

Chapitre 2
Classification des aérodrômes

Chapitre 2

Classification des aérodromes

La première guerre mondiale avait ouvert la voie au transport aérien par les progrès qu'elle avait fait faire à l'aviation et par la mise sur le marché d'un parc important d'aéronefs qui ne demandaient qu'à être désarmés.

La seconde guerre mondiale a également métamorphosé le paysage aéronautique en produisant des avions banalisant les longues distances mais exigeant des infrastructures adaptées, accessibles en toutes circonstances.

Tenue à faire le tri entre les aérodromes qui lui étaient laissés et d'adapter ceux qu'elle conserverait aux prévisions du trafic, la France s'est engagée, dès 1946, dans une démarche de planification aéroportuaire.

C'est dans ce contexte que la loi du 2 octobre 1946 stipule que les aérodromes publics et privés « destinés à la circulation aérienne publique font l'objet d'une **classification** établie en tenant compte des caractères et de l'importance du trafic qu'ils doivent assurer ».*

2-1 Classification du code de l'aviation civile

Cette même loi du 2 octobre 1946 précise que les « conditions techniques et administratives de la classification, les catégories dans lesquelles sont classés les aérodromes, » ... font l'objet d'un « règlement d'administration publique ».**

Ce texte d'application sera le décret du 20 février 1950 qui :

- classera en 4 catégories les aérodromes terrestres créés par l'État ou par d'autres collectivités publiques territoriales et ouverts à la circulation aérienne publique,
- adoptera pour critères de classement, la longueur d'étape et l'accessibilité ou non en tous temps et en toutes circonstances.

Un second décret, en date du 17 septembre 1959, élargira cette classification aux aérodromes toujours ouverts à la circulation aérienne publique mais non créés par l'État ou les collectivités publiques territoriales. Ce second décret retient les mêmes critères que le précédent auxquels il ajoute celui de la nature du trafic assuré par l'aérodrome. Il introduit enfin une catégorie E regroupant les « aérodromes destinés aux giravions et aux aéronefs à décollage vertical ou oblique ».

Cette dernière classification est reprise par l'article R. 222-5 du code de l'aviation civile, lequel distingue par suite :

Catégorie A. - Aérodromes destinés aux services à grande distance assurés normalement en toutes circonstances.

Catégorie B. - Aérodromes destinés aux services à moyenne distance assurés normalement en toutes circonstances et à certains services à grande distance assurés dans les mêmes conditions

mais qui ne comportent pas d'étape longue au départ de ces aérodromes.

Catégorie C. - Aérodromes destinés :

- 1- aux services à courte distance et à certains services à moyenne et même à longue distance qui ne comportent que des étapes courtes au départ de ces aérodromes,
- 2- au grand tourisme.

Catégorie D. - Aérodromes destinés à la formation aéronautique, aux sports aériens et au tourisme et à certains services à courte distance.

Catégorie E. - Aérodromes destinés aux giravions et aux aéronefs à décollage vertical ou oblique.

S'agissant des **longueurs d'étape**, il apparaît que, alors qu'elles auraient dû l'être en vertu de l'article premier du même décret de 1959***, les limites séparant les catégories A, B et C n'ont jamais été officiellement fixées. Il est toutefois d'usage courant de considérer que les étapes longues sont supérieures à 3 000 km, que les étapes moyennes sont comprises entre 1 000 km et 3 000 km et que les étapes courtes sont inférieures à 1 000 km.

* texte repris par l'article R. 222-1 du code de l'aviation civile et incorporé par suite aujourd'hui dans la partie réglementaire dudit code, compte tenu de la délimitation faite par la Constitution de 1958 de ce qui reste du domaine de la loi.

** texte repris par l'article R. 222-2 du code de l'aviation civile, le terme « règlement d'administration publique » y étant remplacé par celui de « décret en Conseil d'État ».

*** disposition reprise par l'article R. 222-4 du code de l'aviation civile

2-2 Ancienne classification de l'I.T.A.C.



Aéroport de Grenoble-Saint-Geoirs. Concorde lors d'un vol affrété

Photographie STBA / M.-A. FROISSART

Le décret du 17 septembre 1959 stipulait également que les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique seraient « aménagés et équipés de manière à satisfaire aux activités correspondant à leur catégorie » selon des modalités qui devaient « être précisées par un arrêté du ministre chargé de l'Aviation Civile après avis du Conseil Supérieur de l'Infrastructure et de la Navigation Aériennes » (C.S.I.N.A.).*

Cette procédure ne connut jamais aucun aboutissement, le constat s'avérant de plus en plus évident que les caractéristiques techniques à donner à un aérodrome dépendaient d'autres critères d'activité que ceux délimitant les catégories codifiées.

Il en est notamment ainsi :

- du volume de trafic à écouler sur chaque relation,
- de la technologie des aéronefs les plus exigeants appelés à utiliser l'aérodrome,
- des particularités de son exploitation.

*Les deux derniers paramètres ci-dessus conduisent **notamment** à faire dès à présent ici la distinction entre les aérodromes à **caractéristiques normales** et ceux dits à **caractéristiques spéciales**, dont les particularités sont décrites dans le chapitre 13, et qui ne se limitent pas aux **hélistations** incorporées à la catégorie E mais comprennent également les **altiports**, les **hydrobases** et les **plates-formes destinées aux ballons, aux dirigeables et aux ULM.***

Publiés à partir de 1983, les fascicules constituant la première édition de l'I.T.A.C. ne se démarquent pas pour autant de la classification codifiée de 1959, qu'elle dut toutefois prolonger par une distinction plus fine concernant :

- d'une part, la catégorie D, dont on mesure immédiatement qu'elle recouvre des natures de trafic très différentes,
- d'autre part, la catégorie C, dont on perçoit que la frontière avec la catégorie D présente un certain flou.

C'est ainsi que l'I.T.A.C., dans son édition précédente, distinguait :

- au sein de la catégorie C :
 - une **classe C1** d'aérodromes destinés à l'aviation de voyage et aux lignes à faible trafic (aucune d'entre elles ne supportant un trafic supérieur à 15 000 passagers annuels),
 - une **classe C2** destinés aux lignes à grand et moyen trafic (l'une d'entre elles, au moins, supportant un trafic supérieur à 15 000 passagers par an),
- au sein de la catégorie D :
 - une **classe D1** d'aérodromes destinés à l'aviation légère,
 - une **classe D2** d'aérodromes et destinés, principalement outre-mer, à certains services à courtes distances n'ayant pas d'exigences particulières de régularité,
 - une **classe D3** d'aérodromes destinés à l'aviation légère mais équipés de manière à pouvoir être normalement utilisés en toutes circonstances.

