

# RAPPORT DE PERFORMANCE

1<sup>er</sup> JANVIER AU 31 MARS 2018



**Belgocontrol**  
**Contact presse**  
<http://press.belgocontrol.be>  
[press@belgocontrol.be](mailto:press@belgocontrol.be)





# DÉFINITIONS

## MOUVEMENT

Mouvement aérien contrôlé par une unité de contrôle de Belgocontrol.

## 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 Belgocontrol.

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 BELGOCONTROL DURANT LE PREMIER TRIMESTRE 2018

Au cours du premier trimestre de 2018, nous observons les résultats suivants (que nous comparons avec la même période de 2017) :

**En termes de mouvements**, Belgocontrol a contrôlé un total de 238,819 vols (+3.0%), avec les tendances suivantes :

 augmentation au centre CANAC (131,219 mouvements, +4.4%) et aux aéroports d'Anvers (12,433 mouvements, +6.3%), de Charleroi (20,505 mouvements, +2.2%), de Liège (13,611 mouvements, +7,5%) et d'Ostende (8,705 mouvements, +5.4%) ;

 diminution à l'aéroport de Bruxelles-National (52,346 mouvements, -2.1%).

**En termes de sécurité aérienne**, un incident de catégorie B a été enregistré. Ce dernier est toujours en cours d'investigation.

**En termes de retard par vol**, nous enregistrons une performance remarquable tant pour les vols en-route que

pour les vols en arrivée à nos aéroports. En effet, il n'y a eu aucune minute de retard sur les vols en-route et sur les vols en arrivée aux aéroports d'Anvers, de Liège et d'Ostende. Le retard en arrivée enregistré aux aéroports de Bruxelles-National et de Charleroi est en diminution (respectivement -40.6% et -3.2%).

Les **unités de service en-route** sont en augmentation (+4.0%).

Les **unités de service 'Terminal'** sont en augmentation de +5.1%, avec la répartition suivante :

+2.3% à l'aéroport de Bruxelles-National ;

+13.9% à l'aéroport d'Anvers ;

+4.5% à l'aéroport de Charleroi ;

+20.7% à l'aéroport de Liège ;

-7.7% à l'aéroport d'Ostende ;



# RÉSUMÉ DE LA PERFORMANCE DE JANVIER À MARS 2018

PERFORMANCE CORPORATE		2018	Évolution par rapport à 2017
Mouvements (total)		238 819	+3,0%
Incidents confirmés			
	Catégorie A	0	
	Catégorie B	1	
Incidents en cours d'investigation		1	
Unités de service			
	En-route	577 489	+4,0%
	Terminal	53 078	+5,1%

PERFORMANCE PAR UNITE		2018	Évolution par rapport à 2017
<b>Centre de contrôle national (CANAC2)</b>			
	Mouvements	131 219	+4,4%
	Retard en-route par mouvement (en minutes)	0,00	likewise
<b>Brussels Airport (EBBR)</b>			
	Mouvements	52 346	-2,1%
	Retard d'arrivée par mouvement (en minutes)	0,04	-40,6%
	Approches interrompues	65	+8,3%
	Unités de service	36 119	+2,3%
<b>Aéroport d'Anvers (EBAW)</b>			
	Mouvements	12 433	+6,3%
	Retard d'arrivée par mouvement (en minutes)	0,00	Stable
	Approches interrompues	3	+200,0%
	Unités de service	951	+13,9%
<b>Brussels South Charleroi Airport (EBCL)</b>			
	Mouvements	20 505	+2,2%
	Retard d'arrivée par mouvement (en minutes)	0,04	-3,2%
	Approches interrompues	18	+80,0%
	Unités de service	6 757	+4,5%
<b>Liège Airport (EBLG)</b>			
	Mouvements	13 611	+7,5%
	Retard d'arrivée par mouvement (en minutes)	0,00	Stable
	Approches interrompues	14	+16,7%
	Unités de service	8 352	+20,7%
<b>Aéroport d'Ostende (EBOS)</b>			
	Mouvements	8 705	+5,4%
	Retard d'arrivée par mouvement (en minutes)	0,00	Stable
	Approches interrompues	3	+50,0%
	Unités de service	899	-7,7%