



Rapport de performance

1^{er} janvier – 30 juin 2020

Q1-Q2 2020

skeyes

Press contact

<http://press.skeyes.be>

press@skeyes.be



Définitions

Mouvement

Un mouvement du trafic aérien géré par une unité du contrôle aérien de skeyes

Incident

En aviation, chaque incident – même minime – est enregistré et catégorisé selon une méthode standard. En fonction de la gravité de l'incident et du risque qu'il comporte, des experts indépendants le classent dans l'une des catégories suivantes : A (grave) - B (important) - C (significatif) - D (indéterminé) - E (sans impact sur la sécurité).

Retard moyen par vol

Le retard moyen par vol se compose de deux éléments : des causes externes et les causes dites CRSTMP sur lesquels le contrôle aérien a une influence. Le présent récapitulatif ne mentionne que les causes CRSTMP. Les facteurs externes tels que la météo, la disponibilité des pistes, des travaux à l'aéroport, etc., ne sont pas repris dans nos statistiques car ils ne peuvent pas être imputés à skeyes. Les facteurs CRSTMP sont pertinents pour la capacité, les routes aériennes, l'équipement, la gestion de l'espace aérien et les événements spéciaux (C-Capacity, R-Routing, S-Staffing, T-Equipment, M-Airspace Management, P-Special Events).

Service unit

Pour le trafic en route, les redevances sont proportionnelles aux distances parcourues en vol et à la racine carrée de la masse d'un avion. Une *service unit* correspond au contrôle d'un avion de 50 tonnes sur 100 kilomètres. Pour les zones d'approche terminales (Brussels Airport), les redevances sont déterminées par plusieurs facteurs, comme la masse de l'avion, la catégorie de bruit et le fait qu'un vol soit effectué de jour ou de nuit.

Approche interrompue

Une approche interrompue est une procédure de sécurité standard. Cette procédure est suivie par un pilote lorsque son approche n'est pas assez stabilisée et elle est exécutée en étroite collaboration avec le contrôle aérien. Il peut y avoir plusieurs raisons pour une approche interrompue : trop de vent en altitude, une vitesse trop élevée, le trafic aérien, une piste non dégagée, des membres de l'équipage qui ne sont pas prêts, etc. L'approche est alors interrompue et répétée après une phase de repositionnement. Si l'avion se trouve en phase d'approche finale, le pilote exécute une procédure standard appelée 'go-around' (remise des gaz) pour regagner de l'altitude. Il peut ensuite commencer une nouvelle approche.



Performances de skeyes en Q1-Q2 2020

Au cours des six premiers mois de 2020, nous avons observé les résultats suivants (que nous comparons à la même période en 2019) :

skeyes a géré au total **275.051 mouvements** (-47,3%), avec les tendances suivantes :

- diminution du nombre de mouvements contrôlés au centre CANAC 2 (141.170 mouvements, -50,7%) ;
- diminution à Brussels Airport (54.918 mouvements, -52,4%) ;
- diminution dans tous les aéroports régionaux : Anvers (15.695 mouvements, -35,1%), Charleroi (23.780 mouvements, -49,3%), Liège (25.210 mouvements, -12,4%) et Ostende (14.278 mouvements, -30,9%).

Sécurité aérienne : aucun incident de catégorie A ou B n'a été enregistré.

Le **retard par vol en route** est de 0,12 minutes.

En termes de **retard par vol pour les arrivées**, une baisse a été enregistrée à Brussels Airport (0,06 min/vol), et les aéroports régionaux d'Anvers, Charleroi, Liège et Ostende n'ont pas enregistré de retards pour les arrivées.

Les **service units en route** ont accusé un recul (-37,2%), tout comme les service units pour les **services d'approche terminale** (-40,9%).

Il est clair que la crise du coronavirus a eu un énorme impact sur le trafic aérien.



Résumé des performances de janvier à juin 2020

Performances de l'entreprise	2019	Evolution en comparaison avec 2018
Mouvements (au total)	275.051	-47,3%
Incidents confirmés		
Catégorie A	0	
Catégorie B	0	
Incidents en cours d'analyse	0	
Service units		
En route	594.314	-53,1%
Approche finale	69.092	-40,9%
Performance par unit	2019	Evolution en comparaison avec 2018
Centre de contrôle aérien national (CANAC 2)		
Mouvements	141.170	-50,7%
Retard en route par mouvement (en minutes)	0,12	-86,2%
Brussels Airport (EBBR)		
Mouvements	54.918	-52,4%
Retard à l'arrivée par vol (en minutes)	0,06	-31,8%
Approches interrompues	112	-26,8%
Service units	40.061	-49,0%
Aéroport d'Anvers (EBAW)		
Mouvements	15.695	-35,1%
Retard à l'arrivée par vol (en minutes)	0,00	0,00
Approches interrompues	8	-52,9%
Service units	619	-64,6%
Aéroport de Charleroi (EBCI)		
Mouvements	23.780	-49,3%
Retard à l'arrivée par vol (en minutes)	0,00	0,00
Approches interrompues	58	+75,8%
Service units	6.648	-58,3%
Aéroport de Liège (EBLG)		
Mouvements	25.210	-12,4%
Retard à l'arrivée par vol (en minutes)	0,00	-100,0%
Approches interrompues	27	-20,6%
Service units	19.801	+7,2%
Aéroport d'Ostende (EBOS)		
Mouvements	14.278	-30,9%
Retard à l'arrivée par vol (en minutes)	0,00	0,00
Approches interrompues	2	-81,8%
Service units	1.962	-12,0%