

**Table 4 - Historic Quarterly Punctuality Statistics**

-----Percentage of Flights Early or a Maximum of 15 minutes late-----								-----Average Delay in Minutes-----							
		All London		All Regional		All Reporting				All London		All Regional		All Reporting	
		Sched	Chart	Sched	Chart	Sched	Chart			Sched	Chart	Sched	Chart	Sched	Chart
1992	Q1	75	47	84	56	77	51	1992	Q1	12	38	6	34	11	37
	Q2	71	40	79	41	73	41	1992	Q2	13	44	8	47	12	45
	Q3	71	42	82	50	74	46	1992	Q3	13	43	7	36	11	40
	Q4	77	54	85	65	79	59	1992	Q4	9	27	6	18	8	23
1993	Q1	79	54	86	65	81	59	1993	Q1	10	29	5	20	8	25
	Q2	77	51	86	53	80	52	1993	Q2	10	32	5	31	8	32
	Q3	79	46	85	51	80	49	1993	Q3	9	42	5	35	8	38
	Q4	79	54	86	60	81	57	1993	Q4	8	31	5	24	7	28
1994	Q1	79	53	86	58	81	55	1994	Q1	8	30	5	29	7	29
	Q2	81	52	87	49	83	50	1994	Q2	7	32	4	36	6	34
	Q3	76	42	84	46	78	44	1994	Q3	10	49	6	45	9	47
	Q4	79	56	85	57	81	57	1994	Q4	10	31	6	29	9	30
1995	Q1	80	55	85	59	81	57	1995	Q1	8	29	5	23	7	26
	Q2	81	49	87	52	82	50	1995	Q2	8	38	4	36	7	37
	Q3	78	49	85	55	79	52	1995	Q3	9	38	5	31	8	35
	Q4	71	54	82	61	74	57	1995	Q4	14	33	9	26	13	30
1996	Q1	74	44	83	53	76	48	1996	Q1	14	41	9	32	12	37
	Q2	78	49	86	56	80	53	1996	Q2	10	36	6	30	9	33
	Q3	74	44	85	59	78	52	1996	Q3	12	47	6	30	10	38
	Q4	71	49	80	58	74	54	1996	Q4	15	36	10	29	13	33
1997	Q1	71	43	82	54	75	48	1997	Q1	15	46	9	33	13	40
	Q2	71	45	80	53	74	49	1997	Q2	14	40	9	33	12	36
	Q3	71	45	78	56	73	51	1997	Q3	13	46	11	34	12	40
	Q4	70	52	79	60	73	56	1997	Q4	15	34	10	26	13	30
1998	Q1	76	53	83	58	78	55	1998	Q1	11	33	8	27	10	30
	Q2	68	49	77	53	70	51	1998	Q2	15	43	11	39	14	41
	Q3	65	48	75	57	68	53	1998	Q3	16	38	11	34	15	36
	Q4	69	51	77	58	71	54	1998	Q4	14	35	11	30	13	33
1999	Q1	70	48	78	52	72	50	1999	Q1	15	36	11	33	14	35
	Q2	67	45	76	46	70	45	1999	Q2	15	40	11	41	14	40
	Q3	68	51	76	56	71	54	1999	Q3	14	37	11	34	13	35
	Q4	71	53	76	60	72	57	1999	Q4	13	32	11	26	12	29
2000	Q1	74	56	80	62	76	59	2000	Q1	10	29	9	25	10	27
	Q2	69	50	77	53	71	52	2000	Q2	15	42	11	39	14	40
	Q3	69	50	75	53	71	51	2000	Q3	14	42	12	38	13	40
	Q4	66	54	74	57	69	56	2000	Q4	17	40	13	35	16	37

