

### Primera etapa

La primera etapa del desarrollo del aeropuerto de Mirabel se extenderá de 1975 a 1979. Esta etapa inicial comprenderá el uso de dos pistas y una terminal capaz de servir a 3.7 millones de pasajeros y 300.000 aeronaves por año. Los aviones se estacionarán lejos del edificio terminal, transportándose a los pasajeros en vehículos de 150 pasajeros de capacidad y hasta 24 km. por hora.

Para 2025, fecha de su terminación, el aeropuerto tendrá seis pistas apareadas, dos pares noroeste a suroeste y el otro par transversal, así como las instalaciones necesarias para acomodar unos 50 millones de pasajeros anuales.

### Transporte entre el aeropuerto y los centros urbanos

Otro aspecto importante del proyecto de Mirabel será el transporte de superficie entre el aeropuerto y los centros urbanos de Montreal y Ottawa. En la etapa inicial, se espera que sea suficiente una serie de autopistas. Se ha propuesto que, hacia 1980, se añada un sistema eléctrico de gran velocidad (TRRAMM) que conecte el centro de Montreal con Mirabel utilizando las vías férreas actuales con trenes de alta velocidad (161 km. por hora). El costo de este proyecto se estima en unos \$438 millones a su poder adquisitivo actual. La línea férrea se integraría en el sistema de transporte actual de Montreal, teniendo 16 estaciones, la mayoría con parques de estacionamiento y conectadas con líneas de autobuses. Si se aprueba el sistema TRRAMM, su operación comenzará en 1981 teniendo capacidad para 100.000 pasajeros diarios.

Además de los servicios para pasajeros, Mirabel se caracterizará por sus instalaciones de carga. Montreal ocupa el sexto lugar entre las ciudades de América del Norte por su volumen de carga, y su ritmo de crecimiento anual es el 25% que se espera aumentará mucho más una vez Mirabel entre en opera-

ciones. En la Primera Fase la rampa de carga ocupará 32.500 mts. cuadrados, superficie suficiente para cuatro aviones. Para la década de 1980 habrá dos terminales de carga y una pista independiente.

### Fechas históricas de la aviación canadiense

*Febrero 23, 1909* - Primer vuelo de un aparato "más pesado que el aire" en el Imperio Británico, en Baddeck, Isla del Cabo Breton. (El aeroplano, *Silver Dart*, era de diseño "avanzado" y estaba piloteado por John McCurdy).

*Junio 24 de 1918* - Primer servicio experimental de correo aéreo entre Montreal y Toronto.

*Septiembre 5 de 1918* - Primer servicio aéreo militar nacional, el Real Servicio Aéreo Naval de Canadá, independiente de la Real Fuerza Aérea Británica (R.A.F.).

*Junio 6 de 1919* - Aprobación de la Ley de Aeronáutica por la que se formaba la Junta Aérea encargada de reglamentar la aviación civil en Canadá.

*Julio 5 de 1919* - Primer salto en paracaídas del canadiense Frank Ellis, en Crystal Beach, Ontario.

*1919* - Primera utilización regular de aviones de patrulla forestal y levantamiento de mapas en el Valle St. Maurice. El grupo que en 1922 se convirtió en la Laurentide Air Services, amplió sus operaciones a Ontario, inaugurando el primer servicio regular de pasajeros y carga en Canadá.

*Agosto 7 de 1919* - Cruce aéreo de las Montañas Rocosas.

*Octubre 7-17 de 1920* - Primer correo aéreo experimental transcontinental entre Halifax y Vancouver. Tiempo total de vuelo: 45 horas.

*Octubre 15 de 1920* - Primer vuelo comercial al Norte canadiense: desde Winnipeg hasta Le Pas, Manitoba.

*Abril 1 de 1924* - Creación de la Real Fuerza Aérea Canadiense. Inicialmente, la mayor parte de su trabajo eran vuelos para el Ministerio del Interior, en misiones forestales e hidráu-