

NOTE D'INFORMATION TECHNIQUE

CALCUL DES QUANTITES D'EAU ET DES DEBITS REQUIS POUR L'ACCUEIL D'AERONEFS DE TAILLE SUPERIEURE A LA MOYENNE DANS UNE CATEGORIE SSLIA DONNEE

Référence : NIT/STAC/SE/E/LIA/20-5114

Objet :	Calcul des quantités d'eau et des débits requis pour l'accueil d'aéronefs de taille supérieure à la moyenne dans une catégorie SSLIA donnée.
----------------	--

Validation du document

Nom	Responsabilités	date	Visa
Christophe MONTILLET <i>Inspecteur de surveillance SSLIA</i>	Rédacteur	24/09/2020	Signé
Laurent OSTY <i>Chef de subdivision Lutte contre l'Incendie des Aéronefs</i>	Vérificateur	28/09/2020	Signé
Laurent OSTY <i>Chef de subdivision Lutte contre l'Incendie des Aéronefs</i>	Approbateur	30/09/2020	Signé

Diffusion du document

Destinataires	Copie pour information
DSAC ANA - DSAC IR - UAF Publication sur site internet STAC	STAC/SE
<i>Remarques :</i> Disponible sur le site internet du STAC sous « Sécurité des aérodromes », « Sauvetage et lutte contre l'incendie des Aéronefs », « Notes d'information technique »	

Classement du document

	Lieu	durée
Classement papier	STAC Toulouse bureau W013-014	
Classement informatique	S:\SE\Equipements\4 - SSLIA\00_Doc_de_Ref\05-NIT\NIT Calcul_des_quantités_d'eau SSLIA	
Archivage		

Historique du document

Version - Date	Synthèse des évolutions	Auteur	Paragraphes concernés	Version interne
28/09/2020	Version initiale	C.MONTILLET	Tous	

1. Introduction

En matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SLIA), les quantités d'eau habituellement requises pour assurer un niveau de protection SLIA, figurent dans un tableau récapitulatif élaboré par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), à partir des caractéristiques de l'avion moyen d'une catégorie donnée, repris dans la réglementation française et par l'Agence Européenne de Sécurité Aérienne (AESA).

Les dispositions retenues par l'OACI et l'AESA prévoient toutefois, dans le cas d'opérations d'avion de taille supérieure à cet avion « moyen », que ces quantités soient recalculées, à partir de la méthode de calcul initialement retenue pour définir les quantités d'eau et les débits requis pour l'avion moyen (méthode de la « zone critique »).

La présente Note d'Information Technique a pour objectif de :

- rappeler les principes de calcul dans ces situations ;
- rappeler les situations demandant un (re)calcul des quantités d'eau et de débit ;
- fournir des exemples pour les principaux aéronefs concernés.

2. Références réglementaires

- EASA AMC4 ADR.OPS.B.010(a)(2)
Rescue and firefighting services *EXTINGUISHING AGENTS*
- OACI Annexe 14 Aéroports Volume1, chapitre 9
- OACI DOC 9137-AN/898 Manuel des services d'aéroport – Partie 1, Sauvetage et lutte contre l'incendie, quatrième édition, 2015

3. Champ d'application

Cette Note d'Information Technique s'applique à tous les aéroports certifiés sur la base des dispositions définies par l'AESA.

Pour les autres aéroports, la réglementation nationale continue de s'appliquer. Cependant, il est probable qu'à moyen terme, cette réglementation nationale converge vers les dispositions européennes.

Cette NIT a donc également pour but d'attirer l'attention de ces exploitants d'aéroports sur les dispositions européennes et les possibles évolutions réglementaires, notamment lors du renouvellement de leur(s) véhicule(s) d'intervention SLIA.

