

## *Madrid - Manila*



*Ilustración 1. Portada con la pintura de la avioneta Comper Swift sobrevolando el mar*

Un joven piloto civil, Fernando Rein Loring (1902-1978), decidió en 1932 unir en vuelo Madrid y Manila, y hacerlo en solitario. Y no solamente llevó a cabo este vuelo, sino que volvió a repetirlo en 1933.



# Índice

**MADRID-MANILA EN AVIONETA. LOS “RAIDS” DE REIN LORING..... 3**  
*(GRANDES VUELOS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA)*

**PRIMER “RAID” MADRID-MANILA (ABRIL 1932 – JULIO 1932) ..... 4**

- Los «raids» de Rein Loring ..... 4
- «La pepa»..... 5
- Trece etapas ..... 6
- «Con bonanza y buena ayuda...» ..... 7
- ¿Y usted también vuela por aquí cerca?..... 8
- «Quiero una Swift» ..... 9

**SEGUNDO «RAID» MADRID-MANILA (18-03-1933/10-04-1933)..... 10**

- Otra vez a Manila, pero ahora en la «Swift» ..... 10
- El Plan ..... 11
- Un vuelo difícil ..... 13

**Tabla 1. Comparaciones Técnicas entre la avioneta Loring E-II y la Comper «Swift» ..... 15**  
**Tabla 2. Etapas realizadas por F. Rein Loring en su segundo «raid» Madrid-Manila ..... 15**

# Índice de Ilustraciones

- Ilustración 1. Portada con la pintura de la avioneta Comper Swift sobrevolando el mar ..... 1
- Ilustración 2. Avioneta Loring W-II de F. Rein Loring (1932) ..... 4
- Ilustración 3. Loring E-II. Tablero de instrumentos ..... 5
- Ilustración 4. Bautizo de la E-11 en Cuatro Vientos..... 6
- Ilustración 5. Diferentes perspectivas de la avioneta Loring E-II ..... 7
- Ilustración 6. Fernando Rein Loring con su E-II (1932) ..... 8
- Ilustración 7. Vuelo Madrid – Manila (primer vuelo de F. Rein Loring 1932) ..... 9
- Ilustración 8. Vuelo Madrid – Manila (segundo vuelo de F. Rein Loring 1933) ..... 10
- Ilustración 9. Comper «Swift», de F. Rein Loring (1933) ..... 11
- Ilustración 10. Vista de la avioneta Comper Swift ..... 12
- Ilustración 11. Fernando Rein Loring con su Comper Swift (1933) ..... 13



## MADRID-MANILA EN AVIONETA. LOS “RAIDS” DE REIN LORING

*José Antonio Delgado Vallina*

**(GRANDES VUELOS DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA)**  
**INSTITUTO DE HISTORIA Y CULTURA DEL EJÉRCITO DEL AIRE**

Siguiendo las huellas del vuelo que en 1926 realizó la patrulla de aviones militares pilotados por Esteve, Gallarza y Loriga, un joven piloto civil español de treinta años, Fernando Rein Loring (1902-1978), decidió en 1932 repetir la misma hazaña de unir en vuelo Madrid y Manila, pero esta vez en solitario. Y no solamente llevó a cabo este vuelo, que estuvo plagado de dificultades técnicas e incidentes de todo tipo, sino que, demostrando una tenacidad y valor extraordinarios, volvió a repetirlo en 1933, esta vez sin problemas.

Rein Loring era un hombre lleno de humanidad, rebosante de tranquilidad y de sosiego.

Reconocía con buen humor que, después de las muchas aventuras aeronáuticas que había vivido en África, en sus *raids* y en nuestra guerra civil, lo que más le gustaba eran los vuelos tranquilos y sin incidentes y que, puesto a elegir entre los vuelos nocturnos, prefería los de Luna llena. Por eso en Iberia se había hecho famosa la frase de «un vuelo Rein Loring» para indicar la máxima bonanza del mismo. Incluso decía que llegó a modificar las palancas e interruptores de los tableros de los aviones para poder manejarlos con más facilidad y comodidad.

Pero cuando recordaba la avería del depósito de combustible de la E-II sobre el desierto o la primera vez que vio una «Swift» entonces se transfiguraba y uno comprendía la fuerza que empujaba a Rein Loring a emprender, hace cincuenta años, aquellos viajes en que, a bordo de frágiles e inseguros aviones de madera y tela, se jugaba la vida sin otro motivo que su vocación de piloto. Porque Rein Loring, tal vez sin saberlo y en todo caso, sin darle mayor importancia, estaba haciendo Historia de la Aviación con mayúsculas, aunque después la historia, que a veces es injusta, no le haya dado tanto relieve mundial como a otros pilotos.

Sin con este breve relato sobre sus *raids* se consigue que la gente le llegue a conocer mejor habremos hecho algo por la cultura y sobre todo un poco de justicia.