2-3 Classification servant de base à l'établissement des servitudes aéronautiques

Les **servitudes aéronautiques** « autour des aérodromes » définies par la loi du 4 juillet 1935 continuèrent à s'appliquer longtemps après que la notion de **bande d'envol** se fut substituée à celle d'**aire d'envol****.

Ce n'est en effet qu'en 1959 qu'un décret, daté du 3 janvier, institua de nouvelles servitudes de dégagement dont les spécifications techniques, destinées à servir de base à leur établissement, attendront encore le 31 juillet 1963 pour être définies par un arrêté interministériel.

L'adoption de la classification introduite par le décret du 17 septembre 1959 ne posa aucun problème aux rédacteurs de 1963, celui-ci se contentant de distinguer, pour les trois premières catégories A, B et C***, la vocation ou non de l'aérodrome à être utilisable par mauvaise visibilité.

Les modifications introduites par l'arrêté du 15 janvier 1977 se limitant à supprimer des sous-catégories ne correspondant plus à la réalité du trafic aérien (catégories A et B utilisables seulement par bonne visibilité), la classification du code de l'aviation civile n'avait aucune raison d'être remise en question.

Le contexte devint tout différent en 1982 avec l'adoption par l'O.A.C.I. d'un code de référence à deux composantes compte tenu de ce que l'article 10 du décret du 3 janvier 1959**** stipulait, conformément à la norme imposée par l'Annexe 14 à la Convention de Chicago, que les servitudes aéronautiques instituées par ce même décret assureraient à la navigation aérienne « des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des standards et des recommandations de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ».

Les modifications apportées par l'arrêté du 31 décembre 1984 résultent ainsi d'une tentative de mise en vis-à-vis des classifications françaises et de l'O.A.C.I. permettant de transférer dans la première les spécifications adoptées par l'Organisation internationale.

Il apparut alors et pour les mêmes raisons que pour l'I.T.A.C. que la classification du code de



ATR 42 desservant une île de l'archipel des Tuamotu

l'aviation civile devait être complétée de manière analogue.

L'obligation d'offrir des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles de l'O.A.C.I. aurait ainsi continué à être respectée si les spécificités polynésiennes n'avaient conduit une nouvelle fois à faire appel au code de référence en 1997 et à introduire provisoirement*****, par arrêté du 30 mai de la même année, deux nouvelles classes de spécification.

* Disposition reprise par l'article R. 222-6 du code de l'aviation civile

** Il s'agissait de zones successives de largeur constante ceinturant l'aérodrome jusqu'à une distance de 2 km et sur lesquelles étaient proscrits les obstacles dépassant une hauteur propre à chacune de ces zones (cf. Chapitre 12 - § 12-1).

*** La catégorie D n'étant pas, à l'époque, envisagée comme utilisable par mauvaise visibilité.

**** Disposition reprise par l'article R. 241-3 du code de l'aviation civile.

***** En attendant précisément l'adoption officielle dudit code de référence.

2-4 Le code de référence d'aérodrome

La mise en service d'avions de grande capacité sur certaines lignes de moyenne voire courte distance fait toutefois, depuis quelques années, que les caractéristiques géométriques des aérodromes concernés ne découlent plus aussi simplement de la longueur d'étape au départ et de l'utilisation ou non possible en toutes circonstances, mais doivent être élevés au niveau exigé par l'**avion le plus exigeant*** y faisant escale.

Tel est le critère recommandé par l'O.A.C.I. depuis 1982 et que la présente Instruction adopte aujourd'hui pour la conception des aérodromes.

L'Annexe 14 à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale définit à cette fin un **code de référence** d'aérodrome à caractéristiques normales comportant deux éléments liés aux caractéristiques de performances et aux dimensions des avions appelés à utiliser cet aérodrome.

Le premier de ces deux éléments est un **chiffre** fondé sur la **distance de référence de l'avion** définie par l'Annexe 14 comme étant la longueur

minimale, indiquée par son manuel de vol approuvé par l'autorité compétente ou dans une documentation équivalente du constructeur de l'avion, nécessaire pour son décollage à la masse maximale certifiée au décollage, au niveau de la mer, dans les **conditions** correspondant à l'atmosphère **standard**, en air calme et avec une pente de piste nulle.

Le second élément du code de référence est une **lettre** fondée sur les valeurs maximales des envergures et des largeurs hors tout des trains principaux des avions auxquels l'installation est destinée.

Le tableau ci-après donne les éléments constituant le code de référence d'un aérodrome en fonction des caractéristiques de performances et des dimensions des avions auxquels l'installation est destinée.

* dans certains cas, le code de référence étant défini par plusieurs caractéristiques, deux types d'avions peuvent être les plus pénalisants

ÉLÉMENT DE CODE 1		ÉLÉMENT DE CODE 2		
Chiffre de Code	Distance de référence de l'avion	Lettre de Code	Envergure	Largeur hors-tout de train principal (a)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	moins de 800 m	A	moins de 15 m	moins de 4,5 m
2	800 m à 1 200 m exclus	B	15 m à 24 m exclus	4,5 m à 6 m exclus
3	1 200 m à 1 800 m exclus	C	24 m à 36 m exclus	6 m à 9 m exclus
4	1 800 m et plus	D	36 m à 52 m exclus	9 m à 14 m exclus
		E	52 m à 65 m exclus	9 m à 14 m exclus
		F	65 m à 80 m exclus	9 m à 16 m exclus

(a) Distance entre les bords extérieurs des roues du train principal

Le **chiffre de code** correspondant à l'élément 1 est déterminé en fonction de la plus grande des distances de référence des avions auxquels la piste est destinée. La **lettre de code** relevant de deux critères, celle devant être choisie sera, lorsque l'envergure et la largeur hors tout du train principal de l'avion le plus exigeant placent celui-ci sur deux lignes différentes, la lettre commandant celle de ces deux lignes qui correspond aux caractéristiques les plus élevées.