4. Quantités d'eau et débits requis

Pour déterminer les quantités d'eau nécessaires et les débits correspondants, l'OACI a introduit les notions de zone critique théorique (ZCT) et zone critique pratique (ZCP). Ces zones représentent des surfaces au sol, voisines du fuselage de l'avion où l'incendie doit être maîtrisé pour permettre de sauvegarder l'intégrité du fuselage et le sauvetage des occupants de l'avion. Les débits en solution moussante sont ainsi calculés de telle manière à pouvoir maîtriser l'incendie dans la ZCP en une minute de projection.

La méthode complète de calcul de ces quantités d'eau et de débits se trouve dans le Manuel des Services d'Aéroport (OACI DOC 9137) – Partie 1, paragraphes §2.4 et §2.5

Jusqu'à présent, les quantités d'eau minimales requises pour assurer un niveau SSLIA étaient des quantités définies en tenant compte de la longueur hors-tout moyenne d'un aéronef d'une catégorie déterminée (réf. OACI DOC 9137 – Partie 1, paragraphe §2.3.8 (tableau 2-3).

Catégorie d'aéroport	Mousse satisfaisant au niveau A de performance		Mousse satisfaisant au niveau B de performance		Mousse satisfaisant au niveau C de performance		Agents complémentaires	
	Eau (L)	Débit solution moussante/minute (L)	Eau (L)	Débit solution moussante/minute (L)	Eau (L)	Débit solution moussante/minute (L)	Poudres (kg)	Débit (kg/seconde)
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)
1	350	350	230	230	160	160	45	2,25
2	1 000	800	670	550	460	360	90	2,25
3	1 800	1 300	1 200	900	820	630	135	2,25
4	3 600	2 600	2 400	1 800	1 700	1 100	135	2,25
5	8 100	4 500	5 400	3 000	3 900	2 200	180	2,25
6	11 800	6 000	7 900	4 000	5 800	2 900	225	2,25
7	18 200	7 900	12 100	5 300	8 800	3 800	225	2,25
8	27 300	10 800	18 200	7 200	12 800	5 100	450	4,5
9	36 400	13 500	24 300	9 000	17 100	6 300	450	4,5
10	48 200	16 600	32 300	11 200	22 800	7 900	450	4,5

5. Que dit l'AESA ?

5.1 Cas général : avion dépassant la moyenne d'une catégorie

Réf. : AMC4 ADR.OPS.B010(a)(2)(o)

L'exploitant d'aérodrome devrait s'assurer que :

- les quantités d'eau et d'émulseur soient recalculées et la quantité d'eau pour la production de mousse et d'émulseur et les débits de solution moussante soient majorés en conséquence, lorsque des opérations d'avions de taille supérieure à la moyenne dans une catégorie donnée sont prévues. (Voir exemples au §6.1)

5.2 Cas particuliers

5.2.1 **Réduction de niveau** Réf. : AMC4 ADR.OPS.B010(a)(2)(oa)

L'exploitant d'aérodrome devrait s'assurer que :

- lorsque le niveau de protection est réduit¹, un nouveau calcul des quantités d'agents extincteurs devrait être effectué, basé sur la plus grande longueur de l'aéronef de la catégorie réduite. (Voir exemple au §6.2)

5.2.2 **Vols particuliers** Réf. : AMC4 ADR.OPS.B010(a)(2)(ob)

L'exploitant d'aérodrome devrait s'assurer que :

- pour les opérations impliquant des vols tout-cargo, de convoyage, de courrier, d'entraînement, de test, de mise en place et d'avion en fin de vie, y compris ceux qui transportent des matières dangereuses, le nouveau calcul des quantités d'agents extincteurs devrait être basé sur la plus grande longueur de l'aéronef de la catégorie spécifiée dans le tableau suivant :

Catégories d'aéroport	Niveau de protection requis
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	5
7	6
8	6
9	7
10	7

¹ Cas du facteur de rémission N-1 lorsque l'aéronef le plus grand fréquentant un aérodrome a un nombre de mouvements inférieur à 700 pendant 3 mois consécutifs

6. Exemples de cas concrets

6.1 Cas général : avion dépassant la moyenne d'une catégorie

Voici quelques exemples d'aéronefs supérieurs à l'avion « moyen » de leur catégorie et pouvant influencer sur les quantités d'eau embarqués dans les véhicules ainsi que sur le débit nécessaire.

