

Correo Aéreo Transatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

El Departamento de Correos de los Estados Unidos de Norteamérica, designó como ruta de "Correo Aéreo Extranjero" a cualquier ruta de correo aéreo contratada por una aerolínea que volara hacia o desde un país extranjero hacia o desde los EE. UU. Las rutas de Correo Aéreo Extranjero pasaron a conocerse como FAM, ("Foreign Air Mail"). El 2 de junio de 1927, Juan Trippe formó una aerolínea, "Aviation Corporation of America" con dos aliados. Sonny Whitney y John Hambleton eran directores y Juan Trippe estaba a cargo de las operaciones. Para conseguir una ruta a Cuba, la aerolínea se fusionó con otras dos para formar Pan American Airways -PanAm-.

El 20 de mayo de 1939, utilizando los "hidroaviones" Boeing B-314, denominado *Clipper*. Pan Am comenzó a operar vuelos semanales en cada dirección en su "ruta sur" FAM 18, que unía Nueva York, Horta (Azores), Lisboa y Marsella. Este importante desarrollo del servicio postal recibió una amplia cobertura en la prensa de la época. El contrato FAM 18 de Pan Am para el servicio postal a Marsella preveía aumentar el número de vuelos: la aerolínea podía, si era necesario, transportar hasta 1.600 libras de correo por una tarifa fija de \$31.200 por un solo vuelo semanal.

El 24 de junio, también como parte de FAM 18, Pan Am y la británica Imperial Airways (que pronto se convertiría en British Overseas Airways Corporation - BOAC) inauguraron una "ruta norte" entre Nueva York y Southampton vía Montreal, Botwood (Terranova) y Foynes (Irlanda). Ambos servicios eran operados por hidroaviones Boeing 314.



Carta de N. York a Marsella, del 20 de mayo de 1939. Primer vuelo del Clipper trasatlántico sentido oeste-este; conocido popularmente como "Yankee Clipper". Franqueo 30 ctv de dolar.

Reverso de la carta con rodillo
fechador de llegada a Marsella,
22 de mayo.



Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.



Ruta de la PanAm F18-1. Con que se inició los vuelos transatlánticos con los Boeing 314. "Clipper".



Carta de Marsella a Boston, USA, del 25 de mayo de 1939. Primer vuelo del Clipper trasatlántico sentido este-oeste. Franqueo 12,5 Fr. (2,25 carta sencilla al extranjero y 10 sobreporte aéreo). Gomigrafo reseñando el acontecimiento.

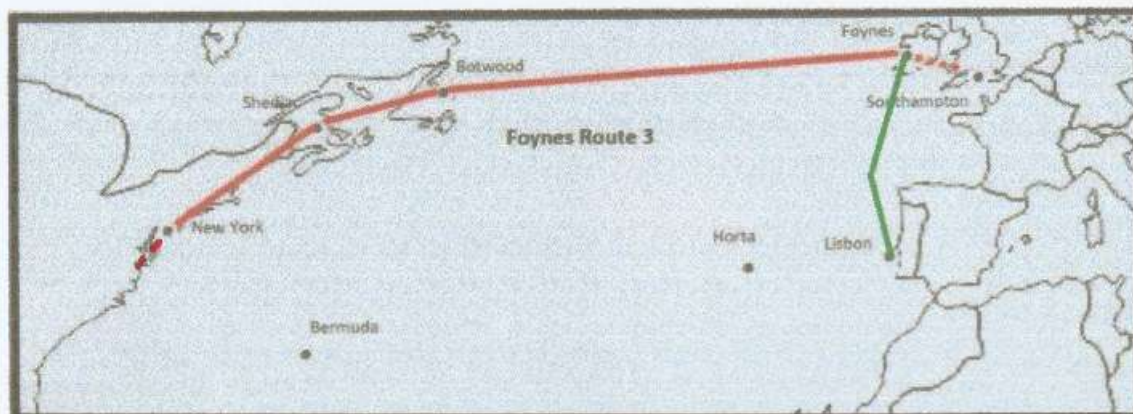
Reverso de la carta: rodillo fechador de Marsella-Gare-Aviòn, 25 de mayo; y de New York a la llegada, 27 de mayo.



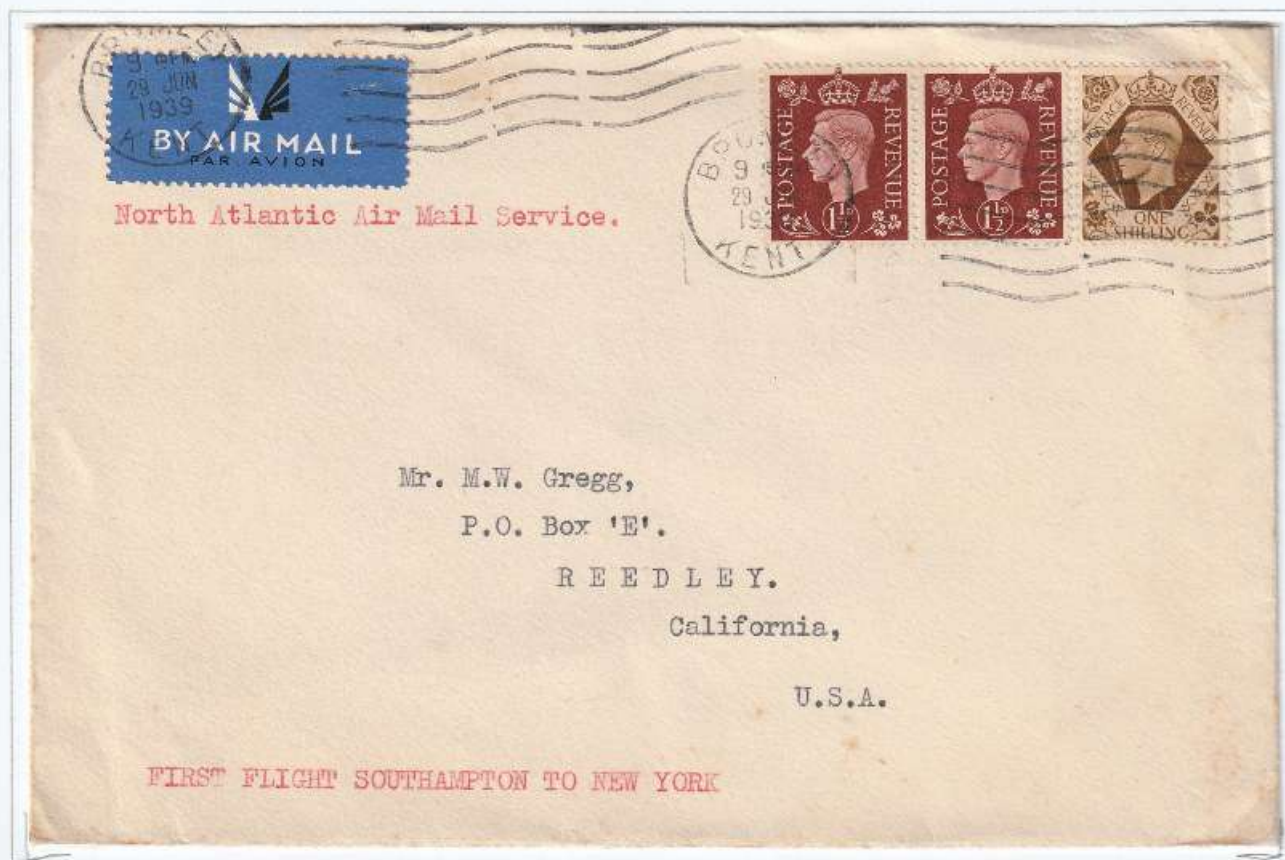
Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

El 24 de junio de 1939, se inaugura la ruta norte a Europa de la PanAm, F18-10, que se vera interrumpido al comenzar la Segunda Guerra Mundial; siendo la BOAC la que cubrirá esta ruta pero de forma no regular.

F18-10a	390624	New York NY-Shediac New Brunswick Canada	
F18-10b	390624	New York NY-Botwood Newfoundland	
F18-10c	390624	New York NY-Foynes Ireland	Terminal ruta desde septiembre 1939
F18-10	390624	New York NY-Southampton England	Suspendido en septiembre de 1939



Ruta norte de PanAm F18-10 (rojo). En verde ruta de BOAC, Lisboa-Foynes.



Carta de Bromley, Inglaterra, a California, EE.UU. Franqueo de 15 Pq. para correo aéreo extranjero. A máquina ruta a seguir, "North Atlántic Air Mail Service"; de alruta norte de la Panam. La fecha -29-6-39 – nos indica el vuelo N°. 2. de fecha del 30 de junio. Al reverso fechadores de: N. York -1-7-39, tránsito, y de llegada a Reedley -3 de julio.

(Vado E → O)

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

En su inicio, y hasta abril de 1940, la ruta F18, tanto la 10 como la 1, salía de Baltimore, Meriland, mas próximo a la Capital Federal, Washington, que ya disponía de una ruta, (Baltimore), a Bermudas desde marzo de 1938 (FAM17), tocando Nueva York en Port Washington, al noreste de la ciudad; a partir del 6 de abril del 40 el inicio de la ruta se hacía desde North Beach, en lo que hoy en día está el aeropuerto de La Guardia, en Queens.



Carta filatélica de Baltimore a Ohio, en el primer vuelo de la ruta F17 Baltimore-Bermudas -16 de marzo de 1938 - al reverso fechador de Hamilton, Bermudas, del mismo día 16.



Sobre para correo aéreo, filatelico, de Baltimore a N. York; fechado el 16 de marzo, primer vuelo. Al reverso fechador de Hamilton, del mismo día 16 y de N. York del 21 de marzo.

Correo Aéreo Transatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

Sello emitido para franquear la servicio de correo aéreo regular a través media onza a cualquier punto de Europa. este sello es la insignia que llevan los terráqueo con alas extendidas a ambos

Sobre el globo terráqueo se encuentran del primer día totalizaron 166.671 sellos, con 63.634 sobres matasellados.



correspondencia que se enviaría en el del océano Atlántico como tarifa hasta La característica principal del diseño de pilotos de correo aéreo: un globo lados y con un fondo de rayos de luz.

las palabras "U.S. air mail". Las ventas



Sobre para correo aéreo de N. York a a Holanda, 16-10-1940, con censura alemana. Arriba carta filatelica del primer vuelo FAM 18

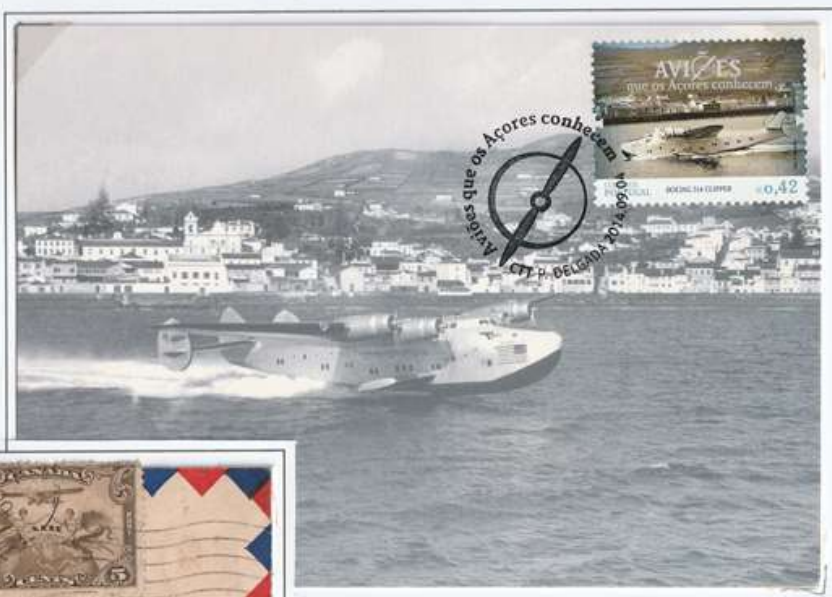
ⓐ Frankfort.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

El 20 de mayo de 1939, la compañía Pan American inauguró el primer enlace de correo trasatlántico con Europa, Port Washington (cerca de Nueva York) a Marsella, Francia, haciendo escala en las Azores y Lisboa. Este servicio se llevaba a cabo con un hidroavión Boeing 314, denominado "Clipper". Fue, básicamente, el único operativo durante la Guerra Mundial, ya que Lufthansa suspendió sus vuelos a Sudamérica en agosto de 1939, Air France en junio de 1940, y la LATI, italiana (Roma-Rio de Janeiro) dejó de funcionar en diciembre de 1941.

Abajo,-

Sobre para Correo Aéreo de Oms. Canada, a Paris, de fecha 23 de octubre de 1939 Franqueo: 30 cts de C\$. Manuscrito "By Yankee clipper".



Tarjeta postal primer día de Azores, Clipper despegando en Horta. Sello conmemorativo.

