



&



Presentano



CAPITOLO 1 “I Collaudi”



La nostra storia inizia in Francia, il 2 Marzo del 1969, gli occhi del mondo intero sono rivolti al Toulouse Blagnac AirportDopo diversi giorni di ritardo, il Concorde 001F-WSST Air France va a prendere aria per la prima volta...Centinaia di giornalisti, migliaia di fan ad applaudire l'equipaggio :

André Turcat il capitano, Jacques Guignard, copilota, Michel Rétif, ingegnere di volo, ed Henri Perrier, ingegnere di test di volo.

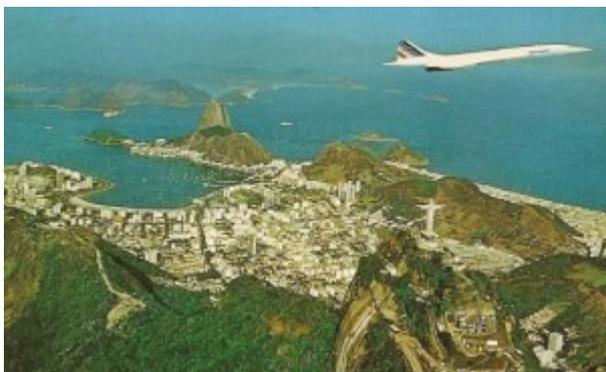
Alle 15.40 LT, il concorde rilascia i freni e decolla. L'aereo inizia un ampio circuito a bassa quota, l'equipaggio riporta alcuni inconvenienti strumentali di poca rilevanza.

*L'atterraggio dell'aereo alle 16.18 LT, e scoppia l'entusiasmo della folla, che accolse festante il comandante Turcat - "**Il grande uccello vola ...**"*



Un mese dopo anche il Concorde 002G-BSST della British, a Filton (GB), prende il volo ai comandi del pilota collaudatore Brian Trubshaw.

il 04 Novembre 1970, lo step fondamentale ... il concorde raggiunge Mach 2 e la mantiene per 53 minuti.



Il 18 Settembre dell'anno dopo, il concorde 001F-WSST, fa rientro in francia dopo aver effettuato voli di collaudo e dimostrativi in Sud America, arrivando a toccare Rio passando per Sal (Cape Verde), e Cayenne (Guyana Francese).

Tappa 01 LFBO Toulouse Blagnac – GVAC Amílcar Cabral

Tappa 02 GVAC Amílcar Cabral - SOCA Cayenne Rochambeau

Tappa 03 SOCA Cayenne Rochambeau – SBGL Rio de Janeiro Galeão Carlos Jobim

Tappa 04 SBGL Rio de Janeiro Galeão Carlos Jobim – GOOY Dakar Léopold Sédar Senghor

Tappa 05 GOOY Dakar Léopold Sédar Senghor – LFPG Paris Charles De Gaulle

Anche lo 002 un anno dopo andò in “Tour” toccando vari scali dell'Asia fino a Sidney.

30 Giugno 1973 – “*Per raggiungere il sole si deve volare velocemente*”



Per quella data, gli astronomi avevano previsto un evento storico ... la più lunga eclissi solare di mille anni, purtroppo da terra e rimanendo fermi, il tempo di osservazione sarebbe stato di soli 7 minuti ... solo un aereo come il concorde avrebbe potuto dare, agli astronomi più tempo per le loro osservazioni e fù così che André Turcat, ai comandi del concorde, decollo da Las Palmas (SP) alle 10.12 LT volando alla massima velocità e a 52000 piedi, in direzione di Fort Lamy (Chad), dando la possibilità ai sette scienziati inglesi, americani e francesi ... di osservare l'eclissi per ben 74 minuti ...

