

III. Otras disposiciones

PRESIDENCIA DEL GOBIERNO

13676 *ORDEN de 11 de junio de 1984 por la que se aprueban las especificaciones técnicas sobre homologación de tractores agrícolas de ruedas en lo que se refiere al frenado.*

Excmos. Sres.: Por Orden del Ministerio de Industria de 14 de diciembre de 1974 se aprobó el Reglamento de Homologación de Vehículos en lo que respecta al frenado. En el punto 1.2.3 del citado Reglamento se determina la exclusión del campo de aplicación del mismo de los tractores agrícolas.

Por otra parte, por Real Decreto 1467/1981, de 8 de mayo, por el que se modifican diversos artículos del Código de la Circulación y sus anexos 1, 2 y 5, se añade un nuevo apartado VII al artículo 215 del Código, en virtud del cual se establece que los Ministerios de Agricultura, Pesca y Alimentación y el de Industria y Energía determinarán las condiciones técnicas que deben reunir los dispositivos de frenado de las diversas clases de vehículos especiales agrícolas, así como los ensayos a realizar, a efectos de homologación, en lo que respecta al frenado.

En su virtud, a propuesta de los Ministros de Agricultura, Pesca y Alimentación y de Industria y Energía.

Esta Presidencia del Gobierno dispone:

Primero.—Se aprueban las «Especificaciones técnicas sobre homologación de tractores agrícolas de ruedas en lo que se refiere al frenado», que figuran como anexo de la presente Orden.

Segundo.—La presente Orden entrará en vigor a los seis meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Lo que comunico a VV. EE. para su conocimiento y efectos. Dios guarde a VV. EE. muchos años.
Madrid, 11 de junio de 1984.

MOSCOSO DEL PRADO Y MUÑOZ

Excmos. Sres. Ministros de Industria y Energía y de Agricultura, Pesca y Alimentación.

ANEXO QUE SE CITA

Especificaciones técnicas para la homologación de tractores agrícolas de ruedas en lo que se refiere al frenado

1. Campo de aplicación.

1.1 Las presentes especificaciones técnicas se aplican al frenado de los tractores agrícolas de ruedas, tal como se definen en el Código de la Circulación.

2. Definiciones.

A los efectos de las presentes especificaciones técnicas se aplican las siguientes definiciones:

2.1 «Homologación del tractor»: La homologación de un tipo de tractor agrícola en lo que se refiere al frenado.

2.2 «Tipo de tractor»: Los tractores que no presenten entre sí diferencias esenciales en lo que se refiere a las características siguientes:

- 2.2.1 Peso en vacío: Definido en el apartado 2.4.
- 2.2.2 Peso máximo: Definido en el apartado 2.5.1.
- 2.2.3 Reparto del peso entre los ejes.
- 2.2.4 Carga máxima técnicamente admisible por eje.
- 2.2.5 La velocidad máxima por construcción.
- 2.2.6 Otros dispositivos de frenado, especialmente la presencia o no de equipo de frenado para remolque.
- 2.2.7 Número y disposición de los ejes frenados.
- 2.2.8 Medidas de los neumáticos del eje (o de los ejes) frenado (frenados).
- 2.2.9 Modelo de motor.
- 2.2.10 Desmultiplicación total de la transmisión correspondiente a la velocidad máxima.

2.3 «Tractor en vacío»: El tractor en orden de marcha, con depósitos y radiador llenos, con conductor de 75 kilogramos de peso, sin acompañantes ni accesorios discretionales ni carga.

2.4 «Peso en vacío»: El peso del tractor en vacío.

2.5 «Tractor en carga»: Salvo indicaciones particulares, el tractor cargado de manera que alcance su «peso máximo».

2.5.1 «Peso máximo»: El peso máximo técnicamente admisible declarado por el fabricante. El peso máximo autorizado puede ser inferior a este peso.

2.5.2 «Carga por eje»: La carga máxima técnicamente admisible sobre cada eje declarada por el fabricante. La carga por eje autorizada puede ser inferior a esta carga. La suma de las cargas por eje puede ser superior al «peso máximo».

