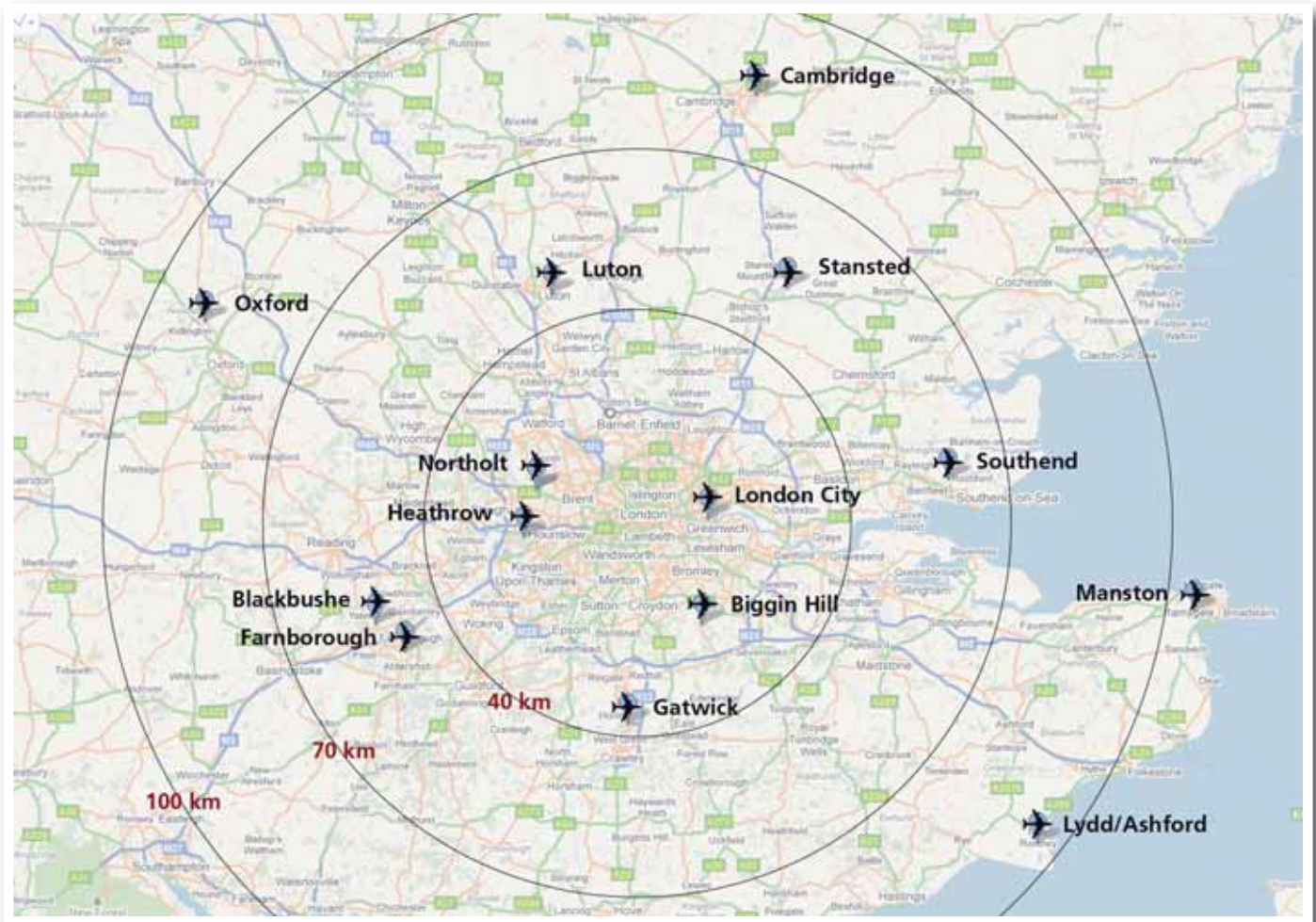


Gli aeroporti londinesi



In vista dell'intenso traffico previsto per le Olimpiadi del 2012, che si svolgeranno a Londra, molti aeroporti si stanno attrezzando per accogliere i tanti voli previsti.