Tappa 06 LFPG Paris Charles De Gaulle – GCLP Gran Canaria Las Palmas

Tappa 07 GCLP Gran Canaria Las Palmas – FTTJ N'Djamena Hassan Djamous

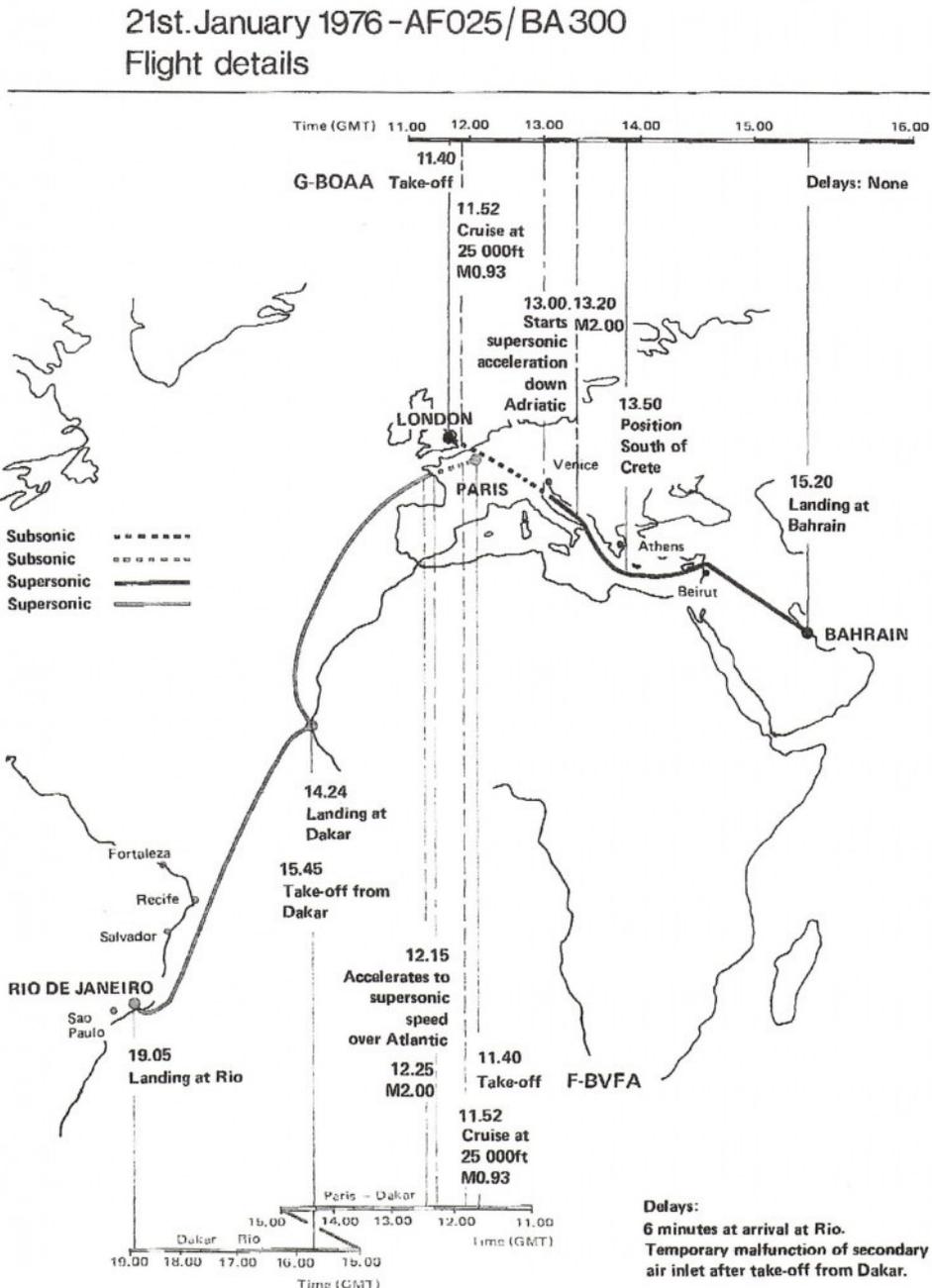
Tappa 08 FTTJ N'Djamena Hassan Djamous – EGLL London Heathrow

CAPITOLO 2 “L’ Inizio del volo commerciale”

"I passeggeri del volo Air France 025 sono pregati di raggiungere il gate"

Con questo annuncio fatto a mezzogiorno del 21 Gennaio 1976 in sala n° 5 all'aeroporto Roissy-Charles-de-Gaulle, cominciò per centinaia di passeggeri uno degli eventi aeronautici più famoso...Iniziano i primi voli commerciali del concorde sulla tratta Parigi-Dakar-Rio

Nel simbolo, per i tredici anni di collaborazione, un Concorde della British Airways decolla, nello stesso istante da Londra Heathrow anch'esso per il primo volo commerciale alla volta del Bahrein.



Tappa 09 EGLL London Heathrow – OBBI Bahrain Intl
Tappa 10 OBBI Bahrain Intl – EGLL London Heathrow



Il Congresso degli Stati Uniti bandì inizialmente gli atterraggi dei Concorde negli Stati Uniti, principalmente a causa delle proteste dei cittadini statunitensi riguardanti i boom sonici.

