

C-FURB



¿Cómo se matriculan las aeronaves?

Todos sabemos que, para circular por cualquier vía pública del mundo, cada vehículo ha de ser matriculado y que ha también de ostentar una placa indicando el país en el cual reside su propietario. Pero, ¿cuál es la situación en lo que se refiere a las aeronaves? Pues se aplica la misma regla. Cada aparato lleva una marca conformada por letras y números que le son propios. El caso se aplica a los aviones, a los helicópteros, a los planeadores, a los globos aerostáticos, a los autogiros, a los ultraligeros, en fin a todo lo que se considera legalmente como perteneciendo a la categoría de las aeronaves.

Una identificación por país

A nivel mundial, la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I., radicada en Montreal), dicta las recomendaciones dirigidas a los países miembros de la misma, los cuales las adoptan al emitir leyes y reglamentos. En lo que se refiere a las matrículas, la O.A.C.I. publica un listado de los indicativos otorgados a cada país. Este documento se puede encontrar en varios sitios de la red.

Se le han otorgado a Colombia los indicativos HJ y HK seguidos por números en secuencia. Se reserva el HJ a los planeadores, moto planeadores, aerostáticos y aeronaves ultraligeras mientras HK corresponde a todos los otros tipos de aeronaves, sea los aviones y los helicópteros. Las matrículas en HK pueden a veces



« SX » es la marca de nacionalidad que representa a Grecia como se lo puede notar en este Airbus A340 en Montréal (Pierre Gillard).

ser seguidas por un sufijo, de tal modo que una « G » designa una aeronave privada, ejecutiva, estatal, de escuela o experimental y una « X » es una matrícula provisional. Por otra parte, la reglamentación colombiana (RAC 20) exige que ciertas clases de actividades comerciales de trabajo aéreo aparezcan de manera visible en el fuselaje o en la puerta de ingreso al aparato, por ejemplo « fumigación », « fotografía », « publicidad », etc. La matrícula tendrá que ser pintada en el fuselaje de la aeronave así como en el intradós del ala izquierda.

En la mayoría de los países, después del indicativo nacional vienen letras. A veces, como en los Estados Unidos o en Japón, la aeronave se identifica por números posiblemente seguidos por letras. En otros países como Francia o Suiza, la primera letra que sigue la identificación nacional indica la categoría de aeronaves.

En muchos casos, las marcas de nacionalidad de una antigua colonia recuerdan a su colonizador, de tal modo que PH identifica las aeronaves de los Países Bajos,



Se destaca el número de flote « 4601 » (el cual recuerda la matriculación HK-4601) ostentado en la puerta del tren de aterrizaje así como al lado de la puerta de ingreso trasera de este Embraer ERJ-190 de Copa Airlines en Cartagena (Pierre Gillard).

PJ identifica los aparatos de las Antillas neerlandesas, PK los de Indonesia y PZ los de Surinam. En lo que se refiere al Reino Unido (G), sus antiguas colonias ostentan frecuentemente un indicativo comenzando por la letra V. He aquí algunos ejemplos al respecto: VH por Australia, VT por la India, V2 por Antigua. Hay también un conjunto de islas que fueron antiguamente británicas ubicadas en las Antillas y cuyo indicativo empieza por VP, VQ o VR. El caso de Canadá es un poco especial dado que, en el pasado, los aviones eran matriculados con G-C seguidas de tres letras antes de que se usen C-F, C-G y C-I. Además, al inicio sólo se usaba CF.

Los indicativos de llamadas por radio

Podríamos preguntarnos de dónde saca su inspiración la O.A.C.I. al momento de repartirle las marcas de identificación nacionales a un país. ¿Se trata del capricho de un funcionario ocupando un puesto de trabajo en Montréal, en la sede de la calle *Université*, al 999? ¡Claro que no! De hecho, para simplificar los procedimientos, la matriculación ostentada por una aeronave sirve a la vez en concepto

de indicativo radio. En el tema de las radios, cabe mencionar a la UIT o Unión Internacional de Telecomunicaciones, organismo dependiente de las Naciones Unidas y con sede en Ginebra en Suiza. Le corresponde a la UIT establecer la lista de los indicativos de las llamadas por radio para todos los tipos de emisoras y por consiguiente para la aviación también. Entonces, la O.A.C.I. sigue las recomendaciones de la UIT para determinar las marcas de nacionalidad de las aeronaves.



Este Boeing 727-44 anónimo fotografiado el aeropuerto de Miami en Florida el 30 de julio 1984 tiene una matriculación provisional HK-2957X (Pierre Gillard).

En general, se anuncia la presencia de una aeronave a los organismos de control del tráfico aéreo deletreando el piloto su matriculación según el alfabeto fonético internacional. Por ejemplo, el Cessna 152 HK-4036-G se identifica de la siguiente manera: « Hotel Kilo Cuatro Cero Tres Seis Golf ».