MARCO IAROSSI

Londra è senza dubbio una delle città meglio servite al mondo in quanto a trasporto aereo: gli aeroporti principali che ospitano essenzialmente voli di linea e charter sono cinque, London City, Heathrow, Gatwick, Stansted e Luton, ma si sale tranquillamente alla dozzina se si considerano tutti quelli in grado di accogliere voli

d'affari e piccoli charter, per sfiorare addirittura la cinquantina se si considerano anche tutti quelli più piccoli di aviazione generale. E ci riferiamo comunque solo ad un raggio di 50 km dal centro città, in quanto se si va ancora più lontano i numeri crescono ulteriormente. Alcuni scali al di fuori di questo raggio, infatti, diciamo fino ai 100 km

di distanza dal centro, si sono proposti a più riprese come scali al servizio della capitale, facendo leva sulla congestione dei maggiori aeroporti cittadini e sull'esistenza (o sul progetto) di veloci collegamenti ferroviari con la città.

Negli anni passati, come puntualmente riportato nelle pagine delle novità della nostra rivista, alcuni di

questi scali si sono infatti appropriati del "marchio" di Londra per meglio attrarre nuovi clienti dando vita ad insoliti nomi quali London Manston, London Oxford, London Southend, London Biggin Hill, London Ashford Lydd. Questi tentativi non hanno però avuto grande successo, perché comunque le distanze dalla capitale rimangono piuttosto sensi-

bili e le stazioni ferroviarie aeroportuali spesso sono ancora sulla carta. Negli ultimi anni, però, la decisa ripresa del traffico e, soprattutto, il previsto svolgimento delle Olimpiadi 2012 proprio a Londra, hanno riaperto la corsa al potenziamento degli aeroporti e al tentativo di proporsi come porta alternativa per l'accesso alla città ed al sito, nell'East London, dove si svolgeranno le Olimpiadi.

A fare gola, più che il normale traffico di passeggeri che utilizzerà i voli di linea, sono tutti quelli, e non sono pochi, che per spostarsi utilizzeranno aerei privati e di società di aerotaxi, una clientela generalmente con una buona disponibilità economica, per non parlare di tutte le personalità e VIP che sono abituate ad un certo lusso. Secondo le previsioni, l'evento olimpico porterà infatti nella capitale inglese migliaia di atleti, dignitari, celebrità, politici e spettatori di "alta fascia", che per muoversi utilizzeranno in particolare la business aviation.

Di questa corsa ad accaparrarsi l'aviazione d'affari sono attori soprattutto gli aeroporti secondari, quelli già dedicati all'aviazione generale ed ai piccoli charter, dove è tutto un fermento per la realizzazione di nuovi terminal, sale VIP, hotel, hangar e anche stazioni ferroviarie per connettersi direttamente all'effi-

Gli eliporti londinesi

La città di Londra può contare anche su due eliporti, uno aperto al traffico commerciale ed uno privato. Il primo, attivato nel 1959 come Battersea Heliport, è il London Heliport, appartenuto alla Westland e poi ad Harrod's, nel 2007 è stato acquistato dal Von Essen Hotels e dato in gestione a PremiAir Aviation Group. La struttura è situata sulla riva del Tamigi tra i ponti di Battersea e Wandsworth, direttamente collegata all'adiacente Hotel Verta, è attiva dalle 07.00 alle 23.00 ed è capace di ospitare in contemporanea tre o quattro elicotteri secondo le dimensioni (fino all'S-92). Un nuovo terminal è stato da poco inaugurato ed offre tutti i necessari servizi a passeggeri ed equipaggi.

Il secondo è il London Vanguard Helipad, un eliporto privato che sorge ad est del centro di Londra, a sud del Canary Wharf, sull'isola dei Cani nel Tamigi. È operativo dalle 08.00 alle 20.00 (09.00-16.00 la domenica) ed offre spazio per due elicotteri fino alle dimensioni di S-76 o Dauphin, ma ne può operare uno solo alla volta. Non sono disponibili né rifornimento né servizi e, essendo un eliporto privato, per atterrarvi è necessaria l'autorizzazione della CAA.

ciente rete su ferro dell'area londinese. Vediamo allora qual'è l'accoglienza prevista per questo tipo di traffico nel grande sistema aeroportuale londinese. Gli aeroporti sono elencati di seguito in base alla distanza dal centro di Londra, dal più vicino al più lontano. A parte, in un box, riportiamo invece degli eliporti cittadini.

