

El vuelo pan americano de buena voluntad

1926-1927



Foto archivo San Diego Air & Space Museum

© Eloy Martín
2013

El vuelo pan americano de buena voluntad 1926-1927

En 1916 el Jefe del Cuerpo Aéreo de los Estados Unidos, General Mason Patrick, había propuesto un vuelo de largo alcance con la finalidad de estudiar rutas para la línea comercial de Pan American¹ y entrenar a los pilotos del ejército en este tipo de escenarios. La idea fue apoyada por el Secretario de Guerra Dwight Davis y el Secretario de Estado Frank Billings Kellogg.

En mayo de 1925 el Mayor R. G. Hoyt inició los estudios que, en lo que respecta a nuestra región preveía llegar hasta el cabo de Hornos. Este proyecto denominado *Pan American Goodwill Flight* (*vuelo pan americano de buena voluntad*) fue modificado debido a la meteorología adversa de la zona, optándose por el cruce de Los Andes a través del paso que comunicaba Chile y Argentina por el ferrocarril trasandino, pero la cota de 4000 m no dejaba de ser un obstáculo importante para la escuadrilla. Finalmente se optó por realizar el cruce desde Valdivia² donde el cordón montañoso alcanzaba una altura promedio de solo 2200 m. Se planificaron y prepararon estaciones para el sostén logístico de la escuadrilla a las que llamaron Divisiones y se establecieron según el siguiente plan:

Primera etapa: Méjico, Guatemala, El Salvador, Honduras, Costa Rica y Panamá supervisadas por el Teniente Byron T. Burt.

Segunda etapa: Colombia, Perú y Chile a cargo del Teniente Melvin B. Asp.

Tercera etapa: Argentina, Uruguay, Paraguay y Sur de Brasil a cargo del Teniente Samuel C. Skemp.

Cuarta etapa: Norte de Brasil, Guayanas, Trinidad y Venezuela cargo del Teniente William B. Souza.

Quinta etapa: Islas de Granada, San Vicente, Martinica y Guadalupe cargo del Teniente Walcott P. Hayes.

Sexta etapa: Islas Virginia, Santo Domingo, Haití y Cuba cargo del Teniente Iván G. Moorman.

El avión elegido

La decisión recayó en el modelo Loening modelo 34 que había sido diseñado en 1923 por el Ing. Grover Cleveland Loening (1888-1976). Fue convertido para uso militar y, de acuerdo con el régimen nomenclador de las fuerzas armadas de los Estados Unidos de Norteamérica (US Army Air Service) designado como COA-1 (Corps



¹ Luego del cruce transatlántico de Charles Augustus Lindbergh realizado el 20 de mayo de 1927, en los Estados Unidos surgió un joven banquero llamado Juan Terry Trippe que inició servicios que era propietario de una pequeña compañías de aviación llamada *Aviation Corporation of America* que absorbió a una más pequeña llamada *Pan American*. En una inteligente maniobra de estratégica comercial contrató a Lindbergh como asesor, inspector y piloto de línea, obtuvo subvenciones estatales y suscribió contratos con el gobierno norteamericano de transporte aerpostal y de pasajeros, aprovechando que el estaba muy interesado en conquistar el mercado aerocomercial liderado por Francia y Alemania. Surgieron así la *Pan American Grace Airways Inc.*, y sus subsidiarias *New York-Buenos Aires Line*, *Trimotor Safety Airways Inc.*

² Un poco más al sur de la ruta realizada por el Teniente Luis Cenobio Candelaria en 1918 desde Zapala a Cunco (Chile).

Observation Amphibian)³. Estaba equipado con motor Liberty 12A V-1650-1 de 400 hp invertido y estaba provisto de flotadores y tren de aterrizaje retráctil.



El mayor Henry Clagett, General William Mitchell y Grover Loening delante del Loening 34 en el campo Bolling. 19 de enero de 1925⁴

³ Posteriormente tuvo otras designaciones militares: OA-1, OA-2, O-10, HL y OL, los dos últimos correspondientes a la US Navy.

Se construyeron cuatro prototipos XCOA-1 números de serie 23-1234 y 24-6 al 24-8. Luego del período de evaluación en 1825 se fabricaron ocho COA-1 más números de serie 25-226 al 25-234. La versión inicial de la serie operativa para el ejército OA-1 (Observation Amphibian) fue librada al servicio según el siguiente registro:

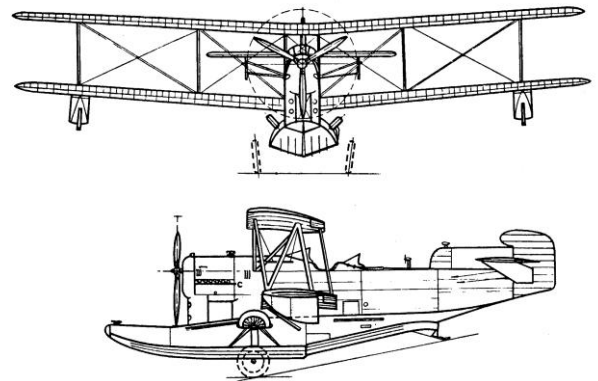
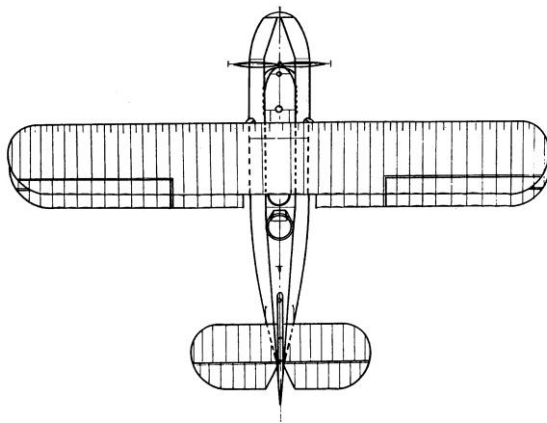
OA-1A: Se construyeron 15 aviones (26-428/442). Tenía aumentadas las superficies del grupo de cola y estaban equipados con un motor Liberty V-1650-1 de 435 hp.

XOA-1A: Se construyó un solo prototipo (26-212). Con tren principal retractable y motor de V-1460-2 de 480 hp. Luego fue designado XO-10 y O-10.

OA-1B: Se construyeron 9 aviones (27-318/326). Igual al modelo OA-1A pero con sistema de enfriamiento del motor por radiador de agua.

