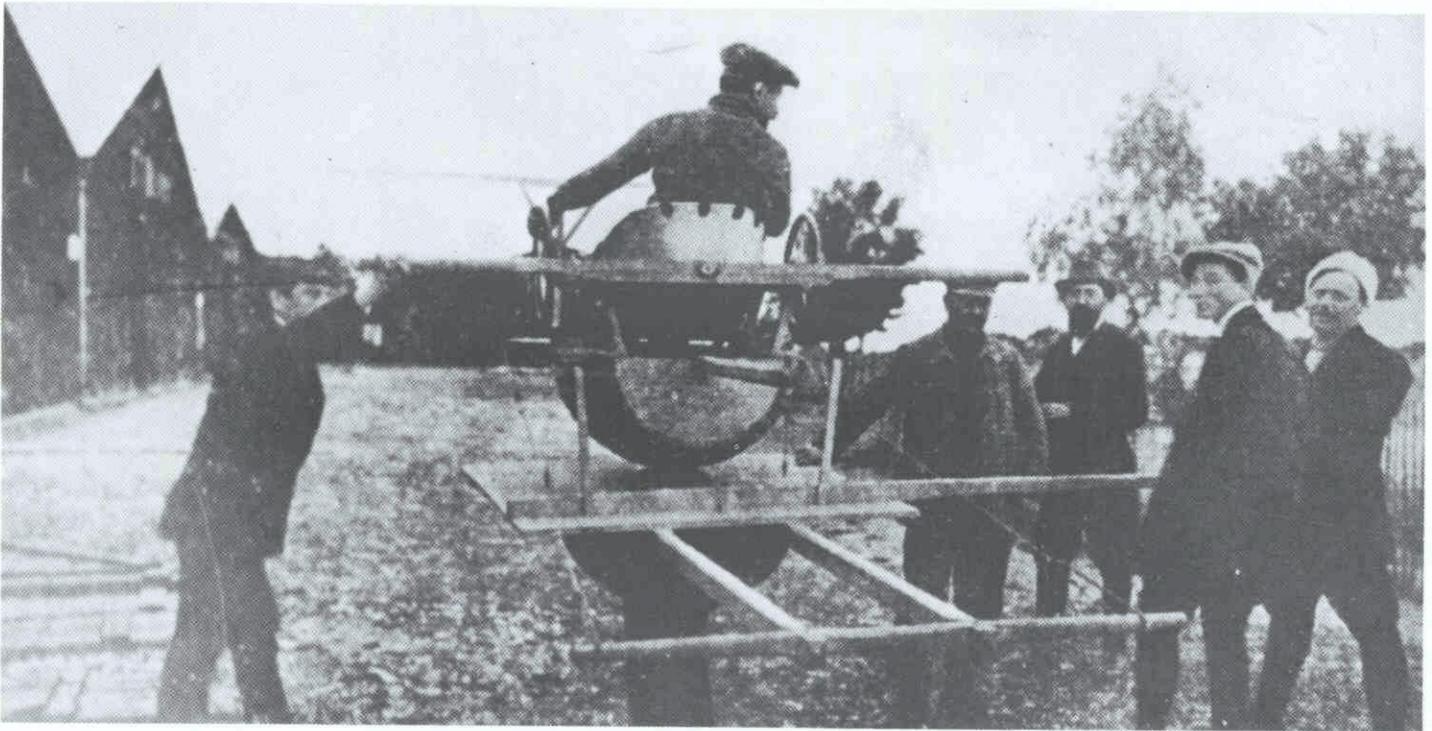


El Infante

FERNANDO DE QUEROL MULLER,
Teniente General de Aviación

El Infante. Entre nosotros no hace falta decir más. Somos muchísimos los que hemos tenido la suerte de conocerle; todos, la de admirarle; unos pocos privilegiados, la de tratarle con asiduidad.

Figura singular la de Su Alteza Real el Serenísimo Sr. D. Alfonso de Orleans y de Borbón, Infante de España; por su regia estirpe, por sus extraordinarias cualidades personales y por su longevidad que le llevó desde tener el carnet de piloto nº 2 de España en 1910 hasta morir en 1975 en plena época de los reactores y del viaje a la luna.



El "tonel" para la iniciación de pilotos. Año 1910.



El Infante a bordo del *Antoinette* en Mourmelon (1910).

Arbol genealógico

Nació en Madrid el 12-XI-1886, hijo de D. Antonio de Orleans, Duque de Galliera, y de S.A.R. la Infanta D^a Eulalia de Borbón. Sus padres eran primos hermanos y él resultaba nieto de monarca español (Isabel II) y biznieto de monarca francés (Luis Felipe I). Sólo tuvo un hermano menor, Luis Fernando.

