



75 aniversario del vuelo Manila-Madrid  
de Calvo y Arnáiz

# El vuelo Arnacal

JOSÉ SÁNCHEZ MÉNDEZ  
General de Aviación



## ANTECEDENTES

En 1935 las Islas Filipinas estaban bajo la administración territorial de los EE.UU., que estaba presidida por un gobernador general nombrado por el presidente norteamericano. En diciembre de 1932, el Congreso de EE.UU. aprobó una ley con la premisa de la concesión de la independencia de los filipinos, pero esta disposición del proyecto incluía la reserva de varias bases militares, aéreas y navales de los Estados Unidos.

Esto permitió la redacción de un nuevo proyecto de ley conocido como Ley Tydings-McDuffie o Ley de la In-

dependencia de Filipinas, lo que facilitó la creación de la Mancomunidad de las Filipinas (*Commonwealth of the Philippines*) por un período de 10 años, para permitir la transición pacífica a la independencia. El idioma oficial era el inglés.

Una Convención Constituyente se reunió en Manila el 30 de julio de 1934. El 8 de febrero de 1935, la Constitución de 1935 de la República de las Filipinas fue aprobada por la convención por el voto de 177 a 1. La Constitución fue aprobada por el presidente Franklin D. Roosevelt y ratificada por el voto popular el 14 de mayo de 1935. En octubre, se celebraron

elecciones presidenciales. El candidato Manuel L. Quezón del Partido Nacionalista fue declarado vencedor, siendo nombrado Presidente de la Mancomunidad de Filipinas. Transcurridos los 10 años establecidos por la Ley antes citada, en 1945, al terminar la II Guerra Mundial, Filipinas obtuvo la independencia plena.

## COMO SE GESTÓ EL VUELO MANILA-MADRID

Poco antes del amanecer del 29 de mayo de 1936, hace ahora 75 años, dos aviadores filipinos emprendían la más apasionante aventura aeronáutica de la



historia de su nación. Ambos intrépidos pilotos pretendían volar de Manila a Madrid para así corresponder por el aire al histórico vuelo que diez años antes habían realizado los miembros de la *Escuadrilla Elcano*, los capitanes Eduardo González-Gallarza Iragorri y Joaquín Loriga con el Breguet XIX bautizado con el nombre del marino español que había descubierto Filipinas, *López de Legazpi*, vuelo que sería repetido dos veces por el también aviador español Fernando Rein Loring en 1932 y 1933.

Los dos aviadores filipinos eran hijos de familias españolas. El mayor de ellos, Juan Calvo había nacido en Madrid el 28 de febrero de 1897 en la ca-

1. El alcalde de Manila, Juan Posadas rompe una botella de champán sobre el buje de la avioneta. 2. La Fairchild-24 "Commonwealth of de Philippines" con la que Calvo y Arnáiz realizarían el vuelo Manila-Madrid. 3. En el centro, Elpidio Quirino, quien llegaría a ser Presidente de Filipinas; el tercero por la izquierda es Juan Calvo; a su lado el arzobispo William Finnemam; Antonio Arnáiz es el segundo por la derecha; a continuación está el alcalde de Manila, Juan Posadas y con ellos el general de división Basilio Valdez, jefe de Estado Mayor del Ejército filipino y Carlos P. Rómulo, editor del periódico DMHM. 4. Fotografía, publicada por el *Sunday Times*: el coronel Calvo con su hijo Juan —a la derecha— y con Antonio Arnáiz. 5. Los dos aviadores desfilan por Manila, escoltados por una guardia de honor, dirigiéndose al acto donde serían ascendidos a teniente coronel de la Aviación Filipina. 6. Los aviadores con el Presidente de la Mancomunidad de Filipinas, Manuel L. Quezón tras su ascenso.

lle Casto Plasencia número 28, (próxima a la calle de San Bernardo), en el seno de una familia militar. A los 7 años marchó a Filipinas y en 1919 obtuvo el título de piloto de aeroplano en la Escuela de Vuelo Curtiss en Baclaran, próxima a Manila, siendo así uno de los primeros cinco filipinos en con-

seguir ser aviador. También fue el primer piloto de su país en realizar un vuelo comercial a Aparri, localidad situada a 500 kilómetros de la capital. Tuvo la satisfacción de conocer personalmente a Gallarza y Loriga cuando efectuaron su histórico vuelo y desde entonces había soñado en que algún



7. En el aeródromo de Cuatro Vientos se celebró en 1961 un emotivo acto con motivo de cumplirse el 25 Aniversario del Vuelo de Arnacal, presidido por el teniente general Eduardo González-Gallarza, para el cual fue especialmente invitado el ya coronel Antonio Arnáiz. La fotografía muestra cuando el general Gallarza condecora al aviador filipino. 8. El general Gallarza dirige unas palabras dirigidas al aviador filipino. 9. Momento en el que se descubre la placa conmemorativa del 25 Aniversario del histórico vuelo en la Torre del aeródromo. 10. Este era el momento en el que se interpretó el Himno nacional de Filipinas.

día realizaría el mismo vuelo pero en sentido contrario. En 1936 trabajaba como piloto en una importante empresa de su país, la Manila Trading and Supplying Company, y había acumulado más de 2.000 horas de vuelo y en ese año su padre, que residía en la ciudad española de Valencia, era coronel de Intendencia del Ejército español.