OA-1C: Se construyeron 10 aviones (28-73/82).

OA-2: Inicialmente XOA-2 Se construyeron 8 aviones (29-274/281). Era similar al OA-1C pero equipado con motor V-1460-1 de 480 hp, además tenía modificado el grupo de cola y estaba artillado.



Por su parte la U.S. Navy incorporó versiones modificadas de este modelo con diferentes designaciones:

OL-1: Se construyeron 2 prototipos (BuA-6879/6880) con motor Packard 1A-1500 de 440 hp.

OL-2: Se construyeron 5 aviones similares al COA-1 (BuA-6890/6893 y Ha-7030).

OL-3: Se construyeron 4 aviones similares al OL-1 (BuA-7055/7058) pero con motor Packard 1A-2500 de 475 hp.

OL-4: Se construyeron 6 aviones similares al OL-3 (BuA-7059/7064) pero con motor V-1650-2 de 400 hp.

OL-5: Proyecto no desarrollado de una versión mejorada del OL-3.

OL-6: Se construyeron 28 aviones similares al OL-3 (BuA-7324/7350) con un rediseño de la superficie de la deriva de cola.

XOL-7: Era un OL-6 (BuA-7335) con alas nuevas de perfil mejorado.

XOL-8: Era un OL-6 (BuA-7344) con motor R-1340-2 de 450 hp.

OL-8: Se construyeron 20 aviones similares al XOL-8 (BuA-7832/7851) con motor R-1340-4 de 450 hp.

OL-8A: Se construyeron 20 aviones similares al OL-8 (BuA-8069/8088) con tren de aterrizaje fijo.

⁴ <http://www.shorpy.com/Loening-Amphibian>

OL-9: Se construyeron 26 aviones similares al OL-8 (BuA-8733/9, BuA-8979/8985, BuA-9208/9211).

HL: Versión ambulancia del OL-8 (también designado XHL-1) con cabina para seis pasajeros (BuA-8275/8276).

Organización y partida

Con tal propósito entre 1926 y 1927 se organizó una escuadrilla integrada por cinco biplanos Loening OA-1A, que se confió al mando del Mayor Herbert Arthur (*Bert*) Dargue (1886-1941)⁵ y que estuvo integrada de la siguiente manera:



Loening OA-1A *San Francisco*⁶

Loening OA-1A New York: Mayor Herbert Arthur Dargue, (Jefe de escuadrilla); 1º Teniente Ennis Clement Whitehead.

Loening OA-1A San Antonio: Pilotos: Capitán Arthur B. McDaniel (2º Jefe de escuadrilla), 1ª Teniente Charles Robinson.

Loening OA-1A. San Francisco: (N/S 26-431). Pilotos: Capitán Ira Clarence Eaker, 1º Teniente Muir Stephen Fairchild. Este avión fue transferido por el Departamento de Guerra al Smithsonian Institute en diciembre de 1927. Restaurado entre 1964 y 1965 y Preservado en el U. S. Air Force Museum, Dayton.

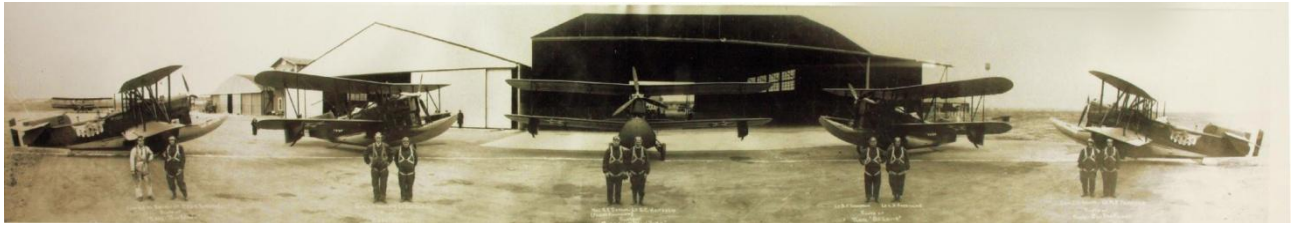
Loening OA-1A. San Louis: Pilotos: 1º Teniente Bernard S. Thompson, 1º Teniente Leonard Dickson Weddington.

Loening OA-1A Detroit: Pilotos: Capitán Clinton F. Woolsey, 1º Teniente John W. Benton

⁵ Nacido en Brooklyn, New York el 17 de noviembre de 1886. Ascendió a mayor en septiembre de 1926 con una interesante foja de servicios y fue destinado como jefe de adiestramiento y planes de guerra del Cuerpo de Aviación con destino en Washington. Falleció el 12 de diciembre de 1941 en un accidente de aviación en Sierra Nevada

⁶ <http://www.owl.cz/userFiles/takac/bokorysy/mid/loening-oa-1a-san-francisco.jpg>

El vuelo pan americano de buena voluntad
1926-1927
© Eloy Martín



My Dargue



Cap McDaniel



Cap Eaker



Cap Woolsey



1º Tte Whitehead



1º Tte Fairchild



1º Tte Thompson



1º Tte. Weddington



1ª Tte Robinson



1º Tte Benton

La escuadrilla despegó de San Antonio, Texas a las 10:53 del 21 de diciembre de 1926 con intervalos de un minuto y en el siguiente orden: *Nueva York, San Antonio, San Francisco, Detroit y San Luis*, para luego formarse para el vuelo. Cubrieron el trayecto hasta Point Isabel, Brownsville a una altura de 2000 pies donde aterrizaron a las 13:42.