2.6 «Dispositivo de frenado»: El conjunto de los órganos que tienen por función disminuir progresivamente o anular la velocidad de un tractor en marcha, o mantenerlo inmovilizado si se encuentra ya detenido. El dispositivo se compone del mando, la transmisión y el freno propiamente dicho y, eventualmente, de un dispositivo suplementario sobre el tractor para el suministro de energía y el mando del dispositivo de frenado de remolque.

2.7 «Mando»: La pieza directamente accionada por el conductor para proporcionar a la transmisión del dispositivo de frenado la energía necesaria para hacer funcionar los frenos o para controlar dicha energía. Esta energía puede ser, la energía muscular del conductor, otra fuente de energía controlada por el conductor o una combinación de ambas.

2.8 «Transmisión»: El conjunto de los elementos comprendidos entre el mando y el freno, que los une de forma funcional. La transmisión puede ser mecánica, hidráulica, neumática eléctrica o mixta.

Cuando el frenado se efectúa con asistencia de una fuente de energía independiente del conductor, pero controlada por él, la reserva de energía vinculada al dispositivo forma parte igualmente de la transmisión.

2.9 «Freno»: El órgano en que se desarrollan las fuerzas que se oponen al movimiento del tractor. El freno puede ser de fricción (cuando las fuerzas se producen por rozamiento entre dos piezas en movimiento relativo, pertenecientes ambas al tractor); eléctrico (cuando las fuerzas se producen por acción electromagnética entre dos elementos en movimiento relativo —que no se tocan— pertenecientes ambos al tractor); de fluido (cuando las fuerzas se desarrollan por la acción de un fluido que se encuentra entre dos elementos en movimiento relativo, pertenecientes ambos al tractor); de motor (cuando las fuerzas provienen de un aumento artificial de la acción de frenado del motor, que se transmite a las ruedas).

2.10 «Freno de servicio»: Dispositivo cuya función es disminuir la velocidad del tractor en movimiento y lograr que quede inmóvil.

2.11 «Freno de estacionamiento»: Conjunto de elementos mediante los cuales el tractor puede mantenerse parado, incluso sobre una pendiente y en ausencia del conductor.

Se considera asimismo freno de estacionamiento un dispositivo que bloquee mecánicamente el sistema de transmisión del tractor pero que no pueda ser utilizado cuando este último esté en movimiento.

2.12 «Velocidad máxima por construcción»: Velocidad máxima por diseño, especificada por el fabricante, o velocidad máxima de avances del tractor, con la relación más alta de la caja de cambio, medida en pista de ensayo, o calculada según la norma UNE 88043.

2.13 «Fuerza de mando para el frenado»: Fuerza total aplicada por el conductor en el mando del dispositivo de frenado, medida en el punto de aplicación de la fuerza, sobre la recta que une dicho punto con la articulación de la cadera del conductor para los mandos accionados por pedal, o sobre la recta que une la mano con la articulación del brazo y el omoplato, en el caso de accionamiento manual.

2.14 «Distancia de frenado»: Longitud recorrida por un tractor entre el punto en el que se efectúa el primer movimiento del mando del dispositivo de frenado y el punto en el que el tractor queda inmóvil.

2.15 «Deceleración»: Deceleración media calculada en función de la velocidad inicial y de la distancia de frenado, según la fórmula:

$$a = \frac{v^2}{2s}$$

siendo:

a: deceleración media, en metros por segundo al cuadrado (m/s²).

v: velocidad inicial, en metros por segundo (m/s).

s: distancia de frenado, en metros (m).

2.16 «Elemento de un dispositivo de frenado»: Uno de los componentes aislados cuyo conjunto forma el dispositivo de frenado.

2.17 «Frenado moderable»: Maniobra de frenado durante la cual, en las condiciones normales de funcionamiento del dispositivo de frenado, tanto mientras se aprietan como cuando se aflojan los frenos:

- El conductor puede, en todo momento, aumentar o disminuir la fuerza de frenado actuando sobre el mando.
- La fuerza de frenado varía proporcionalmente y en el mismo sentido que la acción sobre el mando (función monótona).
- Es posible proceder fácilmente a una regulación suficientemente fina de la fuerza de frenado.

