



## **ESTADO-MAIOR DA AERONÁUTICA**

### **PORTARIA Nº 350 - DE 26 DE SETEMBRO DE 1951.**

Normas e métodos recomendados sobre marcas de nacionalidade e de matrícula de aeronaves.

**O MINISTRO DE ESTADO DOS NEGÓCIOS DA AERONÁUTICA**, tendo em vista o disposto no art. 2º do Decreto-lei nº 2.961, de 20 de janeiro de 1941 e arts. 1º, alínea *c*, e 27 do Decreto-lei nº 9.888, de 16 de setembro de 1946; e

Atendendo a que, - na conformidade do art. 37 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, concluída em Chicago, a 7 de dezembro de 1944, e promulgada pelo Decreto nº 21.713, de 27 de agosto de 1946, - o Brasil se comprometeu a colaborar a fim de ser obtida a maior uniformidade possível em regulamentos, normas, métodos e organização relacionados com as aeronaves, pessoal, aerovias e serviços auxiliares, em todos os casos em que a uniformidade facilite e melhore a navegação aérea;

Atendendo a que, para esse fim, a referida Convenção estabeleceu no citado artigo que a Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO) adotará e emendará oportunamente, segundo a necessidade, as normas internacionais, métodos e procedimentos relacionados com a segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea internacional;

Atendendo a que, de acordo com a alínea *l* do art. 54 da mesma Convenção, essas normas e métodos internacionais elaborados, adotados e aprovados segundo os requisitos fixados na própria Convenção, serão designados, para maior conveniência, como Anexos à Convenção, muito embora não façam parte integrante dela;

Atendendo a que, ainda na conformidade do art. 90 da Convenção, as normas e métodos adotados pelo Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO) tornar-se-ão efetivos se, dentro de prazo predeterminado, a maioria dos Estados Contratantes não manifestar a sua desaprovação;

Atendendo a que as normas e métodos, assim aprovados, entrarão em vigor em todos os Estados Contratantes na data para esse fim fixada pelo Conselho da Organização, com as “diferenças” que, porventura, tiverem sido notificadas àquele Conselho pelo Estado ou Estados que estiverem impossibilitados de cumpri-los em todos os seus pormenores; e, finalmente,

Atendendo a que as Normas e Métodos recomendados de “Marcas de Nacionalidade e de Matrícula de Aeronaves”, designados como Anexo 1 à Convenção, foram aprovados pela maioria dos Estados Contratantes e entraram em vigor em todos os Estados na forma do estipulado na Convenção:

Resolve determinar a observância das Normas e Métodos recomendados para “Marcas de Nacionalidade e de Matrícula de Aeronaves”, relativos à navegação aérea internacional, aprovados na conformidade da Convenção sobre Aviação Civil Internacional

(Chicago - 1944), designados, para maior conveniência, como Anexo 1 à mesma Convenção, e que com esta baixam traduzidos do texto original.

**Nero Moura**  
**Ministro da Aeronáutica**

**ICAO**  
**ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL**  
**(INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION)**

Normas e métodos recomendados sobre marcas de nacionalidade e de matrícula de aeronaves

Anexo 7 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago - 1944)

**PREÂMBULO**

**DEFINIÇÕES**

A fim de assegurar a interpretação uniforme das expressões “Normas” e “Métodos Recomendados” as quais não estão expressamente definidas na Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago - 1944), o Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO) adotou as seguintes definições:

**Normas:** Qualquer especificação de características físicas, configuração, material, “performance”, pessoal ou procedimento, cuja aplicação uniforme se considera “necessária” a segurança ou regularidade da navegação aérea internacional à qual os Estados Contratantes se submeterão, de acordo com a Convenção; no caso da impossibilidade do seu cumprimento, tornar-se-á obrigatória a correspondente notificação ao Conselho, conforme determina o art. 38 da Convenção.

