



Por FRANKLIN M. RECLA

(De *Aero Digest*.)

El 1 de octubre de 1944, Michigan tenía ciento setenta y cuatro aeropuertos, además de un número secreto de campos militares de aviación. Otros doce campos estaban en construcción en aquella fecha y se estaban estudiando las condiciones de diez y nueve emplazamientos. Durante el año 1944 fueron construidos veinticuatro nuevos aeropuertos en el Estado de Michigan.

Desde el año 1929 se han construido ciento veinticinco de estos aeropuertos y campos de aviación bajo la vigilancia y dirección del Departamento de Aeronáutica del Estado de Michigan, y debido a la continuidad de los planes seguidos, desde que se constituyó el Departamento, se puede decir que ninguno de estos aeropuertos representa un gasto excesivo; en ninguno se ha empleado el dinero inútilmente. La extensión y servicios de todos ellos tienen una estrecha relación con las necesidades del centro de población a quien sirven y con las posibilidades financieras del mismo.

El Departamento de Aeronáutica de Michigan se creó como resultado de un viaje realizado en 1928, cuando "Buck" Steers, entonces director de operaciones de la Skyways, Inc, llevó en avión a varios hombres de negocios de Michigan, desde Detroit a Meno-

minee (Michigan). Era el comienzo de la primavera de aquel año, cuando empezaba a desaparecer el hielo del suelo. En aquella época no existía aún ningún aeropuerto disponible en Menominee, y fué preciso elegir desde el aire un lugar que parecía adecuado para tomar tierra. La llegada y aterrizaje fueron satisfactorios; pero, durante la noche, una lluvia ligera hizo desaparecer el hielo del suelo lo suficiente para que a la mañana siguiente, cuando el grupo llegó al campo dispuesto a emprender el regreso, el viejo trimotor tenía su tren de aterrizaje casi hundido totalmente en el barro.

Después de pasar un día con tablones, gatos, troncos de caballos y palabras violentas, el avión fué extraído del barro y el grupo se retiró a la vieja Menominee House para esperar que el tiempo mejorase para poder despegar. Aquella noche Steers hizo ver que era una vergüenza que el Estado, que construía carreteras para los automóviles, no viendo más allá de sus narices retardase la construcción de aeropuertos para aviones. Pues, naturalmente, no cabía esperar a que los propietarios cediesen gratuitamente el terreno que los aviones necesitaban para sus maniobras de despegue y aterrizaje. De las conversaciones de aquella noche, y en el escritorio del hotel, salió

una propuesta de ley creando el Departamento de Aeronáutica de Michigán, basada en la teoría: "Ayúdate y Dios te ayudará". En esta propuesta de ley se disponía que el dinero necesario para el Departamento se obtuviera de un impuesto sobre la gasolina consumida en los aeroplanos, contribuyendo también a la construcción de campos de aterrizaje los propietarios de aeroplanos y las empresas explotadoras de servicios aéreos. Este proyecto de ley fué aprobado en la Legislatura siguiente. Cuando se anunció el impuesto los propietarios y explotadores se pusieron furiosos; pero, como lo ha demostrado la práctica, la disposición era acertada, y los mismos propietarios que protestaron son, desde hace mucho tiempo, los más ardientes defensores del Departamento de Estado y su programa, porque se han construído campos de aviación en zonas remotas y lugares de recreo, con ventajas para el empresario comercial o propietario particular. Además, los propietarios y empresas explotadoras se han dado cuenta hace tiempo de que Michigán tiene un impuesto sobre la gasolina de poco más de medio centavo por litro y el coste de la gasolina para aviación, al por menor, nunca ha sido superior al precio medio de la que se expende en otros estados de la Unión.

Los ingresos procedentes de este impuesto sobre la gasolina se colocaron en el fondo de aeronáutica y sólo se podían invertir en aviación. Durante los primeros tiempos los ingresos fueron con frecuencia inferiores a una media de 2.000 dólares mensuales. Hoy día, incluso bajo la restricción que la actual guerra impuso a los vuelos de turismo, los ingresos del Departamento se acercan a los 40.000 dólares mensuales, siendo ya evidente que al terminar la guerra se elevarán mucho más.

