



GUIDE TECHNIQUE

Dessiccateur d'air camion : pannes, remplacement et entretien

Purge d'air continue, eau dans les réservoirs, pression qui ne tient pas : le dessiccateur protège le circuit de freinage pneumatique du poids lourd.

[Télécharger ce guide en PDF](#)

Qu'est-ce que le dessiccateur d'air (air dryer) ? Rôle et principe de fonctionnement

Le dessiccateur d'air est un composant de sécurité essentiel qui, dans le système de freinage pneumatique des véhicules industriels (camion, tracteur, autobus), débarrasse de l'humidité et de l'huile l'air comprimé chaud, humide et chargé de vapeur d'huile provenant du compresseur, avant qu'il n'entre dans les réservoirs d'air. Lorsqu'il comprime l'air, le compresseur entraîne inévitablement l'humidité ambiante et une certaine quantité d'huile moteur dans le système. Cette humidité se condense dans les réservoirs et provoque de la corrosion, le gel des valves et des conduites en hiver, tandis que l'huile détériore les diaphragmes des valves et les surfaces de joint. Le dessiccateur d'air arrête ces deux ennemis à l'entrée du système.

En son cœur se trouve une **cartouche dessiccante (absorbeur d'humidité)**. L'intérieur de la cartouche est rempli de billes dessiccantes hygroscopiques à très grande surface (généralement à base de tamis moléculaire / silice). Dans les cartouches modernes « oil coalescing » (à séparation d'huile), une couche coalescente (piège à huile) est en outre placée en amont du lit dessiccant.

Sur les véhicules industriels, les types de dessiccateurs les plus courants sont les Bendix **AD-9 / AD-IP / AD-HFi**, le **dessiccateur monocartouche et la série EAC/LA** de Wabco (ZF), les **dessiccateurs d'air série LA** de Knorr-Bremse et les dessiccateurs **Haldex**. Sur la plupart de ces marques, la cartouche dessiccante est fournie séparément comme pièce d'usure spin-on (vissée) et peut être remplacée par un équivalent OE.

Cycle de charge (Charge)

Lorsque le compresseur produit de la pression (régulateur en position « cut-in »), l'air humide entre dans le dessiccateur. Les grosses gouttelettes d'eau et d'huile sont d'abord retenues dans la section séparateur d'huile / coalescente ; ensuite, lorsque l'air traverse la colonne dessiccante, l'humidité se fixe sur la surface du dessiccant (adsorption). L'air sec sortant de la colonne pousse le clapet anti-retour de sortie (check valve) et remplit le réservoir humide (wet tank / premier réservoir).

Cycle de purge (évacuation/régénération)

Lorsque la pression du système atteint la valeur de « cut-out » du régulateur (typiquement environ 8,6 bar / 125 psi ; réglée entre 7,2 et 9,7 bar / 105 à 140 psi selon le véhicule et le type de régulateur), le compresseur est mis à vide. À cet instant, la **valve de purge (évacuation)** située à la base du dessiccateur s'ouvre à l'atmosphère. Tandis que l'air comprimé à l'intérieur du dessiccateur est expulsé dans un « pffff » soudain, une partie du faible volume d'air sec situé au sommet de la cartouche reflue en sens inverse à travers le lit dessiccant. Ce reflux d'air sec arrache l'humidité que le dessiccant vient de capter et la chasse vers l'atmosphère par la valve – il « réactive » donc le dessiccant. Le passage de tout le volume de purge à travers le lit dessiccant dure normalement **15 à 30 secondes**. Grâce à cette autorégénération, la cartouche peut fonctionner pendant des milliers de cycles.

Trois conduites sont raccordées au dessiccateur, et il est important de les identifier lors du diagnostic : (1) la conduite d'alimentation principale venant du compresseur, (2) la conduite de sortie d'air sec allant au réservoir humide, (3) la fine conduite de commande (control/signal) allant au régulateur — cette conduite transmet à la valve de purge le signal « ouvrir/fermer » sous forme de pression.

La représentation schématique des trois conduites et du sens charge/purge accélère le diagnostic. . Ce diagramme sert aussi de référence pour vérifier, avant le montage, quel port va à quelle conduite.

Pour éviter le gel de la valve de purge et de l'orifice d'évacuation en hiver, un **réchauffeur électrique + thermostat** est intégré au corps du dessiccateur (12 V ou 24 V). Le thermostat n'entre en action qu'au froid. Une partie des plaintes de purge continue/gel en hiver provient d'un réchauffeur défectueux.