Successivamente il segretario statunitense dei trasporti, William Coleman, fornì uno speciale permesso per gli atterraggi all'Aeroporto di Washington, quindi l'Air

France e la British Airways iniziarono i voli per questa destinazione il 24 Maggio 1976, entrambe decollarono contemporaneamente uno da Parigi, e l'altro da Londra, si ritrovarono nei cieli di Washington, ed effettuarono l'atterraggio in contemporanea utilizzando due piste parallele, Successivamente parcheggiati naso a naso per un servizio fotografico, hanno alzato i loro nasi in un saluto sincronizzato.

Tappa 11 EGLL London Heathrow – KIAD Washington Dulles
Tappa 12 KIAD Washington Dulles – EGLL London Heathrow



La città di New York proibì localmente i voli del Concorde, ma questa decisione venne annullata il 17 Ottobre 1977 quando la Corte Suprema degli Stati Uniti respinse la decisione della Port Authority of New York and New Jersey (il rumore prodotto dall'Air Force One, all'epoca un Boeing VC-137 era superiore a quello del Concorde a velocità subsoniche e durante le operazioni di decollo e atterraggio).

I voli di linea da Parigi e da Londra verso l'Aeroporto JFK di New York iniziarono il 22 Novembre 1977.

Tappa 13 EGLL London Heathrow – KJFK New York John F. Kennedy
Tappa 14 KJFK New York John F. Kennedy – EGLL London Heathrow

CAPITOLO 3 “Verso nuove frontiere”

Nel 1977, la British Airways e la Singapore Airlines condivisero i voli del Concorde tra Londra e Singapore via Bahrein/Dubai. L'aereo impiegato, il modello G-BOAD, venne ridipinto nella livrea della Singapore Airlines nel lato sinistro e nella livrea della linea aerea britannica nel lato destro.



Tappa 15 EGLL London Heathrow – OMDB Dubai Intl

Tappa 16 OMDB Dubai Intl – WSSS Singapore Changi

Questa linea venne annullata dopo tre voli a causa delle lamentele sui livelli di rumore avanzate dal governo della Malesia. Una nuova rotta avrebbe potuto evitare lo spazio aereo della Malesia, ma una disputa con l'India impediva al Concorde di raggiungere la velocità supersonica nello spazio aereo indiano, quindi la rotta venne infine dichiarata non praticabile e interrotta nell' Ottobre 1980.

Tappa 17 WSSS Singapore Changi – OMDB Dubai Intl

Tappa 18 OMDB Dubai Intl – LFPG Paris Charles De Gaulle

Durante il boom economico messicano, l'Air France stabilì una rotta verso l'Aeroporto internazionale Benito Juárez di Città del Messico facendo scalo a Washington D.C. o New York.

I voli, due volte alla settimana, vennero compiuti dal settembre 1978 al novembre 1982.

Tappa 19 LFPG Paris Charles De Gaulle – KIAD Washington Dulles

Tappa 20 KIAD Washington Dulles – MMMX Mexico City Benito Juárez

Tappa 21 MMMX Mexico City Benito Juárez – KJFK New York John F. Kennedy

Tappa 22 KJFK New York John F. Kennedy – EGKK London Gatwick

Dal 1978 al 1980 la Braniff International Airways noleggiò 10 Concorde, cinque francesi e cinque inglesi.

Vennero impiegati per voli subsonici tra l'Aeroporto internazionale di Dallas-Fort Worth e quello di Washington. Gli esemplari erano registrati sia nelle nazioni di appartenenza che negli Stati Uniti, il numero di registrazione originale era coperto da un adesivo, ma i voli si rivelarono poco remunerativi, poiché generalmente le prenotazioni erano inferiori al 50%, e la Braniff terminò le operazioni nel maggio 1980.

Mentre gli aerei commerciali impiegavano circa sette ore per la rotta New York-Parigi, il Concorde poteva compiere lo stesso tragitto in 3 ore e mezzo.

La velocità quasi doppia del Concorde faceva talvolta apparire gli altri aerei in un movimento apparente all'indietro.

Le due compagnie aeree continuarono ad operare i voli verso New York giornalmente. Inoltre durante la stagione invernale erano compiuti voli verso Barbados, e vari voli charter verso varie destinazioni europee.