**Métodos recomendados:** Qualquer especificação de características físicas, configuração, material, “performance”, pessoal ou procedimento, cuja aplicação uniforme se considera conveniente no interesse da segurança, regularidade ou eficiência da navegação aérea internacional e à qual os Estados Contratantes se esforçarão por aceitar, de acordo com as disposições da Convenção.

Notas que não alteram o significado das Normas e Métodos recomendados, são inseridas sempre que se torna necessário esclarecer uma idéia, destacar um ponto particular ou indicar que determinada questão está sendo estudada.

A fim de indicar a primeira vista, a natureza de cada especificação, foi adotada a seguinte disposição tipográfica: As Normas são impressas em tipo **negrita**.

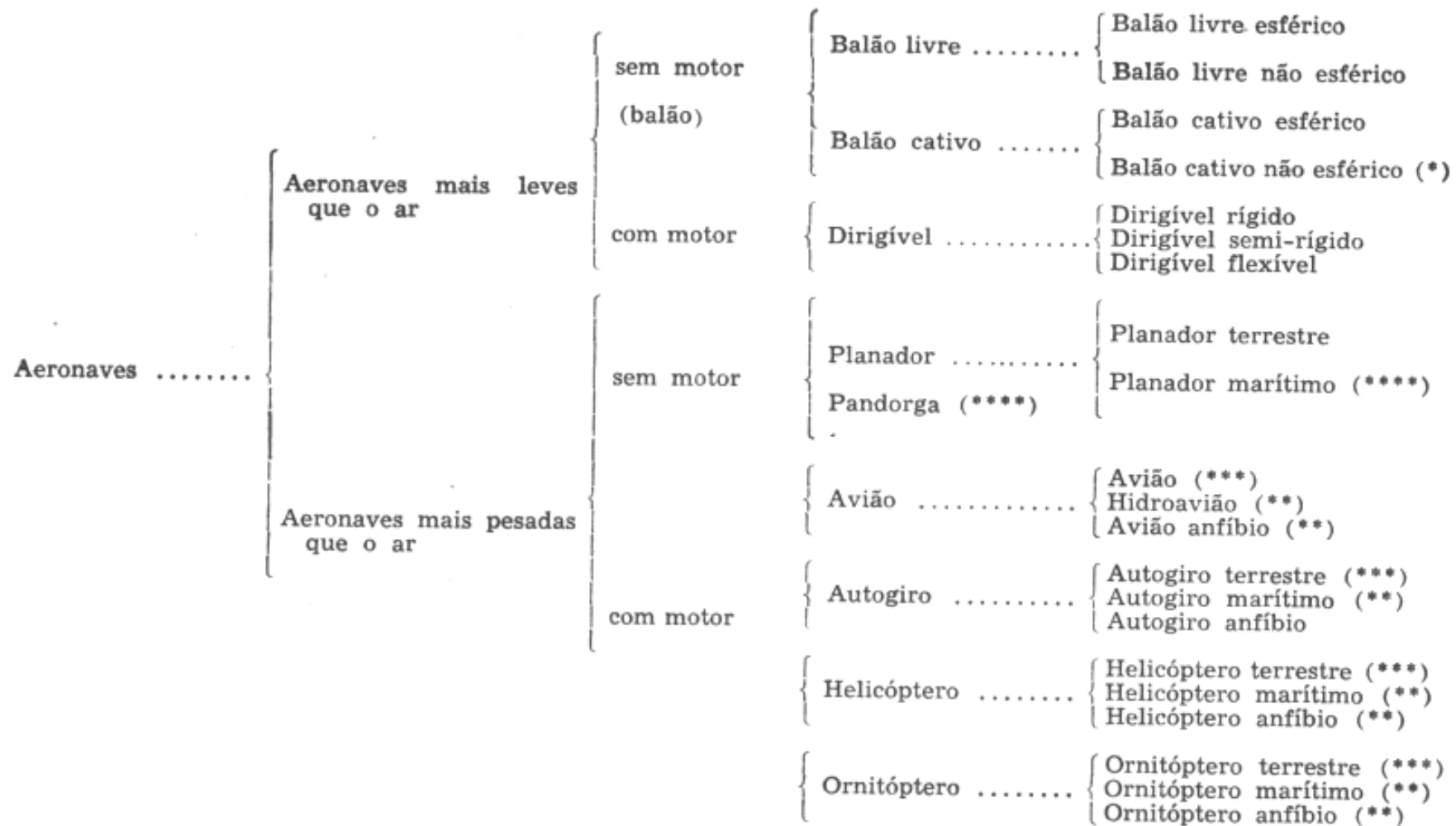
Os Métodos recomendados são impressos em tipo redondo, antepondo-se a palavra **Recomendação**, em Maiúsculas (versal).

