



15/07/2026

INFO SV N°60

Risque de vapor lock

Un risque fort probable avec ces temps caniculaires est le phénomène de « vapor lock ».

Accentué par la chaleur (atmosphère et moteur) et l'altitude, il se caractérise par le passage à l'état gazeux d'une partie du carburant dans les conduites d'alimentation avant les carburateurs (présence de gaz compressible dans les durites carburant).

Cela se traduit sur nos APM20 par l'allumage du voyant rouge « basse pression ».

Le bon réflexe est de mettre en route la pompe de secours (par l'interrupteur/disjoncteur, il doit rester enclenché). Mais attention, le voyant vert « pression normale » ne s'allumera pas tout de suite (comme il le fait lors des essais au sol, en l'absence de gaz).

En effet ce voyant vert est commandé par un capteur de pression à la sortie de la pompe de secours.

Dans le cas de « vapor lock », il faut quelques secondes pour rétablir la pression en surmontant le bouchon de vapeur. A ce moment-là, le **voyant rouge s'éteindra** puis le **voyant vert s'allumera**.

Il ne faut pas penser à un problème électrique de la pompe (elle a fonctionné lors de vos essais au sol). Ne pas jouer avec l'interrupteur de la pompe. Laisser le sur ON, soyez patients quelques secondes, la pression se rétablit.

Par ailleurs, la pompe électrique est une pompe de secours, évitez de la laisser enclenchée en permanence tout au long d'un long vol.

Schéma de principe du circuit carburant

- 12 = pompe électrique
- 13 = capteur pression
- 14 = voyant vert présence pression
- 15 = pompe mécanique
- 16 = capteur pression
- 17 = voyant rouge basse pression
- 19 = carburateurs