Tappa 23 EGKK London Gatwick – GCLP Gran Canaria Las Palmas

Tappa 24 GCLP Gran Canaria Las Palmas – TBPB Barbados Grantley Adams

Tappa 25 TBPB Barbados Grantley Adams –GVAC Amílcar Cabral

Tappa 26 GVAC Amílcar Cabral – EGLL London Heathrow

Nel 1985 un Concorde della British Airways atterrò all'Aeroporto internazionale di Cleveland-Hopkins nell'ambito di uno speciale volo tra Londra e Cleveland, della durata di 3 ore e 10 minuti.

Tappa 27 EGLL London Heathrow – KCLE Cleveland Hopkins

L'attenzione pubblica generata dall'evento fece guadagnare prestigio all'aeroporto di Cleveland e permise di trasformarlo in aeroporto internazionale. Venne presa in considerazione l'idea di aggiungere una rotta verso Cleveland, ma a causa della vicinanza dell'aeroporto ad una zona residenziale, essa non ebbe seguito.

CAPITOLO 4 “Record & Curiosità”

Tappa 28 KCLE Cleveland Hopkins – KJFK New York John F. Kennedy (Subsonic Transfer Flight)

Il 12 e 13 Ottobre 1992, in commemorazione del 500° anniversario della scoperta dell'America da parte di Cristoforo Colombo, il Concorde F-BTSD dell'Air France circumnavigò il globo in 32 ore, 49 minuti e 3 secondi, partendo da Lisbona, in Portogallo, attraverso sei scali per il rifornimento a Santo Domingo, Acapulco, Honolulu, Guam, Bangkok e Bahrain.

Lo stesso esemplare, il 15 e 16 Agosto 1996, circumnavigò nuovamente il globo partendo dall'aeroporto JFK di New York in 31 ore, 27 minuti, 49 secondi, con sei scali per il rifornimento a Toulouse, Dubai, Bangkok, Guam, Honolulu e Acapulco.

Tappa 29 KJFK New York John F. Kennedy – LFBO Toulouse Blagnac

Tappa 30 LFBO Toulouse Blagnac – OMDB Dubai Intl

Tappa 31 OMDB Dubai Intl – VTBD Bangkok Don Mueang

Tappa 32 VTBD Bangkok Don Mueang – PGUM Guam Antonio B. Won Pat

Tappa 33 PGUM Guam Antonio B. Won Pat – PHNL Honolulu Intl

Tappa 34 PHNL Honolulu Intl – MAAA Acapulco Gen Juan N. Alvarez

Tappa 35 MAAA Acapulco Gen Juan N. Alvarez – KJFK New York John F. Kennedy

Attualmente questi due record non sono stati ancora superati.

Tappa 36 KJFK New York John F. Kennedy – LFPO Paris Orly

Il Concorde è atterrato diverse volte in Italia, all'aeroporto di Bologna in quanto noleggiato da una ditta emiliana, all'aeroporto di Torino-Caselle come alternato, all'aeroporto di Milano-Linate in versione "speciale" Pepsi, all'aeroporto di Pescara, a Milano-Malpensa, ad Ancona, a Pisa, a Roma-Ciampino ed a Roma-Fiumicino e a Venezia.

Tappa 37 LFPO Paris Orly – LIBP Pescara Aeroporto D'Abruzzo (Subsonic Flight)

Tappa 38 LIBP Pescara Aeroporto D'Abruzzo – LFPG Paris Charles De Gaulle (Subsonic Flight)



Spesso il concorde è stato oggetto di pubblicità, arrivando come detto prima, ad “adottare” la livrea Pepsi ... purtroppo l’ F-BTSD Air France in questa veste era costretto a volare solo in modalità Subsonica, in quanto le alte temperature raggiunte dalla fusoliera durante il mantenimento di mach 2, costringevano il concorde ad avere una colorazione speciale per lo più bianca.

CAPITOLO 5 “Il Tragico 25 Luglio”



Il 25 luglio 2000 alle ore 14:45 il Concorde F-BTSC del volo Air France 4590 diretto da Parigi a New York, precipitò poco dopo il decollo schiantandosi su un hotel, a Gonesse.

Tutti i 100 passeggeri morirono e con essi le nove persone dell'equipaggio e quattro persone che erano a terra.