En 1906 ingresó en la Academia de Infantería, de la que salió como 2º teniente tres años después. Su boda con Beatriz de Sajonia Coburgo Gotha se celebró en 1909. Sólo tuvieron tres hijos varones, muy seguidos: Alvaro (1910), Alonso (1911) y Ataulfo (1913). A los tres les pusieron nombres que empezaran por A para que así pudieran usar más adelante los objetos (vajillas, ropas, cubiertos, etc.) marcados con AO y usados por el propio Infante, por su padre y por su abuelo. Sistema que luego ha continuado también con sus nietos: Alonso y Alvaro Jaime; y con sus biznietos: Alfonso, Alvaro, Andrés y Aloys.

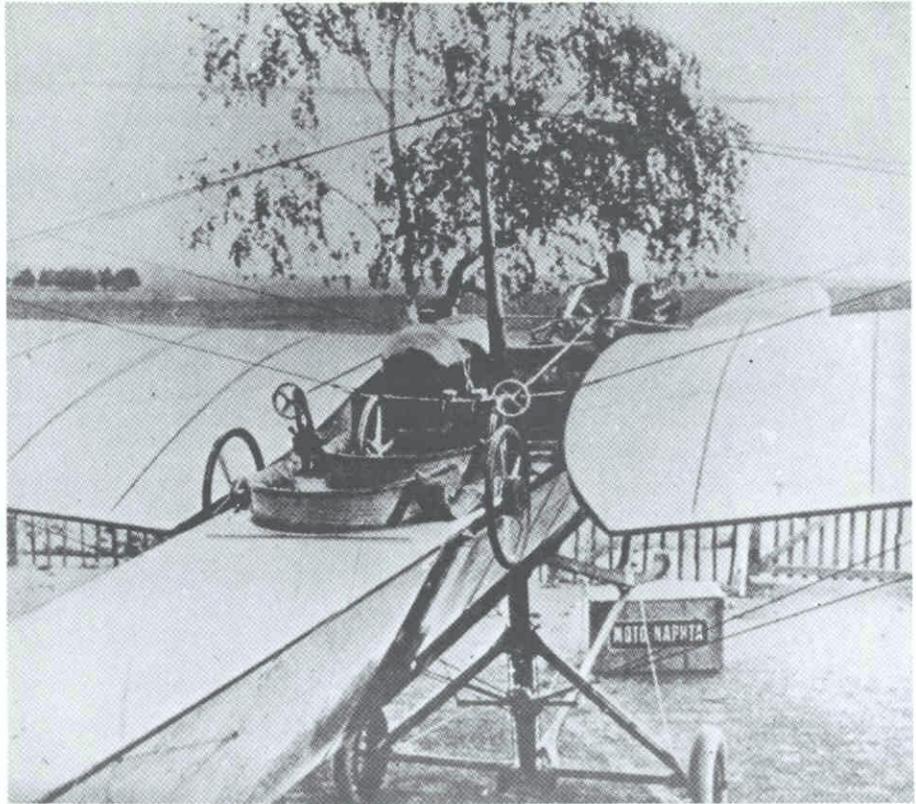
Piloto nº 2

Atraído desde muy pronto por lo que luego sería la gran pasión de su vida, se hizo piloto civil en 1910 en la escuela de Mourmelon (Reims). Se entrenó en tierra en el "tonel" y su primer vuelo fue uno de diez minutos efectuado en un avión Antoinette.

Poco después, revalidó su título francés en España, obteniendo el de piloto del Real Aero Club de España. Como observará el lector, el carnet lleva el nº 2 y la fecha del 23-X-1910 (el n.º 1, el de Benito Loygorri Pimentel, el 30-VIII-1910). Carnets expedidos a los pocos meses del primer vuelo absoluto en España, que había sido el del civil francés Julien Mamet el 11-II-1910 con un Bleriot-XI en el hipódromo de Casa Antúnez (Barcelona). El sello del Real Aero Club de España tiene sólo el dibujo de un globo, lo único con lo que hasta entonces se había estado haciendo deporte aéreo en España.

En 1911 estuvo en un Regimiento de Infantería, donde recibió su bautismo de fuego, participando en las operaciones próximas a Melilla. Al año siguiente, al ascender a primer teniente, fue destinado a otro Regimiento en Madrid.

Desempeñó luego dos comisiones en el extranjero. Una en Gotha (Alemania), asistiendo a una exhibición aérea y adquiriendo a sus expensas dos bombas y un visor de puntería que luego se trajo a



Avión Antoinette. Año 1910.