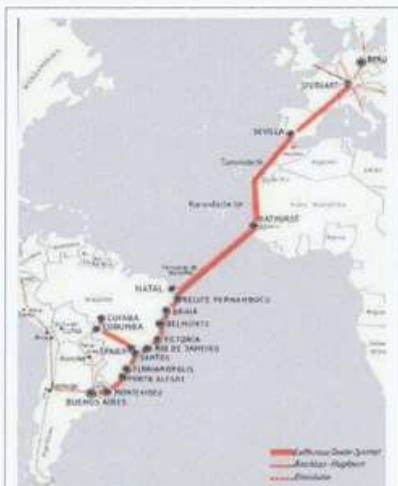


Características del Boeing 314 -Clipper-.

Longitud: 32,3 m. Envergadura: 46,3 m.
 Peso en vacío: 22800 kg.
 Peso máximo al despegue: 37000 kg.
 Planta motriz: 4 motores radiales de 14 cilindros.
 Potencia: 1654 HP cada motor.
 Velocidad crucero: 296 km/h.
 Autonomía: 4598 mill. 7400 km.
 Tripulación: 10.
 Capacidad: 60 pasajeros.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

Al iniciar la Pan Am sus vuelos, Lufthansa, Air France y LATI, comunicaban Europa con Sudamérica, no así con el hemisferio norte del continente; siendo compañías locales las que conectaba conectaban el continente de norte a sur y viceversa; hasta que la compañía americana las absorbió. Lufthansa dejó de operar en Sudamérica en agosto de 1939, ante la inminente invasión de Polonia, ya planeada.



Ruta trasatlántica de Lufthansa – Kondor en los años 30 del XX

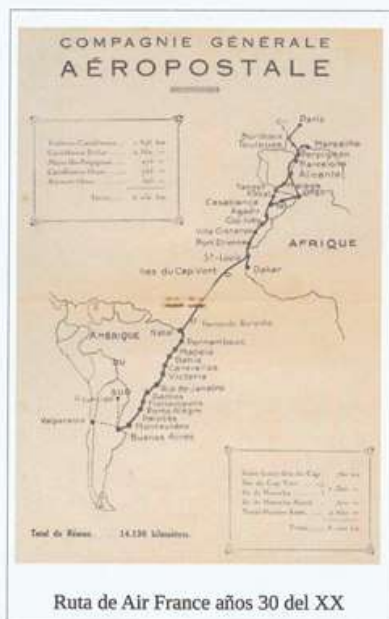
Cartas de Brasil -arriba, 21-3-39 - ; Y de Argentina -abajo, 25-6-40-, ambas siguieron la ruta Condor (hasta Río)-Lufthansa, a Alemania



Correo Aéreo Transatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

En junio de 1940, Air France, suspende todas sus líneas, que las había aguantado al entrar en la guerra mundial. Seguía la ruta de la antigua Aeropostale.

Sobre de Air France para correo aéreo, de Rio de Janeiro de fecha 28 de octubre de 1939, a París. Franqueo 5400 reis. ----->>>>



Carta aérea de Buenos Aires a París del 19 abril de 1940; franqueo 2,25 pesos Manuscrito e lencaminamiento "VIA AIR FRANCE". Al reverso fechador a la llegada, 25 de abril ----->>>>

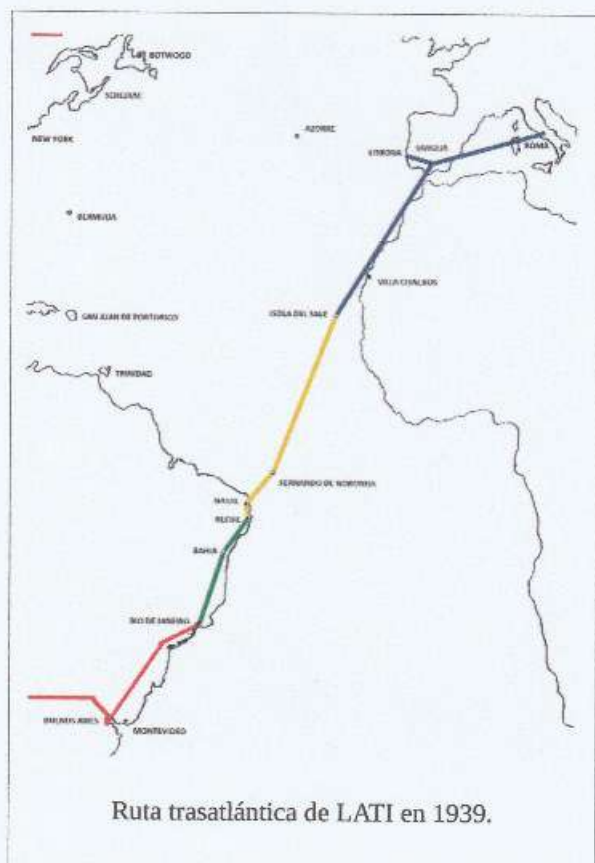


Correo Aéreo Transatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

La compañía LATI, aguantó su línea a Sudamérica, inaugurada el 21 de diciembre de 1939, hasta el 19 de diciembre de 1941, al entrar en la guerra los Estados Unidos. La ruta seguida: Roma-sevilla-Lisboa-Sevilla-Villa Cisneros-Isla de la Sal-Fernando de Noronha-Recife-Rio de Janeiro; en este punto era la compañía Sindicato Kondor la que se encargaba de la correspondencia a Montevideo, Buenos Aires y Chile.



Carta de Yumbel, Chile, fechada el 12 febrero de 1940, a Holstein, Alemania. Franqueo 12,50 pesos. El sobre lleva impreso el encaminamiento "VIA LUFTHANSA - CONDOR"; rectificado con tampón -VIA "CONDOR - L.A.T.I." ya que Lufthansa había suspendido sus vuelos a Sudamérica en agosto de 1939.



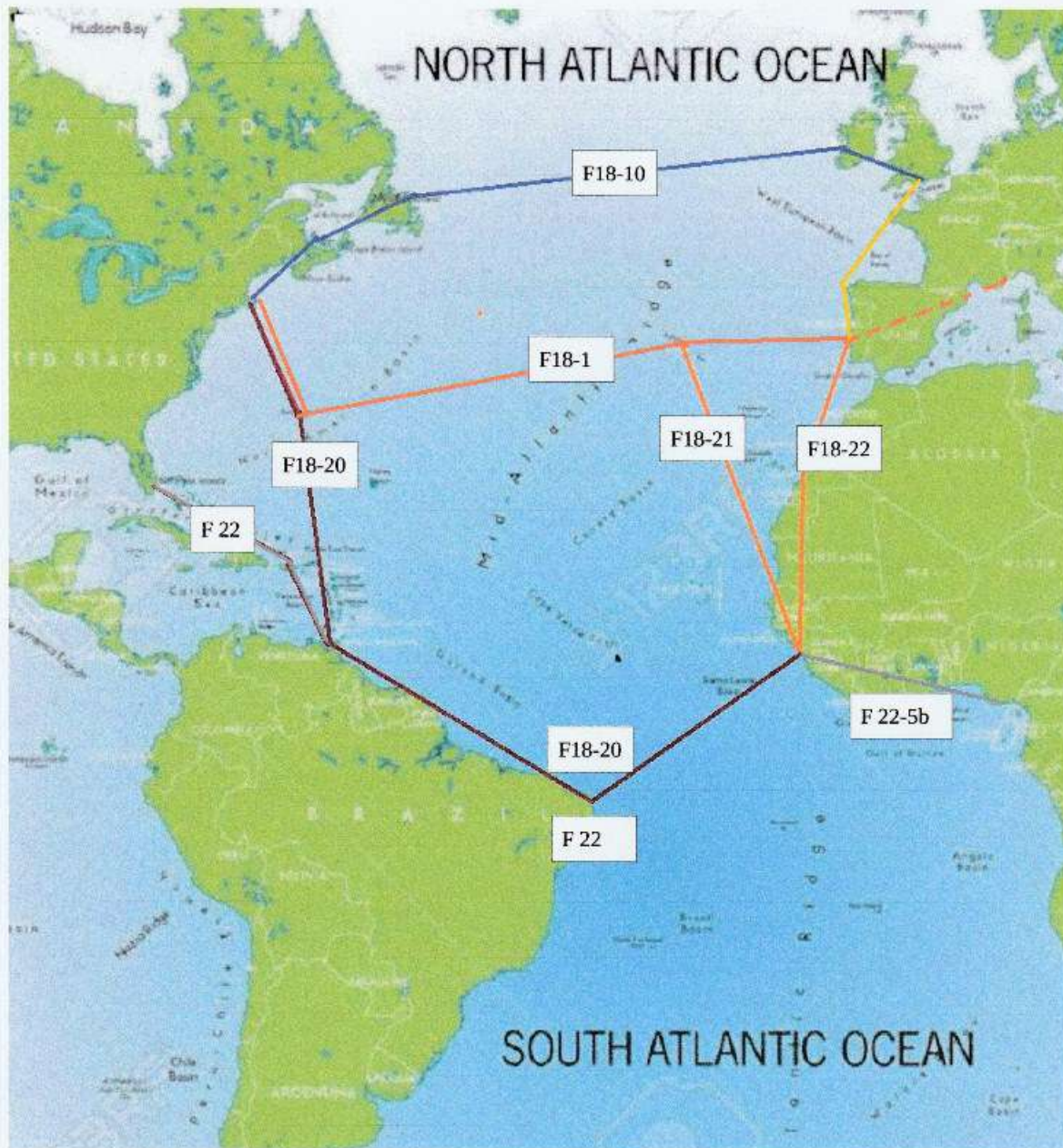
Ruta trasatlántica de LATI en 1939.



Reverso de la carta con banda de cierre de censura alemana.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

A principios de 1941, debido a los fuertes vientos en contra y las frecuentes tormentas que trajo el invierno al Atlántico Norte, que afectaban particularmente a la zona de aterrizaje expuesta en las Azores, Pan Am desarrolló una ruta alternativa en el sur, que se utilizó solo para los vuelos F AM 18 en dirección oeste, durante una parte de cada año, a partir del 5 de febrero de 1941. Desde Lisboa, la ruta pasaba por Bolama (Guinea Portuguesa), Belem (Brasil), Puerto España (Trinidad) y San Juan (Puerto Rico); esa última parada fue posteriormente reemplazada por Bermudas.



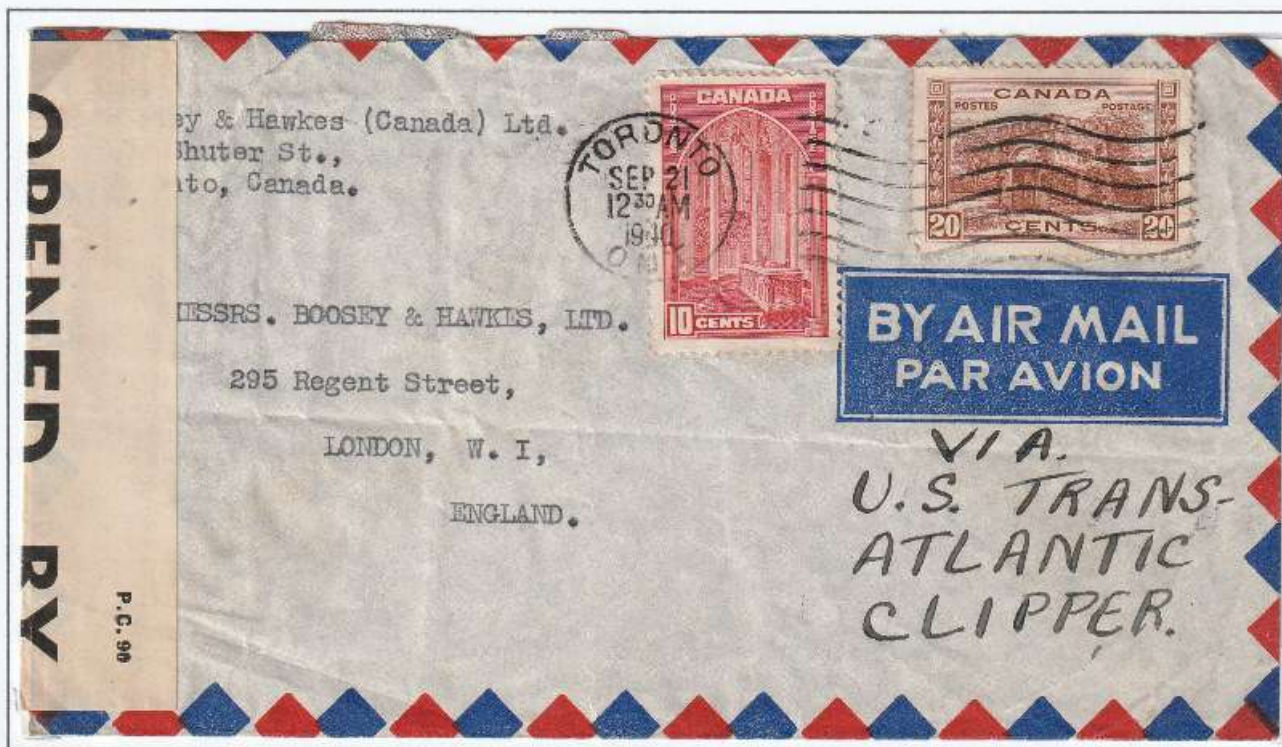
- F18-10: New York-Shediac (Canada)-Botwood (Can.)-Foynes (Irlanda)-Southampton (Inglaterra).
- F18-1: New York-Bermudas-Horta (Azores)-Lisboa-Marsella (A partir de diciembre de 1941, solo hasta Lisboa).
- F18-20: New York-Trinidad-Natal (Brasil)-Bolama (Guinea portuguesa)
- F18-20: Alternativa: New York - - - Natal (Brasil)-Barthus (Gambia)- -
- F18-22: Lisboa-Bolama (Guinea Portuguesa).
- F22: Miami-Puerto Rico-Trinidad-Natal-Bolama.
- F22-5b: Bolama-Lagos.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

FAM18-1.-



Sobre para correo aéreo de Providence, Rhode Island, EEUU, 6 julio 1940, a Madrid, 26 de julio, fechador al reverso. Censura de Madrid. Indicación manuscrita de remitente "Clipper" de la ruta a seguir. Seguramente lo hizo en el vuelo 167 de la F18-1.