## PRIMER “RAID” MADRID-MANILA (ABRIL 1932 – JULIO 1932)

### Los «raids» de Rein Loring

Muy conocido en los medios aeronáuticos españoles por su afición y valía, Rein Loring, que obtuvo el título de piloto en 1924, poseía en 1932 una gran experiencia con cerca de 2.500 horas en su cartilla, acumuladas durante cuatro años de actividad en la escuadrilla militar de África y otros cuatro en la Compañía de Fotogrametría Aérea. Por otra parte, su parentesco con Jorge Loring, fundador en 1923 de la fábrica de aviones «Talleres Loring» que más tarde se llamaría «Aeronáutica Industrial, S.A.» (AISA) le iba a permitir disponer con relativa facilidad de un avión especialmente modificado para este vuelo.

Jorge Loring había fabricado en 1930 una pequeña serie de cuatro avionetas del tipo Loring E-II, proyectadas por Eduardo Barrón, destinadas a enseñanza y turismo. Las avionetas habían participado en la Primera Vuelta Aérea a España el año anterior, y en conjunto las pruebas técnicas que realizaron las situaron en cabeza entre las 26 avionetas que tomaron parte en la prueba. Los cuatro propietarios de las E-II eran Rambaud (EC-AAS), el Aero Club de Madrid (EC-QAQ), Jorge Loring (EC-AAM) y Fernando Rein Loring (AC-ASA).

A Rein Loring le gustaron las características de la E-II que era un avión lento pero seguro y robusto y decidió modificar la suya para realizar el *raid* Madrid-Manila.



*Ilustración 2. Avioneta Loring W-II de F. Rein Loring (1932)*

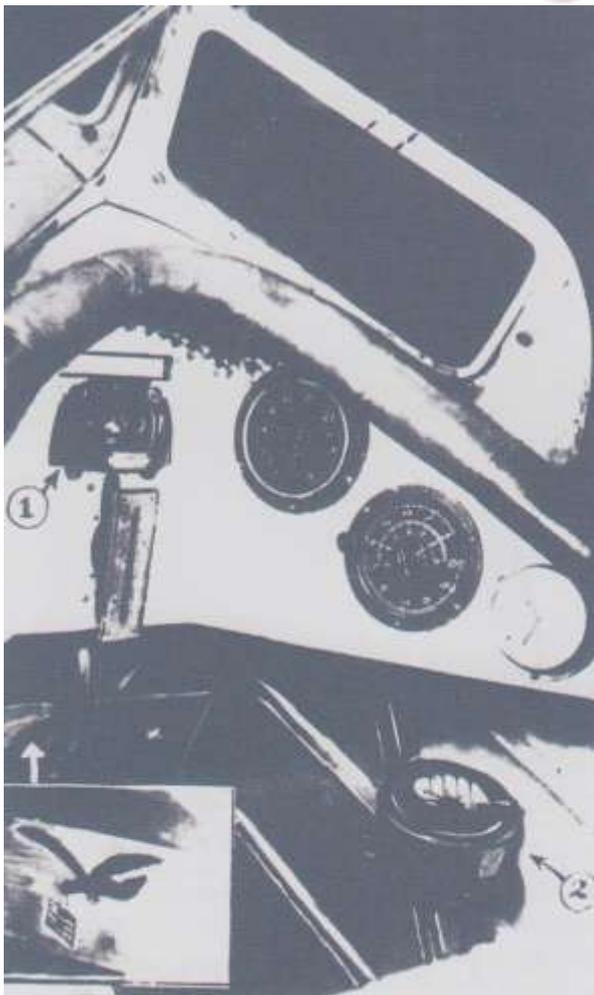


## «La pepa»

La avioneta era biplaza en tándem, de construcción mixta, con ala alta sobreelevada (parasol) de madera recubierta de contrachapado y tela, y soluciones estructurales inspiradas en Fokker (perfiles de ala de gran espesor, construcción en voladizo, sin montantes). El fuselaje y los estabilizadores eran de tubo de acero soldado recubiertos de tela. El tren de aterrizaje, clásico para la época, de tres montantes por rueda con suspensión por «sandows» de goma y patín de cola. Como era normal, no llevaba frenos y las ruedas eran de radios y de gran tamaño para poder utilizar terrenos no preparados.

La EC-ASA montaba un motor americano Kinner K5 de 100 CV. de 5 cilindros en estrella, refrigerados por aire y con hélice de madera laminada (las otras E-II llevaban motores españoles Elizalde A.6, radiales de la misma potencia).

Con ayuda de barrón modificó Rein Loring su avioneta para aumentar el radio de acción aligerándola todo lo posible al eliminar el doble mando del puesto anterior, que fue tapado con una cubierta desmontable y despojado de su parabrisas y todos los accesorios superfluos, instalando, en cambio, en la parte central del ala, dos grandes depósitos de combustible que aumentaron la capacidad total hasta 300 litros, lo que le proporcionaba un radio de acción teórico, sin reserva, de 1.300 km.



En la cabina de piloto se colocó un tablero de instrumentos compuesto de 2 brújulas magnéticas, un anemómetro, un altímetro, un cronómetro y un indicador de nivel longitudinal.