London City

Il London City Airport non è solo lo scalo londinese più vicino al centro

città, solo 12 km, ma anche quello più vicino al nuovo sito olimpico, appena pochi km. Nato come scommessa nell'ambito del recupero e rivitalizzazione dell'area dei vecchi porti londinesi sul Tamigi, il London City Airport è diventato una realtà da 2,8 milioni di passeggeri l'anno e voli di linea per una trentina di destinazioni. L'estrema vicinanza al centro città e la vicinanza del distretto finanziario del Canary Wharf ne hanno decretato il successo e l'inarrestabile crescita ha il solo limite posto alle attività di

ENGLISH  SUMMARY

LONDON'S AIRPORTS

London has an excellent network of airports, five of them for scheduled and charter flights - London City, Heathrow, Gatwick, Stansted and Luton - but there are a dozen, if one considers fields for executive and small charters, and about fifty counting all the small fields for general aviation, within a range of 30 miles. More airports up to a radius of 60 miles offered themselves as serving the capital, even picking up its name, with bizarre combinations such as London Manston or London Ashford Lydd. Recently the increase in traffic, and particularly the coming Olympic Games of 2012 have launched a new growth of airports as an alternative to the congested existing ones.

The point is not so much scheduled traffic as the expected huge influx of executives and air taxis for the thousands of athletes, politicians and VIPs that will attend. Many smaller airports are thus building new terminals, hotels, hangars and railroad stations to connect to the efficient London rail system. London City, conveniently located in East London, close to the Olympic Park, recently was allowed to grow from 80,000 to 120,000 movements per year. Northolt is a small former RAF base that is now operated by Jet Center of LCA, and it can accept executive jets. London Heathrow, despite its well known congestion, also has space for general aviation. BAA predicts that 80% of all olympic traffic will pass through Heathrow, and is considering the construction of a temporary Olympic Terminal to accept the rush of luggage at the games' end.

London Biggin Hill has huge potential, is much used for flights coming from the US, and East London can be easily reached. London Gatwick, the second busiest airport, can still accept GA, but it lacks a dedicated parking area, on the other hand it has good connections thanks to the Gatwick Express. London Luton manages many executive flights and also has good road connections. London Stansted is basically a low cost airport, offering a few slots to executives, but one of its operators, Harrod's Aviation, can manage aircraft up to the Boeing 747. Farnborough, proud of its history, is the only airport completely dedicated to GA. TAG Aviation has invested hugely and recently the ceiling for movements was raised from 28,000 to 50,000.

Blackbushe is a former military base, now open to executive jets. Southend is the third busiest airport in the UK, it has a large investment plan, including stretching its runway and a new station was opened, connecting it to London, it aims to be an alternative during the Games, and thus has added London to its name, while Easyjet just opened its fourth base there. Oxford is some 90 km from the center, but it also added London to its name in 2009. Cambridge boasts the Marshall Business Aviation Center. Ashford Lydd, on the Southern Coast, also added London to its name, while Manston, which has a very large runway dating from the war, now calls itself Kent's International Airport.



Sopra: un Falcon 7X in decollo dal London City Airport "schiacciato" dal teleobiettivo sullo sfondo dei grattacieli dell'area finanziaria del Canary Wharf. Per operare sullo scalo gli aerei devono essere espressamente certificati. **In apertura:** la cartina riporta i 14 scali trattati nell'articolo e cioè quelli che si propongono come porta d'accesso a Londra, oltre che per i voli di linea e charter, anche per il traffico aerotaxi e di aviazione d'affari.

Gli aeroporti londinesi

volo (in termini di orario di apertura e numero di movimenti aerei) per il rispetto della quiete degli abitanti della zona. Il tetto ai movimenti aerei è stato comunque recentemente innalzato da 80.000 a 120.000 l'anno e l'aviazione generale ne occupa un'importante fetta. Questo tipo di traffico ha a sua disposizione un'area dedicata, il Jet Center, dove gli operatori possono trovare tutti i servizi necessari per i voli privati e VIP.

