

2.º Curso de artilharia

A) Matemática (resolução de um problema):

- a) Resolução dos triângulos esféricos rectângulos;
- b) Coordenadas cartesianas e polares. Transformação de coordenadas;
- c) Equações das curvas planas do 2.º grau em coordenadas cartesianas e polares, centros diâmetros conjugados, focos, directrizes;
- d) Derivados e diferenciais das funções de uma ou mais variáveis;
- e) Fórmulas de Taylor e Maclaurin;
- f) Máximos e mínimos das funções;
- g) Normais, tangentes, polares, subnormais e subtangentes das curvas planas;
- h) Integração imediata, por substituição e por partes. Integração das fracções racionais;
- i) Equações diferenciais lineares.

B) Física (resolução de um problema):

- a) Princípios fundamentais da mecânica e da gravidade;
- b) Calorimetria;
- c) Termometria;
- d) Termodinâmica;
- e) Leis das correntes eléctricas; seus efeitos;
- f) Electro-magnetismo; indução;
- g) Métrica da mecânica e das grandezas eléctricas.

C) Química (resolução de um problema):

- a) Leis gerais da química;
- b) Pesos atómicos e moleculares; sua determinação;
- c) Termoquímica;
- d) Equilíbrios químicos;
- e) Estéreo-químico;
- f) Funções da química.

3.º Curso de infantaria e cavalaria

A) Matemática (resolução de um problema):

- a) Resolução de triângulos esféricos rectangulares;
- b) Sistema de equações lineares;
- c) Derivadas;
- d) Coordenadas cartesianas e polares; transformação de coordenadas;
Recta e plano;
- f) Cónicas;
- g) Tangentes e normais às curvas planas.

B) Física (resolução de um problema):

- a) Princípios fundamentais da mecânica e da gravidade;
- b) Calorimetria;
- c) Termometria;
- d) Termodinâmica;
- e) Leis das correntes eléctricas; seus efeitos;
- f) Electro-magnetismo-indução;
- g) Métrica da mecânica e das grandezas eléctricas.

4.º Curso de administração militar

A) Contabilidade e escrituração (resolução de um problema sobre cada uma das matérias):

- a) Contas correntes simples e de juros recíprocos;
- b) Juros e descontos. Taxas médias e vencimentos médios;

- c) Câmbios;
- d) Regras de liga;
- e) Operações sobre títulos e fundos;
- f) Aplicação dos diferentes métodos de escrituração comercial e processos de execução.

B) Análise química (resolução de um problema):

- a) Principais operações analíticas;
- b) Gravimetria;
- c) Volumetria.

Paços do Governo da República, 28 de Março de 1928.—O Ministro da Guerra, *Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa*.

MINISTÉRIO DA MARINHA

Comando Geral da Armada

Repartição do Pessoal

Portaria n.º 5:289

Manda o Governo da República Portuguesa, pelo Ministro da Marinha, que as lotações dos navios abaixo indicados, quando no estado de completo armamento, sejam alteradas, com relação ao pessoal da brigada de artilheiros, pela forma seguinte:

Canhoneiras «Damão», «Ibo», «Cuanza» e «Zaire»

Sargentos artilheiros	2
Cabo artilheiro	1
Marinheiros artilheiros.	10
Grumetes artilheiros.	6

Canhoneiras «Beira», «Bengo» e «Mandovi»

Sargentos artilheiros	2
Cabo artilheiro	1
Marinheiros artilheiros.	8
Grumetes artilheiros	4

Paços do Governo da República, 28 de Março de 1928.—O Ministro da Marinha, *Agnelo Portela*.

Direcção Geral da Marinha

Direcção da Marinha Mercante

Decreto n.º 15:264

Considerando o disposto no artigo 3.º do decreto n.º 12:383, de 27 de Setembro de 1926;

Considerando o artigo 28.º da Convenção de Londres sobre a salvaguarda da vida humana no mar e ainda o que a êsse respeito preceitua o artigo XXIII do respectivo regulamento anexo;

Considerando porém que convém manter toda a legislação sobre segurança de navegação, actualizada com as convenções e acordos de ordem internacional que venham a modificar algumas das disposições contidas naquela Convenção;

Usando da faculdade que me confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, sob proposta dos Ministros de todas as Repartições:

Hei por bem decretar, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É aprovado o regulamento sobre as condi

ções de ordem técnica a que deve satisfazer o leme das embarcações e o respectivo aparelho de governo, o qual baixa assinado pelo Ministro da Marinha.

