

Los vuelos de REIN LORING a Filipinas

JESÚS SALAS LARRAZÁBAL
General de Aviación

En 1932, hace ahora 75 años, Fernando Rein Loring emprendió el primero de sus dos viajes Madrid-Manila, que sería el segundo realizado por la aviación española en este trayecto.

Entre 1926 y 1931 la aviación militar española había realizado 7 grandes vuelos, el del Plus Ultra, de Palos a Buenos Aires, encabezado por Ramón Franco; el de Eduardo González Gallarza y Joaquín Loriga, de Madrid a Manila; el de la Patrulla Atlántida, de Melilla a Bata (Guinea española) y vuelta, dirigido por Rafael Llorente; los dos del Jesús del Gran Poder (Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias), de Tablada (Sevilla) a Irak y Brasil con continuación a la costa del Pacífico y finalización en Cuba; los dos llevados a cabo por Cipriano Rodríguez y Carlos Haya para conseguir tres marcas internacionales de distancia en circuito cerrado, y el vuelo directo Tablada-Bata, realizado por estos mismos aviadores.

El vuelo de Fernando Rein de 1932 fue muy diferente de los de los años 1926 a 1931, por ser realizado en solitario y con una avioneta civil.

Los doce años de paz transcurridos desde 1919 a 1931 y la relativa bonanza económica habían permitido el progreso de la aviación comercial y deportiva. En España, a pesar de su retraso industrial respecto a Europa, se fabricaban ya avionetas deportivas, si bien en exiguas series.

Uno de los fabricantes de estas avionetas era Jorge Loring, tío de Fernando Rein Loring y pionero aeronáutico, tanto en empresas del transporte como industriales y de enseñanza, que había montado una fábrica de aviones en Carabanchel Alto, junto al aeródromo militar de Cuatro Vientos, que posteriormente pasaría a llamarse Aeronáutica Industrial, S.A. (AISA) y finalmente sería absorbida por CASA.

Fernando Rein siguió los pasos aeronáuticos de su tío Jorge y con 22 años se hizo piloto. Se incorporó en Marruecos a las Fuerzas Aéreas de África, y allí fue herido el 17 de noviembre de 1924, en Mexerach. En la reorganización de dichas fuerzas del 1 de septiembre de 1925, Fer-

nando Rein quedó integrado en la Primera Escuadrilla de Segundo Grupo "Breguer-XIV", mandado por el comandante Luis Romero Basar, unidad en la que seguía destinado en Junio de 1926, con Julián Rubio de jefe de escuadrilla.

Siguió en las Fuerzas Aéreas de África hasta la finalización de la Guerra de Marruecos y en 1928 abandonó la aviación militar y pasó a la Compañía de Fotogrametría Aérea. En los ocho años que medían entre 1924 y 1932, Rein Loring ha-



Rein Loring.

bía acumulado 2.500 horas de vuelo y se consideraba capacitado para afrontar una gran hazaña.

En 1930 Jorge Loring había fabricado el prototipo de la avioneta Loring E-II, matriculado EC-AMM y proyectado por Eduardo Barrón, director de la factoría de Carabanchel Alto, para misiones de enseñanza y turismo, que voló por primera vez el 9 de octubre de 1930. Otras tres avionetas se fabricaron en 1931, siendo adquiridas las EC-QAQ y ES-AAS por el Aeroclub de Madrid y el capitán piloto Luis Rambrand, y quedando en poder de Fernando Rein Loring la EC-ASA.

La EC-AMM participó en la Primera Vuelta a España en octubre de 1931 y destacó entre las 26 concursantes por sus buenas actuaciones y por su notable robustez. A Fernando Rein le gustaron las características de la E-II y pensó que po-

día servirle para repetir el vuelo a Manila de Eduardo González Gallarza, si se le hacían algunas modificaciones. Éstas consistieron en añadirle dos grandes depósitos de gasolina en la parte central del ala (que aumentaban su capacidad de carga de combustible hasta los 300 litros y la proporcionaban un alcance máximo teórico sin reserva de 1.300 km), y en eliminar el parabrisas y el doble mando del puesto anterior, que fue tapado con una cubierta desmontable. Se retiraron asimismo todos los accesorios superfluos y se mejoró el tablero de instrumentos de la cabina del piloto, que quedó con dos brújulas magnéticas, un anemómetro, un altímetro, un cronómetro y un indicador de nivel longitudinal. El piloto portaba al alcance de la mano una cajita de madera en la que guardaba los mapas terrestres (de carretera) y las cartas marinas de la ruta.

