

### 1.2.2. ACCUMULATEUR PRESSION

**Accumulateur de pression** : Réserve d'énergie pour le freinage hydraulique à haute pression prévu essentiellement sur les Citroën de type hydraulique N et P et sur les Berliet type 380 et 550 K (pour les véhicules lourds). La note D.S.C.R. 4519 du 7 août 1981 précise les modalités particulières de contrôle de ce type d'équipement.



#### 1.2.2.1. ETAT

##### 1.2.2.1.1. Détérioration notable | S |

Corrosion ou déformation notable des accumulateurs.

##### 1.2.2.1.2. Détérioration | O |

Observation à mentionner en cas de détérioration mineur des accumulateurs.

##### 1.2.2.1.4. Défaut notable d'étanchéité | S |

Fuite autre que celles spécifiées ci-dessus

##### 1.2.2.1.5. Défaut mineur d'étanchéité | O |

Observation à mentionner lorsque les accumulateur présente des traces grâces (suintement)

##### 1.2.2.1.3. Défaut important d'étanchéité | R |

Écoulement de liquide de frein avec formation de gouttes

#### 1.2.2.3. FIXATION

##### 1.2.2.3.1. Défaut notable de fixation | S |

- Sangle ou bride de fixation cassée, fortement corrodée ou absente.
- Fixation absente.

##### 1.2.2.3.2. Défaut de fixation | O |

Observation à mentionner en cas de mauvaise fixation d'un accumulateur ne rentrant pas dans le cadre du point 1.2.2.3.1.

#### 1.2.2.4. DIVERS

##### 1.2.2.4.2. Contrôle impossible | S |

Pour des raisons autres que celles liées à la conception d'origine du véhicule.



1.2.2.4.1. Réserve insuffisante I O I

1.2.1. RESERVOIR DE FREIN, ACCUMULATEUR DE PRESSION

Les véhicules équipés d'un freinage hydraulique haute pression à accumulateur d'énergie, essentiellement ceux des marques CITROEN type N et P et BERLIET type 380 et 550 K, doivent faire l'objet des contrôles complémentaires suivants en vue de mettre en évidence toute carence des accumulateurs d'énergie hydraulique lorsque les freins sont réglés préalablement « au plus près ».

1. par manœuvre du frein de service, vérification du fonctionnement du voyant ;
2. mettre en pression le circuit hydraulique jusqu'au déclenchement du conjoncteur (bruit « métallique » perceptible). Ce déclenchement se produit rapidement ;
3. arrêter le moteur et, frein à main desserré, actionner à fond le frein de service jusqu'à l'allumage du voyant ;
4. pour les véhicules 380-550 K et dérivés (d'origine BERLIET) équipés de 3 accumulateurs, on doit effectuer au moins 5 actionnements avant allumage ;
5. pour les véhicules N et P et dérivés (d'origine CITROEN) équipés de 5 accumulateurs, on doit effectuer au moins 8 actionnements avant allumage ;
6. remettre en pression le circuit comme en 2 puis arrêter le moteur et vérifier après 2 min que le voyant n'est pas allumé (détection de fuites internes).