-DCL (c/n 49017), remporta le Norton Griffiths, seule course ouverte aux pilotes étrangers, en couvrant les 98 km du circuit à 262 km/h le 1^{er} août, devant un Miles Falcon Six. Il faut aller à la septième place du classement pour trouver un autre bimoteur, un Miles Gemini IA équipé de deux moteurs Blackburn Cirrus de 100 ch chronométré à 223,7 km/h. C'est également sur un Aero 45 que Renzo Ceschina reporta un championnat d'Italie. Fin septembre 1950 W.B. Riley convoyait en vol de Prague à Colombo un Aero 45, un autre avion, piloté par D. Beard, reliant Prague à Hong Kong, soit 1 600 km en trois étapes. Les 10 et 11 août 1958 un pilote italien reliait Buenos Aires à Dakar, via Fernando de Noronha, avant de gagner Milan et en 1981 Jon Svensen reliait l'Europe aux Etats-Unis avec l'Aero 45S qu'il avait acheté.

L'Aero 45 a connu une carrière relativement exotique et quelques exemplaires restent aujourd'hui en état de vol. Il est donc intéressant de s'attarder sur la liste des pays dans lesquels ce bimoteur a été utilisé :

Afrique du Sud : Le premier des trois Aero 45 importés en Afrique du Sud (ZS-DFT) fut acheté au Mozambique en 1953 et réformé il y a une vingtaine d'années. Il fut suivi en 1957 d'un second exemplaire (ZS-CJN) qui n'est plus en état de vol. En 1972 enfin un particulier a récupéré à Madagascar un Super Aero radié depuis plusieurs années. Cet appareil (ZS-CYC) était en cours de restauration début 2012 après un accident survenu en 2006.



Deux Aero 45 de la compagnie est-allemande attendent leurs passagers à l'époque où les deux Allemands revendiquaient l'utilisation du nom Deutsche Lufthansa.

Allemagne : Cinq Aero 45 (DM-SGA/E) furent livrés à la compagnie aérienne est-allemande qui prit le nom de Deutsche Lufthansa der DDR avant de devenir Interflug le 1^{er} septembre 1963, et sept Super Aero 45 utilisés par l'Armée Populaire de 1956 à 1965.

En République Fédérale Allemande sept bimoteurs sont connus. Deux Aero 45S ont été portés sur le premier registre de l'après-guerre, en 1955, le premier étant détruit sur accident dès 1957 et le second radié en 1971. Un troisième Aero 45S a été importé en 1957 et revendu en 1977. Deux Aero 145 (D-GABO et D-GADA) ont ensuite été importés en 1961, suivi d'un troisième en 1997 (D-GASA) acheté

en Grande-Bretagne et à nouveau d'un Aero 45S (D-GHBN) arrivé en 2000. Ces quatre derniers bimoteurs sont toujours en état de vol. On retiendra en particulier le D-GADA (c/n) qui a reçu une décoration identique au DM-SGA de la Lufthansa est-allemande, mais ces avions sont présents dans de nombreux meetings en Allemagne. Notons également que le Museum für Luftfahrt und Technik de Wernigerode possède depuis 2002 un Aero 45S acheté en Hongrie (HA-OMD).

Argentine : Cinq exemplaires ont été importés à la fin des années 1950. Le dernier en état de vol (LV-FJU) pourrissait dans un coin de l'aéroport d'Asuncion, au Paraguay, début 1979,



Belle image d'un des deux Aero 145 de Commodore Aviation, qui utilisait ce bimoteur au cours des années 1960 pour rechercher des bancs de poissons pour les pêcheurs de la côte sud de l'Australie. (Photo Geoff Goodall, Ed Coates Collection)