Es sorprendente la escasa y confusa información que existe de esta avioneta, a pesar de su magnífico vuelo de más de 15.000 km, sin ninguna avería grave. En el libro "Aviones Militares Españoles" no la incluimos pues no cumplió funciones militares; en "Aviones Españoles desde 1910", de Jaime Velarde Sillio, se le dedica menos de media página, no se indican su envergadura y longitud, y se le asigna un peso total de 689 kg y una autonomía de 1.500 km, la misma citada en la Revista Aérea de 1932 (pág. 70) y reproducida por José Goma en Historia de la Aeronáutica Española, tomo II, pág. 737; y G. Howson en "Aircraft of the Spanish Civil War", quien expone estos mismos datos y llega a escribir en el renglón correspondiente a dimensiones la indicación de "Not available" (no disponibles).

José Antonio Delgado Vallina, ingeniero aeronáutico que fue director de AISA y conversó mucho con Rein Loring después de su retirada de Iberia y antes de su fallecimiento en 1978, da mejores datos en el libro "Grandes Vuelos de la Aviación Española", que reproducimos en el cuadro nº 1.

Los 910 kg de peso total de la EC-ASA superaban a los 689 kg de la versión nor-

mal en 221 kg. Más de la mitad de esta diferencia se debía a los 2 depósitos adicionales y a la mayor carga de combustible, y el resto a las previsiones para tan largo e incierto periplo. Entre ellos, una hélice y piezas esenciales de repuesto; botes de humo, cohetes de señales para casos de emergencia, un gran bidón de 9 litros de agua (otras fuentes dicen 14 litros) y algunos víveres, y 100 ejemplares de periódicos de Madrid.

La autonomía de 1.300 km, sin reserva, parece la correcta, y no la de 1.500 km que dicen las restantes fuentes pues como veremos luego, no se planeó ningún vuelo de más de 1.120 km. No cuadra sin embargo la afirmación de que pensaba consumir 2.000 litros de gasolina en todo el viaje, pues si con 300 litros podía recorrer 1.300 km, para el trayecto total de 15.615 km necesitaría unos 3.500 litros.

El sistema constructivo de la E-II era el clásico en dicha época, con estructura mixta de madera (en el ala) y tubo de acero soldado (en el fuselaje y los estabilizadores) y similar al usado en el Fokker C-4, construido en Loring años antes. La avioneta era biplaza en tándem, como sabemos, su ala era alta sobreelevada (parasol), con perfiles de gran espesor y construcción en voladizo. Cada pata del tren principal estaba sujeta por tres montantes y amortiguada por goma ("Sandows"), y las ruedas eran de radios (cubiertos por tapacubos) y de grandes dimensiones, para su uso en terrenos no preparados. El motor era en estrella, de

Cuadro n° 1

Características del avión Loring E-II, EC-ASA

Envergadura	12,5 m
Longitud	8,1 m
Altura	2,8 m
Peso en vacío	500 kg
Peso total	910 kg
Potencia	100 cv
Velocidad máxima	185 km/h
Velocidad de crucero	150 km/h
Autonomía	1.300 km

100 cv de potencia (Kinner K.5 en la EC-ASA y Elizalde A.6 en las otras, de 5 y 7 cilindros respectivamente).

El viaje anterior de Eduardo González Gallarza se había planeado para recorrer 18.000 km en 19 etapas, que se redujeron luego a 18, por eliminación de la escala en la isla de Formosa, lo que acortó el "raid", palabra muy usada entonces, en unos mil kilómetros.

Fernando Rein Loring redujo la distancia prevista en mil kilómetros adicionales, al evitar la circunvalación de la Indochina francesa y la escala de Saigón, y afrontar la etapa directa Bangkok-Hanoi, con sobrevuelo de la cordillera de Anam. Este recorrido, de 15.615 km, lo dividió en las 13 etapas y 9 subetapas que se indican en el cuadro n° 2.