Northolt

La base militare della Royal Air Force è situata a 21 km dal centro città e copre il bacino del nord-ovest londinese. L'aeroporto è attivo soprattutto per i voli governativi, ma una quota di movimenti (appena 7.000 annui) è stata assegnata al traffico di aviazione generale che dall'aprile scorso viene gestito non più dalla RAF, ma dallo stesso operatore del Jet Center del London City. La pista è di soli 1.680 metri e sono accettati jet executive fino a 30 posti (compresi Airbus ACJ e Boeing BBJ in versione VIP e corporate), gli elicotteri, mentre sono banditi i monomotori.

London Heathrow

Il maggiore aeroporto londinese, 23 km ad ovest del centro città, nonostante la sua nota congestione riesce a dedicare dello spazio an-

Olimpiadi e sicurezza

Le autorità inglesi, in occasione dello svolgimento delle Olimpiadi a Londra, hanno previsto delle restrizioni agli spazi aerei sopra l'area dell'evento e su Londra, per poter meglio controllare il traffico aereo ed eliminare potenziali rischi per la sicurezza. Le restrizioni saranno attive per due mesi, dal 13 luglio al 12 settembre 2012. Sono state create due aree, che spaziano in altezza da terra fino a 2.500 piedi (760 metri).

La prima area, definita proibita, sarà di circa 75 per 38 km e ingloba, oltre al sito delle Olimpiadi, gli spazi aerei degli aeroporti di London City, Heathrow, Northolt e Biggin Hill. All'interno di questa area sarà possibile solo il traffico commerciale di linea e quello espressamente autorizzato.

La seconda, che ingloba anche la prima, avrà un diametro di circa 120 km con fulcro sulla zona dell'evento e comprenderà gli aeroporti di Gatwick, Stansted e Luton. In quest'area teoricamente saranno possibili, oltre ai servizi di linea, tutti i voli, ma con delle limitazioni e solo se rispondono a delle precise regole e autorizzazioni, mentre l'aviazione generale sarà fortemente limitata.

che all'aviazione generale. Un operatore specifico, la Signature Flight Support, dispone di una propria area dedicata nella parte sud dello scalo, i cui piazzali possono ospitare i velivoli privati e governativi fino a due Boeing 747 in contemporanea. L'accesso all'aeroporto per l'aviazione privata non è facilissimo, è infatti necessario prenotare con largo anticipo anche se spesso i voli privati possono godere degli slot lasciati liberi dai voli di linea cancellati, evento che accade mediamente quattro o cinque volte al giorno.

A parte il traffico di aviazione generale, Heathrow sarà la maggiore porta d'accesso per tutti coloro che

dovranno raggiungere il sito olimpico. La BAA prevede che l'80% dei passeggeri "olimpici" che arriveranno a Londra passeranno da Heathrow e per questo si sta attrezzando di conseguenza. In particolare, si prevede che il 13 agosto, il giorno dopo la chiusura dei giochi, si dovranno gestire circa 218.000 bagagli (58.000 in più del solito), molti dei quali ingombranti (le attrezzature sportive). Allo studio la possibilità di realizzare un "Olympic Terminal", una struttura provvisoria dove gestire l'accettazione dei bagagli in eccesso, oppure di approntare presso il sito olimpico un punto per l'accettazione dei bagagli da spedire poi come merce.



London Biggin Hill

Lo storico aeroporto militare di Biggin Hill, 23 km dal centro di Londra, è adesso specificatamente dedicato all'aviazione generale, con oltre 50 business jet permanentemente basati sullo scalo, ed ha un'enorme capacità di accogliere traffico grazie al limite di 125.000 movimenti annui, a fronte dei 15.000 generati oggi dall'aviazione generale. Biggin Hill è molto utilizzato dai voli privati provenienti dagli Stati Uniti, ai quali offre tutti i necessari servizi di sicurezza e immigrazione, compreso l'unico servizio nell'area londinese per l'ingresso degli animali domestici nel Regno Unito. Vari operatori specializzati offrono i propri servizi a Biggin Hill, compreso il ricovero degli aerei negli hangar e la manutenzione. In costruzione è un hotel da 76 camere che dovrebbe essere inaugurato in tempo per le Olimpiadi, il cui sito, nell'East London, è raggiungibile in 30 minuti di auto o 20 di treno.