Australie : Deux Aero 45S furent importés en Australie en 1956 par Phoenix Aviation. Le premier fut assemblé à Adelaïde en septembre (VH-PXA, c/n 02-003). L'année suivante Dulmison Aircraft Pty Ltd importa quatre Aero 145, convoyés en vol depuis la Grande-Bretagne après avoir reçu des réservoirs supplémentaires. Le premier (VH-DUA, c/n 19-012) devait s'écraser dès le 12 novembre 1960, le second (VH-DUB, c/n 19-015) fut utilisé par Australian Blue Metal jusqu'à sa réforme en 1976. Le VH-DUH (c/n 20-001) fut exploité durant plusieurs années par National Contractors, entreprise d'avions-taxi et le VH-WWC (c/n 20-002) fut vendu à Commodore Aviation, entreprise effectuant des reconnaissances maritimes pour les pêcheries situées sur la côte sud de l'Australie. Commodore Aviation racheta ensuite le VH-PXA, qui devint VH-WWH. Le VH-DUH est toujours en état de vol, le VH-WWC est en cours de restauration depuis 2007.

Belgique : Quatre Aero 45 ont figuré sur le registre belge. Un premier appareil (OO-LDS, c/n 49019) fut importé en 1950 et radié en 1967. Acheté en 1957, un Super Aero fut porté sur le registre du Congo Belge (OO-CRG, c/n 51192). Utilisé brièvement par les forces Katangaise, il est ensuite passé sur le registre du Zaïre. Un second Super Aero (OO-RHC, c/n 49030) a été radié en 1970, et le prototype Super Aero 45, acheté d'occasion en Italie en 1968 et devenu OO-TSS en 1968, a été radié en 1974. _

Brésil : Selon les documents disponibles chez Omnipol, six Aero 45 et 45S ont été vendus au Brésil entre 1958 et 1960.

Bulgarie : Il semble que malgré la livraison d'un Aero 45 en 1952 le bimoteur tchèque n'ait pas été utilisé en Bulgarie.

Canada : Un unique Aero 45 a été importé en 1955. Il avait disparu du registre au milieu des années 1960.

Ceylan : Un Aero 45 (VP-VBH) fut acheté par le gouvernement ceylanais et convoyé en vol de Prague à Colombo en 1950. Cet avion fut utilisé par l'Académie de l'Air.

Chine : 10 Aero 45 furent livrés à la Chine en 1951, suivis de 14 autres exemplaires en 1953, tous retirés en 1976. Au moins un Super Aero 45S (c/n 51196) fut également transféré en Chine en 1959, prélude au lancement de la production locale, une soixantaine d'exemplaires semblant avoir été mis en service à partir de 1960. Utilisés pour l'école mais aussi pour la surveillance des massifs forestiers, les derniers Suingari-1 ont disparu des inventaires en 1986. Un exemplaire est conservé au musée de l'Institut Aéronautique de Pékin.

Danemark : Importé en 1957, un premier Super Aero 47 a été détruit sur accident en 1958. Une seconde machine est arrivée d'Allemagne en 1981 (OY-EFC, c/n 03-007), mais a été revendue en Finlande en 1987.

Egypte : Un Aero 45 livré en 1955 et deux Super Aero en 1958 selon les archives Omnipol. On ignore ce qu'il est advenu de ces appareils.

Espagne : Le EC-APH, un Aero 45S importé en 1958, est conservé en assez mauvais état par le Musée des transports aériens de Malaga.

Estonie : Un exemplaire aurait été importé de Finlande au cours des années 1990. Son sort est inconnu.

Etats Unis : Un unique Super Aero 45 (c/n 51186), immatriculé fort à propos N145SA, a été importé aux USA en 1981. Il est toujours la propriété d'un particulier résidant en Louisiane.



Résident de l'aérodrome de Compiègne-Margny, le seul Aero 45 visible en France en 2012 fait toujours des sorties remarquées. Il a été classé avion de collection.