Al no tener ayuda de ninguna clase, Fernando Rein programó su viaje utilizando como fines de etapa los usados por KLM en su ruta de Ámsterdam e Indonesia, en el trayecto común, entre El Cairo y Bangkok.

Con respecto al viaje de Gallarza, Rein añadía las escalas en Málaga, en Gaza (muy famosa en estos días), Lenge, Jask, Jodhpur, Allahabad y Akyab (todas estas usadas por KLM) y en Hong Kong. Y eliminaba las de Bender-Abbas, Agra, Saigón, Vink y Macao.

La escala en Málaga sería para acercarse a la costa norte de Marruecos y Argelia, la de Gaza permitía acortar a 960 km la terrible etapa El Cairo-Bagdad, de cerca de 1.400 km, de tan malos recuerdos para los miembros de la anterior expedición española. La sustitución de Bender-Abbas por Lenge y Jask permitió reducir a dos etapas el trayecto Bagdad-Karachi (anteriormente de tres), otra reducción teórica de los días de vuelo se produjo al abandonar Agra como punto de teórica escala y sustituir esta ciudad por las de Jodhpur y Allahabad, con lo que se podía llegar a Calcuta a media jornada de la 9ª etapa en vez de al finalizar la 10ª.

Esto era lo previsto. La realidad fue que el viaje, iniciado en el aeródromo Loring (junto al de Cuatro Vientos) el

Cuadro n° 2

ETAPAS	KILOMETROS
1) Madrid-Málaga	420
2) Málaga-Argel y Argel-Túnez	750+650 = 1.400
3) Túnez-Trípoli y Trípoli-Bengasi	650+850 = 1.500
4) Bengasi-El Cairo y El Cairo-Gaza	1120+350 = 1.470
5) Gaza-Bagdad	960
6) Bagdad-Bushire y Bushire-Lenge	800+500 = 1.300
7) Lenge-Jask y Jask-Karachi	380+960 = 1.340
8) Karachi-Jodhpur y Jodhpur-Allahabad	620+880 = 1.500
9) Allahabad-Calcuta y Calcuta-Akyab	740+650 = 1.390
10) Akyab-Rangún y Rangún-Bangkok	520+640 = 1.160
11) Bangkok-Hanoi	975
12) Hanoi-Hong Kong	900
13) Hong Kong-Aparri y Aparri-Manila	900+400 = 1.300
TOTAL	15.615



domingo 24 de abril a las 6:25 de la mañana se desarrolló sin incidentes en las primeras jornadas, si bien la tercera etapa se realizó en dos días 26 y 27, y la 4ª terminó en El Cairo el 28 de abril. En la 5ª hasta Bagdad, se presentaron las temidas tormentas de arena y las terribles turbulencias propias de los climas tórridos, que originaron golpes de gasolina contra los tabiques interiores de los depósitos del centro del ala y sus envolturas, aflojamiento de remaches y, como resultado, grietas y fugas. Estas caían sobre el piloto, al que empaparon, con la suerte de que las llamas de los tubos de escape no incendiaron al combustible vertido o derramado.

Esta vez el piloto si que descubrió uno de los numerosos aeródromos que los ingleses habían preparado en lo que entonces se llamaba el desierto de Arabia y se conoce hoy por Jordania; pudo aterrizar en Amman, reparar la avería y seguir el 1º de mayo hasta Bagdad. Esta avería se reprodujo en las etapas 6ª (hasta Lenge), 7ª (hasta Karachi) y 8ª (hasta Allahabad), en las que invirtió 6 días para realizar nuevas reparaciones. Al final se descubrió que el mejor sellado se conseguía con una aplicación exterior de jabón normal.

El 8 de mayo Fernando llegaba a Calcuta, lo que estaba previsto para el día 2, el 9 siguió a Akyab y el 10 a Rangún. El 11 perdió otro día por un fuerte temporal, el 12 alcanzó Bangkok, el 13 Hanoi y el 14 Hong Kong.