FEDERACIÓN AERONÁUTICA INTERNACIONAL
ESPAÑA

Núm. 2

Los abajo firmados, poder deportivo reconocido por la Federación Aeronáutica Internacional para España, certificamos que

Nous soussignés, pouvoir sportif reconnu par la Fédération Aéronautique Internationale pour l'Espagne, certifions que

S. A. R. el Príncipe
D. Alfonso de Orleans y Borbón
nacido en Madrid el 12-11-1886

habiendo cumplido todas las condiciones impuestas por la F. A. I., ha sido nombrado

ayant rempli toutes les conditions imposées par la F. A. I., a été breveté

Piloto de *Aviador*

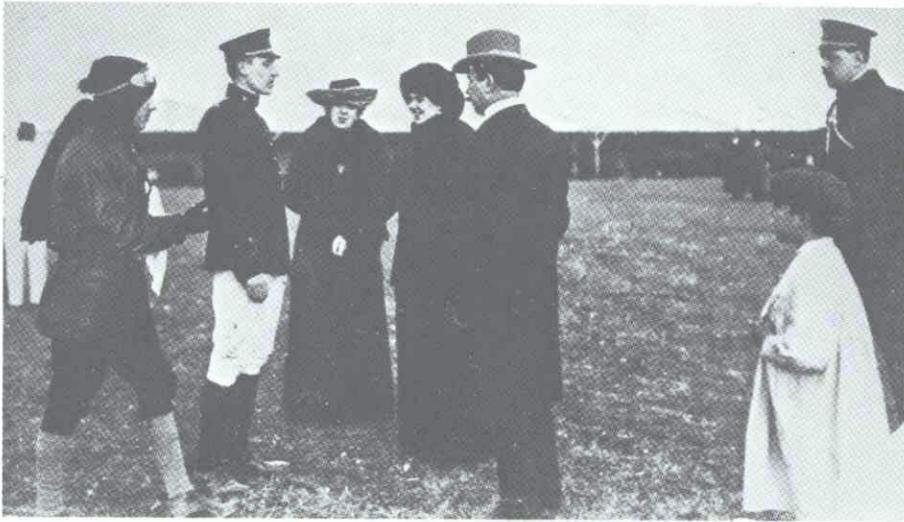
con fecha de *23 Octubre* 1910
EL PRESIDENTE. EL SECRETARIO.

+ Huindelan *Salvador G. ...*



Firma del Piloto:

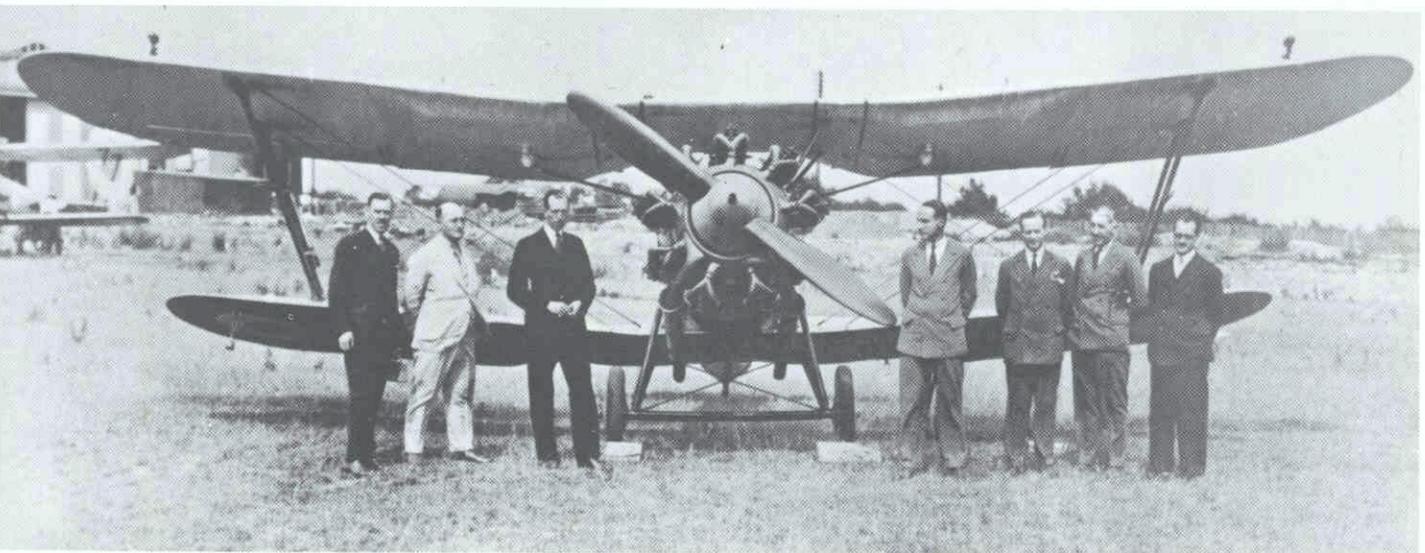
Alfonso de Orleans y Borbón



El Infante y la Infanta Doña Beatriz con ocasión de una exhibición aérea.