Une caractéristique technique de l'aérodrome, pour laquelle un lien aura, dans la présente instruction, été établi avec son code de référence, sera ainsi rattachée au plus déterminant des deux éléments qui le composent ou à une combinaison appropriée de ceux-ci.

Les caractéristiques de performances et de dimensions des différents types d'avions actuellement en service, ainsi d'ailleurs que les codes de référence correspondants, sont données ci-après.

<i>AVION</i>	<i>TYPE</i>	<i>MTOW (kg)</i>	<i>Envergure (m)</i>	<i>Voie (m)</i>	<i>Lettre de code</i>	<i>Longueur décollage* (m)</i>	<i>Chiffre de code</i>
<i>A 300-600</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>165 000</i>	<i>44,84</i>	<i>9,60</i>	<i>D</i>	<i>2 240</i>	<i>4</i>
<i>A 300-600 R</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>170 500</i>	<i>44,84</i>	<i>9,60</i>	<i>D</i>	<i>2 280</i>	<i>4</i>
<i>A 300 B2-100</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>142 000</i>	<i>44,84</i>	<i>9,60</i>	<i>D</i>	<i>1 951</i>	<i>4</i>
<i>A 300 B4-200</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>165 000</i>	<i>44,84</i>	<i>9,60</i>	<i>D</i>	<i>2 850</i>	<i>4</i>
<i>A 310-200</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>142 000</i>	<i>43,90</i>	<i>9,60</i>	<i>D</i>	<i>1 860</i>	<i>4</i>
<i>A 310-300</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>150 000</i>	<i>43,90</i>	<i>9,60</i>	<i>D</i>	<i>2 290</i>	<i>4</i>
<i>A 310-300 (HM)</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>164 000</i>	<i>43,90</i>	<i>9,60</i>	<i>D</i>	<i>2 423</i>	<i>4</i>
<i>A 319-100</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>64 000</i>	<i>34,10</i>	<i>7,59</i>	<i>C</i>	<i>1 750</i>	<i>3</i>
<i>A 319-100 (HM)</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>70 000</i>	<i>34,10</i>	<i>7,59</i>	<i>C</i>	<i>1 750</i>	<i>3</i>
<i>A 320-200</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>73 500</i>	<i>34,10</i>	<i>7,59</i>	<i>C</i>	<i>2 180</i>	<i>4</i>
<i>A 320-200 (HM)</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>77 000</i>	<i>34,10</i>	<i>7,59</i>	<i>C</i>	<i>2 006</i>	<i>4</i>
<i>A 321-100</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>83 000</i>	<i>34,10</i>	<i>-</i>	<i>C</i>	<i>2 000</i>	<i>4</i>
<i>A 321-200 (HM)</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>89 000</i>	<i>34,10</i>	<i>-</i>	<i>C</i>	<i>2 000</i>	<i>4</i>
<i>A 330-200</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>230 000</i>	<i>60,30</i>	<i>10,70</i>	<i>E</i>	<i>2500</i>	<i>4</i>
<i>A 330-300</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>217 000</i>	<i>60,30</i>	<i>10,70</i>	<i>E</i>	<i>2 255</i>	<i>4</i>
<i>A 340-200</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>257 000</i>	<i>60,30</i>	<i>10,49</i>	<i>E</i>	<i>2 790</i>	<i>4</i>
<i>A 340-200 Option</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>275 000</i>	<i>60,30</i>	<i>10,49</i>	<i>E</i>	<i>2 790</i>	<i>4</i>
<i>A 340-300</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>257 000</i>	<i>60,30</i>	<i>10,49</i>	<i>E</i>	<i>2 870</i>	<i>4</i>
<i>A 340-300 (HM)</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>271 000</i>	<i>60,30</i>	<i>10,49</i>	<i>E</i>	<i>3 000</i>	<i>4</i>
<i>Aeroprogress Roks-Aero T-910 Kuryer</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>9 700</i>	<i>17,00</i>	<i>5,40</i>	<i>B</i>	<i>800</i>	<i>2</i>
<i>Antonov An-124</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>405 000</i>	<i>73,30</i>	<i>8,00</i>	<i>F</i>	<i>3 000</i>	<i>4</i>
<i>Astra Galaxy</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>15 172</i>	<i>17,42</i>	<i>-</i>	<i>B</i>	<i>1 841</i>	<i>4</i>
<i>Astra SPX</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>11 181</i>	<i>16,64</i>	<i>2,77</i>	<i>B</i>	<i>1 596</i>	<i>3</i>
<i>ATR 42-300</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>16 700</i>	<i>24,57</i>	<i>4,10</i>	<i>C**</i>	<i>1 090</i>	<i>2</i>
<i>ATR 42-320</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>16 700</i>	<i>24,57</i>	<i>4,10</i>	<i>C**</i>	<i>1 040</i>	<i>2</i>
<i>ATR 42-500</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>18 500</i>	<i>24,57</i>	<i>4,10</i>	<i>C**</i>	<i>960</i>	<i>2</i>
<i>ATR 72-200</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>21 500</i>	<i>27,05</i>	<i>-</i>	<i>C</i>	<i>1 408</i>	<i>3</i>
<i>ATR 72-210</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>21 500</i>	<i>27,05</i>	<i>-</i>	<i>C</i>	<i>1 205</i>	<i>3</i>
<i>B717 (ex-MD95)</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>51 710</i>	<i>28,45</i>	<i>4,88</i>	<i>C</i>	<i>1 951</i>	<i>4</i>

* La longueur de décollage correspond à la longueur minimale nécessaire pour le décollage à la masse maximale structurale de décollage, au niveau de la mer, en atmosphère standard, en air calme et avec une pente de piste nulle, comme l'indique le manuel de vol certifié de l'avion.
** l'ATR 42 pourra être classé en code B, notamment lorsqu'il sera retenu comme avion critique pour le dimensionnement de l'aire de mouvement d'un aéroport.

