



Rapport de performance

1^{er} janvier – 30 septembre 2018

Q1-Q3 2018

skeyes

Contact presse

<http://press.skeyes.be>

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 du 1^{er} au 3^e trimestre 2018

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 **845.477 mouvements** (+2,5%), avec les tendances suivantes:

- augmentation au centre CANAC (467.507 mouvements, +3,7%) ;
- augmentation aux aéroports régionaux : Anvers (45.294 mouvements, +3,1%), Charleroi (74.875 mouvements, +2,7%), Liège (44.556 mouvements, +7,2%) et à l'aéroport régional d'Ostende (33.901mouvements, +0,2%);
- diminution à l'aéroport de Bruxelles-National (179.344 mouvements, -1,2%).

Sécurité aérienne : deux incidents de catégorie B ont été enregistrés. Un troisième incident est en cours d'investigation.

Le **retard par vol en route** est de 0,11 min/vol (+2,2%). skeyes affiche la deuxième meilleure performance du FABEC (Belgique, Luxembourg, Pays-Bas, Allemagne, France, Suisse).

En termes de **retard par vol pour les arrivées**, nous enregistrons une diminution aux aéroports de Bruxelles-National (0,04 min/vol, -53,2%) et de Charleroi (0,02 min/vol, -49,8%). Aucun retard pour les arrivées n'a été enregistré aux aéroports d'Anvers, de Liège (-100%) et d'Ostende.

Les **unités de service en route** sont en augmentation (+1,8%), ainsi que pour le **terminal** (+4,7%).



Résumé de la performance de janvier à septembre 2018

Corporate performance	2018	Évolution par rapport à 2017
Mouvements (total)	845.477	+2,5%
Incidents confirmés		
catégorie A	0	
catégorie B	2 (1er et 2e trimestres)	
Incidents en cours d'investigation	1 (3e trimestre)	
Unités de service		
En route	2.009.445	+1,8%
Terminal	181.616	+4,7%
Performance par unité	2018	Évolution par rapport à 2017
Centre national de contrôle aérienne (CANAC2)		
Mouvements	467.507	+3,7%
Retard par vol en route (en minutes)	0,11	+2,2%
Brussels Airport (EBBR)		
Mouvements	179.344	-1,2%
Retard à l'arrivée par vol (en minutes)	0,04	-53,2%
Approches interrompues	218	+19,8%
Unités de service	123.392	+2,4%
Aéroport d'Anvers (EBAW)		
Mouvements	45.294	+3,1%
Retard à l'arrivée par vol (en minutes)	0,00	stable
Approches interrompues	9	+80,0%
Unités de service	3.498	+16,1%
Charleroi Airport (EBCI)		
Mouvements	74.875	+2,7%
Retard à l'arrivée par vol (en minutes)	0,02	-49,8%
Approches interrompues	67	+148,1%
Unités de service	24.601	+3,0%
Liège Airport (EBLG)		
Mouvements	44.556	+7,2%
Retard à l'arrivée par vol (en minutes)	0,00	-100,0%
Approches interrompues	50	+4,2%
Unités de service	26.641	+15,5%
Aéroport d'Ostende (EBOS)		
Mouvements	33.901	+0,2%
Retard à l'arrivée par vol (en minutes)	0,00	stable
Approches interrompues	14	stable
Unités de service	3.483	+8,3%