Antonio Arnáiz Somoza, hijo de padre español nació en Filipinas en 1912, en la localidad de Baiz, en Islas Negras. Allí su familia poseía

unos grandes ingenios azucareros lo cual le permitiría viajar a Estados Unidos en 1934 y formarse como piloto en la Escuela de Vuelos de Dallas, en Texas. A su vuelta trabajó como instructor de vuelo en la Escuela Valeriano de Aviación de Mandaluyong, en Grace Park y ahí fue donde conoció a Juan Calvo que estaba renovando su licencia como piloto, ya que él fue su instructor de vuelo. Comenzó así una gran amistad que fructificaría en un gran pro-

yecto. Arnáiz tenía entonces alrededor de 400 horas como piloto.

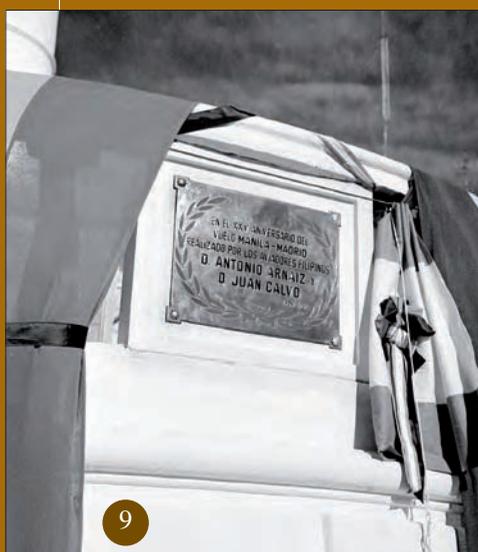
Juan Calvo hizo partícipe a Arnáiz de su proyecto de volar a España y aunque quince años de edad les separaban sin embargo el espíritu aeronáutico les unía y ambos comenzaron a estudiar conjuntamente la posibilidad de afrontar el reto, volar a España desde Filipinas. Pronto surgiría el más grave problema, cómo poder pagar la compra de un avión que les permitiese realizar el vuelo y además hacer frente a los restantes gastos de su aventura. Esto les retrasaría algún tiempo, pues habían localizado en la isla de Cebú un aparato que consideraron apropiado. Con sus ahorros, con la ayuda económica de los hermanos de Arnáiz y finalmente con



## Madrid-Manila

EDUARDO GONZÁLEZ-GALLARZA MORALES  
General del Aire

Hace más de un año, en abril de 2010, recibí una carta de nuestro embajador en Manila, Luis Arias Romero, en la que me comunicaba su intención de reeditar, en inglés, el libro "Vuelo Madrid – Manila" que escribieran, hace ahora ochenta y cinco años, Loriga y mi padre ambos miembros de la Patrulla "Elcano" que fueron los que culminaron con éxito dicho "raid" en el avión de mi padre. Después de intercambiarnos algunas cartas y varios correos electrónicos el embajador me comunicó el 20 de diciembre de 2010 que el acto de presentación del libro tendría lugar el 20 de enero de 2011, en la Base Aérea "Jesús Villamor" sede del Mando de la Fuerza Aérea Filipina y Cuartel General de su comandante en jefe el teniente general Óscar Hernández Rabena que colaboró generosamente en la preparación del acto que resultó brillante. La Base Aérea debe su nombre a un piloto filipino héroe de la segunda Guerra Mundial contra la invasión y ocupación japonesa, muerto en acto de servicio.



9



10

una suscripción pública consiguieron comprarlo. Era de segunda mano pero con solamente un año desde su fabricación y había volado en ese periodo casi 150 horas. La avioneta era una Fairchild-24 biplaza, monoplano de ala alta, tren de aterrizaje fijo con ruedas carenadas, cabina cerrada y dos asientos lado a lado. Iba impulsada por un motor Warner Super Scarab de 145 c.v. Su velocidad de crucero era de 175 kilómetros por hora y el techo máximo de 16.000 pies. Para aumentar el alcance, un pequeño asiento adicional para un



11

11. Sellos conmemorativos del Vuelo de Arnacal.

posible pasajero fue sustituido por un depósito de 75 litros de combustible. El precio del aparato fue de 10.000 pesos filipinos, unas 30.000 pesetas de la época. Pero hacía falta sufragar los gastos del vuelo, combustible y aceite, tasas aeroportuarias, visados, aloja-

mientos, etc. Esto se resolvió gracias al empresario Federico Calero y Ortiz, amigo de la familia de Arnáiz, quien los puso en contacto con el general Carlos P. Rómulo, editor del diario de Manila DMHM, que asumió el patrocinio y costes del vuelo.

La avioneta fue bautizada por el arzobispo de Manila, monseñor William Finnemann, y se le dió el nombre de *Commonwealth of the Philippines* (no hay que olvidar que en 1936, las Islas Filipinas estaban bajo la administración norteamericana y éste era el nom-

Como es natural desde la primera carta de nuestro embajador supe que en breve habría de viajar a la República de Filipinas y a su capital Manila. Siempre albergué en mi cabeza la idea de que tarde o temprano habría de visitar la tierra en la que nacieron algunos de mis ancestros y en la que el año 1898, en el que perdimos nuestras dos últimas colonias, Cuba y Filipinas, mi abuelo Cruz González Iragorri, coronel de Infantería, era el jefe de la Guardia Civil Veterana en Manila.