Una cajita de contrachapado que contenía a mano los mapas (de carreteras) y cartas marinas de la ruta, completaban la espartana instrumentación. En la tapa de la caja había dibujado el maestro de carpintería de Loring un pajarraco «naïf» que llevaba, colgando del pico, un letrero en el que se leía “con bonanza y buena ayuda, llegó a Manila, no hay duda”. Y es cierto que llegó, pero sin bonanza y gracias a la constante ayuda celestial que le sacaría de muchos apuros durante el largo viaje.

La avioneta fue bautizada con el nombre de *La Pepa* en una ceremonia que tuvo lugar en la factoría de Loring, siendo sus madrinas las hijas de don Jorge.

Ilustración 3. Loring E-II. Tablero de instrumentos

## Trece etapas

Rein Loring había preparado concienzudamente las 13 etapas de su raid, que serían:

- Madrid-Málaga.....420 kilómetros
- Málaga-Argel, 750 km. y Argel-Túnez, 650 km. Total:.....1.400 kilómetros
- Túnez-Trípoli, 650 km. y Trípoli-Bengasi, 850 km. Total:.....1.500 kilómetros
- Benasí-El Cairo, 1.120 km. y el Cairo-Gaza, 350 km. Total:.....1.470 kilómetros
- Gaza-Bagdad.....960 kilómetros
- Bagdad-Bushire, 800 km, y Burshire-Lingeh, 500 km. Total:.....1.300 kilómetros
- Lingeh-Jask, 380 km. y Jask-Karachi, 960 km. Total:.....1.340 kilómetros
- Karachi-Jodhpur, 620 km. y Jodhpur-Allahabad, 880 km. Total:.....1.500 kilómetros
- Allahabad-Calcuta, 740 km. y Calcuta-Akyad, 650 km. Total:.....1.390 kilómetros
- Akaya-Rangún, 520 km. y Rangún-Bangkok, 640 km. Total:.....1.160 kilómetros
- Bangkok-Hanoi.....975 kilómetros
- Hanoi-Hong Kong.....900 kilómetros
- Hong Kong-Aparri, 900 km., y Aparri-Manila, 400 km. Total :.....1.300 kilómetros