Les tâches supplémentaires que le froid impose au système et les routines qui évitent le gel sont réunies dans **l'entretien hivernal du système de freinage pneumatique**, de la purge des réservoirs aux habitudes de stationnement.

Symptômes de panne et diagnostic

Les pannes de dessiccateur d'air se remarquent généralement sous la forme « de l'eau arrive dans le réservoir » ou « il fuit de l'air en permanence ». Le tableau ci-dessous accélère le diagnostic de terrain ; ensuite, nous abordons chaque symptôme principal séparément.

Symptôme	Cause possible	Contrôle / vérification
Fuite d'air continue à la valve de purge (le sifflement ne s'arrête pas alors que le compresseur est plein)	Diaphragme de la valve de purge déchiré/resté ouvert, surface d'appui encrassée ; valve gelée en raison d'une panne de réchauffeur	Écouter la valve après le cut-out ; si le sifflement ne cesse pas, confirmer la fuite à l'eau savonneuse
De l'eau / un mélange eau+huile arrive des réservoirs	Cartouche dessiccante saturée ou enrobée d'huile ; intervalle de remplacement de la cartouche dépassé	Ouvrir le robinet de vidange du réservoir humide, observer le liquide qui sort
Les réservoirs se vident à l'arrêt du moteur (la pression ne tient pas)	Le clapet anti-retour de sortie (check valve) fuit	Remplir jusqu'au cut-out, arrêter le moteur, mesurer la vitesse de chute de pression
Aucune purge, le compresseur ne se met jamais à vide	Défaut du régulateur ou conduite de commande bouchée ; valve de purge grippée	Contrôler la pression de la conduite de commande du régulateur et le mouvement de la valve
De l'huile est expulsée à la purge	Le compresseur passe trop d'huile ; cartouche bouchée par l'huile	Examiner le fond de la cartouche et l'orifice d'évacuation ; évaluer le passage d'huile du compresseur

Symptôme	Cause possible	Contrôle / vérification
Gel dans les conduites / freins grippés en hiver	Défaut du réchauffeur/thermostat, cartouche saturée qui laisse passer l'humidité	Mesurer la résistance/l'alimentation du réchauffeur (valeurs de référence ci-dessous) ; évaluer l'état de la cartouche

Y a-t-il une purge/fuite d'air continue ?

Une courte bouffée de purge après que le compresseur a atteint le « cut-out » et s'est mis à vide est NORMALE. Si cette bouffée ne s'arrête pas et se transforme en sifflement continu, cela signifie que la valve de purge ne se ferme pas. Les causes les plus fréquentes sont le déchirement du diaphragme, une saleté coincée sur la surface d'appui, ou une valve gelée en hiver. Sur certains types à purge intégrée, la valve peut rester bloquée ouverte après la purge.

De l'eau passe-t-elle dans le réservoir ?

Si une eau visible sort de la vidange manuelle du réservoir humide, le dessiccant ne retient plus l'humidité. Si le liquide est une eau claire, il s'agit d'une saturation classique de la cartouche ; s'il est sombre, en émulsion (huile+eau), le passage d'huile du compresseur a épuisé la cartouche prématurément et le simple remplacement de la cartouche peut ne pas suffire.

La pression ne tient pas ?

La vidange rapide des réservoirs à l'arrêt du moteur pointe le plus souvent vers le clapet anti-retour de sortie du dessiccateur ; ce clapet doit empêcher l'air des réservoirs de refluer via le dessiccateur. Pour distinguer si la fuite est dans le dessiccateur ou dans les valves de frein, on réalise un test de chute de pression (voir « Valeurs techniques » ci-dessous).

Étapes de remplacement / installation

Les étapes suivantes concernent le remplacement d'une cartouche dessiccante spin-on (vissée) et/ou le montage d'un dessiccateur complet sur des véhicules diesel lourds. Mettez le véhicule en sécurité avant de commencer.

- 1 Arrêtez le moteur, calez le véhicule et serrez le frein de stationnement (frein de parc). Lors du remplacement de la cartouche, faites attention à la détente du ressort du frein de parc ; si nécessaire, verrouillez mécaniquement les chaînes de parc.
- 2 **Vidangez tout l'air du système.** Ramenez la pression à zéro par le robinet de vidange de chaque réservoir (réservoir humide, primaire, secondaire, parc). Ne démontez aucun raccord avant de voir 0 bar au manomètre.
- 3 Débranchez le connecteur électrique du réchauffeur/thermostat (lors d'un remplacement complet du dessiccateur). Étiquetez les conduites de raccordement (alimentation, sortie, commande du régulateur).
- 4 **Cartouche spin-on :** dévissez la cartouche dans le sens antihoraire à l'aide d'une clé à sangle/chaîne appropriée. De l'air comprimé peut subsister dans la cartouche ; desserrez de manière contrôlée.