<i>AVION</i>	<i>TYPE</i>	<i>MTOW (kg)</i>	<i>Envergure (m)</i>	<i>Voie (m)</i>	<i>Lettre de code</i>	<i>Longueur décollage* (m)</i>	<i>Chiffre de code</i>
<i>B 727-200</i>	<i>Jet Tri</i>	<i>95 027</i>	<i>32,90</i>	<i>5,72</i>	<i>C</i>	<i>2 804</i>	<i>4</i>
<i>B737-200 Adv</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>52 390</i>	<i>28,35</i>	<i>5,23</i>	<i>C</i>	<i>1 990</i>	<i>4</i>
<i>B737-200 Adv HM</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>56 470</i>	<i>28,35</i>	<i>5,23</i>	<i>C</i>	<i>1 829</i>	<i>4</i>
<i>B737-300</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>56 470</i>	<i>28,90</i>	<i>5,23</i>	<i>C</i>	<i>1 600</i>	<i>3</i>
<i>B737-400</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>62 810</i>	<i>28,90</i>	<i>5,23</i>	<i>C</i>	<i>2 222</i>	<i>4</i>
<i>B737-400 (HM)</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>68 030</i>	<i>28,90</i>	<i>5,23</i>	<i>C</i>	<i>1 935</i>	<i>4</i>
<i>B737-500</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>52 380</i>	<i>28,90</i>	<i>5,23</i>	<i>C</i>	<i>1 832</i>	<i>4</i>
<i>B737-500 (HM)</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>60 555</i>	<i>28,90</i>	<i>5,23</i>	<i>C</i>	<i>1 518</i>	<i>3</i>
<i>B747-100 B</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>340 200</i>	<i>59,60</i>	<i>11,00</i>	<i>E</i>	<i>3 050</i>	<i>4</i>
<i>B747-200</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>377 850</i>	<i>59,60</i>	<i>11,00</i>	<i>E</i>	<i>3 190</i>	<i>4</i>
<i>B747-300</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>377 850</i>	<i>59,60</i>	<i>11,00</i>	<i>E</i>	<i>3 190</i>	<i>4</i>
<i>B747-400</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>396 830</i>	<i>64,50</i>	<i>11,00</i>	<i>E</i>	<i>3 310</i>	<i>4</i>
<i>B747 SP</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>317 520</i>	<i>59,60</i>	<i>11,00</i>	<i>E</i>	<i>2 330</i>	<i>4</i>
<i>B757-200</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>115 650</i>	<i>38,10</i>	<i>7,32</i>	<i>D</i>	<i>1 880</i>	<i>4</i>
<i>B757-200 F</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>115 650</i>	<i>38,10</i>	<i>7,32</i>	<i>D</i>	<i>2 045</i>	<i>4</i>
<i>B767-200</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>151 953</i>	<i>47,57</i>	<i>9,30</i>	<i>D</i>	<i>1 770</i>	<i>3</i>
<i>B767-200 ER</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>179 140</i>	<i>47,60</i>	<i>9,30</i>	<i>D</i>	<i>2 620</i>	<i>4</i>
<i>B767-300</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>159 211</i>	<i>47,57</i>	<i>9,30</i>	<i>D</i>	<i>2 545</i>	<i>4</i>
<i>B767-300 ER</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>186 850</i>	<i>47,60</i>	<i>9,30</i>	<i>D</i>	<i>2 896</i>	<i>4</i>
<i>B777-200</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>229 500</i>	<i>61,00</i>	<i>10,97</i>	<i>E</i>	<i>2 135</i>	<i>4</i>
<i>BAe BAC 1-11-500</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>47 400</i>	<i>28,50</i>	<i>4,34</i>	<i>C</i>	<i>2 225</i>	<i>4</i>
<i>BAe HS 125</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>11 249</i>	<i>14,33</i>	<i>2,79</i>	<i>A</i>	<i>1 798</i>	<i>3</i>
<i>BAe 146-100</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>38 102</i>	<i>26,34</i>	<i>4,72</i>	<i>C</i>	<i>1 231</i>	<i>3</i>
<i>BAe 146-200</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>42 185</i>	<i>26,34</i>	<i>4,72</i>	<i>C</i>	<i>1 554</i>	<i>3</i>
<i>BAe 146-300</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>44 226</i>	<i>26,34</i>	<i>4,72</i>	<i>C</i>	<i>1 585</i>	<i>3</i>
<i>Beech 1900 D</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>7 688</i>	<i>17,67</i>	<i>5,23</i>	<i>B</i>	<i>1 140</i>	<i>2</i>
<i>Beechcraft Baron 58</i>	<i>Piston Bi</i>	<i>2 449</i>	<i>11,53</i>	<i>2,92</i>	<i>A</i>	<i>640</i>	<i>1</i>
<i>Beechcraft Bonanza V 35 B</i>	<i>Piston Mono</i>	<i>1 542</i>	<i>10,21</i>	<i>2,92</i>	<i>A</i>	<i>539</i>	<i>1</i>
<i>Beechcraft Duchess 76</i>	<i>Piston Bi</i>	<i>1 769</i>	<i>11,58</i>	<i>3,20</i>	<i>A</i>	<i>646</i>	<i>1</i>
<i>Beechcraft Duke B 60</i>	<i>Piston Bi</i>	<i>3 073</i>	<i>11,96</i>	<i>3,43</i>	<i>A</i>	<i>800</i>	<i>2</i>
<i>Beechcraft King Air 350</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>6 804</i>	<i>17,65</i>	<i>-</i>	<i>B</i>	<i>1 006</i>	<i>2</i>
<i>Beechcraft King Air A 100</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>5 216</i>	<i>13,98</i>	<i>3,96</i>	<i>A</i>	<i>628</i>	<i>1</i>