---

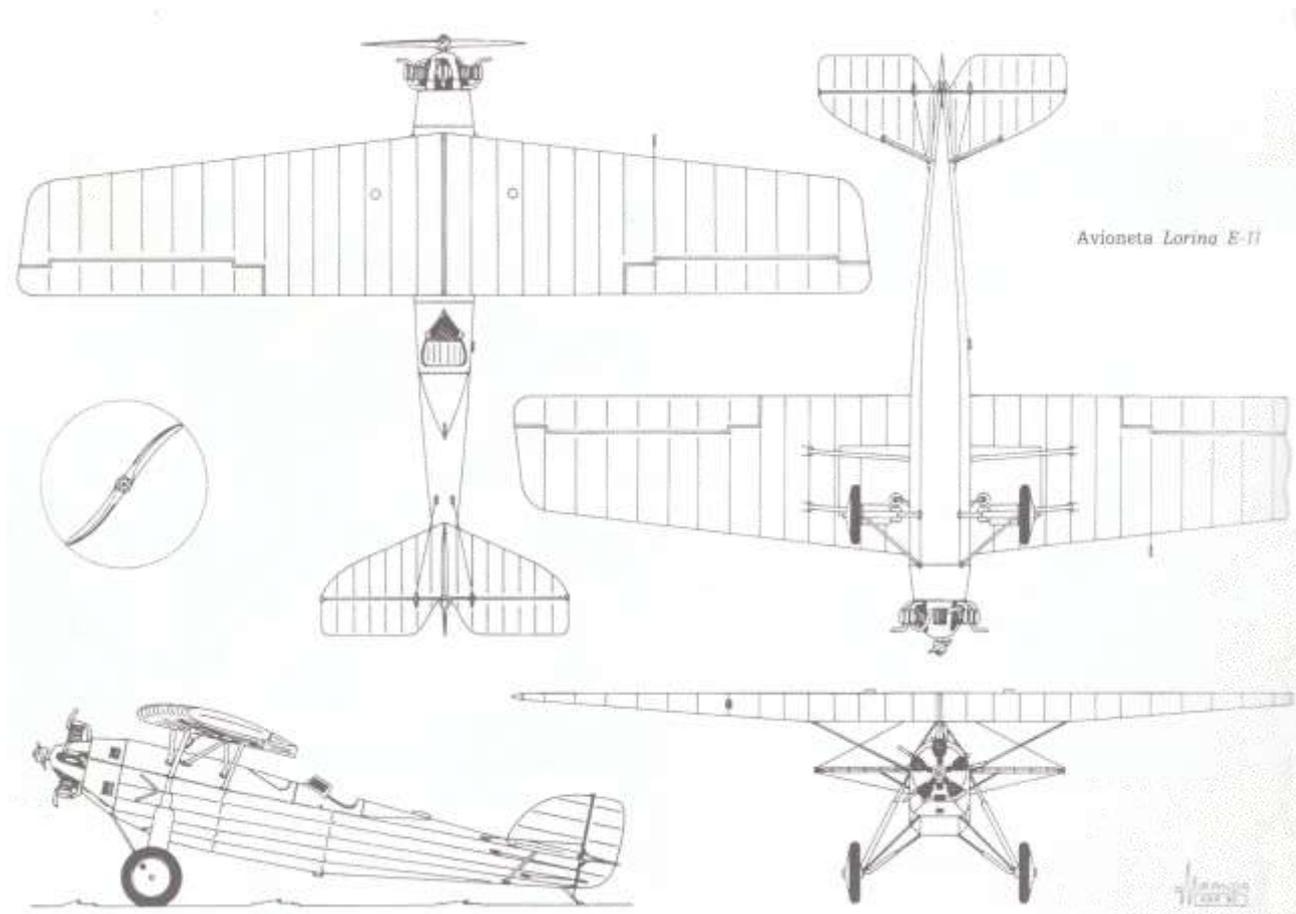
Total general.....15.615 kilómetros



*Ilustración 4. Bautizo de la E-II en Cuatro Vientos*

Calculaba consumir un total de unos 2.000 litros de gasolina y 200 de aceite en todo el trayecto y por todo equipaje llevaba un maleta de ropa, una cantimplora con nueve litros de agua, algunos víveres, 100 ejemplares de periódicos de Madrid, una pistola y un cuchillo y además algunas piezas de repuesto del motor, una hélice, botes de humo y cohetes de señales.

El aviador intento obtener, sin éxito, pese a todos sus esfuerzos, alguna ayuda para los gastos del viaje, pero las menguadas asignaciones de que disponían la Aeronáutica Civil de entonces y los aeroclubs no prevenían estos casos. Tan sólo recibió, finalizado el viaje, un auxilio oficial que apenas cubrió la mitad de los gastos.

*Ilustración 5. Diferentes perspectivas de la avioneta Loring E-II*

### «Con bonanza y buena ayuda...»

El viaje se inició en el aeródromo de Loring (Cuatro Vientos) el domingo 24 de abril de 1932 a las 6 y 25 de la mañana. Las primeras etapas de desarrollaron sin incidentes. Pero la travesía del desierto de Arabia los tremendos meneos provocados por las ascencencias térmicas del desierto y las tempestades de arena que el avión tuvo que atravesar ocasionaron, por movimiento de la gasolina dentro de los depósitos, roturas de tabiques interiores, aflojamiento de remaches y, finalmente, grietas y fugas de combustible. Como los depósitos estaban situados en el centro del ala, encima del piloto, la gasolina caía sobre éste hasta dejarle empapado, con un riesgo cierto e inmediato de incendio s las llamas de los cortos tubos de escape llegaban a alcanzar el combustible.

Afortunadamente el piloto pudo aterrizar en un aeródromo y reparar la avería momentáneamente, pero las fugas de combustible le persiguieron hasta el final del viaje, ya que las engorrosas reparaciones provisionales que iba aplicando en cada nueva etapa y que obligaban a alargar durante varios días las paradas previstas, fallaban a las pocas horas de vuelo. Al final del viaje pudo remediar esta avería utilizando, como sellante exterior de las grietas, jabón ordinario.

Por otra parte, el motor empezaba a fallar, se recalentaba y consumía mucho más combustible y aceite del calculado, acortando peligrosamente el radio de acción de la avioneta.

Ilustración 6. Fernando Rein Loring con su E-II (1932)



### ¿Y usted también vuela por aquí cerca?

A medida que se aproximaba a su objetivo, las dificultades arreciaban y la meteorología empeoraba continuamente. Calcuta, etapa prevista, en principio, para el 2 de mayo no sería alcanzada hasta finales del mismo mes.

En junio llegó Rein Loring a Hong-Kong y allí a las dificultades técnicas y meteorológicas, hubo que añadir las diplomáticas. Debido a la persistencia de vientos del Sur, en dirección contraria a su rumbo a Manila, el piloto había modificado el itinerario previsto y solicitado permiso para hacer una escala intermedia en Formosa. Sin embargo, las autoridades de esta isla tenían prohibido el aterrizaje de aviones extranjeros en ella y hubo que iniciar largas gestiones para conseguir la oportuna autorización a través de la dirección de Aeronáutica Española y el Ministerio de Asuntos Exteriores, gestiones que retrasaron la salida dos meses.

Durante esta larga estancia en Hong-Kong, le ocurrió a Rein Loring una anécdota que iba a fijar un dato importante para su segundo *raid* Madrid-Manila. Un día, en el local del Aero Club de Hong-Kong, se le acercó un piloto inglés, que amablemente, le preguntó si él era el español que estaba realizando el *raid*. Rein Loring, encantado de encontrar un interlocutor adecuado, le dio toda clase de detalles y explicaciones sobre el viaje, la preparación, las dificultades técnicas, los riesgos que había corrido, etcétera, mientras el inglés le escuchaba atentamente. Finalmente, agotado el tema se creyó en la obligación de preguntarle ¿y usted también vuela por aquí cerca?, a lo que el inglés le contestó «oh, bueno, yo realmente he venido en una avioneta desde Londres» y apenas repuesto de su sorpresa volvió Rein Loring a preguntar, ¿y se queda usted aquí?, recibiendo la contestación definitiva: «No; voy a seguir hasta Australia<sup>1</sup>».