- 5 Nettoyez la surface d'appui du joint et le logement du joint torique sur le corps du dessiccateur. Retirez complètement les résidus de l'ancien joint torique/joint ; la surface ne doit présenter ni rayure ni rouille.
- 6 Appliquez un fin film d'huile système propre ou de la graisse recommandée par le fabricant sur le joint supérieur de la nouvelle cartouche (ne montez pas à sec).
- 7 **En tournant la cartouche à la main**, vissez jusqu'à ce que le joint TOUCHE le corps ; serrez ensuite à la main d'environ **un tour complet (360°) supplémentaire** dans le sens horaire. Ne serrez pas excessivement à la clé à sangle — le joint s'écrase et fuit.
- 8 Sur les types maintenus par un boulon central (shoulder bolt), amenez ce boulon au couple constructeur, typiquement **~7–9 Nm (60–80 in-lb)**.
- 9 Lors du montage d'un dessiccateur complet, raccordez les conduites d'alimentation, de sortie et de commande du régulateur aux bons ports ; branchez le connecteur du réchauffeur.
- 10 Remplissez le système : démarrez le moteur et montez en pression jusqu'à la valeur de cut-out du régulateur. Une bouffée de purge nette doit se faire entendre au cut-out.
- 11 Contrôlez à l'eau savonneuse l'étanchéité de tous les raccords et du joint de la cartouche. Effectuez ensuite le test de chute (drop) de pression.
- 12 Ouvrez la vidange du réservoir humide et vérifiez que l'air qui arrive est sec.

Normes et lectures complémentaires

Ce sujet est régi par les règles d'équipement des véhicules industriels à freinage pneumatique. Aux États-Unis, la norme fédérale des freins à air **FMVSS 121 (49 CFR 571.121)** définit les réservoirs, la protection et les temps qu'un système conforme doit offrir, et l'Europe applique les limites équivalentes du Règlement n° 13 de la CEE-ONU (UNECE). Pour plus de détails, voir le guide de référence illustré sur airbrakecompressor.com. Vérifiez toujours les valeurs précises au regard de la réglementation en vigueur et des données d'entretien du constructeur.

En France, les organes pneumatiques du circuit de freinage sont vérifiés dans le cadre du contrôle technique périodique des véhicules lourds, dont le régime s'appuie sur l'arrêté du 27 juillet 2004 relatif aux poids lourds, présenté par le **ministère chargé des Transports**. Le détail des obligations du transporteur figure sur [Service-Public / Entreprendre](#).

Points de vigilance (erreurs fréquentes)

Ne démontez aucun raccord, cartouche ou valve de purge sans avoir vidangé **COMPLÈTEMENT** le système. Sur les véhicules diesel lourds, l'air haute pression stocké dans les réservoirs peut provoquer de graves blessures. Il est impératif de voir 0 bar au manomètre.

Ne sous-estimez pas l'énergie du ressort du frein de parc (spring brake). Lorsque la pression du système baisse, le frein de parc s'applique ; il est vital que le véhicule soit calé pendant le

remplacement de la cartouche.

- **Remplacer seulement la cartouche en ignorant la valve de purge :** une part importante des plaintes de purge continue/humidité vient de la valve de purge. Renouveler le kit de valve de purge (diaphragme + siège) en même temps que la cartouche lors de l'entretien évite les pannes répétées.
- **Serrer excessivement la cartouche à la clé à sangle :** la bonne méthode est « contact du joint + un tour complet à la main ». Un serrage excessif écrase le joint, rend la dépose impossible et provoque des fuites.
- **Monter le joint à sec :** un joint non huilé se vrille au montage et fuit. Un fin film de lubrification est indispensable.
- **Ignorer un compresseur qui passe de l'huile :** l'huile enrobe le dessiccant et épuise la nouvelle cartouche en peu de temps. Si l'on observe une émulsion (huile+eau), la cause racine est le compresseur/l'excès d'huile ; le simple remplacement de la cartouche n'est qu'une solution temporaire.
- **Mal raccorder les conduites :** raccorder la fine conduite de commande du régulateur au port de sortie ne fait pas fonctionner la purge. Étiquetez avant la dépose.
- **Oublier de brancher l'alimentation du réchauffeur :** cela entraîne le gel hivernal et une panne de purge récurrente.
- **Souffler vers les yeux à l'air comprimé / ouvrir un port sous pression :** portez des lunettes de protection.