#### **Departamento de Aeronáutica.**

Como hemos dicho, los ingresos procedentes del impuesto fueron al principio pequeños e insuficientes, por tanto, para construir un aeropuerto, y en consecuencia, el Departamento, a través de sus miembros, empleaba el dinero en conceder subvenciones pequeñas con las cuales fomentar la construcción en distintos centros de población. Esta modesta contribución al esfuerzo común sirvió de estímulo, reportando grandes beneficios.

Si el acuerdo de creación de esta contribución constituyó un acierto de la ley, también lo fué la composición del Departamento o Comité. El Comité de Aeronáutica de Michigán se compone de siete miembros que no cobran sueldo alguno; cinco, nombrados escalonadamente, con un máximo período de permanencia de cada uno en el cargo de cuatro años; de esta forma ningún administrador podía ejercer influencia permanente en la política del Departamento. Dos de los miembros son semi-oficiales; uno, como miembro de la administración del Estado, y otro, como miembro del servicio de carreteras del estado. Ambos departamentos tienen un natural interés en el desarrollo de la aviación, ya que los aviones hace tiempo que se usan en esos departamentos para atender a los asuntos oficiales estatales.

La Comisión se reúne por termino medio una vez al mes, o cada seis semanas, para determinar cuestiones de administración y estudiar las proposiciones hechas por el director de la Junta. Utilizan personal a sueldo para realizar el trabajo material del Departamento bajo su dirección. Este personal a sueldo consiste en el director, Sheldon B. Steers, conocido en todos los centros industriales con el nombre de "Buck"; una sección de ocho ingenieros, una sección de planes e inspección y una pequeña sección administrativa.

La sección de ingeniería examina el lugar, proyecto y construcción de todos los aeropuertos y, a través de la Junta, todos los campos de aviación. Sus directores obtienen las autorizaciones del Estado. La concesión de licencias o autorizaciones ofrece al Estado un control directo en la determinación de que todos los campos se conserven en condiciones de seguridad y servicio en todo momento. La concesión de autorización ha demostrado que es un procedimiento excelente, porque delega en el director del aeropuerto, dándole autoridad para hacer cumplir las reglas de tierra en su aeropuerto y, además, le presta relieve en el centro de población donde radique, porque resulta ser el representante oficial del Estado.

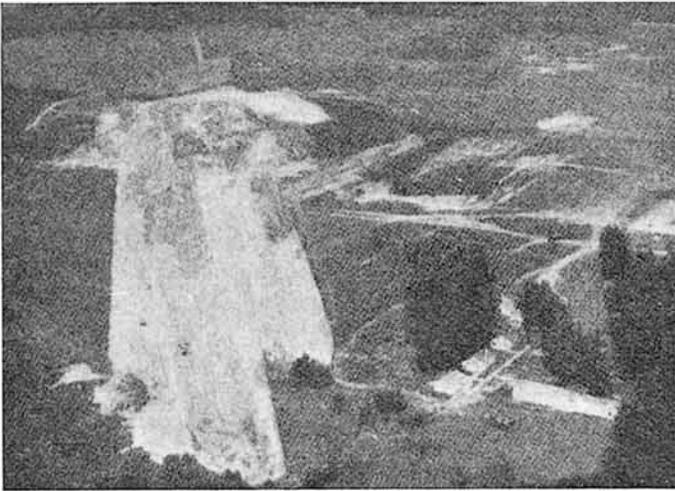
La sección de planes e inspección tiene también la facultad de hacer cumplir las leyes; pero su labor principal es: primero, ayudar a los distintos centros de población para que formen sus comités de aeropuertos que estudien bien el establecimiento de un nuevo campo de aviación o la ampliación del ya existente; segundo, la vigilancia de la conservación de los distintos aeropuertos que haya en servicio en la localidad. En realidad, los problemas derivados de la necesidad de hacer cumplir las leyes han demostrado en Michigán que son poco complicados, poniéndose en vigor desde un punto de vista lleno de comprensión.

En esencia, las leyes sobre aviación de Michigán han venido a completar las leyes federales relativas a aeronáutica. Durante quince años de existencia la Junta de aeropuertos ha sido una valiosa ayuda para las autoridades federales.

#### **Procedimientos a seguir en los planes.**

La sección administrativa pone en ejecución las órdenes emanadas de la Junta, en lo que se refiere a la distribución de la ayuda estatal, y trata de todos los asuntos financieros relacionados con las actividades de la junta.

