

La espera en vuelo es una medida complementaria de los GDP y las GS. Tal vez las líneas aéreas, en colaboración con el ANSP, decidan utilizarla para tener una lista reducida de aeronaves en espera durante períodos de congestión para mantener la presión de la demanda en la aproximación. Las aeronaves disponibles pueden evitar la pérdida de oportunidades cuando la demanda de salidas no es constante o cuando cambian las condiciones meteorológicas.

La espera en vuelo genera un volumen de trabajo elevado para los controladores de tránsito aéreo (ATCO) y los pilotos. Por ende, deben hacerse todos los esfuerzos posibles para simplificar los procedimientos y reducir al mínimo las comunicaciones durante el proceso. Asimismo, se debe considerar la posibilidad de reducir la capacidad del sector durante períodos de espera en vuelo.

- Para evitar períodos extensos de espera en vuelo, que el sector/centro alcance niveles próximos a la saturación o la paralización total del aeropuerto;
- Un GDP tiene por objeto reducir al mínimo la espera en vuelo PERO en caso necesario utilizarla para mejorar el uso flexible del espacio aéreo y potencializar la demanda declarada.
- Además de la espera en vuelo, como medida de gestión ATFM anticipada, la gestión de las demoras en vuelo se puede lograr reduciendo la velocidad de la aeronave mucho antes del comienzo del descenso (TOD) y haciendo uso de las capacidades de hora de llegada requerida (RTA) de la aeronave para reducir los costos de explotación, el impacto ambiental y el volumen de trabajo del ATC.

#### d) **Ground Stop (GS)**

Esta TMI se aplicará sólo en situaciones críticas de desbalance demanda/capacidad originadas por eventos inesperados o contingencias. Se iniciará con un mensaje de atención a todas las estaciones ATS donde se pronostica en tiempo, de ser posible, la saturación de espacio aéreo por sobrecarga o por limitaciones operacionales severas causadas por deficiencias CNS, AGA e incluso condiciones meteorológicas.

Las TMI evolucionarán a fin de ofrecer una serie de opciones para el usuario del Espacio Aéreo. El objetivo predominante es el de garantizar la seguridad operacional, reducir las esperas prolongadas en tierra y por ende en el aire.

## 5. EXENCIONES ATFM

El indicador STATUS (STS) se utilizará para indicar que el vuelo puede requerir "**un tratamiento especial**" por las razones expuestas, por ejemplo: VUELOS EN ESTADO MEDEVAC. Este indicador es para uso de todas las partes que puedan tener responsabilidad sobre el manejo de este tipo de vuelo. Para garantizar el correcto procesamiento, se crearán abreviaturas estandarizadas para su uso en el campo STS.

Por lo anterior cuando se requiera deberán ser utilizadas las siguientes abreviaturas reconocidas por los sistemas ATS:

- **STS/EMER:** para un vuelo en estado de emergencia.
- **STS/SAR:** para un vuelo que realiza misiones de búsqueda y salvamento.
- **STS/HUM:** para un vuelo por razones humanitarias
- **STS/HOSP:** para un vuelo médico expresamente declarado por las autoridades médicas.