

### London City Airport

Since 1945, air travel has consistently been a growth sector of the economy, and development of London area airports has had a significant impact on the scale of urbanisation and on traffic movements on the highways of South East England. On the other hand, the rate of growth of air movements has seen the provision of sufficient airport capacity raise its head again and again as a problem for the region.

One particular problem has been to cater adequately for business traffic, which has not only tended to be squeezed out of the main international airports at Heathrow and Gatwick, but which has not seen those airports as meeting the locational needs of business very closely. The business heart of the capital in the City of London is to the east of the geographical centre of London. The main airports, until the recent development of Stansted, were very much to the west of centre. There was a need to be met and the response has been the arrival on the scene of a small airport close to the city.

### Recent and existing situation

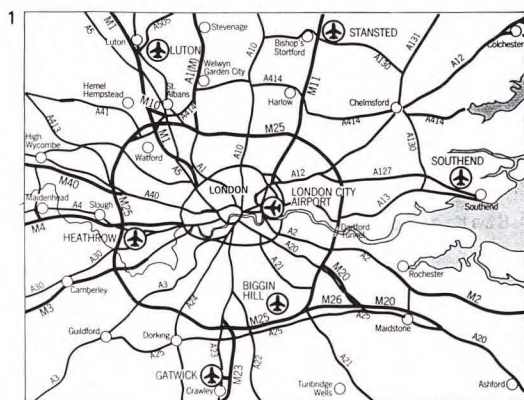
London City Airport (LCA) is located in inner East London some 10 Km. from the Tower of London and 5 Km. from the Docklands Enterprise Zone. The runway (currently 763 metres) is situated on the centre quay between the former King George V and Royal Albert Docks. This STOL [Short take-off and Landing] airport is privately owned, with 90 % being owned by John Mowlem & Co. In recent times, LCA has

Desde 1945, los viajes aéreos han representado constantemente un sector de crecimiento de la economía, y el desarrollo de los aeropuertos del área de Londres ha tenido un fuerte impacto en la escala del tráfico y urbanización en las autopistas del Sureste de Inglaterra. Por otra parte, el índice de crecimiento de los desplazamientos aéreos ha evidenciado como problema principal para la Región, el conseguir un aumento suficiente de la capacidad de los aeropuertos.

Un problema particular ha sido la atención adecuada para el tráfico de negocios, que no sólo ha tendido a ser excluido de los principales aeropuertos internacionales de Heathrow y Gatwick, sino que no ha considerado que esos aeropuertos den una respuesta ajustada a las necesidades de localización de negocios. El núcleo de los negocios de la capital en la ciudad de Londres se encuentra situado al este del centro geográfico de Londres. Los aeropuertos principales, hasta la reciente construcción de Stansted, se encontraban al oeste del centro. Había que buscar una solución y la respuesta ha sido la puesta en escena de un pequeño aeropuerto al lado de la City.

### Situación actual y existente

El London City Airport (LCA) está situado en la zona interior del Este de Londres, a unos 10 Km. de la Torre de Londres y unos 5 Km. del área de empresas de las Docklands. La pista de aterrizaje/despegue (de 763 metros) está situada en el muelle del centro, entre los antiguos muelles de King



1. Aeropuertos existentes en la región urbana de Londres.
2. Situación del aeropuerto de la ciudad de Londres, en relación con el Corredor del Támesis.



George V y Royal Albert. Este aeropuerto STOL (despegue y aterrizaje en distancias cortas) es de propiedad privada, y el 90 por ciento pertenece a John Mowlem Co. Últimamente el LCA ha sido utilizado por 220.000 pasajeros por año, es decir, 4.000 por semana.

El LCA se inauguró en octubre de 1987, pero los vuelos se suspendieron a las seis semanas en base a razones de seguridad y ATC (Air Traffic Control) —la cobertura de radar mientras funcionaban los aviones en un espacio aéreo sin control tuvo que ser ampliada antes de que se reanudaran los vuelos en enero de 1988—.

Siendo un aeropuerto STOL, sólo puede ser utilizado por aviones con características excepcionales como el DH Dash 7, que tiene una capacidad de aproximación de 7,5 grados. El LCA es actualmente un aeropuerto europeo de distancias cortas que ofrece vuelos a centros situados dentro de un radio de hasta 650 Km. de Londres, como Estrasburgo, París, Bruselas y Nantes; dentro de este área hay un mercado de 150 millones de personas. Actualmente son cinco las líneas aéreas que utilizan el LCA incluyendo a Air France, que pone en servicio diez vuelos por día laborable a París.

