



# 泛美 航空公司发展史

PAN AM

[美] P.S.J.特纳 著  
宏 翔 译

29

人民交通出版社

# 泛美航空公司发展史

〔美〕P.S.J.特纳 著  
宏 翔 译

人 民 交 通 出 版 社

## 内 容 提 要

泛美世界航空公司（简称泛美航空公司或泛美公司）是人们所熟知的大型航空公司。本书用大量的第一手资料比较客观地介绍了泛美航空公司发展的简单历史。本书从泛美航空公司的创立期一直写到1971年，约近50年的历史，资料丰富，内容广泛。泛美航空公司的发展中充满了曲折与令人激动的事件，泛美航空公司的人员也确实具有令人钦佩的创业精神，其不畏艰难，奋力开拓的一贯努力，使泛美航空公司在美国和世界航空运输史上占有重要的地位，对我国航空公司的发展也很有教益。

本书可供航空公司的经营与管理人员以及对航空公司发展感兴趣的读者参考。

**Pictorial History of Pan American World Airways**

**P.St.John Turner**

Published by Ian Allan Ltd, Shepperton, Surrey. 1976.

---

**泛美航空公司发展史**

**〔美〕P.S.J.特纳著**

**宏翔 译**

**人民交通出版社出版发行**

**（北京和平里东街10号）**

**各地新华书店经销**

**人民交通出版社印刷厂印刷**

**开本：850×1168 $\frac{1}{32}$  印张：10.625 字数：236千**

**1989年12月 第1版**

**1989年12月 第1版 第1次印刷**

**印数：0001—2300册 定价：7.40元**

## 致 谢

本人对泛美世界航空公司 (Pan American World Airways 简称泛美航空公司或泛美公司) 在作者为本书收集资料中所给予的慷慨协助, 甚为感激。特别是对泛美公司总部和其纽约肯尼迪机场营运中心的许多人士抽出时间并提供条件协助本人研究, 更为感激。

除另有说明外, 本书中的大量图片, 均来自泛美航空公司史料员 A. 利斯特小姐 (Miss Althea Lister) 保存的图片档案。本人有幸查阅这些档案, 对利斯特小姐所提供的许多宝贵照片和对文中某些事实的校对工作非常感激。大不列颠航空丛书对确认飞机机群表的细节很有帮助, 特此衷心向读者推荐。

最后, 南安普敦大学地理系 S. P. G 费希尔 (Stuart P. G. Fisher) 为本书作了航线图, 作者在此向他致谢。

P.S.J. 特纳

## 译者序

泛美航空公司是人们所熟知的大型航空公司，但此公司的发展史人们却可能知之甚少。本书用大量的第一手资料比较客观地介绍了泛美航空公司发展的简单历史。本书从泛美公司的开创时起，一直叙述到1971年，约近50年的历史。泛美航空公司的发展中充满了曲折与令人激动的事件，尽管从今天的航空技术业务看来，它似乎显得并不那么了不起，但在当时的历史条件下，泛美公司的人员也确实具有令人钦佩的创业精神，其不畏艰难，奋力开拓的一贯努力，使得泛美航空公司在美国航空运输史上占据了重要的地位。今日的泛美航空公司在美国和世界航空运输中的重要性已今非昔比了，但重温泛美公司的发展史对人们也许是很有教益的。

本书资料丰富，内容广泛。在翻译过程中，我们感到难度不小，虽经查阅各种参考资料，并经多次请人审校（特别应感谢北京航空航天大学的史超礼教授的审校），但由于上述原因及本人水平有限，此译稿中误译和译法不妥之处仍难免，恳请广大读者批评指正，将十分感激。