Fotografías de la escuadrilla antes de la partida⁷



Izquierda: OA-1A *New York* (Avión Insignia). Mayor Herbert Dargue y 1º Teniente Ennis Whitehead. Centro: Loening OA-1A *San Louis*. 1º Teniente Bernard Thompson y 1º Teniente Leonard Weddington. Derecha: Loening OA-1A *Detroit*. Capitán Clinton Woolsley y 1º Teniente John W. Benton

⁷ <http://www.earlyaviators.com/eloenin2.htm>

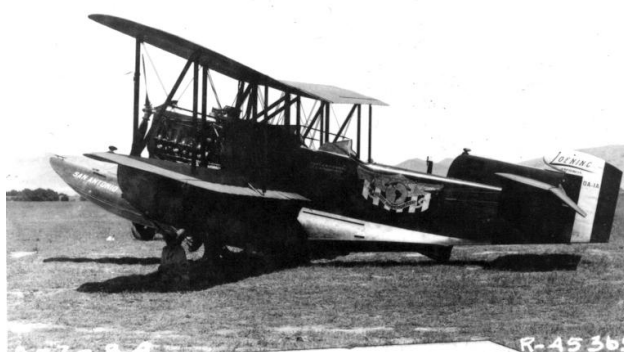
El vuelo pan americano de buena voluntad
1926-1927
© Eloy Martín



Izquierda: Loening OA-1A *San Antonio*. Capitán Arthur McDaniel y 1º Teniente Charles Robinson. Derecha: Loening OA-1A *San Francisco*. Capitán Ira Eaker y 1º Tte Muir Fairchild



Izquierda: Loening OA-1A *San Antonio* (foto Jack McKillop)⁸. Derecha: Loening OA-1A *San Francisco*



Izquierda: Loening OA-1A *San Francisco*. Derecha: Avión preservado en el U.S. Army Pan American Flight⁹



Izquierda: Mayor Dargue¹⁰ Derecha: Capitán Eaker, 1º Teniente Fairchild

⁸ <http://www.strangemilitary.com/images/content/109512.jpg> by

⁹ http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/fe/Loening_OA-1A_USAF.jpg

La escuadrilla partió el 21 de diciembre de 1926 de San Antonio, Texas y regresó el 2 de mayo de 1927 en el campo Bolling, Washington, D.C. donde fue recibido por el Presidente Calvin Coolidge, luego de recorrer 34770 km.



Foto archivo San Diego Air & Space Museum

Fecha	Itinerario	Distancia (km)	Tiempo (hs)	Comentarios
21DIC26	San Antonio, Brownsville	420	2:55	
21DIC26	Brownsville, Tampico	420	3:40	El <i>New York</i> llegó el 23 El <i>Saint Louis</i> tuvo daños de motor en Tampico El <i>Detroit</i> tuvo problemas.
30DIC26	Tampico, Vera Cruz	400	3:10	
31DIC26	Vera Cruz, Minatitlan	260	1:50	
01ENE27	Minatitlan, Salina Cruz	240	1:20	
02ENE27	Salina Cruz, Guatemala	660	4:50	04ENE27: El <i>New York</i> despegó de Salina y debió realizar un aterrizaje de emergencia. Regresó a Panamá para cambio de motor y tren de aterrizaje
11ENE27	Guatemala, Lago Llopango (Salvador)	275	2:00	
13ENE27	Lago Llopango, Amapala	210	2:15	
15ENE27	Amapala, Managua, Puntarenas	370	2:30	El <i>Detroit</i> tuvo daños en la nervadura de un alerón
18ENE27	Puntarenas, David, Campo Francia (Panamá)	790	6:30	
23ENE27	Panamá, Barranquilla	760	6:30	El <i>Saint Louis</i> tuvo un amerizaje de

¹⁰ <http://alasandinas.files.wordpress.com/2013/02/foto-aviones-2247.jpg>

El vuelo pan americano de buena voluntad

1926-1927

© Eloy Martín

				emergencia en el golfo de Darien
24ENE27	Barranquilla, Barranca Bermeja, Girardot (Bogotá)	920	7:00	El <i>New York</i> y el <i>San Francisco</i> permanecieron en Panamá en revisión
26ENE27	Girardot, Barranca Bermeja, Barranquilla, Cartagena	1045	7:20	
27ENE27	Cartagena, Panamá	645	4:20	Revisión de motor del <i>San Francisco</i>
29ENE27	Panamá, Buenaventura	675	5:40	
30ENE27	Buenaventura, Tumaco	320	2:25	El <i>San Antonio</i> tuvo problemas de motor permaneció en Tumaco y regresó a Panamá. Tuvo una plantada de motor en Trujillo
01FEB27	Tumaco, Guayaquil	760	6:05	
02FEB27	Guayaquil, Paíta (Perú)	400	3:15	El <i>Detroit</i> tuvo problemas de carburación en el motor
03FEB27	Paíta, Chimbote, Lima	965	7:10	
06FEB27	Lima, Pisco	240	1:45	
07FEB27	Pisco, Islay	760	5:50	
17FEB27	Islay, Puerto Mejillones	690	4:40	El <i>San Antonio</i> llegó a Paíta
18FEB27	Puerto Mejillones, Coquimbo, Santiago de Chile	1325	8:25	El <i>San Antonio</i> llegó a Lima
22FEB27	Santiago, Valparaíso	160	1:20	
23FEB27	Valparaíso, Talcahuano, Valdivia	885	6:25	
24FEB27	Valdivia, Puerto Belgrano (Bahía Blanca)	1050	6:00	
25FEB27	Puerto Belgrano (Bahía Blanca), Mar del Plata	480	2:55	El <i>San Antonio</i> llegó a Tocopilla
26FEB27	Mar del Plata, Buenos Aires	480	3:55	El <i>New York</i> y el <i>Detroit</i> resultaron destruidos
02MAR27	Buenos Aires, Corrientes, Asunción (Paraguay)	925	9:10	
04MAR27	Asunción, Santa, Fe, Montevideo	1410	9:50	El <i>San Antonio</i> llegó a Buenos Aires
08MAR27	Montevideo, Río Grande do Sul (Brasil)	565	5:15	3 Aviones
09MAR27	Río Grande do Sul, Florianópolis, Santos	1175	9:05	Problemas de motor en el <i>San Francisco</i> . Aterrizaje de emergencia en Santos
10MAR27	Santos, Río de Janeiro	390	2:40	
18MAR27	Río de Janeiro, Victoria, Bahía	1370	10:10	
19MAR27	Bahía, Porto de Podras	560	4:50	
20MAR27	Porto de Pedras, Pernambuco, Port, Natal	465	3:10	
21MAR27	Port Natal, Sao Luiz de Maranhao, Belem	1850	12:05	El <i>San Antonio</i> llegó con un retraso de 24 hs por problemas de motor
25MAR27	Belem, Cayena	900	6:45	
26MAR27	Cayena, Paramaribo	370	2:25	
27MAR27	Paramaribo, Georgetown	375	2:35	
28MAR27	Georgetown, Puerto España (Trinidad)	615	4:10	
30MAR27	Puerto España, Puerto Cabello	760	4:50	Llegó a Panamá el <i>San Antonio</i>
04ABR27	Puerto Cabello, Puerto España	760	6:30	Revisión de motor en el <i>San Francisco</i> y el <i>Saint Louis</i>
07ABR27	Puerto España, St. George (Granada)	160	1:30	
08ABR27	St. George, Kingstown (St Vincent)	145	1:25	
09ABR27	Kingstown, Fort de France	175	1:35	
10ABR27	Fort de France, Pointe á Pitre	200	1:25	
11ABR27	Pointe á Pitre, St Thomas	435	3:15	