Aunque pudiera parecer a algunos que la ley de Michigán proporciona la intervención arbitraria del Estado respecto a los proyectos de la comunidad, esta ley jamás ha sido interpretada en ese sentido. El centro de población ha sido siempre el que ha mandado y siempre se han respetado los deseos de las poblaciones. La Junta del Estado lo único que ha hecho ha sido ofrecer su consejo y aquellos conocimientos técnicos de que el usuario careciera. Esta situación ha conducido a la consecución de un programa muy uniforme en la creación de aeropuertos, así como en su construcción y explotación.



**AEROPUERTO BENTON HARBOR-ST. JOSEPH, EN CONSTRUCCION**

El procedimiento corriente para establecer un nuevo campo de aviación en Michigán es como sigue: El centro de población hace saber a la Junta del Estado que desea crear un aeropuerto nuevo, o ampliar el ya existente. En muchos casos, especialmente cuando se trata de ampliaciones, la sugerencia parte primeramente del personal de la Junta. Después de haberse considerado que la actividad del aeropuerto garantiza la ampliación, se forma un comité local, y en compañía de los empleados de la Junta del Estado estudian la conveniencia de futuros lugares de emplazamiento. Estos lugares se señalan por orden: A, B, C, D, ó 1, 2, 3, 4, etc. Los representantes de la Junta nunca se entienden directamente con el propietario del terreno, ni intervienen para nada en su adquisición, porque no desean mezclarse en consideraciones locales de tipo político.

Después de una revisión de los lugares designados como posibles, los ingenieros de la Junta hacen un estudio de todos los datos que hayan de tenerse en cuenta, teniendo siempre presentes las necesidades de la población, el acceso al lugar desde la misma, detalles tales como el desagüe natural y coste aproximado de la construcción en cada punto sometido a consideración, junto con los demás factores que se estimen pertinentes. Entonces se presenta al Centro un plan o anteproyecto de cada uno de los emplazamientos que parece reunir condiciones, junto con los gastos de construcción relativos a él. Partiendo de estos datos, la población puede hacer su elección propia entre los lugares que se aconsejan, teniendo en cuenta el gasto de construcción además del coste del terreno. Siguiendo este procedimiento, rara vez las poblaciones eligen el menos conveniente de cuantos emplazamientos se someten a su consideración.

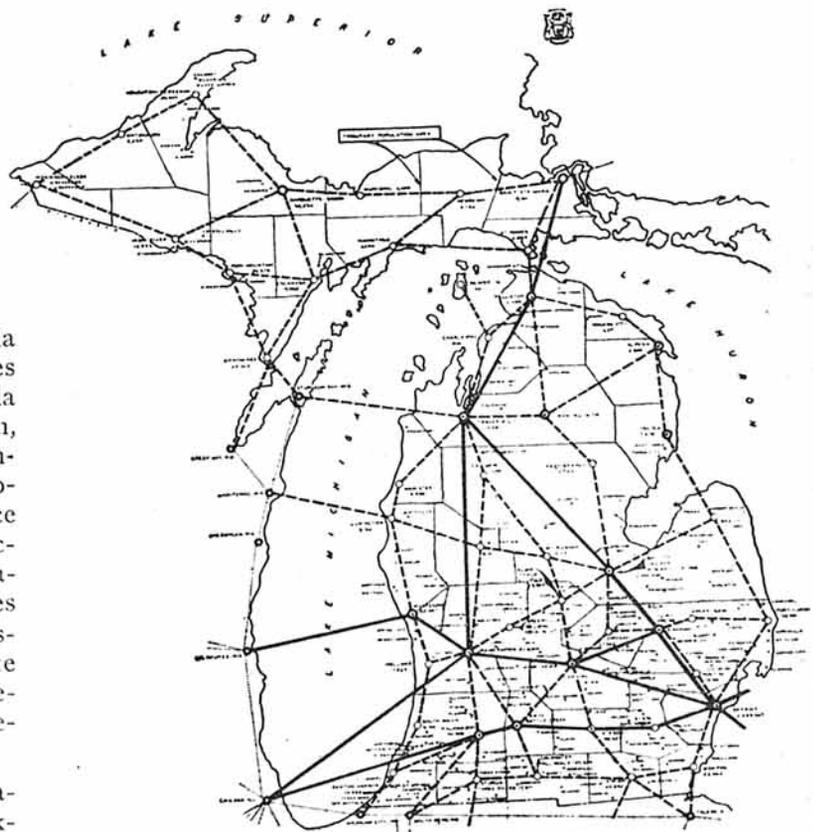
El plan de la Junta del Estado es éste: La población tiene que adquirir su propio aeropuerto a sus expensas, porque el Estado no concede dinero para la compra de la propiedad. Para el acondicionamiento y construcción del campo de aviación, el Estado colabora con la población en la misma cantidad que ésta: dólar