<sup>1</sup> Se trataba seguramente del piloto inglés Butler que, en aquella época volaba camino de Australia



## «Quiero una Swift»

A continuación le llevó a ver su avioneta que estaba en un hangar. Se trataba de la pequeña monoplaça inglesa Comper Swift, una verdadera joya aeronáutica de su época, y un avión de *raid*, a pesar de su minúsculo tamaño. Aquel mismo día Rein Loring cablegrafió al fabricante Nick Comper pidiéndole una *Swift* para su siguiente *raid*.

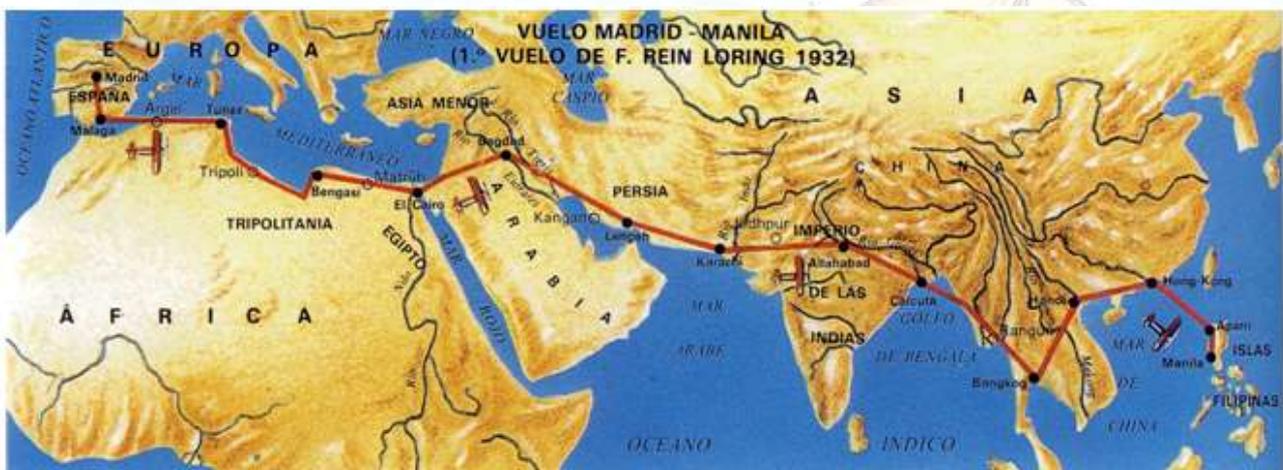
Conseguidos finalmente todos los permisos y autorizaciones pudo lanzarse Rein Loring a las últimas etapas de su viaje, entre ellas la más peligrosa, el salto sobre el Mar de la China, con un recorrido de 900 kilómetros sobre el océano hasta Aparri (Filipinas) y, finalmente, el de Aparri-Manila, etapas que se desarrollaron con absoluta normalidad, llegando a Manila el 11 de julio.

El recibimiento que se le tributó fue apoteósico. Le declararon huésped de honor de la isla y la colonia española le agasajó como a un héroe. Realmente, después de tantos esfuerzos, problemas y dificultades, el piloto debería estar satisfecho con el reconocimiento de su triunfo. Pero Rein Loring se quedó, según sus palabras, con ganas de sacarse la espina, frustrado por haber empujado un tiempo excesivo en el viaje.

*La Pepa* se había comportado dignamente, pero no era un avión de *raid*. Debía intentarlo nuevamente con un avión mejor, con la *Swift*.

Cedió su E-II a un conocido dirigente de la comunidad española en Filipinas, Andrés Soriano autorizando su venta. El entonces capitán Ignacio Jiménez que en aquella época residía en Manila, estuvo interesado en adquirirla pero el avión resultó muy dañado en septiembre en un accidente cuando lo pilotaba otro posible comprador. Regresó a España por mar, partiendo de Manila el 10 de agosto y llegando a Madrid en octubre de 1932. aquí fue igualmente recibido con todos los honres por el Gobierno, Aeronáutica Civil y demás entidades aeronáuticas que le premiaron con toda clase de condecoraciones, entre otras, la Medalla Aérea.