Sobre de correo aéreo de Toronto, Canada, del 21 de septiembre de 1940, a Londres. Censura de Londres a la llegada. Manuscrita la ruta a seguir "VÍA U.S. TRANSATLANTIC CLIPPER". Muy posiblemente transportada en el vuelo 209 de la F18-1.

Correo Aéreo Transatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

FAM18-1.-



Carta de Paris a Chicago, Illinois, y reexpedida a Winnetka de fecha 27 de julio de 1940. Franqueo 12,5 fr
Indicación de encaminamiento "PAR CLIPPER – VIA LISBONNE". Vuelo 172.



Reverso de la carta con rodillo fechador de llegada a Chicago -8 agosto.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

FAM18-1.-



Carta certificada de Mexico D.F. a Madrid fechada el 23 de mayo de 1940. Franqueo 1 peso, - 20 ct. carta sencilla y 80 ct. Sobreporte aéreo-. Tampón "Servicio Postal Aéreo"; rectángulo del registro (1611). Al reverso sellos de correspondencia registrada y fechadores anulándolos -23 de mayo-; fechador de N. York -25 de mayo- en tránsito; y de Lisboa -6 de julio-; apenas legible fechador de llegada a Madrid - 9 de julio -. Banda de censura de Madrid (número de censor, EC-26). Muy posiblemente fue transportada en el vuelo 133.

Correo Aéreo Transatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

FAM18-1.-



Carta de Miranda de Ebro, Burgos, a Buenos Aires, Argentina, fechada el 20 de agosto de 1940. Franqueo 6,90 (0,40 tarifa nacional para sudamérica, mas 6,50 sobreporte aéreo a la Argentina). Censura de Burgos; manuscrito por el remitente, «Vía Lisboa /Transatlántic Clipper.» Vuelo 190.

La carta lleva censura del Gobierno Militar de Burgos, que fue utilizada en la correspondencia del campo de concejtración de Miranda (1937-1947).



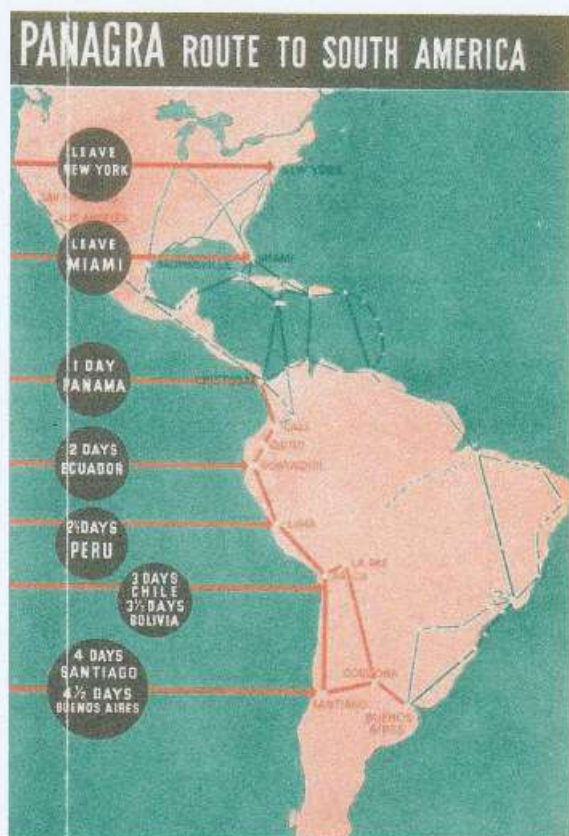
Reverso con sellos – 2,90 pt – completando el franqueo. Fechador hexagonal de Madrid 22 de agosto. Rodillo fechador - AVIÓN ATRASADO – 5 de septiembre 1940.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

FAM18-1.-



Sobre para correo aéreo de Panagra, de Quito, Ecuador, a Nova Gradiska, Yugoslavia. Octubre de 1940. Franqueo 6,60 sucres. Manuscrito la encaminación -CLIPPER-.(*).



Reverso de la carta con fechador a la llegada a Nova Gradiska -20 octubre de 1940.

Ruta de Panagra en Sudamérica. FAM 9.

(*).- Panagra fue una aerolínea formada en 1929 por la union de la Pan American World Airways y Grace Shipping Company. Seguía la ruta FAM- 9 Miami-Panama-Colombia-Ecuador-Peru-Chile-B. Aires.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

Al inicio de la Segunda Guerra Mundial, EEUU decide frenar la penetración de las compañías Lufthansa-Kondor Syndicat y LATI en Sudamérica, siguiendo de cerca las operaciones de la Pan Am, que ya estaba presente en Colombia con la SCADTA (Sociedad Colombo Alemana De Transportes Aéreos) y en Brasil con Panair. En connivencia con los gobiernos colombiano y brasileño se apropiaron de los aeródromos en los que operaba Lufthansa sustituyendo las tripulaciones alemanas por otras de la Pan Am. En 1942, ya entrado los EUA en la guerra, Washinton decidió eliminar a italianos y alemanes definitivamente de Sudamérica; siendo a partir de entonces la Pan Am la única aerolínea que cruzase el Atlántico.



Sobre ilustrado de Guatemala a Engelskirchen, Alemania, de fecha 21 agosto de 1941. Manuscrito, indicando la ruta a seguir, "Vía New York-Lisboa / by Transatlantic Clipper"; Lufthansa ya no operaba en América del Sur.



Reverso de la carta con tres sellos de 20 cts para completar el franqueo. Rodillo publicitario de Lisboa -29 de agosto- en tránsito.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

FAM18-1.-



Sobre para correo aéreo de Las Palmas -9 de octubre de 1940, a N. York. Franqueo, 5,65 pt, correcto (0,40 pt, carta sencilla, 4,25 sobreporte aéreo y 1 pt sobreporte de canarias). Sin censura al no estar EEUU en guerra. Ruta seguida: Las Palmas-Sevilla-Lisboa-Horta-Bermudas-N. York.



Sobre para correo aéreo de Belem, Brasil, a Londres del 9 de agosto de 1940. Indicación de la ruta a máquina y censura británica a la llegada a destino. La carta viajó de Brasil a N. Y. por "Panair do Brasil", y aquí toma la ruta Fam18 a Lisboa; de aquí con la BOAC a Inglaterra.

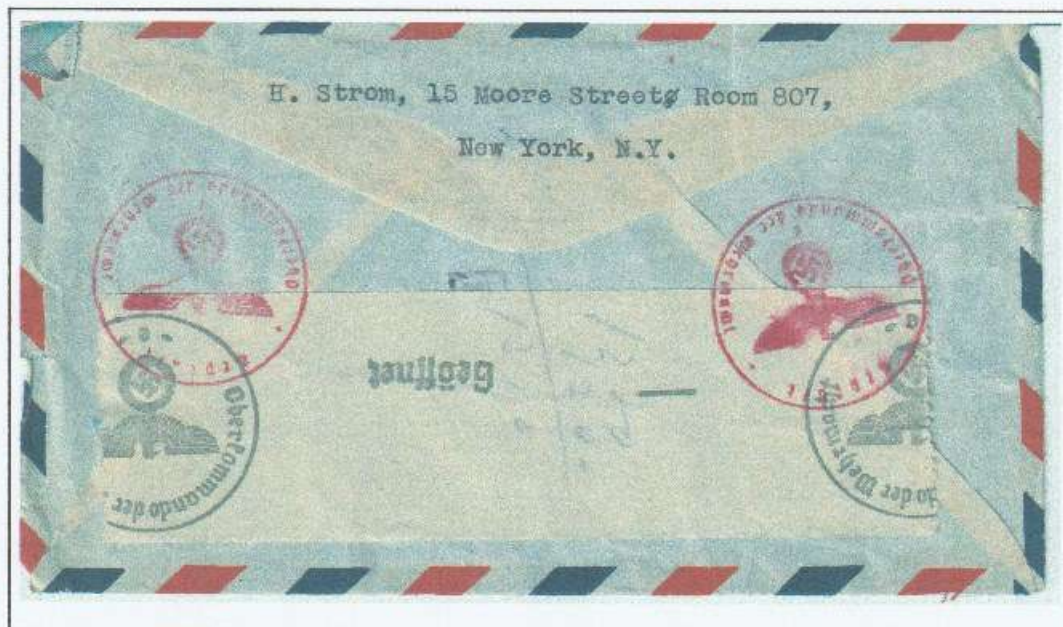
U-183

Correo Aéreo Transatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

FAM18-1.-



Carta de correo aéreo de New York a Oslo, Noruega, de fecha 3 de abril de 1941. Franqueo 31 ct de dolar, carta sencilla aérea a Europa. A máquina de escribir "Vía transatlántic Clipper all the way".



Reverso de la carta con banda de cierre de censura alemana al estar Noruega ocupada por tropas germanas desde abril de 1940.

FAM18-1.-



Sobre para correo aéreo de Bergantin, Venezuela, a Bilbao del 26 de septiembre de 1940. Franqueo 1.15 Bolívars (0.25 + 0.90 sobreporte aéreo). Fechador de servicio aéreo venezolano; censura Gubernativa de Bilbao; manuscrito VÍA TRASATLÁNTICA para indicar la ruta preferente.



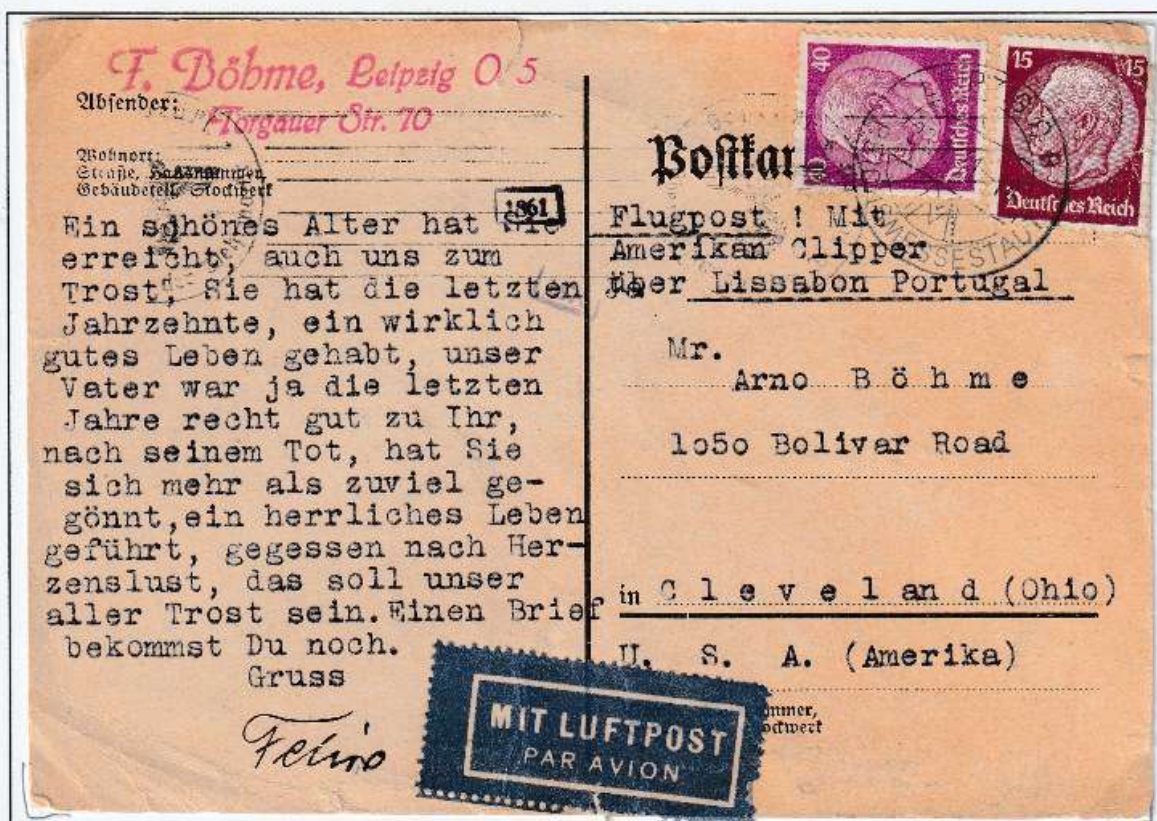
Reverso.- Rodillo fechador de Lisboa -6 de octubre-, hexagonal de Madrid - fecha ilegible- ambos en Tránsito; y fechador puente de Bilbao a la llegada- fecha igualmente ilegible-.