El 18 de enero de este año emprendí viaje hacia la República de Filipinas a bordo de un cómodo y magnífico avión comercial, Boeing 747, que en dos etapas me llevó a Manila, capital de ese lejano país pero cercano en el corazón, a donde llegué el 19 de enero. La duración del vuelo fue 22 horas, etapa en Bangkok incluida. La única dificultad que hube de superar era el llamado "jet lag". Pero no era el "jet lag" lo que ocupaba mi mente durante el vuelo, mi pensamiento se acompañaba a la ruta que el poderoso y magnífico avión iba sobrevolando y mostraba perfectamente en las pantallas de a bordo y, yo, observaba con toda atención y emoción. La ruta que seguíamos era sensiblemente la misma que habían preparado meticulosamente los miembros de la patrulla "Elcano" y pensaba en ellos y en la cadena de dificultades que tuvieron que superar los bravos pilotos y mecánicos, componentes de la Patrulla. Al sobrevolar las inmediaciones del desierto de Siria (5ª etapa, El Cairo –

Bagdad) recordaba el aterrizaje forzoso que hubieron de realizar el capitán Rafael Martínez Esteve y su mecánico Pedro Mariano Calvo por una avería surgida en el motor. Una vez aterrizado perfectamente el avión por el capitán Esteve, el eficaz mecánico Calvo comprobó el origen de la avería y la reparó rápidamente en el inhóspito y ardiente desierto. Se trataba de un manguito de alimentación de gasolina del depósito al motor que se había perforado y Calvo arregló de inmediato, pero la gasolina se había perdido razón por la cual no pudieron efectuar el despegue lo que les hubiera permitido incorporarse al resto de la Patrulla. Tras casi una semana de deambular por el desierto al borde de la extenuación, fueron localizados y recuperados por aviones ingleses de la RAF. El capitán Esteve pidió autorización al Gobierno para proseguir el viaje pero éste, con buen criterio, les ordenó que volvieran a Madrid.

Pasadas unas horas sobrevolaba Viet Nam y yo me trasladaba mentalmente a la 15ª etapa, Hanoi – Macao y recordaba al capitán Joaquín Loriga Taboada y a su mecánico Eugenio Pérez que por culpa de una nube de mosquitos, que dañaron seriamente el motor, hubieron de aterrizar en la ciudad china de Tien – Pack. En dicha ciudad cayeron en manos de unos piratas permaneciendo unos días en tan incómoda compañía hasta que fueron rescatados por el cañonero portugués "Patria" que los trasladó a Macao donde se encontraban mi padre y su mecánico, Joaquín Arozamena

bre del régimen político de las Islas)). Pero la Prensa del país daría al vuelo otro nombre, *Arnacal*, (contracción de los apellidos de ambos pilotos, Arnáiz y Calvo), nombre con el que ha pasado a la historia de la Aviación de su país.

## COMIENZO DEL VUELO

En este vuelo histórico ambos aviadores tuvieron que hacer frente a muchos contratiempos y dificultades y aunque en el transcurso del mismo sufrieron algunas averías y en varias etapas las circunstancias meteorológicas fueron adversas, la causa principal de los numerosos retrasos que experimentaron fue debida a las demoras para ob-

tener los visados de sobrevuelo y los permisos de aterrizaje en los países que habían incluido en la ruta.

Eran las primeras horas de la mañana del 29 de mayo en el aeropuerto de AFESA en San Pedro de Makati, próximo a Manila, cuando minutos antes de poner en marcha el motor de la avioneta, el Alcalde de Manila, Juan Posadas, rompía una botella de champán contra el buje de la hélice y poco después la *Commonwealth of the Philippines* iniciaba su camino a la gloria. Un camino de 16.615 kilómetros y con 31 etapas inicialmente previstas. Lo que no esperaban es que tendrían que invertir en recorrer esa distancia nada menos que 44 días. El cielo aparecía

claro y luminoso y el aparato puso rumbo hacia el noroeste con dirección a Laoag, Ilocos Norte, en Luzón, donde aterrizarían tres horas más tarde, siendo recibidos por una muchedumbre nunca vista hasta entonces. Una parada de dos horas y continuaron rumbo a Hong Kong. Se encontraban ahora ante una de las etapas más difíciles del vuelo: cruzar el Mar de la China, algo que ningún aviador de Filipinas había intentado antes. Ahora el tiempo había comenzado a cambiar, pues una suave y continua lluvia, acompañada con baja visibilidad les acompañará durante las cuatro horas y media que tardaron en llegar al aeropuerto de Kaytak de Hong Kong y además lo hicieron con fallo de radio. Aterrizaron muy felices pues habían superado la gran prueba. Muchos compatriotas les estaban esperando, entre ellos el presidente de la comunidad filipina y Ricardo Arnáiz, hermano de Antonio y los representantes de la Pan American Airways telegrafían a Manila, a la redacción del diario DMHM, felicitándoles por la feliz travesía del Mar de la China.

En Hong Kong acumularon nada menos que diez días de retraso. Primero unas intensas lluvias les obligan a permanecer en tierra, después la demora del gobierno francés de Indochi-



12. El coronel Arnáiz contesta a las palabras del general Gallarza.

Postigo. En Macao, colonia portuguesa, al no existir un campo de aviación mi padre tuvo que aterrizar en un campo de fútbol y no pudo evitar, después del aterrizaje, chocar con unos árboles que dañaron seriamente el Breguet XIX. Gracias una vez más al buen hacer del excelente mecánico Arozamena, con la ayuda de los portugueses, pudo reparar los daños sufridos por el avión y dejarlo listo para las dos etapas que quedaban: Macao – Aparri, en la isla de Luzón, Aparri – Manila. Estas dos últimas etapas las cubrieron Loriga y mi padre en el avión bautizado con el nombre de Legazpi asignado a mi padre. El Breguet llevaba el nombre del conquistador de las Filipinas y fundador de su capital, Manila, Miguel López de Legazpi ilustre español, vasco por nacimiento, natural de Zumárraga.