Las principales ventajas del LCA para el mundo de los negocios son tiempo y comodidad. El aeropuerto se encuentra a unos 5-10 Km. del centro financiero de la ciudad de Londres y del centro comercial que se está creando en las Docklands. Además, llegando al LCA en coche, taxi, barco, autobús, o tren ligero, desde las Docklands sólo hay que facturar diez minutos antes de la salida internacional.

Los propios controladores de tráfico aéreo del aeropuerto tienen un control exclusivo sobre los aviones en un radio de 8 Km., del LCA y hasta 2.500 pies de altitud. Además, los controladores aéreos ofrecen asistencia de radar a los aviones en un espacio aéreo sin controlar, es decir, antes de penetrar en las rutas aéreas, y cuentan con un sistema de aterrizaje de alta precisión. Debido a limitaciones de la capacidad en las horas punta, dentro del LTMA, es raro que un avión del LCA pueda acceder directamente al espacio aéreo controlado, aunque está previsto que esta situación mejore a mediados de los noventa y cuando se pongan en vigor los nuevos procedimientos y equipos ATC.

Desde 1987 se han producido cambios y desarrollos notables. El DH Dash 7 se ha dejado de producir y se ha introducido el BAe 146 (el reactor del susurro). Este último reactor tiene una autonomía de 1.600 Km. y una capacidad de 90 pasajeros, la velocidad de crucero es de 800 Km./hora a una altitud de 31.000 pies, y su entorno sonoro es tan favorable que es el único avión comercial que puede viajar desde Estocolmo, Lugano y Florencia.

Los propietarios del LCA perdieron dinero durante los primeros años de funcionamiento y se observó la necesidad de producir algunos cambios inmediatos. Se presentó una solicitud de planificación con idea de ampliar la pista en 1.119 m. (con bandas de salida en cada extremo) y utilizar el BAe 146 y aviones similares, es decir, DH Dash 8 (56 pasajeros), Fokker 50 (50 pasajeros), ATR 42 (46 pasajeros), y SAAB 340 B (35 pasajeros). Para utilizar estos aviones de forma segura en el LCA hubo que reducir la altura prevista del puente en el propuesto Cruce del Río del Este de Londres (justo al este del LCA) y la demolición de algunos edificios altos al oeste de la autopista en las Docklands. Se celebró una consulta pública que se centró en el ruido, horas de operación, y frecuencia de vuelos; dicha consulta finalizó en enero de 1991 y se está esperando una decisión del Ministerio correspondiente para el otoño.

## Perspectivas para el futuro

Hasta ahora, el LCA no ha sido rentable y el aeropuerto no ha carecido de problemas. No obstante, si se aprueba la ampliación de la pista y se permite el uso de diferentes tipos de aviones en el aeropuerto, y una vez que el LTMA haya sido reorganizado para permitir que algunos vuelos tengan acceso directo a las rutas aéreas, las perspectivas a medio plazo pueden ser optimistas.

El potencial para el LCA tiene que considerarse bajo el contexto de los desarrollos vecinos en el Este de Londres, sobre todo las Docklands, que se ha identificado como una zona principal para el desarrollo económico en la Nueva Estrategia para el Sureste de Inglaterra. El desarrollo de Canary Wharf en las Docklands, actualmente en construcción, se considera el proyecto comercial mayor del

served 220,000 passengers a year, i.e. 4,000 passengers/week.

LCA opened in October 1987 but flights from the airport were suspended within six weeks on ATC and safety grounds —radar cover whilst aircraft were operating in uncontrolled airspace had to be extended before flights were resumed in January 1988.

Being a STOLport, LCA is only available for use by aircraft with exceptional characteristics notably the DH Dash 7 which has a 7.5 degree up approach capability. LCA is currently a European short-haul airport serving centres within about 650 Km. of London such as Strasbourg, Paris, Brussels and Nantes; within that area there is a market of 150 million people. At present, there are five airlines using LCA including Air France which operates ten flights per weekday to Paris.

The chief advantages of LCA to the business community are time and convenience. The airport is within 5-10 Km. of the financial centre of the City of London and the emerging Docklands commercial centre. Moreover, having arrived at LCA by car, taxi, riverbus or by Docklands Light Rail way there is only a ten minute check-in time before international departures.

The Airport's own air traffic controllers have exclusive control over aircraft within an eight kilometre radius of LCA and below 2,500 feet in altitude (the floor of the LTMA at this location). Moreover, the Airport's controllers offer radar assistance to aircraft in uncontrolled airspace, i.e. before they enter the airways, and have a high precision instrument landing system. Due to capacity constraints at peak periods within the LTMA, it is seldom possible for aircraft from the LCA to gain direct access into the controlled airspace, although it is envisaged that this situation will improve in the mid 1990s when the new ATC procedures and equipment come into force.