Correo Aéreo Transatlántico por Clipper. 1939 – 1945.-

FAM18-1.-



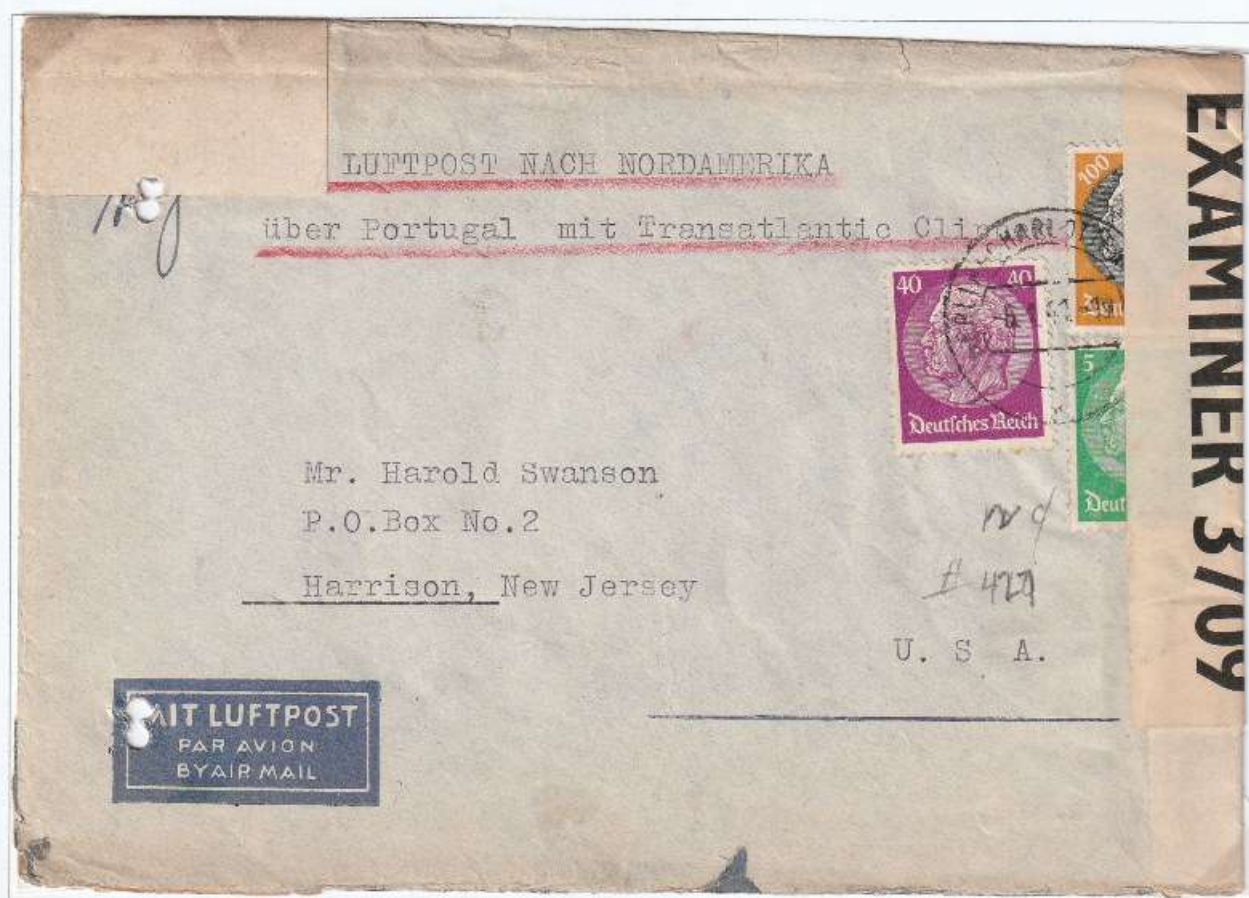
Carta de Chicago -26 noviembre 1940- a Alemania. Franqueo 30 cts (carta sencilla); manuscrita k la ruta aérea: Vía Transatlantic Clipper. Al reverso fechador de rodillao de salida Chicago / nov 26 1940 / Air Mail; banda de censura alemana, puesta en Frankfurt (e); y número de censor, [1859] [1813]. Vuelo nº. 241. Vía Lisboa.



Tarjeta postal de Leipzig -27 enero 1941- a Cleveland (Ohio). Indicación de ruta Amerikan Clipper über Lissabon. Probablemente vuelo 258 ó 260.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.-

FAM18-1.-



Carta de Berlin -6 enero de 1941- a Harrison, USA. Franqueo 145 pfenning. Peso de la carta medio tapado por la banda de censura (18 grs?); indicación de la ruta a máquina «vía Portugal por Clipper transatlántico». Censuras alemana y de Bermudas -3709-. Clipper Yankee, vuelo 254 del 12 de enero.



Reverso de la carta con la banda de censura alemana con varios números de censor.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

FAM18-1.-



Certificado de México a Bilbao de fecha 7 de abril de 1941. Franqueo (¿) faltan sellos. Marca de vuelo trasatlántico, Clipper, - manuscrito abajo izquierda- Cierre de censura gubernativa de Madrid.



Reverso de la carta: timbres de correspondencia certificada matasellados con fechador Aéreo México D. F. número de certificado -11332-. Fechador hexagonal de Madrid, en tránsito, 21 de abril. Ambulante de Ferrocarril Bilbao-Santander de ruta Bilbao a La Cuadra, Bizkaia – 24 de abril-.

Correo Aéreo Transatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

FAM18-1.-



Sobre para correo aéreo de Roma, Italia, a Boston, EE.UU; fechado el 14 de junio de 1941. Franqueo, 4 liras (1,25 correo extranjero + 2,75 sobreporte aéreo por Lisboa -Clipper-), cada 5 gramos. Manuscrito "Vía Lisbona/Clipper"
Bandas de cierre de censura.

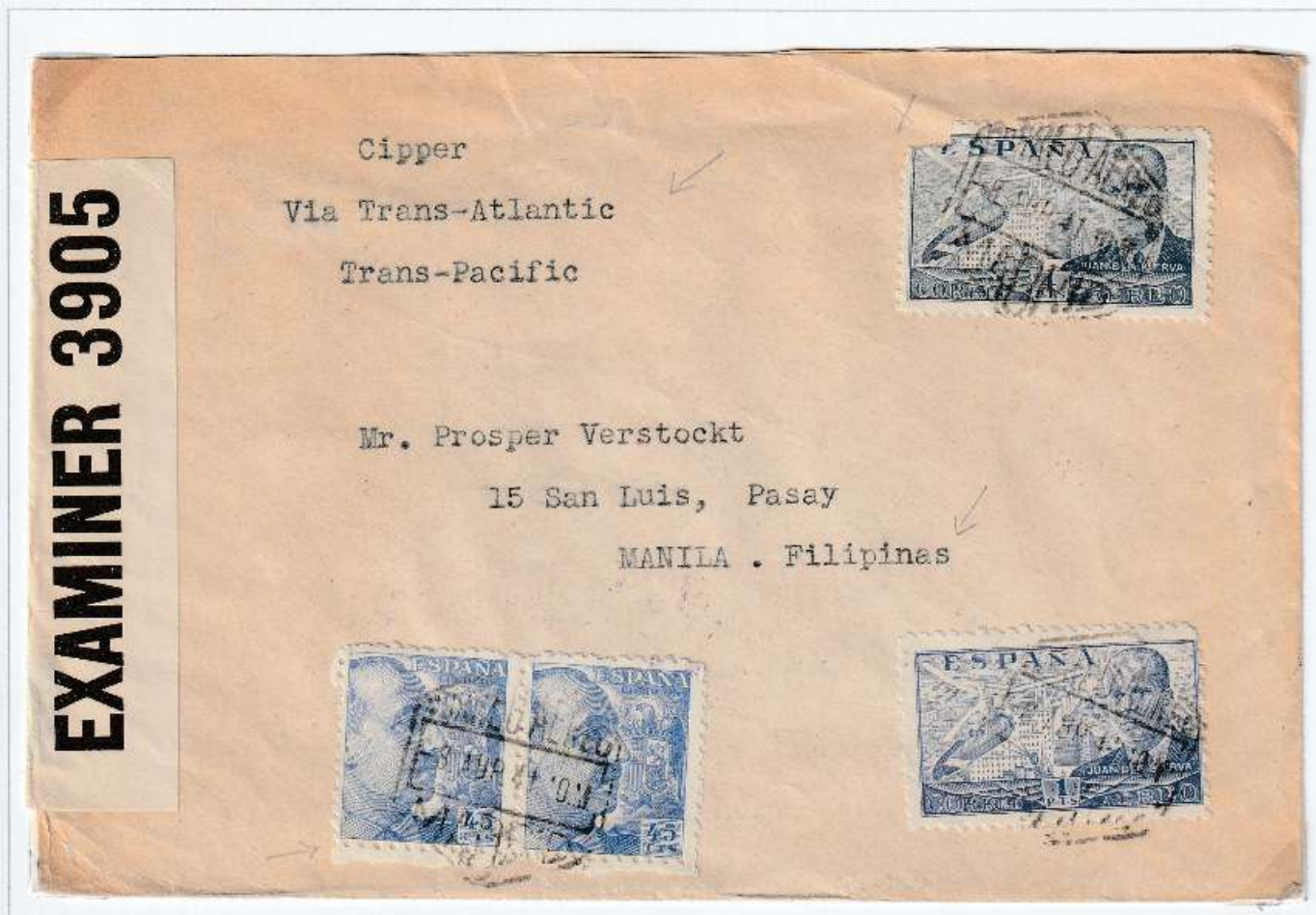


Reverso de la carta con cierres de censura -Verificato / per censura y marcas del "Ufficio Censura Posta Estera -I -"; y marca en violeta del censor (55/I), medio tapado.

Correo Aéreo Trasatlántico – Transpacífico por Clipper. 1939 – 1945.

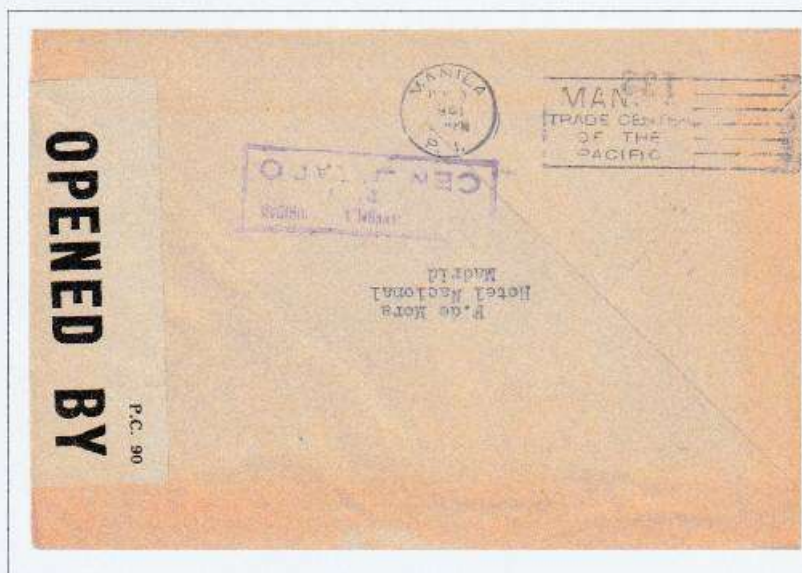
FAM14 y FAM19.-

El FAM-14 fue otorgado a Pan Am y el 22 de noviembre de 1935, volando un Martin M-130 pilotado por Edwin C Musick, inauguró el servicio de vuelo desde San Francisco, California, hacia el oeste a través del Océano Pacífico hasta Manila, Filipinas, y más tarde alrededor del mundo. El FAM-19 fue otorgado a Pan Am y el 12 de julio de 1940 JH Tilton pilotó un Boeing 314 desde San Francisco y Los Ángeles, California, hacia el oeste a través del Océano Pacífico vía Hawái hasta Nueva Zelanda. El FAM-19 complementó la ruta del FAM-14.