por dólar. El resultado viene a ser éste: 1.º La población proporciona la propiedad. 2.º El Estado, por mediación de la Junta del mismo, ofrece el plan y un resumen de los gastos de construcción. 3.º El Estado entra a participar en los gastos de construcción a partes iguales con el Municipio.

**Pueden cooperar varias ciudades.**

En los primeros tiempos, toda la actividad de la Junta se dedicó a ganar adeptos para que los centros de población construyeran aeropuertos propios. Fué ésta una tarea dura, porque el Estado tenía poco dinero que ofrecer a las poblaciones. Hoy día, la situación ha cambiado totalmente, porque la Junta, con frecuencia, tiene que aconsejar a dos o tres centros de población que desean construir un pequeño campo de aviación independiente para cada uno, que sería más conveniente que se reunieran los esfuerzos y crearan un aeropuerto de tamaño conveniente, sostenido por las o dos tres poblaciones antedichas.

Hace años, al establecer el plan del Estado, la Junta adoptó las siguientes normas: Como los aviones deben volar desde un centro de población a otro, la Junta decidía que cada centro de población de 5.000 habitantes, o más, contara con servicios de aeropuerto adecuados. En aquellos casos en que las distancias eran grandes entre estos centros de población, la Junta, por sus propios medios, establecía unos aeropuertos intermedios. Cuando el objetivo primitivo empezó a conse-



**MAPA AERONAUTICO DE MICHIGAN**

— Líneas aéreas en servicio.  
 - - - Líneas aéreas en proyecto.

guirse, la cifra de 5.000 habitantes, se modificó en el sentido de reducirla a la de 2.000 habitantes, y en años posteriores se adoptó el plan general de contar con servicios accesibles a todos los pueblos. La única modificación que ha tenido esta regla ha sido la creación de campos en zonas turísticas o de recreo, además del sistema de campos intermedios que se ha añadido al programa de seguridad general del Estado en aviación.

Durante el año pasado, la Junta ha dividido el Estado en cinco zonas y ha destinado un ingeniero de la Junta a cada una de ellas, con objeto de mantener contacto íntimo con los centros de población que haya dentro de esa región. Por medio de este procedimiento, el Departamento pulsa las necesidades de las poblaciones y en todo momento está familiarizado con las actividades aéreas, necesidades y posibilidades económicas de las poblaciones situadas en aquellas zonas. En el establecimiento de nuevos campos o en la explotación de los que ya existen, es muy importante considerar quién ha de ser el propietario y explotador del aeropuerto, y esto supone la necesidad de conocer bien las condiciones y posibilidades locales.

Algunos ejemplos de cómo se llevan a cabo estas intervenciones del Estado son los que siguen: La ciudad de Coldwater, en el condado de Branch de Michigan, con varios miles de habitantes, enclavada en la parte meridional del Estado en la carretera de primer orden, núm. 112 de los Estados Unidos, está a mitad de camino entre Detroit y Chicago. Resulta, por su situación, un emplazamiento excelente para un campo intermedio entre estas dos poblaciones y aeropuerto de tránsito para una parada para recoger pasajeros, pudiendo convertirse en fecha futura en parada regular de línea aérea principal.

Se iniciaron las primeras gestiones para llevar a cabo el proyecto de este aeropuerto, gracias a los esfuerzos combinados de Lewis Legg, un piloto local; el fabricante Duke Muller, ex piloto y entusiasta de la aviación, junto con otros que formaban una entidad dirigida por Wayne Johnson. En la reunión inicial con representantes del Departamento del Estado, se decidió que el proyecto era demasiado costoso para realizarse por la ciudad de Coldwater sola, y que las ciudades inmediatas de Bronson y Quincy estaban igualmente interesadas en él. Por tanto, el proyecto adquirió importancia regional, y muy pronto se reunió un fondo de 25.000 dólares, principalmente con aportaciones de uno y dos dólares.