El vuelo pan americano de buena voluntad
1926-1927
© Eloy Martín

12ABR27	St Thomas, San Juan (Puerto Rico)	130	1:00	
14ABR27	San Juan, Santo Domingo	435	3:00	
16ABR27	Santo Domingo, Puerto Príncipe	290	2:05	
18ABR27	Puerto Príncipe, Santiago (Cuba)	435	3:00	
19ABR27	Santiago (Cuba), La Habana	900	6:00	
23ABR27	La Habana, Miami	370	3:30	
25ABR27	Miami, Jacksonville	565	4:30	
26ABR27	Jacksonville, Savannah	210	2:15	
28ABR27	Savannah, Wilmington	435	4:15	
29ABR27	Wilmington, Langley Field	565	4:30	
02MAY27	Bolling Field, Washington	225	1:45	
Total		34770		



Foto de la travesía. Archivo San Diego Air & Space Museum



Plano del recorrido publicado por la revista Aviación N.º 50. Febrero de 1926

El vuelo pan americano de buena voluntad
1926-1927
© Eloy Martín



Foto de la travesía. Archivo San Diego Air & Space Museum



Foto de la travesía. Archivo San Diego Air & Space Museum



Foto de la travesía. Archivo San Diego Air & Space Museum



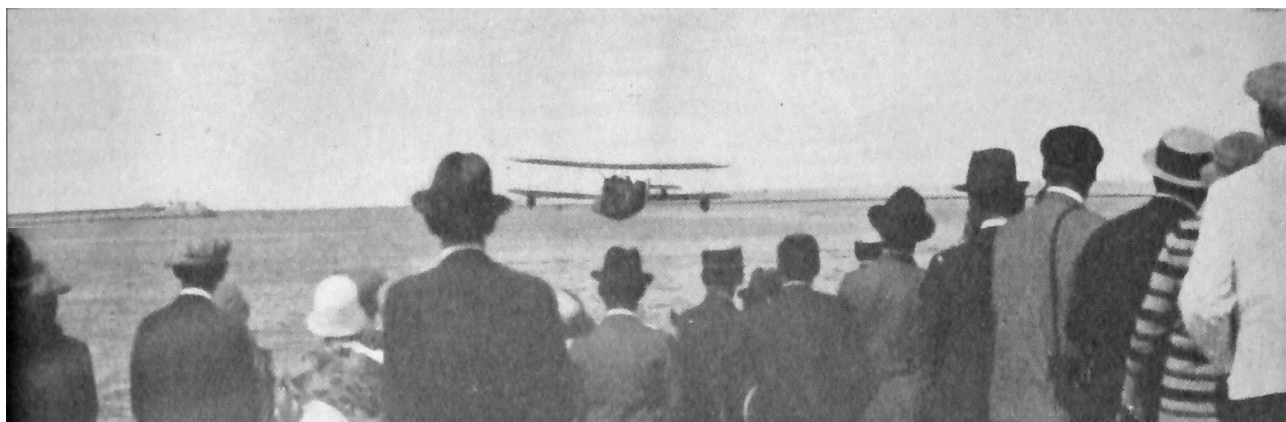
Foto de la travesía. Archivo San Diego Air & Space Museum

Llegada al país

Tal como lo habían previsto el 24 de febrero de 1927 los biplanos ingresaron a nuestro territorio procedente de la localidad chilena de Valdivia realizando escalas técnicas en Neuquén, Bahía Blanca, Mar del Plata, Buenos Aires, Santa Fe y Corrientes, para dirigirse luego a Montevideo.

Tres días más tarde llegaron a Buenos Aires procedentes de Mar del Plata y amerizaron en el antepuerto de Dársena Norte. Posteriormente despegaron para dirigirse a la Base de El Palomar donde tenían previsto guardar las aeronaves y participar de una comida de bienvenida.

La escuadrilla en Mar del Plata (fotos de archivo del diario La Nación)

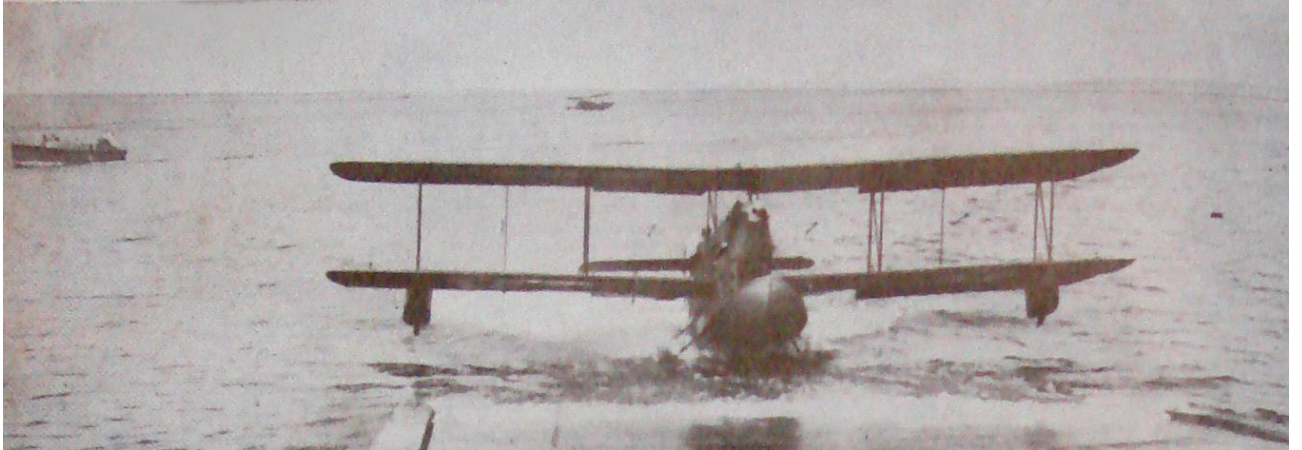


Acuatizando en Mar del Plata. 24 de febrero de 1927 (Revista Caras y Caretas)