<i>AVION</i>	<i>TYPE</i>	<i>MTOW (kg)</i>	<i>Envergure (m)</i>	<i>Voie (m)</i>	<i>Lettre de code</i>	<i>Longueur décollage* (m)</i>	<i>Chiffre de code</i>
<i>Beechcraft Super King Air 200</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>5670</i>	<i>16,61</i>	<i>5,23</i>	<i>B</i>	<i>786</i>	<i>1</i>
<i>Beechjet 400 A</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>7 303</i>	<i>13,25</i>	<i>2,84</i>	<i>A</i>	<i>1 160</i>	<i>2</i>
<i>CanadairCRJ-100</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>21 523</i>	<i>21,21</i>	<i>3,17</i>	<i>B</i>	<i>1 605</i>	<i>3</i>
<i>CanadairCRJ-100 ER</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>23 133</i>	<i>21,21</i>	<i>3,17</i>	<i>B</i>	<i>1 605</i>	<i>3</i>
<i>Canadair CRJ-100 LR</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>24 040</i>	<i>21,21</i>	<i>3,17</i>	<i>B</i>	<i>1 605</i>	<i>3</i>
<i>Canadair CRJ-200</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>21 523</i>	<i>21,21</i>	<i>3,17</i>	<i>B</i>	<i>1 527</i>	<i>3</i>
<i>CanadairCRJ-X</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>33 890</i>	<i>23,01</i>	<i>-</i>	<i>B</i>	<i>1 704</i>	<i>3</i>
<i>C-212-300 Airliner</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>7 700</i>	<i>20,28</i>	<i>3,10</i>	<i>B</i>	<i>817</i>	<i>2</i>
<i>Cessna 208 Caravan</i>	<i>Turboprop Mono</i>	<i>3 311</i>	<i>15,88</i>	<i>3,56</i>	<i>B</i>	<i>296</i>	<i>1</i>
<i>Cessna 310</i>	<i>Piston Bi</i>	<i>2 495</i>	<i>11,25</i>	<i>3,59</i>	<i>A</i>	<i>518</i>	<i>1</i>
<i>Cessna 340</i>	<i>Piston Bi</i>	<i>2 717</i>	<i>11,62</i>	<i>3,93</i>	<i>A</i>	<i>663</i>	<i>1</i>
<i>Cessna 402 C</i>	<i>Piston Bi</i>	<i>3 107</i>	<i>13,45</i>	<i>5,48</i>	<i>B</i>	<i>669</i>	<i>1</i>
<i>Cessna 414 A</i>	<i>Piston Bi</i>	<i>3 062</i>	<i>13,45</i>	<i>5,47</i>	<i>B</i>	<i>708</i>	<i>1</i>
<i>Cessna 525 Citation Jet</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>4 717</i>	<i>14,25</i>	<i>3,96</i>	<i>A</i>	<i>939</i>	<i>2</i>
<i>Cessna 550 Citation Bravo</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>6 486</i>	<i>15,90</i>	<i>4,06</i>	<i>B</i>	<i>1 036</i>	<i>2</i>
<i>Cessna Citation II</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>6 033</i>	<i>15,75</i>	<i>5,36</i>	<i>B</i>	<i>968</i>	<i>2</i>
<i>Cessna Citation III</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>8 301</i>	<i>16,26</i>	<i>2,86</i>	<i>B</i>	<i>1 327</i>	<i>3</i>
<i>Cessna 560 Citation V Ultra</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>7 393</i>	<i>15,91</i>	<i>6,06</i>	<i>C</i>	<i>970</i>	<i>2</i>
<i>Cessna 650 Citation VII</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>10 183</i>	<i>16,31</i>	<i>2,84</i>	<i>B</i>	<i>1 430</i>	<i>3</i>
<i>Cessna 750 Citation X</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>16 011</i>	<i>19,48</i>	<i>-</i>	<i>B</i>	<i>1 701</i>	<i>3</i>
<i>Cessna Centurion</i>	<i>Piston Mono</i>	<i>1 724</i>	<i>11,20</i>	<i>2,64</i>	<i>A</i>	<i>619</i>	<i>1</i>
<i>Cessna Conquest</i>	<i>Piston Bi</i>	<i>4 468</i>	<i>15,04</i>	<i>4,28</i>	<i>B</i>	<i>751</i>	<i>1</i>
<i>Cessna F 172 K</i>	<i>Piston Mono</i>	<i>1 157</i>	<i>10,92</i>	<i>2,53</i>	<i>A</i>	<i>415</i>	<i>1</i>
<i>Challenger 604 Canadair</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>21 863</i>	<i>19,61</i>	<i>3,18</i>	<i>B</i>	<i>1 844</i>	<i>4</i>
<i>CN-235-100 Casa/IPTN</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>15 100</i>	<i>25,81</i>	<i>3,90</i>	<i>C</i>	<i>1 406</i>	<i>3</i>
<i>CN-235-200/220 Casa/IPTN</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>15 800</i>	<i>25,81</i>	<i>3,90</i>	<i>C</i>	<i>1 275</i>	<i>3</i>
<i>Concorde</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>185 065</i>	<i>25,56</i>	<i>7,72</i>	<i>C</i>	<i>3 410</i>	<i>4</i>
<i>DC-10-10</i>	<i>Jet Tri</i>	<i>199 580</i>	<i>47,34</i>	<i>10,67</i>	<i>D</i>	<i>2 989</i>	<i>4</i>
<i>DC-10-30</i>	<i>Jet Tri</i>	<i>263 636</i>	<i>50,42</i>	<i>10,67</i>	<i>D</i>	<i>2 996</i>	<i>4</i>
<i>DC-8-71 Cammacorp</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>147 400</i>	<i>43,40</i>	<i>-</i>	<i>D</i>	<i>2 710</i>	<i>4</i>
<i>DC-8-72 Cammacorp</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>158 800</i>	<i>45,30</i>	<i>-</i>	<i>D</i>	<i>2 971</i>	<i>4</i>

