1 escriptorário	600\$00
1 clínico	200\$00
1 enfermeira	720\$00
1 ajudante de enfermeira	240\$00
1 criada	360\$00
1 fiscal	20\$00
1. barbeiro	80\$00

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 24 de Maio de 1935.—ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA—*Henrique Linhares de Lima.*

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Direcção Geral da Contabilidade Pública

Decreto n.º 25:398

Com fundamento no disposto no § 1.º do artigo 17.º do decreto n.º 16:670, de 27 de Março de 1929, e no artigo 37.º do decreto n.º 18:381, de 24 de Maio de 1930;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único. É transferida a quantia de 16.000\$ da verba do n.º 1) do artigo 202.º, capítulo 13.º, do orçamento do Ministério das Finanças decretado para o ano económico de 1934-1935, para reforço da verba de 20.000\$ inscrita no n.º 1) do artigo 205.º dos mesmos capítulo e orçamento, destinada a ajudas de custo do pessoal da Direcção Geral das Contribuições e Impostos.

Este decreto foi registado na Direcção Geral da Contabilidade Pública, nos termos da parte final do artigo 37.º do decreto n.º 18:381, de 24 de Maio de 1930.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 24 de Maio de 1935.—ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA—*António de Oliveira Salazar.*

MINISTÉRIO DA GUERRA

Lei n.º 1:915

Em nome da Nação, a Assembleia Nacional decreta e eu promulgo a lei seguinte:

BASE I

Serão promovidos a alferes, para o quadro dos picadores militares, os aspirantes a oficial picador, com o curso respectivo, que tenham completado neste posto três anos de permanência, dos quais dois anos de serviço efectivo no desempenho das suas funções. Os alferes promovidos nos termos da presente lei ficarão supranumerários por excesso, quando não haja vacatura no respectivo quadro, e manterão os vencimentos do posto anterior até ao fim do corrente ano económico.

BASE II

O Ministro da Guerra fixará o número de alunos a admitir no curso de picadores, de harmonia com as vagas previstas no quadro dos picadores militares.

BASE III

Fica revogada a doutrina do artigo 41.º do decreto-lei n.º 17:378, de 27 de Setembro de 1929, na parte respeitante à promoção a alferes picador.

Publique-se e cumpra-se como nela se contém.

Paços do Governo da República, 24 de Maio de 1935.—ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA—*António de Oliveira Salazar — Abílio Augusto Valdez de Passos e Sousa.*

2.ª Direcção Geral

1.ª Repartição

Decreto n.º 25:399

Considerando ser necessário que a fiscalização a exercer pela Direcção da Arma de Aeronáutica sobre o material executado nas oficinas gerais de material aeronáutico, nos termos da alínea d) do § 2.º do artigo 9.º do decreto n.º 19:817, de 2 de Junho de 1931, seja feita de uma maneira efectiva e permanente;

Considerando ser necessário que essa fiscalização seja executada com absoluta independência, de maneira a permitir que o serviço de verificação e fiscalização fique habilitado a responder às reclamações das unidades sobre material fornecido pelas oficinas;

Usando da faculdade conferida pelo n.º 3.º do artigo 108.º da Constituição, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo único. São aprovadas e mandadas pôr em execução as instruções provisórias para o serviço de verificação e recepção do material aeronáutico fabricado e reparado nas oficinas gerais de material aeronáutico.

Publique-se e cumpra-se como nêle se contém.

Paços do Governo da República, 24 de Maio de 1935.—ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA—*António de Oliveira Salazar — Abílio Augusto Valdez de Passos e Sousa.*

Instruções provisórias para o serviço de verificação e recepção do material aeronáutico fabricado e reparado nas oficinas gerais de material aeronáutico

PARTE I

Artigo 1.º Dependente da Direcção da Arma de Aeronáutica funcionará efectiva e permanentemente o serviço de verificação e recepção do material aeronáutico fabricado ou reparado nas oficinas gerais de material aeronáutico.