London Gatwick

Il secondo più importante aeroporto di Londra, 38 km ad ovest del centro città, nonostante il notevole traffico delle compagnie aeree, riesce generalmente a soddisfare il 90% delle richieste di slot da parte dell'aviazione generale. Qualche problema ci può essere nel periodo delle vacanze scolastiche, dato che da Gatwick operano molti voli per le destinazioni turistiche. Dopo varie vicissitudini il servizio a questi voli è assicurato adesso in esclusiva dalla Signature Flight Support (la



VEDUTA AEREA DELL'AEROPORTO LONDON BIGGIN HILL, A 23 KM DAL CENTRO DI LONDRA, CHE È COMPLETAMENTE DEDICATO ALL'AVIAZIONE GENERALE. IL SITO OLIMPICO È RAGGIUNGIBILE IN 30' DI AUTO O 20' DI TRENO.

L'aveniristico terminal per l'aviazione generale dell'aeroporto di Farnborough, dove la TAG Aviation ha in corso ingenti investimenti.



TAG FARNBOROUGH

stessa di Heathrow), che offre i servizi del caso, ma non ha un piazzale aeromobili dedicato, tanto che i passeggeri devono essere trasporta-

ti con i mezzi aeroportuali agli stand remoti dove vengono parcheggiati gli aerei privati. I collegamenti stradali sono piuttosto caotici, tanto che un'auto privata può impiegare anche un'ora e mezza per raggiungere il centro città e per questo anche i viaggiatori d'affari e quelli più facoltosi prediligono spesso il collegamento ferroviario Gatwick Express che ogni 15 minuti, e in mezz'ora, porta a Victoria Station.

London Luton

L'aeroporto di Luton, 45 km ad ovest della città, è particolarmente utilizzato dall'aviazione generale per la cui gestione sono presenti vari operatori. I più importanti sono di nuovo la Signature Flight Aviation e la Harrod's Aviation, che da sole

gestiscono circa 30.000 movimenti annui. A far prediligere l'aeroporto a molti utenti, compresi i voli privati transatlantici, è il veloce collegamento autostradale con la capitale. Luton si contende con Farnborough il primato di più importante scalo londinese per l'aviazione generale. Tra i vari operatori basati a Luton da segnalare anche società di manutenzione autorizzate dai maggiori costruttori di velivoli executive come Gulfstream e Bombardier.

London Stansted

Lo scalo dedicato essenzialmente ai vettori low cost, situato a 50 km da Londra, offre ampio spazio anche ai voli privati anche se questi ultimi devono fare i conti con la scarsità di slot, legati alla presenza di una sola pista (il progetto per la seconda è per adesso congelato) ed all'intenso traffico delle compagnie aeree. I tre

operatori che gestiscono l'aviazione generale sono basati nella parte nord dello scalo, lontano dal congestionato terminal dell'aviazione commerciale. Uno degli operatori, la Harrod's Aviation, è specializzata nel gestire velivoli privati di grandi dimensioni quali i Boeing 747.

Farnborough

Famoso per i suoi trascorsi militari ed industriali (è il più antico aeroporto britannico) e per il biennale salone dell'aeronautica, Farnborough si trova a 51 km a sud-ovest di Londra ed è l'unico aeroporto londinese completamente dedicato all'aviazione generale, settore per il quale si contende con Luton il ruolo di maggior scalo londinese. A gestire il settore è la TAG Aviation, che negli anni ha effettuato enormi investimenti (oltre 100 milioni di sterline dal 2001 ad oggi) per realizza-

Distanza da Londra in km

Aeroporto	linea d'aria	stradale
London City	12	15
Northolt	21	25
London Heathrow	23	27
London Biggin Hill	23	28
London Gatwick	38	46
London Luton	45	56
London Stansted	51	61
Farnborough	51	63
Blackbushe	54	66
London Southend	57	69
Cambridge	81	100
London Oxford	90	103
London Ashford Lydd	95	119
Manston	104	120

Gli aeroporti sono elencati, come nel testo, dal più vicino al più lontano dal centro di Londra. Come centro città è stata considerata la City of Westminster (in prossimità di Charing Cross). Le distanze sono state calcolate con Google Map.