3. Petición de homologación.

3.1 La petición de homologación de un tipo de tractor en la que se refiere al frenado se hará de acuerdo con lo establecido en la Orden del Ministerio de Industria y Energía de 25 de enero de 1982 por la que se regula el procedimiento de solicitud de homologación para vehículos, partes y piezas.

3.2 La petición, además de los documentos que se señalan en el artículo 4.º de la Orden ministerial de 25 de enero de 1982, irá acompañada de los siguientes, en formato A-4 o doblado a este mismo formato.

3.2.1 Descripción del tipo de tractor en lo que se refiere a los puntos mencionados en el apartado 2.2.

3.2.2 Relación de los elementos, debidamente identificados, que constituyen el dispositivo de frenado.

3.2.3 Esquema del conjunto del dispositivo de frenado e indicación de la posición de sus elementos en el tractor.

3.3 El fabricante o su representante oficial presentará para su ensayo en el laboratorio acreditado un tractor representativo del tipo a homologar y copia de la documentación señalada en los apartados 3.2.1 al 3.2.3 que anteceden.

El tractor deberá estar preparado por el fabricante para que se puedan simular y comprobar todos los casos de fallo previstos en estas especificaciones técnicas.

3.4 Se considera equiparado a los laboratorios acreditados que realizarán los ensayos previstos en la presente disposición el Laboratorio de la Estación de Mecánica Agrícola del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. La colaboración de ésta se regulará mediante convenio específico entre el Ministerio de Industria y Energía y el expresado Departamento ministerial.

Se equipara igualmente a los laboratorios que en su día puedan acreditarse para los ensayos previstos en las presentes especificaciones técnicas, según prevé el Real Decreto 2584/1981, de 18 de septiembre, sobre actuaciones del Ministerio de Industria y Energía en materia de normalización y homologación, el Laboratorio del Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial (INTA).

4. Homologación.

4.1 Si se concediera la homologación, en la resolución se asignará una contraseña de homologación, formada por las letras FRT, y un número correlativo que comenzará en el 0001.

4.2 La contraseña de homologación deberá fijarse, en todos los tractores de la serie en forma legible e indeleble y en lugar fácilmente accesible, a ser posible en las proximidades de la placa de fabricante o en esta misma placa.

5. Modificaciones del tipo de tractor en lo referente a su dispositivo de frenado.

5.1 Toda modificación del tipo de tractor en lo referente a su dispositivo de frenado que se proponga efectuar el fabricante será puesta por éste en conocimiento del Centro Directivo competente en materia de Seguridad Industrial, siguiéndose el procedimiento establecido en el artículo 3.º de la Orden del Ministerio de Industria y Energía, de 25 de enero de 1982.

Dicho Centro Directivo podrá:

5.1.1 Considerar que las modificaciones propuestas no tienen influencia desfavorable notable y que, en todo caso, el tractor cumple todavía las prescripciones, o

5.1.2 Exigir la realización de nuevos ensayos en laboratorio acreditado, asignando, si procede, una nueva contraseña de homologación.

6. Conformidad de la producción.

6.1. Todo tractor que ostente una marca de homologación en aplicación de las presentes especificaciones técnicas, debe estar conforme con el tipo homologado, estar equipado con el dispositivo de frenado con el cual éste ha sido homologado y cumplir las exigencias del apartado 7 de las presentes especificaciones técnicas.

6.2. Para comprobar si los vehículos de la serie se corresponden con el tipo homologado se estará a lo dispuesto en el artículo 7.º de la Orden del Ministerio de Industria y Energía, de 25 de enero de 1982.

6.3 Sin perjuicio de cualquier otra sanción que pueda corresponder por incumplimiento de lo dispuesto en el Código de

la Circulación y disposiciones complementarias, la homologación concedida podrá ser retirada si el tractor tomado de la serie no supera los ensayos y comprobaciones a que se hace referencia en el apartado 6.2 anterior, o no cumple las exigencias del apartado 7 de las presentes especificaciones técnicas.