La Reina Victoria y los pilotos Alfonso de Orleans y Julio Ríos. Detrás dos aviones Maurice Farman y un Barron Flecha. Hacia 1915.



El Infante (el 4.º por la derecha) delante de un Bristol Bulldog en Inglaterra el 12-VII-1929. Detrás de la foto escribió: "More pleasant machine to fly; very manœuvrable".

España. Estos elementos fueron después estudiados por el Taller de Precisión de Artillería, sirviéndole de modelo para producir bombas en serie que, un año más tarde, fueron empezadas a lanzar en Marruecos. La otra comisión, que duró en total dos meses, yendo y viniendo en el transiberiano, consistió en representar a S.M. el Rey en los funerales del Emperador del Japón.

Piloto militar y el emblema de Aviación

Obtuvo en Cuatro Vientos en 1913 el título de piloto aviador militar e hizo un viaje a Viena para efectuar las pruebas de recepción de cinco aeroplanos Lohner: con cuatro de ellos y con varios Nieuport y Maurice Farman se formó la 1ª escuadrilla expedicionaria a Marruecos, uno de cuyos miembros fue el propio Infante.

Este año fue también el de creación de los emblemas oficiales de piloto de globo, dirigible y aeroplano, con arreglo a unas alas diseñadas por la Infanta D^a Beatriz que, aficionada a la egiptología, las dibujó inspirándose en formas y siluetas de la época de los faraones, especialmente en el símbolo del Dios Ra. En el Palacio de Sanlúcar se conservan todavía detalles ornamentales que atestiguan esta afición de la Infanta.

Contaba el Infante que en esta época muchos motores se refrigeraban con dificultad, por lo que para algunos pilotos suponía una ventaja volar en días de lluvia para que los motores se enfriasen y no ardiesen.

Ascendido a capitán, actuó mucho tiempo como profesor de vuelo en los aviones Lohner.

De 1916 a 1924 estuvo en Suiza, primero en una comisión para estudiar la navegación aérea y después como Agregado a la Legación de España en Berna; desde allí acudió a un curso para profesores de vuelo en Inglaterra y efectuó numerosas visitas en Suiza, Inglaterra y Rumanía.

Vuelto a España, dirigió en Los Alcázares un curso de caza con aviones Spad: se organizó ante el rumor de que Abd-el-Krim iba a adquirir algunos aviones.

Después de la 1ª en 1911 en Infantería y

de la 2ª en 1913 con la escuadrilla del Lohner, Nieuport y Maurice Farman, en 1925 hizo su 3ª campaña en África; esta vez mandando el Grupo expedicionario de Fokker C-IV. Así como en 1913 los aviones fueron de la Península a Marruecos en barco, en esta ocasión lo hicieron en vuelo desde Getafe, con escalas en Daimiel, Tablada, Tetuán y Melilla. Estos aviones actuaron intensamente en operaciones, incluido el desembarco de Alhucemas.

En 1926, ya comandante, fue nombrado Jefe de la Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreo de Los Alcázares. Dos años después fue destinado a Cuatro Vientos, efectuando en 1930 un vuelo trasatlántico como pasajero en el Graf Zeppelin.

República y exilio

Al proclamarse la República en 1931 acompañó a S.M. el Rey de Madrid a Cartagena, Marsella y París; en ésta, como en toda ocasión, demostró su lealtad y cariño hacia su primo y soberano.

A las pocas semanas, el Infante causó baja en el Ejército y se fue a los EE.UU. donde trabajó en la casa Ford como mozo, lavacoches y mecánico y después como jefe de publicidad y de ventas. "Comprendo muy bien el punto de vista de las clases menos afortunadas porque he sido también humilde obrero y no he olvidado mis experiencias". Precisamente como viajante de la casa Ford se encontraba en Bucarest cuando empezó la Guerra Civil.