L'aeroporto di Londra Luton, oltre a gestire voli di linea e charter, contende a Farnborough il primato per il traffico di aviazione generale della capitale inglese

WIKIPEDIA

re un'avveniristica e molto funzionale base per l'aviazione generale, con terminal per passeggeri ed equipaggi, hangar, centri manutenzione dei maggiori costruttori mondiali, hotel ed altro ancora. L'aeroporto ha recentemente ottenuto l'innalzamento del tetto ai movimenti aerei annui da 28.000 a 50.000, che saranno gradualmente raggiunti nel 2019. Farnborough è lo scalo preferito dai voli privati intercontinentali, grazie ai suoi servizi di dogana e immigrazione, e in particolare dal traffico proveniente dal Medio Oriente e qui imprenditori e VIP atterrano regolarmente con wide-body di ogni dimensione. Sullo scalo sono basati più di 50 executive jet.

Blackbushe

Lo storico aeroporto di Blackbushe (ex base militare denominata RAF Hartford Bridge) si trova a pochi km da Camberley, a cavallo tra Hampshire e Surrey, non lontano da Farnborough, 54 km dal centro di Londra. Interessato essenzialmente da traffico di aero club e scuola volo, quello che rimaneva dell'imponente base militare nell'ultimo decennio è stato ristrutturato e potenziato per ospitare adeguatamente anche voli di aviazione generale con jet executive che adesso costituiscono una buona fetta del traffico aeroportuale. I velivoli più grossi che operano sullo scalo sono i BAe 146/Avro RJ, ma quelli più diffusi sono i bimotori ad elica ed i piccoli jet. Molti dei passeggeri sono diretti alle vicine località che ospitano eventi sportivi, quali Wentworth e Sunningdale per i campi da golf e Ascot ed Epsom per le corse ippiche.

London Southend

L'aeroporto di Southend, 57 km ad est di Londra, è il terzo più trafficato dell'intero Regno Unito ed ha in corso un pesante piano di investimenti che vedrà tra l'altro un nuovo terminal, l'allungamento della pista da 1.600 a 1.900 metri (pronto per aprile 2012), un hotel (lavori iniziati il 25 luglio), una nuova torre di controllo (operativa da marzo scorso), mentre recentemente è stata aperta una stazione ferroviaria che consente adesso di raggiungere Londra presso le stazioni di Stratford (con coincidenze per l'area finanziaria del Canary Wharf e il si-

to delle Olimpiadi) e Liverpool Street in 50 minuti. Southend è uno di quegli aeroporti che si è proposto come scalo di Londra in alternativa ai tradizionali aeroporti più congestionati, tanto da cambiare nome da Southend a London Southend. Finora l'operazione non aveva registrato un grande successo, a causa dell'eccessiva distanza dalla capitale, ma adesso qualcosa cambierà con la disponibilità del treno. Prima importante novità è stata recentemente la decisione di EasyJet di porre a Southend la propria quarta base britannica (undicesima europea) con voli per otto

destinazioni. L'aeroporto ospita aerei executive fino alle dimensioni di Airbus ACJ e Boeing BBJ e sono presenti importanti società di manutenzione che impiegano in tutto più di mille persone.

London Oxford

Anche se l'aeroporto si trova a circa 90 km a nord-ovest del centro di Londra, nel 2009 lo scalo si è ribattezzato come London Oxford, per meglio proporsi come aeroporto alternativo per la capitale. La percorrenza automobilistica per Londra è di circa un'ora e mezza, mentre per

