



## Rapport de performance

1<sup>er</sup> janvier – 31 mars 2019

Q1 2019

skeyes

Contact presse

<http://press.skeyes.be>

[press@skeyes.be](mailto:press@skeyes.be)



## Définitions

### Mouvement

Mouvement aérien contrôlé par une unité de contrôle de skeyes.

### Incident

En aviation, tout incident – aussi petit soit-il – est répertorié et catégorisé selon une méthodologie standard. Suivant la gravité de l'incident et le risque lié à celui-ci, il est classé par des experts indépendants dans les catégories suivantes :

A (sévère) - B (majeur) - C (significatif) - D (impact non déterminé) - E (sans impact sur la sécurité).

### Retard moyen par mouvement

Le retard moyen d'un vol est constitué de deux éléments : les causes externes et les causes dites « CRSTMP » sur lesquelles le contrôle aérien a une influence. Dans cet aperçu, sont reprises uniquement les causes « CRSTMP ». Les facteurs externes tels que la météo, la disponibilité des pistes, les travaux à l'aéroport, etc. ne sont pas repris dans nos statistiques, car ils ne sont pas imputables à skeyes.

Les facteurs « CRSTMP » ont trait à la capacité, aux routes aériennes, à l'équipement, à la gestion de l'espace aérien et aux événements spéciaux (C-Capacity, R-Routing, S-Staffing, T-Equipment, M-Airspace Management, P-Special Events).

### Unité de service

Pour le trafic en route, les redevances sont proportionnelles à la distance parcourue et à la racine carrée de la masse d'un avion. L'unité de service correspond au contrôle d'un avion de 50 tonnes sur 100 kilomètres. Pour la zone terminale (aéroport de Bruxelles-National), les redevances sont déterminées par différents facteurs, entre autres la masse de l'avion, la catégorie de bruit et le fait qu'un vol soit opéré de jour ou de nuit.

### Approche interrompue

Une approche interrompue (*missed approach*) est une procédure standard de sécurité. Elle est suivie par un pilote lorsque son approche ne se déroule pas de manière stabilisée, et s'opère en étroite collaboration avec le contrôle aérien. L'interruption de l'approche peut avoir diverses raisons : vent en altitude trop important, vitesse trop élevée, trafic aérien, piste d'atterrissage pas libre, membres d'équipage pas prêts ou tout autre cause. L'approche est alors interrompue et sera répétée après une phase de repositionnement. Si l'avion se trouve en phase terminale d'approche, le pilote va remettre les gaz (procédure standard dite « go-around ») pour gagner de la hauteur. Une nouvelle approche peut ensuite être initiée.



## Performance de skeyes au cours du 1<sup>er</sup> trimestre de 2019

Au cours des neuf premiers mois de l'année 2018, nous avons observé les résultats suivants (que nous comparons avec la même période de l'année 2017) :

skeyes a contrôlé un total de **221.437 mouvements** (-7,3%), avec les tendances suivantes:

- diminution au centre CANAC (119.224 mouvements, -9,1%) ;
- diminution à l'aéroport de Bruxelles-National (50.875 mouvements, -2,8%) ;
- diminution aux aéroports régionaux : Anvers (10.068 mouvements, -19%), Charleroi (19.460 mouvements, -5,1%), Liège (13.332 mouvements, -2%) et Ostende (8.478 mouvements, -2,6%).

**Sécurité aérienne** : aucun incident de catégories A et B n'a été enregistré.

Le **retard par vol en route** est de 0,41 minute (il était de 0,00 min/vol au cours du premier trimestre de 2018).

En termes de **retard par vol pour les arrivées**, nous enregistrons une diminution à l'aéroport de Charleroi (0,00 min/vol) et une augmentation à Brussels Airport (0,12 min/vol) ainsi qu'à Liège Airport (0,10 min/vol).

Aucun retard pour les arrivées n'a été enregistré aux aéroports d'Anvers et d'Ostende.

Les **unités de service en route** sont en augmentation (+1,2%), ainsi que pour le **terminal** (+1,3%).



## Résumé de la performance de janvier à mars 2019

Corporate performance	2019	Évolution par rapport à 2018
Mouvements (total)	221.437	-7,3%
Incidents confirmés		
catégorie A	-	
catégorie B	-	
Incidents en cours d'investigation	-	
Unités de service		
En route	584.586	+1,2%
Terminal	53.780	+1,3%
Performance par unité	2019	Évolution par rapport à 2018
<b>Centre national de contrôle aérienne (CANAC2)</b>		
Mouvements	119.224	-9,1%
Retard par vol en route (en minutes)	0,41	0,00 au Q1 2018
<b>Brussels Airport (EBBR)</b>		
Mouvements	50.875	-2,8%
Retard à l'arrivée par vol (en minutes)	0,12	+193%
Approches interrompues	75	+15,4%
Unités de service	35.872	-0,7%
<b>Aéroport d'Anvers (EBAW)</b>		
Mouvements	10.068	-19%
Retard à l'arrivée par vol (en minutes)	0,00	0,00 au Q1 2018
Approches interrompues	9	+200%
Unités de service	721	-24,2%
<b>Charleroi Airport (EBCI)</b>		
Mouvements	19.460	-5,1%
Retard à l'arrivée par vol (en minutes)	0,00	0,04 au Q1 2018
Approches interrompues	14	-22,2%
Unités de service	6.951	+2,9%
<b>Liège Airport (EBLG)</b>		
Mouvements	13.332	-2%
Retard à l'arrivée par vol (en minutes)	0,10	0,00 au Q1 2018
Approches interrompues	16	+14,3%
Unités de service	9.196	+10,1%
<b>Aéroport d'Ostende (EBOS)</b>		
Mouvements	8.478	-2,6%
Retard à l'arrivée par vol (en minutes)	0,00	0,00 au Q1 2018
Approches interrompues	6	+100%
Unités de service	1.037	+15,4%