Art. 2.º O Ministro da Marinha pode actualizar todas as disposições contidas nesse regulamento logo que circunstâncias de carácter técnico ou internacional tenham determinado a oportunidade de uma tal modificação.

Art. 3.º Este decreto entra em vigor no dia 1 de Julho de 1928.

Art. 4.º Fica revogada a legislação em contrário.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com força de lei pertencer o cumpram e façam cumprir e guardar tam inteiramente como nêle se contém.

Os Ministros de todas as Repartições o façam imprimir, publicar e correr. Dado nos Paços do Governo da República, em 28 de Janeiro de 1928.—ANTÓNIO OSCAR DE FRAGOSO CARMONA—*José Vicente de Freitas—Manuel Rodrigues Júnior—João José Sinel de Cordes—Abílio Augusto Valdês de Passos e Sousa—Agnelo Portela—António Maria de Bettencourt Rodrigues—Artur Ivens Ferraz—José Alfredo Mendes de Magalhães—Felisberto Alves Pedrosa.*

Regulamento sôbre as condições de ordem técnica
à que deve satisfazer o leme das embarcações e respectivo aparelho
de governo

Artigo 1.º As dimensões do leme e seus materiais devem obedecer aos preceitos duma sociedade de classificação reconhecida pelo Governo da República.

§ 1.º A titulo de orientação para os peritos das capitánias são publicadas, no apenso I a este regulamento, algumas disposições de carácter técnico que podem servir para um primeiro estudo das embarcações de casco metálico.

§ 2.º Com o fim expresso no parágrafo anterior são publicadas no apenso II algumas disposições idênticas para o caso das embarcações de madeira.

Art. 2.º Segundo o artigo 28.º da Convenção de 1914 (*Convention Internationale pour la sauvegardé de la vie humaine en mer*) e artigo XXIII do regulamento anexo, todas as embarcações devem ser munidas dum aparelho de governo auxiliar, que pode ser de potência inferior à do aparelho de governo principal; não é exigido que esse aparelho auxiliar seja accionado pelo vapor ou por qualquer outra energia mecânica.

§ 1.º O preceito constante da Convenção e incluído no presente artigo não se aplica às embarcações do tráfego local.

§ 2.º Esse aparelho auxiliar de governo do leme pode ser constituído por uma talha e roletes convenientemente dispostos ou outra disposição julgada eficiente.

Art. 3.º Em todas as embarcações deve haver uma cana de leme de sobressalente colocada próximo do aparelho de governo de ré e pronta a ser usada.

§ único. Nos grandes navios em que é impraticável o leme de mão e em que não existe montado tal sistema de governo do leme deve a cana de sobressalente estar constantemente ligada à madre do leme, salvo quando a cana do leme que está em funcionamento é de desenho e resistência muito especiais, porque então pode, depois de estudo conveniente pela Direcção da Marinha Mercante, ser dispensada a cana de sobressalente.

Art. 4.º Quando exista leme de mão podem os peritos seguir as indicações contidas no apenso III a respeito das dimensões das peças principais.

Art. 5.º Todo o aparelho do leme, incluindo os gualdropes, deve ser convenientemente examinado uma vez, pelo menos, todos os anos.

Art. 6.º As dimensões da cana e do sector do leme devem obedecer às regras de uma sociedade de classificação reconhecida pelo Governo.

Art. 7.º Os gualdropes e roletes que podem interferir ou tornar-se perigosos para os passageiros ou tripulação devem ter guardas amovíveis mas convenientemente seguras nos seus lugares.

§ 1.º Os roletes e gualdropes devem estar dispostos de modo a não haver bruscas mudanças de direcção.

§ 2.º Os diâmetros desses roletes não devem ser inferiores a dezasseis vezes o diâmetro do elo dos gualdropes e o eixo desses roletes não deve ter diâmetro menor do que duas vezes o diâmetro do elo dos gualdropes.

Art. 8.º Os diâmetros das correntes dos gualdropes devem satisfazer à fórmula

$$d = 0,38 \sqrt{\frac{D^3}{R}}$$

em que

d = diâmetro do elo em milímetros;

D = diâmetro da madre, em milímetros;

R = raio do quadrante, ou comprimento da cana do leme.