El vuelo de Calcuta a Akyab y Rangún (Birmania), a Bangkok (Tailandia), a Hanoi (Indochina francesa) y Hong Kong (colonia británica en China) se hizo con

total normalidad, pero no tuvo repercusión en la prensa española de aquellos días. La Revista de Aeronáutica que había dedicado al "raid" la página 90 del número de mayo de 1932, no le cita en el número de junio y nos dice lo siguiente en el de julio (p. 138):

"El piloto civil D. Fernando Rein Loring, que salió de Getafe (sic) tripulando una avioneta Loring E-II el 24 de abril, con rumbo a Manila se encuentra detenido en Hong Kong desde hace un mes sin poder efectuar las últimas etapas del viaje. La causa de ello es que espera autorización del gobierno japonés para un aterrizaje de escala en la isla de Formosa, necesario en esta época del año por la persistencia de los vientos contrarios en la dirección (sic) Hong Kong-Manila. El gobierno del Japón tiene prohibido el aterrizaje en dicha isla a todo aviador extranjero, y se está gestionando la debida autorización..."

Algo parecido, pero más corto, escribe la revista ICARO nº 55, de julio de 1932; la revista Motoavión nº 103, del 25-7-1932, hace un buen resumen del viaje.

Los fuertes vientos en el sentido Manila-Hong Kong a que aludía la Revista de Aeronáutica, asociados a los tifones del Mar de la China, empiezan a presentarse a mediados de mayo. Gallarza pudo saltar de Macao a Aparri (Filipinas) el 11 de mayo de 1926, cuando aún no se había iniciado la época de los tifones. Rein Loring llegó a Hong Kong (próximo a Macao) el 14 de Mayo, pero ya no pudo afrontar el vuelo directo Hong Kong a la isla de Luzón (Filipinas), por lo que decidió cambiar su itinerario para intentar incluir Formosa en su periplo, lo contrario de lo que había hecho Gallarza seis años antes.

El gobierno de Japón se mostró reacio a conceder el permiso, pues estaba haciendo de la isla una base de operaciones contra China y más adelante, quizás, contra Filipinas, que estaba entonces bajo el control de los Estados Unidos de América, posible nación rival en el futuro.

La llegada de Rein Loring a Filipinas fue recogida en la Revista de Aeronáutica en agosto de 1932 (p. 226), que se refirió así al vuelo:

"El piloto civil D. Fernando Rein Loring terminó felizmente en el pasado mes de julio el vuelo Madrid-Manila (Motoavión concreta que llegó a Aparri el 11 de julio y a San Miguel y Manila el 12) tripulando una avioneta Loring E-II, de concepción, tipo y construcción nacionales."

"El intrépido piloto ha puesto de relieve una vez más sus excepcionales condiciones, salvando con notable pericia y tenacidad excepcional las etapas más difíciles del vuelo, que emprendió solo, por sus propios medios, sin protección particular ni oficial de ninguna clase."

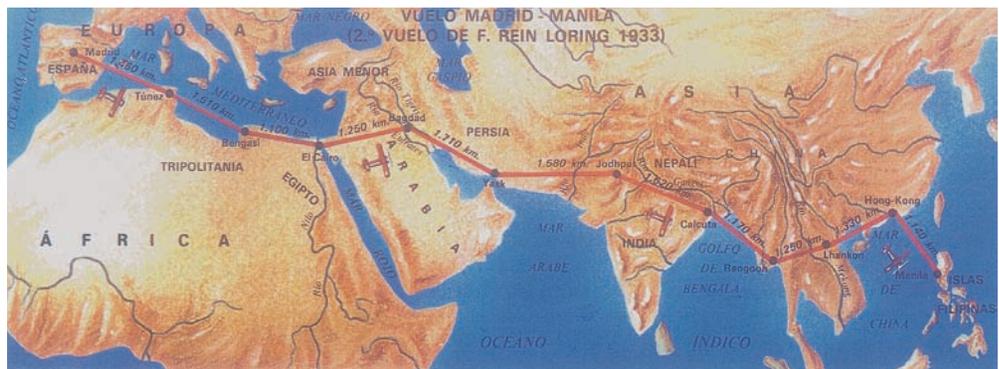
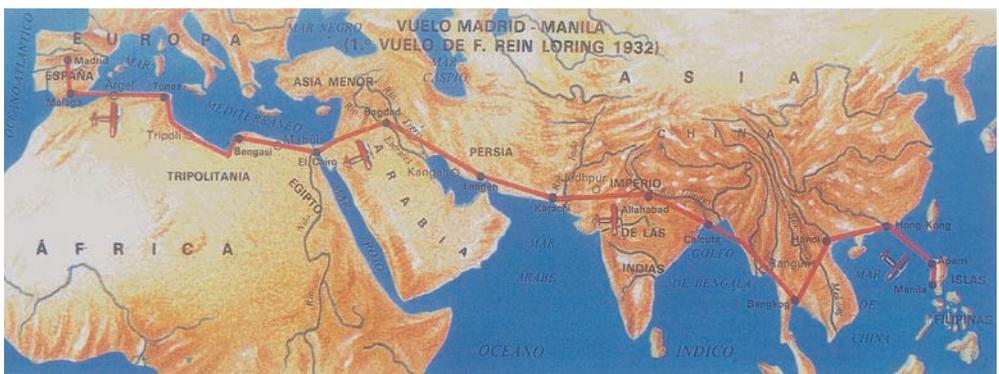
"Merece toda clase de elogios el esfuerzo realizado por Fernando Rein Loring con un entusiasmo insuperable, nuevamente demostrativo del alto valor de nuestros aviadores."