France : 14 appareils sont concernés par le registre français. Le premier fut certainement un Aero 45 (c/n 49027) acheté en 1950 par la Société d'Importation de Textiles d'Alsace de Casablanca. Immatriculé F-OAXL le 10/5/50, il fut rapatrié à Mulhouse par son propriétaire en 1955, devenant F-

BGQF. Acheté par le Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, il passa sur le registre des avions de collection le 13/5/82 comme F-AZCL. Confié à l'Escadrille du Souvenir, il continua à voler régulièrement à Etampes-Mondésir jusqu'à sa réforme le 4/12/95. Il a depuis rejoint les réserves du Musée, disparaissant progressivement sous la poussière.

Le 17 mai 1950 la Sté Tunisienne des Automobiles Peugeot faisait immatriculer avec les lettres F-OAGA un second Aero 45 (c/n 50056). Vendu en août 1956 à la Sté Nord Africaine de Travaux Aériens de Bône (Algérie), il fut vendu à un particulier en mars 1959. Devenu B-BFVN, il fut radié sur accident le 4 décembre 1959.

En 1951 une entreprise lyonnaise acheta un troisième Aero 45 (F-BCUT, c/n 50136), qu'elle conserva jusqu'à sa réforme en décembre 1971. A la même époque les lettres F-BIMH, F-BIMM et F-BIMO furent réservées pour trois autres bimoteurs qui ne furent probablement jamais importés, ces immatriculations étant reprises dès 1958 pour des Scintex CP.301A.

Entre 1957 et 1958 cinq Super Aero 45 firent leur apparition sur le registre d'Outremer. Tous ont été radiés sur accident, mais, curieusement, le F-OBGD (c/n 05-001) est réapparu en Afrique du Sud quelques années plus tard. En 1958 toujours un Aero 45S (F-BILP, c/n 06-014) a été acheté par la Société Aérienne de Recherches Minières. Basé au Bourget, il a été revendu en Grande Bretagne en 1965 avant de rejoindre la Malaisie.

Les deux derniers Aero 45 ont été achetés sur le marché de l'occasion. En 1962 une entreprise parisienne a importé de Suisse un Super Aero (F-BKGY, c/n 51186), revendu deux ans plus tard en Grande-Bretagne. Cet avion se trouve aujourd'hui aux USA. Enfin en 1994 un pilote privé a acheté en Italie un Aero 45 qui fut immatriculé F-GFYA avant de passer sur le registre des avions de collection comme F-AZJX en 2009 à l'occasion d'un changement de propriétaire. Basé à Compiègne-Margny, c'est aussi la quatrième cellule sortie de l'usine de Vysočany.

Finlande : Un unique Super Aero a fait un court passage en Finlande avant d'être revendu.

Grande Bretagne : C'est en 1959 que le premier Super Aero 45 (G-APRR, c/n 04-014) a été porté sur le registre civil britannique. Utilisé par Maitland Air Charters, il passe ensuite entre les mains d'une douzaine de propriétaires. En 1987 il a été repeint de façon à simuler un Heinkel He 111 (codé A1+BT). Cet avion a été victime d'un accident au décollage le 28 février 2009.



La Grande Bretagne a été le pays européen non communiste où l'Aero 45 a connu le plus de succès. Ce Super Aero fut le premier importé dans le pays et a connu de nombreux propriétaires. Il a malheureusement été victime d'un accident en février 2009.

En 1960 Omnipol a présenté en Grande Bretagne un Aero 145 (G-ASYV, c/n 19-012), en association avec Peter Clifford Aviation Ltd. Cet avion a rapidement été exporté vers l'Australie, remplacé par un autre bimoteur du même modèle en 1961 qui fut revendu en Allemagne en 1997. Six Aero 145 ont finalement été importés en 1964 pour différents clients, dont quatre ont été réformés ou accidentés entre 1968 et 1984. Le dernier (G-ATBH, c/n 20-015) est donc le seul dont le certificat de navigabilité est toujours valable Outre-manche. Deux autres Super Aero ont été importés de France en 1964 et 1965. Le premier a été vendu aux USA en 1978, le second exporté en Malaisie en 2010.

Guinée : Deux Aero 145 (3X-GED et 3X-KIS) ont été livrés à la Guinée fin 1960, dont un au moins a été utilisé par Air Guinée à sa création.