7. Prescripciones de construcción y montaje.

7.1 Generalidades.

7.1.1 Dispositivos de frenado.

7.1.1.1 El dispositivo de frenado definido en el apartado 2.6 debe estar concebido, construido y montado de tal forma que, en condiciones normales de utilización y a pesar de las vibraciones a que pueda estar sometido, el tractor pueda cumplir las prescripciones de las presentes especificaciones técnicas.

7.1.1.2 En particular, el dispositivo de frenado debe estar concebido, construido y montado de forma que resista a los fenómenos de corrosión y envejecimiento a los que está expuesto, que podrían causar una pérdida repentina de eficacia de frenado.

7.1.2 Funciones del dispositivo de frenado. El dispositivo de frenado definido en el apartado 2.6 debe realizar las siguientes funciones:

7.1.2.1 Frenado de servicio.

El frenado de servicio debe permitir controlar el movimiento del tractor y detenerlo de forma segura, rápida y eficaz a las velocidades admitidas por construcción con el peso máximo autorizado y sobre pendiente ascendente o descendente. Su acción debe ser moderable. Estas condiciones se cumplen si se respetan las prescripciones de los apartados 8 y 9 de las presentes especificaciones técnicas. Cuando el dispositivo de frenado de servicio está constituido por un dispositivo de mando derecho y un dispositivo de mando izquierdo, estos dos mandos pueden estar separados, pero deben poderse hacer solidarios de forma que puedan ser accionados juntos. Además, ambos dispositivos de mando deben poseer un sistema de regulación, manual o automático, que permita regular fácilmente el sistema de equilibrado de los frenos.

El conductor debe poder obtener este frenado desde su asiento manteniendo el control del volante de dirección al menos con una mano.

7.1.2.2 Frenado de estacionamiento.

El frenado de estacionamiento debe permitir mantener el tractor inmóvil en una pendiente ascendente o descendente. Incluso en ausencia del conductor, quedando mantenidos entonces los elementos activos en posición de frenado por medio de un dispositivo de acción puramente mecánica. El conductor debe poder obtener este frenado desde su asiento, admitiéndose que la eficacia del frenado prescrita pueda ser obtenida mediante varias maniobras sucesivas del mando.

7.2 Características de los dispositivos de frenado.

7.2.1 El conjunto de los dispositivos de frenado con los que está equipado el tractor debe cumplir las condiciones exigidas para el frenado de servicio, y de estacionamiento.

7.2.2 Los dispositivos de frenado de servicio y estacionamiento pueden tener partes comunes a condición de cumplir las prescripciones siguientes:

7.2.2.1 Debe haber dos mandos, por lo menos, independientes entre sí, fácilmente accesibles para el conductor desde su asiento.

7.2.2.2 En caso de rotura de cualquier elemento del dispositivo de frenado que no sean los mismos frenos (ver 2.6) o de cualquier otro fallo en el dispositivo de frenado de servicio (mal funcionamiento, agotamiento parcial o total de una reserva de energía) debe ser posible frenar progresivamente el tractor hasta su detención con una deceleración, por lo menos, igual al 50 por 100 del valor prescrito en el apartado 9 de las presentes especificaciones técnicas.

Para la aplicación del presente apartado, los conjuntos placa-leva o similares, mediante los cuales son accionados directamente los frenos, se consideran que no son susceptibles de rotura.

7.2.3 Cuando se utilice una energía distinta de la muscular del conductor, la fuente de energía (bomba hidráulica, compresor de aire, etc.) puede ser única si se cumplen las exigencias del apartado 7.2.2.2.

7.2.4 El dispositivo de freno de servicio debe actuar, al menos, sobre las ruedas de un eje.

7.2.5 En los tractores simétricos, la acción de frenado del dispositivo de frenado de servicio debe estar repartida entre las ruedas de un mismo eje, de forma simétrica respecto al plano longitudinal medio del tractor.

7.2.6 El dispositivo de frenado de servicio y el dispositivo de frenado de estacionamiento deben actuar sobre superficies de frenado fijadas a las ruedas de manera permanente por

medio de piezas suficientemente robustas. Ninguna superficie de frenado debe poder ser desacoplada de las ruedas.