En este mismo número de la revista citada se registraba la constitución de la nueva Junta Directiva de la Liga Española de Pilotos civiles de Aeronáutica, en la que Fernando Rein Loring figuraba como vicepresidente.

En Filipinas nuestro piloto fue acogido en entusiasmo indescriptible. Declarado huésped de honor, la colonia española, aún importante, le recibió como a un héroe. Fernando Rein, después de tantas penalidades y decepciones sufridas en el periplo, pudo sentirse resarcido por el reconocimiento de su triunfo. Pero no se sintió satisfecho consigo mismo y según nos dijo Delgado Vallina "Rein Loring se quedó con ganas de sacarse la espina, frustrado por haber empleado un tiempo excesivo en el viaje."

Le dio pie para ello su encuentro casual en el Aeroclub de Hong Kong con un piloto inglés, que había llegado hasta allí en una pequeña avioneta monoplaza británica Comper "Swift", que le mostró mientras hacía un gran elogio de sus cualidades como avión de "raid", a pesar de sus minúsculas dimensiones. Una completa descripción de esta avioneta se hace en el nº 101 de Motoavión, del 25-6-1932, que Fernando Rein no creo que pudiera leerla en esta época, en la que estaba inactivo en Hong Kong.

Allí mismo Rein Loring decidió cablegrafiar al fabricante y proyectista Nicholas (Nick) Comper, pidiéndole uno de los 44 ejemplares que llegarían a construir-





Fernando Rein Loring momentos antes de despegar en Getafe con rumbo a Manila.

se. Vendió su E-II al anterior expedicionario a Filipinas, Eduardo González Gallarza, comandante ya, que la empleó en este archipiélago y embarcó hacia España, adonde llegó en octubre de 1932.

En la Revista de Aeronáutica de este mes de octubre (p. 314) se exponen los actos celebrados en nuestra patria, en homenaje al destacado aviador, que se iniciaron con un "lunch" ofrecido en Barcelona por la Compañía General de Tabacos de Filipinas (de capital español), en el que estuvieron representados las Aviaciones Militar y Naval, el Aeroclub de Cataluña y la Escuela de Aviación de Barcelona. En Madrid sería obsequiado, después, con un "lunch" organizado por la Sección de Aeronáutica del Aeroclub de España y con una comida ofrecida por la Liga Nacional de Pilotos Civiles.

El primer acto fue presidido por el ministro de la Gobernación (Casares Quiroga), el director general de Aeronáutica Civil (Álvarez Buylla), el jefe superior de Aviación Militar (Pastor) y otras autoridades, y a él asistieron la junta directiva de Aeroclub, casi todos los socios de la Sección de Aeronáutica, alumnos de las Escuelas de Pilotaje y la mayoría de los de las demás secciones de Aeroclub.

El segundo acto fue presidido por el presidente de la Liga Nacional de Pilotos Civiles (Ruiz Ferry), de la que el homenajeado era vicepresidente, los reunidos acordaron por unanimidad elevar al gobierno los siguientes ruegos:

"1°. Concesión de la Medalla Aérea al citado aviador por su magnífica hazaña."

"2°. Instituir una copa que se denominara "Rein Loring", dotada de un premio



Fernando Rein Loring con su Comper "Swift" (1933).

de 1.000 pesetas... Copa y Premio... ofrecidos por el constructor de la avioneta... Sr. Loring."