El *Detroit* en el momento de replegarse la pata del tren principal izquierdo sobre la explanada del puerto de Mar del Plata. 25 de febrero de 1927

El vuelo pan americano de buena voluntad
1926-1927
© Eloy Martín



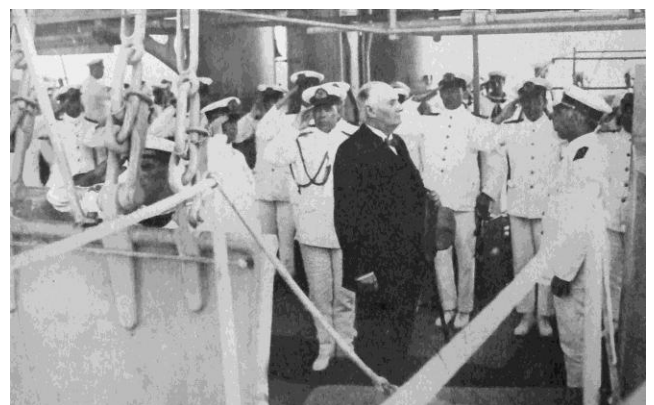
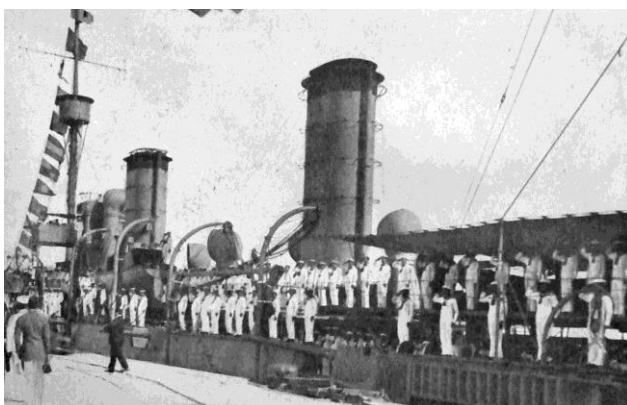
El *New York* ascendiendo sobre la explanada del puerto de Mar del Plata. 25 de febrero de 1927 (revista Caras y Caretas)



Cena de agasajo servida en el Club Mar del Plata



Llegada de la escuadrilla al puerto de Buenos Aires



Recepción en el crucero A.R.A. *Buenos Aires* con la asistencia del Presidente de la Nación



Izquierda: Última fotografía conocida de la tripulación completa llegando al Arsenal Naval del puerto de Buenos Aires. Derecha: el Mayor Dargue saludando a las autoridades navales

Un día aciago en El Palomar

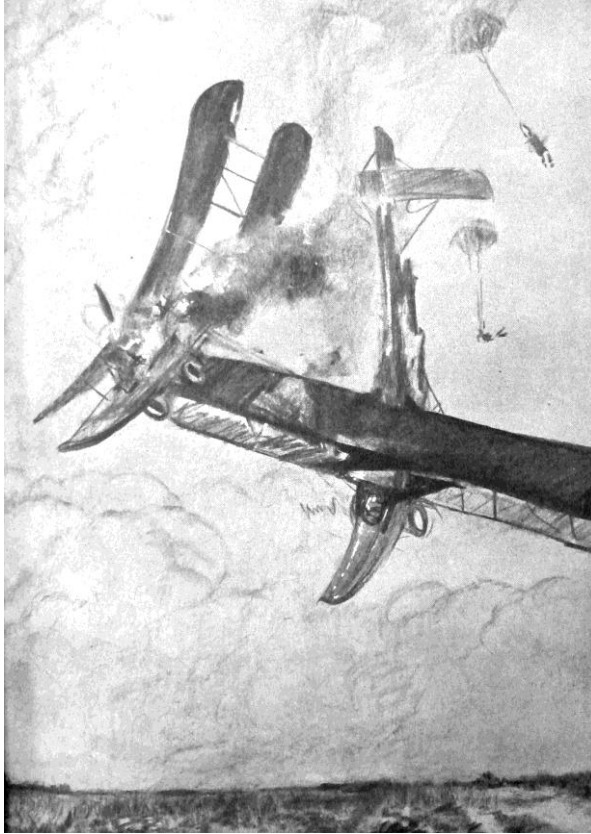
En la tarde del 26 la formación despegó del puerto de Buenos Aires a las 16:10 y cubrió el trayecto hasta la base aérea formando en rombo con el Mayor Dargue como guía en el *New York*, Capitán Eaker con el *San Francisco* como numeral 2 (a la derecha), Capitán Woosley en el *Detroit* como numeral 3 (a la izquierda) y el 1º Teniente Thompson con el *San Louis* cerrando la formación.

Cubrieron el trayecto con algo de nubosidad y malas comunicaciones entre los aviones. Al iniciar el descenso en formación dos de los biplanos realizaron una maniobra cerrada y, ante el estupor de las autoridades civiles y militares reunidas para recibirlos, a poco más de 450 m de altura el *Detroit* tripulado por el Capitán Woosley y el Teniente Benton tocó con su proa el ala izquierda del *New York*, tripulado por el jefe de la escuadrilla Mayor Dargue y el Teniente Whitehead

La tripulación del *New York* tuvo tiempo de saltar en paracaídas, y la del *Detroit* sólo pudo hacerlo el 1º Teniente Benton pero, debido a la escasa altura no alcanzó a desplegarse el paracaídas y falleció, el Capitán Woosley quedó atrapado en el cockpit y murió al incendiarse la aeronave.



Izquierda: Personal de Aviación de Ejército trabajando sobre los restos calcinados del *Detroit*. Derecha: estado del *New York* caído en un campo aledaño a El Palomar



Izquierda: Ilustración del accidente. Derecha: En la fotografía se ve al Mayor Dargue, luego de haber saltado en Paracaídas desde el New York, llorando frente al cadáver de uno de los tripulantes del Detroit, acompañado por uno de nuestros oficiales. (Revista Caras y Caretas N.º 1483)

Oficiales fallecidos en el accidente



Izquierda: Obituario publicado por el semanario Caras y Caretas. Tripulantes del Detroit. Centro: Capitán Woosley fallecido en el avión. Derecha: 1º Teniente Benton fallecido al lanzarse en paracaídas. (Revista Caras y Caretas N.º 1483)

Luego de rendirse los honores de práctica en una capilla ardiente erigida en el Círculo Militar se celebró una ceremonia religiosa en la Iglesia Anglicana de Buenos Aires ubicada en 25 de Mayo 270, los despojos mortales de los oficiales Woosley y Benton fueron embarcados en el *Vauhan* con destino a los Estados Unidos.