As Notas são impressas em tipo grifo (corpo 8) precedida da palavra **Nota**.

Neste documento as medidas estão indicadas pelo sistema métrico, seguidas pelas medidas correspondentes no sistema inglês, entre parêntesis.

Qualquer referência a uma parte do presente documento identificada por um número, refere-se a todas as subdivisões da mesma parte.

QUADRO 1 - CLASSIFICAÇÃO DAS AERONAVES



(\*) Chamado geralmente Balão Pandorga.

(\*\*) As palavras flutuante ou barco podem ser acrescentadas, conforme o caso.

(\*\*\*) Inclui as aeronaves equipadas com trem de pouso, tipo esquis (substitua-se a palavra terrestre por esquis).

(\*\*\*\*) Mencionado somente, para completar a classificação.

## NORMAS E MÉTODOS RECOMENDADOS

### MARCAS DE NACIONALIDADE E DE MATRÍCULA DE AERONAVES

#### 1. - Definições

Os termos empregados nas Normas e Métodos Recomendados para Marcas de Nacionalidade e de Matrícula de Aeronaves, terão o seguinte significado:

**Avião:** Um aparelho de propulsão mecânica mais pesado que o ar, cuja suspensão em vôo é assegurada principalmente por reações aerodinâmicas em superfícies que permanecem fixas sob determinadas condições de vôo.

**Aeronave:** Todo o aparelho, que pode sustentar-se na atmosfera, em consequência das reações do ar (ver a classificação de aeronaves no Quadro 1, página 3).

**Aeronave mais leve que o ar:** Toda aeronave cuja sustentação em vôo é devida principalmente à sua flutuação no ar.

**Balão:** Aeronave mais leve que o ar, não propulsionada mecanicamente.

**Dirigível:** Aeronave mais leve que o ar, propulsionada mecanicamente.

**Estado de Matrícula:** Estado no qual a aeronave está matriculada.

**Autogiro:** Aeronave mais pesada que o ar, que se sustenta em vôo, pelas reações do ar sobre um ou mais rotores que giram livremente ao redor de eixos sensivelmente verticais.

**Helicóptero:** Aeronave mais pesada que o ar, cuja sustentação em vôo é derivada das reações do ar sobre um ou mais rotores que giram livremente ao redor de eixos sensivelmente verticais.

**Material a prova de fogo:** Material capaz de resistir ao calor tão bem ou melhor do, que o aço, quando as dimensões em ambos os casos são apropriadas para determinados fins.

**Ornitóptero:** Aeronave mais pesada que o ar, cuja sustentação em vôo é derivada principalmente das reações que o ar exerce sobre planos, aos quais se dá um movimento de bater de asas.

**Planador:** Aeronave mais pesada que o ar, não propulsionada mecanicamente, cuja sustentação em vôo é obtida principalmente pelas reações aerodinâmicas em superfícies que permanecem fixas sob determinadas condições de vôo.

#### 2. - MARCAS DE NACIONALIDADE E DE MATRÍCULA A SEREM USADAS

2.1. - As marcas de nacionalidade e de matrículas que aparecem na aeronave serão constituídas de um grupo de caracteres.

2.2. - A marca da nacionalidade precederá a de matrícula. Quando o primeiro caráter da marca de matrícula for uma letra, esta será precedida de um hífen.