宏 翔

## 目 录

|      |                            |     |
|------|----------------------------|-----|
| 第一章  | 迈向国际航空公司的第一步·····          | 1   |
| 第二章  | 飞翔在加勒比海和中、南美洲·····         | 9   |
| 第三章  | 发展拉丁美洲航线网·····             | 28  |
| 第四章  | 飞越太平洋·····                 | 42  |
| 第五章  | 现有航线的进一步发展·····            | 53  |
| 第六章  | 飞剪号飞往欧洲·····               | 66  |
| 第七章  | 珍珠港事件前的繁荣·····             | 76  |
| 第八章  | 只缺举枪 (1940~1945) ·····     | 86  |
| 第九章  | 战后的发展与改进 (1945~1950) ····· | 109 |
| 第十章  | 活塞式飞机的全盛期: 扩大航空旅行网·····    | 121 |
| 第十一章 | 向喷气时代转变的先锋·····            | 130 |
| 第十二章 | 宽体机技术: 寻求经济效益和发展·····      | 141 |
| 第十三章 | 航空运输业务外的活动·····            | 149 |
| 附录一  | 附属和联营的航空公司·····            | 152 |
| 附录二  | 泛美航空公司飞机的主要参数·····         | 153 |
| 附录三  | 机队表·····                   | 157 |
|      | 泛美航空公司的历史图片·····           | 209 |

# 第一章

## 迈向国际航空公司的第一步

象航空运输业要求那么严格的商业活动不多，这种事业对所有从业者的能力要求最为严格，既需要多种高度复杂的工程和电子技术，也需要取得经营执照和国外降落权所需的才能和外交手腕，此外还要有巨额投资。泛美航空公司热心于革新，并一直具有较高的经营管理水平，在航空公司中名列前茅。它不断为自己提出和迎接新的挑战，从1927年起一直在美国国际商业航空业中处于主导地位。在泛美航空公司经营的最初四十年中，公司的创始人、总裁 J. T. 特里普 (Juan Terry Trippe) 是公司的基本推动力量，多年来由于成千上万职工的协助和大量杰出人物的坚强决心，稳步地实现了特里普的远大的抱负。

航空业很快就深深地进入了那些要在其中的某些方面取得持久性成就的人们的心中。特里普于1899年6月27日生在新泽西州的西布赖特，10岁左右在当地博览会上见到特技飞行，从而对航空产生了兴趣。年轻的特里普回到家里就制作了一架大模型飞机，结果飞得很好。1917年他进入耶鲁大学，在那里，他对航空，特别是对研究商用航空产生了浓厚兴趣。从1918年3月起，他在海军后备部飞行团服役了一段时间，并取得轰炸机驾驶员资格。当年12月回到耶鲁大学，1924年在耶鲁大学中组成了该校第一个飞行俱乐部。当时，特里普在称为《耶鲁大学昼报》的校刊上也很著名。在1919年5至6月美国海军尝试横跨大西洋飞行前不久，他对未来航空发表了非常实际的看法。他写道：“……（这些飞行）将表明越过大西洋的飞行是完全安全的，并且是一种合情合理的商业事业，而不是巨大的赌博。”也许就在这个时

候，他已有这样的想法：在他领导下的航空公司会是第一家从美国用飞机把付费旅客运往欧洲的公司。

然而，特里普具有更适合于一个耶鲁大学毕业生的职业思想。1921年，他正式进入李、希金森（Lee, Higginson）公司任债券推销员，但是，他的真正的创业气魄不能长期被压抑。那时正是航空公司创业家最愉快的日子，这不仅是由于航空业以后具有乐观的发展前景，更主要的是由于在第一次世界大战结束后，美国及其他国家的部队把数以千计的飞机投入市场，其中有许多架飞机必须加以废弃以便维持一个合理的飞机价格。但这却可提供价格非常低廉，又可承担客货运输的性能可靠的飞机。特里普与J. T. 汉布尔敦（John T. Hambleton）和另一名前耶鲁大学友人合伙买了9架海军剩余的JN4D型飞机，每架500美元（按当时的比价合100英镑），转卖了6架，用其余3架建立了长岛航空公司（Long Island Airways）。这是1923年的事。

特里普任公司的总裁、销售经理、驾驶员，有时还担任机械员。他的第一家公司只维持了几个月，他和6个伙伴用JN4飞机飞往任何能获得业务的地方，主要在纽约附近和周围海滩飞包机，但有时也远达加拿大和佛罗里达。总的说来，这是一件听天由命的事业，驾驶员的工作并不是天天固定的。在博览会期间有的驾驶员飞一天就可拿500美元，但大部分都花销在短暂的快乐上，公司看来没有正规的帐目，所以长岛航空公司从未盈利。1923年底公司停业，此时此JN4飞机的实际寿命全部耗尽。