L'inchiesta portò alla luce una perdita di pezzi metallici da parte di un aereo statunitense (il DC-10-30 N. 13067 del volo Continental Airlines 055) e sembra siano stati questi ultimi la causa dell'esplosione di una gomma del Concorde e dell'incendio al motore.



Dall'esplosione della gomma un grande frammento di gomma, pesante circa 4,5 kg, colpisce la parte inferiore dell'ala sinistra del Concorde a oltre 300 km/h, provocando un'onda di pressione all'interno del serbatoio che provoca la rottura del bocchettone da cui viene effettuato il rifornimento, ne scaturì una fuoriuscita di carburante di circa 75 litri al secondo, altri frammenti di gomma causano il trancio di alcuni cavi elettrici nel carrello sinistro che produssero un arco elettrico, cioè una scintilla che incendia il carburante che fluiva copioso verso l'esterno dell'ala sinistra.



I motori 1 e 2 improvvisamente persero la loro potenza si sviluppò una grande fiammata e l'equipaggio spense il motore 2 a causa dell'avviso di incendio, ovviamente ciò non bastò a spegnere l'incendio.

Avendo superato la velocità V1, l'equipaggio continuò il decollo ma non riuscì a guadagnare sufficiente velocità con i due motori restanti (tra l'altro, posti nell'ala destra), l'aereo non fu in grado di prendere quota o accelerare, e mantenne la velocità di 200 nodi e un'altezza di 200 piedi.

A causa della spinta non simmetrica l'ala di dritta si alzò, costringendo l'aereo a una inclinazione di 110°, virando verso sinistra. L'equipaggio ridusse la potenza dei motori 3 e 4 per livellare l'aereo ma la velocità del velivolo diminuì ulteriormente e diventò incontrollabile.

Il Concorde si schiantò sull'hotel “Hôtelissimo” a Gonesse.

L'equipaggio stava tentando di dirigersi verso l'aeroporto di Le Bourget, a circa cinque km dall'aeroporto Charles De Gaulle, da dov'era decollato.

Gli investigatori conclusero che, nonostante l'equipaggio si sia comportato in modo assolutamente professionale e preparato, i danni all'aereo avrebbero reso molto improbabile un atterraggio sicuro.



Il 2 Febbraio 2010 è iniziato il processo per l'incidente, la Continental, dovrà rispondere di omicidio colposo plurimo, La linea aerea americana ha commentato il rinvio a giudizio come "oltraggioso".

Saranno assenti invece dall'aula del tribunale la maggior parte dei familiari delle vittime, che hanno rinunciato a presentarsi come parte civile dopo aver ricevuto ingenti indennità dalle assicurazioni di Air France.

A questo proposito la Federazione nazionale delle vittime di incidenti ritiene che «il silenzio delle vittime» sia stato «comprato».

Per ironia della sorte, il Concorde F-BTSC era già stato protagonista di un incidente nella finzione cinematografica; è infatti l'esemplare che fu utilizzato per le riprese del film "The Concorde ... Airport '79".

PARIGI, 6 Dicembre 2010 – Dieci anni dopo la tragedia del Concorde, che si schiantò a nord di Parigi poco dopo il decollo uccidendo 113 persone, la giustizia francese, scagionando Air France, ha attribuito l'intera responsabilità della tragedia alla compagnia americana Continental Airlines. Quest'ultima dovrà versare una cifra pari a 200.000 euro come risarcimento alle vittime, per omicidio colposo, e un milione di euro ad Air France per danni morali e all'immagine.

Condanna anche per Eads-France (il consorzio aerospaziale europeo), giudicata responsabile per i mancati controlli, che dovrà pagare una parte minore, il 30% dei danni.

Secondo il tribunale di Pontoise, nei pressi di Parigi, quel 25 luglio 2000 i fatti si svolsero così: il supersonico dell'Air France, in fase di decollo, passò sopra un pezzo di metallo perso da un DC10 della Continental partito pochi minuti prima in direzione di New York. Fu questa lamella di 40 cm a provocare la catastrofe: una ruota del Concorde esplose ed i rottami perforarono un serbatoio. L'aereo prese fuoco e si andò a schiantare poco lontano, a Gonesse.