Normalmente, las tripulaciones de los aviones de transporte comercial se identifican utilizando el nombre de su aerolínea seguido por su número de vuelo. Entonces se puede escuchar, por ejemplo, « Avianca dos cuatro seis » o « Lan uno tres cuatro ». Algunas compañías se identifican usando un nombre específico. Es el caso de British Airways que siempre se identifica usando « *Speedbird* », una tradición que remonta a la época cuando el ramo de vuelos de largo alcance de esta aerolínea se llamaba BOAC, o *British Overseas Airways Corporation*, y cuyo emblema era el *Speedbird*.

Para poder utilizar una radio de aeronave, uno ha de ser titular de un Certificado Restringido de Radiotelefonista. En efecto, sin este certificado, al cual se refiere comúnmente como « licencia radio », no se puede en ningún caso ni emitir, ni siquiera escuchar

una frecuencia aeronáutica. Lo que explica por qué muchos aficionados a la aviación y otros avistadores, que iban escuchando las frecuencias de las torres de control al costado de los aeropuertos en sus pequeños receptores de VHF, sufrieron las consecuencias viéndose confiscar su material, pagando multas, hasta siendo condenados a penas de prisión.

Los números de flote

Los grandes transportistas comerciales suelen atribuirlos números a cada uno de sus aviones según una secuencia que les es propia, o sea lo que llamamos el número de flote. Muchas veces, este número aparece en las puertas del tren de aterrizaje delantero o encima de la deriva. Existen varios sitios de Internet en los cuales se puede identificar un avión gracias a este número.

Alfabeto fonético internacional

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



Este Airbus A320 de la aerolínea centroamericana TACA ostentaba una matriculación irlandesa y era manejada por Cubana volando entre Montréal y Cuba (Édouard Painchaud).

Identificación de las aeronaves militares

Ya sabemos que la matriculación y la repartición de los indicativos radio son de incumbencia internacional. En lo que se refiere a las aeronaves militares, cada país es soberano y hace las cosas a su modo. Por consiguiente no existe ninguna regla general en esta área. Hasta en un mismo y sólo país, la numeración puede variar según se trate de un aparato de la fuerza aérea, de la marina o de la fuerza terrestre. El mejor ejemplo es el de los Estados Unidos.

En este país, la *U.S. Air Force* (fuerzas aéreas) maneja números en secuencias siguiendo los dos últimos números del año fiscal en el que fue pedida la fabricación de la aeronave. En lo que se refiere a la *U.S. Navy* (fuerzas navales) y al cuerpo de los *Marines*, se trata de un número de seis cifras en secuencia conocido bajo el nombre de *Bureau Number* dado que lo emite el *Bureau* (oficina) de la aeronáutica de la Marina. Por supuesto, existen muchas variantes de exposición, ipara que se confundan los neófitas!



Los aparatos militares colombianos se identifican mediante un código incluyendo tres letras las cuales designan la fuerza (marina, ejército, fuerza aérea o policía) seguidas por cifras. En esta foto, un Cessna A-37B Dragonfly de la Fuerza aérea con código FAC-2151 (M.J. Delgado, colección Pierre Gillard).



Normalmente, se requiere un poco de práctica para identificar el código de un avión de la U.S. Air Force. En esta foto, se ve el C-17A Globemaster II 05-5145, las dos primeras cifras significan que la fabricación de este aparato ha sido encargada a Boeing en el año fiscal 2005 (Pierre Gillard).



El Mirage F-1 CR con código « 112-CD » de la Armada Aérea francesa fotografiado en acercamiento final a la base de Cambrai en junio 2010. Este avión ostentaba el número de serie 638 como indicado en la deriva y estaba basado en la Base Aérea 112 de Reims. « CD » corresponde a las dos últimas letras de la matriculación (Pierre Gillard).



Los globos son matriculados de la misma manera que las otras aeronaves civiles (Pierre Gillard).

En Colombia, la identificación de las aeronaves militares resulta bastante fácil: « ARC » para la marina (Armada), « EJC » para el ejército terrestre (Ejército), « FAC » para la fuerza aérea (Fuerza Aérea) y « PNC » para la policía nacional (Policía Nacional). Estas tres letras son seguidas por cifras que identifican el aparato.

Pasemos a la acción

Ahora saben lo esencial para llegar a ser buenos avisadores o simplemente para satisfacer su curiosidad si algún día tienen que quedar esperando mucho tiempo en un aeropuerto. En todas circunstancias podrán determinar el origen de cada aeronave que vean.

Listado de las marcas de nacionalidad de los principales países que se ven en Colombia

CC	Chili
C-F, C-G, C-I	Canadá
CP	Bolivia
CU	Cuba
CX	Uruguay
C6	Bahamas
EC	España
EI	Irlanda
F	Francia
G	Reino Unido
HC	Ecuador
HJ, HK	Colombia
HP	Panamá
HR	Honduras
LQ, LV	Argentina
N	Estados Unidos de América
OB	Perú
PP, PR, PT	Brasil
PZ	Surinam
TG	Guatemala
TI	Costa Rica
VP-B	Bermudas
VP-C	Isles Caimán
XA, XB, XC	México
YN	Nicaragua
YS	Salvador
YV	Venezuela
ZP	Paraguay