Hong Kong : Convoyé en vol par un pilote britannique depuis Prague, un Aero-45 (VR-HEZ) fut exploité par Air Asia.



A gauche l'unique Aero 45 importé à Hong Kong. A droite un Aero 45 hongrois portant des couleurs peu habituelles. Elles furent utilisées très brièvement, au moment du soulèvement de 1956. les bimoteurs importés en Hongrie furent en fait surtout employés à des missions sanitaires par une organisation d'état civile, comme le HA-OMA que l'on voit en vol ci-dessous.



Hongrie : Ce pays, membre du Pacte de Varsovie, fut un des principaux utilisateurs l'Aero 45, baptisé localement *Kócsag* (Aigrette). Dès septembre 1948 un accord fut signé avec la Tchécoslovaquie, portant sur la fourniture d'un certain nombre d'avions, dont 25 Aero 45. C'est d'ailleurs la tête de série (c/n 49003) qui fut livrée à la Magyar Légiero début 1949. Il semble que quatre exemplaires seulement aient été utilisés par l'Armée de l'Air hongroise jusqu'en 1957, les autres appareils étant cédés à la Police. Quelques exemplaires semblent avoir été utilisés par les insurgés de 1956. En 1958 quatre

appareils ayant survécu aux événements de 1956 furent transférés au Service National de Secours (OMSZ) avec les immatriculations HA-OMA/D et utilisés pour des transports sanitaires. Deux autres exemplaires suivront un peu plus tard, HA-REC/D. Le dernier de ces appareils (HA-OMC, c/n 04-021) fut finalement transféré au Musée de l'Air de Szolnok avec son code d'origine. Après avoir passé une dizaine d'années en plein air avec une fausse livrée militaire ('23'), il a finalement été restauré aux couleurs du G-007, le premier Aero 45 livré en Hongrie. Un second exemplaire (HA-REC, c/n 04-011) se trouve au Musée de l'Air de Budapest et un troisième, racheté en Suisse, est maintenu en état de vol (HA-EKC, c/n 51195).

Inde : Un exemplaire (c/n 50120) fut offert au gouvernement indien par la Tchécoslovaquie en 1951 (VT-DEY) et transféré à l'Indian Air Force en 1955, qui lui attribua le serial IL818. Il fut radié dès 1957. Trois autres Aero 45 ont figuré sur le registre civil.

Indonésie : Un Aéro 45 et deux Aéro 45S ont été exportés vers ce pays, sans que leur sort soit connu.

Islande : Un unique exemplaire fut porté sur le registre civil en 1959 (TF-SOL, c/n 51193) et détruit sur accident à Reykjavik le 30 mars 1968.

Italie : Au moins six Aero 45 et un Super Aero ont figuré sur le registre civil italien. Aucun ne semble avoir survécu.

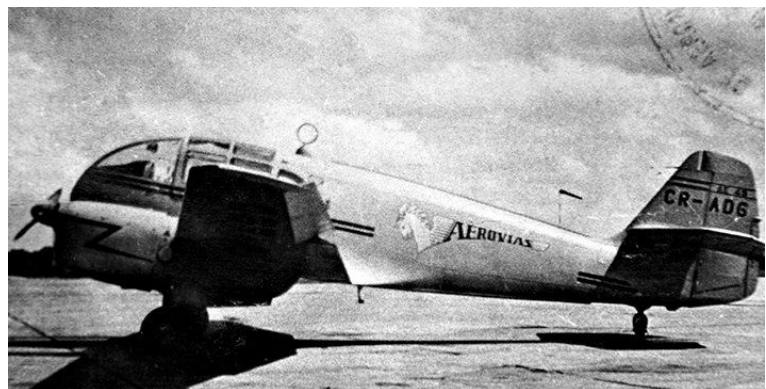
Kenya : Un Aero 45S a figuré sur le registre civil.