Este serviço compete à 2.ª Repartição da Direcção da Arma de Aeronáutica e é independente das oficinas.

Art. 2.º As oficinas gerais de material aeronáutico fornecerão todos os elementos de informação necessários e facultarão os meios de verificação que dela dependam, bem como os ensaios e experiências relativos ao material de seu fabrico ou reparação.

Art. 3.º O serviço de verificação e reparação compreende:

A verificação de motores;

A verificação de células;

Os ensaios de recepção dos aviões prontos.

Tanto para os motores como para as células de avião verificar-se-ão as normas gerais estabelecidas pelo serviço aeronáutico dos países de origem ou pela aeronáutica portuguesa.

Para tal feito a Direcção da Arma de Aeronáutica obterá a colecção de normas e especificações publicadas por esses países.

PARTE II

Verificação de motores construídos sob licença nas oficinas gerais de material aeronáutico

Art. 4.º Na verificação de motores há a considerar:

Motores de série;
Motores reparados.

a) *Motores de série:*

O motor de série (construído sob licença) será rigorosamente conforme as regras e especificações resultantes do tipo de construção do motor protótipo;

b) Os materiais e órgão obedecerão às regras gerais a que se refere o artigo 3.º da parte I;

c) O motor possuirá uma placa, em lugar apropriado, com as seguintes inscrições:

Designação do motor;
Número de fabricação;
Data, mês e ano do seu acabamento (apresentação e ensaio);
Punção das oficinas e verificação da Direcção da Arma de Aeronáutica.

d) Os motores são acompanhados de uma ficha de regulação e de um livrete de matrícula. Uma outra ficha de regulação em cartão e suspensão do motor indicará com que abertura de gás no carburador o motor dá a potência nominal com o número de voltas nominal, para as regulações indicadas;

e) As oficinas gerais de material aeronáutico facultarão ao serviço de verificação uma colecção de verificadores para todas as verificações de fabricação e montagem necessárias e que lhe será restituída após a recepção.

PARTE III

Art. 5.º O primeiro motor da 1.ª série a receber (considerado como protótipo) será submetido aos respectivos ensaios de homologação determinados a seguir.

Os restantes motores de série ou séries serão submetidos aos ensaios constantes da parte IV.

Ensaio de homologação

I.—Programa dos ensaios:

a) Exame—para verificar a identidade do motor com o *dossier* e a conformidade com as normas em vigor e tirar as principais características do motor;

b) Ensaio de *ralenti*, de *reprises*, e verificação de ausência de vibrações anormais nos diversos regimes;

c) Determinação da curva de utilização;

d) Determinação das curvas dos binários, potências e consumos a plena admissão;

e) Determinação das características dos circuitos de óleo e de arrefecimento e das condições de alimentação em combustível. Este ensaio efectua-se no decorrer do ensaio c) em condições equivalentes a um vento de velocidade $V=40.W^{1/3}$ (W potência em cavalos) para os motores de resfriamento por ar, quando possível;

f) Ensaio de segurança do motor;

g) Desmontagem do motor e inspecção com determinação das folgas;

h) Ensaio de uma hora à potência nominal e com o número de voltas nominal;

i) Prova de resistência de cinquenta horas (por períodos de dez horas consecutivas), a $9/10$ da potência nominal e com o número de voltas nominal;

j) Novo ensaio de uma hora à potência nominal e com o número de voltas nominal;

k) Prova de velocidade máxima de meia hora;

l) Desmontagem e inspecção com determinação das folgas.