§ único. As correntes dos gualdropes devem obedecer, quanto às respectivas provas de tracção, ao disposto no regulamento aprovado por decreto n.º 14:214, de 24 de Janeiro de 1927, ou aos preceitos de uma sociedade de classificação reconhecida pelo Governo.

Art. 9.º O diâmetro dos varões que porventura existam nos gualdropes não deve ser menor do que $1,25 \times d$, em que d é o valor obtido por meio da fórmula do artigo precedente.

Art. 10.º As dimensões do poleame e cabos usados como meio de fortuna para governo do leme devem também ser aprovados pela capitania do porto.

Art. 11.º Nas embarcações de propulsão mecânica de mais de 800 toneladas de arqueação bruta cuja máquina principal tem uma potência superior a 500 cavalos efectivos deve um dos aparelhos de governo do leme ser constituído por um servo-motor.

§ 1.º As partes móveis do servo-motor devem ser protegidas.

§ 2.º A tomada de vapor faz-se directamente da caldeira.

§ 3.º Os encanamentos (de admissão e de evacuação) devem ter diâmetros iguais aos da admissão e da evacuação dos cilindros do servo-motor.

§ 4.º A montagem deve ser tal que não haja possibilidade de acumulação de água nos cilindros ou nos encanamentos.

§ 5.º Devem ser evitadas curvas em ângulo recto nos encanamentos do servo-motor.

§ 6.º Os encanamentos devem ser exclusivamente para o servo motor, salvo concessão especial da Direcção da Marinha Mercante feita depois de um estudo prévio da instalação.

Art. 12.º A potência da máquina do leme deve ser tal que o leme possa ir de um ao outro bordo em trinta segundos, enquanto a embarcação navega a vante a toda a força.

Art. 13.º Deve haver no copvês uns batentes limitando o movimento do leme a um e outro bordo; as esperas na máquina do leme devem ser colocadas para um ângulo um pouco menor do dos batentes.

Art. 14.º Devem ser submetidos a provas especiais os servo-motores em que uma parte do veio, por meio do qual o timoneiro actua sôbre a válvula inversora, passa através de outro veio que por sua vez é susceptível de se desalinhar por reacção das engrenagens, mordendo, consequentemente, o veio interior e prendendo-o de

forma tal que o timoneiro perde toda a acção sobre o aparelho de governo.

§ 1.º Os proprietários das embarcações devem evitar a instalação de máquinas de leme desse tipo.

§ 2.º Só são aceites esses servo-motores se, numa experiência a toda a força a vante, funcionarem de modo satisfatório, num movimento rápido e brusco, de meia nau para um e outro bordo até o ângulo máximo do leme.

Art. 15.º Deve haver uma disposição que permita fixar o leme enquanto se faz qualquer reparação ou substituição das respectivas transmissões.

Art. 16.º Em todos os lemes recebendo movimento por meio mecânico deve haver molas nas transmissões.

§ único. Essas molas devem ter a compressão facilmente regulável de forma a evitar-se a perda de tempo que se tornaria indispensável se a mola funcionasse normalmente, perfeitamente livre.

Art. 17.º O timoneiro deve sempre estar colocado numa posição que lhe permita ver distintamente todo o horizonte, sobretudo nas embarcações que freqüentam os portos ou rios onde haja muita navegação.

§ único. Nas pequenas embarcações de tráfego local o homem do leme deve estar colocado de modo que o seu campo de visão não seja diminuído com a presença dos passageiros.

Art. 18.º Quando haja um servo-motor deve haver a bordo, em frente do homem do leme, uma disposição indicando o ângulo do leme, comandada tanto quanto possível pelo próprio leme.

Apenso I

Condições técnicas relativas à construção dos lemes das embarcações de construção metálica

1. As peças forjadas empregadas nos lemes podem provir de sucata de ferro ou de aço, mas não é admissível a mistura de sucata de ferro com a sucata de aço.

2. As peças forjadas dos lemes provenientes de lingotes de aço devem satisfazer às prescrições contidas no capítulo III das instruções aprovadas pela portaria n.º 4:852, de 7 de Abril de 1927, e publicadas no *Diário do Governo* n.º 72, 1.ª série, de 7 de Abril de 1927.