La tragedia mise fine all'avventura dell'aereo supersonico da trasporto. "L'incidente di un aereo così mitico ha sollevato molte domande e ha talvolta nutrito

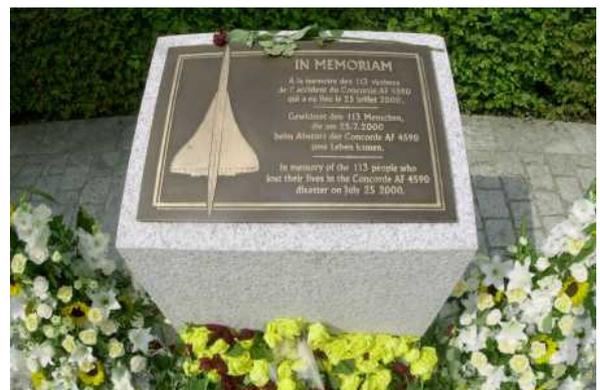
l'immaginario al di là del verosimile", ha dichiarato oggi la corte aprendo l'udienza, dopo quattro mesi di processo e sei di riflessione. In questo periodo, Continental ha sempre negato la sua responsabilità, avanzando la tesi che il supersonico aveva preso fuoco prima di entrare in contatto con il pezzo perso dal suo DC10. Ma "nessuna constatazione materiale ne' alcuna testimonianza permettono di corroborare questa tesi", ha deciso il tribunale.

La corte ha inoltre accusato la compagnia di "manutenzione difettosa" e condannato un suo dipendente, John Taylor, a 15 anni di detenzione con la condizionale per aver fabbricato e fissato male la lamella incriminata. In un comunicato diffuso a Londra, la Continental, che farà ricorso in appello, ha definito la sentenza "assurda" perché "mostra la determinazione delle autorità francesi di sviare l'attenzione e la responsabilità di Air France, che apparteneva allo Stato al momento dell'incidente".

Tre dirigenti francesi, tra cui il responsabile per l'aeronautica del progetto Concorde, sono stati assolti. Nei loro confronti, il Tribunale ha parlato di "negligenza" e non di "colpa" nei controlli effettuati sull'aereo, che aveva registrato problemi ai pneumatici delle ruote sin dal 1979.

In memoria delle vittime, dell'unico incidente aereo del concorde, avremo la possibilità...anche se solo virtualmente di portare a termine quel volo...

Tappa 39 LFPG Paris Charles De Gaulle – KJFK New York John F. Kennedy (AF4590)



CAPITOLO 6 “Il Ritiro”

Il 10 aprile 2003 l'Air France e la British Airways annunciarono in contemporanea che avrebbero ritirato i Concorde entro la fine dell'anno, spiegando che le cause erano da imputare al basso numero di passeggeri a seguito dell'incidente del 2000, il calo nei viaggi aerei globali dopo l'11 settembre e l'aumento dei costi di manutenzione. In particolare, bisogna tener conto che se i motori del Concorde erano efficienti alle alte velocità, solo per il rullaggio sulla pista consumavano invece circa 2 tonnellate di carburante, e nel complesso ogni volo consumava più del triplo di quanto avrebbe consumato un Boeing con la stessa rotta.

Il 30 Maggio 2003 ultimo volo di Air France da Parigi a New York.

Il 24 Ottobre 2003, dall'aeroporto jfk di New York, decolla l'ultimo volo commerciale della British Airways...a bordo, come fù per il primo, celebrità e giornalisti...in maniera fiera durante il suo ultimo taxi sventolavano dalla cabina di pilotaggio le bandiere inglese e americana...

<http://www.youtube.com/watch?v=NYfyhoFcC0g>

<http://www.youtube.com/watch?v=v6YBkg7hYFk>

Tappa 40 KJFK New York John F. Kennedy – EGLL London Heathrow

In totale vennero costruiti 20 esemplari, di cui 14 utilizzati per i voli commerciali. Dei restanti 6, due esemplari erano prototipi, due erano esemplari di pre-produzione e i restanti due non entrarono in servizio commerciale.

PROTOTIPI:

001 F-WSST (francese)

002 G-BSST (British)

PRE-PRODUZIONI CONCORDE:

101 (01) G-AXDN (British)

102 (02) F-WTSA (francese)

LO SVILUPPO DELLA PRODUZIONE CONCORDE:

201 F-WTSB (francese)

202 G-BBDG (British)



204 G-BOAC

206 G-BOAA

208 G-BOAB

210 G-BOAD

212 G-BOAE

214 G-BOAG

216 G-BOAF



203 F-BTSC

205 F-BVFA

207 F-BVFB

209 F-BVFC

211 F-BVFD

213 F-BTSD

215 F-BVFF

Hanno volato per 243.845 ore..ed un solo incidente aereo, considerato, a livello statistico, ancora oggi l'aereo più sicuro, con molti recod tutt'ora imbattuti....con esso si chiude la prima epoca del volo commerciale supersonico...