不久，特里普又有了另一次组建新公司的机会，这次有了比较稳固的基础。1925年底，美国国会通过《凯勒航空邮运法》，授权美国邮局签订某些特定路线的长期航空邮运合同，每磅邮件的运费一律3美元。这一费率（特别是计入其他成本后）大大超过邮局的收入，因此，事实上是政府对航空公司的补贴。更可喜的是这种办法使在挣扎中的营运者首次得到了可靠的经常性收入。26岁的特里普迅速抓住这一有利条件，游说原耶鲁大学的尽可能多的好友，与他共同筹资组建新航空公司。他很幸运，有一



些愿意支持他的富友，于是，汉布尔敦、C. V. 惠特尼 (Cornelius V. Whitney)、B. 范德比尔持 (Bill Vanderbilt) 各出资 25 000 美元，组成了东方航空运输公司 (Eastern Air Transport)。该公司的基地设在纽约，提出投标争取纽约至波士顿航空邮运权。另一家营运者殖民航空公司 (Colonial Airways) 也为此在波士顿组成。特里普看到该公司至少和他自己的东方航空运输公司一样有机会赢得合同，遂说服其支持者与之联合。新公司以 30 万美元创业，取名为殖民航空运输公司 (Colonial Air Transport)。第一次世界大战中的英雄，此时已是中年的 J. F. 奥赖恩 (John F. O'Ryan) 将军任公司的总裁，董事会名流中有康涅狄格州州长 J. 特朗堡尔 (John Trumbull)、美国铁路捷运公司总裁 R. E. 考伊 (R. E. Cowie) 等人。但特里普作为副总裁兼总经理是该企业的基本推动力量。在顺利得到纽约至波士顿邮运公司合同后，殖民航空运输公司又取得凯勒法第一号合同，在美国这是同类合同中第一个主要合同。

殖民航空公司于 1925 年 12 月开始营运，使用福克多能型飞机，结果公司入不敷出。据说特里普鼓励公司各机构每天互相寄挂号信，使用特种一磅重的信袋，尽量吸取邮局的补贴。他本人对公司的远大目标很清楚，即包括抓住美国整个东海岸的空运，以至南下迈阿密，并以该地作为飞往南美的跳板。他还非常渴望尽快空运旅客，这就需要先进而可靠的多发动机飞机。1925 年，荷兰青年设计师 A. 福克 (Anthony Fokker) 携三发动机 (简称三发) F-7 飞机访美，特里普很感兴趣，全力支持他。这种飞机对他似乎特别理想，因为该飞机除邮件外能载客 8 人。他主动订购两架，每架平均价格 38,350 美元。董事会中多数年长于特里普的成员并不那么热心，坚持重申他们的信念：当时还不能冒险进行客运。分歧无法弥合，1927 年初，特里普和支持他的惠特尼、汉布尔敦退出了殖民航空运输公司。该公司随后与美国航空公司合并。

组建航空公司再次停下来后，特里普决心使政治或技术障碍

不再影响自己的远大目标。1927年春，佛罗里达南端基韦斯特到哈瓦那(古巴)航空邮运宣布招标，再次使特里普看到了从美国及加勒比海周围南下南美洲的第一个国际航线网的理想起点。不单是他这样想，早在1925年由保尔(Peter Paul Van Bauer)上尉领导的德国资本控制的哥伦比亚航空公司(SCADTA)也很想把航线经古巴、中美洲和巴拿马延伸到美国。如无美国资本，保尔不能取得所需权利，但一位美国人，J.K.蒙哥马利(Montgomery)上尉于1926年对此航线也很感兴趣。他的建议吸引某些有可能成为赞助人的支持，其中包括银行家G.梅森(Grant Mason)和R.贝维尔(Richard Bevier)，在以后的18个月中，蒙哥马利致力于保证财政支持，后来又致力于基韦斯特至哈瓦那航空邮运合同。