¿Qué fue de los magníficos mecánicos Eugenio Pérez y Joaquín Arozamena? Pérez hubo de permanecer en Macao hasta que se recuperó de un paludismo que contrajo y regresó a España en barco. Joaquín Arozamena a bordo del crucero portugués “República” se trasladó a Manila, regresando a España en el mismo barco que lo hizo mi padre. Loriga volvió a Tien-Pack, para recuperar su avión, y tras una larga singladura en barco pasando por Japón ambos, piloto y avión, regresaron a España.

Durante las muchas horas que permanecí cómodamente sentado vino a mi memoria también la hazaña llevado a cabo por otro extraordinario y valiente piloto español, malagueño por nacimiento, que voló en solitario, dos años consecutivos, 1932 y 1933, de Madrid a Manila. Se llamaba Fernando Rein Loring.

Enfrascado en estos pensamientos aterricé en Manila el 19 de enero a las

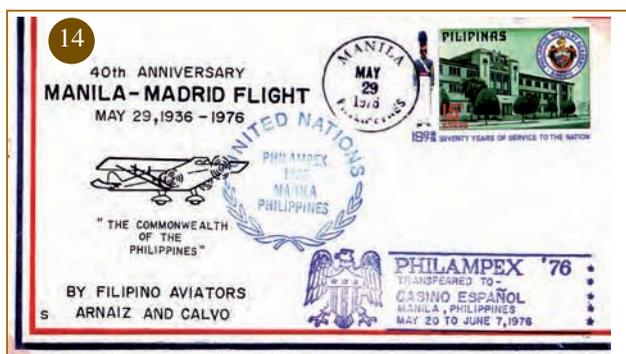
14 hora local después de casi un día de viaje. Si tuviera que expresar con una palabra la impresión que ha dejado grabada en mi corazón y en mi memoria la estancia de una semana en ese país, esta sería: AGRADECIMIENTO.

Agradecimiento a nuestro embajador y a todo el personal de la Embajada de España por la acogida que me dispensaron y las atenciones de que fui objeto, en especial a Javier Menéndez, consejero de Educación de la Embajada, y a su mujer Charo. Javier mejoró notablemente un vídeo histórico del Vuelo que envió nuestro Servicio de Historia y Cultura que se proyectó en el acto de presentación del libro y gustó muchísimo.

Mi agradecimiento al comandante en jefe de la Fuerza Aérea filipina, teniente general Óscar Hernández Rabena, así como a los oficiales generales, oficiales, suboficiales y soldados de dicha fuerza aérea por la cortesía militar que exhibieron todos ellos. El día 20 de enero por la mañana acudí, acompañado por el coronel Rolan, a cumplimentar al comandante en jefe a la Base Aérea “Jesús Villamor”. Me esperaba un pelotón de honores y una representación de oficiales del Estado Mayor formados a los que saludé uno a uno, firmé en el libro de honor y me recibió, más que cordialmente, el teniente general Rabena. Tras una agradable conversación en la que le expliqué el motivo de mi viaje, que él conocía perfectamente, de recordar la visita que el teniente general había realizado a España en octubre de 2010 e intercambiar puntos de vista de nuestras respectivas Fuerzas Aéreas fui sorprendido gratamente con el nombramiento de piloto honorífico de la Fuerza Aérea filipina. En un sencillo acto, no por ello menos solemne, el teniente



13



14

13. Histórico sobre con los sellos conmemorativos, firmado por los dos aviadores. 14. Sobre conmemorativo del 40 Aniversario del Vuelo.

na para autorizarles el aterrizaje en el aeropuerto de Hanoi, en Vietnam. Finalmente el 8 de junio llegaba la ansiada autorización y a las diez de la mañana emprendieron el vuelo. Subieron a 4.000 pies y luego a 5.000 pues el tiempo era realmente malo, con gruesas nubes, intensas lluvias y turbulencia, teniendo que hacer el vuelo en condiciones instrumentales y con gran cansancio. De repente notan que están perdiendo combustible y desesperadamente buscan un lugar donde poder aterrizar y reparar la avería, teniendo la suerte de encontrar el fuerte francés de Bayard donde los mecánicos les reparan el depósito. Allí les proponen descansar y pasar la noche, pero Calvo y Arnáiz, temerosos de que los aguaceros embarren el campo

y les impida el despegue deciden continuar hacia Hanoi y aterrizan en su aeropuerto a las seis de la tarde, minutos antes del ocaso. A la mañana siguiente despegaban rumbo a Vientian, la capital de Laos. Era una etapa de 960 kilómetros que realizaron con un viento muy fuerte del suroeste por lo que hicieron una breve parada en Moulmein para repostar y poco después despegaban con dirección a Rangún, capital de Birmania.