Cuando el frenado se ejerce sobre un solo eje, el diferencial no debe estar situado entre el freno de servicio y la rueda; cuando el frenado se ejerce sobre dos ejes, el diferencial puede estar situado entre el freno de servicio y las ruedas de uno de los dos ejes.

7.2.7 El desgaste de los frenos debe poder ser fácilmente compensado por un sistema de regulación manual o automático. Además, el mando y los elementos de la transmisión y de los frenos deben poseer una reserva de recorrido tal que, después de un cierto desgaste de los forros, la eficacia del frenado quede asegurada sin necesidad de un ajuste inmediato.

7.2.8 En los dispositivos de frenado con transmisión hidráulica, los orificios de llenado de los depósitos de líquido deben ser fácilmente accesibles; además, los recipientes que contienen la reserva de líquido deben ser concebidos y contruidos de manera que permitan un fácil control del nivel de la reserva.

7.2.9 Todo tractor equipado con un dispositivo de frenado de servicio neumático accionado a partir de un acumulador de energía debe estar provisto —en el caso de que el frenado con la eficacia prescrita sea posible sin la intervención de la energía acumulada— de un dispositivo de alarma, óptica o acústica, además del manómetro, en su caso, que entre en acción cuando la energía acumulada en una parte cualquiera del dispositivo antes del distribuidor descienda hasta un valor igual o inferior al 65 por 100 de su valor nominal. Este dispositivo debe estar conectado directamente y de modo permanente al circuito.

7.2.10 Sin perjuicio de las condiciones impuestas en el apartado 7.1.2.1 anterior, cuando la intervención de una fuente auxiliar de energía sean indispensable para el funcionamiento de un dispositivo de frenado, la reserva de energía debe ser tal que, en caso de que el motor se pare, subsista una eficacia de frenado suficiente para detener el tractor.

7.2.11 Los servicios auxiliares no pueden tomar su energía más que en condiciones tales que su funcionamiento no pueda contribuir, incluso en caso de avería de la fuente de energía, a disminuir las reservas de energía que alimentan los dispositivos de frenado, por debajo del 65 por 100 de su valor nominal.

7.3 Ensayos y eficacia de los dispositivos de frenado.

Los tractores agrícolas de ruedas, para obtener la homologación en lo que se refiere al frenado, según las presentes especificaciones técnicas, deberán cumplir con lo establecido en los apartados 8 y 9 de las mismas.

8. Ensayos de frenado.

8.1 Generalidades.

8.1.1 La eficacia del dispositivo de frenado de servicio está basada en la deceleración media calculada partiendo de la distancia de frenado.

La eficacia del dispositivo de frenado de estacionamiento está basada en la capacidad de mantener el tractor inmóvil sobre una pendiente ascendente o descendente.

8.1.2 La eficacia del frenado se medirá en ensayos sobre pista, admitiéndose otros procedimientos si se demuestra su equivalencia. Estos ensayos deben efectuarse en las condiciones siguientes:

8.1.2.1 El tractor debe estar en las condiciones de peso indicadas para cada tipo de ensayo. Estas condiciones deben indicarse en el boletín de ensayo.

8.1.2.2 Durante los ensayos, la fuerza ejercida sobre el mando para obtener la eficacia prescrita no debe pasar del valor máximo establecido.

8.1.2.3 La pista de ensayo debe tener una superficie seca, limpia, asfaltada o superficie equivalente que ofrezca buena adherencia.

8.1.2.4 La superficie de la pista de ensayo debe ser horizontal, admitiéndose una pendiente longitudinal máxima del 1 por 100, así como una pendiente transversal máxima del 3 por 100.

8.1.2.5 Los ensayos deben realizarse cuando la velocidad del viento sea inferior al 10 m/s.

8.1.2.6 La temperatura ambiente debe estar comprendida entre +5 y +35°C, debiendo consignarse en el informe.

8.1.2.7 El (los) eje (s) frenado (s) debe (n) estar equipado (s) con los neumáticos del mayor diámetro recomendado por el fabricante del tractor. Los neumáticos deben estar fríos al comienzo del ensayo y se inflarán a la presión (es) indicada (s) por el fabricante del tractor para la masa de cada ensayo.