Capilla ardiente en el Círculo Militar con la guardia de honor dispuesta por la Aviación Militar. 28 de febrero de 1927. (Revista Caras y Caretas N.º 1483)



El cortejo fúnebre a la iglesia Anglicana de Buenos Aires sobre la calle 25 de Mayo N.º 270

El vuelo pan americano de buena voluntad
1926-1927
© Eloy Martín



Izquierda: Despedida en la dársena norte del puerto de Buenos Aires. Derecha: Despedida de los restos de los tripulantes fallecidos. Entre las autoridades presentes se pueden apreciar la presencia de Marcelo Torcuato de Alvear, General Agustín Pedro Justo y el Mayor Dargue

El 13 de julio de 1927 Charles Augustus Lindbergh voló a New York City en el Ryan *Spirit of St. Louis* y aterrizó en el campo Mitchel, Long Island para la ceremonia de recepción oficial donde fue esperado por el Loening *San Francisco* al mando del Capitán Eaker para su vuelo triunfal sobre Manhattan.

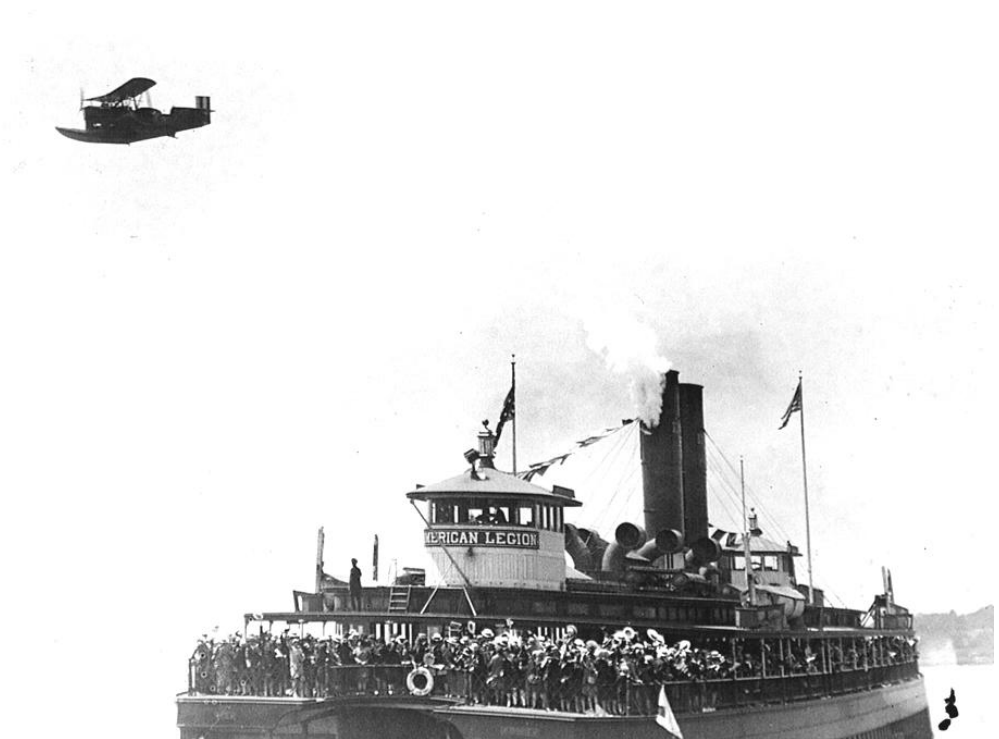


Foto de uno de los Loening OA-1A en vuelo muy probablemente tomada durante el vuelo sobre Manhattan del *San Francisco* al mando del Capitán Eaker Foto de archivo del diario La Nación (Colección Juan Carlos Borra)



Izquierda: Foto de la escuadrilla con Charles Augustus Lindbergh tomada el 11 de junio de 1927 en ocasión de la entrega de la medalla Distinguished Flying Cross¹¹



Loening OA-1A *San Francisco* (N/S 26-431) preservado en el U. S. Air Force Museum, Dayton EE.UU.

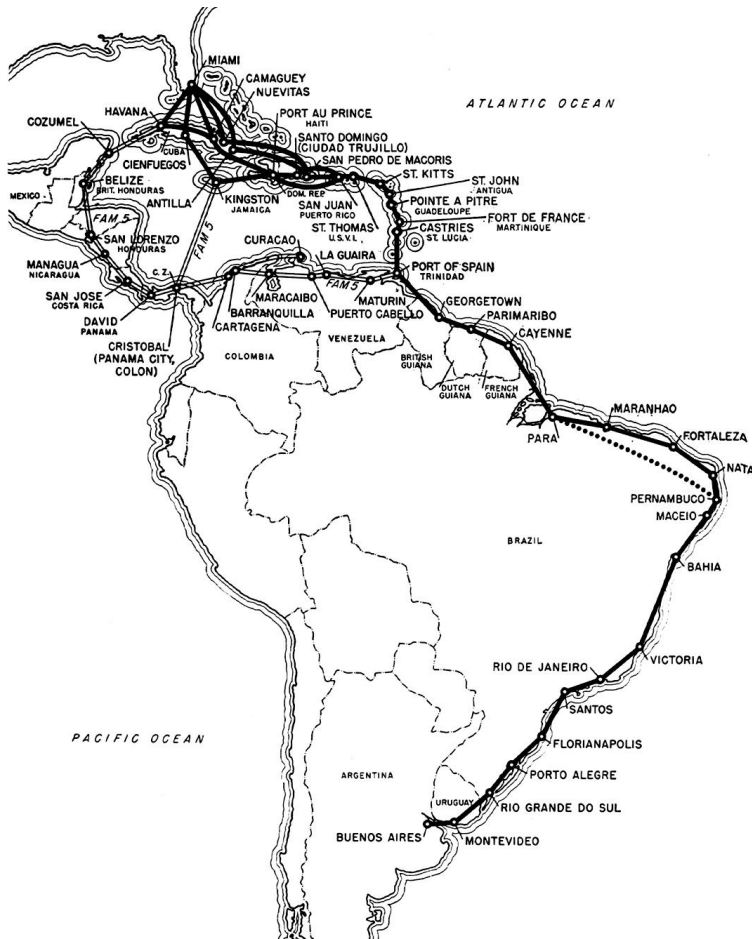
Conclusiones finales

La experiencia resultante de estos reconocimientos contribuyó la iniciación de vuelos aerpostales en la segunda mitad de 1927. Respecto de la escala en Buenos Aires hubo por lo menos dos vuelos que marcaron el punto de partida de las operaciones regulares de la compañía en nuestro país.