Carta de Madrid a Manila, Filipinas, del 8 de abril de 1941. Franqueo 5,90 pt, (0,40 tarifa nacional y 5,50 sobreporte aéreo) En el frente a máquina de escribir el remitente pone el encaminamiento –Vía transoceánica, Atlántico y Pacífico. Clipper -. Faja de censura de Bermudas.

Reverso de la carta con censura de Madrid; rodillo fechador de Manila, 9 de mayo de 1941.



Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

FAM18-1.-



Cartas de Sevilla de 1941, a New York -20 junio 1941- arriba – y La Habana, Cuba, -2 agosto- abajo. Franqueos correctos, 4,70 (5 cts de mas) para USA y 4,65 cuba. Ambas con censura gubernativa. A maquina de escribir la ruta a seguir “Vía Lisboa por Américan Clipper”, arriba y “Vía Lisboa. Per transatlantic Clipper”, abajo. La car- inferior lleva al reverso rodillo de llegada -17 agosto- , asi mismo banda de cierre de censura de Bermudas.



Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

En julio de 1940, la correspondencia transportada por PanAm en su ruta F18-1, se comienza a censurar en Bermudas, territorio británico de ultramar, poniéndose en las cartas, una vez revisadas, una banda para volver a cerrar estas. Dicha banda con la leyenda "OPENED BY EXAMINER y número- se conoce hasta abril de 1944. A partir de diciembre de 1941 se le aplica, de forma manuscrita las iniciales I.C.-Imperial Code-.



Carta de Barcelona a Rawalpindi y reenviada a Poona, India, de fecha 28 de octubre de 1941. Franqueo 5,80 Pt. Manuscrito "Por Avión / Clipper. Bandas censura de Madrid de Bermudas, y triangular de India.

La carta circuló en el Clipper trasatlántico (Lisboa-N- York); sin embargo no lo hizo en el transpacífico al suspenderse en diciembre al entrar los Estados Unidos en la 2ª G. M. (De ahí las bandas granates sobre la indicación del remitente).

Reverso de al carta: Fechadores
Rawalpindi - 31-1-42
Rawalpindi - 1-2-42
Rawalpindi - 10-2-42
Poona - 14-2-42
Poona - 15-2-42.



Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

FAM-18-1.-

La carta expuesta en esta página, fue enviada por Helmuth Neumann, marinero del acorazado alemán "Graf Spee". Este navio era un crucero pesado de la *Kriegsmarine*, que al inicio de la Segunda Guerra Mundial, operaba en el Atlántico Sur. El 13 diciembre de 1939, participo en la Batalla del Rio de La Plata. Consecuencia de la batalla fue su falta de operatividad, refugiandose en el puerto de Montevideo, Uruguay, donde el 17 de diciembre el capitán, Hans Langsdorff, dió orden de su hundimiento en el estuario del Rio de La Plata. Parte de los **marinos germanos fueron trasladados a Argentina, donde permanecieron internados el resto de la guerra.**



Sobre para correo aéreo, certificado, de Buenos Aires a Kiel, Alemania, fechado el 8 de octubre de 1943. Banda de censura de N. York -210-. Arriba a máquina, Via Natal-Bolama-Lisboa; mruta F22 de la Panam.

La carta aún llevando el encaminamiento puesto por el remitente, fue primero a N. York -nos lo indica la censura- la cual corresponde al censor encargado de prisioneros, internados por sospechosos etc; este era el caso de Hans aunque residiese en B. Aires. Posiblemente el remitente puso el encaminamiento para sortear la censura. Esta sinlidad nos lleva apensar en que uso la ruta F18, N. York-Bermudas-Horta-Lisboa. Vuelo 13017 lo mas probable.

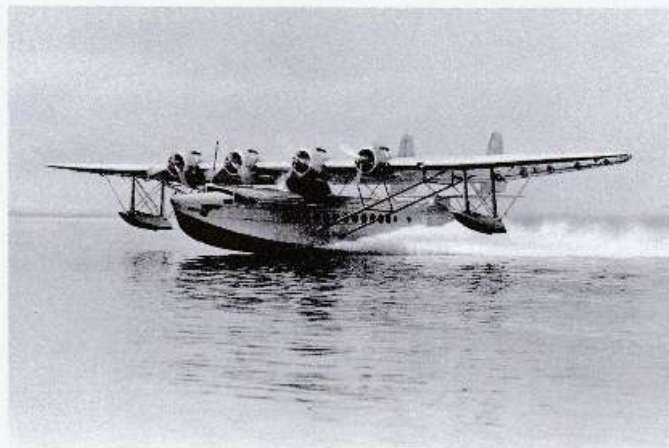


Reverso de la carta con fechadores, Lisboa -16 diciembre de 1943- en tránsito; y de llegada a Kiel -5 enero de 1944; banda de censura alemana de Berlin. Número registro de N.Y. -4059-

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.-

FAM18-10.-

En julio de 1937, la conexión aérea comercial a través del Atlántico Norte dio un paso fundamental con los primeros vuelos de reconocimiento realizados conjuntamente por Pan American Airways e Imperial Airways. Aunque los servicios de pasajeros regulares comenzaron posteriormente (1939), 1937 marcó el inicio de la cooperación técnica y la prueba de rutas usando hidroaviones; principalmente Sikorsky S 42 y Short s 23 Empire. Estos vuelos se realizaron simultáneamente en ambos sentidos; el *Pan American Clipper III* voló de Botwood (Newfoundland-Canada) a Foynes (Irlanda), mientras que el *Caledonia* de Imperial Airways realizó la ruta opuesta. Aunque los vuelos de 1937 fueron principalmente exploratorios y de correo, sentaron las bases técnicas para el transporte de pasajeros que comenzaría formalmente en 1939 con los Boeing 314.



Sikorsky S 42



Short S 23 Empire.



Carta de Glasgow, Escocia, a Winchester, Virginia-USA (reenviada a N. York- del 28 de junio de 1941. Fechador a la llegada del 7 de julio. Manuscrito By North Atlantic Airmail.
La carta corresponde a tropas británicas en USA en adiestramiento.

Correo Aéreo Transatlántico Clipper. 1939 – 1945.

FAM18.-10.-

Carta de Londres a Carolina del Norte, EE.UU., del 14 agosto de 1939; días antes del inicio de la 2ª Guerra Mundial. Franqueo de 30 peniques (tarifa de doble porte para correo aéreo). Manuscrita "Vía North Atlantic", ruta -F18-10- indica por el remitente. Atendiendo a la fecha el vuelo N° 12, del 16 de agosto.



Carta de Dublin, Irlanda, a Toronto, Canada, fechada el 27 de junio de 1939. Gomigrafo del vuelo de la PanAm F18-10 ruta nortatlántica; manuscrito "Vía Foynes". Al reverso fechador, en tránsito, de Shediak, Canada. Por la fecha vuelo N° 2 del 30 de junio.

Correo Aéreo Transatlántico Clipper. 1939 – 1945.

En agosto de 1940, la PanAm ante la suspensión de la ruta norte (F18-10), y teniendo en construcción seis Boeing 314, vende a la British Overseas Corporation, BOAC, tres de dichos aparatos, con los que la compañía británica realizara dicha ruta, si bien, sin regularidad. Estos aparatos se destinaron en gran medida para la ruta de Inglaterra a las colonias africanas del Imperio Británico, con escala en Lisboa (donde enlazaba con la F18-1 de la Panam; saliendo al inicio de Southampton y mas tarde desde Foynes, Irlanda.



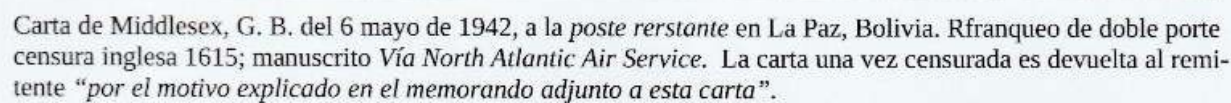
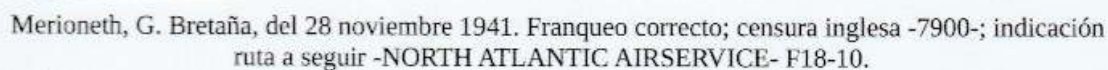
Carta de Londres a Edmonton, a Canada de fecha 3 de julio 1941. Franqueo 15 peniques; tarifa de colreo aéreo a América. Censura canadiense. Manuscrito "North Atlantic Air Service": indicando la ruta, muy posiblemente de la BOAC, a seguir.

Correo Aéreo Transatlántico Clipper. 1939 – 1945.

FAM18.-10.-



Carta de Manchester, 1941, a Toronto, Canada. Franqueo 5 chelines, cuarta fracción. Censura británica -3616-. Anotación de la ruta, PER NORTH ATLANTIC AIR MAIL.



Correo Aéreo Trasatlántico Clipper. 1939 – 1945.

F18-10.-



Carta de Londres a Brantford, Canada, fechada el 21 de agosto de 1941. Franqueo correcto 15 peniques. Fechador de correo de campaña (Field Post Office). Manuscrito la ruta a seguir "Vía North Atlantic Service". Al reverso remitente CA (AF), Fuerzas armadas canadienses.



Carta de Ottawa, Canada, a Berna, Suiza, fechada el 20 de marzo de 1942. Franqueo 30 cts para aéreo. Censura canadiense DB/c.42. Marca británica O.A.T. -Onward Air Transmission (adelante transferencia aérea). Manuscrito ruta a seguir "Vía Transatlantic Clipper".

Correo Aéreo Transatlántico Clipper. 1939 – 1945.

FAM18-10.-



Carta comercial de E Salvador -28 julio de 1941- a Liverpool, Inglaterra. Franqueo 1,35 colones (20 cts al reverso).
Al frente "NORTH ATLANTIC AIR SERVICE". Censura británica -2060.

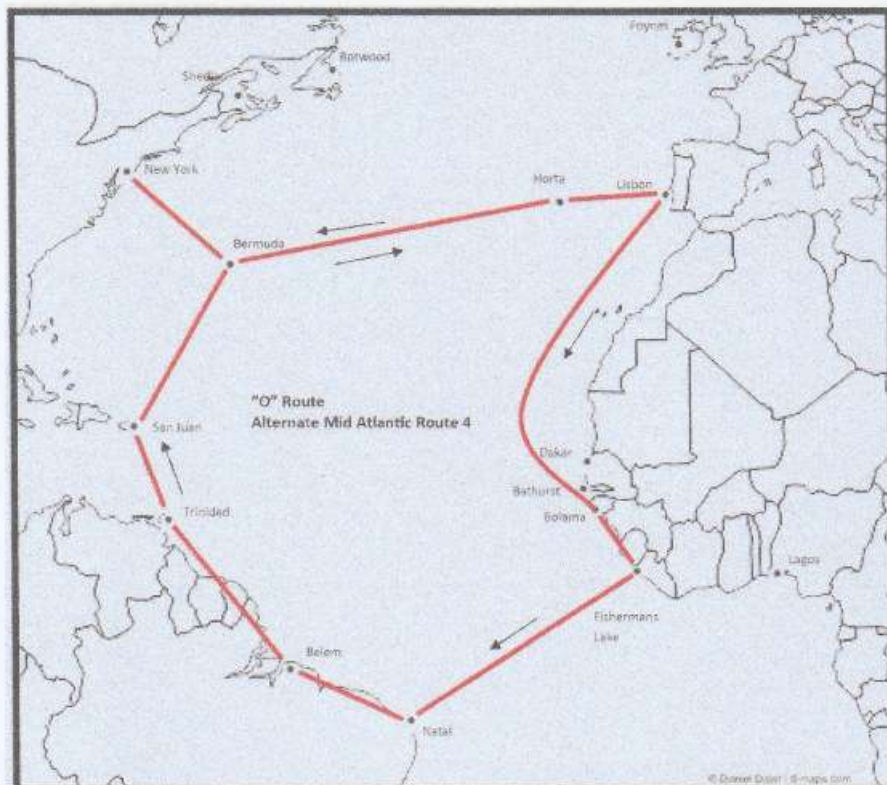


Carta de Londres -18 mayo 1943- a California, USA. Franqueo en tarifa aérea, 15 peniques. Indicación de ruta
"North Atlantic Air Service to New York". Posiblemente vuelo 3108.

Correo Aéreo Transatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

F18-1-20-22.-

En febrero de 1941, debido a los vientos en contra de la ruta este-oeste, la PanAm decide desviar la ruta por el continente africano y dar el salto al Atlántico de la Guinea portuguesa a Brasil, mas larga pero mas segura ademas, por el desarrollo de la Guerra Mundial. Se denominó Ruta 4.



Ruta 4.-

O.—E.: N. York-Bermudas-Horta-Lisboa.

E.—O.: Lisboa-Bolama-Natal-Belem-
Trinidad-Bermudas-N. York.