En la mañana del 11 de junio nuestros dos protagonistas despegaban rumbo a Calcuta, entonces capital de la India inglesa, conocida como “la ciudad de los palacios”. Era una etapa de 960 kilómetros y en la que por primera vez encontrarían un cielo luminoso y despejado. Sin embargo siempre prudentes hicieron una breve parada para repostar en Akyab, la ciudad más importante de Arakan, en la costa suroeste de Birmania. En Calcuta permane-

cieron tres días de descanso y disfrutando de las maravillas de la ciudad, pues tenían aún que terminar de cruzar los tres mil kilómetros que de costa a costa tenía el país. A las 12, 45 del mediodía del 14 de junio la Fairchild “Commonwealth of the Philippines” ponía rumbo hacia Allahabad, la ciudad santa de los hindúes. En este tramo tuvieron que hacer frente a los intensos aguaceros del monzón, viéndose obligados a subir hasta los 8.000 pies para bordear las montañas de Parasanath y continuar la ruta siguiendo la casi imperceptible línea, debido a la lluvia, que dibujaba el curso del río Ganges, aterrizando felizmente tres horas y cuarto más tarde en Allahabad. A las diez de la mañana del día siguiente proseguían el vuelo, ahora con dirección a Karachi. Cuando sobrevolaban Jodhpur, distante unos 380 kilómetros de la capital de Pakistán el motor comenzaba a fallar, debido al parecer al

general Rabena me impuso las alas de piloto y un oficial de su Estado Mayor leyó el nombramiento. Realmente me siento hermanado de por vida con mis compañeros de la Fuerza Aérea de la República de Filipinas.

Por la tarde de ese día, 20 de Enero, a las 18:00 horas, en el Museo de la Fuerza Aérea, ubicado en la Base Aérea “Jesús Villamor” tuvo lugar el acto de presentación del libro “The Madrid – Manila Flight”. El salón se encontraba profusamente engalanado con las Banderas de los dos Países y con grandes paneles en los que, en unos, se podía ver el mapa de la ruta proyectada por la Patrulla Elcano y sus dieciocho etapas, y, en otros, fotos de la época relativas a la efeméride que estábamos celebrando. Nuestro embajador Luis Arias Romero pronunció una alocución, seguida de la mía y cerró el acto el teniente general Rabena que lo presidía. A continuación se sirvió una copa de vino. Asistieron unas trescientas personas, filipinas y españolas, en un ambiente muy agradable y distendido. Durante la copa firmé unos trescientos libros con dedicatoria incluida. Finalizado el acto la reunión se disolvió dejando en todos nosotros una agradable sensación de haber asistido a una ceremonia perfectamente preparada y organizada.

Yo permanecí una semana haciendo un poco de turismo en este fascinante país de trescientos mil kilómetros cuadrados de superficie, más de siete mil islas y noventa y seis millones de habitantes. En Manila capital, en lo que se llama el Gran Manila, puede haber veintidós millones de habitantes. Paseamos por el centro de la capital llamado “Intra Muros” con la sensación que lo hacíamos por una ciudad española. Sus calles, sus plazas y

sus Iglesias son de estilo español, evidenciando que durante más de trescientos años esto era España. En una de cuyas Iglesias se encuentra el mausoleo de Miguel López de Legazpi y en otra la figura de Andrés de Urdaneta y Cerain, militar, cosmógrafo, marino, explorador y religioso agustino que acompañó a Legazpi en la expedición. Visitamos la Universidad de Santo Tomás donde nos recibió el rector Rvdo Fr. Rolando de la Rosa. La Universidad estaba celebrando sus cuatrocientos años de existencia y en ella fueron declarados Doctores Honoris Causa Loriga y mi padre en 1926. Visitamos el Casino español cuyo presidente Francisco Javier López de Liaño nos ofreció un almuerzo en compañía de otros ilustres miembros de la colonia española en Manila entre los que se encontraban Alfredo Roca Pérez, presidente de la Cámara Oficial de Comercio de España y José Rodríguez, periodista y Director del Instituto Cervantes que cuenta con más de ocho mil estudiantes matriculados. Otros lugares que visitamos fueron Cavite y la isla de Corregidor.

Un viaje inolvidable para mí del que quisiera destacar las palabras del embajador explicando los motivos que le habían movido para reeditar el libro: “Anclar definitivamente en el recuerdo de todos la hazaña de los pilotos y mecánicos de la Patrulla Elcano”. En mi caso señor Embajador ese objetivo está plenamente conseguido, gracias por ello.

Luis Arias Romero y su esposa Soledad Laviña son ahora embajadores de España en la República de Corea ¡Qué buenos embajadores tenemos en ese país!

fallo de alguna de las bujías, viéndose forzados a aterrizar en Chore, donde les fue reparada la avería e igualmente les sería revisado el depósito suplementario de combustible que parecía se había visto afectado por las fuertes turbulencias que habían sufrido en estas primeras etapas. Al despegar de este lugar a duras penas consiguieron subir hasta los 5.000 pies, pues ahora las turbulencias se habían incrementado con frecuentes fuertes ascensos y descensos, pudiendo arribar felizmente a Karachi.

Una nueva contrariedad se alzaba en su intento de llegar a España, ya que en Karachi se vieron obligados a permanecer otros diez días, pues el gobierno del Sha de Persia (Irán) no había aún concedido los permisos de sobrevuelo y aterrizaje en el país. Después de un intenso tráfico de mensajes diplomáticos entre Manila, Washington y Teherán, finalmente fueron concedidas las autorizaciones pertinentes. Al entrar en el espacio aéreo de Persia los aviadores se vieron obligados a proseguir el vuelo a través del Beluchistán, por lo que procedieron hacia Gwadar, donde pasaron la noche. Posteriormente y tras sufrir una tormenta de arena y otra vez las fuertes turbulencias, bordeando las cimas de las montañas de Kohrand que rebasan los 10.000 pies de altura, se dirigieron a la localidad de Jask, la pequeña ciudad del Golfo de Omán, donde harían noche. Al día siguiente volaron una etapa más corta, haciendo parada en Bushire y después de sobrevolar las llanuras de Mesopotamia y las azules aguas del Golfo Pérsico llegaban a Bagdad después de un vuelo tranquilo y apacible. Una nueva noche de descanso.