Since 1987, there have been some notable changes and developments. The DH Dash 7 has been taken out of production and the BAe 146 (the whisper jet) has become available. The BAe 146 has a range of 1,600 Km. and a payload of 90 passengers, it has a cruising speed of 800 Km./hour at an altitude of 31,000 feet, and its noise environment is so favourable that it is the only commercial jet allowed to operate from Stockholm, Lugano and Florence.

The owners of LCA lost money in the first few years of operation and some immediate changes were seen to be needed. A planning application was submitted for consent to extend the runway to 1199 metres (with starter strips at each end) and to use the BAe 146 and similar aircraft, i.e. DH Dash 8 (56 passengers), Fokker 50 (50 passengers), ATR 42 (46 passengers), and SAAB 340B (35 passengers). To use such aircraft safely at LCA also required

a reduction in the planned height of the bridge in the proposed East London River Crossing (immediately east of LCA) and the demolition of some tall buildings to the west of the runway within Docklands. A Public Inquiry was held at which the focus of concern was noise, hours of operation, and frequency of flights; this came to an end in January 1991 and a decision is expected from the Minister in the autumn.

### Prospects for the future

To date, LCA has not been profitable and the airport has not been without problems. However, if consent is granted to extend the runway and to allow different types of aircraft to use the airport, and once the LTMA has been reorganised to allow some flights to gain direct access to the airways, the medium term prospects gave cause for optimism.

The potential of LCA has to be considered in the context of neighbouring developments in East London, notably Docklands, which has been identified as a prime area for economic development in the New Strategy for the South East of England. The Canary Wharf development in Docklands, currently under construction, is claimed to be the world's largest commercial project; it comprises 28 hectares and will provide 50,000 office jobs in 1 million cubic metres of office floorspace within 5 Km. of the LCA. A third major business centre for London is emerging and will increasingly add to the demand from the business community in the financial heart of the City of London for convenient access to an airport.

Development in Canary Wharf and in East London is taking place in part in response to the extension of surface transport infrastructure linked to the LCA. In particular, the Docklands Light Railway is being extended to serve the LCA, with direct rail connections both to Canary Wharf and to the City of London, and will become operational late in 1992. Moreover, a 20 minute riverbus service (a catamaran with accommodation for 62 passengers) was introduced in April 1991 linking Westminster, the City and Docklands to the LCA.

LCA will never be a threat to Heathrow and the other main airports in the London area, but it has the potential to provide a most useful service to the growing number of business travellers who need to gain speedy access to other centres of Western Europe. Growth in the early years may not be spectacular, but it is possible that 1 million passengers a year may be using LCA by the end of the 1990s, provided that the Channel Tunnel does not prove so attractive an alternative means of contact with nearby European city centres that it proves impossible to establish and maintain a profitable passenger base for the City Airport.

Vista de la pista de aterrizaje y su entorno inmediato.



Vista aérea de "The Royal Docks" mirando hacia el oeste con el aeropuerto en primer término.



mundo; comprende 28 hectáreas y proporcionará 50.000 puestos en oficinas en un millón de metros cuadrados de espacio para oficinas a 5 Km. del LCA. Está surgiendo un tercer centro de negocios para Londres y se añadirá cada vez de manera más perceptible a la demanda de la comunidad de negocios en el núcleo financiero de la City de Londres de un acceso conveniente a un aeropuerto.

El desarrollo en Canary Wharf y en el Este de Londres está produciéndose en parte como respuesta a la ampliación de la infraestructura del transporte terrestre vinculado al LCA. En particular, el ferrocarril ligero de las Docklands está siendo ampliado para servir al LCA, con conexiones directas tanto a Canary Wharf como a la City de Londres, y comenzará a funcionar a finales de 1992. Además, en abril de 1991 se introdujo un servicio nuevo que consistía en un "autobús fluvial" (un catamarán con una capacidad de 62 pasajeros) enlazando Westminster, la City y las Docklands con el LCA.

El LCA no supondrá nunca una amenaza para Heathrow y los otros aeropuertos principales de la zona de Londres, pero tiene el potencial de proporcionar un servicio muy útil al creciente número de viajeros de negocios que necesitan ganar un acceso rápido a otros centros de Europa Occidental. El crecimiento en los primeros años no será espectacular, pero es posible que un millón de pasajeros al año utilicen el LCA para finales de los noventa, siempre y cuando el Túnel del Canal no sea un medio alternativo de conexión con los centros cercanos de Europa tan atractivo que haga posible establecer y mantener una base de pasajeros rentable para el City Airport.