Malaisie : Un Aero 45S importé en 2011 de Grande-Bretagne.

Mali : Cinq Aero 145 ont été livrés en 1961 (TZ-PZA/E, c/n 20-007/010 et -013), probablement destinés à Air Mali.

Mozambique : Un Aero 45 fut importé en 1951 et utilisé par la Société Aerovias avant d'être revendu en 1953 en Afrique du Sud.

Parmi les utilisateurs exotiques de l'Aero 45 on compte la compagnie Aerovias, qui utilisa cet appareil au Mozambique de 1951 à 1953. Il fut ensuite vendu en Afrique du Sud.



Les Aero 45 et 145 furent largement utilisés en Pologne comme ambulances volantes. Cet Aero 145 est conservé par le musée de Cracovie.

Pologne : La compagnie aérienne LOT a reçu en 1951 trois Aero 45 (SP-LLA/C, c/n 50140/2) qui furent utilisés comme appareils d'école. Le second fut détruit sur accident en 1953, les deux autres transformés en avions sanitaires en 1957. Car en Pologne l'Aero 45 est surtout connu comme un avion ambulance. Outre les deux appareils de la LOT, au moins 13 Aero 45S (SP-LXA/G, SP-LXI, SP-LXK, SP-LXP, SP-LXS et SP-LXY/Z) et 6 Aero 145 (SP-LXH, SP-LXR/S, SP-LXU, SP-LXW et SP-CBA) furent importés et utilisés dans ce rôle jusqu'à la réforme des derniers exemplaires en 1967. Le Musée de Cracovie conserve au moins deux appareils, le SP-LHX qui est exposé et le SP-LXC qui était en attente de restauration dans les réserves en 2006.

Roumanie : 32 Aero 45 ont été portés sur le registre civil roumain, utilisés comme avions sanitaires. L'Armée de l'air roumaine a également reçu sept Aero 45S, qui semblent avoir tous été retirés de service en 1955. Un exemplaire (YR-ACR) est conservé par le Musée de l'Aviation de Bucarest.

Slovaquie : Après la partition de la Tchécoslovaquie un exemplaire unique Aero 145 (c/n 14-022) a vu son immatriculation changée de OK-NHS en OM-NHS en 1990. Il est toujours en état de vol.

Suède : Un Aero 45 importé en 1960 par un particulier, mais rapidement revendu. _

Suisse : Deux Aero 45 furent importés en Suisse en 1950, suivis à la fin de la décennie par trois Super Aero, dont le prototype, revendu par la suite en Italie. Un Super Aero 45 a été revendu en Hongrie, les trois autres appareils réformés.



Utilisé par l'armée tchécoslovaque sous la désignation K-75 et par la compagnie aérienne CSA les Aero 45 et 145 ont finalement fait le bonheur des aéro-clubs nationaux.

Tchécoslovaquie : Quelques exemplaires sortis en 1949/50 furent portés sur le registre civil national et utilisés par des entreprises nationales ou certaines administrations, mais en 1951 ces appareils furent tous reversés à CSA, la compagnie aérienne ayant pris en compte un total d'au moins 40 exemplaires. Ces appareils furent utilisés pour du transport à la demande, des vols sanitaires ou des opérations diverses de travail aérien et d'entraînement. A partir de 1959 ils furent progressivement transférés aux aéro-clubs, les derniers étant retirés en 1966. Au moins 47 Aero 45 furent utilisés par l'armée de l'air tchèque sous la désignation K-75, quelques exemplaires étant également versés à la Garde Nationale. A partir de 1954 quelques exemplaires furent utilisés par l'Aéro-Club de Tchécoslovaquie, leur nombre augmentant au début des années 1960 avec l'arrivée d'un certain nombre de K-75 puis des appareils cédés par CSA. Le VZLU, institut de recherches tchèque

responsable, entre-autres, des essais en vol des appareils nationaux, a également utilisé plusieurs Aero 45.