Remarque : les valeurs citées ci-dessous sont données pour une mousse de niveau B de performance.

- **Exemple 1 :**

ATR42 de catégorie 4

Quantité/débit minimaux pour un niveau 4 : 2 400 litres (1 800 litres/min)

Quantité/débit théoriques nécessaires pour un ATR42 : 2 610 litres (1 652 litres/min)

Véhicule SSLIA de niveau 4 : VIM 24 (2 400 litres utile, débit 1 800 litres/min)

- **Exemple 2 :**

ATR72 de catégorie 5

Quantité/débit minimaux pour un niveau 5 : 5 400 litres (3 000 litres/min)

Quantité/débit théoriques nécessaires pour un ATR72 : 5 731 litres (3 275 litres/min)

Véhicule SSLIA de niveau 5 : VIM 61 (6 100 litres utile, débit 3 000 litres/min)

- **Exemple 3 :**

Airbus A320 de catégorie 6

Quantité/débit minimaux pour un niveau 6 : 7 900 litres (4 000 litres/min)

Quantité/débit théoriques nécessaires pour un A320 : 9 354 litres (4 677 litres/min)

Véhicules SSLIA de niveau 6 : VIM 24 + VIM 61 = 8 500 litres (4 800 litres/min)

- **Exemple 4 :**

Airbus A321 de catégorie 7

Quantités/débits minimaux pour un niveau 7 : 12 100 litres (5 300 litres/min)

Quantités/débits théoriques nécessaires pour un A321 : 12 688 litres (5 541 litres/min)

Véhicules SSLIA de niveau 7 : 2 x VIM 61 = 12 200 litres (6 000 litres/min)

Une annexe est jointe à la fin de cette note où l'on peut retrouver les calculs pour différents aéronefs de niveau 4 et supérieur.

6.2 Cas particuliers : réduction de niveau, vols particuliers

Lorsque l'exploitant doit recalculer ses quantités d'eau et de débits en fonction de l'aéronef de longueur maximale d'une catégorie donnée (réduction de niveau, fret, etc...).

Le tableau ci-dessous présente les quantités d'eau et les débits calculées suivant l'aéronef « fictif » le plus grand pour chaque catégorie pour des mousses de niveaux B et C de performance :

Catégorie d'aérodrome	Mousse de niveau B de performance				Mousse de niveau C de performance			
	Quantités minimales basées sur l'avion « moyen »		Quantités calculées suivant l'avion fictif de taille maximale		Quantités minimales basées sur l'avion « moyen »		Quantités calculées suivant l'avion fictif de taille maximale	
	Eau (L)	Débit (L/min)	Eau (L)	Débit (L/min)	Eau (L)	Débit (L/min)	Eau (L)	Débit (L/min)
1	230	230	462	462	160	160	315	315
2	670	550	782	616	460	360	533	420
3	1 200	900	1 459	1 122	820	630	995	765
4	2 400	1 800	2 920	1 848	1 700	1 100	1 991	1 260
5	5 400	3 000	6 109	3 491	3 900	2 200	4 165	2 380
6	7 900	4 000	10 010	5 005	5 800	2 900	6 825	3 412
7	12 100	5 300	14 400	6 288	8 800	3 800	9 818	4 287
8	18 200	7 200	20 855	8 276	12 800	5 100	14 219	5 642
9	24 300	9 000	27 839	10 311	17 100	6 300	18 981	7 030
10	32 300	11 200	36 366	12 540	22 800	7 900	24 795	8 550

Exemple :