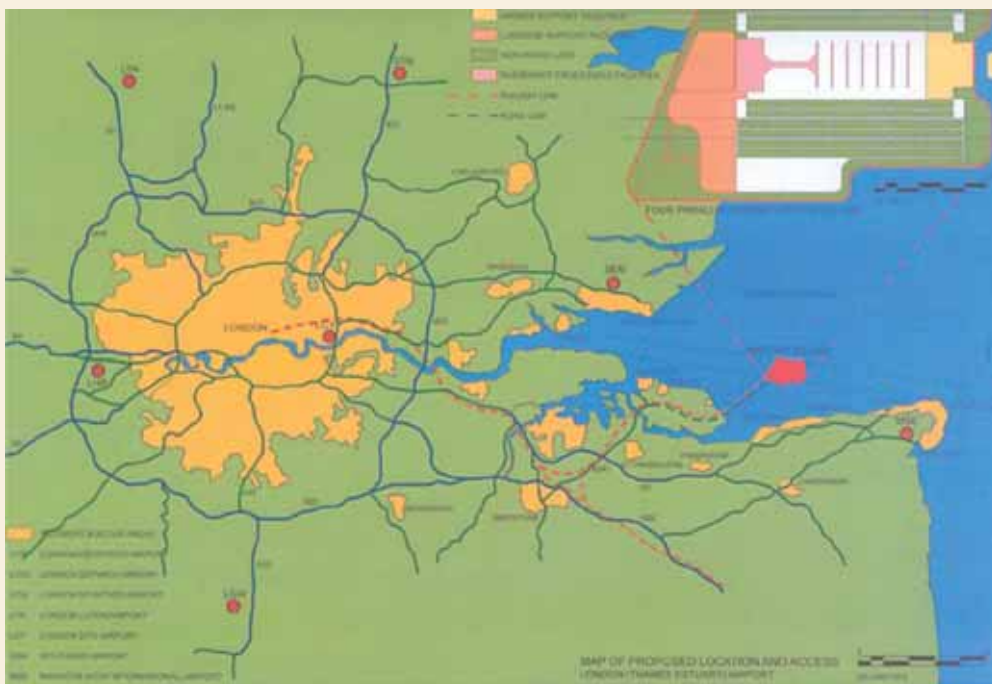
i clienti più abbienti ci sono anche servizi elicotteristici che in 22 minuti portano a destinazione. I gestori hanno investito ingenti risorse per migliorare le strutture ed i servizi offerti ai clienti dell'aviazione generale che trovano sullo scalo ampi hangar, servizi di manutenzione, costi di parcheggio particolarmente allettanti.

Data la distanza da Londra però, lo scalo vede il suo maggiore bacino di riferimento nelle aree dell'Oxfordshire, Buckinghamshire e Berkshire. Alcuni voli charter e, in passato, qualche volo di linea, vengono infatti operati con velivoli regionali al

Nuove piste o nuovo aeroporto?

La questione del sistema aeroportuale londinese è di nuovo alla ribalta delle cronache in quanto gli effetti della decisione di bloccare la costruzione delle previste nuove piste sugli aeroporti di Heathrow, Gatwick e Stansted, presa dall'ultimo governo inglese subito dopo la sua elezione, sta facendo sentire i suoi negativi effetti, con gli scali della capitale che stanno già perdendo posizioni rispetto ai concorrenti europei. Quello più importante, Heathrow, è "inchiodato" a circa 170 destinazioni, mentre Amsterdam e Parigi "Charles de Gaulle" sono cresciuti ad oltre 220 e Francoforte ad oltre 260. Anche se di questa situazione, come illustriamo nell'articolo, stanno beneficiando (o sperano di farlo) gli aeroporti più periferici, gli operatori economici ed i sindacati cominciano a preoccuparsi per il concreto rischio di perdita di competitività e quindi di business e posti di lavoro.

Gli amministratori stanno quindi adesso cercando di rimediare alla decisione presa con troppa leggerezza, tentando di tornare sui loro passi senza però far passare la cosa come una marcia indietro. In questo confronto si è recentemente inserito il sindaco di Londra, Boris Johnson, che ha rilanciato, in sostituzione della costruzione di nuove piste nell'area londinese, la vecchia idea di costruire un aeroporto completamente nuovo su un'isola semi-artificiale (ampliando l'isola di Grain) nell'estuario del Tamigi. L'aeroporto, già disegnato nelle sue linee di massima da Norman Foster, sarebbe di grandi dimensioni, con quattro piste, aperto 24 ore al giorno, capace di 150 milioni di passeggeri l'anno e del costo di 40-50 miliardi di sterline (ma qualcuno ipotizza 70). La proposta, sempre scartata anche nelle sue precedenti proposizioni, è probabilmente provocatoria e le voci contrarie non si sono fatte attendere: progetto faraonico e irrealizzabile, troppo costoso e troppo lontano da Londra (circa 100 km). Secondo i più solo un escamotage politico per simulare interesse al problema aeroportuale londinese proponendo una cosa irrealizzabile. Sotto: la posizione dell'aeroporto proposto dal sindaco di Londra e, tratteggiato in rosso, il collegamento con Londra.