(Concorde ed Equipaggi nell'ultimo loro giorno di servizio)

<http://www.youtube.com/watch?v=TWtQmGYx9Xg>

CAPITOLO 7 “Concorde oggi”



Fox Alpha F-BVFA - Smithsonian National Air and Space Museum's Steven F. Udvar-Hazy Center at Dulles Airport, Washington DC, USA.

Fox Bravo F-BVFB - The Auto & Technik Museum Sinsheim, Germany.

Fox Charlie F-BVFC - Airbus SAS, Toulouse, France.

Sierra Delta F-BTSD - Musée de l'Air et de l'Espace, La Bourget, Paris, France.

Fox Fox F-BVFF - Charles de Gaulle Airport, Paris France.



(c) Mediterranea Virtual Airlines & MED266 (E. Valentino) - 2011
SOLO PER VOLO SIMULATO/FLIGHT SIMULATION ONLY
Materiale a uso esclusivo della Compagnia.



BRITISH AIRWAYS

Alpha Alpha G-BOAA - National Museum of Flight, East Fortune Airfield, East Fortune, Scotland.

Alpha Bravo G-BOAB - Heathrow Airport, UK.

Alpha Charlie G-BOAC - Manchester Aviation Viewing Park, Manchester Airport, UK.

Alpha Delta G-BOAD - Intrepid Sea, Air & Space Museum, New York, USA.

Alpha Echo G-BOAE - Barbados Concorde Experience, Grantley Adams International Airport.

Alpha Foxtrot G-BOAF - Airbus UK, Filton, Bristol, UK.

Alpha Golf G-BOAG - The Museum of Flight, 9404, East Marginal Way South Seattle, USA.



Siamo così arrivati alla fine della nostra storia, attraverso 40 tappe, passando per i primi voli di collaudo, i primi voli commerciali, i record di velocità ancora imbattuti, due giri del mondo, la tragedia del 25 luglio, e l'ultimo volo dell'aereo più affascinante della storia del mondo aeronautico ... MA SIAMO SICURI CHE QUESTA SIA VERAMENTE LA FINE

“

29 Maggio 2010

Ricordate il Concorde, quella 'gazzella volante' supersonica in grado di fare Londra-New York in 4 ore?

Un gruppo di investitori Inglesi e Francesi sta meditando di riportarlo nei cieli.

Per la verità non ho mai capito perchè sia stato abbandonato, ma ho davanti alcuni indizi... mumble mumble ... costosissimo ... inquinantissimo ... instabile ... instabile? Chevvardi? Ha avuto un solo incidente (dico uno solo) nei suoi quasi 30 anni di attività...

Ad ogni modo l'aereo che fu un vanto di Airfrance e British Airways è in disarmo dal 2003: **qualcosa mi dice che la riesumazione abbia un legame con le olimpiadi di Londra del 2012.**

”

“

The engines on a French Concorde are to be examined as the first move in a £15m project aiming to get the supersonic passenger jet back in the air.

The Rolls Royce engines of the former Air France Concorde will undergo an initial examination to see what work needs to be done to start the engines.

Concorde was retired seven years ago, but it is hoped the jet could return to flight in a heritage capacity.

The tests by a French-British team will take place at an air museum near Paris.

The work at the Le Bourget Air and Space Museum is being done through a partnership between the British Save Concorde Group, SCG, and a French group Olympus 593.

”

Fonte BBC

<http://www.save-concorde.co.uk/>

(c) Mediterranea Virtual Airlines & MED266 (E. Valentino) - 2011
SOLO PER VOLO SIMULATO/FLIGHT SIMULATION ONLY
Materiale a uso esclusivo della Compagnia.

Nord Atlantic Track

Durante il Tour, ci troveremo ad attraversare l'atlantico diverse volte, e sarà obbligatorio utilizzare le NATs.

Poiché nessun altro aereo civile operava all'altitudine di crociera di 56.000 piedi (17.068,8 m), per il Concorde venivano utilizzate delle tracce dedicate per le rotte transoceaniche.