3. As peças fundidas usadas nos lemes devem também satisfazer às provas de materiais usuais e descritas nos regulamentos das sociedades de classificação reconhecidas pelo Governo.

4. O diâmetro da madre do leme é dado pela tabela n.º 1 em função de um módulo $M = 100 \times a \times d$, em que:

a = área total, em metros quadrados, da superfície do leme a ré da aresta de vante da madre; e

d = a distância, em metros, do centro da gravidade dessa área ao eixo que passa pelos machos do leme.

4 a. No caso de rebocadores e de barcos de pesca de arrasto devem as dimensões dadas pela tabela ser aumentadas de 15 milímetros.

4 b. Para *lighters* e batelões, que têm de ser rebocados, pode ser usada a fórmula

$$D = \sqrt[3]{20 \times a \times d}$$

em que

D diâmetro da madre em centímetros e as outras letras têm a significação anteriormente considerada.

TABELA N.º 1

Diâmetro da madre do leme

M	Velocidade da embarcação em milhas por hora				Observações
	Até 10	Até 12	Até 14	Até 16	
	Diâmetro da madre em milímetros				
80	70	75	85	90	Para os rebocadores o diâmetro da madre deve ser aumentado de 15 milímetros e os escantilhões do leme devem ser aumentados em harmonia com esse maior diâmetro da madre.
95	75	85	90	95	
115	85	90	95	100	
135	90	95	100	110	
155	95	100	110	120	
180	100	110	115	125	
205	110	115	120	135	
235	115	120	125	140	
265	120	125	135	150	
295	125	135	145	160	
330	135	140	150	165	
370	140	145	160	170	
410	145	150	165	180	
455	150	160	170	185	
500	160	165	180	190	
545	165	170	185	195	
590	170	180	190	205	
645	180	185	195	210	
700	185	195	205	220	
760	190	205	215	230	
820	205	215	230	240	
950	215	230	240	255	
1105	230	240	255	265	

5. No caso de lemes feitos de uma só chapa, as dimensões dos machos e a espessura da chapa e diâmetro dos rebites são dados pela tabela n.º 2, em função do diâmetro da madre. O intervalo entre os machos vem dado de um modo indirecto por meio do intervalo entre dois braços sucessivos do caixilho; o macho superior deve ficar tam próximo quanto possível do caixão do leme.

O comprimento do macho inferior abrangido pela fêmea do cadaste não deve ser menor do que 40 por cento do diâmetro da madre. Os rebites nos braços do leme devem ficar a 4,5 diâmetros, centro a centro, nos lemes de uma só chapa.

Quando a largura do braço excede 115 milímetros, a cravação é em ziguezague e se excede 175 milímetros deve então haver duas fiadas completas de rebites inter-

valados de 4,5 diâmetros, embora os rebites fiquem desencontrados.

Os furos nas chapas e braços devem ser contrapon-
quados.

TABELA N.º 2

Lemes de uma só chapa

(Dimensões em milímetros)

Diâmetro da madre (Ver tabela n.º 1)	Diâmetro dos machos	Espessura da chapa		Diâmetro dos rebites espaçados de 4,5 diâmetros	Intervalo entre dois braços sucessivos	
		Braço, em correspondência do caixilho do macho, oucaixilho vetado no caixilho	Braços em correspondências machos e entre dois machos sucessivos		Macho em cada braço — Milímetros	Machos em braços alternados — Milímetros
70	50	19	12,5	22	1145	660
75	50	19	12,5	22	1145	660
85	55	19,5	12,5	22	1170	66
90	55	19,5	13	22	1170	660
95	65	20	13	25	1195	660
100	65	20,5	13,5	25	1220	685
110	70	20,5	13,5	25	1245	685
115	70	21	14	25	1270	685
120	70	21,5	14	25	1295	685
125	75	22	14,5	28	1320	710
135	75	22,5	14,5	28	1345	710
140	75	23	15	28	1370	710
145	75	23	15	28	1370	710
150	75	23,5	15,5	28	1395	735
160	85	24	16,5	28	1420	735
165	85	24	17	28	1445	735
170	90	24,5	17	28	1475	735
180	90	25	17,5	28	1500	760
185	90	25,5	17,5	28	1525	760
190	95	25,5	18	28	1550	760
195	95	25,5	18	28	1550	760
205	100	26	18,5	32	1575	785
215	110	26,5	18,5	32	1600	785
230	115	26,5	19	32	1600	815
240	120	27	19,5	32	1625	815
255	125	27,5	20	32	1650	840
265	135	28	20,5	32	1675	840

6. A tabela n.º 3 dá as dimensões dos machos, espesura das chapas e diâmetro dos rebites para o caso de lemes de duas chapas.

Os machos dos lemes de duas chapas devem ser intervalados como os dos lemes de uma só chapa, tendo um braço em cada macho.

Os rebites no caixilho do leme devem ficar a 5 diâmetros, centro a centro, nos lemes de duas chapas.

TABELA N.º 3

Lemes de duas chapas

(Dimensões em milímetros)

Diâmetro da madre do leme	Diâmetro dos machos	Espessura das chapas	Diâmetro dos rebites espaçados de 5 diâmetros (centro a centro)
70	50	6	19
75	50	6	19
85	55	6	19
90	55	6,5	19
95	65	6,5	19
100	65	6,5	19
110	70	6,5	19
115	70	7	19
120	70	7	19
125	75	7	22
135	75	7	22
140	75	7,5	22
145	75	7,5	22
150	75	7,5	22
160	85	7,5	22
165	85	8	22
170	90	8	22
180	90	8	22
185	90	8,5	22
190	95	8,5	22

Apenso II

A tabela n.º 4 dá as dimensões dos lemes das embarcações de madeira em função do módulo

$$C \times B \times P$$

em que

C — Comprimento em metros, entre perpendiculares, desde a face de vante da roda de proa à face de ré do cadaste;

B — Bôca em metros, medida, por fora das balizas, na parte mais larga da embarcação;

P — Pontal em metros, medido a meio do comprimento, desde o traço inferior do alefriz da quilha até a face superior dos vaus do pavimento superior.

Nas embarcações de madeira cavilhadas a cobre, ou metal, as ferragens do leme devem ser de bronze até a linha de carga máxima assim como as respectivas cavilhas.

TABELA N.º 4

Lemes de madeira

C x B x P	Diâmetro da mãe em centímetros	Diâmetro dos machos em milímetros	Número de machos	Observações
90	19-19	33	3	1.—As dimensões da mãe pressupõem o emprego do carvalho. 2.—Sendo empregado o pinho devem ser aumentadas de 1/5. 3.—Quando o módulo fique entre dois números de tabela pode ser tomado o menor.
110	20-20	34	3	
135	21-21	35	3	
160	21-21	35	3	
190	22-22	36	3	
220	23-23	37	3	
285	24-24	38	3	
340	25-25	38	3	
450	26-26	40	3	
680	28-28	42	3	
900	29-29	44	3	
1:100	31-31	48	3	
1:360	32-32	50	4	
1:580	34-34	54	4	
1:800	35-35	57	4	
2:040	36-36	60	4	
2:260	37-37	62	4	

C x B x P	Diâmetro da mãe em centímetros	Diâmetro dos machos em milímetros	Número de machos	Observações
2:500	38-38	65	4	
2:720	39-39	67	4	
2:950	40-40	69	4	
3:170	40-40	71	4	
3:400	40-40	73	4	
3:620	41-41	75	4	
4:100	42-42	78	4	
4:500	43-43	80	4	
5:000	44-44	82	4	
5:500	44-44	84	4	
6:100	45-45	86	4	
6:800	45-45	88	4	
7:500	45-45	90	4	
8:200	46-46	92	4	

Apenso III

Dimensões do leme de mão

A tabela n.º 5, juntamente com a figura 1, permitem ter as dimensões principais dos lemes de mão mais usados a bordo.

A mesma tabela dá o número e diâmetro das rodas do leme.

