

I - Benché gli Stati Uniti non abbiano mai avuto una compagnia aerea, cosiddetta, di bandiera, la *Pan American World Airways* (per tutti *Pan Am*) è stata di fatto il prototipo di tutte le compagnie di bandiera, comportandosi come tale anche nel proprio paese.

L'avventura ebbe inizio in Florida, nelle isole Key, nel periodo pionieristico dell'aviazione. La neonata *Pan Am* iniziò con servizi aerei tramite idrovolanti e si caratterizzò subito col logo, destinato a diventare famoso, del globo azzurro con la scritta *Pan Am* ed il termine

Clipper

nel nome degli aerei e nel nominativo radio. Divenuta ben presto un'icona del ventesimo secolo, la sua avventura terminerà nel 1991 nonostante il suo marchio si fosse trasformato nel frattempo in uno dei simboli degli Stati Uniti, un vero e proprio

landmark

viaggiante.

La *Pan American Airways Incorporated* fu fondata il 14 marzo 1927 con la partecipazione di un mitico pioniere dell'aviazione statunitense, l'allora maggiore dell'esercito Henry H. "Hap" Arnold ed altri soci. Arnold aveva imparato a volare nella scuola dei fratelli Wright, ed insieme a Mitchell era uno dei massimi sostenitori di una forza aerea indipendente. Le difficoltà che le visioni innovative avevano portato a questi pionieri, convinsero un altro mito dell'aviazione, questa volta di marina, John K. Montgomery, a proporre la fondazione di una compagnia aerea.

Montgomery aveva già fondato la società *American International Airways* che aveva ottenuto i diritti di traffico postale aeronautico per Cuba e voleva affidare il braccio operativo (la *Pan American*

) ad Arnold. Dopo che Arnold scelse di non abbandonare le forze armate, le società

Pan Am

e

American International Airways

furono cedute definitivamente a Juan Trippe nel giugno del 1928.

Juan Terry Trippe (New Jersey 12/8/1899 – New York 28/3/1981) aveva frequentato l'Università di Yale, ma allo scoppio della Prima Guerra Mondiale abbandonò le aule per arruolarsi come allievo pilota nella U.S. Navy. Finito l'addestramento come pilota, poiché la guerra era ormai agli sgoccioli, fu inquadrato nella riserva della Marina. Smobilitato, tornò a Yale, dove si laureò nel 1921.

Trippe iniziò a lavorare a Wall Street, ma se ne stancò ben presto. Nel 1922 fece una colletta con i suoi ex compagni di università, e con i soldi raccolti fondò una sua linea aerea, battezzata *Long Island Airways*

, che svolgeva una specie di servizio di taxi aereo a richiesta. In seguito, dopo aver raccolto altri soldi, fondò una nuova compagnia, la

Colonial Air Transport

, che iniziò il proprio servizio di trasporto posta nell'ottobre 1925.

Interessato ad operare un servizio aereo passeggeri verso i Caraibi Trippe, forte del supporto di finanziatori con appoggi politici del calibro di William A. Rockefeller e Cornelius

Vanderbilt-Whitney e altri, creò la *Aviation Corporation of the Americas* basata in Florida.

Questa compagnia aveva ottenuto i principali diritti per l'atterraggio all'Avana, acquistando un'altra compagnia aerea, l'

Atlantic, Gulf and Caribbean Airways Company

, fondata l'11 ottobre 1927 dal banchiere newyorkese Richard Hoyt con il coinvolgimento di John K. Montgomery e Richard B. Bevier, che svolgeva servizio di idrovolanti tra Key West e

l'Avana. In seguito all'acquisto definitivo dell'altra impresa di Montgomery e Arnold, la compagnia assumerà poi il nome definitivo di

Pan American Airways Inc.

La Pan American ebbe una grande influenza nello sviluppo dell'aviazione cubana e nelle relazioni tra la Florida ed il paese caraibico, ma non possedendo ancora mezzi propri per ottenere il primo contratto postale per l'Avana operò in maniera alquanto avventurosa facendo un volo sperimentale con l'aereo affittato dalla *West Indian Aerial Express (WIAX)*, basata nella Repubblica Dominicana.

Il primo volo col nome *Pan Am* avvenne infatti il 19 ottobre 1927, da Key West a l'Avana, e fu operato con un idrovolante Fairchild FC-2 (monoplano monomotore ad ala alta e scarponi, un pilota e quattro passeggeri), chiamato *La Niña* e noleggiato

appunto dalla WIAX. Il secondo volo, sulla tratta inversa, operato con un Fokker F.VII (aereo di linea terrestre ad ala alta con tre motori, due membri d'equipaggio e otto passeggeri prodotto dall'azienda olandese Fokker tramite la sua sussidiaria statunitense

Atlantic Aircraft Corporation

), doveva avvenire il 28 ottobre, ma fu rinviato al 29 per maltempo.

Nonostante questa improbabile dimostrazione, la *Pan Am* ottenne il contratto dall'*U.S. Postal Office*. A

tempo di Mambo e Cha-Cha-Cha (e con l'appoggio dei massimi personaggi dell'epoca) in breve la compagnia si espanse. Il Presidente cubano, il generale Gerardo Machado y Morales, appoggiò la compagnia che addirittura comprò la WIAX in quanto potenziale concorrente iniziando così un'espansione a base d'acquisizioni che si rivelerà inarrestabile in tutto il centro e sud America.

Più tardi, Trippe acquistò la *China National Aviation Corporation (CNAC)* che svolgeva servizio aereo nazionale in Cina, e comprò una partecipazione nella

Panagra

. Nella tecnica di espansione di Trippe la

Panagra

fu un capitolo importante. Trippe, che si era mosso comprando piccole compagnie in Perù e Cile ed intendeva creare una rete completa, si mise in società al 50% con la conglomerata

W.R. Grace

L'epopea Pan Am

Scritto da Franco Di Antonio

proprietaria della
Grace Airways
a sua volta un'azienda della
Grace Shipping Company
, titolare dei diritti su Buenos Aires.

La *Panagra*, ovvero *Pan American-Grace Airways*, iniziò le operazioni nel 1929 ed operò con successo su Panama, Colombia, Ecuador, Perù, Bolivia, Cile e Argentina fino alla vendita alla *Braniff* nel 1968. Il viaggio in Argentina con i mezzi dell'epoca durava quasi un mese, con il servizio *Panagra* bastavano 11 giorni!

(I - [continua](#))

(29 dicembre 2011)