****

****

**Prestatieverslag**

1 januari – 31 december 2019Q1-Q4 2019

**skeyes**
Perscontact

<http://press.skeyes.be>
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-Q4 van 2019**

In de loop van de eerste zes maanden van 2019 hebben wij de volgende resultaten vastgesteld (die wij vergelijken met dezelfde periode van het jaar 2018):

skeyes beheerde in totaal **1.081.281 bewegingen** (-1,8%), waarbij het volgende opviel:

* daling in het CANAC-verkeersleidingscentrum (595.861 bewegingen, -2,7%);
* daling op de luchthaven van Brussel-Nationaal (234.461 bewegingen, -0,4%);
* stijging op de regionale luchthavens behalve Antwerpen: Antwerpen (51.729 bewegingen, -7,5%), Charleroi (97.233 bewegingen, +0,5%), Luik (58.733 bewegingen, +1,0%) en Oostende (43.264 bewegingen, +1,3%).

**Luchtvaartveiligheid**: zes incidenten van categorie B werden opgetekend.

De **en-routevertraging per vlucht** bedraagt 0,74 minuut.

In termen van **vertraging per vlucht voor de aankomsten** stellen wij een stijging

vast op de luchthaven van Charleroi (0,02 min/vlucht) en een daling op Brussels Airport (0,08 min/vlucht) en een status quo in Liège Airport (0,03 min/vlucht). Op de luchthavens van Antwerpen en Oostende was er geen vertraging wat de aankomsten betreft.

De **en-route service units** dalen (-0,9%), maar service units stijgen voor **terminal** (+1,2%).

**Samenvatting van de prestaties van januari tot december 2019**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Prestaties op bedrijfsvlak** | **2019** | Evolutie tov 2018 |
| **Bewegingen (total)** | **1.081.281** | -1,8% |
| Bevestigde incidenten |  |  |
| categorie A | **0** |  |
| categorie B | **6** |  |
| Incidenten die nog worden onderzocht | **0** |  |
| Service units |  |  |
| En-route | **2.619.592** | -0,9% |
| Terminal | **243.271** | +1,2% |
| **Prestaties per unit**  | **2019** | Evolutie tov 2018 |
| **Nationaal luchtverkeersleidingscentrum (CANAC2)** |  |  |
| Bewegingen | **595.861** | -2,7% |
| En-routevertraging per beweging (in minuten) | **0,74** | +572,7% |
| **Brussels Airport (EBBR)** |  |  |
| Bewegingen | **234.461** | -0,4% |
| Vertraging bij aankomst per beweging (in minuten) | **0,9** | +5,6% |
| Onderbroken naderingen | **520** | +6,3% |
| Service units | **163.766** | +0,7% |
| **Luchthaven Antwerpen (EBAW)** |  |  |
| Bewegingen | **51.729** | -7,5% |
| Vertraging bij aankomst per beweging (in minuten) | **0,00** | 0,00 |
| Onderbroken naderingen | **33** | +175,0% |
| Service units | **3.791** | -10,7% |
| **Charleroi Airport (EBCI)** |  |  |
| Bewegingen | **97.233** | +0,5% |
| Vertraging bij aankomst per beweging (in minuten) | **0,02** | -79,4% |
| Onderbroken naderingen | **60** | -29,4% |
| Service units | **32.949** | +1,9% |
| **Liège Airport (EBLG)** |  |  |
| Bewegingen | **58.733** | +1,0% |
| Vertraging bij aankomst per beweging (in minuten) | **0,09** | -10,6% |
| Onderbroken naderingen | **50** | +38,9% |
| Service units | **38.020** | +4,4% |
| **Luchthaven Oostende (EBOS)** |  |  |
| Bewegingen | **43.264** | +1,3% |
| Vertraging bij aankomst per beweging (in minuten) | **0,00** | 0,00  |
| Onderbroken naderingen | **19** | +26,7%% |
| Service units | **4.745** | +0,6% |