就在这时，特里普亲赴佛罗里达观察场地，同时观察基韦斯特至哈瓦那合同的竞争者的情况。在特里普从事航空运输业务的生涯中，大胆、机智是他一贯的特点，他以这种精神访问了古巴并得到独享的着陆权。这就能使得其他经营者，即使是取得了基韦斯特至哈瓦那邮运合同的经营者，也不能在哈瓦那卸下邮件和其他托运的货物，这样就有效地阻止了其他公司的飞行。为实现特里普的计划，这一行动的确最为关键，因为在1927年7月16日，基韦斯特至哈瓦那邮运合同实际上已交给蒙哥马利集团，这时该集团已建立了“泛美航空公司”(Pan-American Airways Inc)。若无飞机在古巴的着陆权，合同固然毫无价值，但若无商业上合算的航线加以利用，特里普取得的着陆权也不起任何作用。合同要求在1927年10月19日或在此日以前航线开始营运，所以，就要在3个月内完成大量的工作，不过其他的条件对特里普有利。他的财团组成了夸张地叫做“美国航空公司”(Aviation Corporation of America)的公司，它得到了已约定的30万美元的资金和仍在订货中的两架F-7型飞机的支持。另外，得到P.洛克菲勒(Percy Rockefeller)、C.A.斯通(Charles A. Stone)和R.F.霍伊特(Richard F. Hoyt)的支持的第三家航空公司，

佛罗里达航空公司 (Florida Airways)，已在佛罗里达 营 业。现在特里普的计划是联合三家公司。他这时处于特别有利的谈判地位，1927年 6 月底前开始谈判。谈判远非想象的顺利，难题之一是特里普和霍伊特（佛罗里达航空公司）都坚持在新的联合公司中拥有大部分股份，例如特里普要求55%。最后三方同意各持1/3，但结果是美国航空公司和佛罗里达航空公司各占40%，泛美航空公司占20%，霍伊特任持股公司董事会主席，特里普任经营部首脑，其他领导人包括贝维尔、梅森和 C.V.惠特尼。

这一财团于1927年10月11日合并，开始称为“大西洋、海湾和加勒比海公司” (Atlantic, Gulf and Caribbenn)，但考虑到公司很快从北美基地扩展到中、南美大多数地方，很快地改名为“美洲航空公司(Aviation Corporation of the Americas)”，这一名称是非常恰当的。它是“泛美航空公司”这一经营实体的持股公司，开始时资本为53.4万美元。当时离首次开始基韦斯特至哈瓦那的邮运航班仅剩两个星期，如有失误将失去这一非常需要的合同，尽管早已开始筹建公司，但仍有许多问题没有解决。这个刚刚创建的航空公司早期的一大收获是它得到了荷兰工程师 A.A. 普里斯特 (Andre A. Priester) 担任新泛美航空公司的总工程师，这一职务从建立时期起一直担任到后来航线大发展的各个时期。而在这整个期间，优良的技术对所取得的进展是极其重要的。从一开始，他就使最初的 6 名飞机工程师和机械员团结一致。在各种条件下，泛美公司的高水平经营是无可挑剔的。建立并保持这种水平的另一关键人物是 E.C. 缪齐克 (Edwin C. Munsick) 机长，他是新公司最早招收的驾驶员之一，从 1928 年到 1938 年 1 月惨死之前，他一直任总飞机师。到 1927 年 10 月底，泛美公司已有 4 名驾驶员。

这时，泛美公司订购了第三架福克 F-7 飞机，尽管泛美公司的营运从开始起大部分都是作水上飞行，但三架飞机都按陆用飞机制造。事实上，那时在美国还没有大小合适并先进的水上飞机（或称飞船），但泛美公司对 F-7 型飞机规定了安全性能要求，

即飞机的层板机翼应有水密隔间，以便水上迫降时能产生浮力。第一架飞机事实上基本上相似于C-2型飞机。大约在向福克公司再提飞机订单时，特里普从古巴政府那里获得第二个邮运合同，从哈瓦那飞运到基韦斯特的一等邮件。这样就可保证飞机往返都可获得有收益的货运。至于美国的合同，只要天气允许就每天一班，每运一磅邮件40.5美分。而古巴方面，不管载量如何，哈瓦那至佛罗里达每飞一次付费150美元。