**Table 4 - Historic Quarterly Punctuality Statistics**

-----Percentage of Flights Early or a Maximum of 15 minutes late-----								-----Average Delay in Minutes-----							
		All London		All Regional		All Reporting				All London		All Regional		All Reporting	
		Sched	Chart	Sched	Chart	Sched	Chart			Sched	Chart	Sched	Chart	Sched	Chart
2000	Q1	75	56	80	62	76	59	2000	Q1	13	30	11	27	12	28
	Q2	69	50	77	53	72	52		Q2	18	43	13	41	16	42
	Q3	70	51	76	55	72	53		Q3	16	41	14	39	15	40
	Q4	67	54	74	57	69	56		Q4	19	42	15	38	18	40
2001	Q1	70	57	76	61	72	59	2001	Q1	18	33	15	31	17	32
	Q2	72	60	78	53	74	56		Q2	14	29	12	35	14	32
	Q3	67	56	74	54	69	55		Q3	18	37	15	45	17	41
	Q4	75	69	81	69	77	69		Q4	14	22	11	21	13	21
2002	Q1	71	63	78	69	74	66	2002	Q1	16	25	13	21	15	23
	Q2	72	71	79	69	75	70		Q2	15	20	12	22	14	21
	Q3	64	68	72	67	67	67		Q3	19	24	15	26	18	25
	Q4	69	71	76	73	71	72		Q4	17	22	14	20	16	21
2003	Q1	75	66	79	71	76	69	2003	Q1	15	25	13	22	15	23
	Q2	77	74	80	72	78	73		Q2	13	18	12	22	12	20
	Q3	75	75	77	75	76	75		Q3	14	19	13	20	14	20
	Q4	73	72	78	75	75	74		Q4	14	19	13	19	14	19
2004	Q1	75	67	80	71	76	69	2004	Q1	14	24	12	21	13	22
	Q2	77	73	81	74	78	73		Q2	12	19	11	20	12	19
	Q3	67	68	74	69	70	69		Q3	18	26	15	27	17	26
	Q4	73	66	79	73	75	70		Q4	14	26	12	21	14	23
2005	Q1	70	60	77	70	73	66	2005	Q1	16	33	13	25	15	28
	Q2	73	65	78	72	75	69		Q2	14	28	12	23	14	25
	Q3	69	63	75	68	71	66		Q3	17	32	14	30	16	31
	Q4	71	65	78	72	73	69		Q4	16	25	14	22	15	23
2006	Q1	72	59	78	70	74	65	2006	Q1	15	32	13	23	14	27
	Q2	69	65	78	72	72	69		Q2	16	27	13	23	15	24
	Q3	59	62	72	69	63	66		Q3	22	32	16	26	20	29
	Q4	65	61	75	71	68	67		Q4	20	33	15	25	18	29
2007	Q1	69	58	77	71	72	65	2007	Q1	17	30	14	24	16	27
	Q2	66	67	74	67	68	67		Q2	18	24	16	26	17	25
	Q3	63	66	72	66	66	66		Q3	20	26	17	31	19	29
	Q4	65	61	77	70	69	66		Q4	19	29	13	24	17	26
2008	Q1	65	57	76	65	68	62	2008	Q1	20	30	14	27	18	28
	Q2	66	58	76	59	69	59		Q2	18	31	14	31	17	31
	Q3	68	57	76	62	70	59		Q3	18	35	15	31	17	32
	Q4	75	63	82	71	77	68		Q4	13	29	11	20	13	24