8.1.2.8 La eficacia prescrita debe obtenerse sin bloqueo de ruedas, sin que el tractor cambie su trayectoria y sin vibraciones anormales.

8.1.2.9 Las garras de la banda de rodadura de las ruedas frenadas no podrán estar desgastadas más del 45 por 100 de su altura cuando nuevas.

8.1.2.10 En caso de tractor autorizado a enganchar remolques, éste debe estar equipado con los elementos previstos por el constructor para el funcionamiento del dispositivo de frenado del vehículo remolcado, si este último afecta a las prestaciones de frenado del vehículo tractor.

8.1.3 La precisión de las medidas efectuadas en los ensayos será:

	Precisión — Por ciento
Velocidad de desplazamiento	± 3
Peso del tractor	± 3
Deceleración	± 3
Distancia de frenado	± 1
Fuerza de mando para el frenado	± 5
Presión de inflado de los neumáticos	± 5
Presión de líquido (o gas) del sistema de frenado	± 5

8.2 Ensayo de los frenos de servicio.

Se efectuarán dos tipos de ensayos en el siguiente orden:

- Ensayo de eficacia en frío - tipo 0.
- Ensayo de pérdida de eficacia - tipo 1.

8.2.1 Ensayo de eficacia en frío - tipo 0.

8.2.1.1 Generalidades.

8.2.1.1.1 Los frenos deben estar fríos al iniciar el ensayo. Un freno se considera que está frío si se cumple una de las condiciones siguientes:

- Que la temperatura, medida en el disco o en la superficie exterior del tambor, sea inferior a 100°C.
- En el caso de frenos totalmente cerrados, incluso en los frenos en baño de aceites, la temperatura medida en el exterior del cárter sea inferior a 50°C.
- Que los frenos no hayan sido utilizados desde una hora, como mínimo, antes del ensayo.

8.2.1.1.2 Durante el ensayo, los ejes no frenados que pueden ser desembragados, no deben estar acoplados a los ejes frenados.

8.2.1.1.3 Durante el frenado, los frenos no deben ser regulados manualmente.

8.2.1.2 Condiciones del ensayo.

En ensayo debe efectuarse en las condiciones siguientes:

8.2.1.2.1 Con el «tractor en carga» y al eje no frenado con su «carga por eje».

Para los tractores con freno en todas sus ruedas, el eje delantero debe soportar su «carga por eje».

8.2.1.2.2 El ensayo debe repetirse con el «tractor en vacío» y, eventualmente, llevando a bordo una persona encargada de registrar los resultados del ensayo.

8.2.1.2.3 Los límites prescritos para la eficacia, tanto en los ensayos en carga como en los ensayos en vacío, son los indicados en el apartado 9 de las presentes especificaciones técnicas.

8.2.1.3 Método operativo.

8.2.1.3.1 Con el tractor según se indica en 8.2.1.2.1, rodando a la velocidad máxima por construcción:

Desembragar el motor.

Aplicar inmediatamente una fuerza constante en el mando del dispositivo de frenado hasta que el tractor se detenga. En el intervalo de tiempo de actuación de los frenos se mide la distancia de frenado.

Calcular la deceleración media de acuerdo con la fórmula indicada en 2.15.

8.2.1.3.2 La velocidad real de ensayo debe ser la máxima indicada por el fabricante, admitiéndose una tolerancia de ± 10 por 100.

8.2.2 Ensayo de pérdida de eficacia. Tipo 1.

8.2.2.1 Método operativo.

Con el tractor según se indica en 8.2.1.2.1 y con el motor desembragado, calentar los frenos de servicio haciendo funcionar el tractor en una distancia de un kilómetro sobre una pendiente descendente del 10 por 100, de tal manera que la energía absorbida sea igual a la que se produce en el mismo tiempo con el tractor en carga, frenado a una velocidad constante igual al 80 ± 5 por 100 de la velocidad especificada para un ensayo de tipo 0.

Este calentamiento de los frenos también puede conseguirse remolcando el tractor un kilómetro a 80 ± 5 por 100 de la velocidad especificada para el ensayo tipo 0, con el motor desembragado y accionando el freno de servicio de manera que la fuerza de remolque sea igual al 10 por 100 del peso del tractor cargado.