El 20 de junio, “*el Vuelo Arnacal*”, despegaba del aeropuerto de Bagdad para dirigirse a El Cairo. Los aviadores no tuvieron ahora que luchar contra las inclemencias meteorológicas, solamente suaves “meneos” producidos por el calor del desierto de Siria, les devolvían a la realidad. Una breve parada en la ciudad palestina de Gaza y seguidamente continuaron hasta El Cairo, con la intención de conocer la costa mediterránea y en un taxi se trasladaron hasta Alejandría. Pero lo que los aviadores no esperaban es que una nueva dificultad se interponía en su vuelo hacia España. La compañía Shell, que les había

facilitado los documentos y tarjetas de combustible y aceite, válidos para todo el viaje entre Manila y Madrid, les notificaba que en el aeropuerto italiano de Brindisi, tenían que pagar con dinero para poder repostar. Un cablegrama a Manila, a la dirección del periódico patrocinador, DMHM, les solucionaría el problema y a primera hora de la tarde del día 29 de junio emprendían el vuelo rumbo a Italia. Poco después del despegue comenzó a soplar un fuerte viento del norte que iba aumentando en intensidad, por lo que ambos aviadores, en vista que no podían llegar a Brindisi y tampoco deseaban regresar a El Cairo, decidieron dirigirse a Atenas, pero al comprobar el indicador de combustible que había descendido en exceso, optaron por aterrizar en la isla de Creta. Una vez repostada la avioneta despegaron con destino al aeródromo ateniense de Tatol donde aterrizaron a las 7, 57 de la tarde. En la capital griega quisieron celebrar anticipadamente su llegada victoriosa a España con un descanso de 20 horas de sueño.

Descansados y felices el 2 de julio comenzaban el rodaje para dirigirse a la pista de despegue, cuando la pata derecha del tren de aterrizaje se rompió y la punta del plano del mismo lado y la hélice rozaron con el suelo doblándose las puntas. Otro contratiempo. Fueron necesarios cuatro días para reparar los daños y desperfectos del aparato, jornadas que los dos aviadores aprovecharon para conocer los monumentos de la antigua Grecia y saborear su cocina y sus excelentes vinos. A media mañana del 6 de julio partieron para Italia, aterrizando en el aeródromo de Brindisi a las seis y veinte de la tarde. Una vez pasada la noche, a primera hora de la tarde salieron para Roma llegando al aeropuerto de Littorio tres horas después. En la Ciudad Eterna fueron invitados a una cena oficial por la Embajada de los Estados Unidos (vuelvo a recordar que en 1936 Filipinas no era todavía un estado independiente), permaneciendo dos días recorriendo las calles de la histórica ciudad y conociendo los monumentos de la época romana. El día 10 de julio despegaron para Marsella a las diez de la mañana y aterrizaron en el aeropuerto de Marignane a las cinco de la tarde. La meta española estaba ya cerca.

## LA LLEGADA A ESPAÑA

Desde primeras horas de la mañana del sábado día 11 de julio de 1936, habían comenzado los preparativos en el aeródromo militar del Prat de Llobregat, en Barcelona, para recibir a los dos aviadores filipinos que componían “*el Vuelo Arnacal*”. La tripulación de la “*Commonwealth of Philippines*” aterrizaría en el aeródromo a las 09,00 horas en punto, pero a su llegada no había nadie esperándoles. Ellos habían comunicado desde Marsella que esperaban llegar al Prat a las 10, pero ni ellos ni las autoridades de la Ciudad Condal habían caído en la cuenta que entre Francia y España había una diferencia legal horaria de 60 minutos. De todas formas serían recibidos con una gran cordialidad por el jefe del aeródromo, teniente coronel Díaz Sandino y los oficiales de Aviación allí destinados, quienes les felicitaron efusivamente por el gran éxito de su hazaña aeronáutica e inmediatamente todos ellos se trasladaron al pabellón de oficiales donde compartieron un buen desayuno.

Minutos antes de las diez comenzaron a llegar al Prat miembros de la colonia filipina de Barcelona, representantes del Club de Aviación y las primeras autoridades civiles y militares barcelonesas encabezadas por el Alcalde accidental señor Ventós, quien después de presentar sus excusas por el retraso les daría la bienvenida en nombre de los barceloneses, les hizo entrega de las llaves de la Ciudad Condal. Calvo y Arnáiz expresaron su gran satisfacción por haber podido llegar a la Madre Patria, y durante varios minutos comentaron las diferentes incidencias del viaje.