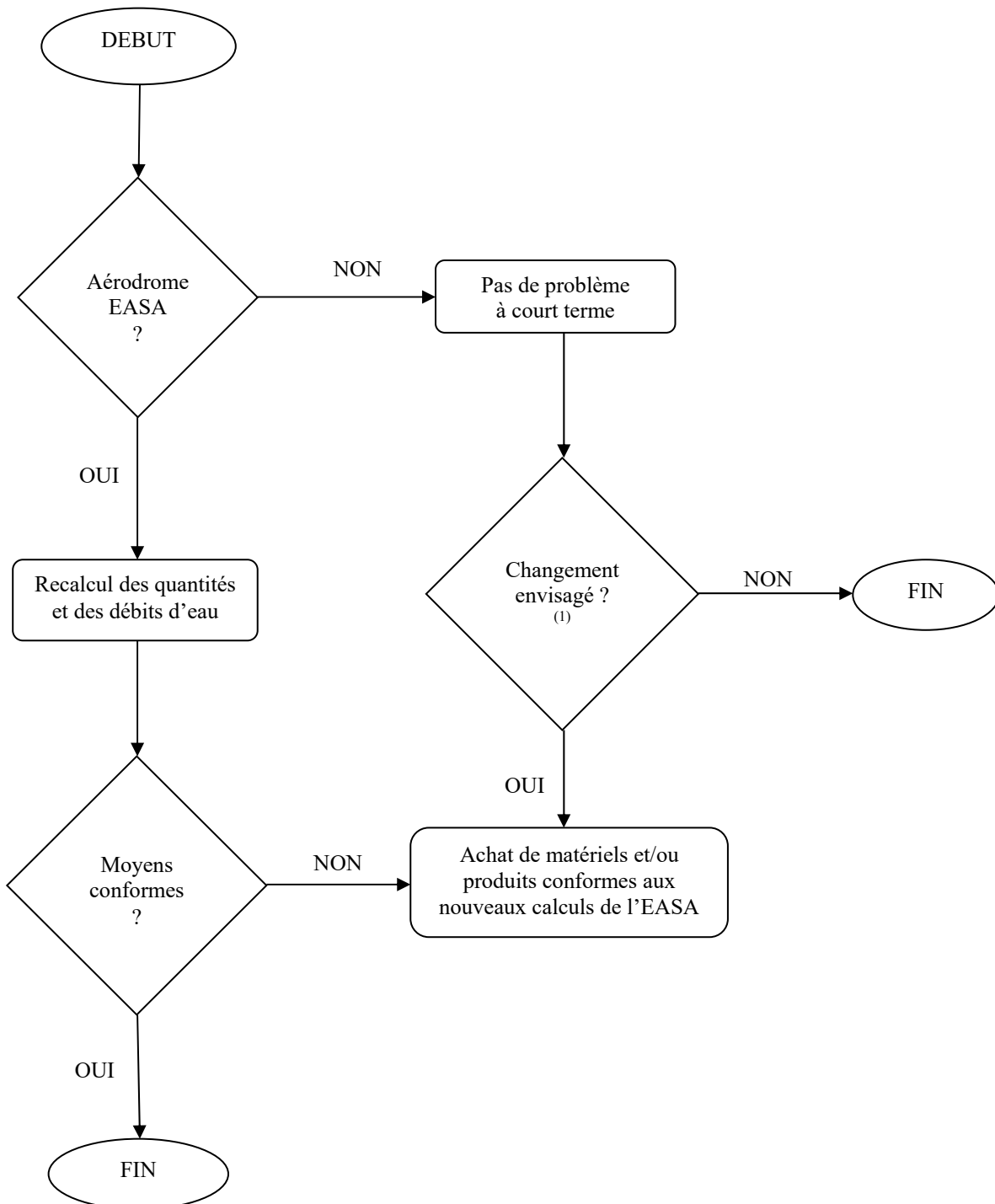
Pour un aérodrome de catégorie 7 qui accueille régulièrement du fret avec des avions de catégories supérieures ou égales à 8 (Beluga, 747-8 freighter...), cela donne les quantités et débits d'eau suivants :

Avec une mousse de niveau B : 14 400 litres (6 288 litres/min)

Avec une mousse de niveau C : 9 818 litres (4 287 litres/min)

7. Que doivent faire les exploitants ?

Le logigramme suivant a pour but d'aider les exploitants à se poser les bonnes questions.