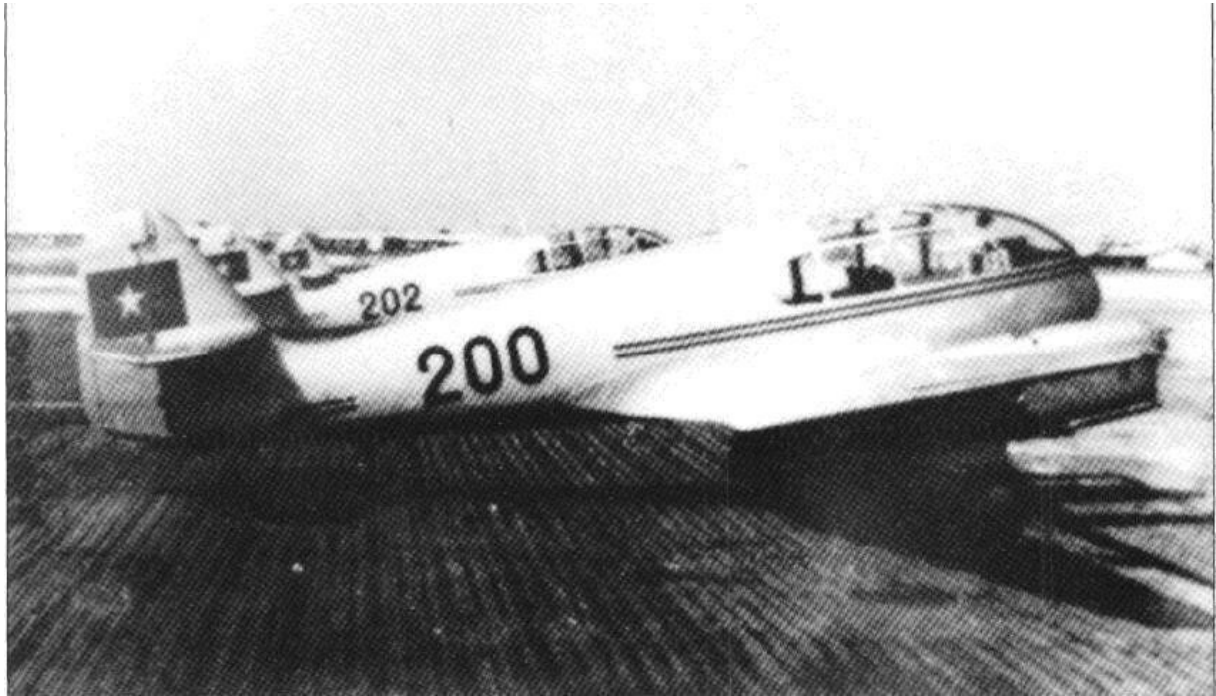
Le Musée Aéronautique de Prague-Kbely expose K-75 (c/n 49013, ex '4911') avec des couleurs civiles et l'immatriculation (OK-DMO) qui fut la sienne de 1959 à 1971. Un autre exemplaire est suspendu au plafond du hall des arrivées de l'aéroport de Prague avec une immatriculation (OK-KGF) qu'il n'a probablement jamais porté. Il ne reste en fait en République Tchèque que deux Aero 45 en état de vol, le OK-KGB (c/n 04-016), un appareil ayant appartenu à la compagnie aérienne CSA, et le OK-DAJ (c/n 19-011), racheté dans l'ex Yougoslavie.

Ukraine : Longtemps stocké en plein air en bordure de l'aérodrome de Kunovice, un Aero 45 (OK-FHA, c/n 51163) a rejoint semble t'il fin 2011 l'Ukraine où il devrait être remis en état de vol.



Alignement devant l'usine de Kunovice de dix Aero 45S sur le point de gagner une école de l'aviation civile en URSS. Ces appareils étaient toujours livrés en vol. Les couleurs sont dans les tons bleu, comme le l'Aero 145 du Musée de Cracovie.

URSS : Les centres de formation de la compagnie aérienne Aeroflot ont largement fait appel aux Aero 45S (immatriculés entre CCCP-92816 et 92943) et Aero 145 (de CCCP-87631 à 87732 au moins) pour la formation des pilotes multimoteur ou l'entraînement au vol aux instruments. L'organisation paramilitaire DOSAAF a également utilisé un certain nombre de ces avions. Selon les documents tchèques au moins 9 Aero 45 furent livrés à l'URSS en 1951/52, puis 159 Aero 45S à partir de 1955 et 107 Aero 145 entre 1959 et 1960.



Cette coupure de presse de qualité médiocre montre sur le terrain de Gai-Lam les trois Aero 45 livrés à la République Populaire du Vietnam peu après leur arrivée en janvier 1956.

Vietnam : Trois Aero 45 furent achetés en Tchécoslovaquie par l'Aviation Populaire et livrés via la Chine le 26 janvier 1956. Par la suite la Chine a livré quelques Suingari-1 au Département de l'Aviation Civile.

Yougoslavie : Deux Aero 145 portés sur le registre civil en 1961. Un de ces appareils a depuis regagné la République Tchèque.

Zaire : Un appareil belge, utilisé par la sécession katangaise puis passé sur registre zaïrois et radié en 1996.

Le Super Aero 45S en chiffres : Envergure : 12,25 m ; Longueur : 7,54 m ; Hauteur : 2,30 m ; Surface alaire : 17,09 m² ; Masse à vide : 960 kg ; Masse en charge : 1 510 kg ; Masse maximale autorisée : 1 600 kg ; 2 moteurs Walter Minor 4-III de 105 ch ; Vitesse maximale 270 km/h ; Vitesse de croisière 230 km/h ; Distance franchissable : 1 600 km ; Taux de montée initial 5,0 m/sec ; Plafond pratique : 4 400 m.

L'Aero 45 tirait le meilleur parti possible de ses moteurs de 105 ch grâce à des perfectionnements peu courants sur un appareil réputé rustique : hélices à pas variable, train principal à relevage électrique. Il s'accommodait par ailleurs sans problème de surface sommairement aménagées.



Pour les modélistes : VEB Plasticart a produit jusqu'à la fin des années 1970 un modèle au 1/50^e, aujourd'hui introuvable, ce que l'on peut regretter car il était de très bonne qualité, avec même un pilote à l'intérieur, même si échelle peut paraître un peu curieuse. En fait, en mesurant les dimensions du kit, on s'aperçoit qu'il est en réalité au 1/42^e.

Dans un registre plus classique, celui du 1/72^e, la firme polonaise Amodel a sorti en 2004 un Aero 45 (Ref 7295) en plastique injecté avec cinq décorations possibles : LOT, Deutsche Lufthansa et trois militaires: Tchécoslovaquie, Hongrie et Allemagne de l'Est. Réalisé en résine claire et facile à travailler, il ne présente pas de problème majeur à l'exception du vitrage de cabine, trop large pour s'ajuster correctement au fuselage, et qui demande donc un peu de travail. Depuis est sorti chez le même fabricant un Aero 145 (Ref 72104), issu du même moule mais avec des décorations différentes, toutes civiles : Aeroflot, civil tchèque ... Ces deux kits sont assez faciles à trouver sur le marché aux alentours de 15,00 euros.

A la même échelle le fabricant tchèque RVHP a également distribué un Aero 45 (Ref 7226), qui ne semble plus disponible.



Porté sur le registre français d'Outre-Mer avec les lettres F-OBGD en novembre 1957, cet Aero 45S a été radié à Madagascar le 21 octobre 1960 avec la mention 'détruit'. Il a été récupéré en 1975 par un collectionneur sud-africain, puis remis en état de vol avec l'immatriculation ZS-CYC. Stocké à bout de potentiel en 1988, il a subi une nouvelle restauration avant de reprendre l'air en mars 2006. Accidenté en décembre de la même année, il était toujours en cours de remise en état début 2012.