II.—Prescrições applicáveis a todos os ensaios:

a) O motor deve ser munido de todos os órgãos de

equipamento relativos ao seu funcionamento próprio, assim como de todos os comandos de órgãos accionados pelo motor. Todas as vezes que se ponha o motor a funcionar será por meio do aparelho de arranque de bordo do motor. Cada carburador deve ter um dispositivo que permita referenciar a abertura da admissão;

b) As oficinas gerais de material aeronáutico facultarão os meios necessários para que durante o decorrer dos ensaios de homologação nenhuma modificação se faça nas regulações do motor, bem como intervenção alguma modificando a natureza de qualquer peça seja permitida. Qualquer substituição eventual, reparação, etc., será feita de acôrdo e na presença do serviço de verificação, mencionando-se o facto em relatório;

c) As oficinas gerais de material aeronáutico indicarão o combustível e lubrificantes à sua escolha, indicando as suas especificações ao serviço de verificação.

III—Detalhes de execução dos ensaios:

Serão na medida do possível postos em prática os detalhes de execução dos ensaios prescritos nas normas dos serviços de aeronáutica dos países de origem, introduzindo-se as modificações que resultarem das exigências da prática.

PARTE IV

Art. 6.º Para os restantes motores de série, além do primeiro, a recepção compreende duas séries de operações consecutivas:

1.ª Verificação das peças do motor;

2.ª Recepção do motor completo.

§ 1.º *Verificação das peças do motor.*—Todas as peças do motor devem ser verificadas previamente pelas oficinas. As peças consideradas boas terão uma marca certificando a identidade da peça com o *dossier* correspondente.

A verificação pode fazer-se no decorrer ou no fim da fabricação.

Além disso as peças e conjunto de peças serão verificadas pelos serviços de verificação da Direcção da Arma de Aeronáutica.

As peças recusadas serão substituídas a cargo das oficinas.

§ 2.º *Recepção do motor completo.*—Cada motor de série será submetido aos seguintes ensaios:

a) Ensaio no banco;

b) Visita de inspecção;

c) Pesagem;

d) Ensaio complementar de $1/2$.

Os ensaios no banco compreendem:

1.º Um ensaio de meia hora à potência nominal e com o número de voltas nominal.

O consumo específico de gasolina e óleo deve ser o do protótipo, com tolerância de ± 7 gramas.

No decurso deste ensaio grava-se no corpo do carburador uma referência, que permite determinar com precisão a abertura da borboleta, para as condições de funcionamento do motor à potência e ao número de voltas nominais.

No fim desta operação faz-se funcionar o motor durante alguns instantes à admissão total e mede-se o binário.

2.º Ensaio de três horas a $9/10$ de potência nominal e com o número de voltas nominal.

Este ensaio deve fazer-se, o máximo, meia hora depois do antecedente.

Visita de inspecção.—Em seguida a este ensaio o motor é desmontado e verifica-se o estado das diferentes partes.

Em caso de fadiga ou desgaste de uma peça, o serviço de verificação poderá mandar proceder a um ensaio suplementar de duração, o máximo três horas e meia.

3.º Pesagem.— O motor depois de montado novamente é pesado sem óleo nem gasolina — deve encontrar-se um peso inferior ao peso que figura nas tabelas de construção aumentado de 1 por cento.

4.º Ensaio complementar de meia hora.— Neste ensaio verifica-se:

Que não existem vibrações anormais do motor em nenhum regime.

Que as *reprises* são francas em todos os regimes compreendidos entre o número de voltas nominal N e $\frac{N}{3}$.

No decorrer do ensaio efectua-se uma marcha do motor de dez minutos ao regime $\frac{N}{3}$, seguida de uma *reprise* e marcha de cinco minutos com binário e regime normais.

Observa-se o regime mínimo que se pode realizar sem risco de parar o motor.

Em caso de insucesso de um destes ensaios, o motor será submetido a novo ensaio depois da substituição ou modificação, feita pelas oficinas, das peças que necessitam eventualmente dessa operação.

PARTE V

Motores reparados

Art. 7.º Os motores reparados são objecto das mesmas especificações que os motores novos de série.

A natureza da reparação é indicada no livrete de matrícula.