- (1) A titre d'exemple, les changements envisagés peuvent être :
- le renouvellement d'un véhicule ancien ;
 - le changement d'émulseur.

ANNEXE

Cette annexe présente les calculs des quantités et débits d'eau pour la grande majorité des aéronefs que l'on rencontre sur les plateformes de métropole et d'outre-mer. Cette liste n'est toutefois pas exhaustive.

Les quantités et débits d'eau pour les émulseurs de niveau A de performance ne sont pas mentionnés étant donné qu'ils ne sont plus utilisés par les exploitants.

Clés de lecture de l'annexe :

- Les aéronefs sont classés par catégorie décroissante (de la catégorie 10 vers la catégorie 4) puis, à l'intérieur d'une catégorie, par ordre alphabétique du constructeur de l'aéronef, ceci afin de faciliter la recherche.
- Il n'a pas été fait de liste d'aéronefs pour les catégories 1 à 3 compte tenu du nombre très important d'avions présents dans ces catégories.
- Dans chaque catégorie, il est rappelé en début de tableau les valeurs pour l'avion maxi fictif de la catégorie ainsi que pour l'avion moyen.
Remarque : pour l'avion moyen, les valeurs affichées sont les quantités « de référence » définies par l'OACI présentes dans le tableau du §4 de la présente note.
- Lorsque les valeurs recalculées pour un aéronef ne dépassent pas les quantités de référence définies par l'OACI pour une catégorie (cf. avion moyen), les cases ont été grisées et les valeurs recalculées correspondantes ont été mises entre parenthèses. Il convient dans ce cas d'appliquer les quantités de référence pour la catégorie concernée.

Voir exemple ci-dessous :

Catégorie 10 76 ≤ L < 90 m largeur ≤ 8 m	Avion fictif maxi de la catégorie 10	SANS OBJET			
	Avion moyen de la catégorie 10	32 300	11 200	22 800	7 900
	Airbus A380-800	(28 719)	(9 903)	(19 581)	(6 752)
	Boeing 747-800	(29 594)	(10 205)	(20 178)	(6 958)

*Ici, les valeurs recalculées pour l'A380 et le 747-800 sont inférieures aux quantités de référence retenues par l'OACI (correspondant à l'avion moyen de la catégorie).
Il faut donc prendre en compte les valeurs de l'avion moyen pour ces aéronefs.*

- Les avions de fret n'opérant pas de vol avec passager (Beluga, Antonov 225, ...) ne sont pas présents dans cette liste afin de ne pas provoquer de confusion (voir § 5.2.2)

Catégorie	Avion (Fabricant / Nom usuel)	Mousse niveau B		Mousse niveau C	
		Quantité (L)	Débit (L/min)	Quantité (L)	Débit (L/min)

Catégorie 10 76 ≤ L < 90 m largeur ≤ 8 m	Avion fictif maxi de la catégorie 10	SANS OBJET			
	Avion moyen de la catégorie 10	32 300	11 200	22 800	7 900
	Airbus A380-800	(28 719)	(9 903)	(19 581)	(6 752)
	Boeing 747-800	(29 594)	(10 205)	(20 178)	(6 958)