Tan pronto como se estudiaron los puntos elegidos, el Departamento de Aeronáutica del Estado fué en ayuda del condado para estudiar la elección del lugar donde había de construirse el aeropuerto. Siguiendo los consejos del Departamento, el Municipio de la ciudad eligió el lugar y entabló negociaciones para la compra. Con la ayuda del Departamento del Estado dará comienzo la construcción en plazo breve y el condado de Branch intervendrá directamente en la explotación del mismo.

Otro ejemplo es el del pueblo de Pellston, situado en el centro de la parte septentrional de Michigan, en una región turística y de recreo, justamente al sur

de la ciudad de Mackinaw. Todas las localidades alrededor de esta zona eran demasiado pequeñas para garantizar realmente una parada en la línea aérea; sin embargo, la Pennsylvania Central Airlines estaba interesada en dotar a esta población de un servicio aéreo perfecto.

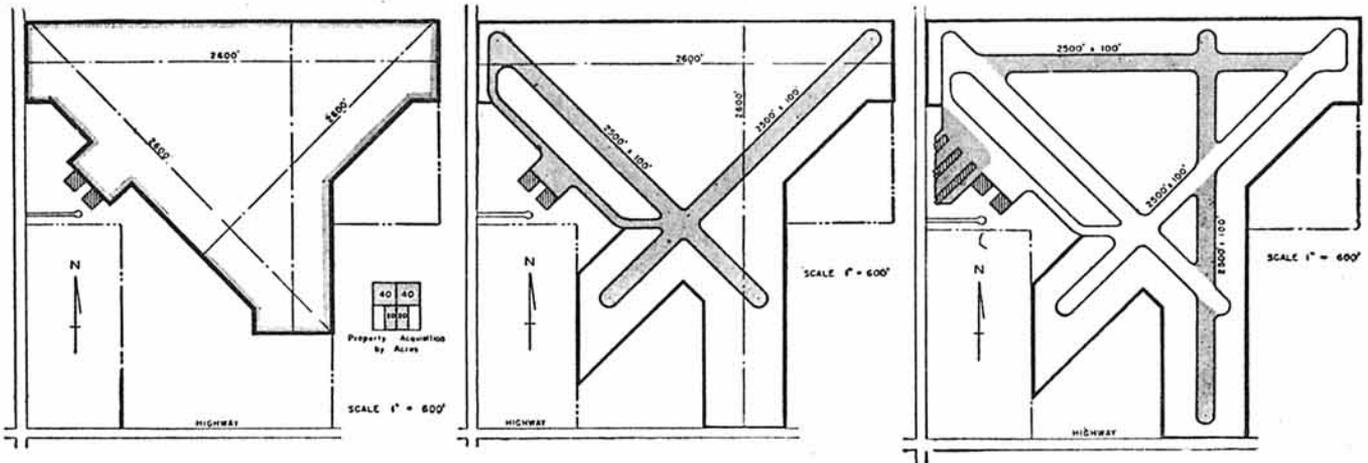
#### **Desenvolvimiento del Aeropuerto de Pellston.**

La Airline se puso en contacto con el Departamento del Estado y, sucesivamente, con todos los centros de población de esta zona, sacando en consecuencia que en el condado de Emmet, en el cual está situado el pueblo de Pellston, podía construirse un pequeño campo de aviación, que inicialmente tendría dos pistas en forma de L, de 720 metros. Dos años después, estas pistas primitivas fueron ampliadas con la ayuda del Estado, convirtiéndose en tres pistas asfaltadas de 900 a 1.050 metros de longitud, y la Pennsylvania Central Airlines lo convirtió en una de las paradas regulares de su línea a Sault Ste. Marie-Michigán, en la Upper Peninsula. Actualmente Pellston cuenta con un aeropuerto de cuarta clase.