2.3. - A marca de nacionalidade será escolhida dentre uma série de símbolos de nacionalidade constantes dos sinais indicativos de chamada de rádio que o Regulamento

Internacional de Telecomunicações determinará para cada Estado de Matrícula. Serão comunicados ao ICAO as marcas de nacionalidade escolhidas.

2.4. - As marcas de matrícula serão constituídas de letras ou números, ou de uma combinação de ambos, e será determinada pelo Estado de Matrícula.

2.5. - Quando forem usadas letras para matrícula de aeronaves, não deverão ser feitas combinações que possam confundir-se com as combinações de cinco letras usadas no Código Internacional de Sinais, Parte II, com o grupo de três letras começando por Q usado no Código Q, e com o sinal de socorro “SOS” ou outros sinais de urgência semelhantes, como XXX, PAN e TTT.

Nota. Para referência a estes Códigos, ver o Regulamento Internacional de Telecomunicações, atualmente em vigor.

### 3. - COLOCAÇÃO DAS MARCAS DE NACIONALIDADE E DE MATRÍCULA

#### 3.1. - Generalidades

As marcas de nacionalidade e de matrícula serão pintadas na aeronave ou afixadas de qualquer outro modo para assegurar o mesmo grau de fixação. As marcas deverão ser mantidas sempre limpas e visíveis.

#### 3.2. - Aeronaves mais leve que o ar

3.2.1. - Dirigíveis: As marcas num dirigível deverão aparecer tanto na sua estrutura como nos estabilizadores. Quando as marcas forem colocadas na estrutura, serão no sentido do comprimento, em ambos os lados, e ainda na superfície superior ao longo do eixo de simetria. Quando as marcas forem colocadas nos estabilizadores deverão aparecer nos estabilizadores horizontal e vertical. No horizontal, as marcas deverão ser colocadas sobre a metade do lado direito da superfície superior e na metade do lado esquerdo da superfície inferior, com a parte superior das letras e números colocados na direção do bordo de ataque; as marcas no estabilizador vertical deverão aparecer em ambos os lados da metade da superfície inferior do estabilizador, com as letras e números dispostos horizontalmente.

3.2.2. - Balões esféricos. As marcas no balão esférico deverão aparecer em dois lugares diametralmente opostos. Deverão ser colocadas perto da circunferência horizontal, máxima do balão.

3.2.3. - Balões não esféricos. As marcas nos balões não esféricos deverão aparecer nos dois lados. Serão dispostas próximo da seção transversal de maior diâmetro do balão, imediatamente acima do lado do cordame, ou nos pontos de ligação dos cabos de suspensão da cesta.

3.2.4. - Todas as aeronaves mais leves que o ar. As marcas laterais em todas as aeronaves mais leves que o ar, deverão ser visíveis, tanto dos lados como da terra.

#### 3.3. - Aeronaves mais pesadas que o ar

3.3.1. - Asas. Nas aeronaves mais pesadas que o ar, as marcas deverão aparecer na superfície superior e na superfície inferior da estrutura da asa. Deverão ser colocadas na metade do lado direito da superfície inferior da estrutura da asa a menos que se estendam sobre ambas as superfícies, superior e inferior da estrutura da asa. As marcas serão colocadas, tanto quanto

possível, equidistantes do bordo de ataque e do bordo de fuga das asas. As partes superiores das letras e números deverão ser colocadas na direção do bordo de ataque da asa.

3.3.2. - Fuselagem ou (estrutura equivalente) e superfícies verticais. Nas aeronaves mais pesadas que o ar, as marcas deverão aparecer ou de cada lado da fuselagem (ou estrutura equivalente) entre as asas e a superfície da cauda ou nas metades superiores dos estabilizadores verticais. Quando colocadas em um estabilizador deverão aparecer em ambos os lados. Quando colocadas em estabilizadores multi-verticais deverão aparecer nas partes externas das superfícies exteriores.

3.3.3. - Casos especiais. Se uma aeronave mais pesada que o ar, não possuir as partes correspondentes às mencionadas nos § 3.3.1. e 3.3.2. as marcas deverão aparecer de forma tal que permita a imediata identificação da aeronave.