Catégorie 9 61 ≤ L < 76 m largeur ≤ 7 m	Avion fictif maxi de la catégorie 9	27 839	10 311	18 981	7 030
	Avion moyen de la catégorie 9	24 300	9 000	17 100	6 300
	Airbus A330-300	(22 476)	(8 324)	(15 324)	(5 676)
	Airbus A330-900neo	(22 462)	(8 319)	(15 315)	(5 672)
	Airbus A340-300	(22 472)	(8 323)	(15 322)	(5 675)
	Airbus A340-500	(23 968)	(8 877)	(16 342)	(6 053)
	Airbus A340-600	26 590	9 848	18 129	6 715
	Airbus A350-900	(23 781)	(8 808)	(16 214)	(6 005)
	Airbus A350-1000	26 270	9 729	17 911	6 634
	Boeing 747 (séries 100, 200, 300, 400)	25 533	9 457	17 409	6 448
	Boeing 767-400ER	(21 283)	(7 883)	(14 511)	(5 374)
	Boeing 777-200	(22 833)	(8 457)	(15 568)	(5 766)
	Boeing 777-300	26 463	9 801	18 043	6 682
	Boeing 787-900	(22 242)	(8 238)	(15 165)	(5 617)
Boeing 787-1000	(24 180)	(8 955)	(16 486)	(6 106)	

Catégorie 8 49 ≤ L < 61 m largeur ≤ 7 m	Avion fictif maxi de la catégorie 8	20 855	8 276	14 219	5 643
	Avion moyen de la catégorie 8	18 200	7 200	12 800	5 100
	Airbus A300-200	(17 655)	(7 006)	(12 037)	(4 777)
	Airbus A300-600	(17 809)	(7 067)	(12 143)	(4 819)
	Airbus A310	(15 366)	(6 098)	(10 477)	(4 157)
	Airbus A330-200	19 370	7 687	13 207	5 241
	Airbus A330-800neo	19 370	7 687	13 207	5 241
	Airbus A340-200	19 568	7 765	13 342	5 294
	Boeing 757-300	(16 970)	(6 734)	(11 570)	(4 591)
	Boeing 767-200	(15 702)	(6 231)	(10 706)	(4 248)
	Boeing 767-300	(17 783)	(7 057)	(12 125)	(4 811)
	Boeing 787-800	18 747	7 439	(12 782)	(5 072)

Catégorie	Avion (Fabricant / Nom usuel)	Mousse niveau B		Mousse niveau C	
		Quantité (L)	Débit (L/min)	Quantité (L)	Débit (L/min)
Catégorie 7 39 ≤ L < 49 m largeur ≤ 5 m	Avion fictif maxi de la catégorie 7	14 400	6 288	9 818	4 288
	Avion moyen de la catégorie 7	12 100	5 300	8 800	3 800
	Airbus A321, A321neo	12 688	5 541	(8 651)	(3 778)
	Boeing 737-800 MAX 8	(11 189)	(4 886)	(7 629)	(3 331)
	Boeing 737-900 MAX 9	(11 937)	(5 213)	(8 139)	(3 554)
	Boeing 737-1000 MAX 10	12 413	5 421	(8 464)	(3 696)
	Boeing 757-200	13 408	5 855	9 142	3 992
	Bombardier CRJ1000	(10 741)	(4 690)	(7 323)	(3 198)
	McDonnell Douglas MD-81, -82, -83, -88	12 615	5 509	(8 601)	(3 756)
	McDonnell Douglas MD-87	(11 129)	(4 860)	(7 588)	(3 313)
	McDonnell Douglas MD-90	13 021	5 686	8 878	3 877
	Tupolev Tu-204-100, 204-120, 214, 204SM	13 095	5 718	8 928	3 899
	Tupolev Tu-204-300	(11 406)	(4 981)	(7 777)	(3 396)