"3°. Solicitar del Gobierno... una subvención para todos los aviadores que hayan adquirido... avionetas de construcción nacional..."

La Revista de Aeronáutica termina diciendo que se une al homenaje y que "envía a Fernando Rein Loring, con su felicitación exclusiva, una cariñosa bienvenida."

También la revista Heraldo Deportivo del 15-10-1932 se hizo eco del regreso a Madrid de Fernando Rein Loring, y del homenaje que se le dedicó, con un artículo de Ruiz Ferry, en el que elogiaba su hazaña, sin ayuda monetaria, ni de organización de escalas, permisos de vuelo, etc, y anunciaba la concesión de una indemnización "a manera de parcial reembolso de sus cuantiosos gastos de expedición."

EL SEGUNDO "RAID" MADRID-MANILA DE F. REIN

Poco después de su llegada a Madrid, Fernando Rein Loring recibió de la compañía Comper Aircraft la información solicitada a su presidente, que aceptada por Rein Loring le permitió acudir a Liverpool, sede de la sociedad, para recoger una de las 36 "Swift" propulsados con motor Pobjoy.

Con matrícula provisional EC-W12 voló hasta Noaín (Pamplona), donde recibió la matrícula definitiva EC-AAT y fue bautizada con el nombre de "Ciudad de Manila".

Las dimensiones de la "Swift", 7'32 metros de envergadura, 5'39 metros de longitud y 1'61 metros de altura (menor que la del piloto), eran muy inferiores a las de la Loring E-II (del orden del 60 al 67%), y sus pesos en vacío y total, 280 y 531 kg, menores al 60% de los de la EC-ASA.

La potencia de su motor Pobjoy R, de 7 cilindros en estrella, era de 75 cv (también inferior a la de 100 cv de la E-II), le permitía alcanzar una velocidad máxima entre 210 y 225 km/h, según hagamos caso a Delgado Vallina o a Velarde Silió; ambos autores están de acuerdo en establecer la velocidad de crucero en 193 km/h y la autonomía en 1.600 km.

Estas dos magníficas actuaciones de la diminuta Comper permitieron a Fernando Rein planear su viaje en once etapas (cuadro nº 3).

La distancia total se había disminuido en 500 km sobre la planeada en su vuelo anterior, al evitar la escala en Bangkok (Tailandia, o Siam como se decía entonces), tomando prácticamente la línea recta entre Rangún y Hong Kong, y al acortar la 1ª etapa por el Mediterráneo, evitando el vuelo costero y afrontando el directo sobre el mar.

Gracias a esta disminución del recorrido y al aumento de la longitud de las etapas, todas ellas superiores a los 1.100 km, y dos que excedían de los 1.600 km, Rein Loring pudo acortar en una jornada el vuelo hasta Bagdad (de cinco días a cuatro), en otra y media hasta Calcuta (de ocho y medio a siete) y en otra media en la última parte del recorrido. Fernando Rein se atrevió a planear un vuelo de 1.710 km entre Bagdad y Jask, pues en esta parte del periplo, tanto Gallarza como él mismo habían encontrado un fuerte viento de cola, que pensaba volvería a presentarse de nuevo, aunque preveía la posibilidad de tener que hacer una parada intermedia.

Dada la gran velocidad de crucero de la "Swift", podía recorrer 1.500 km en ocho horas y aún le quedaban más de cuatro horas diurnas para el mantenimiento diario y posibles retrasos y toda la noche para comer y descansar. El cambio de aeronave disminuía de forma importante el desgaste físico y mental del piloto.

Éste comenzó pronto su adaptación a la nueva avioneta, y las gestiones para conseguir una ayuda oficial, que logró, con una cuantía de 40.000 pesetas, que le permitieron resarcirse del coste de la "Swift" (25.000 pesetas) y financiar en parte la aventura.

Este segundo viaje de Rein Loring fue seguido con atención por la revista ICARO en sus números 63, 64 y 65, de marzo, abril y mayo de 1933, y también, aunque en menor medida, por Motoaviación de 25 de marzo y 25 de junio de este año.

Escarmentado F. Rein por los trastornos que le produjo la salida tardía de Madrid del "raid" anterior, esta vez se aprestó a hacerlo el miércoles 18 de marzo de 1933.