Mientras tanto Madrid se preparaba para dispensar a los dos héroes de la Aviación filipina un grandioso recibimiento. El Alcalde de la capital, Pedro Rico, había publicado un Bando el 10 de julio en el que invitaba a los madrileños a que se desplazasen al aeropuerto de Barajas para ofrecer a los aviadores un entusiasta homenaje, anunciando al mismo tiempo que la Corporación municipal les había declarado Huéspedes de honor de Madrid. Eran numerosos los actos que se habían programado en la capital de España para festejar y premiar a los aviadores y a quienes el Boletín del Ministerio de la Guerra



15. Conjunto de fotografías del Vuelo que se conservan en el Museo del Aire de Manila.

acababa de publicar una Orden por la que se les concedía a ambos la Cruz del Mérito Militar y la Cruz del Mérito Naval como reconocimiento a su excepcional vuelo Manila-Madrid. Para el domingo día 12, estaba previsto que tendrían la mañana libre y por la tarde asistirían a la corrida de toros que presenciarían desde el palco del Ayuntamiento. Al día siguiente realizarían una visita protocolaria a la Casa de la Villa donde serían recibidos por el Alcalde y por la tarde se les iba a ofrecer una recepción en la Casa de Campo. En una palabra, Madrid quería expresar en los dos héroes de la Aviación filipina el fondo cariño que los españoles profesaban hacia el pueblo de aquél entrañable país.

En la tarde del 11 de julio en el aeropuerto de Barajas no cabía ni un alfiler, tal era la muchedumbre de madrileños que se habían congregado para aplaudir y festejar a la tripulación del Vuelo *Arnacal*. Centenares de coches particulares, autobuses y camionetas habían colapsado la carretera de llegada al aeropuerto, muchos de ellos engalanados con banderas filipinas. Minutos antes de las cinco de la tarde se divisaron en el horizonte las siluetas de tres aviones. En el centro aparecía la “*Commonwealth of the Philippines*”, que iba escoltada por dos apa-

ratos pilotados por los miembros de la Federación Aeronáutica Nacional, señores Del Barco y Cuesta que habían salido al encuentro de los aviadores filipinos. Detrás volaba la Escuadrilla de *Breguet XIX* de la Aeronáutica Militar con base en Getafe, que venía dando escolta de honor al aparato de Juan Calvo y Antonio Arnáiz. Mientras los aviones evolucionaban sobre Barajas los aplausos fueron incrementándose hasta transformarse en una ensordecedora ovación y vítores a Filipinas y a España cuando la *Fairchild-24* tomó tierra. Tal fue el entusiasmo de la multitud que el cordón de seguridad formado por las filas de carabineros y guardias no pudo impedir que el gentío rodease el avión, momento en el que los gritos y vivas de entusiasmo resularon atronadores.

Después de recibir innumerables abrazos y besos los dos aviadores fueron obsequiados con ramos de flores y a hombros de los entusiastas serían llevados al lugar donde les esperaban las autoridades, momento en el que la banda de música de Ingenieros interpretó el Himno Nacional de Filipinas. Entre las autoridades presentes se encontraba el comandante de nuestra Aeronáutica Militar Eduardo González-Gallarza, protagonista diez años antes del Vuelo

Madrid-Manila con la “*Patrulla Elcano*”. El momento de mayor emoción sería cuando el coronel de Intendencia Pedro Calvo, quien después de trece años sin ver a su hijo, pudo fundirse en un largo e intenso abrazo con el héroe venido desde Filipinas. Emocionados, ambos aviadores pudieron solamente pronunciar unas breves y sentidas palabras con las que quisieron transmitir el saludo más entrañable y cordial a los españoles en nombre del pueblo filipino. Seguidamente, Pedro Rico, Alcalde de Madrid, se dirigió a Calvo y Arnáiz para darles la más cálida y afectuosa bienvenida en nombre de la ciudad, añadiendo: “*No son los recibimientos más entusiastas porque sean más prolongados los discursos de la recepción. Muchas veces la emoción suple las palabras, y por eso quiero yo, en la parquedad de ellas, reconcentrar todo el fervoroso entusiasmo con que Madrid y España entera aplauden vuestra hazaña y abren su corazón y sus brazos para recibir a los embajadores de Filipinas, que cruzando las rutas del aire, vinieron a traernos el abrazo de aquel pueblo hermano*”. En el restaurante del aeropuerto fueron obsequiados con una merienda los aviadores, representaciones oficiales y destacadas personalidades de la Aeronáutica que habían

acudido a recibirlos y en el transcurso de la misma el comandante Gallarza pudo comentar animadamente con ellos las diferentes vicisitudes que tuvieron en sus respectivos vuelos. Terminada la recepción Arnáiz y Calvo fueron trasladados a Madrid por Hally Johnson, consejero de la Embajada norteamericana, quien los llevó en su propio automóvil. A su llegada a la ciudad les fueron entregados dos mensajes de felicitación muy importantes. El primero era del presidente de la Mancomunidad de Filipinas, Manuel L. Quezón; el segundo, era del Alcalde de Manila, Juan Posadas. Junto a ellos llegarían decenas de telegramas de las colonias filipinas de varias ciudades españolas y del extranjero.

Cuando a mediodía del día siguiente, 13 de julio, realizaban una visita de cortesía al Ayuntamiento madrileño, ya estaba corriendo por la ciudad la noticia que en la madrugada había sido asesinado el jefe de la oposición, José Calvo Sotelo. Sin embargo a pesar que el ambiente político comenzaba a enraizarse continuarían los homenajes previstos a Calvo y Arnáiz, pues esa tarde se celebró una fiesta en su honor en la Casa de Campo. En el transcurso de la misma los dos aviadores entregaron al Alcalde una bandera filipina que la ciudad de Manila regalaba al Ayuntamiento junto con un mensaje del Alcalde de la capital filipina, Juan Posadas.

