

El amortiguador será ensayado por medio de pesos, correspondientes a las masas totales mínima y máxima, que caigan en caída libre para alcanzar la velocidad máxima prevista en el momento del choque.

La velocidad será registrada, al menos, a partir del momento del impacto de los pesos. La aceleración y desaceleración serán medidas, en función del tiempo, durante todo el desplazamiento de los pesos.

F.5.3.2.2 Equipo a utilizar.

El equipo debe satisfacer las condiciones siguientes:

F.5.3.2.2.1 Pesos cayendo en caída libre.

Los pesos deben corresponder, en ± 1 por 100, a las masas totales mínima y máxima. Estos deben estar guiados verticalmente con la menor fricción posible.

F.5.3.2.2.2 Aparato registrador.

El aparato registrador debe permitir poner en evidencia fenómenos que ocurran en un tiempo de 0,01 segundos.

F.5.3.2.2.3 Medida de la velocidad.

La velocidad será registrada desde el momento del impacto de los pesos sobre el amortiguador, o sobre toda la altura recorrida por los pesos, con una tolerancia de ± 1 por 100.

F.5.3.2.2.4 Medida de desaceleración.

El dispositivo debe estar situado lo más cerca posible del eje del amortiguador. La tolerancia sobre la medida es de ± 2 por 100.

F.5.3.2.2.5 Medida del tiempo.

Deben ser registrados impulsos de tiempo de 0,01 segundos. La tolerancia sobre la medida es de ± 1 por 100.

F.5.3.2.3 Temperatura ambiente.

La temperatura ambiente debe estar entre $+ 15^{\circ}\text{C}$ y $+ 25^{\circ}\text{C}$. La temperatura del líquido será medida con una tolerancia de $\pm 5^{\circ}\text{C}$.

F.5.3.2.4 Colocación del amortiguador.

El amortiguador debe estar situado y fijado de la misma forma que en servicio normal.

F.5.3.2.5 Llenado del amortiguador.

El amortiguador se llenará hasta la marca de referencia, siguiendo las instrucciones del fabricante.

F.5.3.2.6 Controles.

F.5.3.2.6.1 Control de deceleración.

La altura de caída de los pesos será elegida de manera que la velocidad en el momento del choque corresponda con la velocidad máxima de impacto estipulada en la petición.

La deceleración debe estar de acuerdo con las prescripciones del apartado 10.4.3.3 de la presente ITC.

Será hecho un primer ensayo con la masa máxima y control de deceleración.

Un segundo ensayo será efectuado con la masa mínima y control de deceleración.

F.5.3.2.6.2 Control de retorno del amortiguador a la posición normal.

Después de cada ensayo el amortiguador debe ser mantenido durante cinco minutos en la posición de completamente comprimido. El amortiguador debe ser liberado después para permitir su retorno a la posición normal.

Cuando se trata de amortiguadores con retroceso por resorte o por gravedad debe alcanzarse la posición de retorno completo en un plazo máximo de 120 segundos. Antes de proceder a otro control de deceleración debe esperarse treinta minutos para permitir al líquido volver al depósito y escapar a las burbujas del aire.

F.5.3.2.6.3 Control de las pérdidas de líquido.

El nivel de líquido será controlado después de haber efectuado los dos ensayos de deceleración previstos en F.5.3.6.2.1 y, después de una interrupción de treinta minutos, el nivel del líquido debe

otra vez ser suficiente para asegurar un funcionamiento normal del amortiguador.

F.5.3.2.6.4 Control del estado del amortiguador después del ensayo.

Después de los dos ensayos de deceleración previstos en F.5.3.2.6.1, ninguna parte del amortiguador debe presentar deformación permanente o estar dañada.

F.5.3.2.7 Procedimiento en caso de que las exigencias del ensayo no hayan sido satisfechas para las masas totales que figuran en la petición.

Cuando los resultados de los ensayos no son satisfactorios, con las masas totales máxima y mínima que figuran en la petición, puede el laboratorio, de acuerdo con el peticionario, establecer los límites aceptables.

F.5.4 Certificación de examen de tipo.

F.5.4.1 El certificado se establecerá por triplicado.

- Dos para el peticionario.
- Uno para el laboratorio.

F.5.4.2 El certificado debe indicar:

- Las informaciones de F.O.2.
- El tipo y utilización del amortiguador.
- La velocidad máxima del impacto.
- La masa total máxima.
- La masa total mínima.
- La especificación del líquido y su temperatura durante el ensayo, en el caso de amortiguadores hidráulicos.

MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

22593 *ORDEN de 29 de septiembre de 1987 por la que se salva error padecido en el texto de la de 31 de julio de 1987, reguladora del régimen jurídico de otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones de transporte de mercancías.*

Ilustrísimo señor:

Padecido error por omisión en el texto del segundo párrafo del punto 1 del artículo 8.º de la Orden de 31 de julio de 1987 («Boletín Oficial del Estado» de 6 de agosto), reguladora del régimen jurídico de otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones de transporte de mercancías, y en virtud de lo establecido en el artículo 19, 2.ª, b), del Real Decreto 1511/1986, de 6 de junio, he tenido a bien disponer:

Artículo único.—El segundo párrafo del punto 1 del artículo 8.º de la Orden de 31 de julio de 1987 («Boletín Oficial del Estado» de 6 de agosto), sobre régimen jurídico de otorgamiento, modificación y extinción de autorizaciones de transporte de mercancías, queda redactado de la siguiente forma:

«No obstante, las nuevas autorizaciones obtenidas a través del procedimiento específico de otorgamiento regulado en el punto 2 y siguientes del artículo 6.º, así como aquellas de ámbito nacional y comarcal que ya se poseyeran y que se hubieran computado para la determinación del número de opciones a tener en cuenta en el procedimiento en que hubieran sido obtenidas las anteriores, no podrán ser transmitidas hasta que transcurran dos años desde la fecha de otorgamiento de las autorizaciones citadas en primer lugar en este párrafo.»

Madrid, 29 de septiembre de 1987.

CABALLERO ALVAREZ

Ilmo. Sr. Director general de Transportes Terrestres.