§ único. A recepção faz-se isoladamente para cada motor e compreende as seguintes operações:

1.º Ensaio de uma hora no banco a $\frac{9}{10}$ da potência nominal e com o número de voltas nominal.

2.º Desmontagem e visita — nas mesmas condições da visita de inspecção dos motores de série.

3.º Pesagem — o peso, sem gasolina nem óleo, deve ser inferior aos das tabelas de construção aumentado de 1 por cento.

4.º Ensaio complementar de vinte minutos — nas mesmas condições que o ensaio complementar dos motores de série.

PARTE VI

Verificação de células de avião

Art. 8.º O fabrico da primeira série de células é executado e verificado de harmonia com o *dossier* do protótipo.

Para este fim serão fornecidos ao serviço de verificação, pelas oficinas, todos os desenhos e indicações relativos aos elementos que compõem o avião.

A verificação das peças do avião, feita no decorrer da fabricação, será feita previamente pelas oficinas, marcando-se todas as peças boas de forma a estabelecer-se a sua identidade com o *dossier* correspondente.

O serviço de verificação poderá submeter quaisquer peças à verificação que julgar necessária.

Art. 9.º O serviço de verificação no decorrer da montagem verifica os seguintes conjuntos de elementos:

Fuselagem;
Asas e empenagens;
Trem de aterragem;
Comando de instalação do motor e acessórios.

Art. 10.º Condições gerais de recepção em voo dos aviões de série:

Pelo director da arma de aeronáutica será nomeada uma comissão para a recepção dos aviões em voo e da qual fará parte um engenheiro e um piloto experimental.

O avião só será entregue à comissão depois de ter sido experimentado pelo piloto experimental das oficinas, que informará das seguintes provas:

Pesagem;
Voo de subida;
Voo de maneabilidade;
Voo de velocidade.

Eventualmente as oficinas farão uma prova de tiro para os aparelhos comportando o tiro através da hélice, para verificação do seu bom funcionamento e regulação do tiro.

Prova do ensaio do equipamento do avião (compreendendo o pára-quedas).

Art. 11.º Provas de verificação.— A comissão procederá aos voos de verificação que julgar necessários com o aparelho equipado completamente e com o peso previsto para as *performances*, para verificação das *performances*, e mais:

A maneabilidade;
Ausência de vibrações;
Bom funcionamento dos órgãos motores;
Bom funcionamento dos instrumentos e equipamentos diversos fornecidos pelo construtor.

As oficinas deverão regular o aparelho, depois dos voos de verificação, conforme as indicações da comissão de recepção.

Art. 12.º Exame do avião em terra.— Antes das provas de voo a comissão de recepção faz uma primeira inspecção ao aparelho.

Esta inspecção tem por fim verificar:

A quantidade de combustível;
A regulação do aparelho;
A tensão dos cabos;
A fixação dos tensores;
A solidez das ligações;
A montagem dos comandos;
A montagem do grupo moto-propulsor (circulação de água, óleo e gasolina, precauções contra incêndio e tudo que interessa à segurança em voo).

No fim das provas o aparelho é sujeito a nova inspecção detalhada.

Toda a peça avariada é substituída e o aparelho será de novo submetido às provas que a comissão julgar necessárias.

Art. 13.º Será feito o registo de todas as experiências e ensaios do material e um relatório da sua recepção, assinado pelos membros da comissão a que se refere o artigo 10.º

Art. 14.º Estas instruções provisórias entram em vigor desde já.

Ministério da Guerra, 24 de Maio de 1935.— O Ministro da Guerra, *Abílio Augusto Valdez de Passos e Sousa*.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS E COMUNICAÇÕES

Administração Geral dos Correios e Telégrafos

Direcção dos Serviços de Contabilidade

5.ª Divisão

Portaria n.º 8:112

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, nos termos do n.º 3.º do artigo 13.º do regulamento do serviço de