Sobre para correo aéreo de Los Angeles, California, a Zurich, Suiza, de fecha 18 febrero de 1942. Indicativo "Transatlantic Clipper" Censura de Bermudas 3811 (I.C). Posiblemente vuelo 4503 de Pan Am. -1 de marzo-.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

FAM4.

Vuelo 488.



Carta de Barcelona a Mexico, fechada el 7 de enero de 1942. Franqueo 6,15 pts, (040 tarifa nacional para América, mas 5,75 sobreporte aéreo). Censura de Bermudas (I. C.), 3215. Ruta 4 (Lisboa-Bolama-Natal-Belem-Trinidad-Bermudas-N.Y.)



Reverso de la carta con censura de Barcelona, y fechadores de Mexico, 2 de febrero -servicio aéreo- y del D.F. 3 febrero.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

FAM-22.-



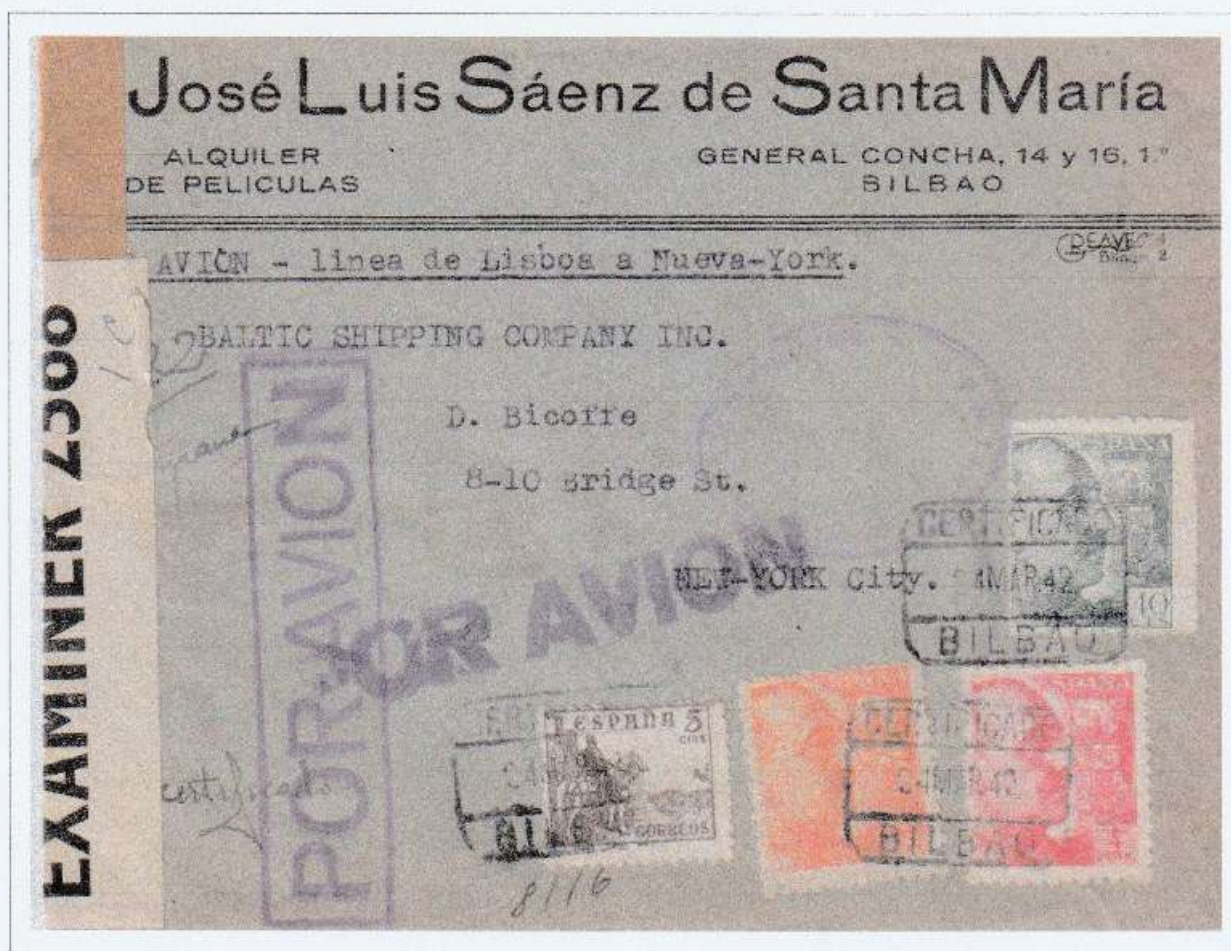
Carta de Madrid -1 abril 1942- a N. York -27 abril -. Franqueo correcto 9,30 pts, (0,40 cts carta sencilla, 0,40 derecho certificado 4,25 pt sobreporte aéreo, mas 4,25 segundo fragmento -mas de 10 grs.). Tres bandas de censura de Bermudas (I.C.) que tapan parte de los sellos (8 de 1 pta). Las fechas nos indican el vuelo, que muy probablemente siguió, 4522 – Lisboa-Bolama-Natal-Belem-Trinidad-Bermuda-N. York.



Reverso de la carta: fechador hexagonal de Madrid – 2 abril 42- y de N. York a al llegada -27 abril-

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

La parada de Bermudas en la ruta sur de FAM IS se agregó en dirección oeste el 1 de septiembre de 1939 y en dirección este el 6, principalmente por razones técnicas. Como Bermudas ya contaba con el servicio del FAM 17 de Pan Am desde Nueva York y Baltimore, ofrecía una base operativa establecida en Darrell's Island que había estado en uso durante dos años . 1 El FAM 17 se integró formalmente en el FAM 18 en enero de 1940 y continuó transportando correo hacia y desde Bermudas. El registro de la censura en Bermudas para la correspondencia dirigida a los EEUU, se constata de julio de 1940 a abril de 1944; con el uso de etiquetas de cierre tipo Pc 90. y, desde mediados de diciembre de 1941 en adelante, generalmente llevan un código que identificaba a Bermudas en la red de la Censura Imperial -I.C.- manuscrito.



Carta certificada a Nueva York de fecha 24 de marzo de 1942. Franqueo 5.05 pts, (0.40 carta sencilla, 0.40 derecha certificado y 4.25 sobreporte aéreo). Censura Gubernativa de Bilbao y banda de censura americana – censor 2568 – que tapa los gramos de peso de la misiva, puesto a mano. Indicativo **POR AVIÓN- Línea de Lisboa a Nueva York;** para indicar la ruta F18-1 de la Panam (**Clipper**).



Fragmento izquierdo del asobre con la banda de cierre de censura -2568- con la marca I.C. manuscrita. Igualmente la banda, tapa, parcialmente el peso de la carta.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

FAM18-22.-

Vuelo: 4508



Barcelona a Philadelphia, USA, 21 febrero de 1942. Franqueo 9,30 pts, (0,40 + 0,40 certificado + 8 carta de mas de 10grs).
Censura de Barcelona y Bermudas (I.C. 4240).



Reverso de la carta: hexagonal de Barcelona, 21 de febrero; fechadores de N. York, 3 de marzo y de llegada a Philadelphia, 20 de marzo.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

FAM18-22.-

Vuelo: 4512.



Certificado de Zurich -27 febrero 1942- a Hollywood, California. Franqueo 1,30 frs. Censuras de Bermudas (I.C.), y N. York (2560). Arriba centro "Per Clipper"; abajo derecha, "FREE OF DUTY / U.S. CUSTOMS / LOS ANGELES, CAL. (Libre de impuestos). (*)".



Reverso de la carta con los fechadores de 31 marzo 1942- en tránsito; de abril-; y a la llegada a California -4 de abril-.

(*).- El destinatario de la carta, Joseph Wchsberg, fue un escritor judío nacido en Moravská-Ostrava, Austria-Hungría, actual Chequia (1907-1983). En 1939 se expatrió a Hollywood, conociendo a las estrellas del moment, Gary Cooper, Clark Gable... Escribió crónicas muy bien aceptadas en The New Yorker de Nueva York. Obras mas reconocidas: "Regreso a casa", "En busca de un pájaro azul", "Trucha azul, y trucha negra"...etc.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

FAM18-22.-

Vuelo: 4512.



Certificado de Zurich -27 febrero 1942- a Hollywood, California. Franqueo 1,30 frs. Censuras de Bermudas (I.C.), y N. York (2560). Arriba centro "Per Clipper"; abajo derecha, "FREE OF DUTY / U.S. CUSTOMS / LOS ANGELES, CAL. (Libre de impuestos). (*)".



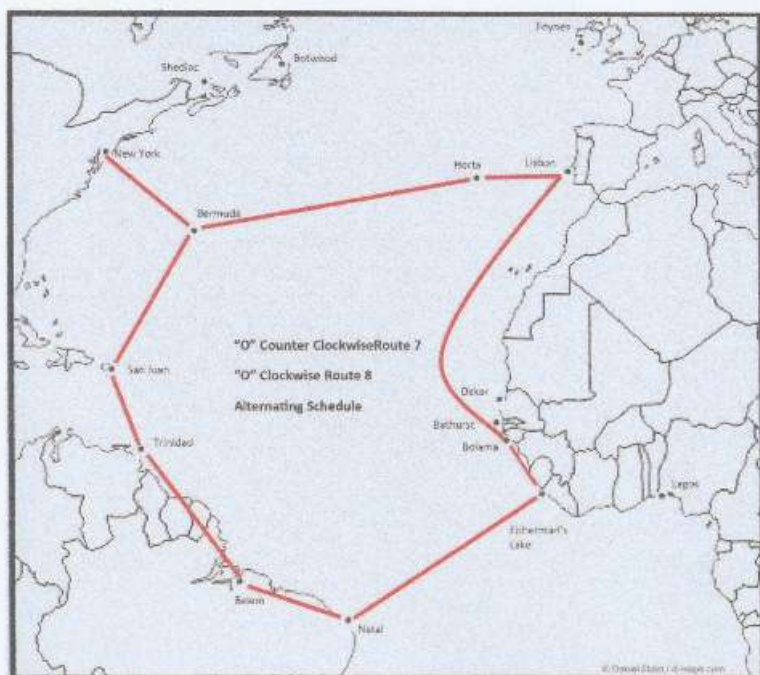
Reverso de la carta con los fechadores de 31 marzo 1942- en tránsito; de abril-; y a la llegada a California -4 de abril-.

(*).- El destinatario de la carta, Joseph Wchsberg, fue un escritor judío nacido en Moravská-Ostrava, Austria-Hungría, actual Chequia (1907-1983). En 1939 se expatrió a Hollywood, conociendo a las estrellas del moment, Gary Cooper, Clark Gable... Escribió crónicas muy bien aceptadas en The New Yorker de Nueva York. Obras mas reconocidas: "Regreso a casa", "En busca de un pájaro azul", "Trucha azul, y trucha negra"...etc.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

F18-1-20-22.-

En mayo de 1942, vuelve a usarse la ruta F18-1, para el viaje este-oeste; siguiendo la ruta sur para oeste-este. Estuvo operativa hasta octubre de 1943. Ruta 7.



Ruta 7.-

O.-E.: N.Y.-Bermudas-Trinidad-P. Rico-Belem-Natal-Fisherman-Bolama-Lisboa.

E.-O.: Lisboa-Horta-bermudas-N. Y.



Carta de Barcelona -25 sep.42- a N. York. Franqueo con exceso de 35 cts. Tarifa 0,40 carta sencilla mas 4,25 de sobreporte aéreo. Censura 2050 de Bermudas (I.C.)Sellos perforados S.T.H. Vuelo 7022 ó 7024.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

FAM18-1.-

Vuelo: 7004



Carta comercial de La Coruña a New York del 27 de abril de 1942. Franqueo 4,65 pts. (0,40 carta sencilla a USA mas sobreporte aéreo 4,25). Censura de Vigo y de Bermudas -4206-.



Reverso de la carta: Ambulante parcialmente legible, 21 de mayo; hexagonal en tránsito de Madrid, 23 mayo. Franja de censura con marca manuscrita I.C. propia de Bermudas.

Correo Aéreo Trasatlántico 1939 – 1945.



FAM18-22.

Vuelo: 7012.

Carta de Barcelona a N. York de fecha julio de 1942. Franqueo, 4,65 pts (0,40 carta sencilla y 4,25 sobreporte aéreo); fechador hexagonal -aéreo-.Fajas de censura de Barcelona y Bermudas (I.C.), en tránsito de vuelo de Pan am F18-01: Lisboa-Azores-Bermudas-N. York.

