



NORMATIVA OPERACIONAL.

Norop - **001-2021.**

FECHA: 1/18/21.

HORA: 3:54 PM / 19:54 UTC

Para: **Todos los Tripulantes, Viasa Virtual.**

De: **Erick Fco. Aldrighetti D.**

Asunto: Normativa para operación ruta: **NTAA to SCIP**

Por medio del presente me dirijo a ustedes en la oportunidad de informarles que:

Se ha extendido la pierna en la ruta **VVA4917** la cual finaliza en el aeropuerto de NTAA (Faaa; ciudad, Tahiti I, País; French Polynesia).

Esta ruta se está extendiendo hacia SCIP (Isla de Pascua, Chile) y SCEL (Santiago de Chile)

La ruta será como sigue:

ROUTE: SID.. ONID3W ONIDO Q23 TATIA UL348 APOK/N0457F370 UL348 VUGSU. STAR. VUGS2B.

En ésta nueva ruta se ha autorizado la operación de las siguientes aeronaves:

Airbus A330-200F
Airbus A330-300
Airbus A340-600
Airbus A350-900
Airbus A380-800
Boeing 707-320B
Boeing 707-320C Freighter
Boeing 737-800
Boeing 737-900ER
Boeing 747-400
Boeing 747-400BCF
Boeing 747-400F
Boeing 757-200
Boeing 757-200F
Boeing 757-300

Boeing 767-300ER
Boeing 767-300F
Boeing 777-200LR
Boeing 777-300
Boeing 777-300ER
Boeing 777-F
Boeing 787-8
Boeing 787-9
Douglas DC-8-63
Douglas DC-8-63F
Lockheed L-1011-500
McDonnell Douglas DC-10-30
McDonnell Douglas DC-10-30F
McDonnell Douglas MD-11
McDonnell Douglas MD-11F

Lamentablemente éste aeropuerto no tiene un alternado cercano, los aeropuertos más cercanos serían el mismo NTAA, ubicado al Oeste de Isla de Pascua SCIP, el cual dista a unas 2.337NM y el propio SCEL, Santiago de Chile al Este y dista a una distancia de 2.051NM. Estas condiciones hacen restrictivo la operación de cualquier aeronave; las condiciones deben ser verdaderamente óptimas en el aeropuerto de Isla de Pascua para realizar el vuelo.

Especial consideración la tenemos con la operación del **B738**, esta aeronave tiene una autonomía de: 3.800NM, lo cual la hace algo crítica pero no imposible de realizar, siempre y cuando cumpla con el párrafo anterior en el

aspecto de las **condiciones meteorológicas**. Esta aeronave tendrá que operar bajo las siguientes Normas establecidas por ésta Gerencia Técnica de Operaciones.

Boeing 737-800

Tiempo en ruta estimado: 05:15hrs.

Nivel de vuelo propuesto: FL350

1. Payload Máximo = 16.848kg. 162 pasajeros + equipaje.
2. ZFW no mayor de = 58.261kg,
3. Total combustible a bordo = **19.720kg**. **Capacidad Máxima =20.891kg.**
4. Mínimo en el despegue de = **16.128kg**.

Cumpliendo con estos parámetros la aeronave podrá operar sin problemas, estará por debajo del MTOW; se tendrá que vigilar con mucha regularidad el consumo de combustible con el fin de que en el arribo no sobre pase el MLW de 66.360kg ya que de acuerdo al análisis realizado, debería llegar con un peso de aterrizaje(LW) aproximado de 64.165kgs, se hace énfasis en este aspecto debido a que la ruta es con sentido de Oeste hacia el Este y bien sabemos que en este sentido normalmente se tiene viento de cola.

Sin Otro particular a que hacer referencia, quedo de ustedes.....

Muy Atentamente;

Erick Fco. Aldrighetti D,
CEO-VIA003.