当截止日期10月19日临近时，泛美公司仍忙于初步计划和组织建立的准备工作。虽然这些工作远没有完成，第一架飞机尚未交货，但10月18日到了。允诺的F-7飞机仍没有影子，看来因发动机问题要推迟交货。几乎就在此危急时刻，用175美元租到了在圣多明各的西印度航空捷运公司的小型单发动机费尔柴尔德FC-2水上飞机“拉尼纳”（La Nina）号，这才摆脱了困境。1927年10月19日上午，两袋约3万件美国邮件在基韦斯特装上FC-2单翼飞机，由C.考德威尔（Cy Caldwell）驾驶，用60分钟平安飞行80英里<sup>①</sup>到达哈瓦那，当天下午返回基韦斯特。泛美公司就以这一不太吉利的开始，满足了美国的合同的条件，有效地进行了首次营业飞机。具有嘲讽意味的是：特里普这时在华盛顿却在争取推迟合同执行期。

泛美公司既已有效地掌握了初步的业务来源，就需要用自己的飞机开定期航班飞行。基地原设在基韦斯特港边的水岛上，基韦斯特是佛罗里达凯列岛中最大最靠西边的岛屿，该列岛由佛罗里达南端伸延，这里有美国军用的“米查姆机场”可以使用。该场建有机库、修理厂和小型办公楼。哈瓦那着陆机场设在哥伦比亚营（Camp Columbia）的古巴陆军基地上。10月19日前后一周，基韦斯特机场虽未完工，但已可使用，这时泛美公司第一架飞机到货。这是为货运而改装的F-7三发改进型飞机C-2。它装有三台220马力<sup>②</sup>的“莱特”旋风式发动机。这种时速达90英里

① 1英里 = 1.609km

② 1马力 = 735.5W

的飞机可运 8 名乘客或 1800 磅<sup>①</sup>货物，也可客货两用。当时，航空公司一般用单发动机运输机，F-7 是按标准设计的，它是参加美国航空运输航班的第一种三发动机飞机。该机机身、尾翼的大部分是覆以蒙布的金属结构，机翼构造则用木材。

1927 年 10 月 28 日，泛美航空公司作了首次营业飞行，这标志着基韦斯特至哈瓦那定期航班的开始，一般被作为该公司首次定期班机，这也是美国航空公司的首次定期航班。驾驶这架福克三发飞机（事实上是 C-2 麦克哈多将军号（General Machado））的是泛美公司的总飞机师 H. 韦尔斯（Hugh Wells）机长。飞机约于上午八点半起飞，开始的半小时是碧空天气，然后就将飞入风暴线，而这必须尽可能避开，故需要绕过云层飞行。这时，既无参考地标又无无线电导航设备，航行极其困难。回到基韦斯特后，韦尔斯机长坚持要安装机载无线电，以便与地面保持通信。后来装上了机载无线电，起初装的是笨重的无线电话机，它不但占据了大部分座舱空间和商务载重，而且在严重的雷电干扰下几乎变得毫无用处。后来实践证明，10 磅重的小型低频无线电发报机特别有用，虽然机组除机长和随机机械员外需再加一名无线电报务员，然而专为泛美公司研制的这种设备，虽然开始受不住振动和飞机在飞行中遇到的其他困难，使用约 1 小时后就陷入困境，甚至会发生更严重的后果，但到 1928 年夏季，电台对保证安全、准时的飞行的确起了重要的作用。

天气预报由基韦斯特美国气象局和哈瓦那耶稣会天文台提供。在正班飞行的第一周内，6 次天气预报中有 5 次和飞行中遇到的天气基本不相同，韦尔斯也坚持，至少在长途航线上，在关键地点派驻经过训练的气象观测员与飞机直接联系，这也很快实现了。

特里普一直打算各种准备工作一完，就尽快承运旅客，1928 年 1 月 16 日在基韦斯特与哈瓦那间对开运送了首批付费旅客。那天飞往哈瓦那的飞机载运 7 人，飞往基韦斯特的飞机载运 4 人。开始时单程距离 80 英里票价为 50 美元，每英里约合 55 美分。事实