Convirtiendo la rivalidad entre los pueblos en cooperación es como el Departamento realiza una de sus funciones más importantes. En 1929, Benton Harbor, en la frontera occidental del Estado, tenía un pequeño pseudoaeropuerto. Emplazado cerca de un campo de "golf" era demasiado pequeño y tenía unos servicios completamente inadecuados. Benton Harbor está en el centro de una de las zonas fruteras más prósperas de la nación. La ciudad inmediata a Benton Harbor es St. Joseph, que no tenía aeropuerto ni muchas probabilidades de construirlo, debido a lo accidentado del terreno. Pareció lógico a los miembros de la Junta del Estado que los dos puntos se unieran para cooperar en la realización de un proyecto de aeropuerto.

Bajo el estímulo de la ayuda económica del Estado y sus consejos, las dos ciudades, St. Joseph y Benton Harbor, aportaron dinero en cantidad proporcional a su población. Además, los particulares y las industrias de las mismas contribuyeron con liberalidad. Como resultado de todo ello se está ampliando ahora el viejo aeropuerto de Benton Harbor. La mejora consiste en pistas de rodaje de superficie asfaltada de 1.050 por 38 metros, que quedarán terminadas en breve plazo, caso de que el invierno no se adelantase en Michigan. El nuevo aeropuerto, mejorado, será conocido con el nombre de "Aeropuerto de las Ciudades Gemelas".

En Holland (Michigan), también en la costa occidental del lago Michigan, el Departamento del Estado interesó al municipio de Park en la iniciación del primitivo aeropuerto. No era más que un pequeño campo de aviación de tamaño de la clase I; pero a medida que el tiempo fué transcurriendo, la Cámara de Comercio de Holland se fué interesando; el condado de Ottawa, donde el municipio de Park está situado, también tomó parte. Mediante los esfuerzos coordinados de varios pueblos más pequeños, juntos con los del Estado, los de Holland, el municipio de Park y los del condado de Ottawa, está a punto de terminarse un excelente aeropuerto, con pistas de rodaje pavimentadas de proporciones nada reducidas.



TRES FASES DEL DESARROLLO DE UN AEROPUERTO

Izquierda: Terreno elegido, de 48,56 Ha., con tres direcciones de aterrizaje de 380 m. de longitud.—Centro: Posterior desarrollo del aeropuerto, con dos pistas pavimentadas de 750 X 30 m., y una nueva dirección de aterrizaje de 780 m. de longitud.—Derecha: Tercera ampliación del aeropuerto anterior, con cuatro pistas pavimentadas de 750 X 30 m. y hangares.

Al cabo de años de estar relacionado con los problemas locales y las diversas circunstancias que concurren en la elección y construcción de aeropuertos, el Departamento de Estado está siempre en condiciones de aconsejar con acierto y examinar la labor llevada a cabo en cuestión de proyectos de aeropuertos.

La mayoría de los proyectos de aeropuertos de Michigán y campos de aterrizaje comienzan con bandas sencillas, libres de obstáculos, generalmente de 90 metros de anchura por 600 metros de longitud, con accesos despejados por ambos extremos. En años posteriores, a medida que las actividades lo garantizan, el Departamento de Estado ayuda a la población a mejorar y ampliar este servicio mediante la construcción de una segunda pista y los servicios anejos a ella. La Junta siempre estudia un plan susceptible de llevarse a la práctica en varios años, o que incluso puede no llevarse nunca a cabo.

El Departamento denomina a este procedimiento "construcción por etapas". Un buen ejemplo de esto lo constituye el Aeropuerto de Holland, ya mencionado más arriba, donde el lugar elegido era uno capaz de ampliación. El plan modelo estaba planeado para seis etapas distintas para la construcción del aeropuerto definitivo, con cuatro pistas de rodaje de 1.050 metros de largo. No se ha llegado aún a esta etapa final, pero no se está lejos de alcanzarla.

Interés constante de la Junta.

Con frecuencia, cuando el representante de la Junta presenta un plan a un centro de población y sugiere que el Estado ayudará a la construcción del aeropuerto, los que reciben la oferta se preguntan dónde estará el anzuelo. Por lo general, los representantes de dicha localidad no acaban de comprender por qué es posible que les den algo sin exigirles nada a cambio. La contestación que la Junta da es que los que empleen el avión darán dinero y que los que utilizan este medio de transporte necesitan aeropuertos para aumentar la utilidad y rendimiento económico de sus aviones. Las únicas limitaciones que la Junta impone

es que el aeropuerto sea construido con los planes definitivos y bajo las normas dictadas; que esté atendido los doce meses del año y que esté abierto en todo momento para todo aquel que quiera utilizarlo.