Desde Rumanía se dirige a España, presentándose el 2-VIII-1936 en Burgos al general Mola; éste, no queriendo dar carácter monárquico al Movimiento, le ruega se vuelva al extranjero. Entonces se dirige a Londres, donde, con el nombre supuesto de Abelardo López, emprende activas gestiones a favor de la Causa Nacional.

Este apartamiento pasajero de España fue parecido al que el día antes tuvo lugar en Aranda de Duero cuando un emisario del general Mola indicó a D. Juan de Borbón —bajo el nombre entonces de Juan López— que se ausentara de España. Así, en esta época, tío y sobrino, amparados en el disfraz de un mismo apellido falso, intentaron dar salida a sus vehementes deseos de participación.

Más fácil les fue entrar a los hijos del Infante, pues dos de ellos, Alvaro y Alonso, vinieron desde Portugal al mes siguiente; el segundo bien pronto vio truncada su entrada en la guerra, pues murió pocas semanas después, estrellado con un Romeo-37, cerca de El Ronquillo (Sevilla). El tercer hermano, Ataulfo, llegó también a España, actuando durante la guerra como intérprete con la Legión Cóndor.

Se incorpora a la Aviación nacional

El Infante no logró la ansiada autorización hasta un año y pico más tarde, en octubre de 1937. Tras unos días de reentrenamiento en El Copero (Sevilla) pasó destinado a los Savoia-79. Nombrado Jefe de la 2ª Brigada del Aire y ascendido a coronel, acabó la guerra con 189 servicios.

De 1939 a 1945 fue Jefe de la 2ª Región Aérea, periodo durante el cual ascendió a general de brigada y a general de división. Durante este tiempo recibió en 1940 el "Aguila de oro", otorgada al cumplir sus 30 años de piloto (1910-1940). Con este

motivo se le regaló una condecoración y un jarrón de plata; aquélla le fue impuesta por el coronel D. Eduardo González Gallarza, jefe del EMA; fue la única concedida, pues a nadie más se le otorgaría, ni en oro ni en plata (a los 25 años).

Representante del Conde de Barcelona

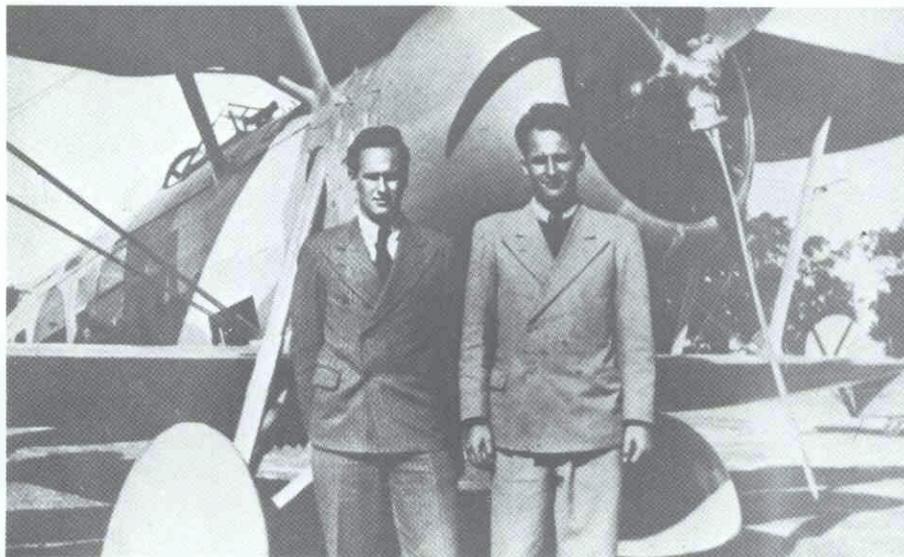
En 1943, en una visita a Lausana, D. Juan de Borbón, Conde de Barcelona, le nombró representante suyo en España; habiendo pedido permiso a Franco para aceptarlo, éste se lo concedió.

El 19-III-1945 D. Juan publicó su Manifiesto de Lausana y poco después el Infante presentó su dimisión como Jefe de la 2ª Región Aérea; al día siguiente, pasó a disponible y confinado en Sanlúcar de Barrameda.