Valeurs techniques et points de contrôle

Les valeurs suivantes sont des références générales-sûres pour les systèmes de freinage pneumatique diesel lourds. **La valeur exacte se réfère toujours à la fiche d'entretien du constructeur du véhicule/dessiccateur** ; le réglage du régulateur, la résistance du réchauffeur et les valeurs de couple varient selon le modèle.

- **Cut-in / cut-out du régulateur :** combinaisons courantes 7,2/8,6 bar (105/125 psi), 7,2/9,0 bar (105/130 psi) et 8,3/9,7 bar (120/140 psi). La purge est déclenchée au cut-out.
- **Durée de purge :** un flux de purge de ~15–30 s après le cut-out est normal pour la régénération du dessiccant.
- **Test de chute (drop) de pression :** remplir jusqu'au cut-out, arrêter le moteur, frein de service relâché ; la chute acceptable est de ~1 psi/min (≈0,07 bar/min) pour un véhicule seul et de ~3 psi/min (≈0,2 bar/min) pour un ensemble tracteur-remorque. Une chute plus rapide indique une fuite du clapet anti-retour/du système.
- **Couple de montage de la cartouche :** à la main « contact du joint + 1 tour complet ». Sur le type à boulon central (shoulder bolt), ~7–9 Nm (60–80 in-lb).

- **Tension et résistance du réchauffeur :** 12 V ou 24 V selon le système du véhicule ; commandé par thermostat. À la mesure de l'élément chauffant, la résistance à froid typique est d'environ **1,5–3 Ω** sur les unités 12 V (environ 4–8 A de consommation) et d'environ **6–12 Ω** sur les unités 24 V (environ 2–4 A de consommation). À l'ohmmètre, une **résistance infinie (circuit ouvert)** = élément coupé/défectueux, tandis qu'une valeur très basse (court-circuit) indique un défaut d'enroulement. Pour la valeur exacte, référez-vous à la fiche d'entretien.
- **Référence de passage d'huile :** même un compresseur sain peut passer jusqu'à un litre d'huile par an ; c'est pourquoi une cartouche oil-coalescing et un remplacement régulier sont importants.

Type OE / référence croisée (dessiccateur et cartouche)

Les familles de dessiccateurs fréquemment rencontrées sur le terrain et la logique de cartouche dessiccante équivalente sont indiquées ci-dessous. VADEN propose pour ces familles des cartouches et kits de valve de purge équivalents OE ; pour l'équivalent correct selon le numéro de châssis/OE de votre véhicule, référez-vous à la liste d'applications de notre fiche produit.

Le circuit d'énergie de freinage alimenté par le dessiccateur d'air relève du règlement ECE R13, tandis que la pureté de l'air comprimé en humidité, huile et particules est décrite par le système de classes de la norme ISO 8573-1. La référence contraignante reste le manuel d'entretien OE en vigueur du véhicule.

Fabricant OE / famille de type	Usage courant	Pièce de service
Bendix AD-9 / AD-IP / AD-HFi	Tracteur/camion type Amérique du Nord et export	Cartouche dessiccante spin-on + kit de valve de purge
Dessiccateur monocartouche Wabco (ZF) / EAC-LA	Camion-autobus d'origine européenne (courant)	Cartouche dessiccante vissée ; bloc de valve intégré sur certains types
Knorr-Bremse série LA	Véhicule industriel d'origine européenne	Cartouche dessiccante vissée
Dessiccateur d'air Haldex	Applications remorque/tracteur	Cartouche dessiccante

Remarque : la correspondance entre numéro OE et équivalent varie selon le modèle de véhicule ; effectuez impérativement un contrôle d'application par véhicule/châssis avant le montage.

La nature du liquide sortant de la vidange du réservoir humide est l'indicateur de diagnostic le plus pratique : goutte claire = condensation normale ; eau continue = saturation de la cartouche ; émulsion sombre = passage d'huile + cartouche épuisée.

Entretien et durée de vie

La cartouche dessiccante est une pièce d'usure et nécessite un remplacement régulier. Sa durée de vie dépend de l'âge du compresseur et de son passage d'huile, de la consommation d'air du véhicule (nombre d'essieux, usage), de l'environnement de travail et du niveau d'humidité.

- **Transport routier standard (line-haul, ≤5 essieux) :** pour les cartouches oil-coalescing, typiquement ~24 mois ou ~320 000 km (200 000 miles).

