



Prestatieverslag

1 januari – 30 september 2018
Q1-Q3 2018

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 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-Q3 2018

In de loop van de eerste drie kwartalen van 2018 hebben wij de volgende resultaten vastgesteld (die wij vergelijken met dezelfde periode van het jaar 2017):

skeyes beheerde in totaal **845.477 bewegingen** (+2,5%), waarbij het volgende opviel:

- stijging in het CANAC-verkeersleidingscentrum (467.507 bewegingen, +3,7%);
- stijging op de regionale luchthavens : Antwerpen (45.294 bewegingen, +3,1%), Charleroi (74.875 bewegingen, +2,7%), Luik (44.556 bewegingen, +7,2%) en Oostende (33.901 bewegingen, +0,2%);
- daling op de luchthaven van Brussel-Nationaal (179.344 bewegingen, -1,2%).

Luchtvaartveiligheid: er werden twee incidenten van categorie B opgetekend. Een derde incident wordt momenteel onderzocht.

De **en-routevertraging per vlucht** bedraagt 0,11 min/vlucht (+2,2%). skeyes zet daarmee de tweede beste prestatie van het FABEC neer (België, Luxemburg, Nederland, Duitsland, Frankrijk, Zwitserland).

In termen van **vertraging per vlucht voor de aankomsten**, stellen wij een daling vast op de luchthavens van Brussel-Nationaal (0,04 min/vlucht, -53,2%) en van Charleroi (0,02 min/vlucht, -49,8%). Er werd geen enkele vertraging opgetekend bij de aankomsten op de luchthavens van Antwerpen, Luik (-100%) en Oostende.

De **en-route service units** zitten in de lift (+1,8%), net zoals die voor **terminal** (+4,7%).



Samenvatting van de prestaties van januari tot september 2018

| Prestaties op bedrijfsvlak | 2018 | Evolutie vs. 2017 |
|--|----------------------|-------------------|
| Bewegingen (total) | 845.477 | +2,5% |
| Bevestigde incidenten | | |
| categorie A | 0 | |
| categorie B | 2 (kwartalen 1 en 2) | |
| Incidenten die nog worden onderzocht | 1 (kwartaal 3) | |
| Service units | | |
| En-route | 2.009.445 | +1,8% |
| Terminal | 181.616 | +4,7% |
| Prestaties per unit | 2018 | Evolutie vs. 2017 |
| Nationaal luchtverkeersleidingscentrum (CANAC2) | | |
| Bewegingen | 467.507 | +3,7% |
| En-routevertraging per beweging (in minuten) | 0,11 | +2,2% |
| Brussels Airport (EBBR) | | |
| Bewegingen | 179.344 | -1,2% |
| Vertraging bij aankomst per beweging (in minuten) | 0,04 | -53,2% |
| Onderbroken naderingen | 218 | +19,8% |
| Service units | 123.392 | +2,4% |
| Luchthaven Antwerpen (EBAW) | | |
| Bewegingen | 45.294 | +3,1% |
| Vertraging bij aankomst per beweging (in minuten) | 0,00 | stable |
| Onderbroken naderingen | 9 | +80,0% |
| Service units | 3.498 | +16,1% |
| Charleroi Airport (EBCI) | | |
| Bewegingen | 74.875 | +2,7% |
| Vertraging bij aankomst per beweging (in minuten) | 0,02 | -49,8% |
| Onderbroken naderingen | 67 | +148,1% |
| Service units | 24.601 | +3,0% |
| Liège Airport (EBLG) | | |
| Bewegingen | 44.556 | +7,2% |
| Vertraging bij aankomst per beweging (in minuten) | 0,00 | -100,0% |
| Onderbroken naderingen | 50 | +4,2% |
| Service units | 26.641 | +15,5% |
| Luchthaven Oostenede (EBOS) | | |
| Bewegingen | 33.901 | +0,2% |
| Vertraging bij aankomst per beweging (in minuten) | 0,00 | stable |
| Onderbroken naderingen | 14 | stable |
| Service units | 3.483 | +8,3% |