① 1 磅 = 0.454kg

上，就收入上来讲不如每磅40.5美分邮运那样合算，但仅就票价来说，仍然等于同等距离航线客运价的5~6倍。旅客只可带30磅免费行李。毫无疑问，仍然公开售酒的古巴，对禁酒的美国具有很大的吸引力。在至哈瓦那这条航线上，吸引了一些富有的、而且更多的好酒的美国旅客。但邮件优先，当1,800磅业载全部或大部需运邮件时，就不能再运送旅客和其它货物了，1928年1月，即开航的第3个月，这也似乎是能收集到的最全资料的最早月份，泛美公司载运了23,393磅邮件从基韦斯特至哈瓦那，平均每次航行载邮件750磅，回程则为1,683磅。该月在两地之间共载运旅客71名、货物1,572磅（大部分为报纸）和超重行李631磅。在泛美公司这条唯一的航线上每天往返一次，单程飞行时间为75分钟。

1月16日，基韦斯特唯一的机库终于竣工，因此，现有的3架飞机（C-2和一架按当时古巴总统命名的“麦克哈多将军号”F-7以及另一架西柯尔斯基S-36）不飞时，不再锚系在露天。早期泛美公司还使用过许多西柯尔斯基飞机，不过S-36只是其中的第一种。事实上，它是由厂家为泛美公司制造并租给它使用的唯一的一种，租期从1927年12月7日开始，为期两个月。这种双发动机翼半双翼水陆两用飞机，可载客7名或装货1,800磅，时速90英里，它为更好的S-38打下基础。后来的一些西柯尔斯基客机是专为泛美公司设计的，从而大大促进了它的发展。

新航空公司就这样以最典型的方式证明：用设备良好的先进飞机可以很安全地经营越海国际航线。在很大程度上通过特里普感人的热情和聪明才智，泛美公司得到了优秀专业人才和很大的财政支持。以后还有许多技术和政治斗争，泛美公司跃跃欲试，向着美国的航空公司还未曾到过的地方展翅南飞。良机迅至，1928年3月8日，国会通过凯勒航空邮运法案，取代1925年的法案。该法案授权美国邮政局长签订长期海外邮运合同（长达10年），800磅以下的邮件运费，每架飞机每英里不超过2美元。

3周后，在3月30日，邮政局开始招标，合同不仅包括整个加勒比海地区和中美航线，并且还有直至南美本身的航线。

## 第二章

### 飞翔在加勒比海和中、南美洲

地广人稀的南美，在20世纪20年代里极需高速的航空交通，而又无力投资发展航空运输系统。在泛美公司成立时，南美已引起外界航空经营者的相当大的兴趣。德国和法国都各通过其承运人等渠道早在活动，德国从1921年起就开始活动了。在那些年中人们就已认识到航空运输对促进贸易发展的重要性，对准备战胜距离、地形和气候困难的航空公司，南美提供了巨大的财富。

很明显，对德国来说，这还有日益增长的战略意义，因为德国支持的经营者强烈希望经巴拿马运河区北进，并经中美狭窄地带通向美国。1927年法国航空邮运公司的附属公司“拉特克公司”（Lignes Latecoere）沿南美东岸，从纳塔尔和累西腓经里约热内卢到蒙得维的亚和布宜诺斯艾利斯航行，全线2700英里。由德国支持的巴西航空公司（Viacao Aerea Rio Grandensense VARIG）和辛迪卡特公司（Syndicato Condor）开辟的航线较近，将里约热内卢和桑托斯，阿雷格里港和大里约连结起来。在西北部靠近重地巴拿马运河的地区，有另一德资公司，哥伦比亚德国航空运输公司（Sociedad Colombo Alemana de Transportes Aereos SCADTA）经营哥伦比亚境内航线。最后，德国也支持玻利维亚国内经营者“劳埃德玻利维亚航空公司”（Lloyd Aereo Boliviana）。这些公司1927年总共飞行近150万人·英里，相当于一架10座的“岛民”型机在一年中飞行2,000小时，平均座位利用率50%。当时，没有一家航空公司可望赢利，它们都从欧洲支持的公司的政府资金中得到大量补贴。1928年凯勒修正法案规定的航空邮运合同，不过是美国政府对美国私人筹资的国际航空