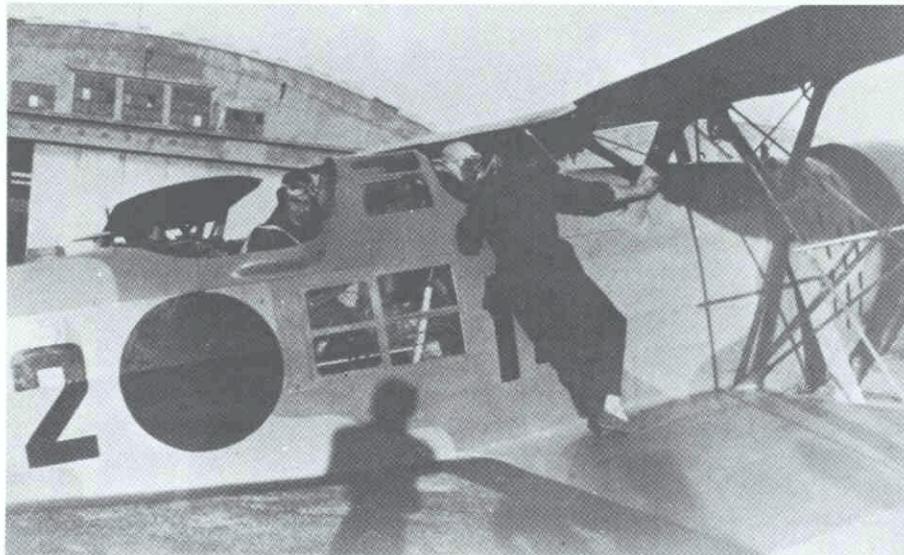
Un año más tarde, pidió al Conde de Barcelona que lo relevara como representante suyo, lo cual le fue aceptado; desempeñó, pues, este cargo durante tres años: dos, ocupando puesto oficial en Tablada, y uno en el destierro de Sanlúcar.



Fotografía del Infante con los emblemas de piloto español (parte superior izquierda), de los Savoia-79 (parte inferior izquierda), piloto italiano (parte superior derecha), Aguila de Oro (en el centro de la parte derecha) y, finalmente, emblema de piloto alemán (parte inferior derecha).

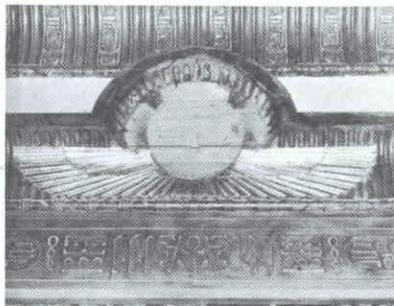


Don Alonso y Don Alvaro en Tablada el 17-XI-1936 delante de un Romeo-37.



Don Alonso en el puesto del observador de un Romeo-37 en Tablada, minutos antes de su muerte. 18-XI-1936.

Palacio de Sanlúcar y el Botánico



Detalle ornamental de **inspiración egipcia**. En la antigua biblioteca del **Palacio de Sanlúcar**.

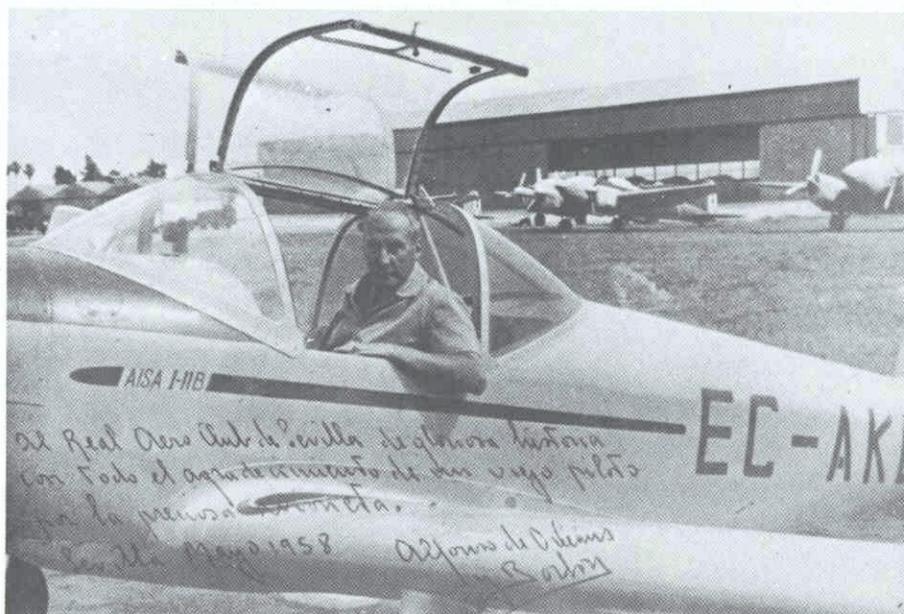
Veamos, ahora, cómo y dónde vivió en esta simpática ciudad gaditana.