Dall'aeroporto di Cambridge, ad 81 km dalla capitale, si può arrivare all'area finanziaria del Canary Wharf e al sito olimpico in 50 minuti di auto oppure a Kings Cross in 45 minuti di treno.

servizio dell'area. La pista principale di 1.550 metri consente di operare a jet executive fino alle dimensioni di Airbus ACJ e Boeing BBJ. Anche qui sono basati una serie di operatori del settore aviazione generale che offrono assistenza autorizzata per i modelli dei maggiori produttori aeronautici.

Cambridge

Il Cambridge Airport (nuovo nome adottato nel gennaio scorso al posto di Marshall Airport Cambridge), 81 km a nord della capitale, offre un'attrezzatissima struttura, denominata Marshall Business Aviation Center, di recente realizzazione (inaugurata nel dicembre 2008), che offre, oltre ai tradizionali servizi di handling, delle VIP lounge, locali per gli equipaggi ed una grande area manutenzione (circa 50.000 mq) dove vengono assistiti i principali modelli sul mercato (compreso un centro Cessna autorizzato). Lo scalo, con una pista di 1.965 metri, è in grado di assistere aerei fino alle dimensioni dei Boeing 757. Anche se il bacino di riferimento è essenzialmente quello del Cambridgeshire con la rinomata città di Cambridge, a soli quattro km, e Newmarket, a 18 km, storica sede delle corse dei cavalli, l'aeroporto si propone anche come porta d'accesso per Londra e in particolare alle aree del centro finanziario Canary

Wharf e del sito olimpionico, raggiungibili in circa 50 minuti di auto, oppure raggiungendo Kings Cross con 45 minuti di treno.

London Ashford Lydd

L'ultimo, in ordine di tempo, aeroporto inglese che ha voluto fregiarsi del "logo" londinese è stato quello di Ashford Lydd che da qualche tempo si chiama London Ashford Lydd e si è offerto come ennesima

nuova porta alla capitale. Lo scalo sorge però a 95 km da Londra, sulla costa meridionale dell'Inghilterra e la pista è lunga solo 1.500 metri, anche se esiste un progetto per allungarla di 300 metri. Una società locale offre servizi all'aviazione generale, compresa assistenza VIP. L'aeroporto ha ampi spazi a disposizione, nessun limite operativo e ingenti investimenti sono stati effettuati negli ultimi anni per potenziare le strutture e le assistenze al volo.



London Ashford Lydd è stato l'ultimo aeroporto a decidere di fregiarsi del nome di Londra, città dalla quale è però distante 95 km. Lo scalo ha ampio spazio a disposizione e l'aviazione generale la fa da padrona.

Manston

Anche i gestori dell'aeroporto di Manston, 104 km ad est del centro di Londra, praticamente sulla costa della Manica, anni fa avevano tentato la strada di proporsi come scalo alternativo per Londra, ribattezzandosi London Manston, ma l'eccessiva distanza ed i lunghi tempi di percorrenza hanno fatto fallire tale progetto, tanto che lo scalo è tornato a chiamarsi semplicemente Manston, con il "sottotitolo" Kent's International Airport.

La forza di Manston è che ha una pista di concezione militare lunga oltre 2.600 metri e molto larga, 61 metri più delle larghe fasce laterali, che nelle intenzioni iniziali doveva accogliere i bombardieri danneggiati di ritorno dalle loro missioni. Tali caratteristiche lo rendono adatto ai grossi aerei cargo, dal Boeing 747 all'An-124, e per gli aerei più piccoli c'è la possibilità di operare anche la notte. Oltre a qualche volo di linea, a Manston operano diverse compagnie charter con voli per le destinazioni turistiche e l'aviazione generale e d'affari può trovare tutto lo spazio necessario per operare in tranquillità, compreso il parcheggio degli aerei giusto di fronte al terminal. Anche se il maggiore bacino di riferimento è quello del Kent e del sud-est dell'Inghilterra, i gestori continuano a proporlo anche come alternato ai congestionati aeroporti di Londra. ■