<i>AVION</i>	<i>TYPE</i>	<i>MTOW (kg)</i>	<i>Envergure (m)</i>	<i>Voie (m)</i>	<i>Lettre de code</i>	<i>Longueur décollage* (m)</i>	<i>Chiffre de code</i>
<i>DC-8-73 Cammacorp</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>161 000</i>	<i>45,20</i>	<i>-</i>	<i>D</i>	<i>3 048</i>	<i>4</i>
<i>DC-9-30</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>49 000</i>	<i>28,5</i>	<i>5,03</i>	<i>C</i>	<i>1 600</i>	<i>3</i>
<i>DC-9-40</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>51 700</i>	<i>28,5</i>	<i>5,03</i>	<i>C</i>	<i>2 091</i>	<i>4</i>
<i>DC-9-50</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>54 900</i>	<i>28,5</i>	<i>5,03</i>	<i>C</i>	<i>2 500</i>	<i>4</i>
<i>DHC-6 Twin Otter 300</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>5 670</i>	<i>19,81</i>	<i>3,71</i>	<i>B</i>	<i>457</i>	<i>1</i>
<i>DHC-7 Dash 7</i>	<i>Turboprop Quadri</i>	<i>19 958</i>	<i>28,35</i>	<i>7,16</i>	<i>C</i>	<i>689</i>	<i>1</i>
<i>DHC-8-300 Bombardier</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>18 642</i>	<i>27,43</i>	<i>-</i>	<i>C</i>	<i>1 085</i>	<i>2</i>
<i>DHC-8-400 Bombardier</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>25 855</i>	<i>28,12</i>	<i>8,79</i>	<i>C</i>	<i>1 128</i>	<i>2</i>
<i>Dornier 228-212</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>6 400</i>	<i>16,97</i>	<i>3,30</i>	<i>B</i>	<i>793</i>	<i>1</i>
<i>Dornier 328-100</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>13 990</i>	<i>20,98</i>	<i>3,22</i>	<i>B</i>	<i>1100</i>	<i>2</i>
<i>EMB-110 P Bandeirante</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>5 600</i>	<i>15,32</i>	<i>4,94</i>	<i>B</i>	<i>695</i>	<i>1</i>
<i>EMB-110 P2</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>5 670</i>	<i>15,32</i>	<i>4,94</i>	<i>B</i>	<i>675</i>	<i>1</i>
<i>EMB-120 Brasilia</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>11 500</i>	<i>19,78</i>	<i>6,58</i>	<i>C</i>	<i>1 420</i>	<i>3</i>
<i>EMB-120 ER</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>11 990</i>	<i>19,78</i>	<i>6,58</i>	<i>C</i>	<i>1 420</i>	<i>3</i>
<i>EMB-145</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>19 200</i>	<i>20,04</i>	<i>4,10</i>	<i>B</i>	<i>1 530</i>	<i>3</i>
<i>EMB-145 ER</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>20 600</i>	<i>20,04</i>	<i>4,10</i>	<i>B</i>	<i>1 760</i>	<i>3</i>
<i>Fairchild Metro 23</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>7 484</i>	<i>17,37</i>	<i>4,57</i>	<i>B</i>	<i>1 414</i>	<i>3</i>
<i>Falcon 10</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>8 500</i>	<i>13,08</i>	<i>2,86</i>	<i>A</i>	<i>1 250</i>	<i>3</i>
<i>Falcon 20 H</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>14 060</i>	<i>16,30</i>	<i>3,69</i>	<i>B</i>	<i>1 520</i>	<i>3</i>
<i>Falcon 50</i>	<i>Jet Tri</i>	<i>17 600</i>	<i>18,86</i>	<i>3,98</i>	<i>B</i>	<i>1 365</i>	<i>3</i>
<i>Falcon 900</i>	<i>Jet Tri</i>	<i>20 640</i>	<i>19,33</i>	<i>4,45</i>	<i>B</i>	<i>1 426</i>	<i>3</i>
<i>Falcon 900 EX</i>	<i>Jet Tri</i>	<i>21 909</i>	<i>19,33</i>	<i>4,45</i>	<i>B</i>	<i>1 535</i>	<i>3</i>
<i>Falcon 2000</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>15 875</i>	<i>19,33</i>	<i>4,45</i>	<i>B</i>	<i>1 635</i>	<i>3</i>
<i>Fokker 28 Mk 4000</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>33 110</i>	<i>25,07</i>	<i>5,04</i>	<i>C</i>	<i>1 590</i>	<i>3</i>
<i>Fokker 50</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>19 950</i>	<i>29,00</i>	<i>7,20</i>	<i>C</i>	<i>890</i>	<i>2</i>
<i>Fokker 60</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>21 950</i>	<i>29,00</i>	<i>-</i>	<i>C</i>	<i>1 054</i>	<i>2</i>
<i>Fokker 70</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>36 740</i>	<i>28,08</i>	<i>-</i>	<i>C</i>	<i>1 391</i>	<i>3</i>
<i>Fokker 100</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>43 090</i>	<i>28,08</i>	<i>5,04</i>	<i>C</i>	<i>1 855</i>	<i>4</i>
<i>Fokker 100 ER</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>43 090</i>	<i>28,08</i>	<i>5,04</i>	<i>C</i>	<i>1 855</i>	<i>4</i>
<i>Gates Learjet 24 F</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>6 123</i>	<i>10,84</i>	<i>2,51</i>	<i>A</i>	<i>1 005</i>	<i>2</i>
<i>Gates Learjet 25 D</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>6 804</i>	<i>10,84</i>	<i>2,51</i>	<i>A</i>	<i>1 200</i>	<i>3</i>