As letras e números em cada grupo separado de marcas deverão ser da mesma altura.

#### 4. - DIMENSÕES DAS MARCAS DE NACIONALIDADE E DE MATRÍCULA

4.1. - Aeronaves mais leves que o ar. A altura das marcas nas aeronaves mais leves que o ar, deverá ser de, pelo menos, 50 centímetros (vinte polegadas).

4.2. - Aeronaves mais pesadas que o ar.

4.2.1. - Asas. A altura das marcas nas asas das aeronaves mais pesadas que o ar, será de, pelo menos, 50 centímetros (20 polegadas).

4.2.2. - Fuselagem (ou estrutura equivalente) e estabilizadores verticais. As marcas nas fuselagens (ou estruturas equivalentes), de uma aeronave mais pesada que o ar, não deverão se confundir com o contorno visível da fuselagem (ou estrutura equivalente). As marcas nos estabilizadores verticais de uma aeronave mais pesada que o ar, deverão ser colocadas de modo a deixar uma margem de, pelo menos, 5 centímetros (2 polegadas) ao longo das bordas dos estabilizadores verticais. Dentro dessas especificações, as marcas terão as maiores dimensões possíveis; esta cláusula não deverá ser interpretada como obrigando o uso de marcas de altura superior a 15 centímetros (6 polegadas)

4.2.3. - Casos especiais. Se uma aeronave mais pesada que o ar, não possui as partes correspondentes às mencionadas nos § 4.2.1. e 4.2.2. as marcas deverão ser de tal forma que permita a imediata identificação da aeronave.

#### 5. - TIPOS DOS CARACTERES EMPREGADOS NAS MARCAS DE NACIONALIDADE E DE MATRÍCULA

5.1. - As letras deverão ser maiúsculas, de tipo romano e sem ornamentação. Os números deverão ser arábicos e sem ornamentação.

5.2. - A largura de cada um dos caracteres (exceto a letra *I* e o nº 1) e o comprimento dos hífens deverão ser dois terços da altura do caráter.

5.3. - Os caracteres de hífens deverão ser em linhas sólidas e de uma cor que contraste claramente com o fundo. A espessura das linhas deverá ser de um sexto da altura do caráter.

5.4. - Cada caráter deverá ser separado do que o precede, ou do que o segue, por um espaço não inferior a um quarto da largura do caráter. Para esse fim, o hífen deve ser considerado como caráter.

## 6. - REGISTRO DAS MARCAS DE NACIONALIDADE E DE MATRÍCULA

Todo Estado Contratante manterá, em dia, um registro contendo, para cada aeronave registrada, as informações anotadas no certificado de matrícula (Ver § 7).

## 7. - CERTIFICADO DE MATRÍCULA

7.1. O Certificado de Matrícula será, tanto na forma como nos dizeres, a reprodução do modelo abaixo.

## 8. - PLACA DE IDENTIDADE

Toda aeronave trará uma placa de identidade, sobre a qual, inscrever-se-á, pelo menos, suas marcas de nacionalidade e de matrícula. A placa em questão será de metal à prova de fogo, que possua as propriedades físicas adequadas, e será afixada na aeronave em local bem visível próximo à porta da entrada principal.



País  
Ministério  
Departamento ou Serviço  
CERTIFICADO DE MATRÍCULA

1. Marcas de nacionalidade e de matrícula	2. Fabricante e designação da aeronave dada pelo fabricante	3. N.º de série da aeronave
4. Nome do proprietário		
5. Enderêço do proprietário		
6. Certifique-se que a aeronave acima foi devidamente inscrita no registro _____ de acôrdo com a Convenção de Aviação Civil Internacional, datada de 7 de dezembro de 1944, e com (x) (Assinatura)		
Data da expedição .....		
(x) Citar referências relativas aos regulamentos e leis nacionais.		

(\*) Para uso exclusivo do Estado de Matrícula.