

Appena si sente pronunciare quest'epiteto, viene in mente Robin Hood. Si tratta di una leggenda talmente famosa da aver suggerito agli amministratori dello Yorkshire di utilizzare il nome del mitico personaggio a fini promozionali. Ma che c'entra con l'aviazione? E' presto detto...

...l'eroe in calzamaglia è divenuto l'involontario testimonial dell'aeroporto internazionale di Doncaster/Sheffield o per meglio dire di Finningley, nella contea dello Yorkshire meridionale. Il DSA, ovvero il Doncaster Sheffield Airport, DSA per la IATA e EGCN per l'ICAO, ha iniziato le sue operazioni commerciali nell'aprile 2005, arrivando per ultimo nel panorama degli aeroporti civili britannici. Dato che la zona, per altro fortemente disputata da altre contee, è ritenuta teatro delle gesta del leggendario fuorilegge che rubava ai ricchi per dare ai poveri, si è deciso di conferire il nome di Robin Hood alla nuova struttura.

Scelta davvero singolare, visto che nemmeno l'aeroporto di riferimento di Disneyland ha adottato un nome ispirato a Topolino o al suo progenitore Walt Disney, infatti, l'aeroporto di Orange County (che dista 23 km da Disneyland), ha scelto di intitolarsi a John Wayne. E' altresì vero che parliamo di una realtà molto differente da quella britannica, un'area che comprende una megalopoli come Los Angeles e che conta cinque aeroporti civili principali, con LAX che riceve più di 60 milioni di passeggeri l'anno, contro gli oltre nove l'anno del John Wayne.

In ogni caso la storia del Robin Hood Airport nasce molto lontano nel tempo. Nel 1915 la stazione del Royal Flying Corps di Doncaster (nata nel 1908, uno dei primi aeroporti del mondo), ebbe bisogno di lavori di ristrutturazione, così si decise di muovere il corpo alla poco distante (una decina di chilometri), fattoria Bancroft nella parrocchia di Finningley, che divenne quindi un campo militare da dove decollarono i caccia per difendere dagli Zeppelin lo Yorkshire e l'importante centro industriale di Sheffield, a circa 40 chilometri.

La base di Finningley tornò ad essere importante nella seconda guerra mondiale come centro per l'addestramento operativo dei reparti da bombardamento. E durante la guerra furono realizzati notevoli lavori di adattamento dell'aeroporto che in ogni modo continuò a svolgere l'importante ruolo di centro di formazione al bombardamento.

Anche se nel corso del dopoguerra le attività addestrative continuarono, fu la transizione al ruolo strategico che consentì alla base di divenire di primo livello. Nel 1957 Finningley divenne la base per i "V" Bomber (Vulcan, Victor, Valiant), che costituivano i vettori atomici mobilitati per la guerra fredda. I bombardieri strategici rimasero fino al 1970. Arrivarono quindi i navigatori addestrati presso la neocostituita Scuola di Navigazione Aerea.

L'attività di Finningley fu poi allargata alla formazione al pilotaggio dei plurimotori. Seguirono poi i centri di traino bersagli e il gruppo di addestramento al combattimento di "aggressori" DACT (Dissimilar Air Combat Training), completati anche da un gruppo di ricerca e soccorso. La base

passò poi sotto le dipendenze del Support Command nel 1977. Nel 1994 il Ministero della Difesa Britannico, con l'intento di soddisfare i tagli di bilancio imposti, inserì Finningley tra le basi da chiudere.

La base fu chiusa nel 1996 e nel 1999 fu venduta al gruppo privato Peel Holdings, un gruppo infrastrutturale di primaria importanza nella regione, al suo primo acquisto in campo aeronautico. L'era atomica aveva lasciato in eredità una bella pista di quasi tre chilometri, larga sessanta metri, cinque imponenti hangar e molte altre strutture utilizzate per i compiti addestrativi.

L'acquirente costituì la Peel Airports che s'impegnò per far approvare il piano di sviluppo da circa 80 milioni di sterline. Nel 2004 i lavori furono affidati al gruppo Capita Symonds che in circa un anno realizzò l'aerostazione e le opere complementari. Il terminal è molto moderno e di ampie proporzioni costituito da una struttura in capriate e tubi d'acciaio, chiusa in cristallo. La struttura è basata su due piani: al piano terra le strutture per le partenze e gli arrivi ed al piano superiore i servizi, uffici, ristoranti, ecc. Una struttura dimensionata per circa tre milioni di passeggeri annui.

Le operazioni iniziarono il 28 aprile 2005 con un volo low cost per Palma de Mallorca. Le strutture aeronautiche comprendono, oltre ad una stazione di pompieri di settima classe, sistemi di atterraggio ILS-DME per entrambe le direzioni di atterraggio (02/20), di cui una, per la pista 20, di CAT II, NDB, ATIS e radar SRA.

I collegamenti aerei sono assicurati dalle compagnie charter (TUI in primis e poi Cook) e da quelle low cost (Flybe, Ryanair, Wizz Air). Il traffico è subito decollato arrivando vicino al milione di passeggeri annui per poi assestarsi intorno ai 700.000, poco sopra la mera sopravvivenza per un aeroporto che è stato premiato come il migliore del Regno Unito.

La Peel intende pertanto varare un nuovo piano di sviluppo per raggiungere i famosi tre milioni di capacità limite, almeno per il 2030. Molto potrà fare il notevole flusso turistico dell'area, basti pensare che la famosa "foresta di Sherwood", sita a circa 35 chilometri dall'aeroporto, riceve 500.000 visitatori annui, anche se la vicinanza con altre strutture aeronautiche di certo non aiuterà: Manchester è a 110 km, Bradford/Leeds a 80, Luton a 120, e London-Heathrow a 270.

Sarà quindi indispensabile che il "Magnifico Arciere" attiri i turisti di tutto il mondo a visitare la sua "Quercia Maggiore" che tuttora si erge fiera nel mezzo della foresta, sebbene a poche centinaia di metri dalla miniera di carbone di Thoresby, in compenso anch'essa visitabile.

*(27settembre 2013)*