Catégorie	Avion (Fabricant / Nom usuel)	Mousse niveau B		Mousse niveau C	
		Quantité (L)	Débit (L/min)	Quantité (L)	Débit (L/min)
Catégorie 6 28 ≤ L < 39 m largeur ≤ 5 m	Avion fictif maxi de la catégorie 6	10 010	5 005	6 825	3 413
	Avion moyen de la catégorie 6	7 900	4 000	5 800	2 900
	Airbus A220-100	8 650	4 325	5 898	2 949
	Airbus A220-300	9 564	4 782	6 521	3 260
	Airbus A318	(7 828)	(3 914)	(5 337)	(2 668)
	Airbus A319, A319neo	8 425	4 213	(5 744)	(2 872)
	Airbus A320, A320neo	9 354	4 677	6 378	3 189
	Antonov An-148	(7 135)	(3 567)	(4 865)	(2 432)
	Antonov An-158	8 416	4 208	(5 738)	(2 869)
	Boeing 717	9 258	4 629	6 313	3 156
	Boeing 737-100	(7 093)	(3 546)	(4 836)	(2 418)
	Boeing 737-200	(7 558)	(3 779)	(5 153)	(2 577)
	Boeing 737-300	8 269	4 134	(5 638)	(2 819)
	Boeing 737-400	9 012	4 506	6 144	3 072
	Boeing 737-500	(7 677)	(3 839)	(5 234)	(2 617)
	Boeing 737-600	(7 734)	(3 867)	(5 273)	(2 637)
	Boeing 737-700	8 326	4 163	(5 677)	(2 838)
	Boeing 737-700 MAX 7	8 804	4 402	6 003	3 001
	Bombardier CRJ700, CRJ550	(7 786)	(3 893)	(5 309)	(2 654)
	Bombardier CRJ900, CRJ705	8 712	4 356	5 940	2 970
	Bombardier Global Express G6000, G6500	(7 266)	(3 633)	(4 954)	(2 477)
	Bombardier Global G5000, G5500	(7 074)	(3 537)	(4 823)	(2 412)
	Bombardier Q400 (DHC-8-400, Dash 8-400)	(7 873)	(3 936)	(5 368)	(2 684)
	British Aerospace BAe 146-200 (AVRO RJ85)	(7 026)	(3 513)	(4 791)	(2 395)
	British Aerospace BAe 146-300 (AVRO RJ100)	(7 627)	(3 813)	(5 200)	(2 600)
	Embraer 170	(7 238)	(3 619)	(4 935)	(2 467)
	Embraer 175	(7 669)	(3 834)	(5 229)	(2 614)
	Embraer 190 / Lineage 1000	8 773	4 386	5 981	2 991
	Embraer 195	9 356	4 678	6 379	3 190
	Embraer ERJ 140	(6 735)	(3 367)	(4 592)	(2 296)
	Embraer ERJ 145	(7 071)	(3 535)	(4 821)	(2 411)
	Fokker 70	(7 548)	(3 774)	(5 147)	(2 573)
	Fokker 100	8 676	4 338	5 916	2 958
Gulfstream Aerospace Gulfstream V, G550	(6 983)	(3 492)	(4 761)	(2 381)	
Gulfstream Aerospace Gulfstream VI, G650	(7 292)	(3 646)	(4 972)	(2 486)	
Gulfstream Aerospace Gulfstream VII, G600	(6 992)	(3 496)	(4 767)	(2 383)	
Sukhoi Superjet 100	(7 346)	(3 673)	(5 009)	(2 504)	

Catégorie	Avion (Fabricant / Nom usuel)	Mousse niveau B		Mousse niveau C	
		Quantité (L)	Débit (L/min)	Quantité (L)	Débit (L/min)
Catégorie 5 24 ≤ L < 28 m largeur ≤ 4 m	Avion fictif maxi de la catégorie 5	6 109	3 491	4 165	2 380
	Avion moyen de la catégorie 5	5 400	3 000	3 900	2 200
	ATR 72	5 731	3 275	3 907	2 233
	Bombardier CRJ-100, CRJ-200 / Challenger 800, 850	5 615	3 209	(3 829)	(2 188)
	Bombardier Q300 (DHC-8-300, Dash 8-300)	(5 387)	3 078	(3 673)	(2 099)
	British Aerospace BAe 146-100 (AVRO RJ70)	5 640	3 223	(3 845)	(2 197)
	British Aerospace BAe ATP	5 422	3 098	(3 697)	(2 113)
	Dassault Falcon 8X	(5 085)	(2 906)	(3 467)	(1 981)
	Embraer ERJ 135 / Legacy 600, 650	5 454	3 116	(3 718)	(2 125)
	Fokker 50	(5 298)	3 027	(3 612)	(2 064)
	Grumman G-1159 Gulfstream II	(5 063)	(2 893)	(3 452)	(1 973)
	Gulfstream Aerospace Gulfstream G350 / G450	5 659	3 234	(3 859)	2 205
	Gulfstream Aerospace Gulfstream IV / IV-SP	5 595	3 197	(3 815)	(2 180)
	Gulfstream Aerospace Gstream G500	5 802	3 316	3 956	2 261
	Saab 2000	5 756	3 289	3 924	2 242