<i>AVION</i>	<i>TYPE</i>	<i>MTOW (kg)</i>	<i>Envergure (m)</i>	<i>Voie (m)</i>	<i>Lettre de code</i>	<i>Longueur décollage* (m)</i>	<i>Chiffre de code</i>
<i>Gates Learjet 29 Longhorn</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>6 804</i>	<i>13,35</i>	<i>-</i>	<i>A</i>	<i>912</i>	<i>2</i>
<i>Gates Learjet 36 A</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>8 164</i>	<i>12,04</i>	<i>2,51</i>	<i>A</i>	<i>1 458</i>	<i>3</i>
<i>Gates Learjet 56 Longhorn</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>9 299</i>	<i>13,35</i>	<i>-</i>	<i>A</i>	<i>1 448</i>	<i>3</i>
<i>Global Express Bombardier</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>41 277</i>	<i>28,50</i>	<i>-</i>	<i>C</i>	<i>1 689</i>	<i>3</i>
<i>Gulfstream IV-SP</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>33 838</i>	<i>23,72</i>	<i>4,17</i>	<i>B</i>	<i>1 662</i>	<i>3</i>
<i>Gulfstream V</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>40 370</i>	<i>28,30</i>	<i>-</i>	<i>C</i>	<i>1 789</i>	<i>3</i>
<i>IL-76 T</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>170 000</i>	<i>50,50</i>	<i>6,10</i>	<i>D</i>	<i>850</i>	<i>2</i>
<i>IL-96-300</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>216 000</i>	<i>57,60</i>	<i>10,40</i>	<i>D</i>	<i>2 760</i>	<i>4</i>
<i>IL-114</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>22 700</i>	<i>30,00</i>	<i>8,40</i>	<i>C</i>	<i>1 550</i>	<i>3</i>
<i>Jetstream 31</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>6 350</i>	<i>15,85</i>	<i>-</i>	<i>B</i>	<i>858</i>	<i>2</i>
<i>Jetstream 41</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>10 886</i>	<i>18,29</i>	<i>6,10</i>	<i>C</i>	<i>1 523</i>	<i>3</i>
<i>L-100-30 (Hercules)</i>	<i>Turboprop Quadri</i>	<i>70 307</i>	<i>40,41</i>	<i>-</i>	<i>D</i>	<i>1 829</i>	<i>4</i>
<i>L-1011-1 Tristar</i>	<i>Jet Tri</i>	<i>195 220</i>	<i>47,35</i>	<i>10,97</i>	<i>D</i>	<i>2 423</i>	<i>4</i>
<i>L-1011-100 Tristar</i>	<i>Jet Tri</i>	<i>215 200</i>	<i>47,35</i>	<i>10,97</i>	<i>D</i>	<i>3 292</i>	<i>4</i>
<i>L-1011-200 Tristar</i>	<i>Jet Tri</i>	<i>215 200</i>	<i>47,35</i>	<i>10,97</i>	<i>D</i>	<i>2 347</i>	<i>4</i>
<i>L-1011-250 Tristar</i>	<i>Jet Tri</i>	<i>231 540</i>	<i>47,35</i>	<i>10,97</i>	<i>D</i>	<i>2 987</i>	<i>4</i>
<i>L-1011-500 Tristar</i>	<i>Jet Tri</i>	<i>234 260</i>	<i>50,09</i>	<i>10,97</i>	<i>D</i>	<i>2 636</i>	<i>4</i>
<i>Learjet 31 A</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>7 031</i>	<i>13,33</i>	<i>-</i>	<i>A</i>	<i>893</i>	<i>2</i>
<i>Learjet 45</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>8 845</i>	<i>13,35</i>	<i>-</i>	<i>A</i>	<i>1 280</i>	<i>3</i>
<i>Learjet 60</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>10 319</i>	<i>13,34</i>	<i>-</i>	<i>A</i>	<i>1 582</i>	<i>3</i>
<i>MD-11 Freighter</i>	<i>Jet Tri</i>	<i>285 990</i>	<i>51,60</i>	<i>10,56</i>	<i>D</i>	<i>2 926</i>	<i>4</i>
<i>MD-81</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>63 500</i>	<i>32,90</i>	<i>5,08</i>	<i>C</i>	<i>2 195</i>	<i>4</i>
<i>MD-82 / -88</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>67 812</i>	<i>32,90</i>	<i>5,08</i>	<i>C</i>	<i>2 274</i>	<i>4</i>
<i>MD-83</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>72 580</i>	<i>32,90</i>	<i>5,08</i>	<i>C</i>	<i>2 551</i>	<i>4</i>
<i>MD-87</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>63 500</i>	<i>32,90</i>	<i>5,08</i>	<i>C</i>	<i>1 865</i>	<i>4</i>
<i>MD-90-30</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>70 760</i>	<i>32,86</i>	<i>5,09</i>	<i>C</i>	<i>2 245</i>	<i>4</i>
<i>Mitsubishi MU-2 Marquise</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>5 250</i>	<i>11,94</i>	<i>2,40</i>	<i>A</i>	<i>660</i>	<i>1</i>
<i>N-250-100 IPTN</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>24 800</i>	<i>28,00</i>	<i>4,10</i>	<i>C</i>	<i>1 220</i>	<i>3</i>
<i>Partenavia P 68 B Victor</i>	<i>Piston Bi</i>	<i>1 960</i>	<i>12,00</i>	<i>2,40</i>	<i>A</i>	<i>344</i>	<i>1</i>
<i>Piaggio P 180 Avanti</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>5 239</i>	<i>14,03</i>	<i>2,84</i>	<i>A</i>	<i>869</i>	<i>2</i>
<i>Pilatus Britten-Norman BN-2B</i>	<i>Piston Bi</i>	<i>2 993</i>	<i>14,94</i>	<i>3,61</i>	<i>A</i>	<i>169</i>	<i>1</i>