Al día siguiente fueron invitados por la dirección del Museo del Prado para que conocieran la mejor pinacoteca del mundo y por la noche les fue ofrecida una cena por la Dirección de la Aeronáutica Militar. Mientras tanto y a pesar que cada día que pasaba la tensión iba creciendo en España, seguían adelante los preparativos para dos grandes festejos en su honor, uno era una cena "a la americana" para la noche del día 18 de julio en la terraza del Capitol y el otro la gran fiesta-verbena que se estaba organizando para la noche del día siguiente en los jardines del hotel Ritz.

El día 15, en las salas del Museo Naval les fueron impuestas las condecoraciones militares que les habían sido concedidas. Al acto asistieron, los ministros de Marina y de la Guerra, el jefe del Cuarto Militar del Presidente de la República, general Masquelet; el director de Aeronáutica general Núñez

de Prado y otras autoridades militares. Tras las imposiciones Juan Calvo rogó a los ministros que transmitiesen al Presidente de la República la emoción del pueblo filipino por esa generosidad y gentileza del Gobierno español. Por la tarde se celebraría una gran fiesta de la Aviación en el aeródromo militar de Getafe al que además de las autoridades de la Aeronáutica asistieron todos los jefes y oficiales del Cuerpo de Aviación con residencia en Madrid y entre ellos el comandante Eduardo González-Gallarza. Después de la interpretación del himno nacional de Filipinas por una banda militar los dos aviadores visitaron los distintos pabellones del aeródromo, donde estaban entre otros aviones el Breguet XIX "Jesús del Gran Poder" y los últimos aviones de caza que habían sido adquiridos recientemente. Seguidamente se realizó una exhibición aérea por parte de la Escuadrilla de Getafe.

Los rumores que circulaban por Madrid eran cada vez insistentes sobre la actitud de algunos mandos militares, en particular en la tarde del 17 de julio y que se materializarían al día siguiente con la sublevación del Ejército de África. Comenzaba la Guerra Civil española. Canceladas todas las celebraciones restantes en honor de los aviadores filipinos, ambos volaron con su *Fairchild-24* a Valencia para despedirse del padre de Calvo y de la capital levantina viajarían a Barcelona. En esta ciudad embarcaron la avioneta en un buque carguero que partía para el Oriente Medio, desde donde sería enviada a Manila, pero quiso la fatalidad que al poco de salir del puerto barcelonés el barco fuese atacado y hundido por aviones del bando nacional y con él desaparecería la "*Commonwealth of the Philippines*" en aguas del Mediterráneo. Triste final para el avión que había dado tantos días de gloria a la Aviación filipina y a la mundial.

Juan Calvo y Antonio Arnáiz regresaron a su país por vía marítima y en Manila fueron recibidos como héroes y el Presidente Manuel L. Quezón les concedió el empleo de Teniente Coronel del Cuerpo Aéreo del Ejército filipino. A partir de aquí cada uno de los dos famosos aviadores siguieron caminos distintos. Después del comienzo de la II Guerra Mundial y la posterior in-

vasión japonesa de Filipinas el ya teniente coronel Calvo organizó su propia guerrilla para combatir al invasor en la provincia de Isabela y actuaba de enlace con otros guerrilleros que luchaban en la capital. En uno de los desplazamientos para llevar alimentos y medicinas a sus compatriotas en 1944, fue apresado por las tropas japonesas en Bayombong, Nueva Vizcaya y encarcelado con su gran amigo, guerrillero como él, el coronel norteamericano Alfredo Ramírez y otros muchos oficiales de las fuerzas armadas filipinas, en Fuerte Santiago. Todos ellos serían decapitados en el Cementerio Chino poco antes de la llegada de las fuerzas aliadas en 1945. Al terminar la guerra le fue concedida a título póstumo la Cruz de Plata de Servicios Distinguidos.

Antonio Arnáiz Montoya sería uno de los tres aviadores filipinos contratados en 1941 por las Líneas Aéreas Filipinas, continuando volando en la compañía al terminar la II Guerra Mundial. Con motivo del 25 Aniversario del "Vuelo de Arnacal", en 1961 viajó a España invitado por el teniente general Eduardo González-Gallarza. Ambos ya se conocían desde el vuelo Manila-Madrid en 1936. Arnáiz tenía ahora 49 años y más de quince mil horas de vuelo. En Madrid fue recibido por el ministro del Aire general José Rodríguez y Díaz de Lecea. El teniente general Eduardo González-Gallarza, en el aeródromo militar de Cuatro Vientos le impondría la Cruz del Mérito Aeronáutico. Durante su estancia en España fue objeto de numerosos agasajos visitando varias ciudades españolas. A su regreso a Filipinas dejó de volar pero continuó ligado al mundo de la Aeronáutica trabajando como responsable de relaciones comerciales de Líneas Aéreas Filipinas hasta el momento de su muerte. Falleció en 1974 a la edad de 63 años.

Sean estas páginas un recuerdo y sentido homenaje a dos aviadores, de origen español, de las entrañables y queridas Islas Filipinas, quienes hace ahora 75 Años protagonizaron una de las páginas más hermosas de la Historia Mundial de la Aviación ■

(Nota del autor. Este artículo ha sido posible en gran parte, gracias a la documentación que me fue facilitada, por medio de su hijo Jorge, de Enrique Fernández Coppel, desgraciadamente ya fallecido).