

C-FURB



# Comment les aéronefs sont-ils immatriculés ?

Tout le monde sait que tous les véhicules au monde circulant sur la voie publique sont tenus d'être immatriculés et portent une plaque d'immatriculation liée au pays ou à la région où réside leurs propriétaires. Mais qu'en est-il en ce qui concerne les aéronefs ? Et bien, il en va de même. Chaque appareil porte une marque composée de lettres et de chiffres qui lui sont propres. Ceci est vrai qu'il s'agisse d'un avion, d'un hélicoptère, d'un planeur, d'un ballon, d'un autogyre, d'un ultra-léger, bref tout ce que la réglementation considère comme étant un aéronef.

## Une identification par pays.

En matière d'aviation au niveau mondial, c'est l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (O.A.C.I.) établie à Montréal qui émet les recommandations à l'attention des pays membres qui les adopteront en émettant des lois et de règlements. En ce qui a trait aux immatriculations, l'O.A.C.I. publie une liste des indicatifs alloués à chaque pays

qui est disponible sur plusieurs sites Internet.

C'est ainsi que les indicatifs C-F, C-G et C-I suivis de trois lettres ont été attribués au Canada. Le dernier identifie les aéronefs ultra-légers tandis que les autres indicatifs



« **SX** » est la marque de nationalité représentant la Grèce comme on peut le constater sur cet Airbus A340 à Dorval (Pierre Gillard).

sont destinés à tous les autres types d'aéronefs. Au Canada, il est possible de choisir les trois lettres qui suivent. Les compagnies aiment bien, par exemple, avoir une immatriculation rappelant celles-ci comme Air Transat où l'on retrouve toujours les lettres « AT » ou « TS » incluses dans celle-ci. Quant aux propriétaires privés, ils vont souvent inclure leurs initiales. Dans d'autres pays comme l'Espagne, les immatriculations sont attribuées en séquence; les propriétaires n'ont donc pas le choix des lettres. Parfois, comme en France ou en Suisse, la première lettre suivant l'identification nationale indique la catégorie d'aéronefs.

Dans plusieurs cas, les marques de nationalité d'une ancienne colonie rappellent l'ancien colonisateur. Ainsi, si PH identifie les aéronefs des Pays-Bas, PJ identifiera les appareils des Antilles néerlandaises, PK ceux de l'Indonésie et PZ ceux du Surinam, par exemple. En ce qui concerne le Royaume-Uni (G), les anciennes colonies de ce pays auront



**Même si ce n'est pas obligatoire, certains avions portent l'immatriculation également en dessous des ailes comme l'Airbus A310 C-GTSF d'Air Transat débarquant ses passagers à l'aéroport de Vieux Fort à Sainte-Lucie. À noter aussi le numéro de flotte « 345 » au sommet de la dérive (Pierre Gillard).**

souvent un indicatif débutant par la lettre V. Ainsi nous avons, par exemple, VH pour l'Australie, VT pour l'Inde, V2 pour Antigua. Il existe aussi toute une série d'îles anciennement britanniques situées essentiellement dans les Antilles dont l'indicatif débute par VP, VQ ou VR. Le cas du Canada est un peu particulier car, dans le passé, les avions étaient immatriculés G-C suivi de trois lettres avant que C-F, C-G et C-I ne soient mis en usage. Au début, d'ailleurs, seul CF était utilisé. Actuellement, il est possible de voir encore des anciens aéronefs portant une immatriculation débutant par « CF- » au lieu de « C-F ».