<i>AVION</i>	<i>TYPE</i>	<i>MTOW (kg)</i>	<i>Envergure (m)</i>	<i>Voie (m)</i>	<i>Lettre de code</i>	<i>Longueur décollage* (m)</i>	<i>Chiffre de code</i>
<i>Pilatus PC-12</i>	<i>Turboprop Mono</i>	<i>4 100</i>	<i>16,23</i>	<i>4,53</i>	<i>B</i>	<i>680</i>	<i>1</i>
<i>Pilatus PC-6 Turbo-Porter</i>	<i>Turboprop Mono</i>	<i>2 800</i>	<i>15,87</i>	<i>3,00</i>	<i>B</i>	<i>197</i>	<i>1</i>
<i>Piper 18</i>	<i>Piston Mono</i>	<i>794</i>	<i>10,76</i>	<i>1,84</i>	<i>A</i>	<i>153</i>	<i>1</i>
<i>Piper Aerostar 600</i>	<i>Piston Bi</i>	<i>2 495</i>	<i>10,41</i>	<i>3,11</i>	<i>A</i>	<i>427</i>	<i>1</i>
<i>Piper PA-23-250 Aztec</i>	<i>Piston Bi</i>	<i>2 360</i>	<i>11,37</i>	<i>3,45</i>	<i>A</i>	<i>604</i>	<i>1</i>
<i>Piper PA-28-181 Archer</i>	<i>Piston Mono</i>	<i>1 156</i>	<i>10,67</i>	<i>3,05</i>	<i>A</i>	<i>495</i>	<i>1</i>
<i>Piper PA-31 Navajo</i>	<i>Piston Bi</i>	<i>2 948</i>	<i>12,40</i>	<i>4,19</i>	<i>A</i>	<i>668</i>	<i>1</i>
<i>Piper PA-31 T Cheyenne II</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>4 082</i>	<i>13,01</i>	<i>4,19</i>	<i>A</i>	<i>604</i>	<i>1</i>
<i>Piper PA-32 RT-300 Lance II</i>	<i>Piston Mono</i>	<i>1 633</i>	<i>9,99</i>	<i>3,38</i>	<i>A</i>	<i>719</i>	<i>1</i>
<i>Piper PA-42 Cheyenne III</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>4 763</i>	<i>14,53</i>	<i>5,72</i>	<i>B</i>	<i>707</i>	<i>1</i>
<i>Piper PA-44 Seminole</i>	<i>Piston Bi</i>	<i>1 723</i>	<i>11,75</i>	<i>3,19</i>	<i>A</i>	<i>427</i>	<i>1</i>
<i>Piper PA-46-350 P Malibu Mirage</i>	<i>Turboprop Mono</i>	<i>1 950</i>	<i>13,11</i>	<i>3,75</i>	<i>A</i>	<i>726</i>	<i>1</i>
<i>Raytheon Hawker 800</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>12 428</i>	<i>15,66</i>	<i>2,79</i>	<i>B</i>	<i>1 713</i>	<i>3</i>
<i>Raytheon Hawker 1000</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>14 060</i>	<i>15,66</i>	<i>2,79</i>	<i>B</i>	<i>1 798</i>	<i>3</i>
<i>RJ 70</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>40 823</i>	<i>26,34</i>	<i>4,72</i>	<i>C</i>	<i>1 370</i>	<i>3</i>
<i>RJ 70 (HM)</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>43 092</i>	<i>26,34</i>	<i>4,72</i>	<i>C</i>	<i>1 520</i>	<i>3</i>
<i>RJ 85</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>42 184</i>	<i>26,34</i>	<i>4,72</i>	<i>C</i>	<i>1 390</i>	<i>3</i>
<i>RJ 85 (HM)</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>43 999</i>	<i>26,34</i>	<i>4,72</i>	<i>C</i>	<i>1 520</i>	<i>3</i>
<i>RJ 100 Avroliner</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>44 426</i>	<i>26,34</i>	<i>4,72</i>	<i>C</i>	<i>1 650</i>	<i>3</i>
<i>RJ 100 Avroliner (HM)</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>46 040</i>	<i>26,34</i>	<i>4,72</i>	<i>C</i>	<i>1 820</i>	<i>4</i>
<i>RJ 115 Avroliner</i>	<i>Jet Quadri</i>	<i>46 040</i>	<i>26,21</i>	<i>4,72</i>	<i>C</i>	<i>1 829</i>	<i>4</i>
<i>Robin DR 400/140B Major</i>	<i>Piston Mono</i>	<i>1 000</i>	<i>8,72</i>	<i>2,60</i>	<i>A</i>	<i>500</i>	<i>1</i>
<i>Robin R 3000</i>	<i>Piston Mono</i>	<i>1 050</i>	<i>9,81</i>	<i>2,64</i>	<i>A</i>	<i>280</i>	<i>1</i>
<i>Rockwell Sabreliner 65</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>10 886</i>	<i>15,37</i>	<i>2,20</i>	<i>B</i>	<i>1 615</i>	<i>3</i>
<i>Rockwell Turbo Commander</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>4 683</i>	<i>14,23</i>	<i>4,70</i>	<i>B</i>	<i>689</i>	<i>1</i>
<i>Saab 340 B</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>13 155</i>	<i>21,44</i>	<i>6,71</i>	<i>C</i>	<i>1 290</i>	<i>3</i>
<i>Saab 2000</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>22 800</i>	<i>24,76</i>	<i>8,23</i>	<i>C</i>	<i>1 360</i>	<i>3</i>
<i>Shorts 330</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>10 160</i>	<i>22,76</i>	<i>4,24</i>	<i>B</i>	<i>1 128</i>	<i>2</i>
<i>Socata Rallye Galopin</i>	<i>Piston Mono</i>	<i>770</i>	<i>9,74</i>	<i>2,01</i>	<i>A</i>	<i>418</i>	<i>1</i>
<i>Socata TB 10</i>	<i>Piston Mono</i>	<i>1 150</i>	<i>9,76</i>	<i>2,33</i>	<i>A</i>	<i>580</i>	<i>1</i>

<i>AVION</i>	<i>TYPE</i>	<i>MTOW (kg)</i>	<i>Envergure (m)</i>	<i>Voie (m)</i>	<i>Lettre de code</i>	<i>Longueur décollage* (m)</i>	<i>Chiffre de code</i>
<i>Socata TBM 700</i>	<i>Turboprop Mono</i>	<i>2 984</i>	<i>12,68</i>	<i>3,87</i>	<i>A</i>	<i>650</i>	<i>1</i>
<i>Swearingen Merlin III B</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>5 670</i>	<i>14,10</i>	<i>4,57</i>	<i>B</i>	<i>904</i>	<i>2</i>
<i>Swearingen Metro II</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>5 670</i>	<i>14,10</i>	<i>4,57</i>	<i>B</i>	<i>799</i>	<i>1</i>
<i>Swearingen SJ 30</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>5 579</i>	<i>11,07</i>	<i>2,08</i>	<i>A</i>	<i>1 039</i>	<i>2</i>
<i>Tu-154B-2 Careless</i>	<i>Jet Tri</i>	<i>100 000</i>	<i>37,50</i>	<i>11,50</i>	<i>D</i>	<i>2 100</i>	<i>4</i>
<i>Tu-154 M</i>	<i>Jet Tri</i>	<i>100 000</i>	<i>37,50</i>	<i>11,50</i>	<i>D</i>	<i>2 100</i>	<i>4</i>
<i>Tu-204</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>103 000</i>	<i>42,00</i>	<i>7,82</i>	<i>D</i>	<i>2 500</i>	<i>4</i>
<i>Tu-330</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>103 500</i>	<i>43,50</i>	<i>-</i>	<i>D</i>	<i>2 200</i>	<i>4</i>
<i>XAC Y7-100</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>21 800</i>	<i>29,67</i>	<i>7,90</i>	<i>C</i>	<i>546</i>	<i>1</i>
<i>XAC Y7-200 A</i>	<i>Turboprop Bi</i>	<i>21 800</i>	<i>29,20</i>	<i>7,90</i>	<i>C</i>	<i>1 157</i>	<i>2</i>
<i>Yak-42 D</i>	<i>Jet Tri</i>	<i>56 500</i>	<i>34,88</i>	<i>5,60</i>	<i>C</i>	<i>1 500</i>	<i>3</i>
<i>Yak-46</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>65 000</i>	<i>36,25</i>	<i>-</i>	<i>D</i>	<i>1 950</i>	<i>4</i>
<i>Yak-242</i>	<i>Jet Bi</i>	<i>64 600</i>	<i>36,25</i>	<i>-</i>	<i>D</i>	<i>1 880</i>	<i>4</i>