

**INCIDENT****survenu à l'avion immatriculé F-BROF**

<b>Evénement :</b>	panne d'essence, atterrissage en campagne.
<b>Cause identifiée :</b>	représentation mentale erronée de la situation.

<b>Conséquences et dommages :</b>	aucun.
<b>Aéronef :</b>	avion Robin DR 315.
<b>Date et heure :</b>	dimanche 5 décembre 1999 à 11 h 30.
<b>Exploitant :</b>	club ( basé à Saint-Inglevert ).
<b>Lieu :</b>	Alquines (62).
<b>Nature du vol :</b>	instruction.
<b>Personnes à bord :</b>	instructeur + élève.
<b>Titres et expérience :</b>	- instructeur, 29 ans, PP de 1997, 1285 heures de vol dont 1000 sur type, 100 en instruction et 40 dans les trois mois précédents. - pilote stagiaire, 27 heures 30 de vol dont 22 h 45 en double-commande.
<b>Conditions météorologiques :</b>	estimées sur le site de l'incident : vent secteur ouest / 05 à 10 kt, visibilité supérieure à 10 km, FEW à 2000 pieds, température 5 °C, QNH 1022 hPa.

**Circonstances**

L'avion décolle à 8 h 20 pour un vol entre Saint - Inglevert et Saint - Omer pour une durée prévue de vingt cinq minutes. De retour de l'aérodrome de Saint - Omer, et après 15 minutes de vol, le voyant de pression d'essence s'allume alors que l'avion est à une hauteur de 1500 pieds en croisière. Le régime moteur diminuant, l'instructeur effectue les actions nécessaires en vue de retrouver de la puissance mais en vain. Il informe la tour de contrôle de Calais de sa position et procède à un atterrissage d'urgence en campagne.

Le réservoir de 110 litres est trouvé vide et le jaugeur bloqué sur une position indiquant trois heures d'autonomie.

L'aérodrome de Saint - Inglevert ne disposant pas de service d'avitaillement, les avions du club se ravitaillent à Calais. L'instructeur explique que lors de sa visite prévol, il a constaté que la jauge indiquait une quantité de carburant correspondant, selon lui, au plein moins une heure de vol. Par ailleurs, d'après le carnet de route, le vol précédent partait de Calais et avait duré une heure. L'instructeur en a déduit que le plein avait été effectué à Calais sans que la mention en soit portée sur le carnet de route de l'avion.

L'examen visuel du niveau de carburant dans le réservoir est impossible sur ce type d'aéronef.

Dans cet événement, la prise de décision de départ a été influencée par trois facteurs :

- 1- un biais d'habitude lorsque l'instructeur a pensé que le plein avait été effectué à Calais.
- 2- un biais de confirmation lorsqu'il a corrélié ce fait avec l'information de la jauge.
- 3- un biais de sélection de données lorsqu'il a considéré que l'indication de la jauge était la seule valide.

Le jaugeur électrique a été remplacé. Une usure des isolants a été constatée.