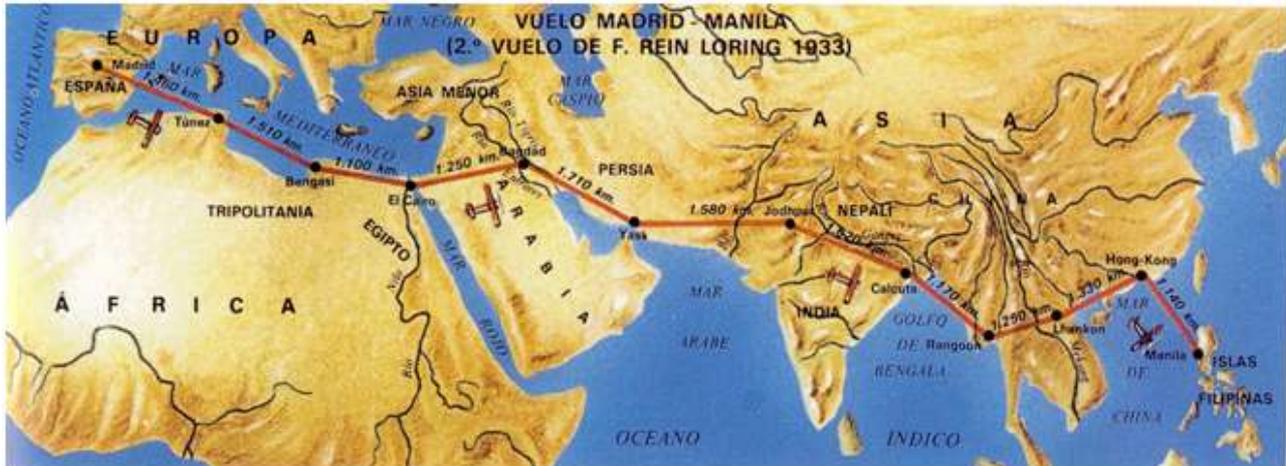
Ilustración 7. Vuelo Madrid – Manila (primer vuelo de F. Rein Loring 1932)





## SEGUNDO «RAID» MADRID-MANILA (18-03-1933/10-04-1933)

Ilustración 8. Vuelo Madrid – Manila (segundo vuelo de F. Rein Loring 1933)



### Otra vez a Manila, pero ahora en la «Swift»

La Comper *Swift* se iba a hacer realidad muy rápidamente. Al poco de regresar a España recibió Rein Loring de Inglaterra la información solicitada a Nick Comper, quien, junto con los datos y características de la avioneta, le remitía un dibujo con las tres vistas a todo color (rojo y blanco, fileteado en dorado) de «su» avión. Aceptado el precio, la especificación y el color, la avioneta fue recogida en la Comper Aircraft de Liverpool por el propio piloto, quien con la matrícula provisional EC-W12 la trajo a España, donde fue matriculada definitivamente como EC-AAT.

El bautismo oficial tuvo lugar en Noaín (Pamplona) y allí fue llamada *Ciudad de Manila* y adornada con motivos turísticos por un artista local (mozos corriendo toros en San Fermín y «chistularis» en el lateral derecho del fuselaje y una escena de flamenco y Laurel y Ardí en el lado izquierdo). Además le pintaron detrás de la cabina grandes letreros en los que se podía leer «VISITAD ESPAÑA» y «VISIT SPAIN».

Comparada con la E-II, la Comper *Swift* era una miniatura. Monoplaza de ala alta con montantes, disponía de un ingenioso sistema para plegar las alas en pocos minutos, y representaba la óptima solución del monoplaza ligero de gran radio de acción. Su proyectista, un antiguo piloto militar inglés, Nick Comper, había realizado ya, siempre en pequeña series, varios aviones ligeros extraordinarios, pero la *Swift* (Vencejo) era sin duda la mejor.

Estaba construida totalmente en madera con revestimiento de tela, a excepción del empenaje vertical que era tubo de acero soldado.

El precio de la avioneta equipada era de unas 25.000 pesetas de la época.

Disponía esta vez Rein Loring, para acometer el nuevo *raid*, de un avión más ligero, más rápido y con mayor radio de acción. Además el motor Pobjoy de la *Swift*, un siete cilindros radial, con reductor, era extraordinariamente fiable.

*Ilustración 9. Comper «Swift», de F. Rein Loring (1933)*

## El Plan

Pronto se acomodó el piloto a su nueva montura, e inició la preparación del viaje que seguía prácticamente la ruta del anterior, pero con etapas más largas, ya que ahora serían las 11 de se indican a continuación:

▪ Madrid-Túnez.....	1.460 kilómetros
▪ Túnez-Bengasí.....	1.510 kilómetros
▪ Bengasi-El Cairo.....	1.100 kilómetros
▪ El Cairo-Bagdad.....	1.250 kilómetros
▪ Bagdad-Jask.....	1.710 kilómetros
▪ Jask-Jodhpur.....	1.580 kilómetros
▪ Jodhpur-Calcuta.....	1.620 kilómetros
▪ Calcuta-Rangún.....	1.170 kilómetros
▪ Rangún.Lhankon (Thekek).....	1.260 kilómetros
▪ Lhankon-Hong Kong.....	1.330 kilómetros
▪ Hong Kong-Manila.....	1.140 kilómetros