1- Madrid-Túnez (protectorado francés)	1.460 km
2- Túnez-Bengasi (protectorado italiano)	1.510 km
3- Bengasi-El Cairo (protect. británico)	1.100 km
4- El Cairo-Bagdad (protect. británico)	1.250 km
5- Bagdad-Jask (Persia, hoy Irán)	1.710 km
6- Jask-Jodhpur (virreinato de India)	1.580 km
7- Jodhpur-Calcuta (virreinato de India)	1.620 km
8- Calcuta-Rangún (Birmania británica)	1.170 km
9- Rangún-Lhankon (Indochina francesa)	1.260 km (?)
10- Lhankon-Hong Kong (protect. británico)	1.330 km
11- Hong Kong-Manila (protect. de USA)	1.140 km
TOTAL	15.130 km

Como la distancia hasta Túnez era de 1.460 km, con más de 1.000 km sobre el mar, Rein Loring decidió aterrizar en Los Alcázares y recargar allí de combustible. El tiempo total de vuelo de las dos semi-etapas fue de siete horas y media, con un promedio de 194,7 km/h.

En la segunda etapa, Túnez-Bengasi, de 1.510 km, efectuada el jueves 19 de marzo, el piloto comprobó que llevaba una velocidad menor a la normal y decidió tomar tierra a la altura del golfo de Sirte (Tripolitania) y repostar allí. En esta etapa invirtió ocho horas y cuarto y logró una velocidad media de 183 km/h.

El viernes 20 de marzo voló hasta El Cairo y en este trayecto encontró un fuerte viento de cola, que le permitió recorrer los 1.100 km del trayecto en cinco horas y cuarto, a un promedio de 209,5 km/h.

Hasta El Cairo el viaje se desarrollaba bajo los mejores presagios. Esto había ocurrido asimismo en los dos "raids" anteriores a Manila, pero en ambos casos aquí se había quebrado la buena racha. Rein Loring encontró el sábado 21 de marzo fuertes e imprevistas lluvias, que casi le impedían la visibilidad, pero pudo llegar a Bagdad sin dificultad; la lluvia de hogaño fue mejor que la arena de antaño.

El domingo 22 Fernando Rein pensaba volar desde Bagdad a Jask, en Irán (en la costa del Estrecho de Ormuz), pero ante el temor de quedarse sin combustible tomó tierra en Bushire, a mitad de camino. Los domingos no son festivos en los paí-

18/3	Madrid-Los Alcázares (380) y L.A.-Túnez (1080)	1.460	7.30	195
19/3	Túnez-Sirte (710) y Sirte-Bengasi (800)	1.510	8.15	183
20/3	Bengasi-El Cairo	1.100	5.15	209
21/3	El Cairo-Bagdad	1.250	7.15	172
22/3	Bagdad-Bushire	800	4.00	200
23/3 *	Bushire-Jask (860) y Jask-Jodhpur (1.540)	2.400	12.00	200
24/3 *	Jodhpur-Calcuta	1.620	8.30	191
25/3 *	Calcuta-Rangún	1.170	6.00	195
26/3 *	Rangún-Thakek (Cruce de la Cordillera de Siam)	1.250	10.00	125
27/3 *	No puede pasar la Cordillera de Anam	-	-	-
28/3 a 6/4	Parada por mal tiempo	-	-	-
7/4	Thakek-Hanoi	450	2.30	180
8/4	Hanoi a Hong-Kong	850	5.00	170
9/4	Revisión general	-	-	-
10/4	Hong-Kong a Manila	1.140	6.25	178
Total		15.000	82.40	182

ses musulmanes, pero ese día debió de coincidir con alguna fiesta nacional o local, y avioneta y piloto no pudieron pasar los trámites aduaneros hasta el 23.

Rein recuperó esta pérdida de tiempo al día siguiente a base de volar doce horas, por suma de los trayectos Bushire-Jask y Jask-Jodhpur, de 2.400 km de longitud, en los que logró un promedio de 200 km/h, superior al normal, como había previsto el piloto expedicionario para estas etapas. Sumando el tiempo de avituallamiento en Jask, Fernando Rein agotó todo el horario diurno disponible en esta jornada (la del 23 de marzo según la revista Ícaro o la del 24 según el cuadro final del artículo de Delgado Vallina).