公司的补贴办法，因为其支付费用大大超过邮局邮运收入。

1928年3月30日或稍后，美国至加勒比群岛，中南美洲的七条主要航线的航空邮运合同开始招标，这些合同有：

国外航空邮件合同4号：迈阿密—哈瓦那。

国外航空邮件合同5号：佛罗里达—古巴—墨西哥—英属洪都拉斯—尼加拉瓜—哥斯达黎加—克里斯托瓦尔（运河区），规定可沿南美北岸延伸至帕拉马里博（荷属圭亚那）。

国外航空邮件合同6号：佛罗里达—哈瓦那—圣克拉拉—圣地亚哥—太子港—圣多明各—圣胡安（波多黎各），规定可自波多黎各延伸至西班牙港（特立尼达）。

国外邮件合同7号：佛罗里达—拿骚（巴哈马群岛）。

国外邮件合同8号：布朗斯维尔（美国得克萨斯）—墨西哥城，规定可延续通到中美洲。

国外邮件合同9号：克里斯托瓦尔（运河区）—利马或其他沿南美西岸附近中间各经停点—圣地亚哥（智利），规定可横越全国延伸到东部布宜诺斯艾利斯和蒙得维的亚。

国外邮件合同10号：帕拉马里博（荷属圭亚那）—贝伦—纳塔尔—里约热内卢和沿南美东岸附近其它中间各经停点—圣多斯（巴西），规定可延伸至布宜诺斯艾利斯。

泛美公司对各线立即投标，大多与1~6个其他投标者合伙。

这一事件的发展当然是在预料中的。泛美公司的扩展开始是在加勒比海附近，继而沿着从古巴经波多黎各直到西印度群岛的一连串海岛，跨过南美的北缘，再向北到中美。特里普获得的专门人才之一是C.A. 林白（Charles A. Lindbergh），1927年5月他首次单独中途不着陆飞越大西洋，不仅个人扬名，而且深深地吸引住了热衷于远程航线发展的美国民众。泛美公司一开始营业，林白就作为技术顾问参加了公司，他的主要的任务是飞新航线并对经营提出建议。1927年12月13日，林白从华盛顿作到墨西哥城的1900英里的中途不着陆飞行，经中美绕加勒比海一周。这次航行以密苏里的圣路易斯为终点，共飞行116小时，9060英里。



他得出结论这条航线将会维持下去，因沿线主要是海岸、海洋和岛屿，经停站多，他建议用飞船飞行。水陆两用飞机更为灵活，事实上，后来在大多数航线上，两用飞机成为标准形式。同时，由于加勒比海大部分地区还没有无线电导航设备，良好的降落地区少而分散，所以为筹备有充分设备的“航路”，需作大量地面工作。

总工程师普里斯特负责与飞机制造厂密切联系，拟定专门满足泛美公司要求的新机型的规格，监督航线的研究和规划，并监督修建机场和维修设备。同时，特里普于1927年指定 H.C. 勒伊特李兹 (Hugo C. Leuteritz) 担任航空公司的重要领导。当这位年轻聪明的无线电工程师为进行初步研究而需要25,000美元时，特里普大吃一惊，但以后的两年中，这位公司主席批准 100 万美元购置地面和机上无线电设备。

特里普也早已开始其他方面的工作，经与美国邮局长期谈判，邮局在拟定国际航空邮路时，充分采纳了他的意见。甚至在1928年3月正式宣布招标前，泛美公司在加勒比海沿线各国已开始建立机构，以便订立合同，获取着陆权，并为建立航线的设备和争取业务预作准备。

同时，由两架 F-7 组成的主要机组，在1928年上半年集中用来经营基韦斯特至哈瓦那航线。加勒比海地区航线距离短，以海上航段为主，为开辟此线，需要一种经济的飞机，经与西柯尔斯基公司谈判，决定生产 S-38 水陆两用飞机，这种飞机比夭折的 S-36 大不了多少，但功率超过两倍，达 850 马力。1928年2月4日，初步订购了这种飞机。

事实证明从美国到哈瓦那最近的出发点基韦斯特，在泛美公司初期小规模经营时是不错的，但不久就清楚了，需要一个距大城市近，交通条件好的永久基地。迈阿密铁路畅通，地处以美国大部分地区到加勒比海和拉美地区旅行的理想位置，自然被选中了。基地设在佛罗里达的另一优点是气候温和而不过于潮湿，全年天气无剧烈变化，对飞机维修工作甚为理想。1928年初作出决