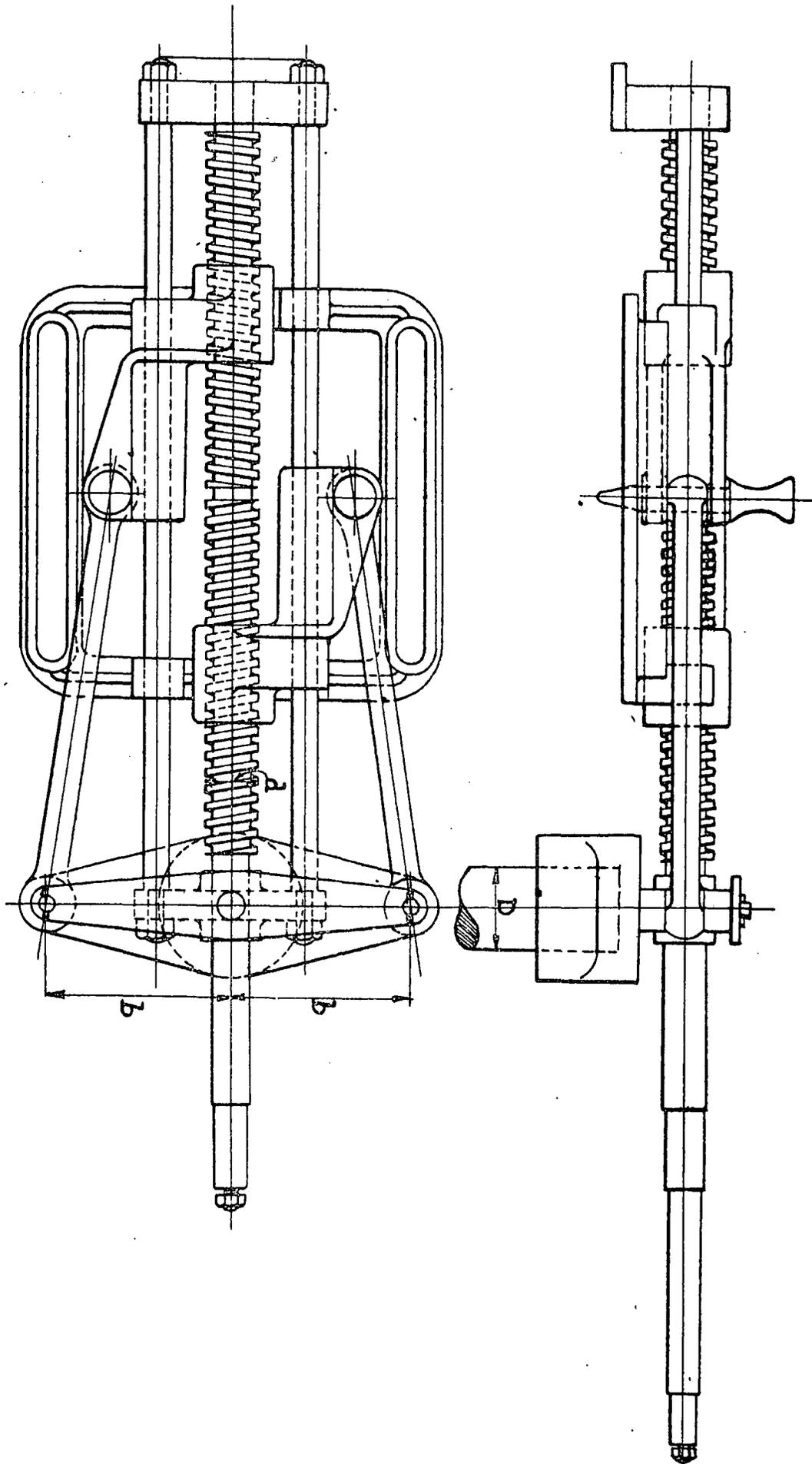


FIG. 1

TABELA N.º 5

Dimensões principais do leme de mão

Diâmetro da madre do leme D Milímetros	Número e diâmetro das rodas do leme tomado sobre as malagnetas	Braço de alavanca δ Milímetros	Diâmetro do parafuso Milímetros
76	Uma de 1 ^m ,07	162	51
83	Uma de 1 ^m ,07	187	57
89	Uma de 1 ^m ,22	210	63,5
95	Uma de 1 ^m ,22	210	70
102	Uma de 1 ^m ,22	210	70
108	Uma de 1 ^m ,22	254	76
114	Uma de 1 ^m ,37	254	83
121	Uma de 1 ^m ,37	254	83
127	Uma de 1 ^m ,37	254	89
133	Uma de 1 ^m ,52	292	95
140	Uma de 1 ^m ,52	292	95
146	Uma de 1 ^m ,52	292	102
152	Uma de 1 ^m ,68	343	102
159	Uma de 1 ^m ,68	343	108
165	Uma de 1 ^m ,68	375	114
171	Uma de 1 ^m ,68	375	121
178	Uma de 1 ^m ,68	375	121
184	Uma de 1 ^m ,83	375	127
191	Uma de 1 ^m ,83	375	133
197	Uma de 1 ^m ,83	375	133
203	Uma de 1 ^m ,83	432	140
216	Uma de 1 ^m ,98	457	152
229	Duas de 1 ^m ,98	483	159
241	Duas de 1 ^m ,98	483	165
254	Duas de 1 ^m ,98	508	178
267	Duas de 2 ^m ,13	546	184
279	Duas de 2 ^m ,13	546	197
292	Duas de 2 ^m ,13	584	203
305	Duas de 2 ^m ,29	584	210

Paços do Governo da República, 28 de Janeiro de 1928.— O Ministro da Marinha, *Agnelo Portela*.

MINISTÉRIO DO COMÉRCIO E COMUNICAÇÕES

Administração Geral dos Correios e Telégrafos

Decreto n.º 15:265

Considerando que se realizarão em Amsterdão, em Julho e Agosto do ano corrente, os jogos da IX Olimpíada e que desde 1912 Portugal se tem feito representar nos referidos jogos, tendo já enviado a sua adesão ao comité organizador;

Considerando que essa representação deve ser condigna e que para ela todos devem concorrer com a sua cota mínima, visto que interessa a todos os portugueses uma propaganda inteligente do País;

Considerando por último que tem nomeação oficial o Comité Olímpico Português, o qual é reconhecido internacionalmente pelo Comité Internacional Olímpico;

O Governo da República Portuguesa, sob proposta do Ministro do Comércio e Comunicações, usando da faculdade que lhe confere o n.º 2.º do artigo 2.º do decreto n.º 12:740, de 26 de Novembro de 1926, decreta o seguinte:

Artigo 1.º São criados dois selos postais, um da taxa de \$15 e outro de multa da taxa de \$30, comemorativos da IX Olimpíada.

Art. 2.º O selo da taxa de \$15 será aplicado obrigatoriamente como sobretaxa nos dias 22, 23 e 24 de Maio do ano corrente em todas as correspondências postais e telegráficas e encomendas postais, exceptuando-se os jornais e a correspondência isenta de franquia que entrarem no correio nos citados dias com destino ao continente da República, Madeira e Açores.

Art. 3.º As correspondências não franqueadas com o selo especial de \$15, nos dias citados no artigo anterior, serão porteadas com o selo especial da taxa de \$30.

Art. 4.º O desenho do selo de \$15 terá, como motivo principal, a figura de um saltador de barreiras, sendo o fundo desta figura uma alusão ao nosso passado histórico, representado por uma caravela portuguesa, tendo este conjunto uma cercadura constituída por um cabo de nós, encimado pelo emblema dos jogos olímpicos (cinco anéis).

Na parte superior do desenho haverá os dizeres «Correio» e «1928» e na parte inferior a indicação da taxa «15 c» e «Portugal-Amsterdã».

Terá as dimensões de 25×35 milímetros, sendo o desenho a cor preta e a cercadura e dizeres a cor te-jolo.

Art. 5.º O selo de \$30 terá como desenho o emblema dos jogos olímpicos (cinco anéis) e os dizeres «Correio», «Multa», «30 c», «Portugal-Amsterdã» a duas cores, vermelho e preto, com as dimensões do selo-postal em uso.

Art. 6.º Do produto total da venda destes selos 10 por cento pertencerão à Administração Geral dos Correios e Telégrafos e o restante ao Comité Olímpico Português, a cargo de quem ficam todas as despesas da emissão.

Art. 7.º Findos os dias de aplicação obrigatória serão os selos não vendidos entregues pela Administração Geral dos Correios e Telégrafos ao referido Comité.

Art. 8.º A emissão destes será feita, segundo as disposições legais, pela Administração Geral dos Correios e Telégrafos, a qual fica autorizada a firmar, em contrato com o Comité Olímpico Português, as restantes condições de detalhe referentes a esta emissão.

Determina-se portanto a todas as autoridades a quem o conhecimento e execução do presente decreto com