Podrá utilizarse cualquier otro sistema mecánico de calentamiento de los frenos con el que se alcancen en los mismos temperaturas similares.

Inmediatamente, en un intervalo de tiempo no mayor de tres minutos, repetir el ensayo tipo 0 con el tractor en carga, midiendo la distancia de frenado.

8.3 Ensayo de los frenos de estacionamiento.**8.3.1 Condiciones de ensayo.**

8.3.1.1 El ensayo se efectúa con el tractor «en carga» sobre una pendiente, ascendente o descendente, del 18 por 100.

8.3.1.2 En caso de tractor autorizado a enganchar remolques, además se efectúa otro ensayo sobre una pendiente ascendente o descendente del 12 por 100, de un conjunto formado por un tractor en vacío y un remolque de dos ejes, no frenado, de su mismo peso. Para tractores de más de tres toneladas de peso en vacío, el peso del remolque utilizado en el ensayo será de tres toneladas.

8.3.2 Método operativo.

8.3.2.1 Con el tractor dispuesto según se indica en 8.3.1 medir la fuerza que es necesario aplicar en el mando del dispositivo de freno de estacionamiento para que los frenos sean capaces de mantener el tractor inmovilizado.

Si es necesario accionar el mando varias veces para conseguir mantener el tractor inmovilizado, anotar la fuerza máxima aplicada.

Repetir la operación con el tractor colocado en la pendiente en sentido opuesto.

8.3.2.2 Si no se dispone de pista con la pendiente especificada, el ensayo puede efectuarse sobre una superficie horizontal, como la definida en 8.1.2.4, con fuerza equivalente a la de gravitación aplicada de forma constante y continua, en cada uno de los dos sentidos de marcha del tractor.

9. Eficacia de los dispositivos de frenado.

Los tractores agrícolas de ruedas deben cumplir con las prescripciones que siguen para los dispositivos de frenado siguientes:

9.1 Dispositivo de frenado de servicio.**9.1.1 Eficacia. Ensayo tipo 0**

En las condiciones prescritas para el ensayo tipo 0, los frenos de servicio deben asegurar, como mínimo, una deceleración media de 2,4 m/s² para tractores de hasta 30 Km/h de velocidad máxima por diseño y de 3,2 m/s² para los de más de 30 Km/h, determinada a partir de la distancia de frenado, calculada con la fórmula establecida en 2.15.

Esta eficacia debe ser obtenida ejerciendo sobre el pedal de freno una fuerza no superior a 600 N, y de 400 N si es de palanca.

9.1.2 Pérdida de eficacia. Ensayo tipo 1

En el ensayo tipo 1, los frenos de servicio deben asegurar una eficacia residual no inferior al 75 por 100 de la prescrita, ni al 80 por 100 del valor obtenido en el ensayo tipo 0.

9.2 Dispositivo de frenado de estacionamiento.**9.2.1 Eficacia.**

En las condiciones prescritas en el apartado 8.3.1 anterior, el dispositivo de frenado de estacionamiento debe poder mantener inmóvil el tractor ejerciendo sobre el mando del dispositivo de frenado de estacionamiento una fuerza no superior a 600 N si es de pedal y a 400 N si es de palanca.

MINISTERIO DE JUSTICIA

13677

ORDEN de 20 de marzo de 1984 por la que se acuerda el cumplimiento de la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso Administrativo, Sección 2.ª, de la Audiencia Nacional, en el recurso número 23.222, interpuesto por doña Filomena García Cardelhiac.

Ilmo. Sr.: En el recurso contencioso-administrativo número 23.222, interpuesto por doña Filomena García Cardelhiac, representada por el Procurador don Jesús López Hierro, asistido de Letrado contra resolución del Ministerio de Justicia de 23 de marzo de 1982, se ha dictado sentencia por la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Sección 2.ª Audiencia Nacional, con fecha 25 de noviembre de 1983, cuya parte dispositiva dice así:

«Fallamos: Que desestimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Procurador don Jesús López Hierro, en nombre y representación de doña Filomena García Cardelhiac, contra resolución del Ministerio de Justicia, de fecha 23 de marzo de 1982, debemos declarar y declaramos que la resolución impugnada es conforme a derecho, sin hacer expresa condena en costas.