El Departamento de Aeronáutica está tan interesado en el aeropuerto de Homeville, cinco años después de su construcción, como lo estaba el día en que fué concebido.

El campo de Traverse City, Michigán, es un magnífico ejemplo. Comenzó en 1931 con la forma de una pista en "L". Con la ayuda del Departamento de Aeronáutica, el Grand Traverse se ha convertido en un aeropuerto de la clase IV, y actualmente está ocupado por la Marina norteamericana.

Michigán posee un plan muy completo para una red de líneas aéreas, enlazado con el plan nacional. Es un plan a largo plazo, con miras al día en que todas las comunicaciones del Estado se realicen por vía aérea. Una mirada al mapa nos muestra que una gran parte de este proyecto está ya realizada. El Estado de Michigán posee mayor número de aeropuertos que ningún otro Estado. El Departamento de Aeronáutica del Estado ha trabajado mano a mano con las Compañías de líneas aéreas, interesándose por la mejora de los servicios de diversos centros urbanos que se encuentran en sus rutas. Además de la ampliación de las rutas aéreas ya existentes, la red de comunicaciones aéreas del Estado tiene en perspectiva, no sólo en el papel, la creación de otras trece líneas más; esta red en perspectiva sirve para que el Departamento tenga elaborado un plan completo que atiende al fomento de la construcción de aeropuertos servidos por las nuevas líneas.

Pistas de aterrizaje al lado de las carreteras.

Tendiendo a este plan final, el Departamento de Michigán fué la primera entidad de los Estados Unidos que construyó lo que se conoce con el nombre de "pistas de aterrizaje al lado de las carreteras", que sirvieron de base a la creación de las pistas o fajas de

vuelo para fines militares. La Junta creó algunas de estas pistas a lo largo de las carreteras del norte de Michigán, en las zonas forestales. Consiste en un espacio libre de 90 a 150 metros de anchura por 600 a 720 metros de longitud, con accesos despejados, marcado con una cruz y una manga, situados de tal forma que cualquier piloto que vuele entre los centros de población y que se viera en la necesidad de aterrizar, sepa que dispone de un lugar donde tomar tierra, bien sea por mal tiempo o por alguna avería. Además, por su proximidad a la carretera, podrá telefonar, encontrar gasolina para repostarse o acomodo para pasar la noche.

La primera pista de este tipo, próxima a una carretera, se estableció en el bosque de Simar, Michigán, en la península Superior, en el año 1930, y desde entonces la Junta del Estado ha establecido otras muchas más del mismo tipo. En algunos casos estas pistas han sido colocadas adyacentes a zonas abundantes en caza y pesca, tal como la de Mio, Michigán, cerca del río Au Sable. Aquí, bien pronto, se vió que hacía falta una ampliación; se instaló una segunda pista, debido a lo mucho que se empleaba la primera durante las épocas de caza y pesca. El primer año que la pista de Mio empezó a funcionar, diecinueve aeroplanos, cargados de cazadores de ciervos, visitaron la localidad.

En la actualidad, la Junta tiene un programa de construcción de "Sky Camps". Estos consisten en pequeños campos de aterrizaje recubiertos de césped, emplazados en las localidades de Michigán, donde acuden las familias en épocas de vacaciones y provistos de comodidades para el turismo aéreo. Estos campos están situados de manera que el turista que llegue por vía aérea no necesite automóvil para salir de ellos.

