

Era muito comum procurar-se conhecer o lubrificante pelo aspecto que apresentava. Dois meios eram usualmente empregados. Um consistia em examinar uma amostra, dentro de um frasco que continha cerca de 100 gramas, invertendo a posição do frasco e apreciando o tempo de escoamento através das paredes do mesmo e o tempo que passava para a queda de uma gota. O outro consistia em verter algumas gotas de óleo na palma de uma das mãos e friccionar com a outra. Tais métodos de seleção, que nada significavam aliás, são incompatíveis com a evolução da ciência e da técnica. Hoje em dia só se admite, em uma seleção de lubrificantes, a aplicação de princípios técnicos e científicos, tornando-se assim necessário o exame por um laboratório composto de profissionais conhecedores dos modernos princípios que governam a tecnologia. Nestas condições, o exame científico de lubrificantes inclui não só a determinação das características físicas dos lubrificantes como também o comportamento destes lubrificantes quando em serviço.

Para as primeiras determinações são empregados os correntes e comuns aparelhos e equipamento de laboratório, como sejam densímetros, viscosímetros, aparelhos de Cleveland (pontos de fulgor e ignição), aparelho de Conradson (resíduo de carbono), colorímetros, aparelho ASTM para ponto de fluidez e vários outros.

Para o comportamento dos lubrificantes quando em serviço, só uma experiência prática poderá elucidar a sua propriedade ao tipo de maquinismo que se deseja lubrificar. A extensão e as condições dessas experiências dependem de fatores específicos para cada caso, tornando-se assim di-

ficil resumí-las num trabalho como este, que não tem sinão a finalidade de dar aos senhores encarregados de aquisição de material uma breve idéia sobre o problema da lubrificação, e lhes explicar a razão do estabelecimento de especificações padronizadas para os lubrificantes regularmente adquiridos pelo Governo.

Levando em consideração que a lubrificação de veículos equipados com motores a explosão interessa a todos os Ministérios e demais repartições governamentais, iniciamos os nossos trabalhos com o estudo desta lubrificação. Para isso, fomos verificar em primeiro lugar si havia alguma repartição que já possuísse especificações e foi com satisfação que encontramos várias delas exigidas pelos Ministérios da Guerra e da Marinha, E. F. Central do Brasil, Lloyd Brasileiro e Prefeitura do Distrito Federal. Fizemos, então, um levantamento dessas especificações, que desde logo nos mostrou a necessidade do estabelecimento da padronização que, em tão boa hora, está sendo levada a efeito pelo Governo.

Foi assim que vimos uma repartição pedindo dois tipos de óleos para motores a explosão, com características diferentes, mas ambos compreendidos dentro de um mesmo número SAE. Em outra, encontramos resíduo de carbono demasiadamente elevado para os modernos tipos de lubrificantes. De posse desses elementos básicos, procedemos então à elaboração de tabelas, contendo especificações padrões para lubrificantes de motores a explosão, as quais a seguir reproduzimos para apreciação dos senhores encarregados de material e para conhecimento dos interessados.

---

## Automoveis para as Secções de Assistência Social dos Ministérios

### Instrução n. 4

O DASP acaba de estabelecer características para uniformização do tipo de automoveis destinados às Secções de Assistência Social dos diversos Ministérios.

As requisições, coletas de preços e concorrências para aquisição de tais automôveis deverão obedecer às normas fixadas na Instrução n. 4, do DASP, aprovada pela Portaria n. 1.097, de 21 de maio último, e cujo texto é o seguinte :