Vuelo: 13012

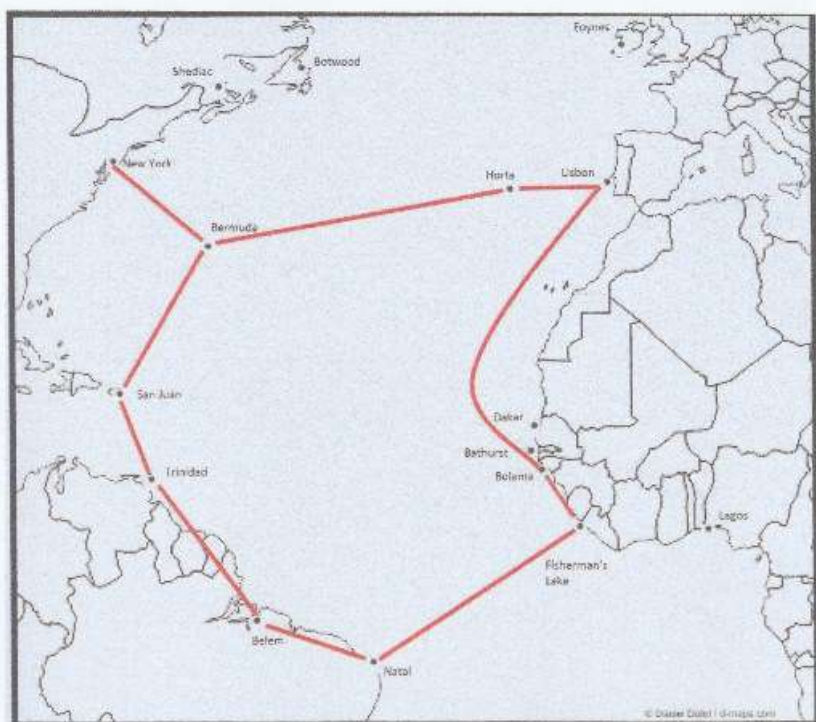


Carta de Madrid a Cleveland, USA, del 5 de noviembre 1943. Franqueo 4,65 pts. Censuras de Bermudas (I.C.) y N. York (banda transparente). Al reverso censura de Madrid.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

F18-1-20-22.-

Durante los años 1942 y 1942, se desarrolló un programa de vuelos alternados con ruta 7, en sentido antihorario , con otra, la 8 en sentido horario.



Ruta 8.-

O.--E.: N. York-Bermudas-Horta-Lisboa.

E.--O.: Lisboa-Bathurst-Bolama-Fisherman-Natal-Belem-Trinidad-P. Rico-Bermudas-N. York.



Sobre para correo aéreo de Madrid a New York de fecha 5 julio de 1943. Franqueo 4,65 pts, (0,40 carta sencilla y 4,25 sobreporte aéreo). Matasello fechador hexagonal de Madrid. Censura de Bermudas 1185 - tipo CL5-1F-. Vuelo 8028.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

FAM18-1.-



Carta certificada de Madrid a Buenos Aires de fecha 14 octubre de 1942. Franqueo 7,30 pt, (0,40 carta sencilla 0,40 certificación y 6,50 sobreporte aéreo). Censuras de Madrid y faja de Bermudas (I.C.). La carta, si bien lleva manuscrito de encaminamiento, "Vía Lisboa – Natal", de la ruta sur de la PanAm F18-22, siguió la ruta centro F18-01 Lisboa Nueva York; lo atestigua la banda de censura 3811 (I.C.) de Bermudas.

La carta muy posiblemente llevo la ruta F 18-22; y en Trinidad siguió ruta a Natal; en esta ciudad toma la ruta de Panair: Belem-Natal-Recife-Salvador de Bahía-Rio de Janeiro-Portoalegre-Montevideo-Buenos Aires.

PANAIR DO BRASIL, S. A. e PAN AMERICAN AIRWAYS, INC.
Horarios a partir de 15 de Julio de 1937
LINHAS BELEM - RIO - BUENOS AIRES
 (Servicio internacional de las Aerolíneas Argentinas, Inc.)
 (Serviço aviação da Panair do Brasil, S. A.)

Clase	Belem	Natal	Rio	Buenos Aires
Primera	10.00	11.00	12.00	13.00
Segunda	11.00	12.00	13.00	14.00
Tercera	12.00	13.00	14.00	15.00
Quarta	13.00	14.00	15.00	16.00
Quinta	14.00	15.00	16.00	17.00
Sexta	15.00	16.00	17.00	18.00
Sabado	16.00	17.00	18.00	19.00
Domingo	17.00	18.00	19.00	20.00

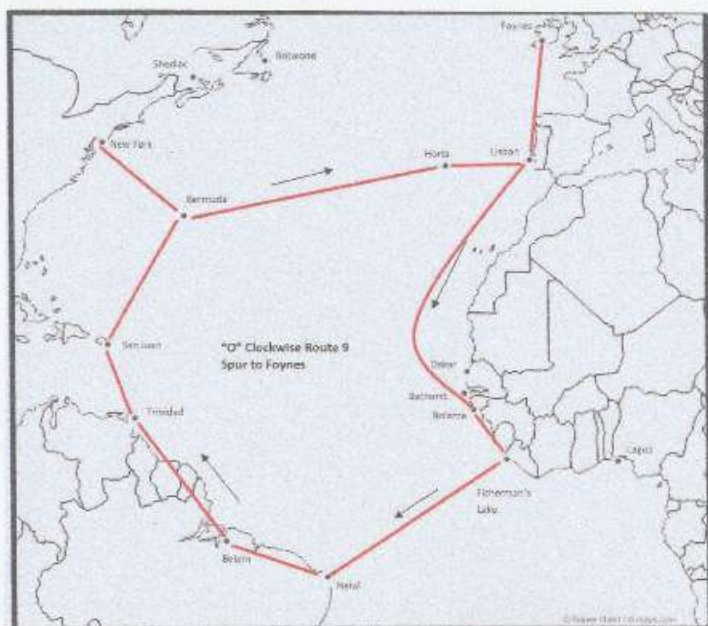


Reverso de la carta con el número de certificación de Bermudas y marca de registro de certificados de Buenos Aires

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

F18-1-20-22.-

En 1942 y 1943, se hicieron alrededor de 46 vuelos con la misma configuración que la ruta 8, pero añadiendo un ramal a Foynes, Irlanda.



Ruta 9.-

O.-E.: N. York-Bermudas-Horta-Lisboa-Foynes.

E.-O.: Foynes-Lisboa-Bolama-Fisherman-Natal-Belem-Trinidad-P. Rico-Bermudas-N. York.



Carta de Castro Urdiales; Cantabria, a Buenos Aires de fecha 9 de marzo de 1943. Franqueo 6,90 pts, (0,40 carta sencilla mas 6,50 sobreporte aéreo). Censura de Bilbao y banda de censura de Trinidad – IE/8611-. Al reverso hexagonal de Madrid, en tránsito -11 marzo; marca circular de Buenos Aires, 1680; y peso manuscrito 5 gramos. Vuelo 9040 ó 9042.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

F18-1.-20-22.



Carta de Bilbao a Georgetown, Guyana Británica, de fecha 7 de abril de 1943. Franqueo 6.95 pts, debiendo ser 7.25 (0.75 carta sencilla al extranjero más 6.50 de sobreporte aéreo); el remitente considero La Guyana como el resto de Sudamérica que disfrutaba de tarifa nacional, es decir 0.40 pts. Censura gubernativa Bilbao; bandas de Bilbao; bandas censoras de Bermudas (I.C.) y de la Guyana Británica (I/13). Muy posiblemente vuelo 9052



Reverso de la carta con fechador de Bilbao 8 de abril, de salida después de retornar de la censura; hexagonal de Madrid 9 de abril, en tránsito y de llegada a destino 24 de mayo. La carta tardó 47 días en llegar, seguramente retenida por la censura.

Correo Aéreo Transatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

En marzo de 1943, La responsabilidad del correo aéreo interamericano en dirección sur pasa del Reino Unido a los Estados Unidos; en enero de 1944, La responsabilidad de censurar el correo aéreo interamericano en dirección norte pasa del Reino Unido a los Estados Unidos; en marzo de 1944, Gran Bretaña cede a los Estados Unidos el examen de todo el correo transatlántico enviado a o desde los Estados Unidos. De esta manera es que la correspondencia vía Clipper se censura en N. York; distinguiéndose esta por la banda de cierre transparente (celofán) que usa.

FAM18-1.-



Carta certificada de Mexico a Inglaterra de fecha 5 de Mayo de 1943. A maquina "AIR MAIL / VIA ATLANTIC CLIPPER"
Ruta F18-1. Bandas de cierre de la censura: 6343 de N. York y 5686 de Bermudas.



Reverso de la carta con dos fechadores, poco legibles de Mexico, 5 de mayo, y otros dos de N. York, 7 y 9 de mayo, en tránsito; también el número de registro en N. Y. 4546.

Correo Aéreo Transatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

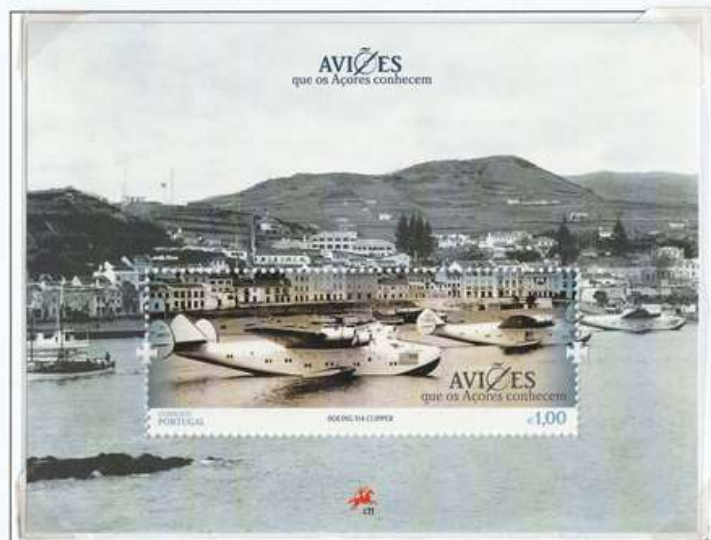
F18-1-22.-

H. B. de Azores, Portugal; foto primeros años 40 del XX. Horta con tres Clipper de la PanAm de la ruta F18-1, Nueva York-Bermudas-Horta-Lisboa. Como nota a destacar, que el primer avión de la foto, matrícula NC 18603, se estrelló en Lisboa-Cabo Ruivo al amerizar el 22 de febrero de 1943 muriendo 24 ocupantes de los 39 que viajaban en el hidroavión. —>>>

Abajo.-

Carta transportada en vuelo 9035 accidentado en Lisboa el 22-2-43. Salió de Venezuela el 8 de octubre de 1942. Pasó por Trinidad, donde se censuró (I.E./8023), Llegó a N. Y. el 15 de ese mes; se la retuvo hasta el 21 de febrero de 1943, en que sale rumbo a Europa. Al frente marca administrativa del accidente.

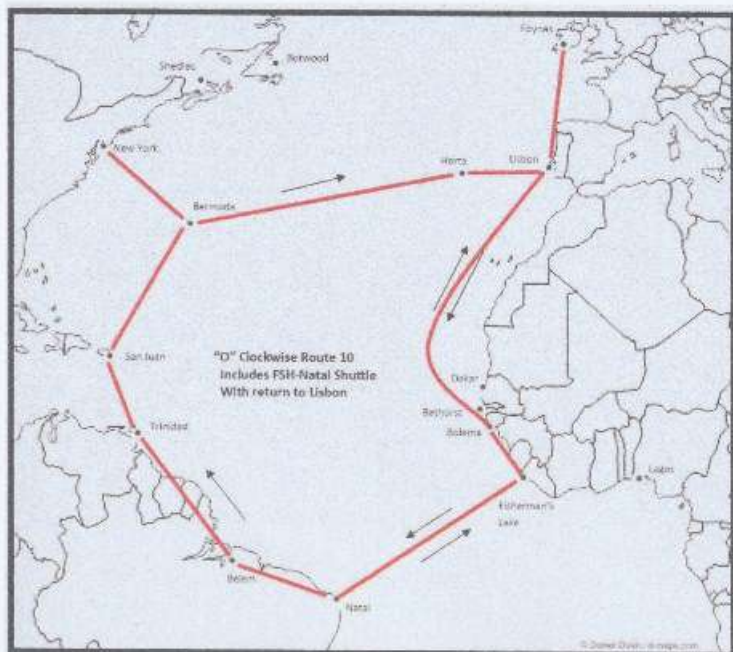
**Courrier accidenté
en cours
de transport aérien**



Parte del reverso de la carta con los fechadores en tránsito: Miami-15-10-1942; N.York misma fecha; Lisboa -10-3-43; 18 días después del accidente; y de Vichy a la llegada -21-3-43.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

F18-1-20-22.-



Ruta 10.-

Similar a la ruta 9, pero con un servicio Natal-Lisboa por Fisherman.