**Plan de aeropuertos de otras ciudades.**

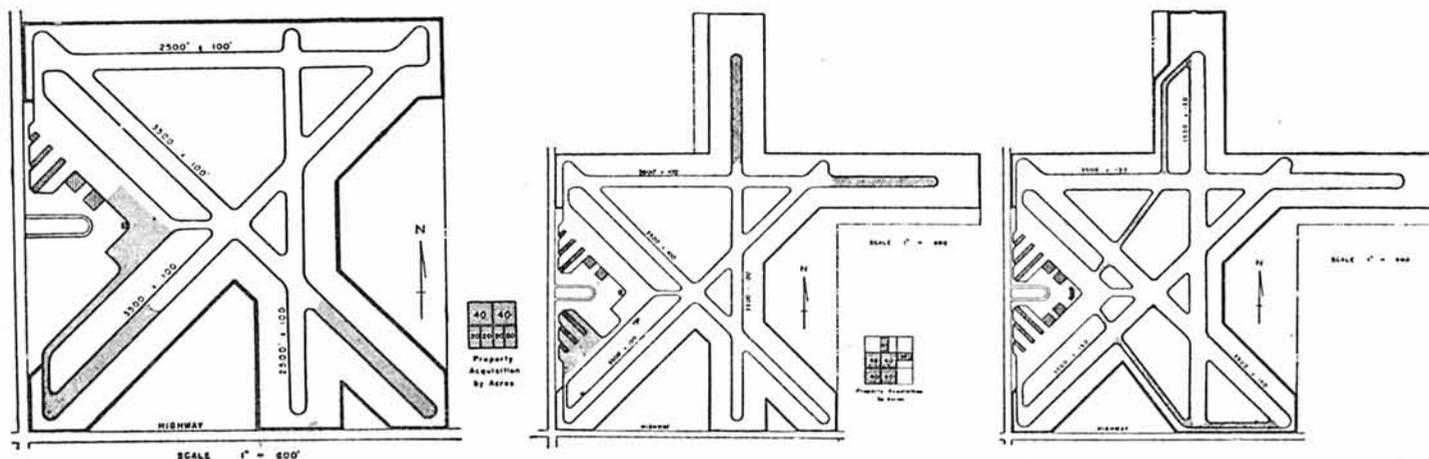
El programa de aeropuertos de Michigán se amplía cada día más. Ejemplo de ello es la cooperación que la ciudad de Charlotte, situada a 30 kilómetros de Lansing, le presta.

La Junta del Estado se encontró con que varios aviones particulares de Charlotte tenían que guardarse en Lansing o Marshall. Los de Charlotte tenían que guardar su material a 30 ó 40 kilómetros de distancia por la falta de aeropuerto más próximo. En vista de esto, los miembros de la Junta interesaron a los habitantes de Charlotte en la construcción de un aeropuerto; ayudaron a encontrar un protector de los intereses públicos que cediera la tierra y cooperaron con la ciudad a través de sus ingenieros y técnicos, que ofrecieron su consejo y ayudaron económicamente, con el fin de que Charlotte dispusiese de un aeropuerto adecuado para mediados de 1945.

En Tres Ríos, Michigán, una señora, Mrs. Haines, cedió un terreno en memoria de su marido. Los ingenieros del Departamento lo encontraron inadecuado y recomendaron que se buscara otro lugar. Ayudaron a encontrar un comprador para el primer terreno, de 32 hectáreas, y Mrs. Haines contribuyó con una nueva cesión, en otro punto, de 64 hectáreas. En este momento, Tres Ríos esta ocupado en nivelar y sembrar césped para las pistas de aterrizaje en este terreno.

Tal es lo sucedido en todo el territorio del Estado de Michigán. Con ritmo creciente, y a medida que la guerra tocaba a su fin, la perspectiva del vuelo libre, no sometido a horario fijo, parece brillar de nuevo. Esta labor está dirigida por hombres conocedores del territorio y de sus necesidades. Se toman precauciones para evitarse muchos dolores de cabeza en el futuro, aconsejando se huya de la excesiva aglomeración de edificios. La construcción por etapas ayuda a las poblaciones a llenar sus necesidades desde un principio y poco a poco, sin excesos.

Cada nuevo servicio del aeropuerto sirve de punto de partida para una nueva Empresa de explotación; es un nuevo mercado para las casas que construyen aviones, piezas mecánicas y surtidores de gasolina; un nuevo campo de aterrizaje para las avionetas particulares. Michigán no se cansa de planear nuevas instalaciones, y ha progresado ya tanto, que se ha adelantado, con vistas al mañana, a las necesidades actuales.



CUARTA, QUINTA Y SEXTA FASE DEL DESARROLLO DE UN AEROPUERTO

Izquierda: Prolongación de las pistas hasta 1.050 m. de longitud, y ampliación de la zona de estacionamiento y aparcamiento.—Centro: Prolongación de dos nuevas pistas hasta 1.050 m. de longitud total, y aumento del número de hangares.—Derecha: Ultima fase de desarrollo de este aeropuerto, con pistas de circulación y aumento de las edificaciones: