

L'Aéro 101 proto, devenu Aéro 101C par montage d'un Continental 65 ch est passé au registre P comme F-PBBK et a eu une longue carrière (il était répertorié en 2002 et existe probablement encore). De même pour le n° 3, F-BGIC devenu F-PGIC dont on perd la trace au début des années 90. Le n° 5, F-BGIE devenu F-PBIE en conservant son moteur Minié (cas unique ?), était encore en état de vol en 82 avant d'être vendu en Suisse en 98. Est-ce lui que l'on trouve au registre suisse comme HB-YIB, mais sans pedigree ? Le n° 7 n'est passé au registre P que peu de temps, détruit en 71 et le n° 9 a eu une vie très brève (6 mois à ce même registre !). A un des derniers Rassemblement du RSA, on a pu voir le suisse HB-YAN, qui est l'ancien F-PGYO (le n° 11, ex F-BGIJ exporté en 76). Toujours au Rassemblement du RSA, en 2006, un F-AZYN, donc considéré comme appareil de collection.

L'Aéro 20, passé directement de F-WKXY à F-PKXY, après avoir eu plusieurs propriétaires dans sa région d'origine, reçut, en 1968 un Continental de 90 ch capoté (doublement de la puissance !) qui l'allonge sensiblement, sans changement à sa cabine fermée ni même à sa décoration rouge orangée et noire commune à de nombreux avions de la marque. Restauré plusieurs années après, il perdit sa cabine pour deux postes ouverts (celui de l'avant étant souvent obturé), et reçut une peinture alu et des carénages de roues qui lui donnent une charmante allure de racer 1930, livrée dans laquelle il fréquente les rassemblements de RSA (primé en 1985) depuis de nombreuses années.

Enfin, l'Aéro 30 était toujours en état de vol en 2004.

Finalement, ces avions aux performances modestes et aux formules désuètes, n'étaient peut-

être pas si mal conçus que cela, puisque, certes au prix d'un gros travail, des amateurs ont pu les maintenir en état plus d'un demi-siècle après leur conception.

Avec des lignes simples et des décorations souvent colorées, ces avions seraient de bons sujets de maquette s'il en existait des plans corrects. Malheureusement les croquis que l'on trouve dans les journaux de l'époque sont, ou microscopiques et approximatifs, ou bien correspondent à des configurations qui n'ont pas été réellement réalisées. De plus les dimensions indiquées sont souvent fausses. En partant des croquis, des dimensions connues, des photos et mesures du CEV, j'ai essayé de rétablir des plans de ces appareils, mais il est bien entendu qu'avec cette méthode, une exactitude à 100% ne peut être atteinte.

Aéro 110 : F-BBBJ : Jaune, capot alu, filet rouge, roues rouges, immatriculation noire sur toute l'envergure inférieure et supérieure.

Aéro 101 : F-BBBK : Probablement orange, immatriculation noire, sous aile gauche, puis rouge orangé foncé et noir, immatriculation peut-être absente des ailes, noire sur dérive.

F-PGIC : D'abord blanc et rouge, immatriculation sous aile gauche, état final blanc et jaune, immatriculation noire sous aile droite, dessus de fuselage noir, train modifié. Nom : « L'AEROPLANE »

Aéro 20 : Rouge orangé foncé et noir, immatriculation blanche sous aile gauche et sur dérive. Dans sa version finale tout alu, immatriculation jaune bordée de noir sur fuselage seulement.



Première forme (1946)

Avec moteur Beaussier et cabine fermée en 1965



Evolution du Lévrier



Forme définitive (pour le moment !) au Salon de la Maquette en 2006