

Por otro lado la gestión de la capacidad tiene por finalidad mejorar la puntualidad y eficiencia de los vuelos de acuerdo a los recursos disponibles, poniendo énfasis en la optimización de la capacidad a través del proceso de toma de decisiones en colaboración.

3. APLICACIÓN DEL SERVICIO

El Servicio ATFM proporcionado por las dependencias ATFM (FMP LIMA y FMP CUSCO) se aplica:

- a) A todo vuelo llegando al aeropuerto Internacional Jorge Chávez (SPJC).
- b) A todo vuelo llegando y saliendo del aeropuerto Internacional Alejandro Velazco Astete (SPZO).
- c) A todo vuelo que haya insertado en la casilla 8 del FPL alguna de las siguientes letras:
 - I para vuelos IFR.
 - Z para vuelos que inicialmente son VFR y luego IFR.

4. INICIATIVAS ATFM (TMI) APLICABLES POR LA FMP LIMA

Las TMI son acciones necesarias para gestionar el flujo de la demanda de tránsito aéreo la cual tiene directa trascendencia en el usuario. Por lo tanto siendo mecanismos de equilibrio se utilizarán de manera imperativa para mantener la integridad del sistema ATM en la FIR LIMA.

a) Ground Delay Program (GDP)

Al analizar y evaluar el flujo programado diario de salidas y llegadas al TMA LIMA, e igualmente para TMA CUSCO, se configurará un GDP vía turnos de salida de cada aeródromo del Estado Peruano, utilizando como base de cálculo el ETD coordinado con el piloto/compañía y las condiciones de tránsito aéreo del aeródromo. Esta sumatoria más el análisis efectuado por el FMP LIMA es resultante de una Hora Calculada de Despegue (CTOT) que se brinda equitativamente a los usuarios.

Los GDP se ajustarán de acuerdo a eventos inesperados como contingencias o emergencias, así como cualquier limitación operacional prevista y previsible relacionada con la meteorología o de infraestructura AGA y CNS.

En cuanto se superen los eventos inesperados o se haya alcanzado el equilibrio capacidad/demanda las restricciones se reducirán al mínimo para reducir las esperas en tierra.

b) Re routing (re-encaminamiento)

Los re-encaminamientos son encaminamientos ATC distintos a los que aparecen en el FPL y son emitidos para:

- Asegurarse que las aeronaves operen en el flujo de tránsito requerido.
- Evitar espacios aéreos de uso especial.
- Evitar espacios aéreos congestionados.
- Evitar áreas conocidas por sus condiciones meteorológicas adversas.

c) Espera en vuelo

Medida táctica ATFM diseñada estratégicamente. Es un proceso que requiere que la aeronave espere en un punto de recorrido en un circuito de espera normalizado predefinido. Se suele utilizar para enfrentar desequilibrios de demanda y capacidad notificados con poca anticipación. También puede permitir la creación de una lista de aeronaves que podrían aprovechar aumentos temporarios de capacidad que surgen con poca anticipación, como los que se producen durante cierto tipo de eventos meteorológicos.