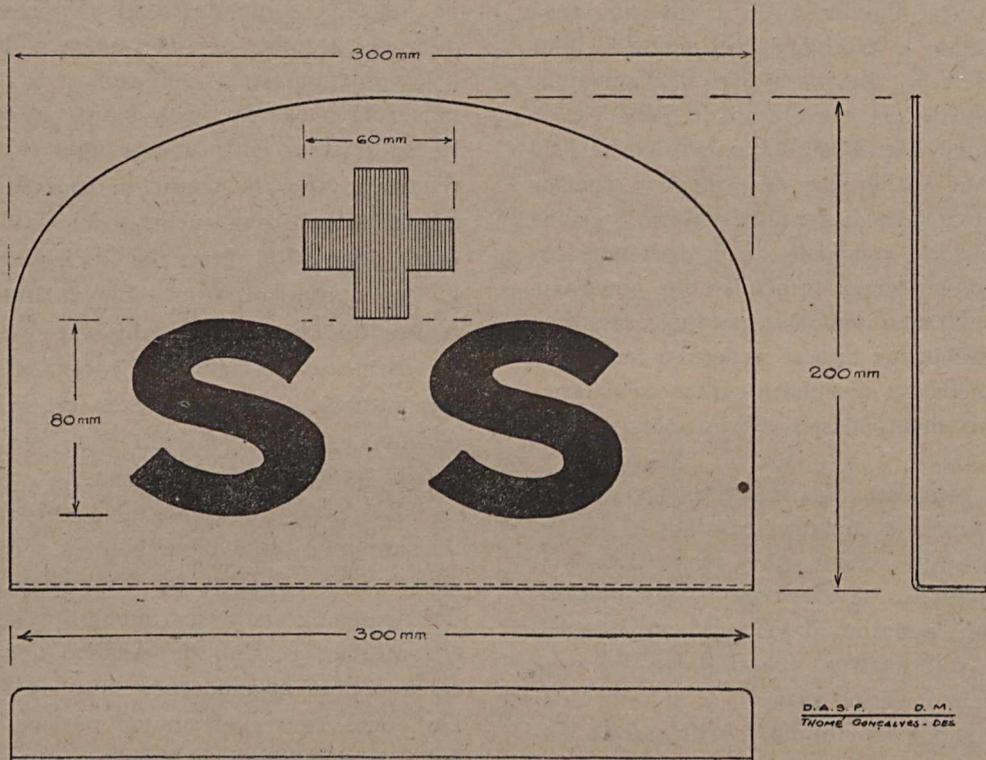
## INSTRUÇÃO N. 4

As requisições, coletas de preços e concorrência para aquisição de automoveis destinados às visitas médicas domiciliares, procedidas pelas Secções de Assistência Social dos diversos Ministérios, deverão obedecer às seguintes normas:

Federal", seguidos das iniciais do Ministério e, quando for o caso, das iniciais da repartição, de acordo com o que estabelece a Circular n. 5-41, da Presidência da República:

c) — preso ao teto do automovel, na parte externa, logo acima do parabrisas, deve ser colocado um emblema com as letras — SS — e demais características indicadas no desenho anexo;

## EMBLEMA PARA OS AUTOMOVEIS DAS S.S.



a) — os automoveis serão do tipo "Sedan", de 2 portas, com motor de, no mínimo, 6 cilindros e potência, tambem no mínimo, de 80 H.P.;

b) — devem ser pintados com tinta de cor prateada e à base de alumínio, tendo, nas portas, em letras negras e encimados por uma cruz vermelha, os dizeres "Serviço Público

d) — serão equipados com campainha automática, de modo a obter livre trânsito; e

e) — o fornecedor, na sua proposta de fornecimento, deverá especificar, detalhadamente, os acessórios que constituem o equipamento normal do automovel.

## Movimento da padronização no estrangeiro

## ESPECIFICAÇÕES DO GOVERNO AMERICANO

À gentileza da *Procurement Division* devemos o recebimento das últimas especificações aprovadas para uso das repartições federais americanas, e que são as seguintes:

AA-B-211b — Beds, Hospital; adjustable-spring-botton.

DD-G-666 — Graduates; Glass, conical.

FF-H-116b — Hardware, builders'; hinges (nontemplate)

TT-P-88 — Paint; resin-emulsion, interior, paste, light-tints and white.

Z-V-401a — Vinegar.