El 25 de enero de 1929 Pan American y Grace Airways Inc. se fusionaron dando lugar a la Pan American Grace Airways Inc. (Panagra). En los primeros meses de 1929 realizó el primer servicio a Latinoamérica por la vía del Pacífico y el vuelo inaugural regular desde Cristóbal (Panamá) con destino final en Montevideo.

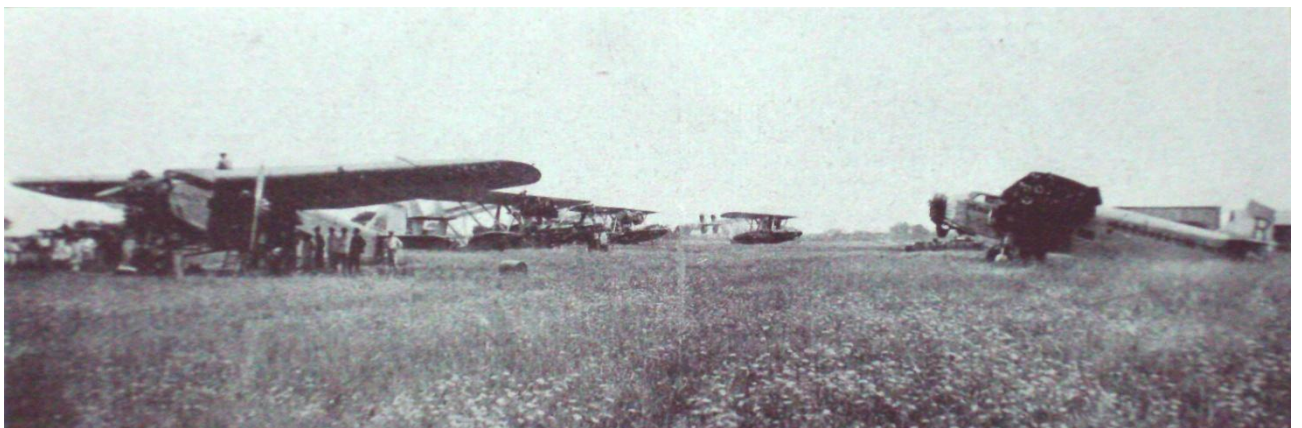
¹¹ http://www.dfcsociety.net/?page_id=306

El vuelo pan americano de buena voluntad
1926-1927
© Eloy Martín



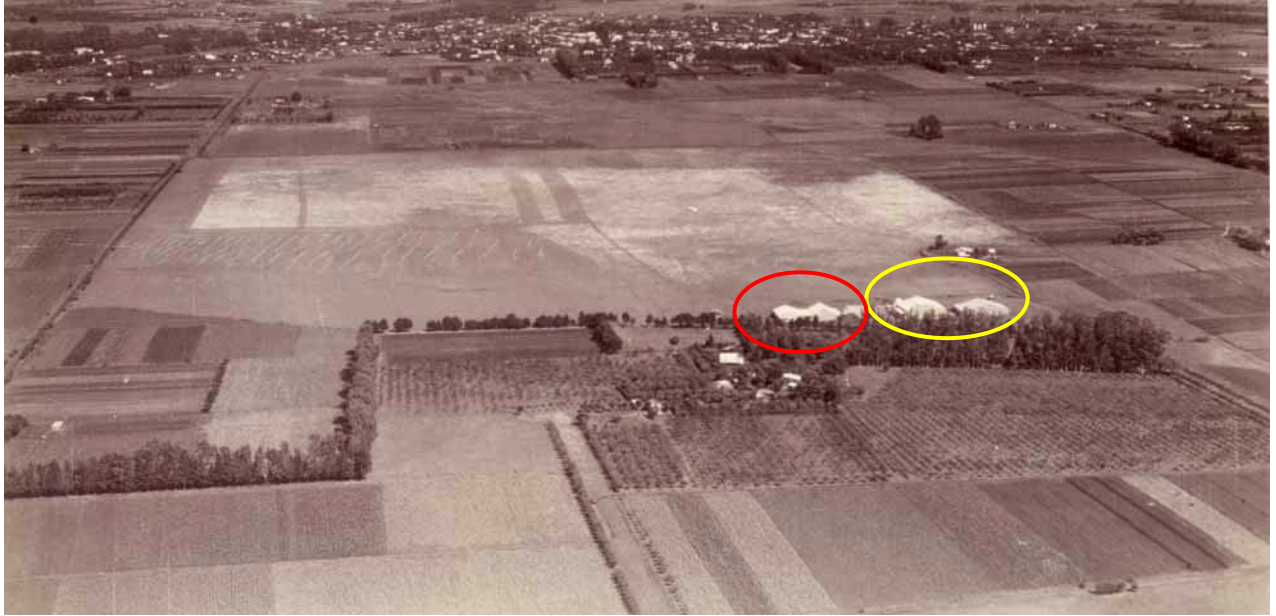
Recorrido del vuelo Miami, Buenos Aires desarrollado el 9 de enero de 1929 (*American Airmail Catalogue* Vol 2. Pág. 658, 659. The American Airmail Society. Albion, Pennsylvania. 1950).

En esos días se construyó el hangar de la compañía en el aeropuerto Presidente Rivadavia en Morón¹².



Aviones de la compañía comercial en Morón. Revista Aero N.º 4. Febrero de 1930

¹² El 29 de diciembre de 1925 el Poder Ejecutivo promulgó el decreto por el cual se dispuso que el Servicio Aeronáutico del Ejército (SAE) organizase, a través de su Departamento de Aviación Civil, un aeródromo central para la aviación no militar. El SAE había tomado posesión de los terrenos el 2 de enero de 1926 y el 5 de febrero lo bautizó con el nombre de *Presidente Rivadavia* y se elaboró una reglamentación interna del aeródromo sumamente completa tanto en aspectos funcionales como de seguridad, muchos de los cuales son aplicados en la actualidad.



