

Note sur les immatriculations des planeurs

À l'origine, les planeurs n'étaient pas présentés aux visites Véritas (sauf à titre exceptionnel et sur demande de leur propriétaire). Ils n'étaient pas immatriculés et ne possédaient pas de certificat de navigabilité. Ils ne disposeront de ce document qu'à partir de 1954 dans les conditions suivantes :

Les Comités Régionaux Vol à Voile (qui découpaient alors la France en 13 régions) faisaient état au Service immatriculation du SALS (Service de l'Aviation légère et Sportive, ancêtre du SFACT) du nombre de planeurs à immatriculer dans leur zone d'influence. Le Service immatriculation réservait les marques pour ces planeurs et transmettait aux Comités Régionaux la liste des immatriculations réservées.

Les planeurs passaient alors en révision générale et ceux dont l'état était satisfaisant recevaient un certificat de navigabilité et une immatriculation. Très souvent, les marques affectées par les Comités Régionaux n'étaient pas communiquées à Paris (d'où le flou actuel sur certaines immatriculations anciennes).

D'autre part, un grand nombre de fiches du SMFA (suivi technique du matériel) font état des marques réservées pour ces planeurs, sans que celles-ci aient été forcément portées. C'est le cas des planeurs qui ont été réformés à cette époque sans qu'un CDN (et donc un certificat d'immatriculation) leur ait été attribué.

Au début des années soixante, on s'est aperçu que nombre de ces planeurs avaient un CDN (y compris les planeurs allemands récupérés en 1945 dans le cadre des dommages de guerre) mais que l'administration ne disposait en fait d'aucun document de certification (de nos jours, on appellerait cela un aéronef orphelin). Le processus a donc été recommencé.

Les planeurs sont passés à nouveau en révision générale et ceux dont l'état était satisfaisant recevaient un certificat de navigabilité restreint planeur (CNRP) et l'immatriculation F-CR.. (ou F-CS.. lorsque la série F-CR.. sera épuisée).

Il est à noter que ce processus a concerné les planeurs Castel C-301s, Castel 310p, Castel C-25s (biplace), Nord 1300, SA-103 et 104 *Émouchet* ainsi que tous les planeurs récupérés en Allemagne à la fin de la guerre mais pas les Castel C-311p, ni les Nord 2000 et les Air 100 et 102 pas plus que les Caudron C-800. Pourquoi ? J'avoue l'ignorer à ce stade. Peut-être l'administration considérait-elle avoir suffisamment de documents pour suivre la navigabilité de ces machines ?

Cela explique que nous trouverons, dans les études sur les planeurs anciens, des machines sans immatriculation, d'autres immatriculées en CDN (F-C...) et enfin, un certain nombre portant successivement des marques CDN puis CNRA (F-CR..).

Notons aussi que la notion de CNRP s'est progressivement fondue dans celle de CNRA qui est la seule utilisée à nos jours.