---

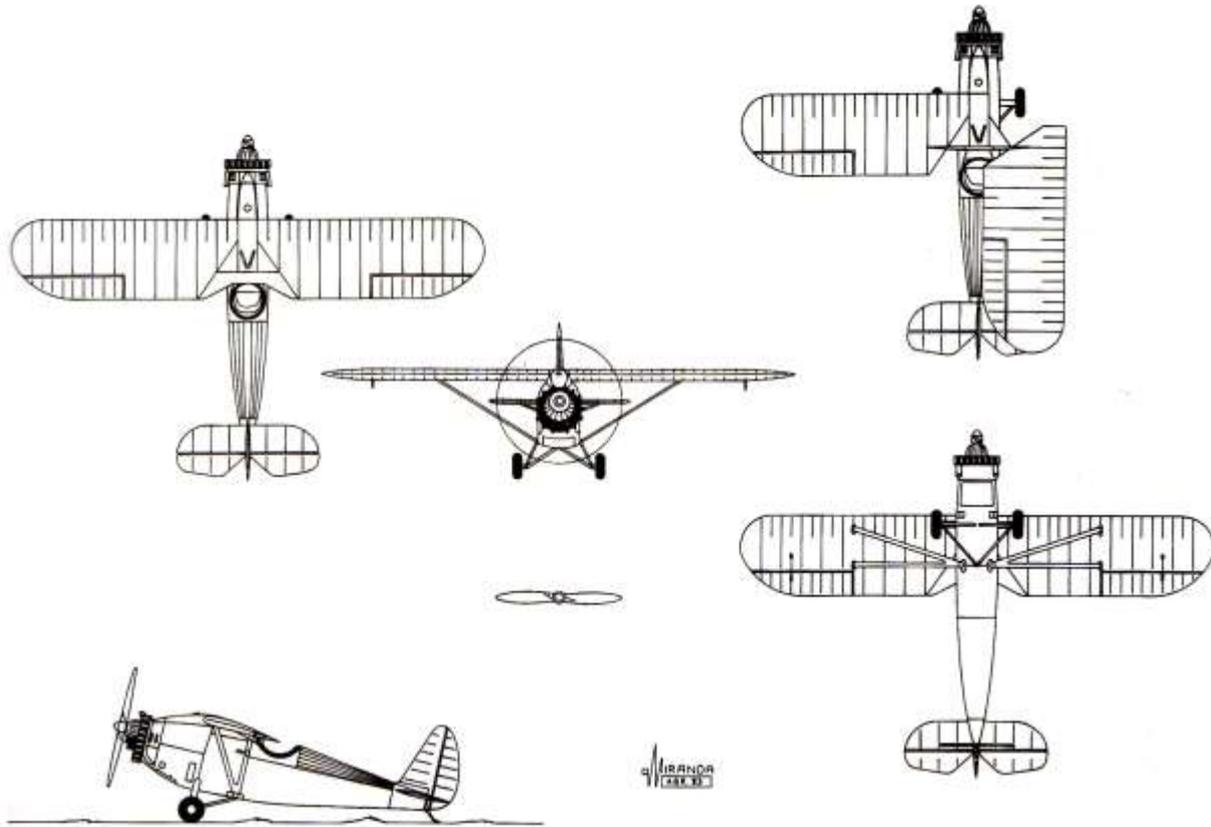
Total general..... 15.130 kilómetros

El plan consistía en viajar de día durante seis u ocho horas, dormir en el aeropuerto y salir al día siguiente al amanecer. Con ello, si no había fallos técnicos ni problemas meteorológicos, contaba el piloto con realizar el viaje, teóricamente, en once días.

Ya era entonces Rein Loring presidente de la Liga Española de Pilotos Civiles y en esta ocasión, apoyado en el éxito de su primer vuelo, pudo conseguir una ayuda oficial de 40.000 pesetas para su nuevo viaje.



Ilustración 10. Vista de la avioneta Comper Swift



*for Entasa 4/13*

## Un vuelo difícil

El 18 de marzo de 1933 despegó de Getafe y tras repostar en Los Alcázares voló hasta Túnez, recorriendo los 1.460 km. en siete horas y treinta minutos.

El 19 hizo el recorrido Túnez-Bengasi en ocho horas y quince minutos, con un aterrizaje intermedio en Sirta para repostar y el 20, el de Bengasi-El Cairo, de 1.100 km. en cinco horas y quince minutos, merced a un fuerte viento de cola.

El viaje empezaba con los mejores auspicios. Las condiciones meteorológicas empezaron a deteriorarse el 21, en el peligroso tramo El Cairo-Bagdad de 1.250 km. Que tuvo que efectuar prácticamente sin visibilidad por las fuertes e imprevistas lluvias.

Venía ahora la etapa más larga de su vuelo, la de Bagdad-Jask (1.710 km.) superior a las posibilidades de la avioneta, que el piloto pretendía salvar en vuelo directo si tenía viento en cola. Esta circunstancia favorable se presentó pero el piloto tuvo que tomar tierra a mitad de camino en Burshire (800 km.) para pasar aduanas. Allí se encontró con la sorpresa de era día festivo y, muy a su pesar, tuvo que perder un día, estropeando así una media de velocidad excelente.