Los Duques de Montpensier, buscando un lugar de veraneo, decidieron en 1851 adquirir una propiedad en Sanlúcar. A tal fin compraron tres edificios contiguos:

- uno construido un siglo atrás (en 1767) por D. Tomás Wading y su mujer D^a María Asthley; más tarde pasó a propiedad de la Mitra, que lo dedicó a Seminario;
- otro, propiedad de la familia Páez de la Cadena;
- parte del antiguo convento y huerta de la Merced, propiedad de los Duques de Medina Sidonia.



El Botánico.



Avioneta del Infante en Tablada.

Los Montpensier unieron estos tres edificios, los amueblaron y decoraron, y al conjunto le dieron al exterior una entonación neo-mudéjar. El Palacio fue ocupado en diversas épocas por los Duques de Montpensier: Antonio M^a de Orleans y M^a Luisa Fernanda (hija de Fernando VII y hermana de Isabel II); por su hijo D. Antonio de Orleans, Duque de Galliera, casado con D^a Eulalia de Borbón (hermana de Alfonso XII); y por su nieto el Infante D. Alfonso, de modo continuo a partir de 1945.

En 1955, decidió mudarse al Botánico, vendiendo el Palacio; el comprador pretendió, por lo visto, edificar en su jardín; y, al no conseguirlo, lo dejó todo abandonado, sometido a un paulatino proceso de robo, saqueo y ruina. En 1981 lo compró el Ayuntamiento por diez millones de pesetas; entonces calculaba que necesitaría de 100 a 150 millones para su reconstrucción. Pensaba dedicar el edificio a Casa Consistorial, con oficinas, salones para Congresos y Exposiciones, almacenes municipales, etc.; y el jardín a zona verde para esparcimiento de los habitantes de la ciudad.

Mientras vivió en el Palacio, la Infanta D^a Beatriz compró un edificio próximo y montó en él una Casa de Maternidad, en época en que Sanlúcar carecía de lugares adecuados para dar a luz. No sólo costeó su adquisición y montaje, sino que corrió con su mantenimiento; e incluso a las asistidas les abonaba después un subsidio para el mes posterior a salir de la Casa. Cuando en 1966 murió la Infanta, su viudo cedió el edificio a la Cruz Roja, que es la que actualmente lo regenta.

En las afueras de Sanlúcar, Godoy disponía de un complejo Jardín Botánico que fue destruido cuando aquél cayó en desgracia. La finca continuó, sin embargo con la denominación de El Botánico. El Infante la habitó desde que se trasladó a ella en 1955 desde el Palacio hasta que murió en 1975. O sea que estuvo diez años en el Palacio y veinte en El Botánico.