Así, por esta nuestra sentencia, testimonio de la cual será remitido en su momento a la oficina de origen, a los efectos legales aplicables, junto con el expediente en su caso, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.»

En su virtud, este Ministerio, de conformidad con lo establecido en la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Admi-

nistrativa de 27 de diciembre de 1956, ha dispuesto que se cumpla en sus propios términos la expresada sentencia.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 20 de marzo de 1984.

LEDESMA BARTRET

Ilmo. Sr. Secretario Técnico de Relaciones con la Administración de Justicia.

13678

ORDEN de 20 de marzo de 1984 por la que se acuerda el cumplimiento de la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Nacional (Sección Segunda), en el recurso número 22.841, interpuesto por don José López Garrigos.

Ilmo. Sr.: En el recurso contencioso-administrativo número 22.841, seguido a instancia de don José López Garrigos, que ha actuado en su propio nombre y representación, contra la Administración General del Estado, representada y defendida por el señor Abogado del Estado, contra resolución del Ministerio de Justicia de 11 de febrero de 1981, por la que se desestima el recurso de reposición interpuesto contra otra de dicho Ministerio de fecha 21 de febrero de 1980, se ha dictado sentencia por la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección Segunda) de la Audiencia Nacional, con fecha 6 de mayo de 1983, cuya parte dispositiva dice así:

«Fallamos: Que desestimando el recurso contencioso-administrativo interpuesto por don José López Garrigos contra resolución del Ministerio de Justicia de 11 de febrero de 1981, debemos declarar y declaramos que la resolución impugnada es conforme a derecho, sin hacer expresa condena en costas.

Así, por esta nuestra sentencia, testimonio de la cual será remitido en su momento a la oficina de origen a los efectos legales junto con el expediente, en su caso, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.»

En su virtud, este Ministerio, de conformidad con lo establecido en la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 27 de diciembre de 1956, ha dispuesto que se cumpla en sus propios términos la expresada sentencia.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 20 de marzo de 1984.

LEDESMA BARTRET

Ilmo. Sr. Secretario Técnico de Relaciones con la Administración de Justicia.

13679

ORDEN de 20 de marzo de 1984 por la que se acuerda el cumplimiento de la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Valencia, en el recurso número 1.088/82, interpuesto por don Fernando Pallas Villar.

Ilmo. Sr.: En el recurso contencioso-administrativo número 1.088/82, seguido a instancia de don Fernando Pallas Villar, Oficial de la Administración de Justicia, con destino en el Juzgado de Primera Instancia número 1 de Valencia, que ha actuado en su propio nombre y representación, contra la Administración Central del Estado, representada y defendida por el Abogado del Estado, contra la desestimación tácita, por silencio administrativo, de la petición formulada ante el Director General de Justicia, en solicitud de expedición del oportuno diploma, se ha dictado sentencia por la Sala de lo Contencioso-Administrativo de la Audiencia Territorial de Valencia, con fecha 23 de enero de 1984, cuya parte dispositiva dice así:

«Fallamos: Que debemos declarar y declaramos la inadmisibilidad del recurso contencioso-administrativo interpuesto por don Fernando Pallas Villar, contra la desestimación tácita, por silencio administrativo, de la petición formulada ante el Director general de Justicia (hoy Secretario Técnico de Relaciones con la Administración de Justicia), en solicitud de expedición del oportuno diploma, acreditativo de la capacidad profesional del actor como Auxiliar de la Administración de Justicia. Sin expresa condena de costas procesales.

A su tiempo y con certificación literal de la presente, devuélvase el expediente administrativo al Centro de su procedencia. Así por esta nuestra sentencia, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.»

En su virtud, este Ministerio, de conformidad con lo establecido en la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 27 de diciembre de 1956, ha dispuesto que se cumpla en sus propios términos la expresada sentencia.

Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos. Dios guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 26 de marzo de 1984.—P. D., el Subsecretario, Liborio Hierro Sánchez-Pescador.

Ilmo. Sr. Secretario Técnico de Relaciones con la Administración de Justicia.