Continuaron desarrollándose las siguientes etapas con una regularidad impresionante. Recuperó parte del retraso, recorriendo el 24 de marzo 2.400 km. (Bushire, Jask, Jodhpur) en doce horas y los días 25, 26 y 27 las larguísimas etapas de Jordhpur-Calcuta, Calcuta-Rangún y Rangún-Thakek sin ningún problema a pesar del calor asfixiante y de las tormentas de arena del día 26.

*Ilustración 11. Fernando Rein Loring con su Comper Swift (1933)*





Pero en Thakek el tiempo volvió a estropearse y nuestro piloto intentó salir para Hanoi el 28, pero tuvo que dar media vuelta, después de dos horas de vuelo, a no poder atravesar la cordillera de Anam a causa de la pésima visibilidad.

Durante diez días fue imposible volar, retrasándose la partida hacia Hanoi hasta el 7 de abril, fecha en que Rein Loring decidió salir, aunque las condiciones atmosféricas eran todavía francamente malas.

La siguiente etapa Hanoi-Hong-Kong se efectuó sin novedad el 8 de abril. Allí nuestro piloto efectuó una revisión a fondo de célula y motor de la avioneta durante todo el día 9. Quedaba solamente una etapa, pero larga y peligrosa, sobre el Mar de la China y había que prevenir cualquier fallo que hubiera tenido consecuencias trágicas.

Por fin el 10 de abril despegó la *Swift* de Hong-Kong y seis horas veinticinco minutos más tarde, después de un vuelo sin incidencias sobre el temible mar, aterrizaba Rein Loring en Manila a las 5 y 11 de la tarde, siendo recibido por una muchedumbre inmensa que esperaba su llegada para aclamarle aun más que cuando su primera llegada.

La realización práctica difería muy poco de la prevista, ya que las etapas reales habían sido (ver cuadros) casi iguales.

Rein Loring, en una demostración magnífica de pilotaje y navegación, y utilizando al máximo las posibilidades de su avión había efectuado el recorrido de 15.000 km. en ochenta y dos horas cuarenta minutos de vuelo, obteniendo una velocidad media de 182 km. /h.

Esta vez el triunfo había sido completo y el aviador volvería a España orgulloso de haber realizado un *raid* perfecto que merecería ser escrito con letras de oro en la Historia de la Aviación.





**Tabla 1. Comparaciones Técnicas entre la avioneta  
Loring E-II y la Comper «Swift»**

Dimensión	Loring E-II	Comper «Swift»
Envergadura	12,50 m.	7,32 m.
Longitud total	8,1 m	5,39 m.
Altura	2,8 m	--
Peso en vacío	500 kgs.	280 kgs.
Peso total	910 kgs.	531 kgs.
Motor	KINNER K-5 Radial 5 cil. - 100 CV.	Pobjoy «R» Radial 7 cil. - 75 CV. con reductor
Velocidad máxima	185 km./h	210 km./h.
Velocidad de crucero	150 km./h.	193 km./h.
Radio de acción	1.300 km.	1.600 km.

**Tabla 2. Etapas realizadas por F. Rein Loring en su  
segundo «raid» Madrid-Manila**

Día	Recorrido	Distancia	Tiempo
18 de marzo	Madrid - Túnez	1.460 km.	7:30 h.
19 de marzo	Túnez - Bengasi	1.510 km.	8:15 h.
20 de marzo	Bengasi - El Cairo	1.100 km.	5:15 h.
21 de marzo	El Cairo - Bagdad	1.250 km.	7:15 h.
22 de marzo	Bagdad - Bushire	800 km.	4:00 h.
24 de marzo	Bushire - Jask - Jodhpur	2.400 km.	12:00 h.
25 de marzo	Jodhpur - Calcuta	1.620 km.	8:30 h.
26 de marzo	Calcuta - Rangún	1.170 km.	6:00 h.
27 de marzo	Rangún - Thakek	1.250 km.	10:00 h.
07 de abril	Thakek - Hanoi	450 km.	2:30 h.
08 de abril	Hanoi - Hong Kong	850 km.	5:00 h.
10 de abril	Hong Kong - Manila	1.140 km.	6:25 h.
	<b>Total</b>	<b>15.000 km.</b>	<b>82:40 h.</b>



# Índice de Títulos por orden alfabético

## C

Con bonanza y buena ayuda.....7

## E

El Plan .....11

## L

La pepa .....5

Los «raids» de Rein Loring .....4

## M

MADRID-MANILA EN AVIONETA. LOS “RAIDS” DE REIN LORING .....3

## O

Otra vez a Manila, pero ahora en la «Swift».....10

## P

PRIMER “RAID” MADRID-MANILA (ABRIL 1932 – JULIO 1932) .....4

## Q

Quiero una Swift .....9

## S

SEGUNDO «RAID» MADRID-MANILA (18-03-1933/10-04-1933) .....10

## T

Tabla 1. Comparaciones Técnicas entre la avioneta Loring E-II y la Comper «Swift».....15

Tabla 2. Etapas realizadas por F. Rein Loring en su segundo «raid» Madrid-Manila .....15

Trece etapas .....6

## U

Un vuelo difícil .....13

## Y

¿Y usted también vuela por aquí cerca?.....8