

impresión que desea causar a los diplomáticos. A su vez, el pueblo de Canadá podrá venir a su capital y comprobar la imagen que ofrecemos al resto del mundo".

Datos sobre el edificio Lester B. Pearson

La construcción del edificio empezó en mayo de 1970 y se terminó 36 meses después. Su coste se eleva a 27,2 millones de dólares, sin contar los honorarios del arquitecto, mobiliario y jardinería.

El edificio que ocupa 2,8 hectáreas de terreno, tiene unos 100.000 metros cuadrados de superficie de oficinas y estacionamiento para 575 automóviles. En él pueden trabajar unas 3.200 personas.

La estructura de hormigón armado, asentada sobre roca firme, está revestida de hormigón moldeado con granito de Quebec. El vestíbulo forma una calle con 4 torres de diferente altura. La planta baja da entrada a los mismos.

El edificio contiene plantas calefactoras o refrigeradoras. La calefacción viene de la imprenta gubernamental, situada en Hull, por unas tuberías que pasan por debajo del puente Macdonald-Cartier y el agua fría para el sistema de refrigeración viene del Consejo Nacional de Investigaciones, situado al otro lado de la calle. El sistema regulador de temperatura está diseñado de modo que unas oficinas pueden recibir calefacción y otras refrigeración. Cada bloque tiene su propio sistema de ventilación.

En caso de corte de energía eléctrica, hay dos grupos electrógenos para hacer funcionar un ascensor en cada

bloque, mantener comunicaciones y centros de operación, así como suficiente iluminación de urgencia.

Comienza la construcción de aeropuertos STOL

Comenzó la construcción de los aeropuertos STOL de Ottawa y Montreal para el servicio STOL de pasajeros que se inaugurará en marzo de 1974 y cuyo período de pruebas durará dos años.

La construcción de pistas de rodaje, rampa y zona de estacionamiento para automóviles y servicios conexos del aeropuerto STOL de Ottawa situado en Rockliffe costará más de 600.000 dólares, estimándose en más de 1,5 millón de dólares las instalaciones de Montreal. No se ha anunciado todavía el coste de los edificios del aeropuerto STOL.

Los gastos de construcción de Rockliffe son inferiores a Montreal porque se utilizará parte de la pista de Rockliffe para este servicio, mientras que en Montreal se debe construir una pista completa.

Los aeropuertos STOL de Ottawa y Montreal son pequeños pero completos, diseñados especialmente para aviones STOL y acomodarse a zonas centrales de nuestras grandes ciudades o a zonas suburbanas de comunidades más pequeñas.

Las pistas de despegue y aterrizaje tendrán unos 600 metros de largo y 30 metros de ancho, escasamente el tercio de las pistas para reactores de alcance medio del tipo DC-9 y Boeing 737.

Las terminales son más bien pequeñas de unos 465 metros cuadrados de espacio, suficientes para los 90.000

a 120.000 pasajeros por año que volarán durante los dos años de servicio experimental. A pesar de diversas aplicaciones del STOL en Canadá y el extranjero, se espera que la mayoría de los pasajeros en horas punta sean hombres de negocios.

Tanto en Ottawa como en Montreal, habrá estacionamiento para 220 automóviles, siendo bastante cómodo el acceso por taxi o autobús, ya que el aeropuerto STOL de Ottawa está a 12 minutos del centro de la ciudad y el de Montreal a cinco minutos.

El Ministro de Transporte, Jean Marchand, manifestó: "Los diseñadores del aeropuerto STOL han procurado conglutinar todos los elementos de este servicio aéreo nuevo y único en su género. El diseño y emplazamiento del aeropuerto STOL aumenta la comodidad del pasajero y reduce el viaje. Por primera vez en la historia de la aviación mundial se explotarán todas las características inherentes a los aviones STOL, seguras, silenciosas y, naturalmente, de despegue y aterrizaje cortos."

Vuelos de carga de la CP

Desde el 11 de agosto, las líneas aéreas CP operan 4 vuelos de carga por semana entre Montreal y Vancouver, con escalas en Toronto y Edmonton en el viaje de ida y Toronto en el de vuelta.

El reactor DC-8 utilizado en este servicio ofrecerá mayor capacidad de carga por contenedor y a granel.

Uno de estos aviones proseguirá hacia el Pacífico Norte y el resto enlazará con líneas de pasajeros y carga que van a Tokio y Hong Kong.