### Les indicatifs d'appels radio.

On pourrait se demander d'où vient l'inspiration de l'O.A.C.I. pour attribuer les marques d'identification nationales à un pays. Est-ce un fonctionnaire dans un coin de bureau du 999 de la rue University à Montréal qui les

choisit selon son humeur du jour ? La réponse est bien évidemment négative. En fait, pour simplifier les procédures, l'immatriculation portée par un aéronef fait également office d'indicatif radio



**Le propriétaire de cet Helio H-391B Courier privé photographié à Saint-Mathieu-de-Beloil a choisi l'immatriculation C-GOII pour rappeler le numéro de série « 011 » de l'avion (Pierre Gillard).**

et qui parle de radios, renvoie à l'UIT ou l'Union Internationale de Télécommunications, organisme dépendant des Nations Unies et établi à Genève en Suisse. C'est en fait l'UIT qui établit la liste des indicatifs d'appels radio pour tous les types d'émissions et donc pour l'aviation également. L'O.A.C.I. suivra donc les recommandations de l'UIT pour établir les marques de nationalité des aéronefs.

De manière générale, donc, un aéronef s'annoncera aux organismes du contrôle du trafic aérien en épelant son immatriculation selon l'alphabet phonétique international. Ainsi, par exemple, le Cessna 172 C-GQIT s'identifiera comme « Charlie Golf Quebec India Tango ».

De manière générale, les équipages d'avions de transport commerciaux utiliseront le nom de leur compagnie suivi du numéro de vol pour s'identifier. Ainsi, vous entendrez, par exemple, « Air Canada un six zéro » ou « Air France trois quatre deux ». Certaines compagnies ont un nom particulier pour s'identifier. Ainsi, British Airways s'identifiera toujours par « Speedbird », une tradition qui date du temps où la division long courrier de cette

compagnie s'appelait BOAC, ou British Overseas Airways Corporation, et dont l'emblème était le *Speedbird*.

Si Transports Canada a la responsabilité de vérifier la conformité de l'installation d'un équipement radio à bord d'un aéronef, c'est Industrie Canada qui est en charge de s'assurer que l'équipement lui-même répond aux normes en vigueur ainsi que de l'attribution de la licence d'exploitation de la station d'aéronef. C'est également Industrie Canada qui vérifie les compétences des candidats désireux d'obtenir un Certificat Restreint de Radiotéléphoniste. En effet, sans ce certificat, communément appelé « licence radio », il n'est pas question ni d'émettre, ni même d'écouter une fréquence aéronautique. Si au Canada les autorités sont



**Cet Airbus A320 de la compagnie centre-américaine TACA porte une immatriculation irlandaise et volait pour Cubana entre Montréal et Cuba (Édouard Painchaud).**

plutôt laxistes en ce qui concerne le second point, d'autres pays le sont beaucoup moins. C'est ainsi que plusieurs amateurs d'aviation et autres *spotters*, qui écoutaient les fréquences des tours de contrôle en bordure d'aéroports à l'aide de petits récepteurs VHF, en ont déjà fait les frais avec des confiscations de matériel, des amendes, voire même des peines d'emprisonnement.

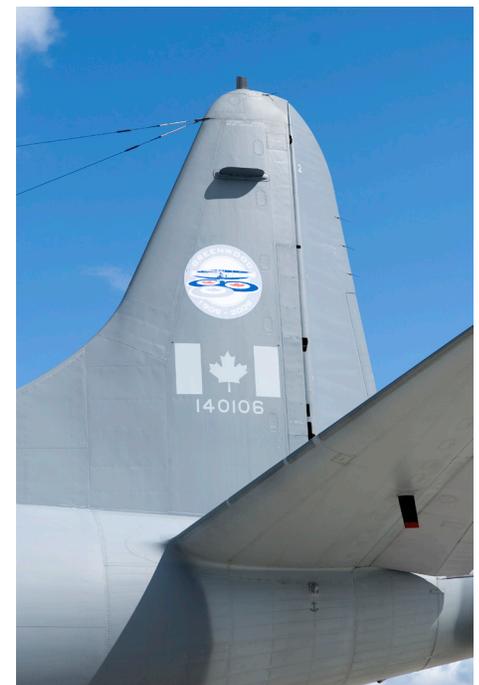
### Les numéros de flotte.