- **Usage moyennement sévère (double remorque, léger tout-terrain, ≤8 essieux) :** ~18 mois ou ~240 000 km (150 000 miles).
- **Usage sévère/vocationnel ou compresseur passant de l'huile :** un remplacement plus fréquent est nécessaire ; surveillez régulièrement l'eau du réservoir humide.
- Le corps de dessiccateur complet (types similaires au Bendix AD-9) a en transport routier un intervalle de service typique de 3 à 5 ans ; la cartouche est toutefois renouvelée plus fréquemment.

Ces valeurs en mois/km sont des références sectorielles générales-sûres, et **l'intervalle exact doit toujours être déterminé selon le bulletin de service/le plan d'entretien du constructeur du véhicule ou du dessiccateur** (par ex. les documents de service Bendix, Wabco/ZF et Knorr-Bremse lient la durée de vie de la cartouche au profil d'utilisation). Sur les véhicules qui passent de l'huile ou qui travaillent en climat très humide, les fabricants recommandent un intervalle raccourci.

La vidange du réservoir humide doit-elle être manuelle ou automatique ?

Même si le dessiccateur d'air retient la majeure partie de l'humidité, une certaine condensation peut s'accumuler avec le temps dans le réservoir humide ; c'est pourquoi un point de vidange se trouve sous le réservoir humide. Il existe deux méthodes :

- **Valve de vidange manuelle :** le conducteur/technicien vide le réservoir en tirant l'anneau. Recommandation : videz le réservoir humide **chaque jour (fin de service)** en hiver et par conditions humides, et au moins **une fois par semaine** en conditions tempérées. La quantité et la couleur du liquide qui sort sont aussi un indicateur de l'état de la cartouche.
- **Valve de vidange automatique (automatic drain valve) :** valve qui se déclenche au changement de pression et évacue d'elle-même le liquide accumulé. Elle facilite la discipline de vidange manuelle ; mais elle peut elle-même se boucher/geler, il faut donc contrôler périodiquement son bon fonctionnement. Si de l'eau commence à arriver nettement, la priorité reste l'état de la cartouche dessiccante.

Une bonne routine d'entretien : renouveler le kit de valve de purge en même temps à chaque entretien (remplacement de cartouche), vider le réservoir humide à la fréquence ci-dessus en observant la qualité du liquide, tester le réchauffeur/thermostat avant l'hiver, et surveiller si le compresseur passe un excès d'huile. Si l'intervalle de remplacement de la cartouche est inconnu, le moment du remplacement est venu lorsque l'eau sortant du réservoir humide commence à augmenter.

Pour les sujets d'entretien connexes : vous pouvez consulter nos contenus [panne et entretien du compresseur d'air](#), [réglage du régulateur de pression \(governor\)](#) et [guide technique des valves de frein](#) ; le dessiccateur d'air fonctionne comme un système avec ces composants.

Pour garantir la qualité de l'air de frein de votre véhicule diesel lourd, renouveler votre cartouche dessiccante à temps et correctement est l'assurance la moins chère. La gamme de dessiccateurs d'air (air dryer) VADEN a été développée pour faciliter cette routine d'entretien avec des solutions de cartouches et de valves de purge équivalentes OE adaptées aux dessiccateurs de type Bendix AD-9, Wabco/ZF, Knorr-Bremse LA et Haldex ; pour le produit et les

valeurs techniques adaptés au modèle de votre véhicule, vous pouvez consulter nos fiches produits.

Catégorie de produit associée: Dessiccateur, système d'air comprimé

Guide technique détaillé : Pour le diagnostic, le remplacement pas à pas et les intervalles d'entretien : **Unité de traitement d'air (APU/EAC) : panne et remplacement**

Tous nos guides techniques sur ce sujet

- Le sécheur d'air : le héros méconnu des systèmes pneumatiques des véhicules lourds (sécheur d'air pour camions)
- Qu'est-ce qu'une unité de traitement d'air ? Un guide complet pour des systèmes d'air sûrs et efficaces pour les véhicules utilitaires
- Unité de traitement d'air (APU/EAC) : panne et remplacement
- Dessiccateur d'air poids lourd : Bendix, WABCO et quand remplacer la cartouche

Produits VADEN ORIGINAL

- Unités de Traitement de l'Air — 279 produits
- Unité de Traitement de l'Air — 186 produits
- Kit de Réparation d'Unité de Traitement d'Air — 87 produits

Ce document est fourni à titre informatif ; en pratique, le manuel d'entretien à jour et les consignes de sécurité du constructeur font foi. Les valeurs sont des références générales pour les systèmes poids lourds courants ; utilisez la documentation d'entretien OE pour les valeurs spécifiques au modèle. © VADEN Otomotiv San. Tic. A.Ş. · vadenoriginal.com