**Table 4 - Historic Quarterly Punctuality Statistics**

-----Percentage of Flights Early or a Maximum of 15 minutes late-----								-----Average Delay in Minutes-----							
		All London		All Regional		All Reporting				All London		All Regional		All Reporting	
		Sched	Chart	Sched	Chart	Sched	Chart			Sched	Chart	Sched	Chart	Sched	Chart
2008*	Q1	<u>67</u>	<u>59</u>	<u>74</u>	<u>62</u>	<u>70</u>	<u>61</u>	2008*	Q1	<u>19</u>	<u>29</u>	<u>15</u>	<u>28</u>	<u>17</u>	<u>29</u>
	Q2	<u>69</u>	<u>60</u>	<u>74</u>	<u>56</u>	<u>71</u>	<u>58</u>		Q2	<u>17</u>	<u>30</u>	<u>15</u>	<u>33</u>	<u>16</u>	<u>32</u>
	Q3	<u>71</u>	<u>58</u>	<u>74</u>	<u>59</u>	<u>72</u>	<u>59</u>		Q3	<u>16</u>	<u>34</u>	<u>16</u>	<u>32</u>	<u>16</u>	<u>33</u>
	Q4	<u>78</u>	<u>64</u>	<u>80</u>	<u>69</u>	<u>79</u>	<u>67</u>		Q4	<u>12</u>	<u>28</u>	<u>12</u>	<u>21</u>	<u>12</u>	<u>24</u>
2009	Q1	<u>80</u>	<u>66</u>	<u>83</u>	<u>71</u>	<u>81</u>	<u>68</u>	2009	Q1	<u>12</u>	<u>25</u>	<u>11</u>	<u>22</u>	<u>12</u>	<u>23</u>
	Q2	<u>81</u>	<u>74</u>	<u>84</u>	<u>75</u>	<u>82</u>	<u>75</u>		Q2	<u>10</u>	<u>19</u>	<u>10</u>	<u>19</u>	<u>10</u>	<u>19</u>
	Q3	<u>79</u>	<u>73</u>	<u>82</u>	<u>75</u>	<u>80</u>	<u>74</u>		Q3	<u>12</u>	<u>22</u>	<u>11</u>	<u>18</u>	<u>12</u>	<u>20</u>
	Q4	<u>76</u>	<u>70</u>	<u>79</u>	<u>71</u>	<u>77</u>	<u>71</u>		Q4	<u>15</u>	<u>25</u>	<u>14</u>	<u>24</u>	<u>15</u>	<u>24</u>
2010	Q1	<u>73</u>	<u>61</u>	<u>75</u>	<u>63</u>	<u>74</u>	<u>62</u>	2010	Q1	<u>17</u>	<u>35</u>	<u>17</u>	<u>36</u>	<u>17</u>	<u>35</u>
	Q2	<u>77</u>	<u>68</u>	<u>80</u>	<u>65</u>	<u>78</u>	<u>66</u>		Q2	<u>14</u>	<u>27</u>	<u>13</u>	<u>29</u>	<u>14</u>	<u>28</u>
	Q3	<u>70</u>	<u>64</u>	<u>76</u>	<u>62</u>	<u>72</u>	<u>63</u>		Q3	<u>17</u>	<u>28</u>	<u>14</u>	<u>32</u>	<u>16</u>	<u>30</u>
	Q4	<u>67</u>	<u>63</u>	<u>72</u>	<u>63</u>	<u>68</u>	<u>63</u>		Q4	<u>21</u>	<u>38</u>	<u>20</u>	<u>38</u>	<u>21</u>	<u>38</u>
2011	Q1	<u>81</u>	<u>70</u>	<u>84</u>	<u>73</u>	<u>82</u>	<u>72</u>	2011	Q1	<u>10</u>	<u>23</u>	<u>10</u>	<u>22</u>	<u>10</u>	<u>22</u>
	Q2	<u>81</u>	<u>74</u>	<u>83</u>	<u>75</u>	<u>82</u>	<u>75</u>		Q2	<u>11</u>	<u>19</u>	<u>10</u>	<u>20</u>	<u>11</u>	<u>20</u>
	Q3	<u>78</u>	<u>75</u>	<u>81</u>	<u>73</u>	<u>79</u>	<u>74</u>		Q3	<u>12</u>	<u>19</u>	<u>11</u>	<u>22</u>	<u>12</u>	<u>21</u>
	Q4	<u>80</u>	<u>75</u>	<u>80</u>	<u>73</u>	<u>80</u>	<u>74</u>		Q4	<u>11</u>	<u>19</u>	<u>11</u>	<u>21</u>	<u>11</u>	<u>21</u>
2012	Q1	<u>82</u>	<u>69</u>	<u>84</u>	<u>72</u>	<u>82</u>	<u>71</u>	2012	Q1	<u>11</u>	<u>24</u>	<u>10</u>	<u>21</u>	<u>10</u>	<u>22</u>
	Q2	<u>77</u>	<u>78</u>	<u>81</u>	<u>77</u>	<u>78</u>	<u>77</u>		Q2	<u>13</u>	<u>14</u>	<u>11</u>	<u>18</u>	<u>12</u>	<u>17</u>
	Q3	<u>80</u>	<u>78</u>	<u>81</u>	<u>76</u>	<u>80</u>	<u>77</u>		Q3	<u>12</u>	<u>17</u>	<u>12</u>	<u>20</u>	<u>12</u>	<u>19</u>
	Q4	<u>77</u>	<u>73</u>	<u>83</u>	<u>76</u>	<u>79</u>	<u>74</u>		Q4	<u>13</u>	<u>18</u>	<u>10</u>	<u>19</u>	<u>12</u>	<u>19</u>
2013	Q1	<u>76</u>	<u>65</u>	<u>81</u>	<u>71</u>	<u>78</u>	<u>69</u>	2013	Q1	<u>14</u>	<u>23</u>	<u>12</u>	<u>19</u>	<u>13</u>	<u>21</u>
	Q2	<u>80</u>	<u>76</u>	<u>84</u>	<u>77</u>	<u>81</u>	<u>77</u>		Q2	<u>11</u>	<u>17</u>	<u>10</u>	<u>19</u>	<u>11</u>	<u>18</u>
	Q3	<u>79</u>	<u>77</u>	<u>82</u>	<u>80</u>	<u>80</u>	<u>79</u>		Q3	<u>12</u>	<u>17</u>	<u>10</u>	<u>15</u>	<u>12</u>	<u>16</u>
	Q4								Q4						

Note: (1) The data which is underlined and in italics has been computed using a revised estimation method and new taxiing time assumptions at Edinburgh, London City and (from February 2001) Manchester.  
(2) In 2009 Q1, taxi times estimates were revised. For comparison, the table shows data for 2008 calculated using old (underlined) and new (bold) estimates