



# Prestatieverslag

1 januari – 30 juni 2020

Q1-Q2 2020

skeyes

Press contact

<http://press.skeyes.be>

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



## Definities

### Beweging

Een door een verkeersleidingsunit van skeyes gecontroleerde vliegbeweging.

### Incident

In de luchtvaart wordt elk incident – hoe klein ook – opgetekend en ingedeeld volgens een standaardmethodologie. Naargelang van de graad van ernst van het incident en het daarmee verbonden risico wordt het door onafhankelijke experts geklasseerd in een van de volgende categorieën: A (ernstig) - B (belangrijk) - C (betekenisvol) - D (onbepaald) – E (zonder impact op de veiligheid).

### Gemiddelde vertraging per beweging

De gemiddelde vertraging van een vlucht bestaat uit twee elementen: externe oorzaken en de zogenaamde CRSTMP -oorzaken waarop de luchtverkeersleiding een invloed kan uitoefenen. In dit overzicht worden enkel de CRSTMP-oorzaken vermeld. De externe factoren zoals het weer, de beschikbaarheid van de banen, werkzaamheden op de luchthaven, enz. worden niet opgenomen in onze statistieken omdat ze niet toe te schrijven zijn aan skeyes. De CRSTMP-factoren hebben betrekking op de capaciteit, de vliegroutes, de uitrusting, het beheer van het luchtruim en speciale evenementen (C-Capacity, R-Routing, S-Staffing, T-Equipment, M-Airspace Management, P-Special Events).

### Service unit

Voor het en-routeverkeer zijn de heffingen evenredig met de afgelegde afstand en de vierkantswortel van de massa van een vliegtuig. De service unit komt overeen met het beheer van een vliegtuig van 50 ton over een afstand van 100 kilometer. Voor de eindnaderingszone (Brussels Airport) worden de heffingen bepaald door verschillende factoren, onder andere de massa van het vliegtuig, de geluidscategorie en het feit of de vlucht overdag of 's nachts wordt uitgevoerd.

### Onderbroken nadering

Een onderbroken nadering (*missed approach*) is een standaard veiligheidsprocedure. Ze wordt gevolgd door een piloot wanneer zijn nadering niet stabiel verloopt, en wordt in nauwe samenwerking met de luchtverkeersleiding uitgevoerd. Verschillen oorzaken kunnen aan de basis liggen van het onderbreken van een nadering: te krachtige hoogtewind, te hoge snelheid, luchtverkeer, landingsbaan niet vrij, bemanningsleden niet klaar of nog andere oorzaken. De nadering wordt dan onderbroken en zal worden herhaald na een herpositioneringsfase. Als het vliegtuig zich in de eindnaderingsfase bevindt zal de piloot een standaardprocedure uitvoeren die go-around wordt genoemd om hoogte te winnen. Daarna zal hij de nadering opnieuw inzetten.



## Prestaties van skeyes tijdens Q1-Q2 van 2020

In de eerste zes maanden van 2020 hebben we de volgende resultaten waargenomen (die we vergelijken met dezelfde periode in 2019):

skeyes beheerde in totaal **275.051 bewegingen** (-47,3%), waarbij de volgende tendensen in het oog springen:

- daling van het aantal bewegingen gecontroleerd door het CANAC 2-centrum (141.170 bewegingen, -50,7%);
- daling op Brussels Airport (54.918 bewegingen, -52,4%);
- daling op alle regionale luchthavens: Antwerpen (15.695 bewegingen, -35,1%), Charleroi (23.780 bewegingen, -49,3%), Luik (25.210 bewegingen, -12,4%) en Oostende (14.278 bewegingen, -30,9%).

**Luchtvaartveiligheid:** er werd geen enkel incident van categorie A of B opgetekend.

De **vertraging per en-routevlucht** bedraagt 0,12 minuten.

In termen van **vertraging per vlucht voor de aankomsten** werd een daling opgetekend op Brussels Airport (0,06 min/vlucht), en er werden geen vertragingen voor de aankomsten geregistreerd op de regionale luchthavens van Antwerpen, Charleroi, Luik en Oostende.

De **en-route service units** namen een duikvlucht (-37,2%), net zoals de service units voor de **eindnaderingsdiensten** (-40,9%).

Het is duidelijk dat de coronacrisis een enorme impact heeft gehad op het luchtverkeer.



## Samenvatting van de prestaties van januari tot juni 2020

Corporate prestaties	2019	Evolutie vergeleken met 2018
<b>Bewegingen (totaal)</b>	<b>275.051</b>	<b>-47,3%</b>
Bevestigde incidenten		
Categorie A	0	
Categorie B	0	
Incidenten die momenteel worden onderzocht	0	
Service units		
En-route	594.314	-53,1%
Eindnadering	69.092	-40,9%
Prestaties per unit	2019	Evolutie vergeleken met 2018
<b>Nationaal luchtverkeersleidingscentrum (CANAC2)</b>		
Bewegingen	141.170	-50,7%
En-routevertraging per beweging (in minuten)	0,12	-86,2%
<b>Brussels Airport (EBBR)</b>		
Bewegingen	54.918	-52,4%
Vertraging bij aankomst per vlucht (in minuten)	0,06	-31,8%
Gemiste naderingen	112	-26,8%
Service units	40.061	-49,0%
<b>Luchthaven te Antwerpen (EBAW)</b>		
Bewegingen	15.695	-35,1%
Vertraging bij aankomst per vlucht (in minuten)	0,00	0,00
Gemiste naderingen	8	-52,9%
Service units	619	-64,6%
<b>Luchthaven te Charleroi (EBCI)</b>		
Bewegingen	23.780	-49,3%
Vertraging bij aankomst per vlucht (in minuten)	0,00	0,00
Gemiste naderingen	58	+75,8%
Service units	6.648	-58,3%
<b>Luchthaven te Luik (EBLG)</b>		
Bewegingen	25.210	-12,4%
Vertraging bij aankomst per vlucht (in minuten)	0,00	-100,0%
Gemiste naderingen	27	-20,6%
Service units	19.801	+7,2%
<b>Luchthaven te Oostende (EBOS)</b>		
Bewegingen	14.278	-30,9%
Vertraging bij aankomst per vlucht (in minuten)	0,00	0,00
Gemiste naderingen	2	-81,8%
Service units	1.962	-12,0%