Catégorie 4 18 ≤ L < 24 m largeur ≤ 4 m	Avion fictif maxi de la catégorie 4	2 920	1 848	1 991	1 260
	Avion moyen de la catégorie 4	2 400	1 800	1 700	1 100
	ATR 42	2 610	(1 652)	1 779	1 126
	Bombardier Challenger 300, 350	(2 326)	(1 472)	(1 586)	(1 004)
	Bombardier Challenger 600, 650	(2 360)	(1 494)	(1 609)	(1 018)
	Bombardier Q200 (DHC-8-100, DHC-8-200, Dash 8)	2 538	(1 606)	1 731	(1 095)
	British Aerospace Jetstream 41	(2 119)	(1 341)	(1 445)	(914)
	Cessna 680 Citation Sovereign	(2 130)	(1 348)	(1 452)	(919)
	Cessna 680A Citation Latitude	(2 099)	(1 329)	(1 431)	(906)
	Cessna 700 Citation Longitude	2 468	(1 562)	(1 682)	(1 065)
	Cessna 750 Citation X	2 426	(1 535)	(1 654)	(1 047)
	Cessna Citation X+	2 469	(1 563)	(1 683)	(1 065)
	Dassault Falcon 50	(2 028)	(1 283)	(1 383)	(875)
	Dassault Falcon 7X	2 628	(1 663)	1 792	1 134
	Dassault Falcon 900	(2 271)	(1 438)	(1 549)	(980)
	Dassault Falcon 2000	(2 268)	(1 435)	(1 546)	(979)
	Dornier 328 / 328 JET	(2 365)	(1 497)	(1 612)	(1 020)
	Embraer EMB 120 Brasilia	(2 234)	(1 414)	(1 523)	(964)
	Embraer EMB 545 Legacy 450 / Praetor 500	(2 190)	(1 386)	(1 493)	(945)
	Embraer EMB 550 Legacy 500 / Praetor 600	(2 307)	(1 460)	(1 573)	(996)
	Fairchild Swearingen Metroliner (SA-226, SA-227)	(1 960)	(1 240)	(1 336)	(846)
	Gulfstream G200 (IAI Galaxy)	(2 121)	(1 342)	(1 446)	(915)
	Gulfstream G250, G280	(2 270)	(1 437)	(1 548)	(979)
Raytheon Hawker 4000 Horizon	(2 356)	(1 491)	(1 606)	(1 017)	
Saab 340	(2 206)	(1 396)	(1 504)	(952)	
Short 360 (SD3-60)	(2 375)	(1 503)	(1 620)	(1 025)	

Catégorie	Avion (Fabricant / Nom usuel)	Mousse niveau B		Mousse niveau C	
		Quantité (L)	Débit (L/min)	Quantité (L)	Débit (L/min)
Catégorie 3 12 ≤ L < 18 m largeur ≤ 3 m	Avion fictif maxi de la catégorie 3	1 459	1 122	995	765
	Avion moyen de la catégorie 3	1 200	900	820	630
Catégorie 2 9 ≤ L < 12 m largeur ≤ 2 m	Avion fictif maxi de la catégorie 2	782	616	533	420
	Avion moyen de la catégorie 2	670	550	460	360
Catégorie 1 0 ≤ L < 9 m largeur ≤ 2 m	Avion fictif maxi de la catégorie 1	462	462	315	315
	Avion moyen de la catégorie 1	230	230	160	160