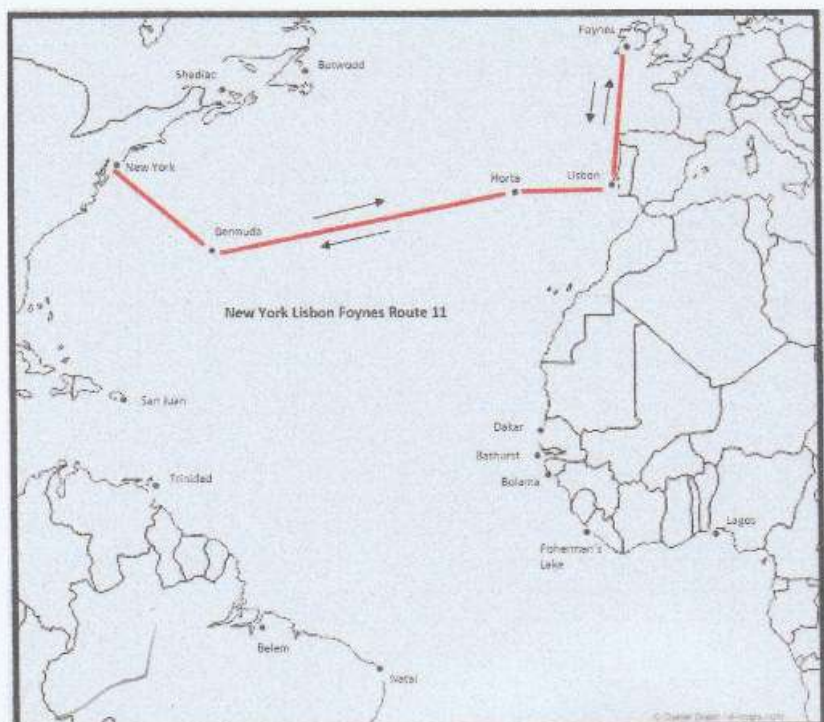


Carta certificada de Castro Urdiales, Cantabria, a Buenos Aires de fecha 24 octubre de 1942. Franqueo 7,30 pts (0,40 - tarifa interior para América, carta sencilla – 0,40 certificado y 6,50 sobreporte aéreo a la Argentina). Al frente número de certificación de Lisboa 1062; censura gubernativa de Bilbao; y manuscrito por el remitente, la ruta a seguir (Lisboa-Bolama-Natal). Al reverso hexagonal de Madrid en tránsito 28 de octubre y número de certificación en Buenos Aires 8243 *V.15004*

La carta muy posiblemente llevo la ruta F 18-22 y la F 18-20; y en Trinidad siguió ruta a Natal-Bahía-Rio de Janeiro-Montevidéo-Buenos Aires, que seguía la antigua NYRBA.

Correo Aéreo Transatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

F18-1-20-22.-



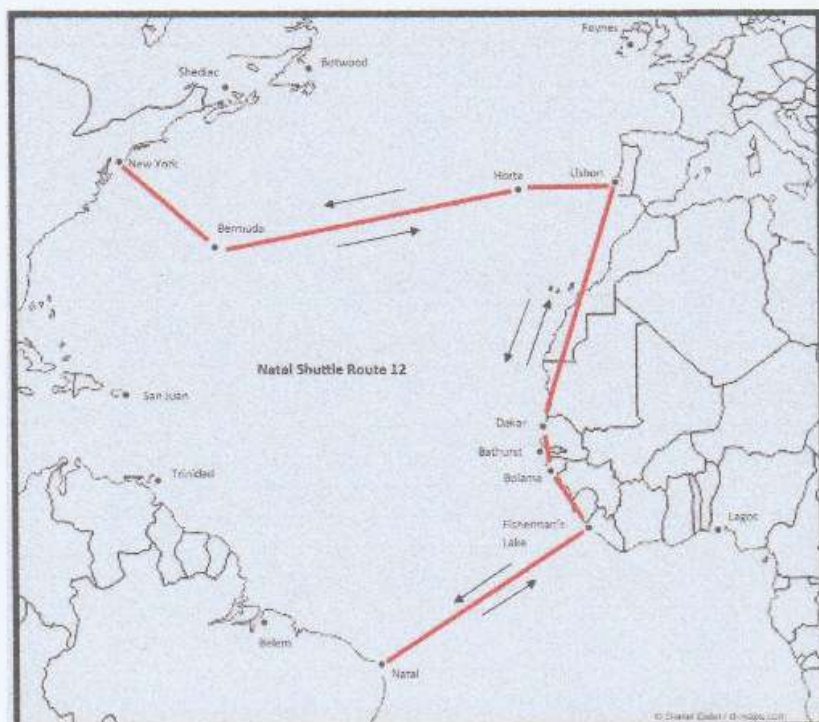
Ruta 11.-
Usada en 1943; vuelos de ida y vuelta. Solo se
referencian 4 vuelos.



Carta de Buenos Aires, Argentina, a Londres del 30 de mayo de 1944. Indicación "Via New York – Lisboa"
Censura a la llegada. La carta siguió la ruta B. A.-Montevideo-Belem-Trinidad-Puerto Rico-N.Y. y de aquí
por el servicio trasatlántico F18-1. Vuelo 11003 del 11 de junio.

Correo Aéreo Transatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

F18-1-20-22.-



Ruta 12.-

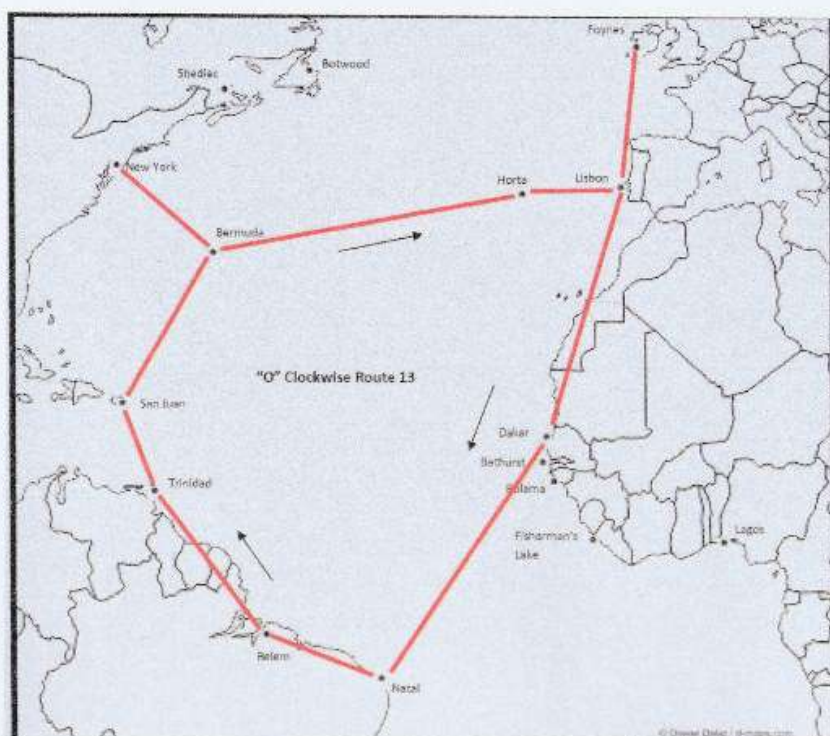
1944. Ruta directa entre N. York y Lisboa por Bermudas y Horta en sentido O.--E. En sentido E.--O. Lisboa-Dakar-Natal. Allí enlazaba con un vuelo Natal-N. York.



Carta de Lisboa a N. York del 29 de agosto de 1944. A maquina de escribir "Por Clipper". Censura de N. York -8446-. La carta siguió la ruta sur F18-22; posible vuelo, 12020 del 8 de septiembre.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

F18-1-20-22.-



Ruta 13.-

Ruta en sentido horario entre octubre de 1943 y enero de 1945; con ramal a Foyines.

O.--E.: N. York-Bermudas-Horta-Lisboa-Foyines.

E.--O.: Foyines-Lisboa-Dakar-Natal-Belem-Trinidad-P. Rico-Bermudas-N. York.



Carta comercial de Bilbo -31 enero de 1944- a Pittsburg ,Pensilvania – EEUU. Franqueo 5 pts, (35 cts más de la tarifa en vigor - 0,40 + 4,25 sobreporte aéreo); quizá olvidó la tarifa a USA como nacional. Censuras de Bilbo, Bermuda (I.C.) y de N. York. La ruta seguida, F18-22; posible vuelo 13036 ó 13038.



Carta certificada de Barcelona, 3 de febrero 1944 a North Canton, USA. Franqueo 5,05 pts, (0,40 carta sencilla 0,40 derecho certificado + 4,25 sobreporte aéreo). Bandas de censura, Bermudas 1361, I.C. -tipo CL5-1F- en tránsito y a la llegada a N. York -6118- banda transparente característica de Nueva York.



Reverso de la carta: hexagonal de Barcelona, 3 de febrero; llegada y salida de N. York a destino, 24 febrero; llegada a N. Canon, 26 de febrero. Números de registro de Bermudas -92479- y destino -2668-.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

F18-20	410201	New York NY-Bolama Portuguese Guinea
F18-22A	410206	Lisbon Portugal-Bolama Portuguese Guinea
F18-22C	410206	Lisbon Portugal-San Juan Puerto Rico
F18-22	410206	Lisbon Portugal-New York NY
F18-23A	410207	Bolama Portuguese Guinea-Trinidad
F18-23	410207	Bolama Portuguese Guinea-New York NY



Fechadores de llegada.



Sobres filatélicos de Lisboa a Bolama y N. York, del primer vuelo, 6 febrero 1941, de la Pan Am en su ruta F18-22; ambas con fechadores de llegada: Bolama 6-2-41 y de N. York 9-2-41.

Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.

FAM-22

La ruta F22, se inauguro en diciembre de 1941, al entrar USA en la Segunda Guerra Mundial como consecuencia del ataque japonés a Pearl Harbor; y ante las malas condiciones atmosfericas en el Atlántico norte.

F22-2a	411206	San Juan Puerto Rico-Bathurst Gambia	PA	William Masland	
F22-2b	411206	San Juan Puerto Rico-Lagos Nigeria	PA	William Masland	
F22-2	411206	San Juan Puerto Rico-Leopoldville Belgian Congo	PA	William Masland	
F22-3a	411207	Port of Spain Trinidad-Bathurst Gambia	PA	William Masland	
F22-3b	411207	Port of Spain Trinidad-Lagos Nigeria	PA	William Masland	
F22-3	411207	Port of Spain Trinidad-Leopoldville Belgian Congo	PA	William Masland	
F22-4a	411208	Belem Brazil-Bathurst Gambia	PA	William Masland	
F22-4b	411208	Belem Brazil-Lagos Nigeria	PA	William Masland	
F22-4	411208	Belem Brazil-Leopoldville Belgian Congo	PA	William Masland	
F22-5a	411208	Natal Brazil-Bathurst Gambia	PA	William Masland	
F22-5b	411208	Natal Brazil-Lagos Nigeria	PA	William Masland	
F22-5	411208	Natal Brazil-Leopoldville Belgian Congo	PA	William Masland	
F22-6a	411210	Bathurst Gambia-Lagos Nigeria	PA	William Masland	



Sobre filatelico ilustrado de Puerto Rico a Lagos, Nigeria, con la fecha del primer vuelo de la ruta Pan Am F22. Al reverso fechadores de llegada: Lagos, Nigeria -11-12-1941; y First Atam 11-DE-1941 USA-NIGERIA.

A la derecha los fechadores de llegada a Lagos, Nigeria.



Correo Aéreo Trasatlántico por Clipper. 1939 – 1945.-

Ya antes de finalizar la guerra el *Clipper* se había vuelto obsoleto. Las ventajas de los hidroaviones consistían en que no requerían largas pistas de cemento, pero durante la guerra se construyeron muchas de esas pistas para bombarderos pesados.⁷ Habían aparecido nuevos aviones de largo alcance como el Lockheed Constellation y el Douglas DC-4, y estos nuevos aviones terrestres eran relativamente fáciles de volar y no requerían los extensos programas de entrenamiento de pilotos obligatorios para las operaciones de hidroaviones. Pan American dió por terminado el servicio de los Boeing Model 314 en 1946; los aviones supervivientes se vendieron a líneas aéreas chárter americanas.



Sobre para correo aéreo, certificado de Lima, Peru, a Paris. Fecha 18 enero de 1946. Franqueo 2,65 soles: 0,20 extranjero + 0,20 certificado + 2,25 sobreporte aéreo a Europa. Marca P. H. SERVICIO AEREO NOR – ATLANTICO.; igualmente indicado, manuscrito, por el remitente.

Carta circulada de Peru a Miami por la compañía aérea PANAGRA (*); Miami a N. York por la ruta FAM18-20 y de N. Y. A Paris por la vía FAM18-10 (USA- Canada-Irlanda-Inglaterra) y paso del estrecho a Paris; aún no ocupada por las tropas alemanas.



Reverso de la carta con fechadores de Lima, 18 enero 1946; Miami, EE.UU 22 enero y Paris 26 de enero.

(*).- PANAGRA: Pan American-Grace Airways que seguía la ruta FAM9: Miami-Colombia-Ecuador-Peru-Chile-Argentina-Uruguay. Inaugurada en 1929.