Les gros transporteurs commerciaux ont l'habitude de numéroter chacun de leurs avions selon une séquence qui leur est propre. C'est ce que l'on appelle le numéro de flotte. Souvent, il sera affiché sur les portes du train d'atterrissage avant ou au sommet de la dérive. Plusieurs sites Internet permettent d'identifier un avion grâce à ce numéro.

### Identification des aéronefs militaires.

Si pour l'immatriculation et l'attribution des indicatifs radios civils, ceci est légiféré au niveau international, en ce qui concerne les aéronefs militaires, c'est chaque pays qui est souverain et s'organise comme bon lui semble. Ce qui fait qu'il n'y a aucune règle générale en la matière.

Même au sein d'un même pays, la numérotation peut différer selon qu'il s'agit d'un appareil de la force aérienne, de la marine ou de la force terrestre. Le plus bel exemple de ceci sont les États-Unis. En effet, la U.S. Air Force fonctionne



**Les appareils militaires canadiens sont identifiés à l'aide d'un code à six chiffres dont les trois premiers représentent le type de l'aéronef. Ici, la dérive d'un avion de patrouille maritime Lockheed CP-140 Aurora (Pierre Gillard).**

### Alphabet phonétique international

A	Alpha
B	Bravo
C	Charlie
D	Delta
E	Echo
F	Foxtrot
G	Golf
H	Hotel
I	India
J	Juliet
K	Kilo
L	Lima
M	Mike
N	November
O	Oscar
P	Papa
Q	Quebec
R	Romeo
S	Sierra
T	Tango
U	Uniform
V	Victor
W	Whiskey
X	X-ray
Y	Yankee
Z	Zulu



**Souvent, un peu de pratique est requise pour identifier le serial d'un avion de la U.S. Air Force. Ici, nous avons le C-17A Globemaster II 05-5145, les deux premiers chiffres signifiant que cet appareil a été commandé à Boeing durant l'année fiscale 2005 (Pierre Gillard).**



**Le Mirage F-1 CR codé « 112-CD » de l'Armée de l'Air française photographié en approche finale de la base de Cambrai en juin 2010. Cet avion portait le numéro de série 638 comme indiqué sur la dérive et était basé à la Base Aérienne 112 de Reims. « CD » représente les deux dernières lettres de l'immatriculation (Pierre Gillard).**



**Les mongolfières sont immatriculées au même titre que les autres aéronefs civils (Pierre Gillard).**

par des numéros en séquences suivant les deux derniers chiffres de l'année fiscale de la commande de fabrication de l'aéronef. Quant à la U.S. Navy et au corps des Marines, il s'agit d'un numéro à six chiffres en séquence connu sous le nom de *Bureau Number* du fait qu'il est émis par le Bureau de l'aéronautique de la Marine. Bien entendu, de nombreuses variantes d'affichages existent afin de perdre le néophyte !

### À l'action.

Ceci était donc l'essentiel à savoir pour devenir un bon *spotter* ou simplement curieux lors de parfois longues attentes aux aéroports. À l'avenir, vous pourrez donc identifier l'origine de chaque aéronef que vous apercevrez.

### Liste des marques de nationalité des principaux pays visibles au Québec

A7	Qatar
B	Chine
C-F, C-G, C-I	Canada
CN	Maroc
CS	Portugal
CU	Cuba
C6	Bahamas
D	Allemagne
EI	Irlande
F	France
G	Royaume-Uni
HB	Suisse
HK	Colombie
HP	Panama
JA	Japon
JY	Jordanie
LY	Lituanie
N	États-Unis d'Amérique
OO	Belgique
PH	Pays-Bas
RA	Russie
SX	Grèce
TC	Turquie
VP-B	Bermudes
VP-C	Îles Caïman
V2	Antigua
XA, XB, XC	Mexique
7T	Algérie