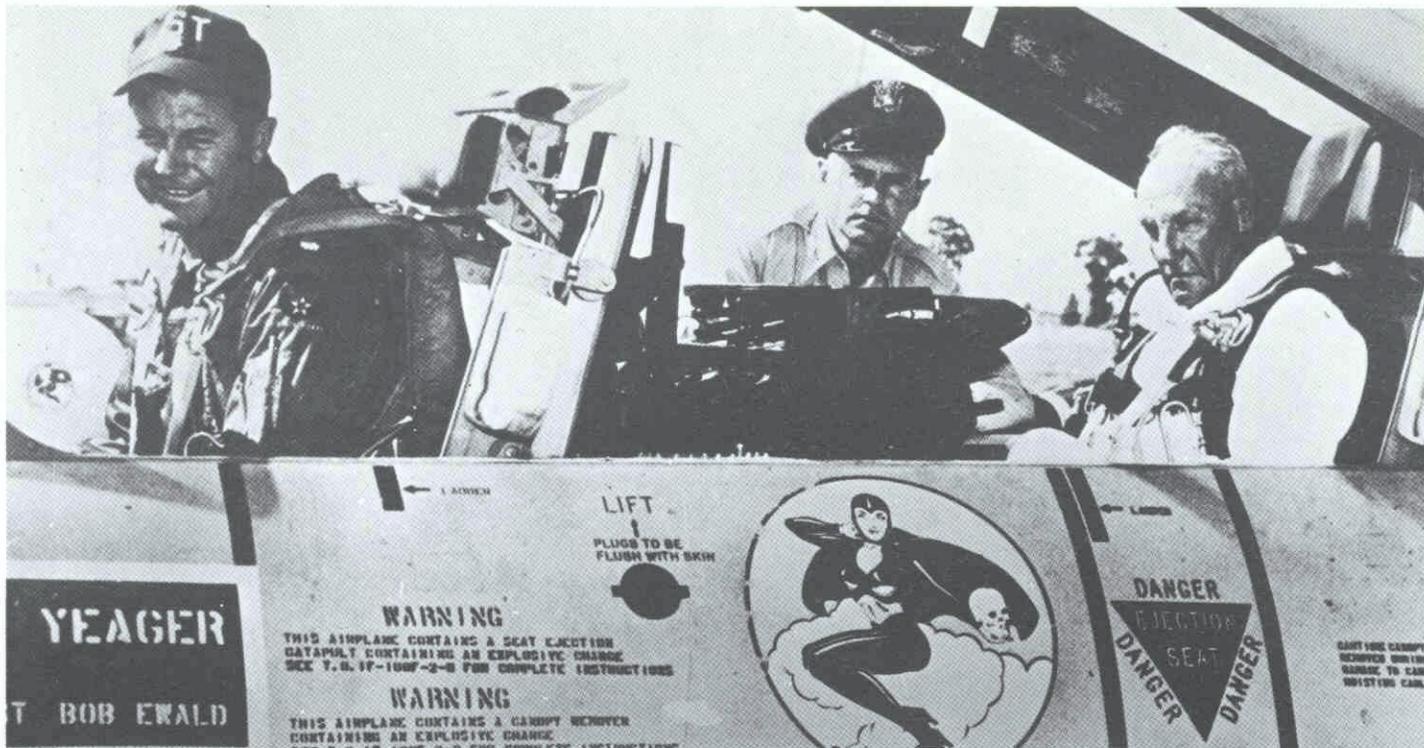
Regalo de una avioneta y Medalla Aérea

En 1958 los Aero-Clubs de España le regalaron una avioneta biplaza AISA; para entregársela, se celebró en Tablada un acto al que acudieron representantes de los Aero-Clubs a bordo de 41 avionetas. Entre los directivos figuraban:

- el Presidente y el Secretario del Real Aero Club de España: general D. José de Juste Iraola, y coronel D. Luis Serrano de Pablo;
- el Presidente y el Secretario del Real Aero Club de Sevilla: D. Francisco Gutiérrez Delgado y D. Tomás de Martín-Barbadillo, Vizconde de Casa González.

En el mismo año 1958 hizo su primer vuelo supersónico. Fue en Morón, en un F-100, pilotado por el T.C. Ycager, el primero que pasó la barrera del sonido. "Le agradecí mucho me dejara los mandos, pues para él debo ser un fósil de museo. Confesaré que mis primeros tonneaux fueron muy feos ya que instintivamente corregía el efecto de la hélice, ausente en este aparato. Me divertí muchísimo".

Once años más tarde (1969) se efectuó en Tablada una ceremonia para imponerle la Medalla Aérea; la forzosa e inmediata consecuencia fue el ascenso a teniente general.



El **Infante** en un F-100. Año 1958.

Fallecimiento y enterramiento

Dotado de una incontenible ansia de volar lo estuvo haciendo hasta meses antes de su fallecimiento, ocurrido en 1975 en Sanlúcar. A su entierro acudieron los entonces Príncipes de España. Quedó sepultado en la iglesia de los Capuchinos, en uno de cuyos altares laterales se encuentra en el suelo una sencilla losa con tres flores de lis, sin inscripciones. Conduce a una cámara mortuoria donde se hallan inhumados:

- D. Alonso de Orleans y Sajonia —18-XI-1936—(hijo del Infante);
- D^a Beatriz de Sajonia —13-VII-1966—(esposa);
- D. Ataulfo de Orleans y Sajonia —8-X-1974— (hijo);
- D. Alfonso de Orleans y Borbón —6-VIII-1975.
- D. Alonso de Orleans y Ponti —7-IX-1975 (nieta).

Al Infante le sobrevive su hijo mayor D. Alvaró, ingeniero industrial, persona de extraordinaria simpatía y amabilidad, casado con D^a Carla; y numerosos nietos, entre ellos D. Alvaro Jaime, hijo de los anteriores, muy aficionado también a la aviación, habiendo sido campeón de vuelo sin motor en Australia; en él el entusiasmo y el talante de su abuelo tienen un excelente continuador.

Colofón

La imagen del Infante permanece entre nosotros, sin desvanecerse, incorporada de modo estable al sustrato de nuestra historia aeronáutica, volando con enorme ilusión durante 64 años. Nos dejó el recuerdo imborrable de su apasionada dedicación, con un cuerpo de gigante del que emanaban distinción, afabilidad y señorío. Nuestro Infante. El Infante de la aviación española. ■



En **Tablada** el 22-II-1969, con motivo de la imposición de la **Medalla Aérea**.



Carmen Louro y el **Infante** en su última firma.