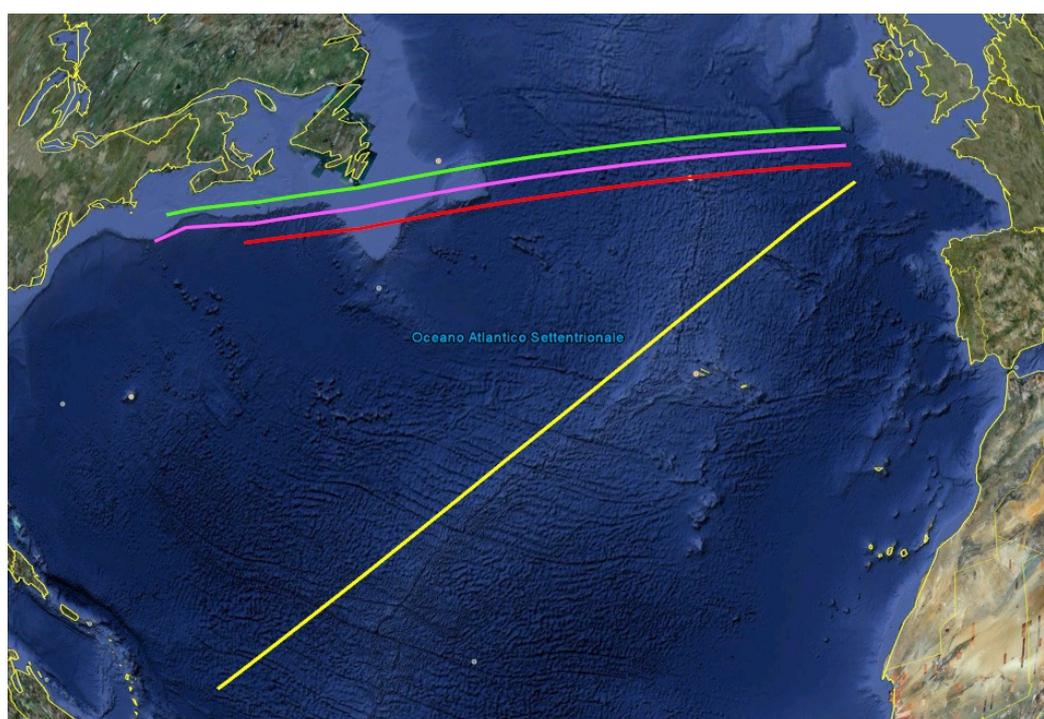
Esse erano le seguenti:

Sierra Mike (SM): *rotta unidirezionale per i voli verso occidente utilizzata sia dall'Air France che dalla British Airways;*

Sierra November (SN): *rotta unidirezionale per i voli verso oriente utilizzata sia dall'Air France che dalla British Airways;*

Sierra Oscar (SO): *rotta bidirezionale per i voli verso occidente dell'Air France quando potevano entrare in conflitto con i voli verso occidente della British Airways SM e per i voli verso oriente dei voli Air France che potevano entrare in conflitto con quelli verso oriente della BA SN;*

Sierra Papa (SP): *rotta unidirezionale stagionale per i voli verso occidente della BA da Londra Heathrow a Barbados.*



WEST Sierra Mike (SM)

SM15W - N50.41 W015.00

SM20W - N50.50 W020.00

SM30W - N50.30 W030.00

SM40W - N49.16 W040.00

SM50W - N47.03 W050.00

SM53W - N46.10 W053.00

SM60W - N44.14 W060.00

SM65W - N42.46 W065.00

SM67W - N42.00 W067.00

BOTH Sierra Oscar (SO)

SO60W - N42.00 W060.00

SO52W - N44.10 W052.00

SO50W - N44.45 W050.00

SO40W - N47.04. W040.00

SO30W - N48.22 W030.00

SO20W - N48.48 W020.00

SO15W - N48.40 W015.00

EAST Sierra November (SN)

SN67W - N40.25 W067.00

SN65W - N41.40 W065.00

SN60W - N43.07 W060.00

SN52W - N45.10 W052.30

SN50W - N45.54. W050.00

SN40W - N48.10 W040.00

SN30W - N49.26 W030.00

SN20W - N49.49 W020.00

SN15W - N49.41 W015.00

BOTH Sierra Papa (SP)

SP55W - N18.00 W 055.33

SP55W - N24.23 W 050.00

SP47W - N27.00 W 047.31

SP40W - N33.56 W 040.00

SP30W - N41.00 W 030.00

SP22W - N45.00 W 022.18

SP20W - N46.00 W 020.00

SP15W - N47.40 W 015.00