Al día siguiente voló los 1.620 km hasta Calcuta en ocho horas y media, a 190,6 km/h, con un fuerte calor sofocante. En el posterior vuelo a Rangún, encontró las temibles tormentas de arena, que no le impidieron realizar una velocidad media de 195 km/h.

La etapa del 26 o el 27 de marzo no era muy larga pero discurría por territorio desconocido y sin ayudas a la navegación. Rein Loring tomó tierra en Thakek, junto a la frontera entre Siam e Indochina (en Laos), cercano a Lhankon, después de 10 horas de vuelo, a un promedio de sólo 125 km/h.

En la jornada siguiente el tiempo sufrió un brusco cambio y fue imposible atravesar la cordillera de Anam, rumbo a Hanoi, por lo que Rein hubo de volver al aeródromo de partida, en el que debió permanecer hasta el 7 de abril.

En esta jornada, aunque aún seguía el mal tiempo, Rein Loring decidió reanudar el vuelo pero hacerlo sólo hasta Hanoi. Invirtió en este corto recorrido de 450 km dos horas y media, a un promedio de 180 km/h.

El 8 de abril la Comper "Swift" completó su penúltima etapa, de Hanoi a Hong-Kong, y recorrió los 850 km existentes entre ambas ciudades en cinco horas, con una velocidad media de 170 km/h. Ya sólo quedaba la etapa final. Fernando Rein, escarmentado por las dificultades para hacer escala en Formosa del año anterior, había decidido terminar el "raid" con el peligroso vuelo directo de Hong-Kong a Manila, de 1.140 km, todo él sobre el mar.

Como era persona precavida, empleó el 9 de abril en revisar a fondo su avioneta y el motor. El 10 de abril despegó de Hong-Kong poco antes de las once de la mañana, para sobrevolar el mar de la China en las horas centrales del día, y aterrizó en Manila a las 5 de la tarde y 11 minutos. Había invertido



en el vuelo seis horas y 25 minutos, a una velocidad media de 177'6 km/h. El viento sopló de proa, como era previsible, pero no tan fuerte como sería a partir de mediados del mes de mayo.

El recibimiento en Manila fue más apoteósico que el año anterior, con una multitud inmensa que esperaba su llegada al aeródromo para saludarle con vítores y ovaciones. El vuelo se realizó en 24 días de calendario, la mitad de vuelo y la otra mitad de parada, pero de estas jornadas de parada once lo fueron por fuerza mayor y sólo una por voluntad del piloto. El recorrido real se indica en el cuadro nº 4.

La diferencia entre los 15.130 km previstos y los 15.000 reales se debe a que

las etapas 5 y 6 (de Bagdad a Jodhpur) se planearon como de 3.290 km entre las dos y en la realidad sólo fueron de 3.200 km; y a que las etapas 9 y 10 (de Rangún a Hong-Kong) estaban previstas como de 1.260 + 1.330 = 2.590 y se realizaron en 1.250 + 450 + 850 = 2.550 Km.

Rein Loring, como vemos, se ajustó mucho al plan previsto y esta vez pudo quedar satisfecho después de batir el "record" del trayecto, objetivo declarado del viaje.

Antes de abandonar el lejano Oriente F. Rein vendió la "Swift" y, a continuación, volvió en barco a España. Mientras esto ocurría, en junio se renovó la junta directiva de la Liga de Pilotos civiles de Aeronáutica y Fernando Rain Loring pasó de

vicepresidente a presidente, según informó Motoavión nº 125, de 25-6-1933.

F. Rein pasó luego a ser piloto de las Líneas Aereas postales Españolas (L.A.P.E.). En la guerra civil se escapó en vuelo de la zona gubernamental y se incorporó a la Aviación Militar como piloto de complemento. Ascendió a alférez con antigüedad de 7-9-1937 y pasó destinado al segundo grupo de trimotores Savoia-79 de bombardeo (4G-28); promovido a teniente con antigüedad de 13-6-1938 fue trasladado a la comisión de adquisiciones.

En la postguerra se incorporó a la compañía aérea estatal Iberia y sería uno de los tres primeros pilotos que alcanzaron el millón de kilómetros recorridos.