Vista aérea del aeropuerto *Presidente Rivadavia* en 1930. El círculo de color rojo corresponde a los hangares del Aero Club Argentino y la Dirección de Aeronáutica Civil. El de color amarillo indica el hangar de Pan American Grace Airways Inc., que luego fue asiento de la Compañía de Abastecimiento y Mantenimiento de Aeronaves 601



Izquierda: Ford 5-AT-C *Santiago* de NYRBA Line en Morón. Detrás se ve al Curtiss JN-4 *Jenny* N° 33 de la Dirección de Aeronáutica Civil. Derecha: El hangar de Panagra en la actualidad. 7 de diciembre de 2007

Entre el 11 de junio y el 13 de julio de 1929 el Sikorsky S-38A NC5933 *Washington*¹³ al amarrar en el Yacht Club Argentino completó el primer vuelo regular entre New York y Buenos Aires. La tripulación estuvo integrada por el comandante Malcom M. Cloukey, el mecánico Heriberto Leslie A Kenneth y el radiooperador Sr Galbraith. El pasaje estuvo integrado por Ralph O'Neill (fundador de *NYRBA Line*), su esposa Prisilla R. de O'Neill y Sta, Juana Gailbratith (Secretaria de la Compañía)¹⁴. Con este avión luego se abrió la primera ruta regular de pasajeros entre los puertos de Buenos Aires y Montevideo al mando de Charles Kinkay con el mecánico Aguirre y ocho pasajeros.

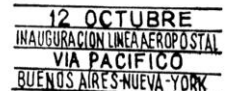
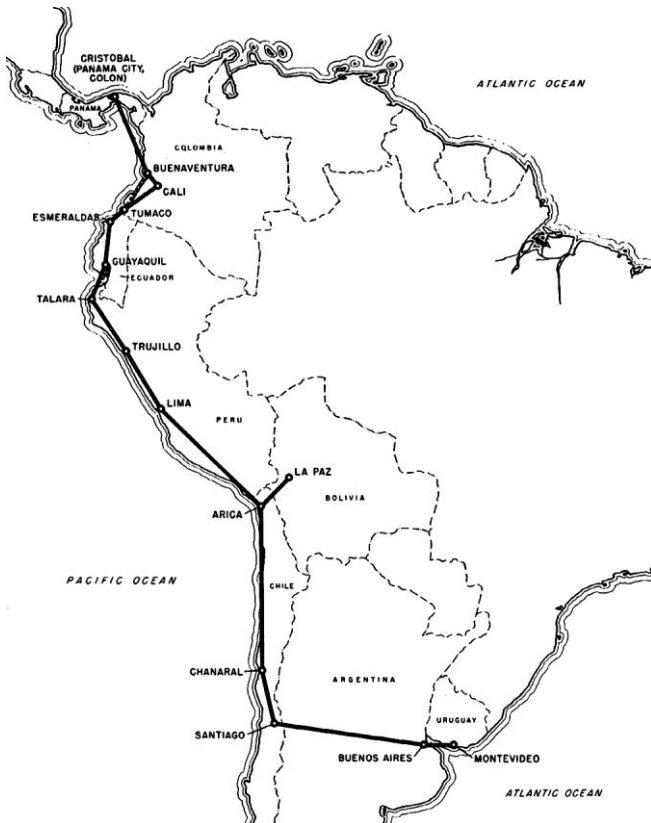
¹³ Este hidroavión (Número de constructor 14A) el 29 de septiembre de 1929 fue matriculado con los registros argentinos: R-ACVX, después R129, LV-OAB y LV-AAM.

¹⁴ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N° 2, 1ª Parte Pág. 14.



Izquierda: Sikorsky S-38A NC5933 *Washington*. Derecha: Sikorsky S-38 con la bandera argentina pintada en la deriva de cola

El 19 de agosto de 1930 *Pan American Airways* tomó el control de *NYRBA Line* (Línea New York-Buenos Aires). Pocos días más tarde el 1 de setiembre de 1929 NYRBA inició la operación de la línea Santiago de Chile-Buenos Aires (Morón) con los trimotores Ford.



Izquierda: Extensión del recorrido del vuelo del 17 de marzo de 1929 (*American Airmail Catalogue* Vol 2. The American Airmail Society. Albion, Pennsylvania. 1950). Derecha: Superior: primer vuelo aerpostal desarrollado por la ruta del Pacífico entre el 8 y 12 de octubre de 1929¹⁵. (*American Airmail Catalogue* Vol 2. Pág. 683, 685. The American Airmail Society. Albion, Pennsylvania. 1950). Inferior: Publicidad de Pan American Grace Airways. (*Revista Aero*. 1931)

¹⁵ El vuelo fue protagonizado por el 5-AT-C NC8418 *San Cristóbal* al mando del comandante Raymond Red Williams y llegó a Buenos Aires el 5 de octubre de 1929.



Izquierda: Ford 5-AT-C NC8417 *Santiago* de NYRBA Line. Derecha: Ford 5-AT-C *Santiago* de NYRBA Line volando sobre Mendoza (Archivo Jack Mizrahi)

Todas estas alternativas resultantes de vuelo pan americano de buena voluntad llevado a cabo por el Servicio de Aviación del ejército de los Estados Unidos de América (USAAS) que se materializaron con la llegada de nuevas compañías aerocomerciales fueron muy interesantes pero eso es otra historia...

Bibliografía y consulta a expertos

American Airmail Catalogue

ANDRADE, John M. (1979) *U.S. Military Aircraft Designations and Serials since 1909*. Midland Counties Publications. Leicester. Inglaterra.

Archivo del autor

Diario *La Nación*

Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea

Juan Carlos Borra

Marcelo W. Miranda

Revista *Aero*

Revista *Aviación* N.º 59. Febrero de 1926

Revista *Caras y Caretas*

Revista *Caras y Caretas*

San Diego Air & Space Museum

Enlaces Web:

http://www.dfcsociety.net/?page_id=306

http://www.dfcsociety.net/?page_id=65

<http://www.earlyaviators.com/eloenin2.htm>

<http://www.flickr.com/photos/sdasmarchives/>

<http://www.nasm.si.edu/research/aero/aircraft/loening.htm>

<http://www.shorpy.com/Loening-Amphibian>