

Pablo Teodoro Fels



© Eloy Martín
2016

Fels Pablo Teodoro



Hijo de don Máximo Fels y Marta Menvielle, nació en el 8 de mayo de 1891 en la estancia *Santa Rosa*, Departamento Colonia, República Oriental del Uruguay. Al año siguiente fue naturalizado argentino y se radicó con sus padres en la provincia de San Luis.

En su juventud fue enviado a Zúrich (Suiza) en cuya universidad realizó estudios de ingeniería. En Europa tomó contacto con la aviación y siguió con entusiasmo los principales vuelos de la época donde fueron protagonistas Louis Charles Joseph Blériot, Arthur Charles Hubert Latham, Jorge Antonio Chávez Dartnell y Bertolomeo Cattaneo entre otros.



Pablo Teodoro Fels con su familia¹

En 1911 regresó a Buenos Aires e inmediatamente se insertó en el ambiente aeronáutico local. Inició su actividad en Villa Lugano donde se relacionó con los pilotos Alfred Valletón, Max Paris LeClerc y Marcel André Paillette quien además fue su profesor.

Relata el escritor Julio Víctor Lironi en su obra *Génesis de la aviación argentina 1910-1915. Su historia y sus hombres*:

Una tarde, Fels preguntó a Paillette:

¿En cuánto tiempo aprenderé a volar?

En dos o tres meses — le respondió aquél.

Y aquí recordamos aquella extraordinaria anécdota:

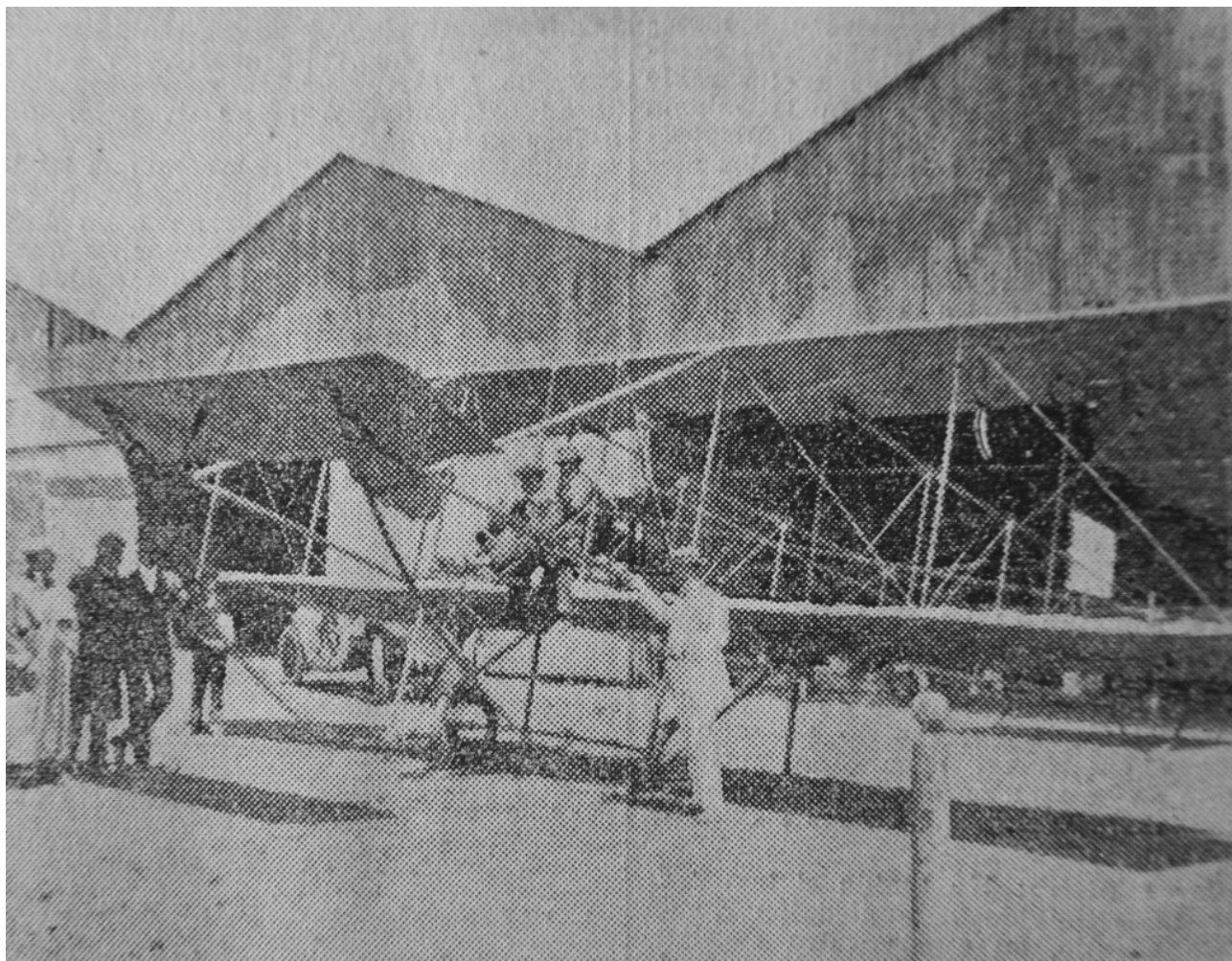
¿Quién anda con mi Sommer? — exclamó Marcel Paillette al llegar una mañana a Villa Lugano y observar su avión en el aire.

—Fels — dijo alguien.

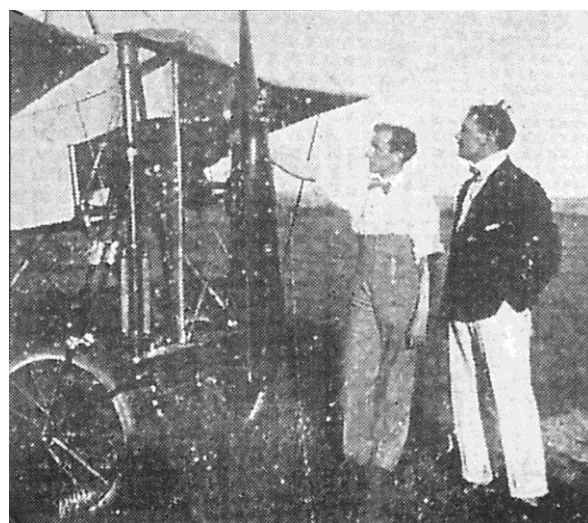
—¿Fels? — bramó el famoso maestro: "mais il est fou!", subrayó.

Pero no era así, a pesar de que el audaz alumno sólo había recibido dos lecciones hasta ese momento. Su vocación, su fogoso entusiasmo no exento, por supuesto, de audacia, había impulsado a Fels a sacar por su cuenta y riesgo el avión de su instructor para lanzarse al espacio.

¹ Colección Augusto Víctor Bousquet.



Sommer con Paillette en Villa Lugano. 1911²



Fels en Villa Lugano. Izquierda con Marcel Paillette y Castaibert delante de un Farman. Derecha con Marcel Paillette delante de su Bleriot XI

² Diario *La Nación*. 21 de enero de 1911.

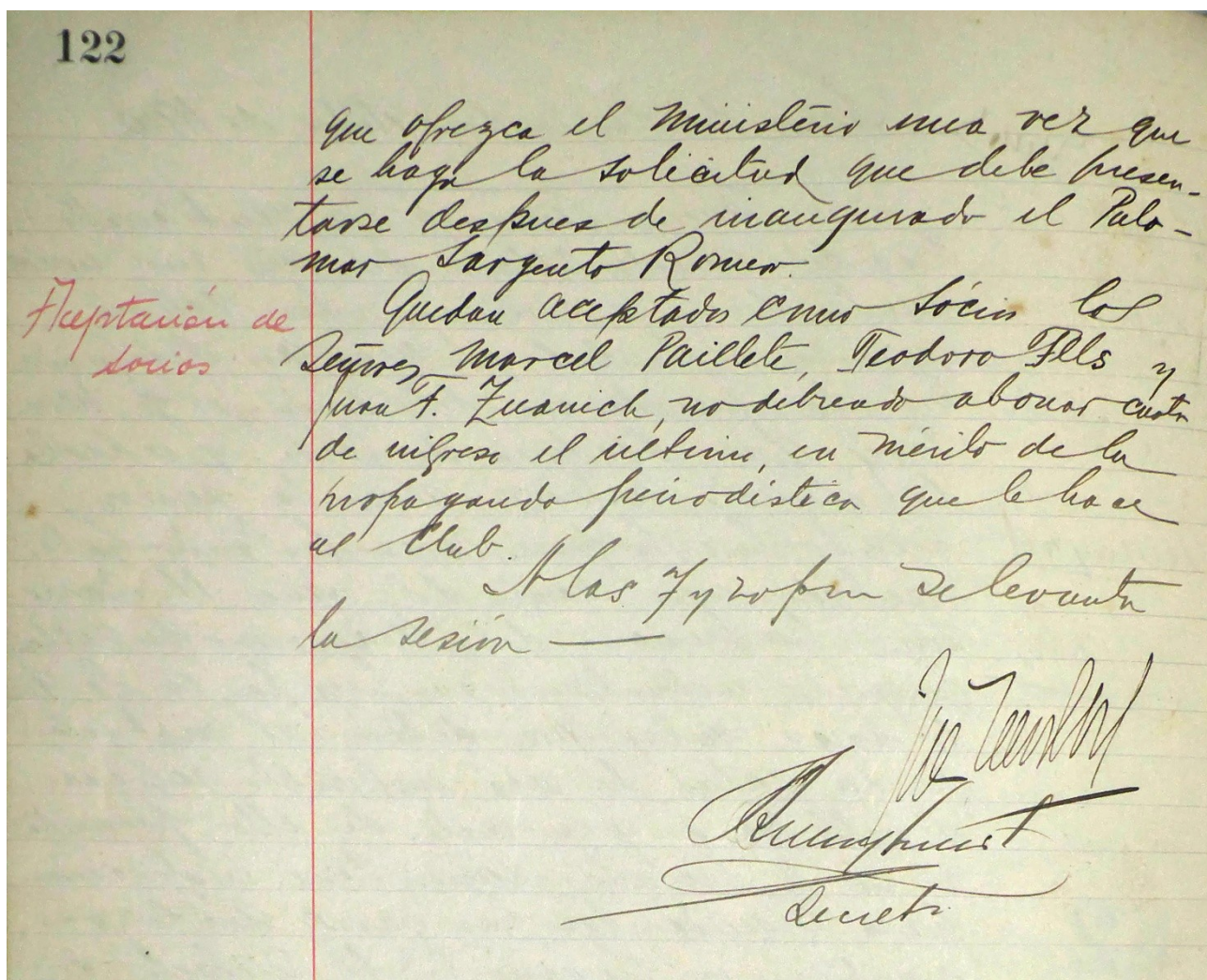


Marcel André Paillette, Jorge Alejandro Newbery (frente al avión con una mano en la cintura), Pablo Teodoro Fels y Paul Castaibert en Villa Lugano delante del Bleriot XI³

Un artículo sobre actividad aérea publicado por el Aero Club Argentino lo ubica el 24 de septiembre de 1911 volando en el Palomar el Farman de la Compañía Aérea Argentina. Ese día despegó a las 16:22 y completó un vuelo de cuatro minutos. El 24 de octubre ingresó como socio activo del Aero Club Argentino⁴.

³ Diario *Democracia*. 8 de noviembre de 1948.

⁴ Acta N.º 12. Libro 1 de la institución.



Reproducción del fragmento del Libro de Actas del Aero Club Argentino correspondiente a la asamblea N.º 52 del 24 de octubre de 1911. Folio N.º 122

Fels y los pilotos de la *Queen Aeroplane Company* en Belgrano

En febrero de 1912, procedente de Río de Janeiro, llegó a Buenos Aires a bordo del vapor *Verdi* el material volante de una delegación de aviadores contratados por la compañía norteamericana *Queen Aeroplane Company*⁵ con la finalidad de promover la actividad mediante espectáculos aéreos. La delegación estuvo constituida por Charles Voisin⁶ (Director Técnico), los pilotos Roland Garros (francés), Edmond Audemars (nacido en Ginebra), René Pierre Barrier (francés) y dos mecánicos de apellido Hue y Schuck.

Una vez cumplidos los trámites aduaneros el material fue trasladado para su guarda al aeródromo de Villa Lugano mientras que las autoridades del Aero Club Argentino se abocaron a organizar los espectáculos aéreos ofrecidos por la compañía en el hipódromo *Nacional*.

⁵ Esta organización de espectáculos tenía dirección comercial en 197 Street y Amsterdam Avenue, Bronx Park de New York. En ese país desarrollaron shows en Belmont Park. Allí entre el 22 y el 30 de octubre de 1911 participó también Hubert Latham con el *Antoinette VII N.º 1* que luego sería adquirido por la Compañía Aérea Argentina en 1911 y finalmente fue donado al ejército.

⁶ Hermano y colaborador del constructor Gabriel Voisin (1880-1974).



Charles Voisin
(1882-1912)



Roland Garros
(1888-1918)



Edmond Audemars
(1882-1970)



René Pierre Barrier
(1884-19??)

El sábado 16 se trasladaron los aviones al hipódromo *Nacional* de Belgrano donde se preparó un pequeño cobertizo para su armado y mantenimiento. Desde entonces el hipódromo se transformó en el centro de espectáculos de la compañía.



Foto aérea del hipódromo *Nacional* de Belgrano. 1929



Hipódromo Nacional de Belgrano⁷

Al respecto el Boletín del Aero Club Argentino del 10 de febrero publicó una nota titulada *Llegada de Barrier*, que decía lo siguiente:

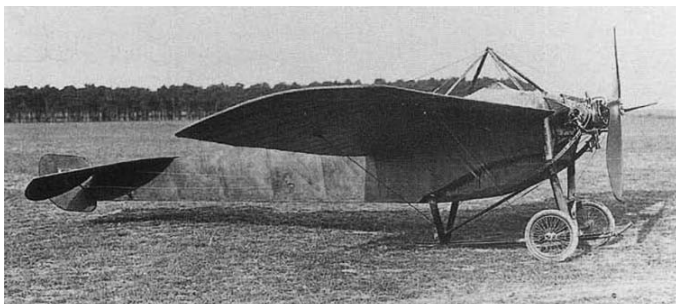
Indiscutiblemente, el vuelo mecánico recibirá un gran impulso con la llegada de los aviadores franceses Garros y Audemars, esperados el sábado próximo procedentes de Río de Janeiro, quienes junto con el piloto René Barrier. Nuestro huésped desde hace unos días, efectuarán vuelos públicos, de acuerdo con el programa preparado por la Aeroplane Queen Company Limited de New York.

Días pasados, los señores Willis Mc Cormick, presidente de la compañía, William E. Malone, “manager”, y René Barrier, se entrevistaron con el presidente del Aero Club Argentino, ingeniero Jorge Newbery, con el propósito de enterarse del estado de la aviación en la república y de conocer, aparte de los dos aeródromos de Villa Lugano y Palomar, los lugares apropiados para practicar el vuelo, tales como el hipódromo Nacional, ya cerrado, y el estadio de la Sociedad Sportiva Argentina, en Palermo. Aún no se ha resuelto el lugar en que se efectuarán los vuelos ni cuándo se iniciarán, pero todo hace creer que comenzarán en la primera semana de marzo y en uno de los locales ya citados, probablemente con ubicación en Palermo. Cada uno de los pilotos citados cuenta con una foja brillante de servicios...

El 17 de marzo, bajo supervisión de Charles Voisin, se inició el montaje del Bleriot XI de Barrier y se previó el traslado desde Villa Lugano de dos monoplanos Nieuport que luego fue cancelado. Estos aviones seguramente fueron los modelos 2G y M-IV donados luego a la Escuela de Aviación

⁷ Revista *Fray Mocho* N.º 487. 23 de agosto de 1921.

Militar ya que unas notas periodísticas dieron cuenta de que el día 6 de abril de 1912, una vez finalizada la exhibición, Garros se fue hasta Villa Lugano para iniciar su aprendizaje en Nieuport⁸.



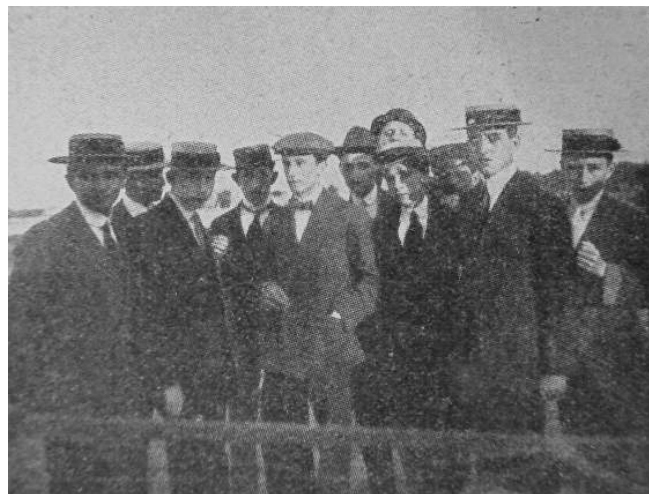
Nieuport 2G



Nieuport M-IV

El lunes 18 los diarios anunciaron la llegada de Garros a bordo del vapor *Umbria* procedente de la misma ciudad brasileña. Ese mismo mes un artículo publicado en el Boletín del Aero Club Argentino⁹ lo citan probando el Nieuport M-IV *Argentina* recientemente donado por *Piccardo y Cía.* a nuestra aviación militar. Al referirse al tema el boletín decía:

Es tan grande su resistencia que en los ensayos efectuados hace días por Garros en Villa Lugano, cayó cuatro o cinco veces desde 10 a 15 metros sin sufrir absolutamente nada. Este fallo no indica en modo alguno la exclusión de los demás tipos, pues en las solicitudes posteriores a esta primera se indicará la compra de otros modelos que han dado excelente resultado en el ejército francés, aunque en el concurso no han tenido una clasificación tan honrosa como el Nieuport.



Fels en su avión el hipódromo el domingo 24 de marzo de 1912¹⁰

En estas instancias el 19 de marzo las autoridades del El Aero Club Argentino se abobaron la organización de los vuelos en el hipódromo mientras que Roland Garros hizo su primer vuelo local en en Villa Lugano con el Bleriot XI de Fels. El vuelo se realizó a unos 150 m de altura y se interrumpió imprevistamente por la detención del motor por falla de una válvula. Sin embargo Garros ate-

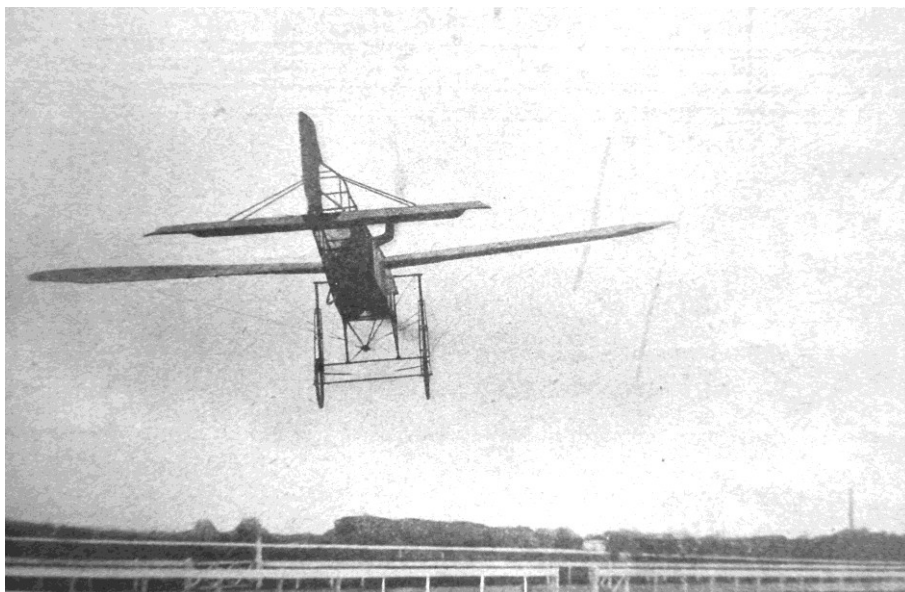
⁸ Esta noticia indicaría que Garrós, principal piloto de la casa Société Anonyme des Etablissements Nieuport, se inició en el manejo del Nieuport M-IV en Argentina con aeronaves que luego formaron parte de nuestro ejército.

⁹ Boletín del Aero Club Argentino Año II N.º 8. 15 de junio de 1912.

¹⁰ Revista *Caras y Caretas* N.º 707 del 8 de abril de 1912.

rizó sin problemas fuera de campo y fue rápidamente asistido por Barrier, Audemars y Charles Voisin. Cuatro días después Garros inició sus vuelos vespertinos en el hipódromo *Nacional* de Belgrano donde Fels se hizo presente con su avión.

Roland Garros con el brazo en alto saluda al público luego de decolar desde el hipódromo *Nacional* el domingo 24 de marzo¹¹



El siguiente sábado volaron en Belgrano Garros, Barrier, Audemars y Fels¹². Esa jornada la prensa contabilizó unos 8000 espectadores y la sucesión de salidas fue la siguiente:

1.º Vuelo: Barrier 22 minutos a 1000 m.

2.º Vuelo: Garros se dirigió a Martínez y, a modo de saludo, sobrevoló sobre la residencia presidencial del Dr. Roque Sáenz Peña. De regreso sobre Belgrano, realizó un tirabuzón desde 800 m de altura.

3.º Vuelo: Audemars en Bleriot XI, despegó cuando Fels llegaba desde Villa Lugano pasando por Dock Sud, y en momentos en que Garros preparaba un nuevo vuelo, Fels lo acompañó con su avión pero debió descender debido a una falla el motor.

4.º Vuelo: Garros registró una nueva salida a las 17:10.

El 1 de abril se programó un vuelo de Fels, Garros, Barrier de Belgrano a Villa Lugano que fue postergado para el día siguiente.

El 6 a las 14:30 Fels (volando a 1000 m) y Garros (a 600 m.) regresaron a Belgrano en 20 minutos. Una hora más tarde despegó Barrier quien cubrió la distancia hasta Belgrano en sólo 12 minutos a una altura de 800 m. Tres días después se inició el traslado de los aviones de Belgrano a Villa Lugano. Previamente Fels voló desde Villa Lugano al hipódromo *Nacional* para desandar luego el trayecto junto a Garros¹³. Los cobertizos fueron desarmados y llevados a la Sociedad Sportiva donde se había organizado una semana de aviación entre los días 14 y 21 de abril.

¹¹ Revista *Caras y Caretas* N.º 707 del 8 de abril de 1912.

¹² Primer vuelo del piloto sobre la ciudad de Buenos Aires.

¹³ Fels y Garros habían cultivado una cordial amistad y seguramente de sus charlas haya surgido la planificación del vuelo de Fels a Montevideo. Por ese entonces cumplía su servicio militar como soldado del Batallón N.º 1 de Ingenieros. El vuelo concretó el 1 de diciembre de ese año.



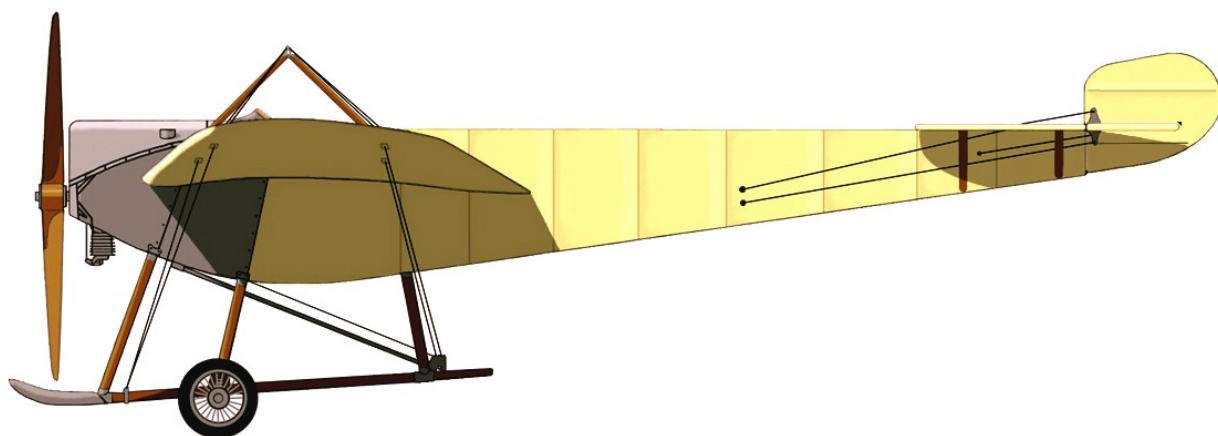
Bleriot XI Gnome de 50 hp con Carlos Borcosque, René Pierre Barrier, Fels (con bufanda), Edmond Audemars, Roland Garros (frente al avión con las manos delante) y Josué Quesada (con sombrero y pañuelo) en la Sociedad Sportiva Argentina mientras cargan combustible en el avión en ocasión de la carrera Palermo-San Isidro-Palermo de la cual Garros resultó vencedor con un monoplano Bleriot. 14 de abril de 1912¹⁴

Adquisición del Nieuport *La Argentina*

El 20 de abril de 1912 por la firma *Piccardo y Cía.*¹⁵ ofreció un avión al Ministerio de Guerra. En esas circunstancias se formó una comisión para evaluar la compra del Nieuport M-IV. Estuvo constituida por el ministro general Gregorio Vélez, coronel Martín Rodríguez (jefe de la Secretaría Militar), el presidente del Aero-Club Argentino Jorge Alejandro Newbery y Fels. Ellos fueron los responsables de evaluar la aeronave y pocos días después, presentaron a la consideración del ministerio un pormenorizado informe, aconsejando la compra del monoplano al que luego bautizaron *La Argentina*.

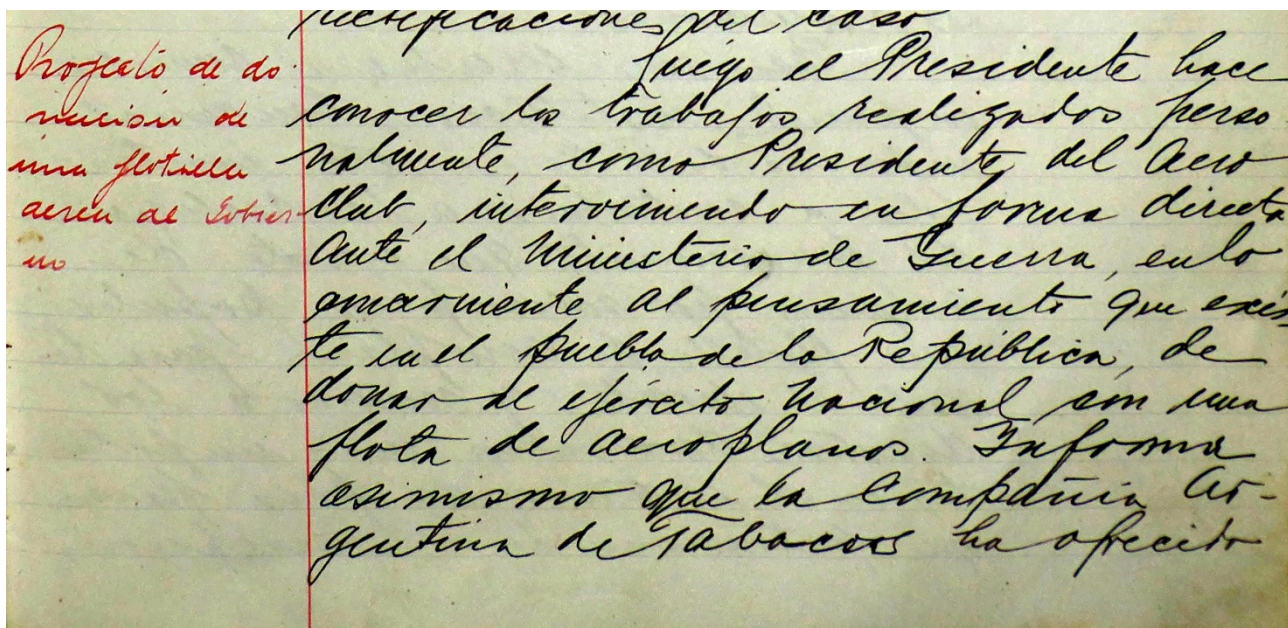
¹⁴ Foto Archivo General de la Nación.

¹⁵ Comercializadora de los cigarrillos 43.



Nieuport M-IV

El Acta N.º 56 del 3 de mayo, lo registra integrante de la subcomisión, dependiente de la Comisión Pro Aviación Militar designada por la comisión directiva del Aero Club e incorporada a la misma.

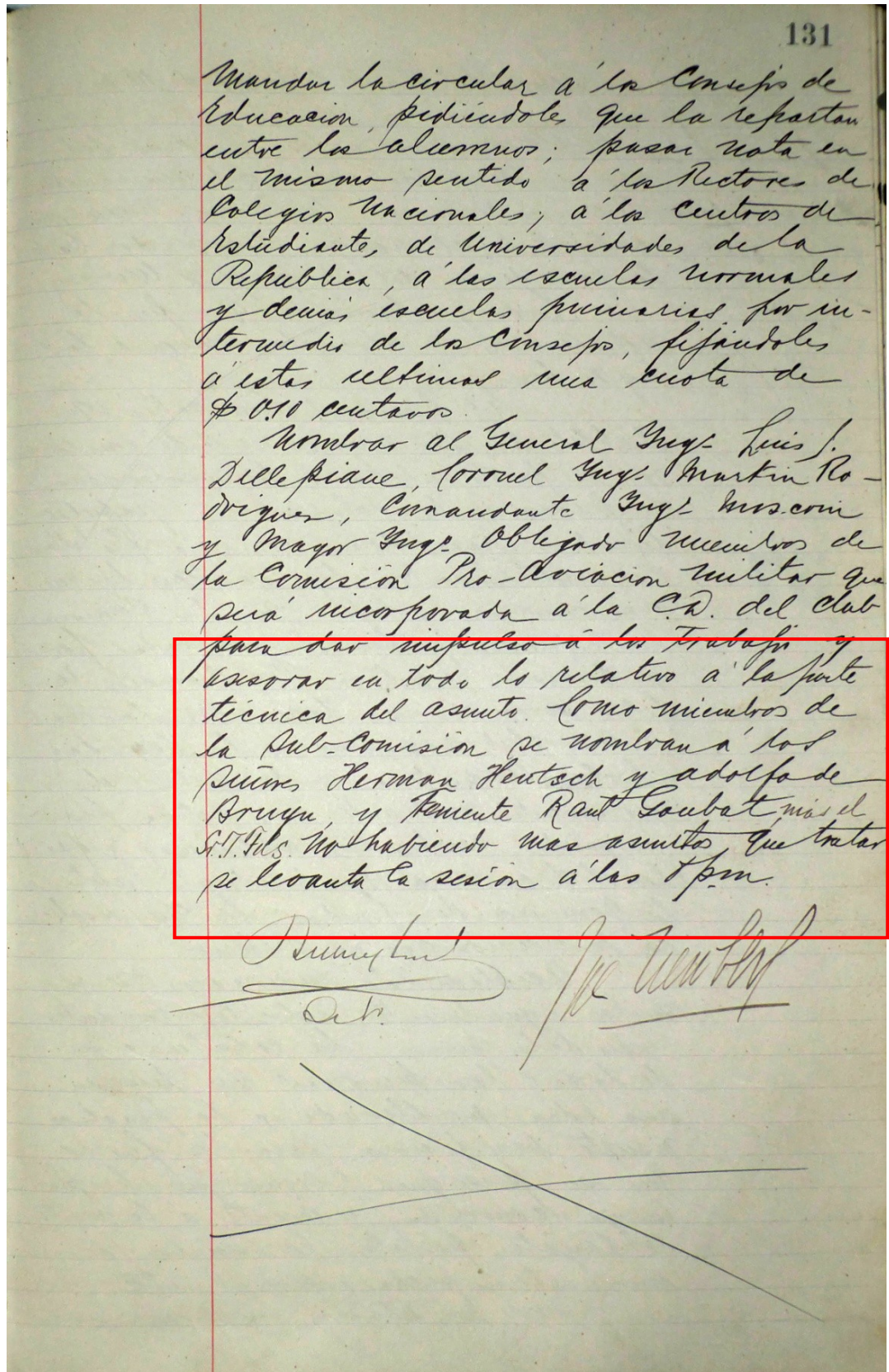


Reproducción del fragmento del Libro de Actas del Aero Club Argentino correspondiente a la asamblea N.º 56 realizada del 3 de mayo de 1912. Folio N.º 129

por intermedio del Club tres aparatos destinados a ese fin, debiéndosele indicar cual tipo de aeroplano convendría adquirir. Además dicha Compañía, para completar su obsequio, costeará el gasto de un avisor para que inicie la escuela de Aviación militar, preparando a los oficiales que designe el Ministerio, hasta completar su enseñanza. A fin de que esos oficiales se acostumbren a estar en el aire, y adquieran los conocimientos de la mejor orientación, se hará presente al Ministerio la conveniencia de que realicen una serie de ascensiones en globo libre con pilotos del Aero Club.

Habiéndose recibido varias propuestas de Agentes de fabricas de Aeroplanos, ofreciendo en venta sus aparatos se resuelve no tomarlos en consideración, limitándose la Comisión a aconsejar cual es el tipo de aparato mas conveniente para la flota aerea, toda vez que así se le solicite. Igualmente se toman las siguientes resoluciones:

Pasar una circular al Comercio en general, instituciones bancarias, empresas de F. Carril, etc, invitándolas a contribuir a la realización del pensamiento que existe de adquirir por subscripción popular una flotilla de aeroplanos para donarla al ejército, y nombrar a los directores de diario mas importantes en el interior del país para que patrocinen las subscripciones.



Reproducción del Libro de Actas del Aero Club Argentino correspondiente a la asamblea N.º 56 realizada del 3 de mayo de 1912. Folio N.º 131

Fels rinde examen de Piloto Aviador

El 23 de mayo de 1912 se presentó avión ante el tribunal con su propio Bleriot XI de 50 hp que fuera adquirido a la firma Mestre & Blatgé. Para ese examen el Aero Club Argentino conformó un tribunal integrado por el ingeniero Carlos Irmscher, Alejandro R. Amoretti y el periodista Juan Francisco Zuanich. De esta manera obtuvo el primer Brevet Internacional de Piloto Aviador N.º 11 que fue expedido el 6 de junio en los términos de las reglamentaciones establecidas por la Federación Aeronáutica Internacional. Desde entonces comenzó una intensa actividad en el medio aeronáutico local y regional.



Izquierda: Alejandro R. Amoretti
Derecha: Carlos Irmscher

Fels en un Bleriot XI con Juan Francisco Zuanich¹⁶



¹⁶ Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

Servicio militar

Fels se había naturalizado como ciudadano argentino y ese año fue convocada la clase 1891 para cumplir el servicio militar obligatorio. En este contexto fue incorporado por el Ejército para cumplir su servicio militar obligatorio en la 3^{ra} Compañía del Batallón N.º 1 de Ingenieros con asiento en Campo de Mayo en los terrenos que actualmente ocupa la Escuela de Suboficiales del Ejército *Sargento Cabral*.

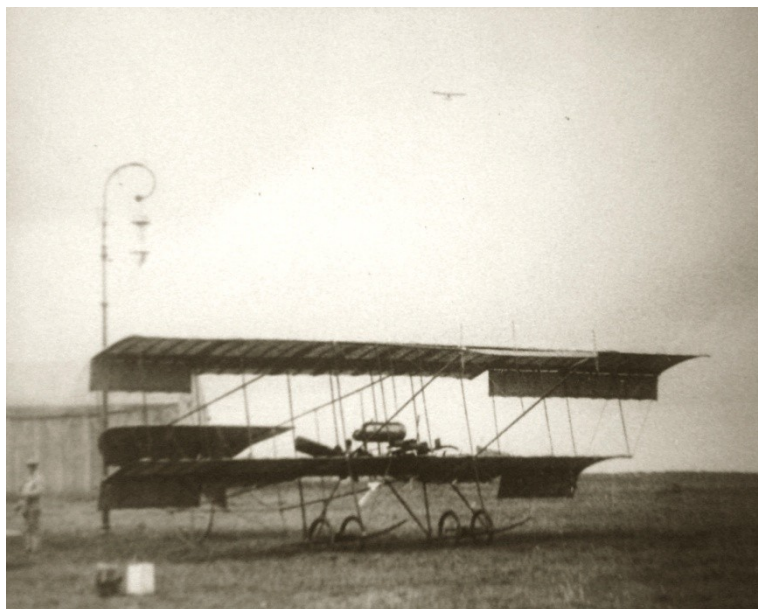


Fels fue el segundo conscripto aviador del Ejército luego de Adolfo René De Bruyn Mantels (1888-1942), ambos conscriptos pertenecientes a esa unidad de Ingenieros. Fels y De Bruyn no solo formaron parte del Batallón 1 de Ingenieros, extrañamente ambos pilotos tuvieron en común el mismo número de brevet de Piloto Aviador.

De Bruyn y la historia detrás de la historia

De Bruyn y Francisco Herman Hentsch habían adquirido en Francia un Farman III por cuenta de la firma Mantels & Cía. Estuvo expuesto en el negocio de la firma comercial ubicado en la esquina de Av. Belgrano y Perú y luego fue dado de alta en la escuela *Sindicato Aéreo Argentino* en terrenos cedidos por el ejército en El Palomar¹⁷.

Cuando fue incorporado para cumplir su servicio militar en el 1 de Ingenieros entonces a cargo del Teniente coronel Carlos Movet. El 20 de junio de 1910 se inscribió en la Escuela inaugurada. Allí recibió instrucción del francés Alfred Valletón junto a Eduardo Bracht, Sergio García Uriburu, Juan Molero y el mecánico Lucien Passebon y el 3 de agosto de 1910 realizó una exhibición de vuelo durante 20 minutos.



Izquierda: Solado De Bruyn en El Palomar con el Teniente de Ingenieros J. Torres previo a iniciar un vuelo sobre Campo de Mayo a bordo del Henri Farman I. 19 de marzo de 1911. Derecha: Henri Farman C modelo 1909 en El Palomar. Fue comprado a Valletón por la Compañía Aérea Argentina; en la parte superior se aprecia la silueta del Antoinette VII. 1910¹⁸

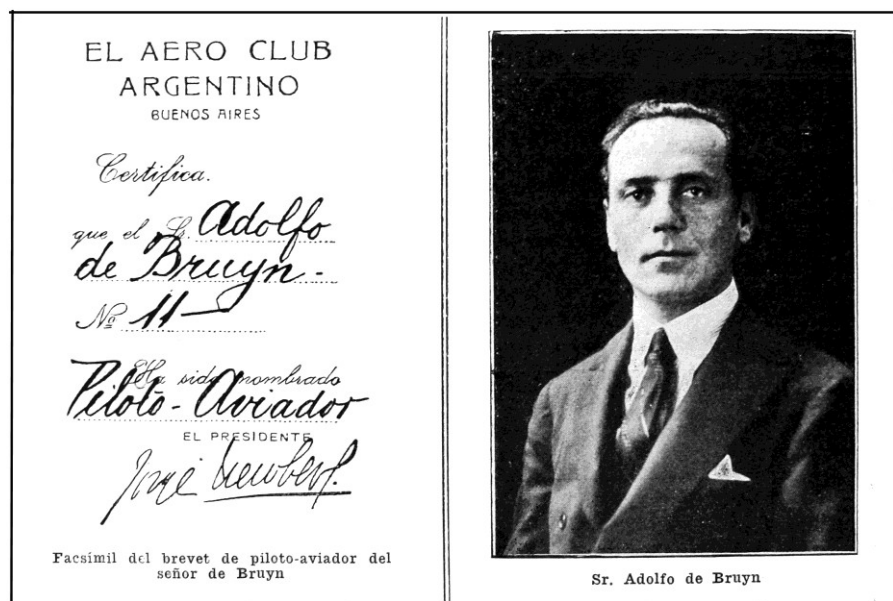
¹⁷ Luego Compañía Aérea Argentina. MARTÍN, Eloy (2009) *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación Argentina en 1910*. Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 1449947247; EAN-13: 978144994724 8. Capítulo 3.

¹⁸ Foto Archivo General de la Nación.



Hangares de la Compañía Aérea Argentina en 1912¹⁹

Certificado de Piloto Aviador N.º 11 expedido a Adolfo René De Bruyn Mantels por el presidente del Aero Club Argentino Ing. Jorge A. Newbery²⁰



En esa escuela el 1 de diciembre se sumaron cuatro oficiales: Teniente coronel Carlos Federico Spika, Tenientes Raúl Eugenio Goubat, Ramón Francisco Martínez Piñón y Teniente de Fragata Melchor Zacarías Escola.

¹⁹ Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

²⁰ Revista *Aviación* Año II N.º 14. 28 de febrero de 1922.



Carlos Federico Spika²¹



Raúl Eugenio Goubat



Ramón Martínez Piñón



Melchor Z. Escola

Otra curiosidad es que cuando Fels se incorporó a la unidad se encontraba al mando de dos figuras que en poco tiempo serían de relevancia para la Aviación Militar: el Teniente coronel Enrique Carlos Alberto Mosconi (jefe)²² y el Mayor Alejandro Pastor Obligado (2.º Jefe).

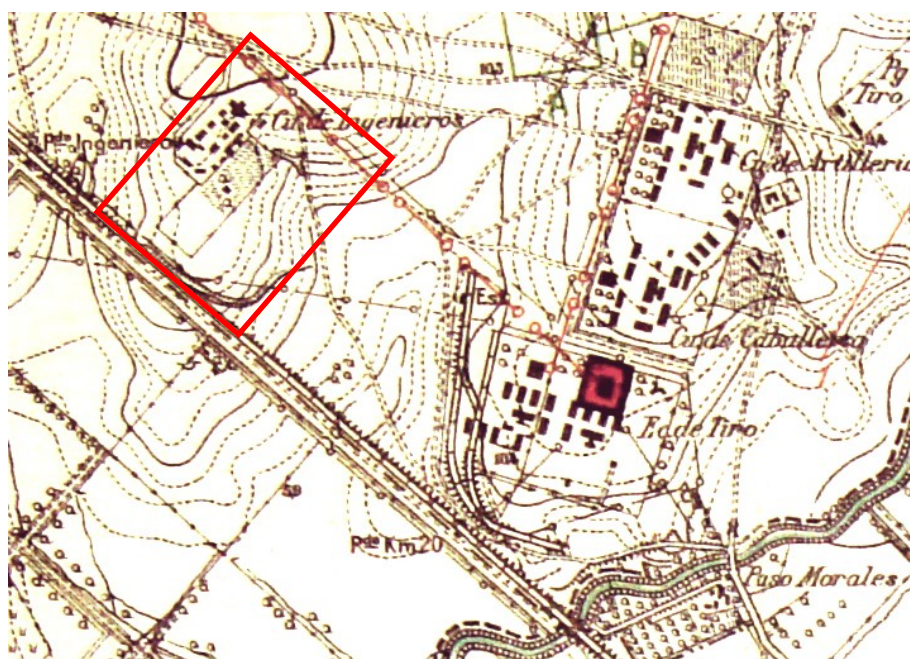


Teniente coronel Mosconi



Mayor Obligado

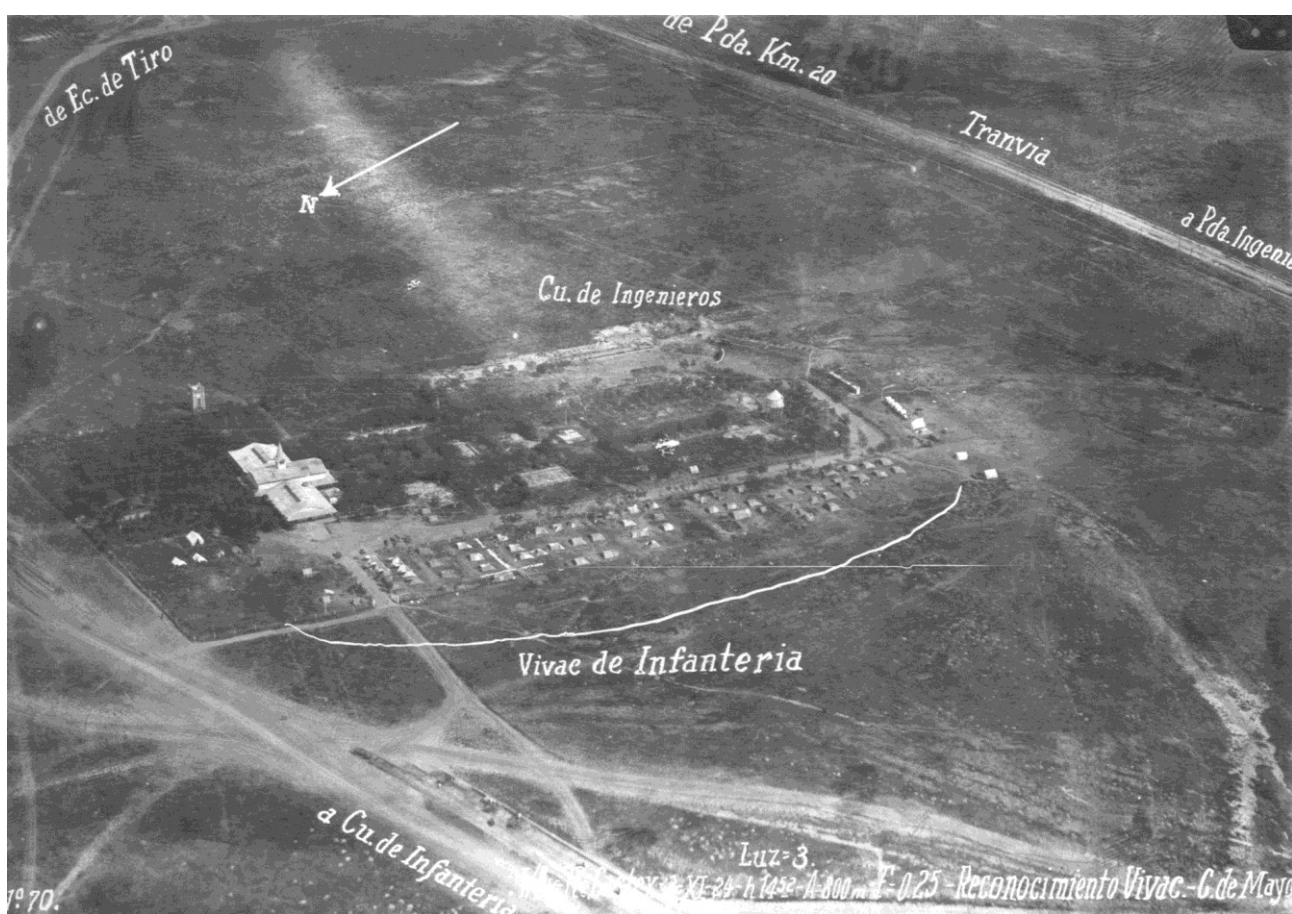
Ubicación en Campo de Mayo²³



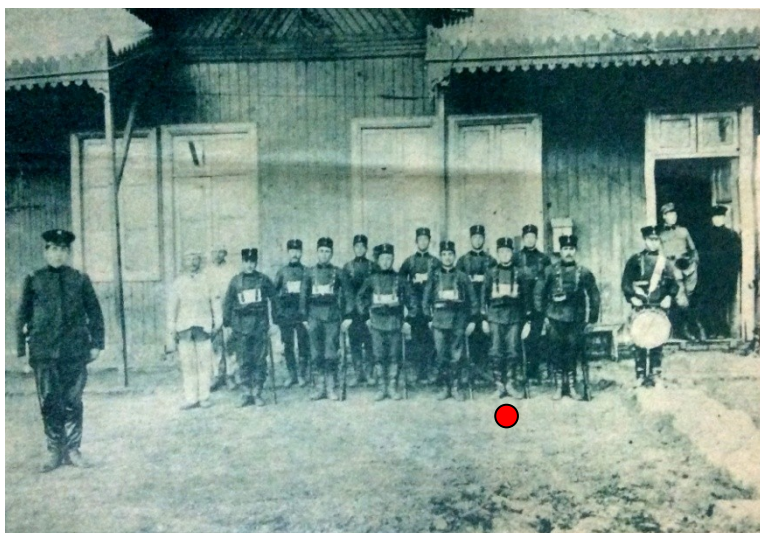
²¹ Archivo Carlos Alberto Spika.

²² Luego de su regreso de la comisión en Europa Mosconi ascendió a Teniente coronel y el 29 de marzo de 1912 fue destinado como jefe de esa unidad de Ingenieros.

²³ Carta de Campo de Mayo 1:25000. Año 1908 Edición 1929. Instituto Geográfico Militar.



Cuartel del Batallón N.º 1 de Ingenieros en Campo de Mayo²⁴



Fels en el Batallón N.º 1 de Ingenieros. A la derecha se lo puede observar en un cambio de guardia²⁵

²⁴ Aerofotografía oblicua tomada por el Teniente Pedro Castex Lainfor a 800 m de altura a las 14:52 del 3 de noviembre de 1924. Archivo del autor.

²⁵ Foto archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

Creación de la Escuela de Aviación Militar

Participó en la Comisión Central Recolectora de Fondos Pro Flotilla Aero Militar Argentina²⁶ encargada de formar nuestra aviación de ejército junto al General Luis José Dellepiane (1865-1941), Coronel Martín José Vicente Rodríguez (1869-1927) y sus jefes: Teniente coronel Enrique Carlos Alberto Mosconi (1877-1940) y Mayor Alejandro Pastor Obligado (1877-1940).



Fels (lado derecho de la mesa) durante un acto de homenaje al Mayor Arturo Pedro y Pablo Luisoni (lado izquierdo de la mesa) por su iniciativa de formar la aviación militar en el ejército²⁷

Tarjeta de Pablo Teodoro Fels en apoyo de la Comisión Central Recolectora de Fondos Pro Flotilla Aero Militar Argentina²⁸



²⁶ Se conformó el 1 de junio de 1912 en los salones del Jockey Club (Florida N.º 537), la organización encargada de recibir, agradecer, orientar y canalizar los proyectos y donaciones destinadas a concretar la creación de la Aviación de Ejército. En la oportunidad se labró un acta de 24 artículos donde se fijaron las pautas anteriormente enunciadas refrendadas por 28 firmas encabezadas por la de los presidentes honorarios, General de División Gegorio Vélez, Barón Antonio de Marchi (Presidente de la Sociedad Sportiva Argentina) y el Ing. Jorge Alejandro Newbery (Presidente del Aero Club Argentino). Esta comisión fue formalmente reconocida por el Presidente de la Nación el 19 de julio de 1912, en un Decreto publicado el 20 de julio. Boletín Militar N.º 3314, 1ª Parte.

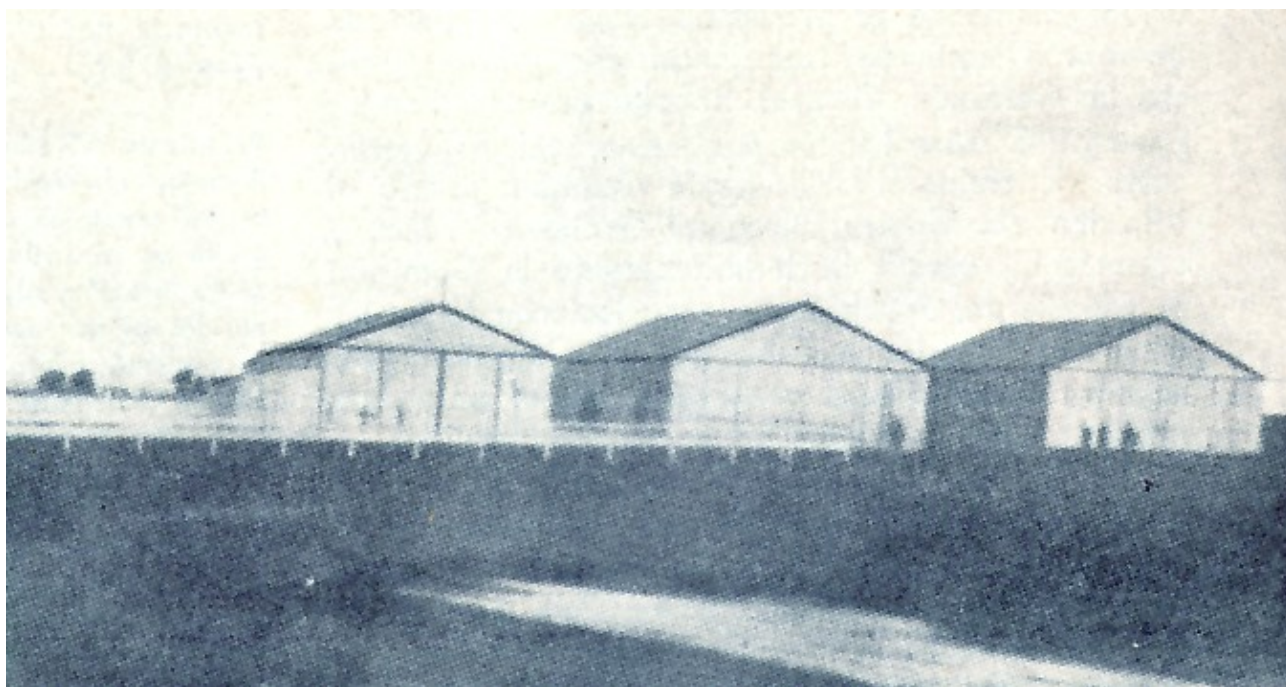
²⁷ Revista *Caras y Caretas* N.º 746. 18 de enero de 1913.

²⁸ Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

Inauguración de la Escuela Militar de Aviación

El sábado 10 de agosto de 1912 se cristalizó la propuesta del Mayor Arturo Pedro y Pablo Luisoni de incorporar la aviación a las fuerzas armadas y provocó un monumental y ejemplar esfuerzo de todo el pueblo pocas veces visto en el mundo²⁹. El campo contaba con cuatro hangares que fueron comprados por Sebastián Ortega a la firma Thomas Drysdale y Cía. Inicialmente fueron llevados a Villa Lugano, pero luego por gestiones del Ing. Newbery fueron trasladados y armados en El Palomar³⁰ y distribuidos dos para el Aero Club y dos para la Escuela Militar.

Ese día desde hora temprana se encontraban en el aeródromo los miembros de la Comisión Central del Aero Club Argentino, Comisión Técnica y de la de recepción, ultimando los detalles para el acto central que se realizaría por la tarde. A mediodía, las personas especialmente congregadas en el aeródromo se trasladaron al Batallón N.º 1 de Ingenieros donde el Teniente coronel Mosconi (1877-1940) ofreció un almuerzo.



Hangares de la Escuela Militar de Aviación. 1912

De regreso, la delegación formada por el citado jefe, los señores Jorge Alejandro Newbery, Alberto Roque Mascías, Coronel Arenales Antonio Uriburu, Lisandro Billinghamurst, Mayor Alejandro Pastor Obligado, Manuel Ramos Vivot, Teniente de Fragata Melchor Zacarías Escola y Subteniente Manuel Félix Origone, recibían en la estación El Palomar a los ministros de guerra y marina, que se habían trasladado en un tren especial, acompañados por los Generales Ángel Pacífico Allaria y Ramón Jones, Coroneles Martín José Vicente Rodríguez, Lorenzo Bravo, Francisco Mario Zerdá y

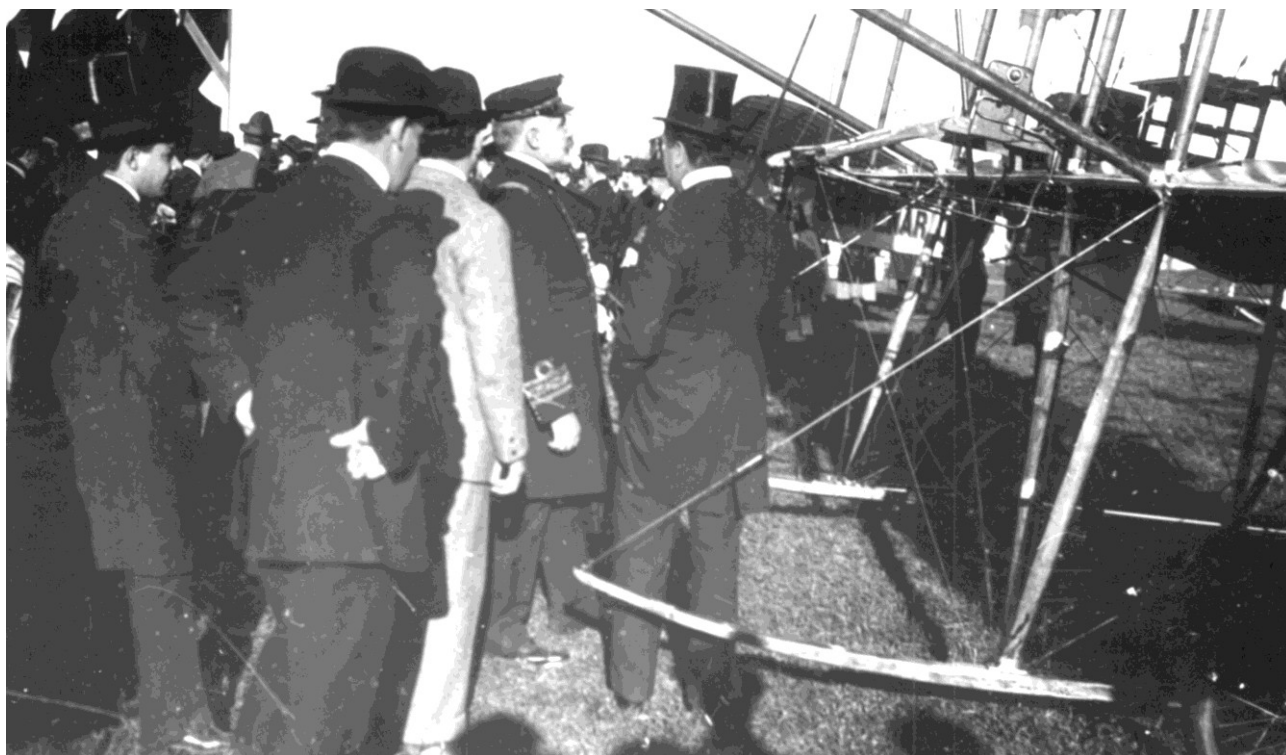
²⁹ El Presidente de la República, Dr. Roque Sáenz Peña, suscribió en la fecha mencionada, el decreto cuyo primer artículo enunciaba: *Créase la Escuela de Aviación Militar con los elementos que han sido donados para ese objeto y con los que el Aero Club Argentino ha puesto a disposición del los ministerios de guerra y marina.*

³⁰ BIEDMA RECALDE, Antonio María. *Crónica Histórica de la aeronáutica Argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. 1969. Tomo 2. Pág. 119, 120.

Broquen, ayudantes Capitán Adolfo Cueto y Teniente de Navío Horacio Oyuela y los señores Jorge Duclout, Francisco Herman Hensch y Ernesto Newbery³¹.

Podían apreciarse los siete aeroplanos en línea: el Farman y el Antoinette VII donado por la extinta Compañía Aero Argentina, tres Bleriot XI (el *Centenario*, el segundo de Fels y el tercero del Subteniente de Artillería Manuel Félix Origone), un Nieuport y un Castaibert 911-II³². Todos custodiados por una sección militar al mando del Teniente Carlos Giménez Kramer integrada por 25 soldados del Regimiento 8 de Infantería y el Batallón 1 de Ingenieros para colaborar con las actividades.

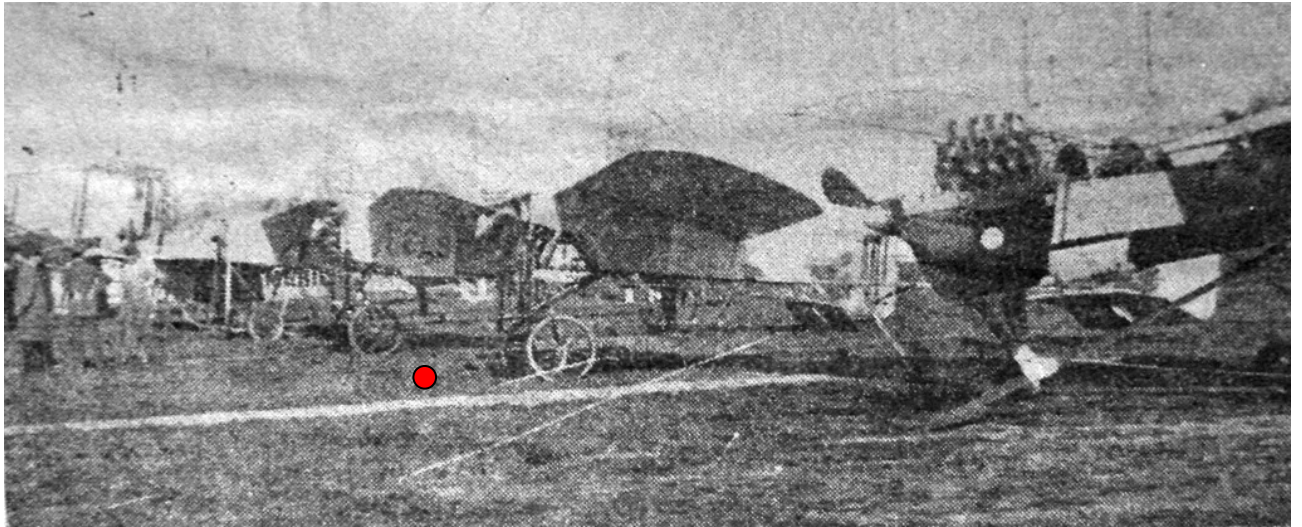
Precisamente en esa trascendente fecha Fels fue ascendido a Dragoneante y casi inmediatamente fue adscripto como piloto en la Escuela de Aviación Militar. Al respecto debemos señalar dos consideraciones: en primer lugar que en ese entonces la aviación militar integraba la planta orgánica de dicha arma; y en segundo lugar que se había dispuesto como modalidad que los cuadros (oficiales y suboficiales) y tropa con formación o en situación de alumnos pilotos, en general eran comisionados a El Palomar para completar su capacitación o desarrollar entrenamiento.



Jorge Newbery conversando con autoridades delante del Farman, detrás se puede apreciar el Bleriot XI *Centenario*

³¹ Boletín del Aero Club Argentino Año II N.º 9, 15 de octubre de 1912.

³² Para la ceremonia e avión concurren en vuelo desde Villa Lugano al mando de Pablo Castaibert.



El Palomar flota formada se aprecian el Farman, los tres Bleriot XI Centenario, Fels, probablemente de Manuel Félix Origone y el Antoinette VII. 10 de agosto de 1912

207

SITUACIÓN Y FECHA	ÓRDENES				
Campo de Mayo Agosto 10/1912	<i>Orden de Batallón N.º 61)</i> Testa la propuesta presentada por el Señor Comandante de la 3.ª Compañía y atento a las necesidades de la misma: El jefe del cuerpo dispone: 1.º Reconocer como Cabo dragoneantes a los conserjos de la 3.ª Compañía: <table border="0"> <tr> <td>(1) Emilio Cota</td> <td>(3) Salvador Fels</td> </tr> <tr> <td>(2) Mauricio Pereira</td> <td>(4) Juan Pesano</td> </tr> </table> 2.º Ejercer las Facultades que corresponde los honores que por R. S. número en B. M. N.º 101 (2.ª parte) 1911. les acuerda. 3.º La antigüedad de los nombrados es el determinado en esta orden. <i>Eugenio Llorca</i> Cte Coronel jefe A. P. M. Oficial de servicio al Jefe Luis S. Latorre	(1) Emilio Cota	(3) Salvador Fels	(2) Mauricio Pereira	(4) Juan Pesano
(1) Emilio Cota	(3) Salvador Fels				
(2) Mauricio Pereira	(4) Juan Pesano				

Ascenso a Cabo Dragoneante de Fels. Orden de Batallón N.º 61. Libro de órdenes del Batallón N.º 1 de Ingenieros. 10 de agosto de 1912³³

³³ Libro de órdenes del Batallón N.º 1 de Ingenieros. Folio 207. Archivo General del Ejército.

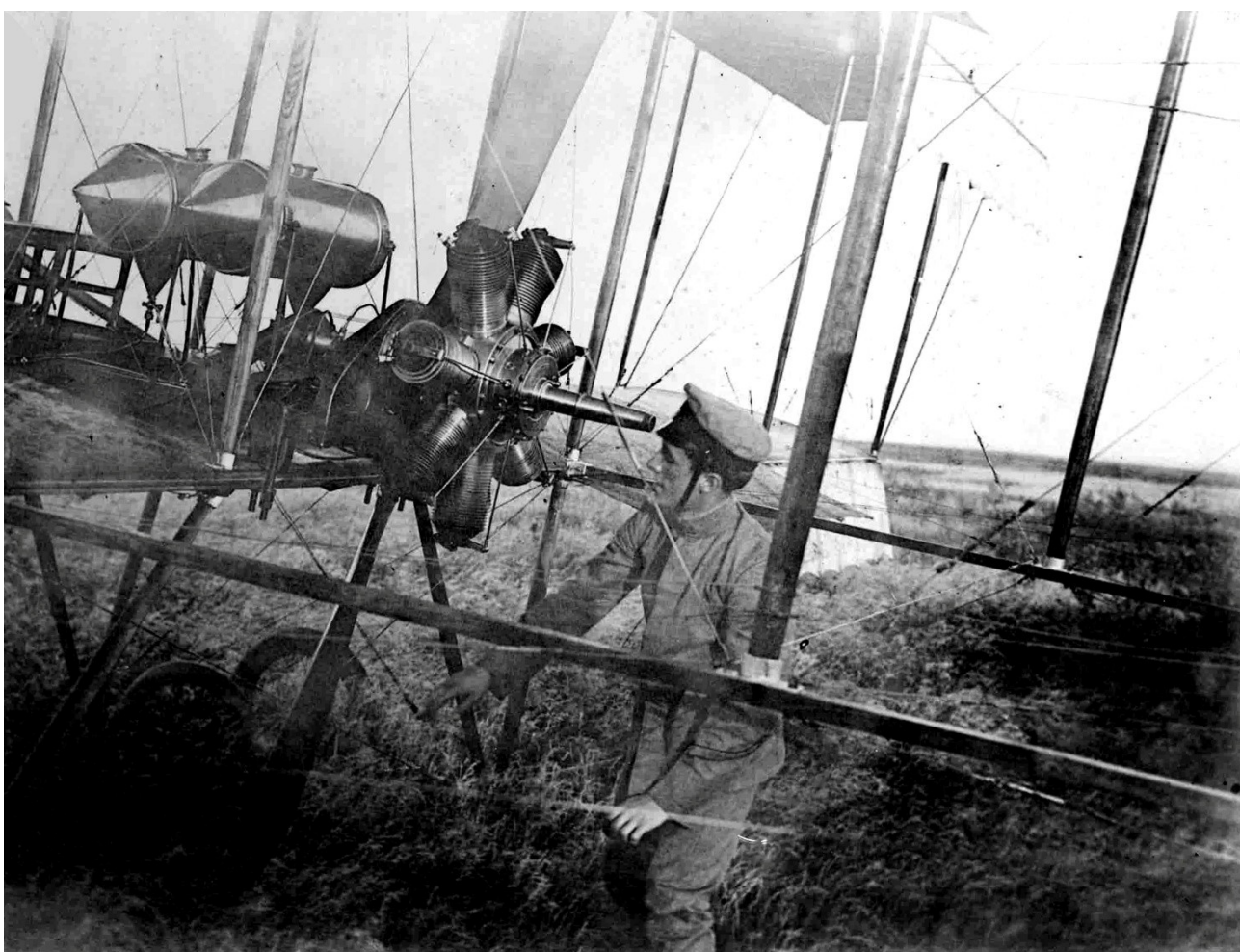


Cabo Dragoneante Fels formado como guía izquierdo frente a una de las barracas de la unidad³⁴

³⁴ Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.



Fels a bordo de un Bleriot XI de la Escuela de Aviación Militar³⁵



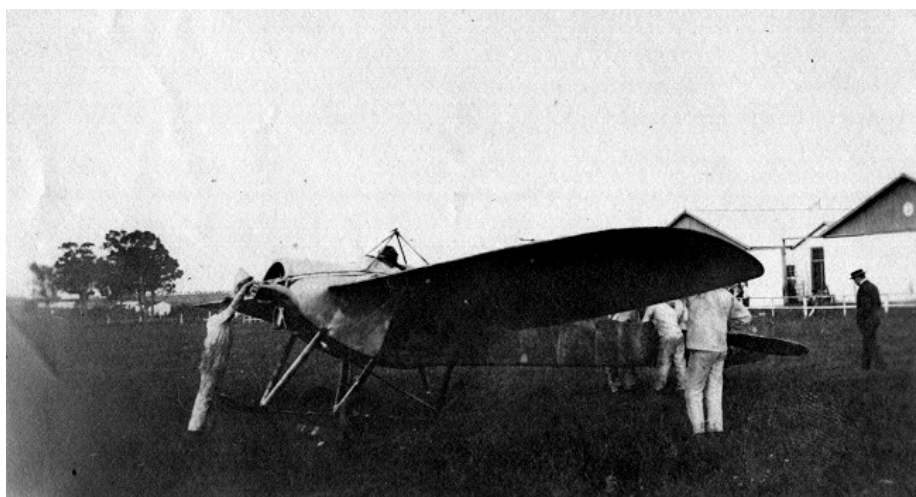
Soldado Fels poniendo en marcha el Henri Farman C N.º I. en El Palomar³⁶

³⁵ Foto Archivo General de la Nación.

³⁶ Foto Archivo General de la Nación.



Bleriot XI en el Palomar en el momento de la puesta en marcha con el soldado Fels (con casco de vuelo a la izquierda de la fotografía) y André Marcel Paillete observando el procedimiento con chaleco y camisa blanca. 1912³⁷



Izquierda: El Nieuport 2G *América* poniéndose en marcha en El Palomar con Fels a bordo. Derecha: Fels sobre el Nieuport M-IV con en El Palomar. Mayo de 1913³⁸

³⁷ Foto Archivo General de la Nación.

³⁸ Foto Archivo General de la Nación.

Virgilio Mira, Pablo Teodoro Fels con uniforme de fajina y una persona aún no identificada. 1912



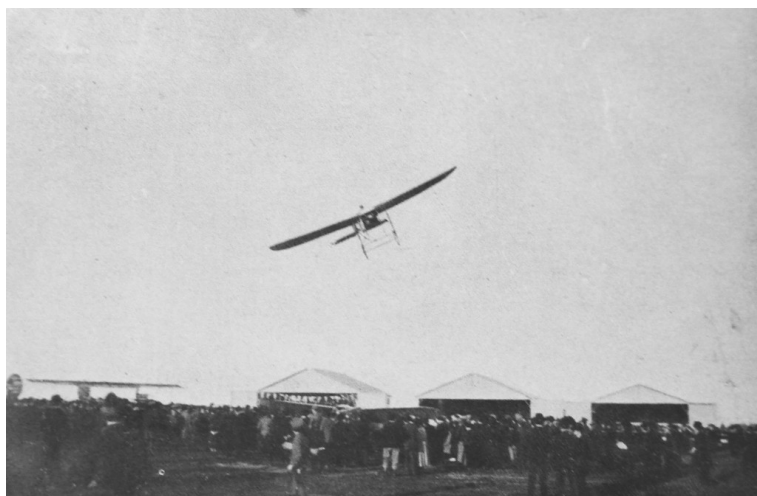
De derecha a izquierda: Newbery, Mascías, ¿?, Castaibert, Cabo Dragoneante Fels y Paillette³⁹

Récord de altura

El 6 de octubre, en el mismo día que el ingeniero Alberto Roque Mascías obtuvo su título de Piloto Aviador, estableció un record nacional de altura al elevarse sobre El Palomar a 1280 m en el mono-

³⁹ Foto Archivo General de la Nación.

plano Bleriot XI durante un vuelo que demandó 32 minutos. De esta manera superó el primer intento realizado por Castaibert el 24 de septiembre en Villa Lugano al alcanzar los 1000 m.



Izquierda: Foto del Archivo General de la Nación. Derecha: Fels volando en El Palomar luego de alcanzar el récord nacional de altura⁴⁰



Publicidad de la empresa *Piccardo y Cía.* de cigarrillos 43 en reconocimiento por el récord conquistado por Fels⁴¹

⁴⁰ Boletín del Aero Club Argentino.

⁴¹ Revista *Caras y Caretas*. 1913.

Cruce del río de la Plata

El 24 de noviembre de 1912 Jorge Newbery realizó el doble cruce del Río de la Plata con el Bleriot XI del ejército. *Centenario*. Por la mañana cruzó en 37 minutos de vuelo y aterrizó en la chacra de los Anchorena. A las 17:20 inició el regreso y el fuerte viento de frente lo obligó a volar a una altura de 800 metros y disminuir la velocidad a 79 km/h. Ingresó por la zona de Belgrano, para aterrizar finalmente en El Palomar luego de 53 minutos netos de vuelo, donde lo aguardaban amigos y periodistas, ante quienes expresó: *Un vuelo como este da fuertes emociones, tan grandes que compensan el peligro que pueda tener. Lo he hecho, porque deseo levantar el espíritu nacional y despertar el entusiasmo que es necesario para que la aviación viva y triunfe en el país.*



Jorge Newbery en el Bleriot XI *Centenario* momentos antes de iniciar la doble travesía Buenos Aires, Colonia, Buenos Aires 24 de noviembre de 1912

El vuelo a Montevideo

Mientras esto ocurría Fels se encontraba planificando su vuelo a Montevideo en el más absoluto secreto. Era una empresa ardua y casi imposible para la época que con máxima reserva confió a unos pocos entre los que se encontraban Alberto y Alfredo F. Calisto, Juan Francisco Zuanich (ambos cronistas del diario *La Nación*) y Carlos Borcosque (corresponsal del diario *La Argentina*). Ello fueron los secretos colaboradores de su escapada a la capital Oriental.

En la medianoche del 30 de noviembre de 1912 Fels y los periodistas Borcosque, Zuanich y Calisto se reunieron en el Café-Restaurant *Helvética*⁴² ubicado en Av. Corrientes N.º 502 y esquina San Martín. Allí el piloto les comunicó que en pocas horas más cumpliría con la intención de llegar en vuelo a Montevideo con su Bleriot.



Izquierda: Chapa del comercio⁴³. Derecha: interior del restaurant, nótese sobre el mostrador la estatuilla de Bartolomé Mitre que era habitué del lugar⁴⁴

En las primeras horas del 1 de diciembre se dirigieron hacia la casa de Fels en el barrio de Flores para retirar cuatro latas de combustible y a la 1 de la madrugada se trasladaron en un taxi hasta Morón donde adquirieron aceite castor para el motor del avión en la farmacia de Raffo y Scheffer, y dos latas de nafta en Morón.

Dado el mal estado de los caminos Fels y sus acompañantes debieron utilizar un carro lechero tipo *break* que los condujo hasta El Palomar. Y allí en penumbras el soldado Fels con la ayuda de su mecánico Eduardo Bordone sacó sigilosamente del hangar, cuyas puertas habían sido previamente aceitadas para prevenir ruido alguno, el Bleriot XI-Gnôme 50 hp.

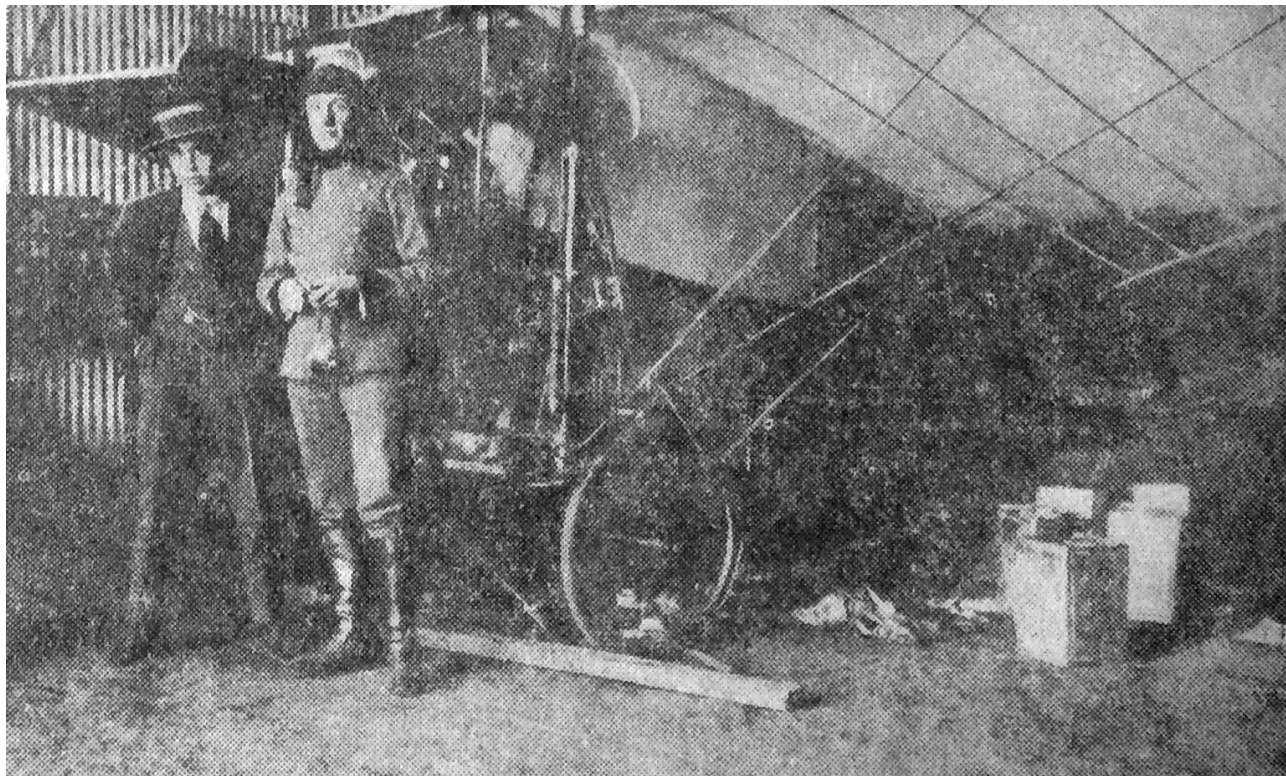
Eran aproximadamente las 4:30 y ya estaba sigilosamente cargada la nafta y el aceite de castor en los respectivos tanques del aeroplano entre ahogados ruidos de latas y ladridos de perros cuidando en no llamar la atención del oficial de guardia ni del ingeniero Macías que allí descansaba por tener que volar a primera hora. Cuarenta minutos más tarde despegó llevando consigo un mapa arrancado de la vieja Guía *Kraft*, un salvavidas y un pequeño paquete de sándwiches en mano y *un susto*

⁴² Fundado en 1860 por Ángel Morini y probablemente por un francés de apellido Poirier. Fue un comercio muy frecuentado por Bartolomé Mitre (su casa estaba en San Martín N.º 336), Rubén Darío, Leopoldo Lugones, Manuel Mujica Lainez y los redactores del diario *La Nación* que por entonces se encontraba en la calle San Martín N.º 350.

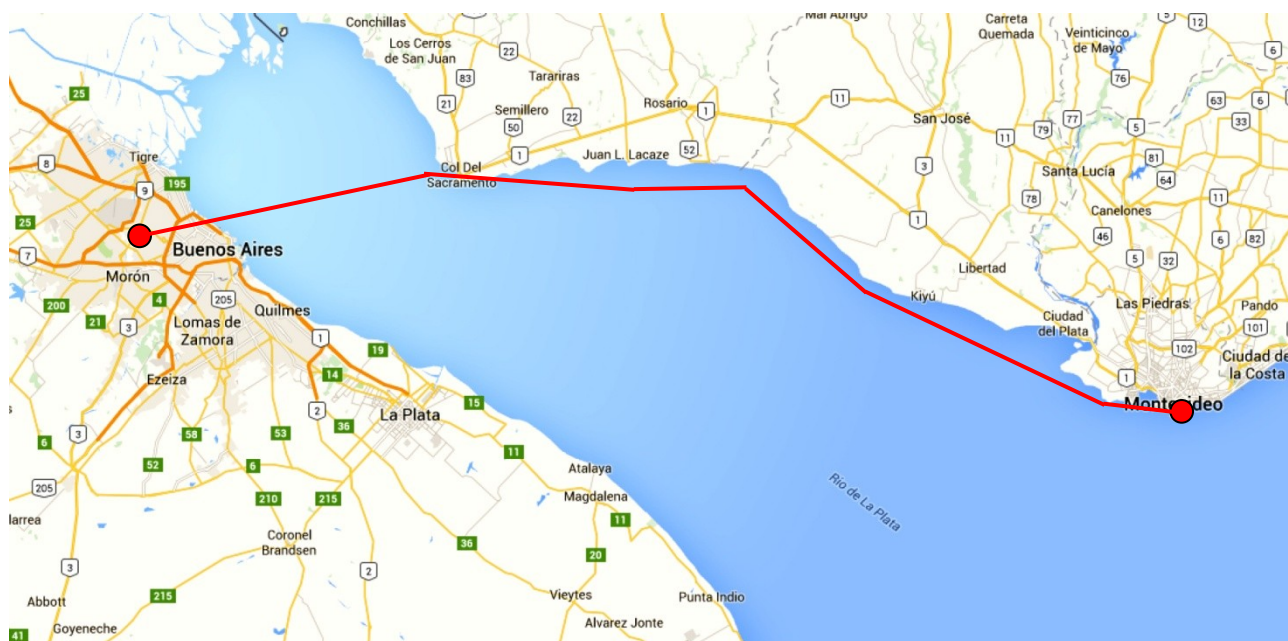
⁴³ <http://pulperiaquilapan.com/la-helvetica-te-tomo-la-palabra/>

⁴⁴ <http://pulperiaquilapan.com/wp-content/uploads/2015/09/fotohomeh.jpg>

mayúsculo -según sus palabras- trepó al avión, y minutos después se elevaba rumbo a Colonia. Eran a 8:10 cuando se encontró a doce kilómetros antes de llegar a la costa uruguaya y puso rumbo hacia su ansiada meta: Montevideo. Dos horas y veintidós minutos más tarde la frágil nave aérea aterrizaba en Carrasco *del Soldado*, campo militar del 1° de Artillería del Uruguay.



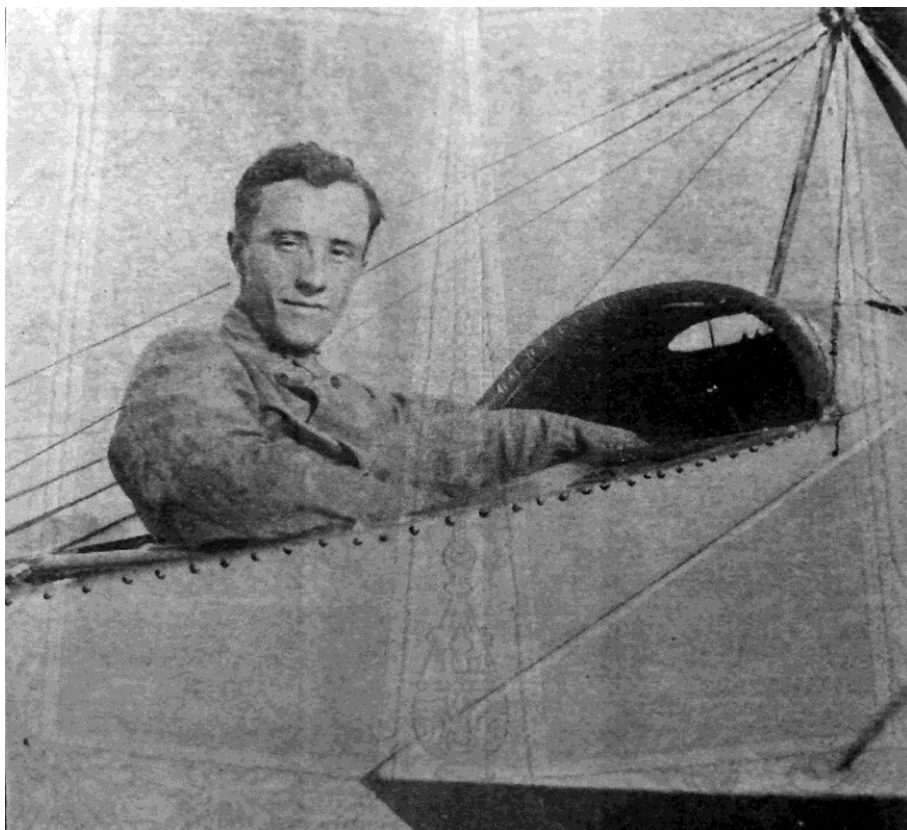
Pablo Teodoro Fels con Carlos Borcosque delante de su Bleriot XI en El Palomar⁴⁵



Mapa del itinerario recorrido por Fels

⁴⁵ Diario *La Nación*. 3 de julio de 1965.

Fels en su Bleriot XI⁴⁶



Aquí consideramos de excepcional valor reproducir la relación de la llegada y breve estada de Fels en Uruguay que al efecto hizo el periodista e historiador de la aeronáutica uruguaya, señor Carlos Pedemonte en su libro *Medio Siglo de Aeronáutica*, cuyo escrito dice textualmente:

Transcurría la tranquila, mañana del 1° de diciembre de 1912. El calor comenzaba a castigar a la ciudad sin vértigos que era Montevideo por entonces...

De pronto, se registró un hecho insólito. Un aeroplano apareció sobre la población, atravesándola de Poniente a Levante, y, realizando un agudo viraje ante el estupor de todos, se le vio aproar rumbo a Moroñas.

¿Será Cattáneo?, se preguntaban las gentes, desconcertadas. Que era... Que no era... Suscitábanse discusiones en torno del asunto, mientras que, ante la incógnita, Montevideo vivía instantes de inolvidable emoción.

El aparato voló unos instantes sobre la villa de la Unión. Evidentemente, su piloto estaba desorientado. ¡Y no era para menos! El mismo Fels nos narró a nosotros hace un par de años, aquel principio de odisea que constituyó para él, la búsqueda del campo.

Sonriendo, nos contaba que jamás había estado en Montevideo. Que no traía carta ni plano. Al partir de Buenas Aires, pensó en aterrizar en un Hipódromo, aunque no tenía la menor referencia de su ubicación. Pero lo tranquilizaba el hecho de que, de no hallar

⁴⁶ Diario *La Nación*. 2 de diciembre de 1912.

el circo hípico, las playas podrían muy bien ofrecerle lugar para descender con relativa seguridad.

La zona de Colón, no le pareció conveniente, porque, juzgando que estaba cercana al Cerro, temía desniveles. Volaba por la Unión procurando el Hipódromo, cuando observó un amplio campo, al parecer apto para el aterrizaje. Sin más vacilaciones, (la gasolina que le restaba no permitía muchas exploraciones) tomó tierra allí mismo.

Un somnoliento sargento de]. Regimiento de Artillería que mandaba el coronel Ramasoso y que estaba destacado allí en razón de ser aquél el campo de maniobras de ese cuerpo militar, creyó estar viendo visiones.

A pocos pasos de él, terminaba de descender un inmenso pájaro del que surgió un hombre! Vestía uniforme, aunque no el uniforme oriental.

El sargento abrió desmesuradamente los ojos. No le cabía la menor duda. Aquello era un avión. El los conocía, tal vez, por los grabados de la prensa, reproducción de revistas europeas que comentaban con alborozo las hazañas de los "pioners" del viejo mundo.

No estaba soñando. ¡Aquello no era una pesadilla sino una sorprendente realidad! Un aeroplano estaba allí, al alcance de su mano, en el campo de maniobras de Artillería, situado en camino a Carrasco y actual calle Cambay.

Resueltamente, el clase se acercó al aparato. Y, sin dar muestras de cordialidad, preguntó al tripulante de dónde venía. Fels respondió lacónicamente: "Soy Teodoro Fels, conscripto argentino, vengo de Buenos Aires".

El sargento creyó no ser comprendido, y refutó: "Yo no le pregunto de dónde es Ud., sino de dónde viene ahora con "esto"....

Fels rió de buena gana. Y convenció a aquella secundaria autoridad militar, que venía efectivamente volando desde Buenos Aires y que avisara a sus superiores el hecho. El sargento lo hizo, pero casi convencido de que aquel hombre estaba chanceando de lo lindo..."

La noticia corrió con, la rapidez de un relámpago. Y a Carrasco se encaminaron, el Ministro de Guerra y Marina, General Bernassa y Jerez, el Plenipotenciario argentino señor Moreno, autoridades, periodistas y chasiretes.

A las interrogaciones de la gente de prensa, el temerario aviador respondió que había partido de Buenos Aires sin que nadie supiese de su viaje, después de colmar los tanques de nafta de su Bleriot, motor Gnome 50 H.P.

Deseaba realizar el trascendental vuelo, y, como tenía la certidumbre de no poder lograr autorización para ello en razón de que el mismo se consideraba una empresa har-to peligrosa, esa mañana había salido de El Palomar en aquel avión de su propiedad resuelto a llevar a cabo la travesía.

Los agasajos que Montevideo le dispensó a Fels, fueron cordialísimos. Fels, acompañado de algunos civiles y militares, penetró en un café céntrico. Advertida su presencia por los concurrentes, las demostraciones de simpatía se exteriorizaron de inmediato.

Ya se había difundido la novedad de que Fels estaba en situación de falta por su ausencia de Buenos Aires esa noche. El hecho, agregado al simple uniforme de conscripto que vestía, hizo que en la imaginación popular naciera la creencia de un verdadero infortunio, precisamente cuando la gloria cubría sin retaceos su nombre...

Y entre varios caballeros se inició una colecta en el café, a beneficio del aviador. El público, generosamente, contribuía a manos llenas. Advertido de lo que ocurría uno de los acompañantes del raidman, se apresuró a solicitar de los organizadores que no hicieran tal cosa, pues ello iba a rozar la delicadeza de Fels, que estaba muy lejos de necesitar dádivas.

Entonces los grupos, si bien numerosos se disputaban el honor, de beber champaña en rueda integrada por aquel muchacho valiente.



Fels instantes después de su aterrizaje en Montevideo⁴⁷

⁴⁷ Foto Archivo General de la Nación.



Pablo Teodoro Fels en Carrasco con autoridades luego de su llegada



Fels recibido en Carrasco por el embajador Enrique B. Moreno⁴⁸

⁴⁸ Revista *Fray Mocho*. Diciembre de 1912.



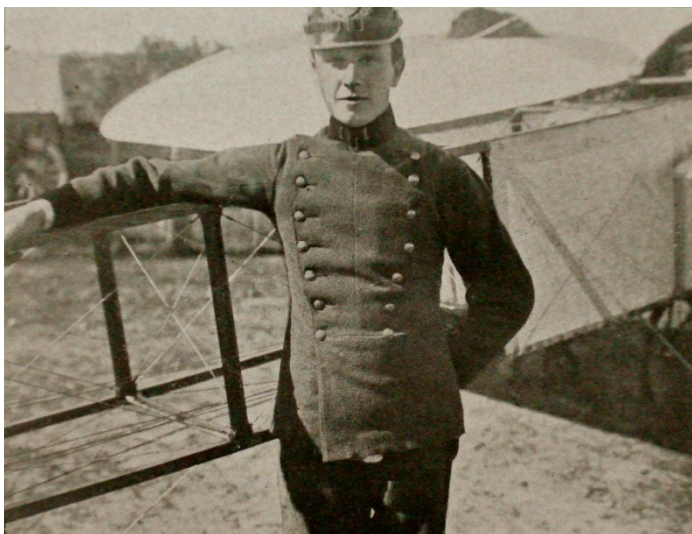
Bleriot XI de Fels en Montevideo⁴⁹



Fels recibido en Carrasco con el Ministro de Guerra Grl Berenaza y Jerez⁵⁰

⁴⁹ Revista *Fray Mocho*. Diciembre de 1912.

⁵⁰ Revista *Fray Mocho*. Diciembre de 1912.



Fels en Montevideo, a la derecha se aprecian los soldados uruguayos sujetando el avión⁵¹



Izquierda: Fels saludado en Montevideo por el embajador Argentino Enrique Moreno⁵². Derecha: Caricatura publicada por la revista *PBT*⁵³

Regreso al país

Aquella misma tarde del 1 de diciembre Fels había resuelto su regreso a la patria, pero una falla del motor de su aeroplano lo obligó a postergar su viaje hasta el día siguiente; mientras tanto, se comunicó con Buenos Aires solicitando que su mecánico se trasladara a Montevideo a fin de efectuar la reparación del mencionado motor.

En un banquete de proporciones con el cual se lo agasajó esa noche, el Aero Club del Uruguay le otorgó una medalla de oro en premio de la proeza cumplida.

A las 16:50 del día siguiente, reparada la falla del motor, partió desde aquel mismo campo, punto de su primer aterrizaje. Entre brumas y niebla cruzó nuevamente el Plata, pero por distinto rumbo (an-

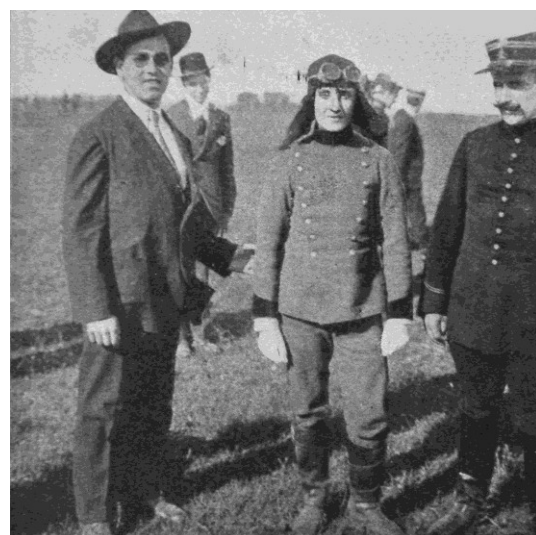
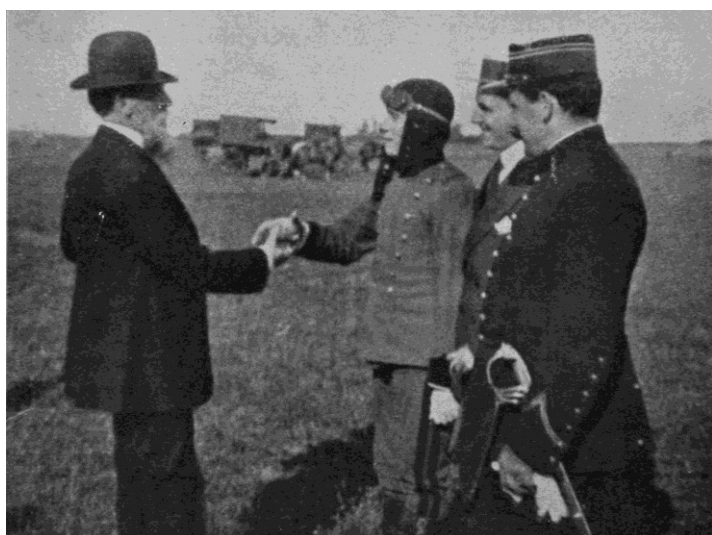
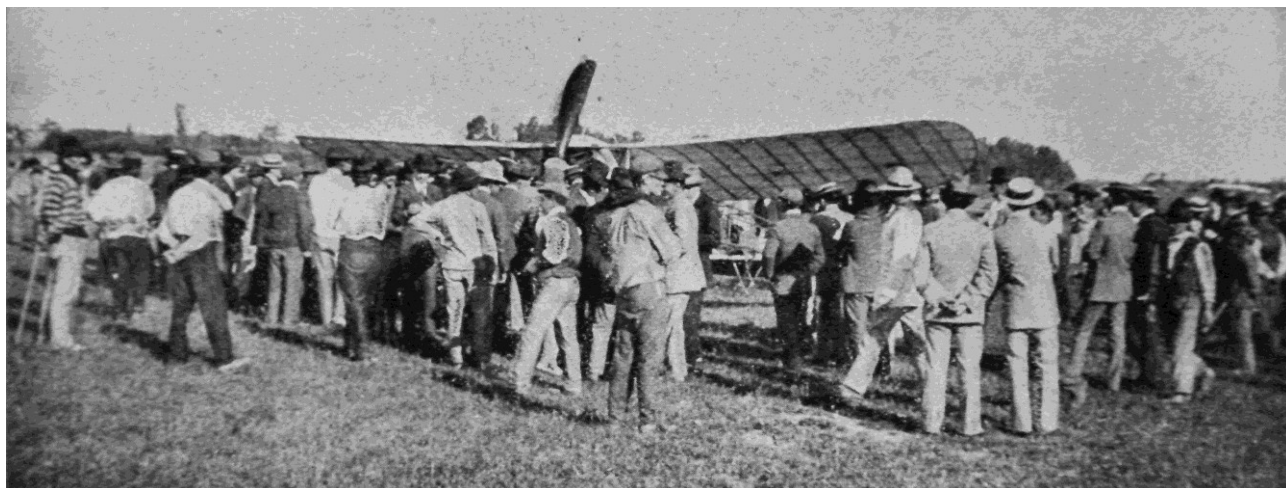
⁵¹ Revista *Fray Mocho*. Diciembre de 1912.

⁵² Revista *Caras y Caretas* N.º 740. 7 de diciembre de 1912.

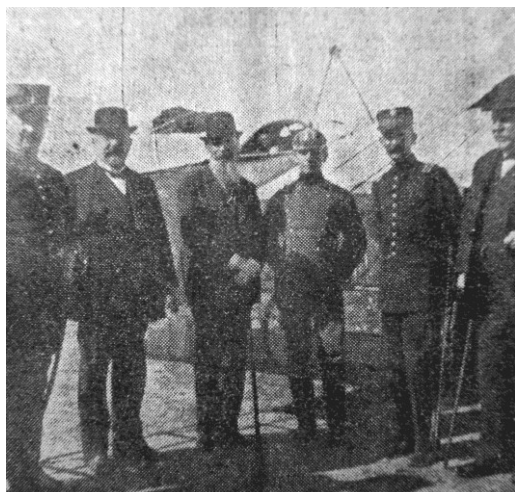
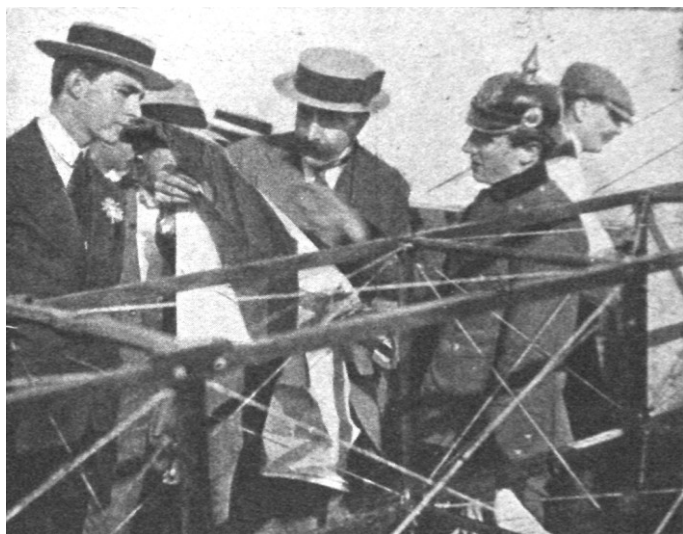
⁵³ Revista *PBT* N.º 421. 21 de diciembre de 1912.

tes lo había hecho por el de Colonia). Por dificultades de orientación por las causas indicadas, luego de 2 horas y 30 minutos de vuelo, aterrizó en *Los Talas* a cuatro kilómetros de Berisso.

Fels disponiéndose a partir desde el campo de maniobras del Regimiento de Artillería en Montevideo⁵⁴



⁵⁴ Diario *Mundo Argentino*. Diciembre de 1912.



Otras fotos previas a la partida. Izquierda: Fels con autoridades. De izquierda a derecha: Coronel Ramasso, Dr. Scoseria, Ministro Moreno, el piloto, General Bozzano y el Sr. Bachini⁵⁵

⁵⁵ Diario *La Nación*. 2 de diciembre de 1912.

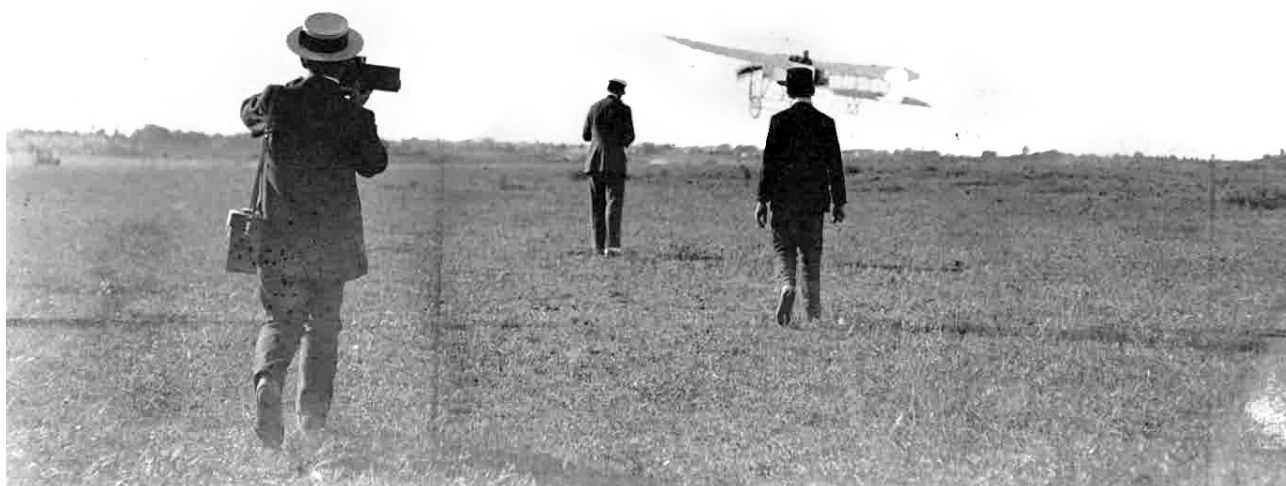


Pablo Teodoro Fels con el Ministro de Guerra del hermano país⁵⁶

De allí partió al instante y al sobrevolar la localidad de Berisso exhaustos sus tanques de gasolina, se detuvo el motor, motivo que le forzó a un nuevo aterrizaje en el campo del señor Gutiérrez. Dejó entonces allí su Bleriot al cuidado de la policía local y se dirigió a La Plata, donde visitó la redacción de *El Día* a fin de que informara su regreso y resolución de viajar a Buenos Aires por tren.

La noticia se difundió rápidamente, y cuando el tren llegó a la estación Constitución, pasada la media noche fue recibido por una multitud de entusiastas, que lo condujo jubilosa hacia el centro de la ciudad y acompañaron luego, a la redacción de los diarios *La Prensa*, *La Nación* y otros de la metrópoli.

⁵⁶ Foto Archivo General de la Nación.



Fels despegando del campo de maniobras del Regimiento de Artillería en Montevideo⁵⁷

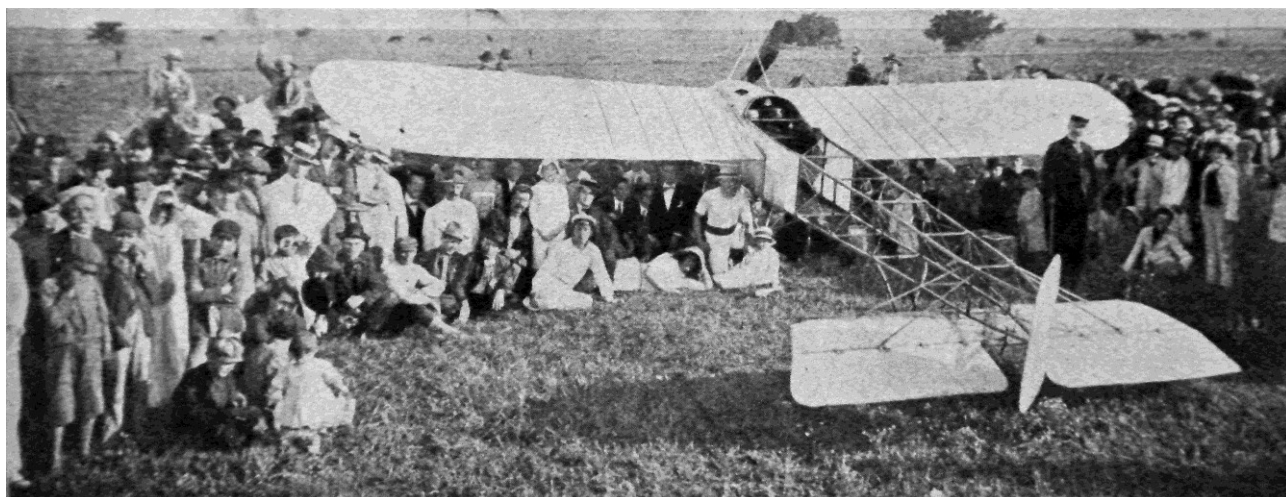


Recepción en la estación ferroviaria de Constitución⁵⁸

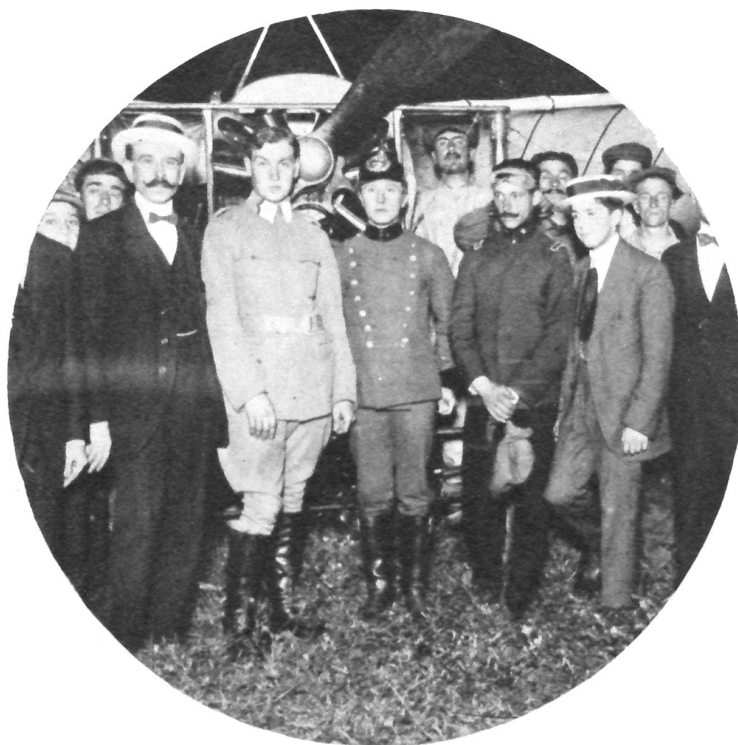
⁵⁷ Foto Archivo General de la Nación reproducida por las revistas *Fray Mocho* y *Caras y Caretas* N.º 740. 7 de diciembre de 1912.

⁵⁸ Revista *Fray Mocho*. Diciembre de 1912.

El 3 fue en busca de su avión, recargó combustible, y siendo las 17:35 partió hacia El Palomar pero una nueva falla de motor fue motivo de otro aterrizaje forzoso en Villa Elisa. Superado el desperfecto que le demoró 30 minutos, su descenso definitivo se produjo a las 19:15 en el aeródromo de El Palomar. Allí le esperaban sus amigos, oficiales Raúl Eugenio Goubat y Manuel Félix Origone, quienes le comunicaron que la superioridad le había aplicado un castigo de treinta días de arresto *por haberse ausentado sin permiso a territorio extranjero*. Con esta noticia, se trasladó a Campo de Mayo sede de su regimiento, donde le aguardaban, además de su arresto, un vivo agasajo por parte de Jefes y camaradas de la guarnición.



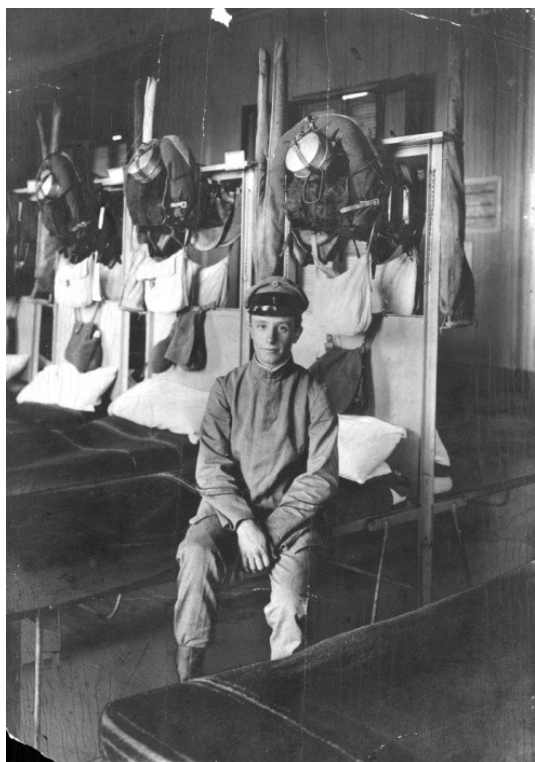
El Bleriot XI en el campo del señor Gutiérrez⁵⁹



Izquierda: Fels en El Palomar, a la izquierda se ve al Teniente 1.º Goubat⁶⁰

⁵⁹ Diario *Mundo Argentino*. Diciembre de 1912.

⁶⁰ Revista *La ilustración Sud-Americana* N.º 479. 15 de diciembre de 1912.



Izquierda: Cabo Dragoneante Fels en el dormitorio de tropa del Batallón N.º 1 de Ingenieros durante su arresto por volar a Montevideo sin autorización. Derecha: Soldado Fels durante su arresto en el Batallón N.º 1 de Ingeniero en Campo de Mayo con su amigo y presidente del Aero Club Argentino, ingeniero Jorge Alejandro Newbery



Fels durante su arresto en el Batallón 1 de Ingenieros⁶¹

⁶¹ Colección Augusto Víctor Bousquet.

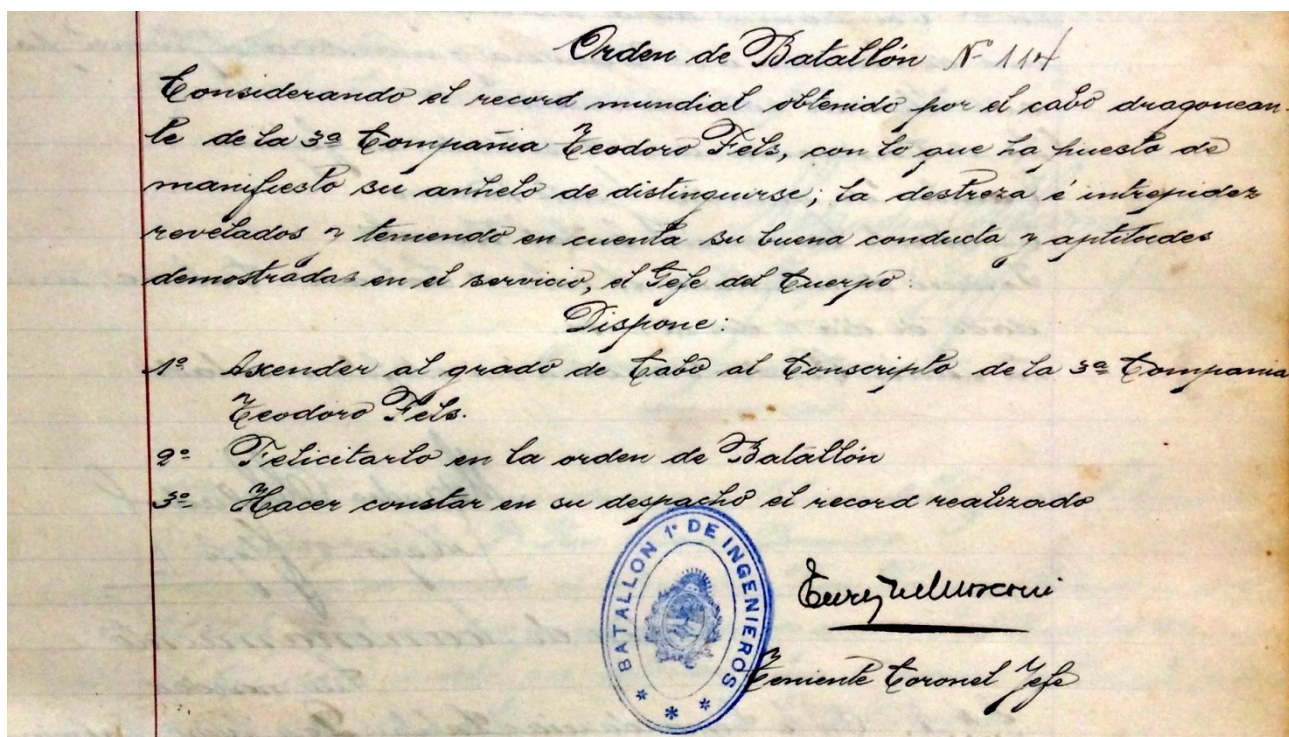
La pena impuesta no se cumplió; el entonces Presidente de la Nación, Dr. Roque Sáenz Peña, le llamó a su despacho, y en mérito a su proeza (récord de vuelo sobre agua) no sólo le conmutó el castigo sino que además lo ascendió a Cabo. La medida quedó documentada en el decreto publicado el 5 de diciembre en el Boletín Militar N.º 3426, 1ª Parte donde expresó lo siguiente:

Se da por cumplida la sanción impuesta al Cbo conscripto Pablo Teodoro Fels “Por ausentarse del territorio de la República sin la licencia reglamentaria” en consideración al cruce del Río de la Plata efectuado en un monoplano Bleriot XI, resaltando su intrepidez como aviador y felicitando al mismo poniendo este hecho de manifiesto ante sus pares por el acto de arrojo evidenciado.



Fels saliendo de la casa de gobierno luego de ser recibido por el Presidente de la Nación⁶²

⁶² Colección Augusto Víctor Bousquet.



Ascenso a Cabo Conscripto del Dragoneante Pablo Teodoro Fels y felicitación del jefe del Batallón 1 de Ingenieros, Teniente coronel Mosconi con motivo del vuelo a Montevideo. Orden de Batallón N.º 114⁶³

⁶³ Libro de órdenes del Batallón N.º 1 de Ingenieros. Diciembre de 1912. Servicio Histórico del Ejército.



Fels en el centro con los oficiales Emilio Daul, Luis Raúl Chiquisola, Castro y de Arcos (oficial de Administración del Batallón 1 de Ingenieros). Diciembre de 1912⁶⁴

La comisión directiva del Aero Club Argentino, por su parte (Acta N° 70 del 26 de diciembre de 1912) resolvió: *otorgar el primer premio "Cross Country" al aviador Teodoro Fels quien efectuó el viaje en, aeroplano. El Palomar-Montevideo, volando sobre agua 198,832 kilómetros según dato oficial del Ministerio de Marina, computándosele el vuelo con un total de 220 kilómetros desde el punto de partida al descenso.*

Algún tiempo después los compositores Pedro D. Sofia (1890-1976) y de Vicente Mazzoco (1857-1936)⁶⁵ le compusieron respectivamente los tangos criollos *El Cabo Fels* y *Don Teodoro*. La primera pieza musical litografiada por Yantorno & Cía. fue editada y comercializada por Geipel Hermanos. La segunda fue impresa por la casa Ortelli Hermanos de Av. Belgrano 2947 y comercializada

⁶⁴ Fotos Archivo General de la Nación. La foto de la izquierda también fue reproducida por la revista *Fray Mocho* N.º 34. 20 de diciembre de 1912.

⁶⁵ Este compositor fue director de bandas, también firmaba como *Criollin* o *M. Criollito*. Era italiano, director de la Banda de Infantería, viajó a Bolivia donde se lo designa Director General de Bandas Militares. El uso de su apodo se debe al temor a que sus superiores se enteraran de que era autor de tangos. En 1912, grabó para el sello Columbia Record, dirigiendo la Banda del Regimiento 5 de Infantería. Entre sus tangos: *ABC*, *Azul y blanco*, bar *Florida*, bar *Pueyrredón*, *Hotel España*, *Mechita*, *Mi china*, *Ricardito* y *Rico Tipo*.

<http://www.todotango.com/creadores/ficha/2244/Vicente-Mazzoco>

por la casa J. A. Pellerano con domicilio comercial en Av. Rivadavia N.º 6832 en el barrio de Flores⁶⁶.



Comida de agasajo en lo de Lucio con motivo del doble cruce del Río de la Plata⁶⁷

⁶⁶ BOUSQUET, Augusto Víctor, KETCHIAN, Avedis. (2005) *Subteniente de la Guardia Nacional de Aviación Pablo Teodoro Fels y el Primer Correo Aéreo Oficial Internacional Argentino (1917)*. Biblioteca Aerofila de Historia Aero-postal. Volumen 3. Impreso en Argentina. Sociedad Argentina de Aerofilatelia. Noviembre de 2005. Pág. 99 y 100.

⁶⁷ Revista *Fray Mocho* N.º 32. 6 de diciembre de 1912.



Entrega de diploma de los empleados del Banco de la Nación con motivo del doble cruce del Río de la Plata⁶⁸

Izquierda: En Montevideo con salvavidas del Aero Club Argentino⁶⁹.
Derecha: Nota periodística sobre el vuelo publicada el 8 de diciembre por *La Prensa* de Belgrano



El Record de la Aviación

Lo es para nosotros el vuelo magistral efectuado por el joven conscripto Teodoro Fels.

En menos de dos horas lo hizo directo desde esta ciudad hasta la de Montevideo.

Esto sin ostentación, sin preambulos, ni reclame.

El ingeniero Newbery que tantas muestras ha dado de sus conocimientos y valentía, lo aplaude y lo proclama.

Y como técnico, hace conocer los peligros de la travesía del Río de la Plata y dice:

Un estuario des poblado

—El principal peligro—agregó— está en la escasa vida marítima del Plata. Es una arteria des poblada, donde el aviador, en caso de accidente, se halla completamente solo, sin la perspectiva de recibir ayuda. Más allá de la Colonia, el viaje es relativamente fácil, sobre todo si se tiene la tierra siempre a la vista. El canal de la Mancha tiene la ventaja de que hay buques a cada paso; aquí, en mi último viaje a la Colonia, solo encontré uno a la ida, y tres al regreso. Ya puede cualquiera imaginarse las consecuencias que tendrá para un aviador una descompostura del motor en pleno estuario. Está perdido, sin remedio.

Honor pues a Teodoro Fels!

Que inmensa satisfacción que haya sido un argentino, y un soldado el que ha batido el record de la Aviación!

⁶⁸ Revista *Fray Mocho* N.º 32. 6 de diciembre de 1912.

⁶⁹ Diario *Democracia*. 1948.

Noticia de la Escuela de Aviación Militar con referencias a Newbery, Mascías y Fels⁷⁰

Aviación—

La consignamos primero por haberse presentado como un gigante inmenso que cuenta día á día con más allegados.

Newbery, excelente aviador, cuyas proezas no necesitan recordarse, puesto que están latentes en el ánimo de todos; su doble viaje á la Colonia fué una proeza grande que marcó el primer eslabón de los records.

Mascías, detentor del record de altura sudamericano, ejecuta un vuelo notable seguido de un descenso vertiginoso, casi en línea recta, desde los 3000 metros de altura.

Y por último Fels, el último de nuestra enumeración porque es el primero en su proeza; en un rasgo de valor entre el fuerte viento de una mañana tormentosa, toma su aeroplano y sube en él para no bajar sino más allá del Plata, entre los sol-

dados del ejército hermano y sin fatiga por los 250 kilómetros de recorrido; toma nuevamente su aeroplano y se remonta volando hasta que ya sobre la costa Argentina da la última chispa su motor y en un magnífico vuelo planeado toca tierra con toda felicidad.

¡Había batido un record mundial!

Y, así, record tras record, seguirá entre nosotros este año la marcha del progreso aereo y no está lejano el día en que otro nóvel se apodere de los lauros conquistados por los de hoy.

Día á día se aumenta el número de aviadores en la Argentina.

La escuela de aviación militar cuenta en la actualidad con 30 aeroplanos de diversos modelos y no es difícil que haya 100 para el año entrante, si continúa en esa progresión..



Reunión de simpatizantes de Fels en la calle Lima previo a acompañarlo en sus visitas a los diarios *La Prensa* y *La Nación*⁷¹

⁷⁰ Diario *La Prensa* de Belgrano. 29 de diciembre de 1912.

⁷¹ Revista *Fray Mocho*. Diciembre de 1912.



Fels con su madre y hermanas en la redacción del diario *La Nación*⁷³



Admiradores y reporteros del diario *La Nación* con el soldado Fels cuando fue agasajado con una copa de champagne por el vuelo. El primero de la derecha (con un pañuelo en su mano es el periodista Zuanich⁷⁴

⁷³ Revistas *Fray Mocho* y *Caras y Caretas* N.º 740. 7 de diciembre de 1912.

⁷⁴ Revista *Caras y Caretas* N.º 740. 7 de diciembre de 1912.



La madre, hermanas y amigas de Fels en el Palomar⁷⁵



Fels con uniforme del Batallón N.º 1 de Ingenieros. Izquierda: Imagen en color autografiada por Fels similar a la publicada en blanco y negro por el diario *Mundo Argentino* N.º 101. 11 de diciembre de 1912. Derecha: Caricatura de Pablo Teodoro Fels. 13 de diciembre de 1912⁷⁶

⁷⁵ Revista *Fray Mocho*. Diciembre de 1912.

⁷⁶ Revista *Fray Mocho* N.º 33. 13 de diciembre de 1912.

Fels recibió además diplomas del Banco de la Nación Argentina, Banco Hipotecario Nacional, de la Comisión Pro-Homenaje constituida con dicho objeto; una medalla obsequiada por el Banco de la Provincia de Buenos Aires y una obra de la escultora Margarita Bonet, obsequiada por la Policía de la Capital Federal; medalla de oro del Jockey Club y otros premios y medallas instituidas por distintas instituciones.



Homenaje del Banco Hipotecario Nacional. En la fotografía de la izquierda se ve al señor W. Machera delante del Ing. Newbery pronunciando unas palabras antes de la entrega del diploma⁷⁷



Medalla de bronce plateado de 33 mm obsequiada en 1912 por el personal del Banco de la Provincia de Buenos Aires

⁷⁷ Revista *Fray Mocho* N.º 38. 17 de enero de 1913.



FELS
BATIÓ EL RECORD DEL VUELO SOBRE EL AGUA

LA hélice del aeroplano «BLERIOT» que él usa, no es más perfecta que la que regalaremos a todos nuestros clientes. A todo niño que nos visite, acompañado de sus padres, le regalaremos un precioso juguete Aeroplano que a la vez que divertido es instructivo, pues usándolo los niños se darán cuenta de los principios de la aviación.

JAMES SMART
CASA ESPECIAL EN ARTÍCULOS PARA NIÑOS Y NIÑAS. — LA CASA DE CALIDAD

Florida esq. B^{me} Mitre
BUENOS AIRES

Mar del Plata

Publicidad de *James Smart* con motivo del vuelo a Montevideo. 1913



Izquierda: Acto de entrega del premio por parte de la Policía de la Capital. Abril de 1913. Derecha: detalle del premio⁷⁸

Inauguración de la rambla de Mar del Plata

Con motivo de este acontecimiento y por gestiones del Club Social *Mar del Plata* el Aero Club Argentino organizó un *raid* aéreo para el 19 de enero de 1913 entre las ciudades de Buenos Aires y Mar del Plata.



Rambla inaugurada en enero de 1913⁷⁹

⁷⁸ Fotos Archivo General de la Nación.

⁷⁹ Revista *La Ilustración Sud-Americana* N.º 482. 30 de mayo de 1913.



Rambla inaugurada el 19 de enero de 1913⁸⁰



Rambla inaugurada el 19 de enero de 1913

Protagonizaron la travesía los pilotos Heinrich Lübbe con Alberto Roque Mascías (Rumpler Wasser-Eindecker), Fels (Bleriot XI), Pablo Castaibert (probablemente un Castaibert 912-III), y el subteniente Manuel Félix Origone (Bleriot XI).

⁸⁰ <http://www.imagenesmardelplata.com.ar/images/Bristol-largo750Hw.jpg>



Alberto R. Mascías



Pablo T. Fels



Heinrich Lübke



Pablo Castaibert



Manuel F. Origone

El día se presentó poco favorable para la travesía habida cuenta de la fragilidad de los aparatos ante vientos fuertes y otras inclemencias, sin embargo a las 4:38 del 19 de enero despegaron desde El Palomar Lübke y Mascías, a las 5:10 Origone y Fels y a las 4:25 horas desde Villa Lugano Pablo Castaibert.



Mascías y el piloto alemán Enrique Lubbo, en el monoplano Rumpler Taube — más conocido por “La Paloma”, — en la mañana del 19 de enero de 1913, momentos antes de iniciar el raid a Mar del Plata. Minutos después ambos regresaron y al descender conocieron la terrible noticia de la muerte del teniente Manuel Félix Origone, cuya caída fue provocada por una fuerte tormenta que Lubbe y Mascías pudieron eludir volviendo al punto de partida.



Izquierda: Rumpler 1913 *Taube* con Lübke y Mascías antes de iniciar el vuelo a Mar del Plata. 19 de enero de 1913⁸¹. Derecha: Última foto con vida del subteniente Origone tomada antes de despegar de El Palomar el 19 de enero de 1913



Origone despegando con su Bleriot XI. 19 de enero de 1913⁸²

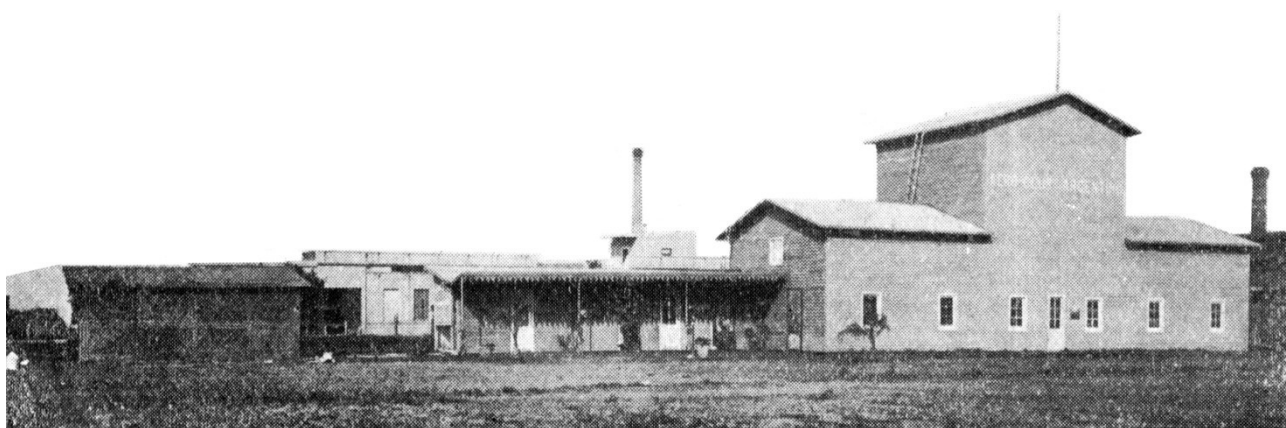
⁸¹ Revista *Caras y Caretas*.

⁸² TARAVELLA, Ambrosio Luis Vicente. *Setenta años de servicios aeronáuticos*. Talleres Gráficos Mundial SRL. Buenos Aires. Argentina. 7 de mayo de 1982.

Eran cerca de las 6 Origone fue sorprendido por un frente de tormenta a la altura de Domselaar que provocó la caída de su avión desde 250 m de altura falleciendo en el acto y convirtiéndose en el primer mártir de la Aviación Militar Argentina. La suerte de los demás pilotos en ese vuelo también les fue adversa, Lübbe y Mascías debieron desistir en la localidad de Jeppener, Fels aterrizó en General Belgrano y Castaibert en la localidad de Dolores.

Vuelos aerostáticos de Fels

De acuerdo con los documentos existente podemos aseverar que no tuvo un franco interés por el vuelo en los más livianos que el aire. Existen solamente dos registros de operaciones donde participó, ambos vuelos desde el Parque Aerostático de Belgrano. El primero habría sido en solitario el 12 de mayo de 1913 a bordo del *Huracán*. Despegó del Parque Aerostático que tenía el Aero Club Argentino en Belgrano y aterrizó en Morón luego de 1:20 de vuelo en el que llegó a los 1650 m de altura.



Parque Aerostático. 1911

El segundo y último vuelo aerostático y también como integrante del ejército lo realizó el 25 de mayo a bordo del *Eduardo Newbery*. El globo fue operado por el piloto italiano Ernani Mazzoleni e integraon el pasaje como alumnos los Tenientes Raúl Eugenio Goubat, Carlos Giménez Kramer, Alfredo Salvador Agneta y el Cabo Conscripto Pablo Tedor Fels. Partió Parque Aerostático, voló a unos 400 m de altura y aterrizó en *Villa Numancia* (San Vicente).



Ernani Mazzoleni



Raúl E. Goubat



Carlos G. Kramer



Alfredo S. Agneta

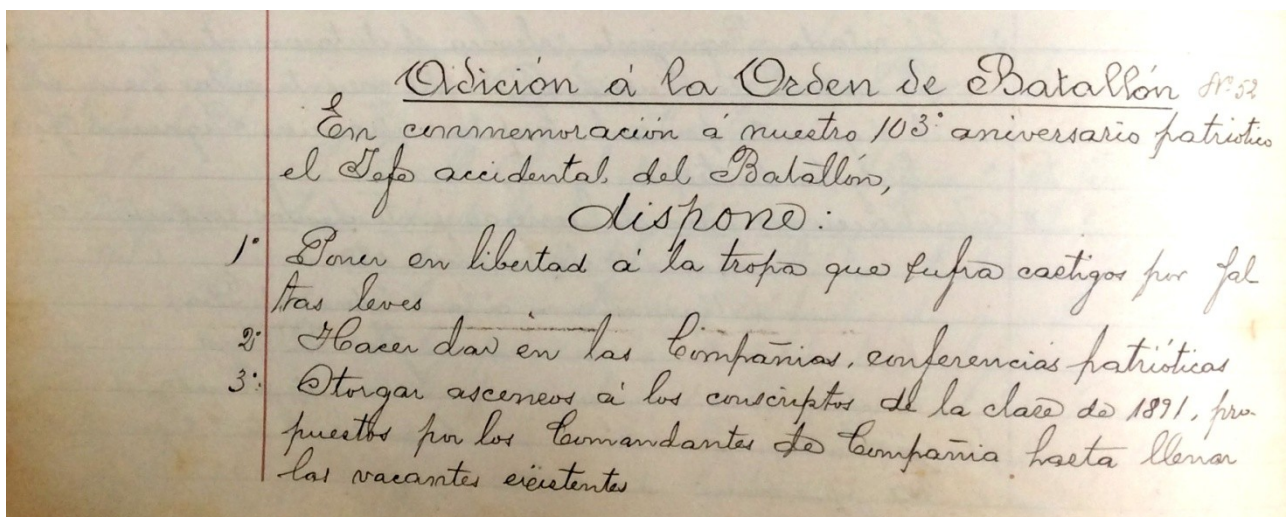


Pablo T. Fels

Ese mismo día en el Batallón 1 de Ingenieros se efectivizó el licenciamiento de los soldados clase 1891. Al respecto una la Orden de Batallón N.º 52 suscripta por el Jefe accidental de la unidad Mayor Alejandro Obligado dispuso el ascenso de Cabos Conscriptos y Conscriptos de los soldados destacados de la unidad. En esta orden Fels quedó promovido a Cabo 1.º Conscripto Fels.

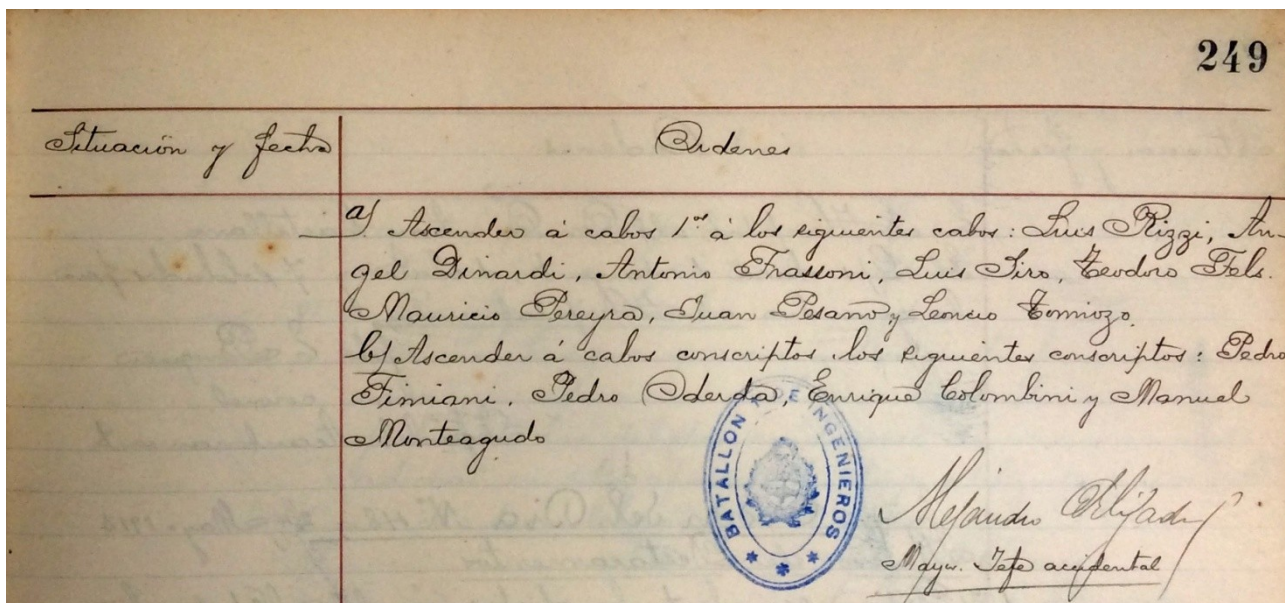


Vista del *Eduardo Newbery* minutos antes de la partida desde Parque Aerostático. En el aro de suspensión de la barquilla se ve sentado a Ernani Mazzoleni, al lado al Teniente Raúl Eugenio Goubat y en el interior de la barquilla se ven al Cabo Pablo Tedor Fels (izquierda) y Carlos Giménez Kramer (derecha). 25 de mayo de 1913



Orden adicional a la N.º 52. 23 de mayo de 1913 (Foja N.º 247)⁸³

⁸³ Libro de órdenes de la unidad. Servicio Histórico del Ejército.



Libro de órdenes de la unidad. Orden adicional a la N.º 52. 23 de mayo de 1913 (Foja N.º 24)⁸⁴

Publicidad de Cigarrillos 43⁸⁵



⁸⁴ Libro de órdenes de la unidad. Servicio Histórico del Ejército.

⁸⁵ Revista *Caras y Caretas* N.º 801. 7 de enero de 1914.

Gira a Córdoba, San Luis y Mendoza

En de enero de 1914 inició una gira con su flamante Morane Saulnier H de 80 hp y su mecánico Eduardo Bordone. El 9 completó el vuelo Córdoba-Villa María y el 21 prosiguió a Villa Mercedes.

Izquierda: Fels con su Morane-Saulnier 80 hp⁸⁶.
Derecha: Fels (con las manos en los bolsillos) en San Luis⁸⁷

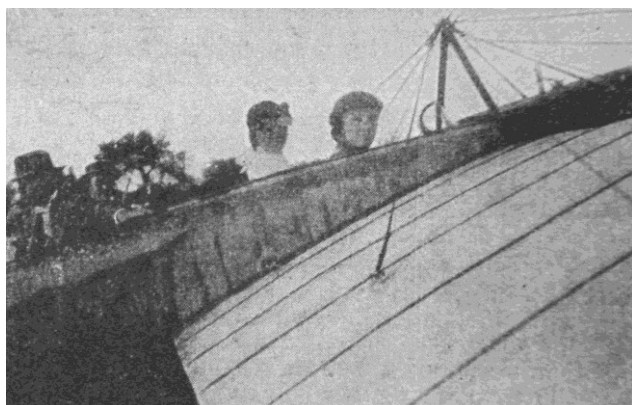


Fels con su Morane-Saulnier 80 hp⁸⁸

⁸⁶ Foto Archivo General de la Nación..

⁸⁷ Fotos Revista *Caras y Caretas* N.º 803. 21 de febrero de 1914.

⁸⁸ Foto Archivo General de la Nación.



Izquierda: Fels en San Luis con la señorita Alrie de pasajera. Derecha: Las señoritas Ojea, Ortíz, Paladini y Liseda dirigiéndose al avión para entregarle un ramo de flores al piloto⁸⁹



Morane-Saulnier 80 hp de Fels con pasajero en San Luis⁹⁰

⁸⁹ Fotos Revista *Caras y Caretas* N.º 803. 21 de febrero de 1914.

⁹⁰

<http://www.archivohistorico.sanluis.gov.ar/AHAsp/Paginas/Foto.asp?FotoId=7669&Tipo=7&Page=4&Criterio=aviaci%F3n>



Fotos de Fels en San Luis⁹¹

El Jefe de Policía
M. A. V. ... saluda
muy atentamente al distinguido y valiente a-
viador argentino don Teodoro Fels, y se com-
place en significarle que ha tenido conoci-
miento de la gentileza de su visita a esta
Jefatura, por la que queda reconocido. A la
vez, le manifiesta que, no siéndole posible,
en razón de múltiples preocupaciones, visi-
tarlo en su alojamiento, vería con agrado
que, pasando por sobre toda consideración
protocolar, el distinguido compatriota se
dignara repetir su visita a la Repartición,
para tener el gusto de hacerlo conocer sus
diferentes dependencias.
Córdoba, Diciembre, 29 de 1913.

¡AL PUEBLO DE MENDOZA!

Sea Teodoro Fels el porta-
dor de los saludos que el pueblo
puntano envía al pueblo herma-
no de Mendoza, al celebrarse la
gloriosa fecha que inmortalizará
el monumento al Ejército de los
Andes, y al adherirse á tan faus-
to acontecimiento, hace votos
para que los manes del gran *Li-
bertador* sean inspiración eterna
de la Nación Argentina y auspi-
cien sus grandes destinos.

El pueblo de San Luis

Imp.--LA OPINION--SAN LUIS

Nota del jefe de Policía de la provincia de Córdoba con motivo de la visita de Fels a esa repartición en diciembre de 1913. Derecha: volante relacionados con la visita de Fels a la provincia⁹²

⁹¹ Fotos Revista *Caras y Caretas* N.º 803. 21 de febrero de 1914.

⁹² Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

"El Imparcial" Mercedes (S. Luis), 26 Enero de 1914
Administración

Señor Teodoro Fels.

La Dirección y Administración de El Imparcial felicita a Ud. por sus hermosos vuelos de ayer y le suplica tenga a bien mandar copiar de sus discursos en el banquete de ayer noche.

En off. de Pablo Teodoro Fels

Señor
Atilio Altieri J. Chacabarro

Tiene el placer de invitar a Ud. a una comida que dará en honor del aviador Teodoro Fels, el 24 del corriente a las 8 1/2 p. m. en el salón del Jockey-Club.

Mercedes (S. Luis), Enero 23 de 1914.

Saludo e invitación a una cena con la visita de Fels a la provincia de San Luis⁹³

Finalizada su estadía en la provincia Fels desarmó su avión y prosiguió por ferrocarril a la provincia de Mendoza. Una vez allí contrató los servicios de la empresa Transportes Unidos y trasladó su avión desde la estación ferroviaria a los Tamarindos para continuar con sus exhibiciones.

Recibo expedido por la empresa por un importe de \$ 30 en concepto de traslado del Morane Saulnier. 12 de febrero de 1914⁹⁴

AL CONTADO

No. 1388

"TRANSPORTES UNIDOS"
EMPRESA DE MUDANZAS

PUCCINI, HOWARD & EVANS
9 DE JULIO 1391 — TELÉFONO 316

Señor Teodoro Fels

DEBE

Por llevar su aeroplano de la estación a Los Tamarindos

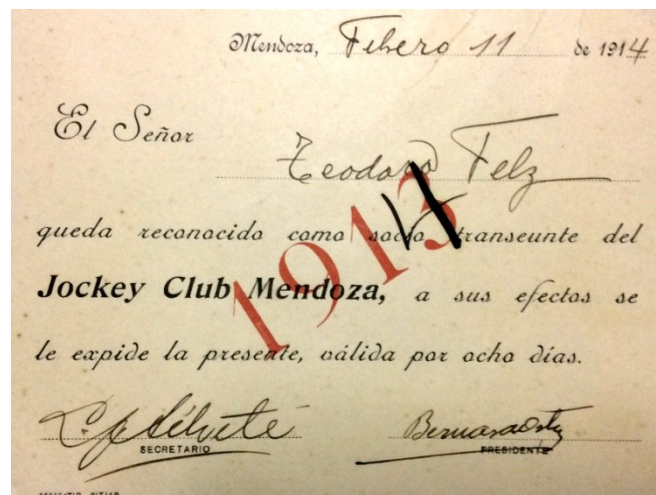
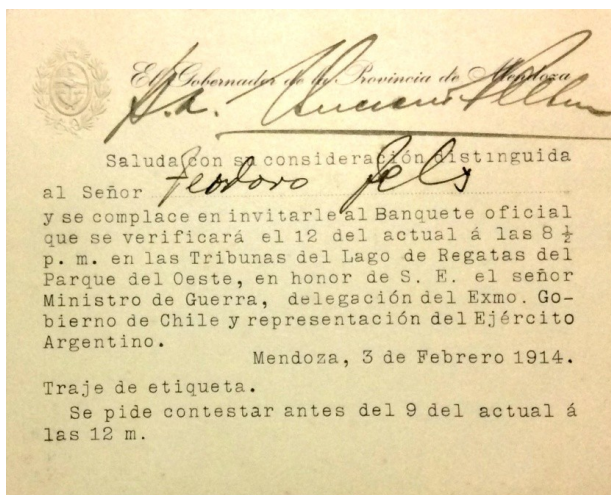
Recibí conforme

Mendoza, 12 febrero 1914

\$ 30 - m/l

⁹³ Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

⁹⁴ Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.



Invitaciones cursada con motivo de visita de Fels a la provincia de Mendoza⁹⁵



Izquierda: Newbery y Pablo Fels durante los reconocimientos de la cordillera realizados en Mendoza para el cruce de Los Andes en 1914, días antes de que Newbery perdiera la vida con el avión de Fels. Derecha: Jorge Newbery en Mendoza delante del Morane Saulnier de Fels un día antes del accidente

Escuela de vuelo Paillette Fels

Surgió de la sociedad de su profesor Marcel André Paillette y nuestro biografiado. Inició su actividad en el actual aeródromo San Fernando en abril de 1914 que por ese entonces ocupaba una extensión de 800 m x 2000 m, a cinco cuerdas de la estación San Fernando (FCCA) y a ocho del camino de automóviles que une el Tigre. Un artículo publicado por el Boletín del Aero Club Argentino⁹⁶ señalaba lo siguiente:

⁹⁵ Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

⁹⁶ Boletín del Aero Club Argentino. Año IV N.º 22. Abril de 1914.

Las construcciones que adelantan rápidamente constituyen los galpones para aparatos y talleres, 24 habitaciones para personal⁹⁷ y alumnos de la escuela, tribunas para la concurrencia y restaurant-bar.

Este instituto aeronáutico establece en su programa: la enseñanza en el manejo de distintos aparatos de Aviación hasta obtener el diploma simple y militar, exhibiciones en el interior y exterior del país, vuelos con pasajero, escuela de mecánicos y constructores, etc. De lo que se colige su impulso entusiasta que guía a sus iniciadores.

Una vez completas las obras y el material necesario, se verificará la inauguración oficial. Mientras tanto con lo ya listo se ha dado principio a la enseñanza de once animosos, que en su natural impaciencia, optan por no esperar aquella fecha.

Por tal motivo los vuelos se suceden allí diariamente y en ellos toman parte, junto con los profesores, los alumnos señores Enrique A. Roger, Francisco Labit Miramon, Alberto Jarfelt, Manuel García Conesa, José María Robles, "Marcelo Guenite". Jacobo P. Storti, Juan V. Romanella, Ricardo Detomassi, Julio Crespo y "Altamira".

Para ello existen 2 biplanos Farman-Gnôme 50 hp, tipo militar el uno, y para carrera el otro. En el corriente mes ingresarán en la escuela 3 biplanos más y un monoplano Morane-Saulnier-Gnôme 80 hp. La actividad desplegada por sus directores en las diarias clases prácticas de vuelo y entrenamiento, apenas si ha dejado libres las oportunidades de exhibir lo que esta Escuela ofrece y vale. No obstante pueden mencionarse algunas.

ESCUELA DE AVIACION
AERODROMO DE SAN FERNANDO
SAN FERNANDO, F. C. C. A.

MARCELO PAILLETTE
:: TEODORO FELS ::
FUNDADORES

ENRIQUE A. ROGER, Director — ALBERTO JARFELT, Jefe de pilotos

Talleres de construcción y reparación de aeroplanos y motores. Vuelos con pasajeros. Exhibiciones públicas.
Pedir datos al director: AERODROMO SAN FERNANDO, F. C. C. A.
o por teléfono Unión Telef. 124, San Fernando.

ESCUELA DE AVIACIÓN
AERODROMO DE SAN FERNANDO
SAN FERNANDO, F. C. C. A.
MARCELO PAILLETTE, propietario-fundador.

Pilotos diplomados en este aeródromo durante el año 1914:
Ricardo Detomassi, Juan Romanella, Alberto Jarfelt, Julio Crespo, Juan Borring, Fortunato Valente, Angel S. Adami, Francisco Labit Miramon, José M. Robles, Analía C. Figueroa, José A. Consillas, Carlos F. Boreosque, Manuel García Conesa, Pedro A. Garré, Antonio Chiumiento.

EL AERÓDROMO CIVIL DE MÁS FAMA EN SU AMÉRICA.

Talleres de construcción y reparación de aeroplanos y motores. Vuelos con pasajeros. Exhibiciones públicas.

Pedir datos al director: Aeródromo San Fernando, F. C. C. A., o por teléfono Unión Telef. 124, San Fernando.

Publicidades de época

Respecto de las instalaciones una noticia publicada en octubre de 1914 consignó la destrucción del restaurant-bar a raíz de un incendio que generó una pérdida estimada en 12000 pesos⁹⁸.

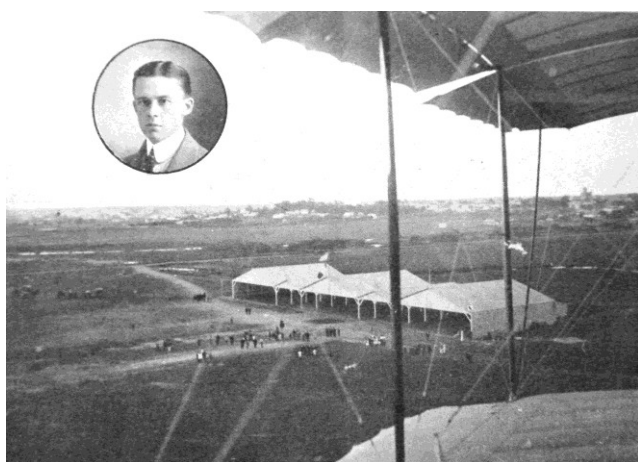
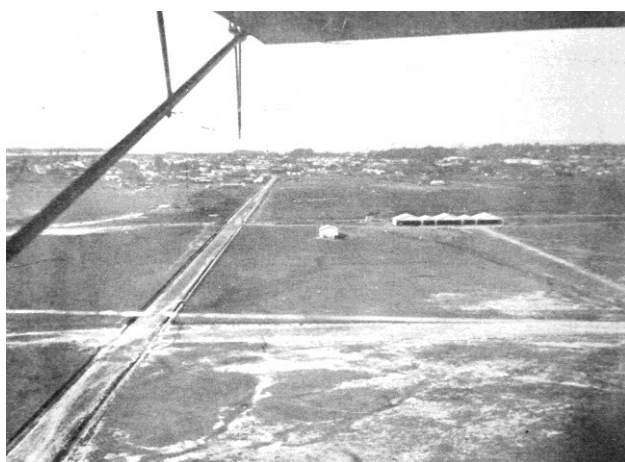
⁹⁷ Por ese entonces y debido a la fragilidad de los aeroplanos se acostumbraba a volar con las primeras luces del día o muy entrada la tarde donde predominaban las condiciones de viento calmo.

⁹⁸ Boletín del Aero Club Argentino Año IV N.º 27. Septiembre-Octubre de 1914.

En mayo de 1915 un artículo publicado por el órgano de difusión del Aero Club Argentino⁹⁹ nos informa sobre la intensa actividad en la formación de nuevos pilotos aviadores. Sobre el particular expresaba:

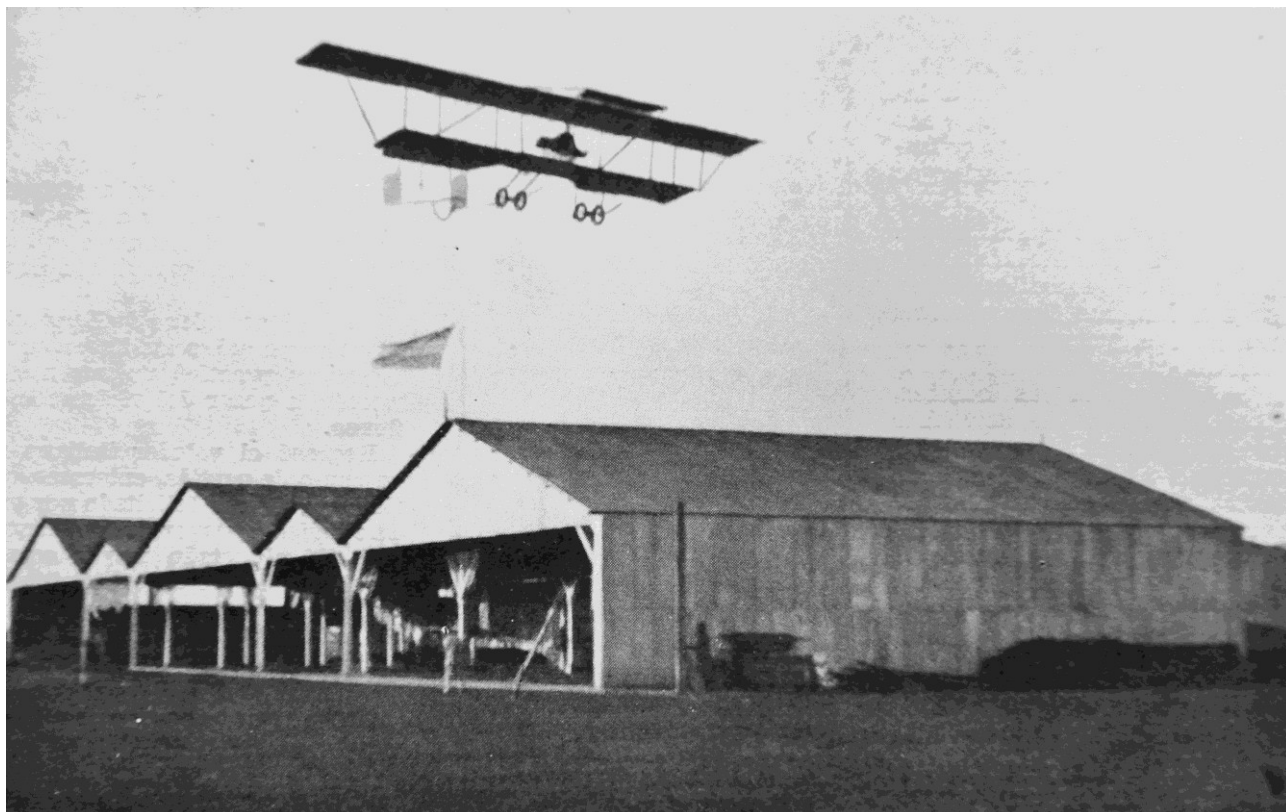
Los alumnos de ese instituto, señora Fruchart Jarfelt y señores López, López Osornio, Carrubio y Rosado Moreno, continuaron, dirigidos por el piloto Jarfelt, sus vuelos de entrenamiento, haciendo igualmente sus últimas salidas de preparación para el brevet, los nuevos aviadores Roger y Dose Obligado.

Los vuelos han sido numerosos, anotándose un promedio de diez salidas diarias, teniendo que descontar los días de mal tiempo y dos o tres veces en que fallas del motor han obligado al desarme y ajuste de éste. El piloto Jarfelt ha hecho durante el mes varios vuelos con pasajeros, llevando en algunas oportunidades a don José Gatti.

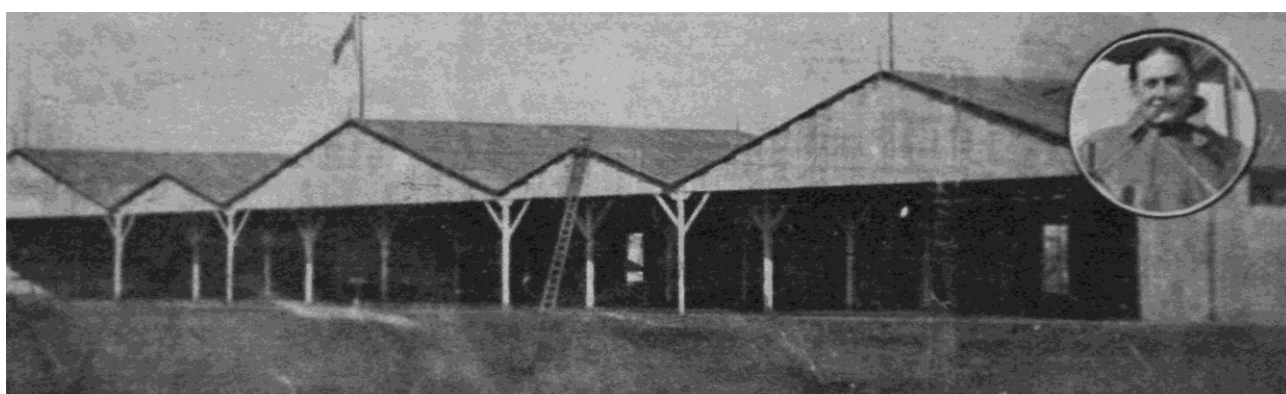


Fotografías oblicuas de la Escuela Paillette-Fels vista desde un Farman. En la fotografía de la derecha se el rostro del Director del establecimiento, Enrique Adrián Roger

⁹⁹ Boletín del Aero Club Argentino Año V N.º 33. Junio de 1915.



El biplano Farman tripulado por Jarfelt sobrevolando los hangares¹⁰⁰



Vista de los hangares desde la plataforma¹⁰¹

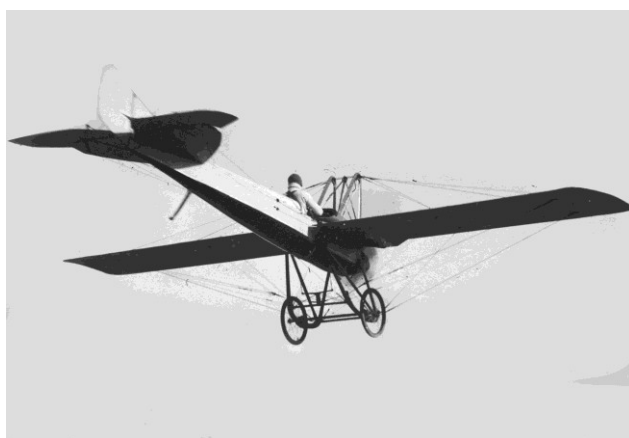
Vuelos de Silvio Pettirossi

Entre los días 6 y 12 de abril de 1914 el aviador paraguayo el Teniente Silvio Pettirossi¹⁰² realizó sus primeras exhibiciones acrobáticas en el hipódromo *Nacional* con el Deperdussin T¹⁰³ *Paraguay*. Durante sus exhibiciones lo acompañó Pablo Teodoro Fels con su Bleriot XI.

¹⁰⁰ Boletín del Aero Club Argentino Año V N.º 38. 10 de diciembre de 1915

¹⁰¹ Foto Boletín del Aero Club Argentino.

¹⁰² Este piloto nació en Asunción el 16 de junio de 1887. Se diplomó piloto aviador en la Escuela Deperdussin en Reims, Francia el 7 de marzo de 1913 (Brevet N.º 1228) y comenzó a desarrollar vuelos acrobáticos. En diciembre de 1914 fue fundador y presidente del Aero Club de Paraguay. Falleció en la provincia de Buenos Aires el 17 de octubre de 1916, mientras realizaba su looping invertido, debido a una rotura del ala izquierda.



Silvio Pettirossi con su Deperdussin T volando en el hipódromo Nacional¹⁰⁴

Primer correo aéreo argentino

Fels debía reeditar su hazañosa empresa del 1 de diciembre de 1912; pero esta vez, cruzaría nuevamente el estuario en misión oficial, al servicio común y bajo un preeminente e histórico símbolo: *Primer estafetero-aéreo del Correo Argentino*. Con el auspicio del Círculo Deportivo con sede en el viejo Stadium de Palermo y con el apoyo del Correo Oficial, llevó a cabo tan importante misión el 2 de septiembre de 1917. Utilizó el Bleriot XI-Bis. Gnôme Lambda de 80 hp N.º I facilitado por la Escuela Militar de Aviación por expresa disposición del Ministro de Guerra, señor Elpidio González.

En esa ocasión, ante numeroso público, aviadores militares y civiles, siendo las 14, fue cerrada la saca postal conteniendo 90 cartas de primera, categoría, labrándose enseguida el acta oficial bajo el siguiente tenor:

En la Capital Federal a los dos días del mes de septiembre del año mil novecientos diez y siete, en el local del Stadium Municipal y siendo las dos pasado meridiano, se procede a cerrar el despacho de correspondencia número uno, destinada a Montevideo, República Oriental del Uruguay, que será transportado por la vía aérea, por el piloto argentino Don Teodoro Fels, que en este acto inaugura el primer correo internacional y bajo los auspicios del Círculo Sportivo.

Para constancia y recuerdo de este fausto acontecimiento se libra la presente, que en diez copias se firman, ante mi, de lo que doy fe.

El acta fue suscripta, en representación de la repartición postal, por el jefe, señor M. Castilla y el aviador Feís. Lo hicieron además las autoridades del Círculo Sportivo y otros funcionarios postales. El matasellos utilizado en la oportunidad tenía la siguiente leyenda: *Primer Correo Aéreo Internacional - 2 de septiembre de 1917. Entre Buenos Aires y Montevideo — Piloto, Teodoro Fels.*

¹⁰³ El Deperdussin T era un avión monoplaza de ala media para observación y motor Gnôme de 80 hp. Fue producido en Francia a partir de 1913. Podía ascender a 2000 m en 20 minutos. Fue traído por el paraguayo Silvio Pettirossi y el tornero armenio Miram Jaian se desempeñó como su mecánico hasta la muerte del piloto.

¹⁰⁴ Fotos Archivo General de la Nación.

Dos horas cuarenta y cinco minutos después, aterrizaba en la playa uruguaya de Carrasco. Seguidamente se dirigió a la Dirección General de Correos y Telégrafos del país hermano, donde hizo entrega de la saca postal que le fuera confiada. Al siguiente día, el Director General de la repartición postal uruguaya, puso en manos de Fels la primera valija conteniendo unas setenta piezas postales con cuyo transporte habría de cerrarse el circuito postal aéreo entre Argentina y Uruguay.

Inició su regreso a las 14:30 pero una falla de motor le obligó a un aterrizaje de emergencia en jurisdicción de Fuerte Sauce. Un despacho telegráfico a El Palomar solicitando repuestos para la reparación del motor del Bleriot puso en movimiento al Teniente 1° Antonio Parodi, quien, al día siguiente, en un monoplano Rumpler *Taube* condujo los implementos pedidos.

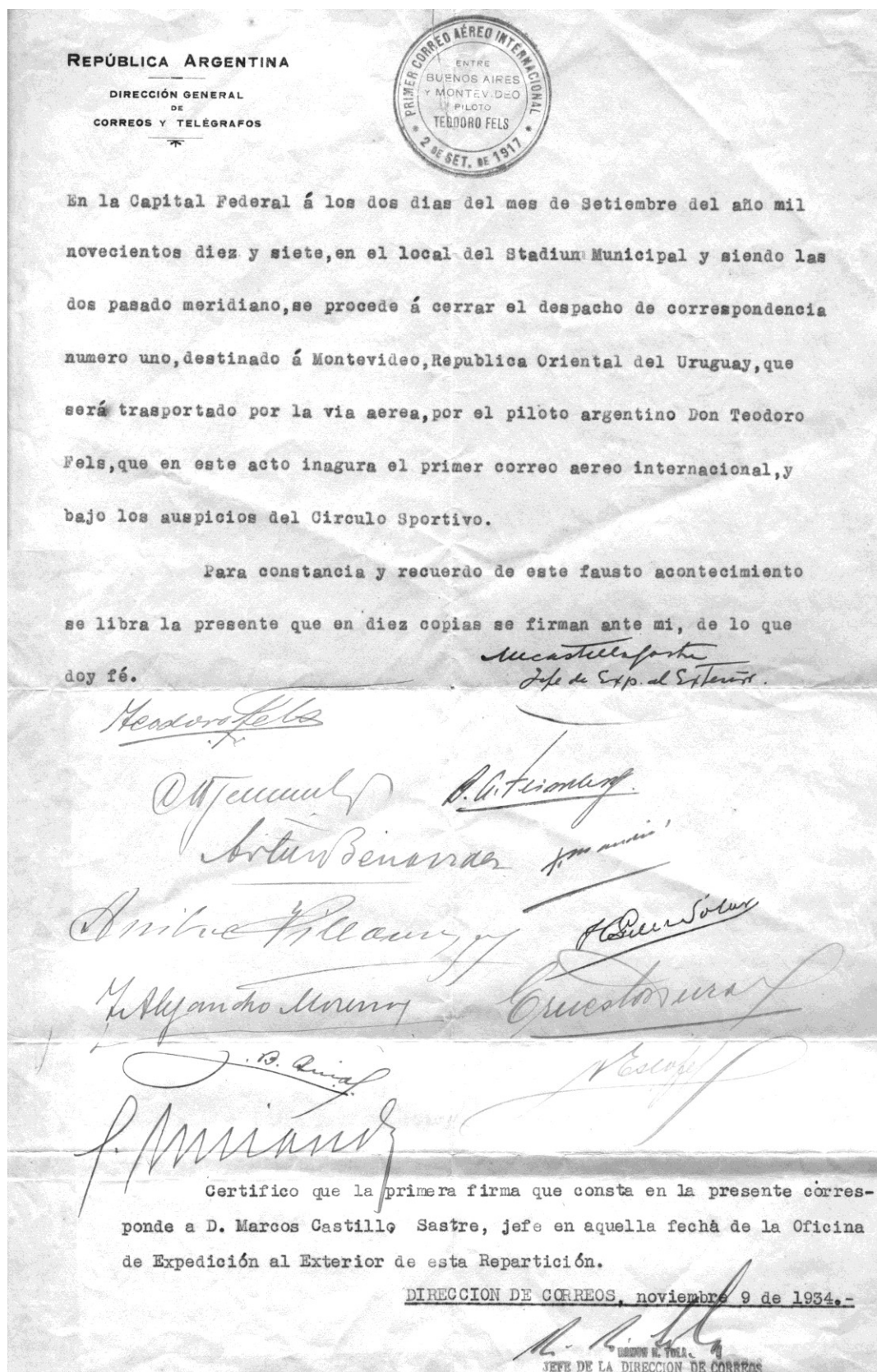
Reparado el motor, Fels volvió a remontarse desde Colonia para dirigirse a Buenos Aires, pero debió volver enseguida al punto de partida: pesada e impenetrable niebla se cernía sobre el estuario. Pocas horas más tarde, disipada aquélla, el *primer estafetero del aire* emprendía el vuelo nuevamente; cruzó el río y con la sola preocupación de su involuntaria demora, llegó a El Palomar.

Allí le aguardaban los valijeros de Casa Central en cuyas manos el piloto puso la saca de correspondencia que, con algunas peripecias había traído por aire desde territorio uruguayo. Con ello, se daba fin al primer servicio oficial de correo aéreo nacional, hacia el exterior.



Izquierda: Fels antes de partir en vuelo a Montevideo. Septiembre de 1917¹⁰⁵. Derecha: Matasellos aplicado en ocasión del vuelo a Montevideo a cargo de Pablo Teodoro Fels el 2 de septiembre de 1917

¹⁰⁵ Foto Archivo General de la Nación.



Acta confeccionada el 2 de septiembre de 1917 en ocasión de su partida¹⁰⁶

¹⁰⁶ Colección Algerio Pedro Nonis.



Izquierda: Pieza postal transportada por el Cabo Fels el 2 de septiembre de 1917¹⁰⁷. Derecha: Monolito recordatorio del vuelo postal de Fels colocado por el Comando de Aviación de Ejército y la Sociedad Argentina de Aerofilatelia en septiembre de 1992. 15 de septiembre de 2010



Fels con el Capitán Parodi y allegados posando luego del vuelo postal a Montevideo. Septiembre de 1917



Izquierda: Pieza postal circulada ente Buenos Aires y Carrasco en el 50.º aniversario del vuelo de Fels. A Montevideo transportada por MS.760 París. 1 de diciembre de 1962¹⁰⁸. Derecha: Pieza postal circulada en el 80.º aniversario del primer correo aéreo internacional. 22 de septiembre de 2007¹⁰⁹

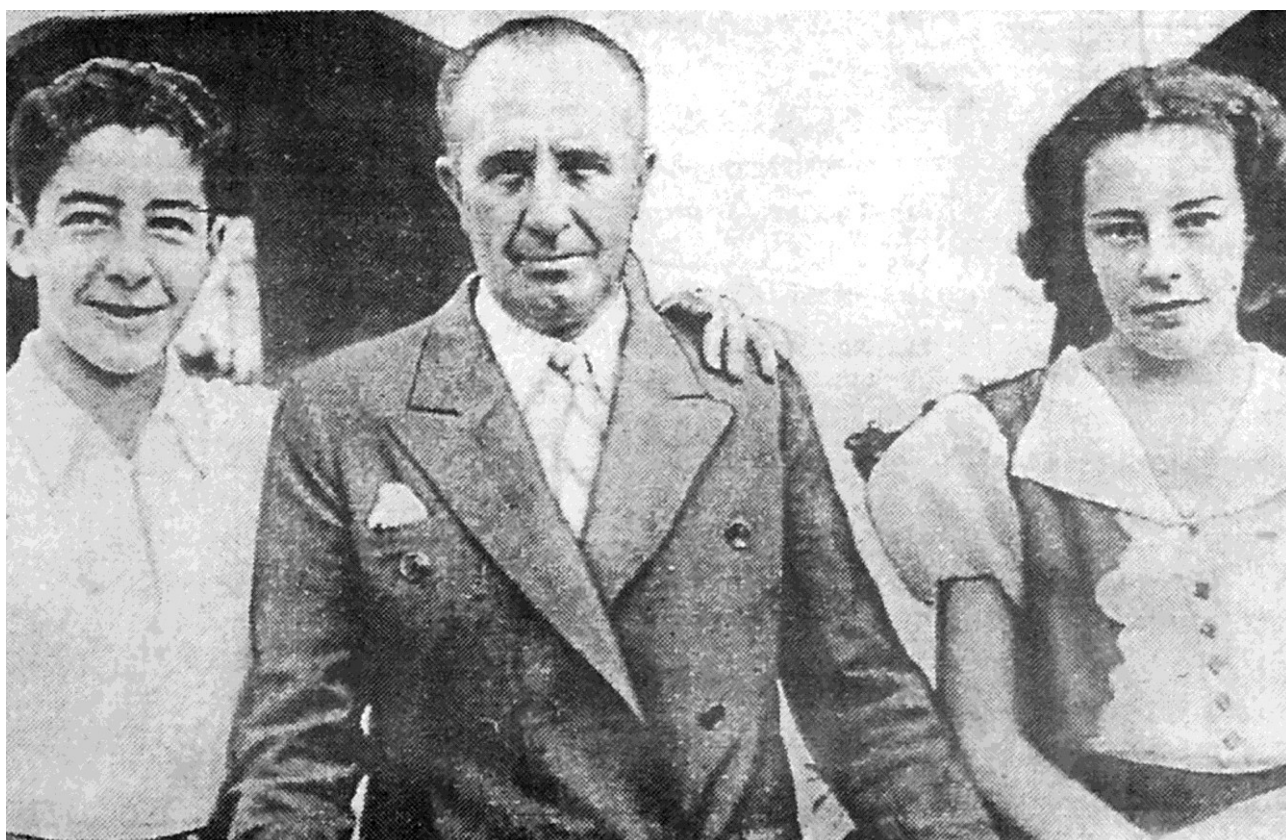
¹⁰⁷ Colección Algeria Pedro Nonis.

¹⁰⁸ Colección Algeria Pedro Nonis.

Pieza aerpostal circulada en ocasión del 50.º aniversario de la muerte de Jorge Alejandro Newbery. Autografiada por Fels, el Brigadier Edmundo Hugo Civatti Bernasconi y Mario Alberto D'Ursi. 29 de febrero de 1964¹¹⁰



En 1918 contrajo enlace con María del Carmen Márquez¹¹¹; de dicho matrimonio nacieron dos hijos: Teodoro Enrique y Matilde Marta.



Pablo Teodoro Fels con sus hijos Teodoro Enrique y Matilde Marta¹¹²

¹⁰⁹ Colección Algerio Pedro Nonis.

¹¹⁰ Colección Algerio Pedro Nonis.

¹¹¹ Fallecida en 1949.

La carta de Garrós

En abril de ese año recibió una carta de Roland Garrós (1888–1918) fechada el 28 de marzo. El piloto francés además de notable aviador era un veterano piloto militar reclutado el 1 de agosto de 1914. Había diseñado un sistema de disparo de ametralladora no sincronizado mediante un deflector metálico en la hélice que permitía acondicionar las ametralladoras delante del piloto facilitando la puntería y por consiguiente la eficacia en el combate aéreo.



Izquierda: Rolland Garrós. Derecha: Sistema diseñado para disparar a través de la hélice preservado en el Museo del Aire y el Espacio de Le Bourget¹¹³

El 18 de abril de 1915 había sido tomado prisionero por los alemanes con su avión intacto, lo que le permitió a Anthony Fokker estudiar y perfeccionar el sistema de disparo agregándole precisión y letalidad. Se había evadido el 17 de febrero de 1918 y en marzo encontraba recuperándose para regresar al frente de batalla. En esa carta expresó:

Mi querido Fels:

Yo estoy muy reconocido por vuestro buen recuerdo que agradezco cordialmente.

Después de algunas semanas de reposo, yo reanudaré mi entrenamiento y espero estar de vuelta en el frente el mes próximo.

Cuándo nos veremos nosotros? Sería para mí un gran placer por cuanto yo guardo de la Argentina y de usted personalmente buen agradable recuerdo.

¹¹² Colección Augusto Víctor Bousquet.

¹¹³ Archivo del autor.

Creed mi querido Fels en mi viva simpatía.

Garrós

28 mar 1918
7, RUE LALO
TELEPH. 672 38

Mon cher Fels,
J'ai été très touché de
votre bon souvenir
et je vous en remercie
Cordialement.
Après quelques semaines
de repos, j'ai repris
mon entraînement et
j'ai l'espoir d'être de
retour au front le
mois prochain.

Quand nous reverrons
nous ? Ce serait un
grand plaisir pour moi
car j'ai gardé de
l'Argentine et de vous
personnellement un
bien agréable souvenir
Croyez, mon cher
Fels à ma vive
sympathie
Garrós

Carta de Roland Garrós a Fels¹¹⁴

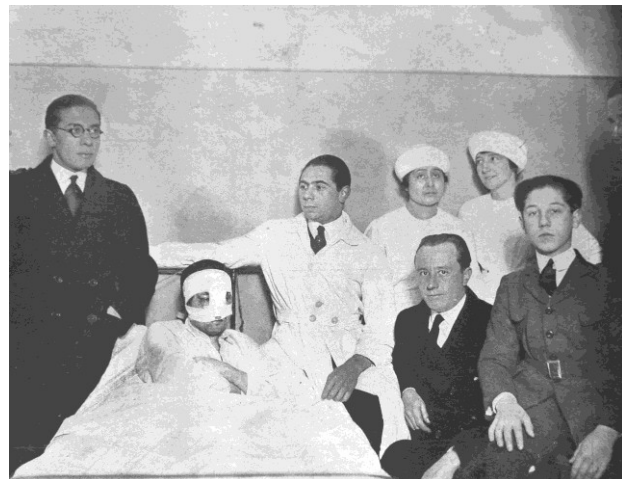
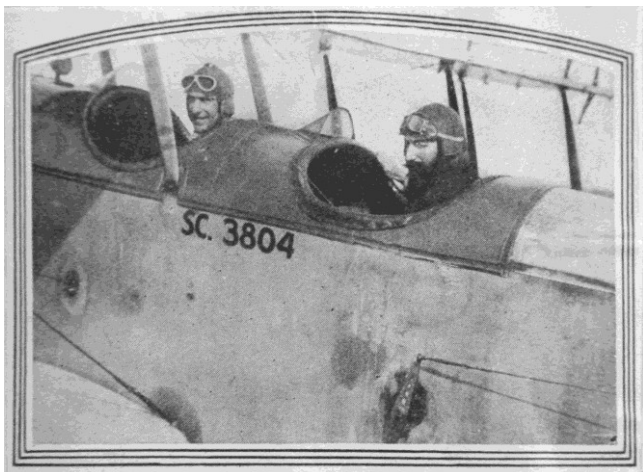
Lo que ambos no sabían es que el deseo del francés jamás se cumpliría. El Teniente Garrós murió en las Ardenas el 5 de octubre de ese año, un día antes de cumplir 30 años.

El 7 de marzo de 1920 el veterano piloto de guerra Eduardo Alfredo Olivero sufrió un terrible accidente cuando volaba sobre la ciudad de Tandil con el Curtiss JN-4D *Jenny* SC3804 propiedad de Lawrence de León. Durante un vuelo a 1400 m sobre plaza *Independencia* que incluyó maniobras acrobáticas en el que llevaba como pasajero a Guillermo Teruelo¹¹⁵; una pérdida de combustible mojó al piloto y al motor y se incendió en el aire. Olivero intentó desesperadamente y con éxito aterrizar en emergencia pero no pudo evitar severas lesiones que afectaron su cuerpo.

Durante la compleja recuperación fue visitado por gran cantidad de personalidades entre las que se encontró nuestro biografiado.

¹¹⁴ Colección Augusto Víctor Bousquet.

¹¹⁵ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N.º 2, 1ª Parte. Pág. 56.



Izquierda: Lawrence de León y Horacio Quiroga saliendo para hacer acrobacia en el Curtiss JN-4D *Jenny* SC-3804. 1919. Derecha: Eduardo Alfredo Olivero luego del accidente internado y acompañado por Fels y amigos¹¹⁶

El 20 de noviembre de 1922 se le otorgó el título de Aviador Militar en reconocimiento por el raid a Río de Janeiro con el Dorand AR.2 *Mitre*. El mismo quedó refrendado por Boletín Militar N.º 6329, 1ª Parte.

En 1924 su fortuna mermó considerablemente y se estableció en Rosario donde fue empleado municipal como inspector de relojes taxímetros de automóviles en la ciudad.

El 30 de septiembre de 1926¹¹⁷ pasó a integrar la Guardia Nacional de Aviación como Subteniente de la Guardia Nacional de Aviación del arma de Ingenieros (matrícula N.º 2572).



Izquierda: Fels¹¹⁸. Derecha: En su oficina de la Municipalidad de Rosario¹¹⁹

¹¹⁶ Revista *Atlántida* N.º 569. 23 de junio de 1921.

¹¹⁷ Boletín Militar N.º 7462, 1ª Parte. Artículo 2.º. Pág. 1490/2.

¹¹⁸ Foto Archivo General de la Nación.

¹¹⁹ Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.



Izquierda: Carnet de Piloto (Patente B) de Pablo Teodoro Fels preservado en el Museo Nacional de Aeronáutica. Derecha: Fels en 1968

Actividad en la Dirección General de Aeronáutica Civil

El 29 de julio de 1936, la Dirección General de Aeronáutica Civil lo incorporó al servicio de la repartición como jefe del Departamento de Tránsito Aéreo. Al frente de dicha dependencia realizó intensa y prolífica gestión, tanto en lo interno como en lo externo.

El 11 de febrero de 1947 viajó a Nueva York en el Douglas C-54B-1-DC *Skymaster* NC88889 *Clipper Black Hawk* de Pan American World Airways. Unos meses más tarde el 19 de mayo voló a Montreal en un Douglas C-47A-90-DL NC86548¹²⁰ de la empresa Colonial Airlines para asistir en representación de la institución a la Tercera Conferencia Interamericana de Navegación Aérea, verificada en Montreal (Canadá). Durante el mismo año y ejerciendo idéntica representación pero con el cargo de Asesor, concurrió a la Primera Conferencia Interamericana (O.A.C.I.), llevada a efecto en aquella ciudad canadiense. En ese entonces vivía en la calle Rafaela N.º 3814 (entre las calles Candelaria y Mariano Acosta) de la ciudad de Buenos Aires.

¹²⁰ Este avión (N/C 20405) fue adquirido el 10 de junio de 1949 por Aeroposta Argentina y matriculado LV-AGF y el 22 de noviembre de 1950 pasó a Aerolíneas Argentinas bautizado *Cruz de Sur*.

Form. I-465

UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE
Immigration and Naturalization Service

INFORMATION SHEET (concerning passenger arriving on aircraft)

This sheet must be filled out in the English language, typewritten, or printed in ink
(Note further instructions on back of this sheet)

1. Aircraft NC 2330 Departing from Buenos Aires Date 11 Feb., 19 47
(Registration marks)

Arriving in area at NEW YORK Date FEB. 13, 19 47

2. Passenger:

NAME IN FULL		Age	Sex	Country of Which Citizen or Subject	EMBARKATION	
Family Name	Given Name				Place	Country
<u>Fels</u>	<u>Pablo Teodoro</u>	<u>55</u>	<u>M</u>	<u>Argentine</u>	<u>11 Feb. 1947</u>	<u>Bs. Aires Argentina</u>

3. Destination in United States c/o Argentine Consulate New York
(State) (City or town) (Street and number)

Fill out spaces below in the cases of aliens only

4. Place of birth Argen Uruguay Colonía Race Swiss Fh.
(Country) (City or town)

5. Height: Ft. 1.69, in ; complexion Fair; color of hair grey of eyes brown

6. Married or single marriedn Occupation Government Functionary

7. Able to read yes English and Spanish TECHNICAL AVIATION ADVISOR
(State language or ground or exemption)

8. Immigration visa, passport visa, reentry permit, or other immigration document: (Prefix number with QIV, NQIV, PV, RP, or abbreviated designation of other immigration document, as case may be.)

3(3) Official Waiver Authority of State Dept. Mr. Belovsky 2/13/47
N.I. Number 29 Issued at Buenos Aires Date of issue 10th. February 1947
9. Last permanent residence Argentina Arg. Buenos Aires Rafaela 3814
(Country) (State) (City or town) (Street and number)

10. Final destination (intended future permanent residence):
Argentina Arg. Buenos Aires Rafaela 3814
(Country) (State) (City or town) (Street and number)

11. Going to join relative or friend in U. S. no Name and address of such relative or friend:

(Name) (State) (City or town) (Street and number)

12. Whether in U. S. before, and if so, where initial trip
(State) (City or town) (Street and number)

13. Purpose in coming to the U. S. in transit to Canada and when --- 5 days
Length of intended stay in transit

14. Whether has ticket to destination yes Amount of money shown

15. Whether ever in prison or in institution for the care and treatment of the insane never

16. Whether ever excluded from admission to the United States or arrested and deported from the United States
no

17. Marks of identification:

no

OFF. ARG. PP. # 204

(These spaces reserved for United States immigration officer)	
Immigration list No. <u>1</u>	Line No. <u>5</u>
Name of person or transportation company operating aircraft <u>P.A.A.</u>	
Alien's passport will expire <u>Feb. 6, 1948</u>	
Head tax status <u>Exempt</u>	
Held for BSI <u>---</u>	
Admitted under section <u>2(3) AUTHORITY STATE DEPT. 5 days</u>	

Passenger inspected (and information hereon verified) by John Schoke
(Signature of immigrant inspector)

This form may be obtained upon prepayment from the Superintendent of Documents, Government Printing Office, Washington, D. C.
It may be printed by private parties provided it conforms to official form in size, wording, arrangement, and quality and color of paper.

Registro de viaje a Nueva York. 11 de febrero de 1947¹²¹

Form 1-466
UNITED STATES DEPARTMENT OF JUSTICE
IMMIGRATION AND NATURALIZATION SERVICE
(Rev. 8-1-45)

Form approved.
Budget Bureau No. 43-R063-42.

INFORMATION SHEET (concerning passenger arriving on aircraft)

This sheet must be filled out in the English language, typewritten or printed in ink.

(Note further instructions on back of this sheet)

1. Aircraft NC. 86548 (Registration mark) Departing from Montreal, Can. Date MAY 20 1947 19__
2. Passenger: Arriving in area at NEW YORK N.Y. Date MAY 20 1947 19__

NAME IN FULL		AGE	SEX	COUNTRY OF WHICH CITIZEN OR SUBJECT	PLACE	COUNTRY
FELLS	PABLO TEODORO	56	M	Argentine	Mont.	Canada.

3. Destination (permanent residence, if any) in United States. Destination, if any, for temporary stay in United States
(State) (City or town) (Street and number) (State) (City or town) (Street and number)

4. In case of U. S. citizen passengers, items 1, 2, and 3 may also be used, with space to the right, to obtain at place of embarkation the information that must be given on Entry Declaration of Aircraft Commander.

IN CASE OF CITIZEN BY BIRTH			IN CASE OF CITIZEN BY NATURALIZATION		
DATE OF	STATE	CITY OR TOWN	DATE OF	NAME OF COURT	PLACE
					584

5. Immigration visa, passport visa, reentry permit, or other immigration document.
(Prefix number with QIV, NQIV, RV, RP, or abbreviated designation of other immigration documents, as case may be.)

6. Ticket issued at 977 Issued at Ottawa, Canada Date of issue 3/14/47
7. Height: Ft. 5, in. 7; complexion fair; color of hair grey Passage paid by Green
8. Accompanied by SP H. What relationship, if any brother
9. Race SP H. Married or single Married Able to read Yes Able to write Yes
10. Place of birth Argentina (Country) Buenos Aires (City or town) Calling or occupation Refugee
11. Last permanent residence Argentina (Country) Buenos Aires (City or town) (State) (City or town) (Street and number)
12. Nearest relative in country whence came Opuscula del Carmine #11
13. Final destination (intended future permanent residence) #11
14. Going to join relative or friend in United States #3
15. Approximate date and port of intended departure from United States 60 days
16. If in United States before, state when and where Arr. Bus. 1946-47
17. Purpose in coming to the United States Arr. Bus. Length of intended stay 60 days
18. Whether ever in prison or in institution for the care and treatment of insane no
19. Whether ever excluded from admission to the United States no
20. Whether ever arrested and deported from United States no
21. Condition of health, mental and physical good

(These spaces reserved for U. S. Immigration Officer)

Immigration list No. _____	Line No. _____
Name of person or transportation company operating aircraft _____	
Alien's <u>Argentine (Dip)</u> passport No. <u>204</u> will expire <u>2/6/47</u>	
Head tax status <u>exempt</u>	
Date held for B. S. I. _____	
Deferred by B. S. I. for _____	Date _____
Grounds for exclusion _____	Date _____
Date appealed _____	Decision _____
If admitted, date <u>MAY 20 1947</u>	File No. <u>60 days</u>
Admitted under section <u>3(2) 980</u>	For _____ (Time)
Alien registration number, if any _____	

Passenger inspected (and information hereon verified) by _____
(Signature of immigrant inspector)

This form may be obtained upon prepayment from the Superintendent of Documents, Government Printing Office, Washington, D. C. It may be printed by private parties provided it conforms to official form in size, wording, arrangement, and quality and color of paper. 16-24915-4

Registro de viaje a Montreal. 20 de mayo de 1947¹²²

En 1952, se acogió a los beneficios de la jubilación.



Teodoro Fels en plaza Independencia de Montevideo durante un homenaje a Santos Dumont. 23 de octubre de 1956¹²³

Los aviones de Fels

En diferentes etapas el piloto tuvo cinco aviones de su propiedad a saber:

1. Bleriot XI

El primero fue el Bleriot XI equipado con motor Gnôme *Omega* 50 hp adquirido en 1911 a la firma Mestre & Blatgé. Tenía aplicada la inscripción *FELS* en su lateral debajo del ala, y fue la aeronave con la cual unió Buenos Aires con Montevideo.

¹²³ Foto archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.



Izquierda: Foto publicada por el Boletín del Aero Club Argentino. Derecha: Soldado de Fels en El Palomar delante de su avión¹²⁴. Derecha: Fels próximo a partir en un vuelo desde Villa Lugano con su Bleriot XI¹²⁵

Vuelos más importantes

16MAR12: Fels presente en el Saladillo en la inauguración de la línea ferroviaria a Meridiano V. Por la noche embarcó el avión a Constitución¹²⁶.

19MAR12: Primer vuelo de Garros en Villa Lugano, a 150 m. tuvo una plantada de motor por falla de una válvula y aterrizó sin problemas fuera de campo. Asisten Barrier, Audemars y Charles Voisin, director técnico de la Queen Aeroplane Co.¹²⁷.

22MAR12: Fels vuela en Villa Lugano¹²⁸.

30MAR12: Vuelan en Belgrano Garros, Barrier, Audemars y Fels (primer vuelo de Fels sobre Buenos Aires)

1.º Vuelo de Barrier 22 min. A 1000 m.

¹²⁴ Foto Boletín del Aero Club Argentino. 1912.

¹²⁵ Revista *Caras y Caretas* N.º 732. 12 de octubre de 1912.

¹²⁶ Diario *La Nación*. Domingo 17 de marzo de 1912.

¹²⁷ Diario *La Nación*. Miércoles 20 de marzo de 1912.

¹²⁸ Diario *La Nación*. Sábado 23 de marzo de 1912.

2.º Vuelo de Garros se dirige a Martínez y vuela sobre la residencia presidencial de Sáenz Peña. De regreso sobre Belgrano, realiza un tirabuzón desde 800 m. de altura.

3.º Vuelo de Audemars en Bleriot XI. Salió cuando llegaba Fels (Fels llegó desde Villa Lugano vía Dock Sud) y preparaba un nuevo vuelo Garros, Fels lo acompañó con su avión pero debió descender debido a una falla en uno de los cilindros (falta de compresión)¹²⁹.

4.º a las 17:10 vuelo de Garros.

A la noche cena: Garros, Fels, Audemars, Barrier, Willy Mac Cormick y Charles Voisin.



Público mirando el vuelo de Fels sobre Buenos Aires. 30 de marzo de 1912¹³⁰

01ABR12: Vuelo programado de Fels, Garros Barrier, de Belgrano a Villa Lugano (diferido para el 2 de abril).

06ABR12: Una vez finalizada la exhibición, Garros se fue hasta Villa Lugano para iniciar su aprendizaje en Nieuport¹³¹ recientemente donado por *Piccardo y Cía.* a nuestra aviación militar. Al res-

¹²⁹ Ver <http://blogs.lanacion.com.ar/historia-argentina/personalidades/teodoro-fels-el-heroe-castigado/>

¹³⁰ Foto Archivo General de la Nación.

¹³¹ Esta noticia indicaría que Garros, principal piloto de la casa Société Anonyme des Etablissements Nieuport, se inició en el manejo del Nieuport M-IV con aeronaves de nuestro ejército. Al respecto, las crónicas del Boletín del Aero Club Argentino lo citan probando el Nieuport M-IV *Argentina*. Al referirse al tema el boletín decía: *Es tan grande su resistencia que en los ensayos efectuados hace días por Garros en Villa Lugano, cayó cuatro o cinco veces desde 10 a 15 metros sin sufrir absolutamente nada. Este fallo no indica en modo alguno la exclusión de los demás tipos, pues en las solicitudes posteriores a esta primera se indicará la compra de otros modelos que han dado excelente resultado en el ejército francés, aunque en el concurso no han tenido una clasificación tan honrosa como el Nieuport.* Boletín del ACA. Año II N.º 8 del 15 de junio de 1912.

pecto, las crónicas del Boletín del Aero Club Argentino. A las 14:30 Fels (1000 m) y Garros (600 m) regresaron a Belgrano en 20 min¹³².

09ABR12: Fels voló en Belgrano.

10ABR12: Fels voló en Villa Lugano a las 18:50¹³³.

14 al 21ABR12: Semana de aviación en la Sociedad Sportiva, participaron Audemars, Barrier, Garros y Fels.

14ABR12: Ese domingo se realizó un festival aéreo que tuvo como principal atracción la carrera aérea organizada por el *Club Francés* desde la Sociedad Sportiva a San Isidro y regreso. Participaron Audemars, Barrier, Garros, y Fels. Los aviones llegaron hasta la quinta *Bosque Alegre* que perteneciera a Juan Martín de Pueyrredón y que ese día estaba ocupada por el Presidente Roque Sáenz Peña. Resultó vencedor Garrós secundado por Audemars. El domingo 19 recibió un premio de 10000 francos otorgado por la institución promotora.

Garros en el Club Francés



Roland Garros en el Club Francés luego de vencer en la carrera entre San Isidro y Buenos Aires. A su izquierda aparecen el Barón Antonio de Marchi seguido de Fels¹³⁴

El aviador Garros con el ministro de Francia y el barón Antonio De Marchi, en el momento del domingo por el Club Francés, donde se le entregó el premio de 10.000 francos, como ganador del raid aéreo San Isidro-Buenos Aires.

06JUL12: Vuelo de Fels en Bleriot 50. Palomar-Lugano-Palomar.

10JUL12: Vuelo de Fels Palomar-Lugano.

10AGO12: Vuelo de Fels en El Palomar, durante el acto de inauguración de la Escuela de Aviación Militar. Al atardecer voló con Paillette (Farman) sobre el convoy ferroviario¹³⁵.

01DIC12: El soldado Pablo Teodoro Fels de la Escuela Militar de Aviación unió en vuelo El Palomar con Montevideo. Por problemas técnicos, recién pudo regresar Fels el 3 de diciembre.

03DIC12: Regresó de Carrasco despegó a las 16:50 y llegó a las 19:00 a *Los Talas* a unos 5 km de Ensenada. Se dirigió a La Plata y a las 23:25 partió por ferrocarril a Constitución. A su llegada fue llevado hasta el diario *La Prensa* y luego al diario *La Nación*¹³⁶.

¹³² Diario *La Nación*. Domingo 7 de abril de 1912.

¹³³ Diario *La Nación*. Lunes 12 de abril de 1912.

¹³⁴ Revista *PBT*. 27 de abril de 1912.

¹³⁵ Boletín del ACA Año II N.º 9. 15 de octubre de 1912.

¹³⁶ Revista *Caras y Caretas* N.º 740. 7 de diciembre de 1912.

ENE13: Pablo Teodoro Fels voló con su Bleriot XI a Liniers en ocasión de la celebración del aniversario de la creación del Regimiento 2 de Caballería de Línea con asiento en esa localidad. Sobrevoló las instalaciones y aterrizó en el cuartel¹³⁷.



Fotos tomadas en cuartel del Regimiento 2 de Caballería en Liniers. Enero de 1913¹³⁸



Desfile del Regimiento 2 de Caballería en Liniers. Enero de 1913¹³⁹

21MAY13: Fels efectuó un raid entre Marcos Paz y El Palomar¹⁴⁰.

AGO13: Vuelos de Teodoro Fels en Santa Fe¹⁴¹.

30AGO13: Vuelo Santo Tomé (Corrientes), Sao Borja y regreso al mando de Fels. En la foto inferior se lo ve asistido por su mecánico Eduardo Bordone.

¹³⁷ Revista *Fray Mocho* N.º 38 17 de enero de 1913.

¹³⁸ Revista *Fray Mocho* N.º 38. 17 de enero de 1913.

¹³⁹ Revista *Fray Mocho* N.º 38. 17 de enero de 1913.

¹⁴⁰ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N.º 2, 1ª Parte, enero a junio Pág. 119.

¹⁴¹ Boletín del Aero Club Argentino Año III N.º 16. Agosto de 1913.

Bleriot XI con Pablo Teodoro Fels en Santo Tomé durante el vuelo a Sao Borja. 23 de agosto de 1913¹⁴²



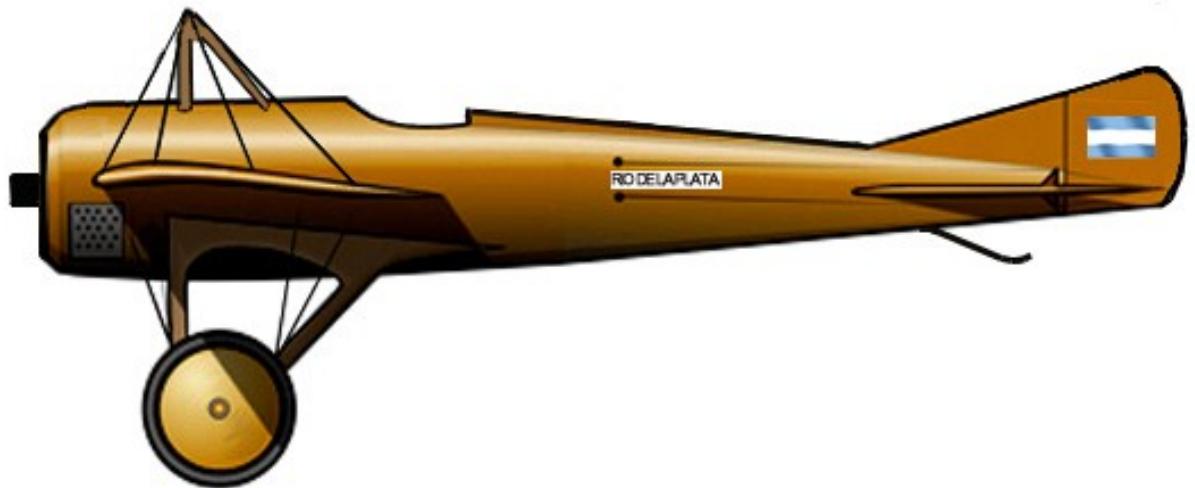
SEP13: Vuelos de Fels en Concordia¹⁴³.

DIC13/ENE14: Vuelos de Fels, en Córdoba y cercanías¹⁴⁴.

22/24JUN14: Fels efectuó el raid Buenos Aires-Rosario-Buenos Aires, con dos escalas técnicas intermedias registrando una velocidad excepcional¹⁴⁵.

2. Deperdussin 1913 *Monocoque*

En 1913 la firma *Piccardo y Cía.* importó de Francia un avión de este tipo con características más modestas, equipado con motor conocido por nuestros mecánicos; el Gnôme Lambda rotativo de 80 hp. El aparato le fue entregado como obsequio a Pablo Teodoro Fels en mérito al primer vuelo realizado por este a Montevideo y el 2 de junio completó los primeros ensayos en vuelo en El Palomar.



¹⁴² Foto archivo de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

¹⁴³ Boletín del Aero Club Argentino Año III N.º 17. Septiembre de 1913.

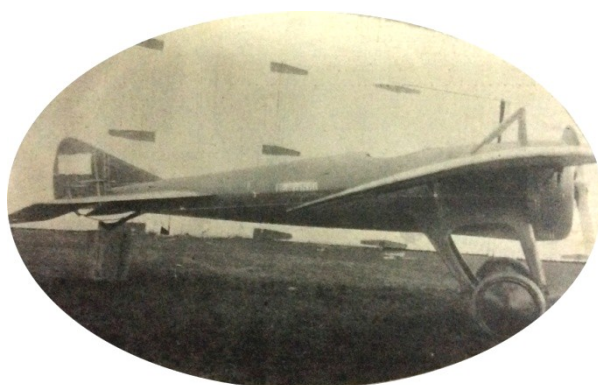
¹⁴⁴ Boletín del Aero Club Argentino Año IV N.º 20. Diciembre 1913/Enero de 1914.

¹⁴⁵ Boletín del Aero Club Argentino Año IV N.º 22. Abril de 1914.

Para identificarlo y recordar la hazaña, además de la bandera argentina pintada de forma flameante sobre el timón de dirección, sendas placas de bronce adosadas en ambos lados del fuselaje, llevaban impresa la frase *RIO DE LA PLATA*, y fue utilizado algún tiempo por su propietario con resultados óptimos.



Deperdussin 1913 Monocoque RIO DE LA PLATA



Fels con el Deperdussin 1913 Monocoque RIO DE LA PLATA

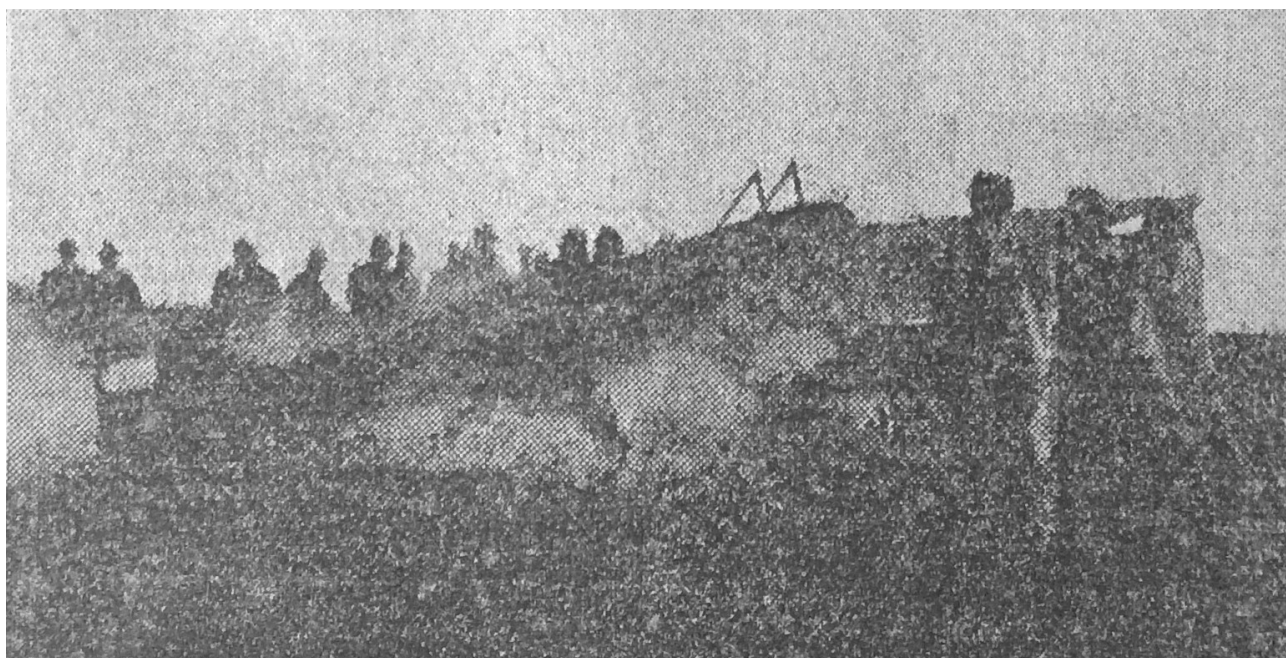
En septiembre de 1917, luego de cumplir exitosamente el primer correo aéreo internacional desde la Sociedad Sportiva Argentina hasta Punta Carretas (R. O. del Uruguay) a bordo del Bleriot XI-Bis N.º I, emprendió el regreso a El Palomar y el día 3 sufrió una emergencia en inmediaciones de Fuerte Sauce (ROU).

De inmediato partió en su auxilio el Teniente 1º Parodi a bordo del Eindecker Etrich-Rumpler 1913 *Taube*. Reparada la falla en la tarde del día 7 despegaron con rumbo a El Palomar. Con las últimas luces del crepúsculo del 7 de septiembre y no tener balizamiento el campo de aterrizaje, el Teniente coronel Obligado ordenó que se incendiaron los restos Antoinette VII que había resultado destruido en 1914 y cuyos despojos permanecían aún en un extremo de la pista de El Palomar, para facilitar a los pilotos la aproximación y aterrizaje. En agradecimiento por el gesto del director del instituto, Fels donó el Deperdussin a la Escuela de Aviación Militar en 1917 donde permaneció activo hasta 1919 como avión de entrenamiento y escuela.

Vuelos más importantes

02JUN13: Primeros vuelos de Fels en El Palomar¹⁴⁶ con el avión donado por la empresa de tabacos *Piccardo y Cía.*¹⁴⁷.

22JUN13: Fels llevó a cabo un vuelo El Palomar-Rosario (320 Km) con dos descensos intermedios.



Deperdussin 1913 Monocoque *Río de la Plata* con Fels en El Palomar partiendo a Rosario¹⁴⁸

24JUN13: Fels realizó un raid desde Rosario a Morón con escala técnica en Campana a bordo del Deperdussin capotando al aterrizar de noche en la pista¹⁴⁹.

¹⁴⁶ BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N.º 2, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 132.

¹⁴⁷ La empresa se encontraba en Av. San Juan N.º 350 en el edificio que ocupa el Museo de Arte Moderno de Buenos Aires.

¹⁴⁸ Diario *La Nación*. 23 de junio de 1913.

¹⁴⁹ Boletín del Aero Club Argentino N.º 14. LIRONI, Julio Víctor (1971) *Génesis de la aviación argentina 1910-1915. Su historia y sus hombres*. Talleres Gráficos Congreso. 31 de diciembre de 1973. Buenos Aires. Pág. 99. BIEDMA RECALDE, Antonio María (1935) Efemérides N.º 2, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 153



Fels disponiéndose a partir de Rosario con destino a El Palomar. Izquierda: Fels saludando al presidente del Jockey Club local Alfredo J. Roullión¹⁵⁰. Derecha: El piloto preparando la aeronave en la pista del hipódromo *Independencia*. Junio de 1913¹⁵¹

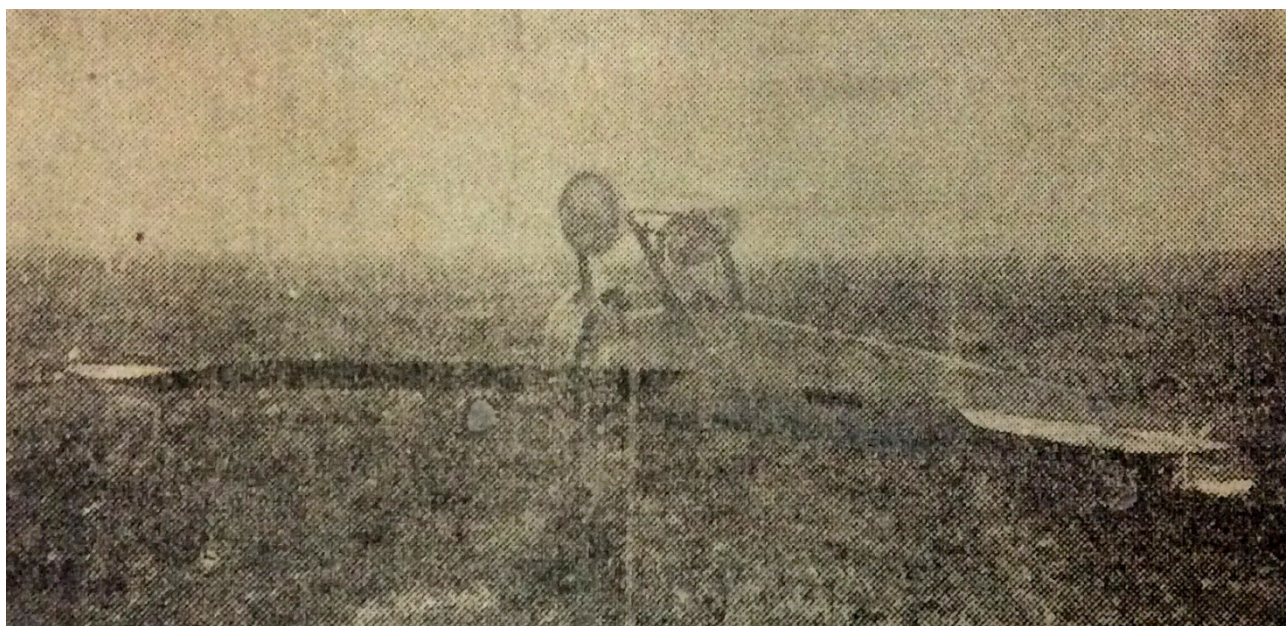


Fels en la pista del hipódromo *Independencia*. Junio de 1913

Fels se extravió entre El Talar de Pacheco y El Palomar y aterrizó nocturno en la Estancia de la familia Leloir capotando con el avión.

¹⁵⁰ Con la creación del Aero Club Rosario fue su primer presidente.

¹⁵¹ Fotos periodísticas de archivo de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.



Recuperación del avión accidentado en en la estancia de la familia Leloir¹⁵²

NOV13: Fels ensayó el Deperdussin en Villa Lugano¹⁵³. Fels inspeccionó desde lo alto los ensayos de Castaibert sobre el Riachuelo con unos flotadores que pensaba aplicar a uno de los monoplanos fabricados por ese constructor francés.

NOV13: Vuelo de Fels en su Deperdussin a Adrogué, planeando desde 600 m al regreso.

16: accidentado se reparó tren de aterrizaje.

SEP17: Donado al Ejército.

NOV19: En Depósito en la Escuela de Aviación Militar.

DIC19: Actividad de vuelo: 1:20 hs (207 km).

¹⁵² Fotos periodísticas de archivo de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

¹⁵³ Boletín del Aero Club Argentino Año III N.º 19 Noviembre de 1913.



Deperdussin en la Escuela de Aviación Militar. 1917¹⁵⁴

3. Morane Saulnier Tipo H

Fue uno de los modelos H que hubo en nuestro país; originalmente lo compró Hernani Mazzoleni la firma Julio Fevre Hijo y Cía. Fels lo recibió embalado en noviembre de 1913 y procedió al armado en un cobertizo de Villa Lugano¹⁵⁵ desde donde operó.



Julio Fevre Hijo y Cía

IMPORTADORES

AGENTES EXCLUSIVOS DE LOS AEROPLANOS

MORANE - SAULNIER

PILOTOS:

Leon Morane -
GARROS - - -
LEGAGNEUX
VEDRINES - -



PILOTOS:

Brindejone des Moulins
- - - GILBERT
- AUDEMARS
- TABUTEAU

RECORD DEL MUNDO — RECORD DE ALTURA — RECORD DE DISTANCIA

ACCESORIOS Y PIEZAS PARA AVIACION

MARCA "ALPHONSE BINET"

TALLERES MECANICOS y de CARPINTERÍA
PARA
MOTORES y AEROPLANOS

ESCRITORIOS:

TALLERES:

Avenida de Mayo 1158 | Bermejo 938-940-942-968

BUENOS AIRES



Julio Fevre Hijo y Cía

IMPORTADORES

AGENTES EXCLUSIVOS DE LOS AEROPLANOS

MORANE - SAULNIER

PILOTOS:

León Morane -
GARROS - - -
LEGAGNEUX
VEDRINES - -



PILOTOS:

Brindejone des Moulins
- - - GILBERT
- AUDEMARS
- TABUTEAU

RECORD DEL MUNDO — RECORD DE ALTURA — RECORD DE DISTANCIA

ACCESORIOS Y PIEZAS PARA AVIACION

MARCA "ALPHONSE BINET"

TALLERES MECANICOS y de CARPINTERÍA
PARA
MOTORES y AEROPLANOS

ESCRITORIOS:

TALLERES:

Avenida de Mayo 1158 | Bermejo 938-940-942-968

BUENOS AIRES

Publicidades de época de la casa importadora¹⁵⁶

¹⁵⁴ MARTÍN, Eloy. RODRÍGUEZ, Oscar Luis. (1991) *La aviación en el ejército argentino, crónica histórica y catálogo 1867-1991*.

¹⁵⁵ Boletín del Aero Club Argentino Año III N.º 19. Noviembre de 1913.

¹⁵⁶ Boletín del Aero Club Argentino.



Morane Saulnier H 80 hp en San Luis¹⁵⁷

En esos días probó además otro similar adquirido por Sauervein y bautizado *El Panchito*. Sobre este último avión una noticia publicada en el Boletín del Aero Club Argentino¹⁵⁸ señalaba lo siguiente:

¹⁵⁷ <http://www.archivohistorico.net/>

¹⁵⁸ Boletín del Aero Club Argentino Año V N.º 30. 31 de marzo de 1915.

En el aeródromo de Villa Lugano, Castaibert ha venido realizando algunos vuelos con pasajeros en tandem 80 caballos, en tanto los alumnos suyos Sebastián Peyrell y Francisco Beltrame se ensayaban en la realización de líneas rectas.

De este aeródromo podemos ofrecer una primicia: Teodoro Fels, el popular piloto, realizó hacia comienzos de Marzo algunos vuelos, en un Morane Saulnier recién adquirido por el piloto Emilio Sauervein, a fin de ensayarle y ponerle a punto.

Luego, este último le voló a su vez en forma muy correcta, dedicándose inmediatamente a la realización de largas salidas. El día 18 por la tarde, él en su Morane acompañado por el señor Marcelo Race y Castaibert en, su 80 con don N. Cassalotto, volaban ha sitta la capital, exhibiéndose sobre el centro de la metrópoli. Sauervein en esa oportunidad alcanzaba alrededor de 3000 m de elevación.



Fels en su Morane-Saulnier H 80 hp¹⁵⁹

Vuelos más importantes

NOV13: Se recibió y de un Morane-Saulnier 80 hp. Muy probablemente perteneciente a Fels.
09ENE14: Vuelo Córdoba-Villa María al mando de Fels con el mecánico Eduardo Bordone.
21ENE14: Raid de Fels Villa María, Villa Mercedes con su mecánico Eduardo Bordone.
31ENE14: Raid Villa Mercedes, San Luis a cargo de Fels con Guillermo Livingston.
11/12FEB14: Trasladado a Mendoza por modo ferroviario.
ABR14: Escuela de Vuelo San Fernando (Paillette-Fels).
01MAR14: Destruído en Los Tamarindos. Mendoza. Falleció J. A. Newbery y resultó herido Benjamín Jiménez Lastra. Con los restos metálicos del avión luego se hicieron medallas conmemorativas en honor del piloto fallecido.

Vistas del Morane-Saulnier H 80 hp de Fels luego del accidente de Newbery en Los Tamarindos. 1 de marzo de 1914¹⁶⁰

¹⁵⁹ Revista *La ilustración Sud-Americana* N.º 479. 15 de diciembre de 1912

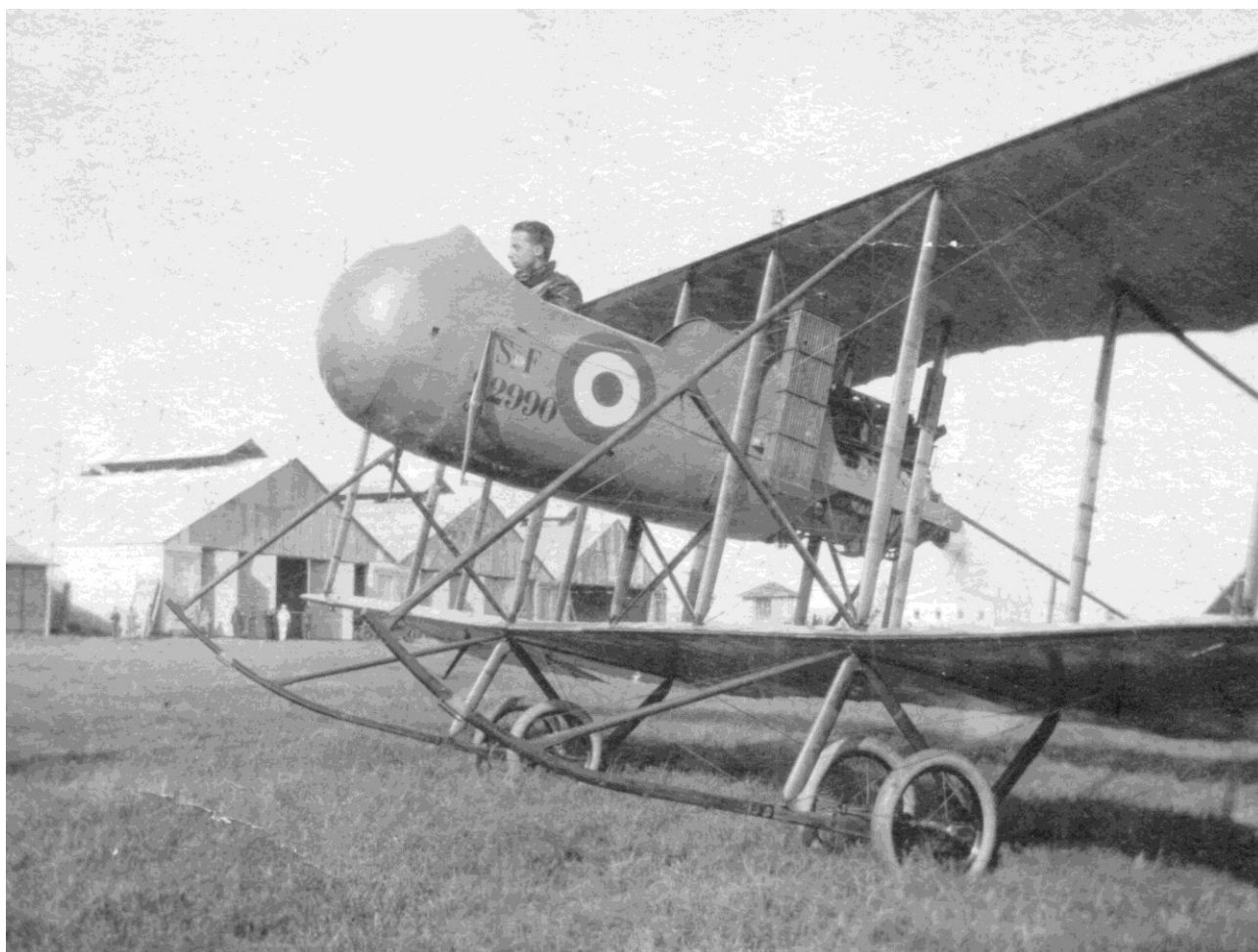
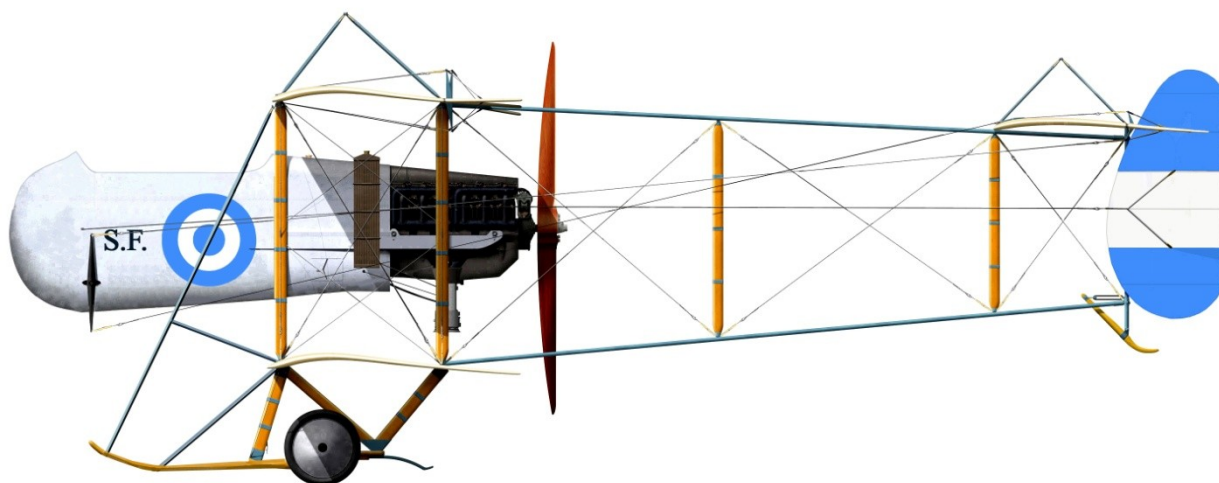
¹⁶⁰ Foto Archivo General de la Nación reproducida en la revista *Caras y Caretas* N.º 805. 7 de marzo de 1914.



4. Savoia-Farman F-40

Traído por la Misión Militar Italiana en 1919, su número de serie habría sido el 22990. Fue adquirido por José V. Mienta para vuelos de propaganda de Fels en el interior¹⁶¹. Luego fue comprado por Fels y empleado en el raid entre Rufino y Diego de Alvear al mando de Fels con un F.40¹⁶²

¹⁶¹ Revista *Aviación* N.º 3. Marzo de 1921.

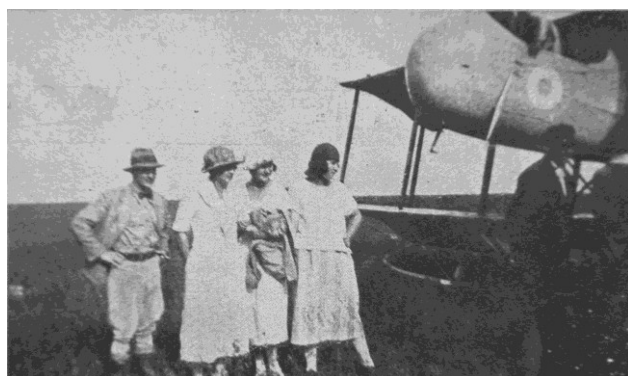
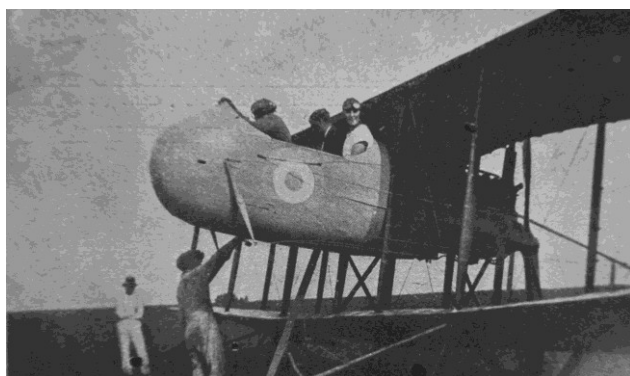


Savoia-Farman F-40 N/S 22990 en El Palomar

¹⁶² BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N.º 2, 1ª Parte, enero a junio. Pág. 123.



Savoia-Farman F-40 Fels. 1920



Izquierda: Fels en Villa Valeria (Córdoba). Derecha: Pasajeras con el piloto británico Walka en Villa Valeria (Córdoba). 1921¹⁶³

5. Dorand AR.2

Comprado en Buenos Aires a la Misión Francesa en 1919. Comprado en 1921 por Pablo Teodoro Fels y bautizado *Mitre*.

¹⁶³ Fotos diario *Mundo Argentino*. 1921.



Dorand AR.2 *Mitre*

Vuelos más importantes

En ocasión de cumplirse el Centenario de la Independencia del Brasil entre las adhesiones promovidas en nuestro país a tan feliz efemérides figuró la del diario *La Nación*, cuya dirección patrocinó el vuelo Buenos Aires-Río de Janeiro, llevado a efecto por Fels a bordo de su avión Dorand-Renault 190 hp al que se le inscribió el nombre de *Mitre*.

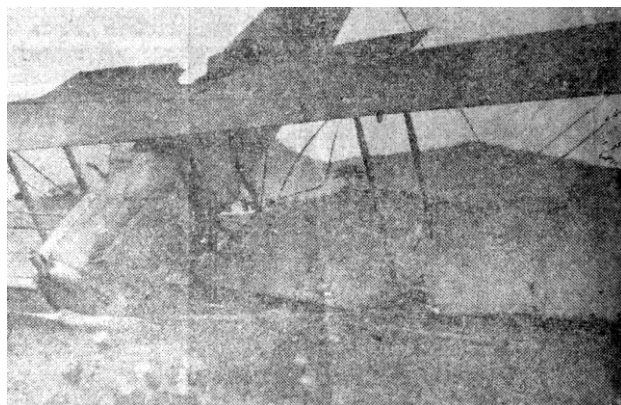
Conduciendo en calidad de pasajero al señor Jorge M. Piacentini, redactor y enviado especial del diario patrocinante, Fels comenzó su viaje el 2 de septiembre del año indicado desde el aeródromo de San Isidro, desarrollándose sus etapas como sigue: *Día 2, San Isidro-Colonia-Mal Abrigo; día 3, Mal Abrigo-Treinta y Tres; día 4, Treinta y Tres-Pelotas; día 6, Pelotas-Porto Alegre-Florianópolis; día 7, Florianópolis-Santos-Paraty.*

Serias dificultades mecánicas y meteorológicas interfirieron la regularidad de las etapas, y en la última localidad (Paraty), y a sólo 100 kilómetros de la meta, dio por terminada la travesía . Un aterrizaje forzoso causó considerables averías al *Mitre*, malográndose con ello tan laudables esfuerzos e intenciones.

Dorand AR.2 *Mitre* durante las instancias del raid a Río de Janeiro¹⁶⁴



¹⁶⁴ Fotos periodísticas de archivo diario La Nación (Vía Juan Carlos Borra).



Dorand AR.2 accidentado en Paraty¹⁶⁵

Itinerario

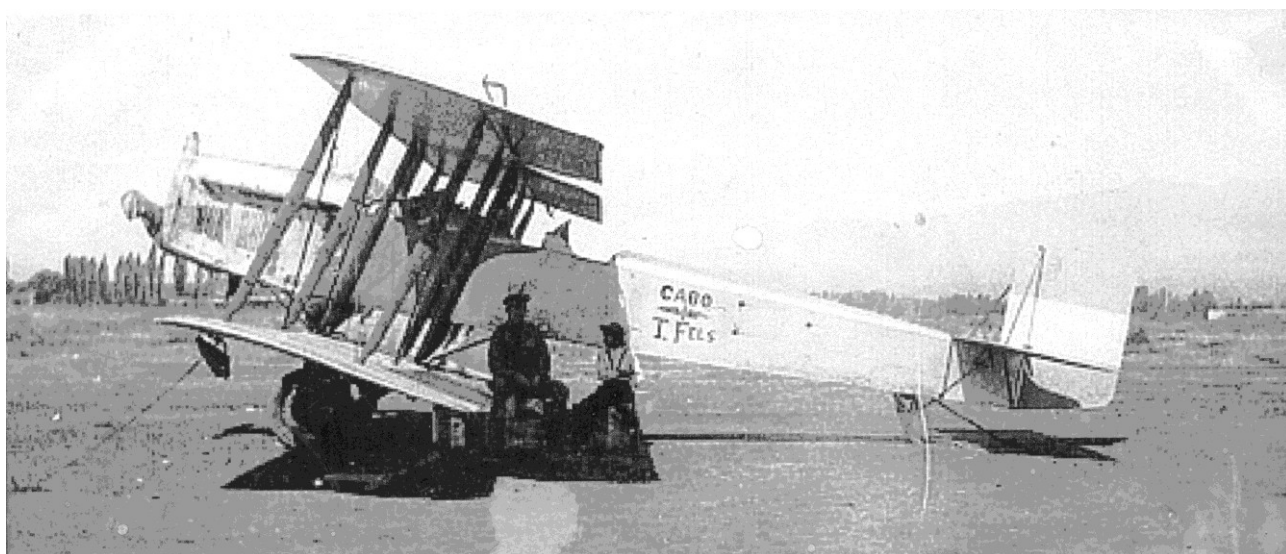
02SEP22: Patrocinado por el diario *La Nación* y llevando como pasajero Sr. Jorge M. Piacentini Realizó un vuelo desde San Isidro a Río de Janeiro con escalas iniciales en Colonia y Mal Abrigo.

03SEP22: Vuelo a Treinta y Tres.

04SEP22: Vuelo a Pelotas.

06SEP22: Vuelo a Porto Alegre, Florianópolis.

07SEP22: Vuelo a Paraty. El vuelo fue suspendido en esta fecha por razones técnicas y meteorológicas en Paraty (100 km de la meta).



Dorand AR.1 Cabo T. Fels no individualizado fotografiado en El Plumerillo, Mendoza. 1926¹⁶⁶

Actos y homenajes

Admirable paradigma de entereza, vocación, entusiasmo y sacrificio en la construcción de la aviación patria, Fels no es olvidado ni en el tiempo ni en la distancia. En el transcurrir de las dos últimas décadas, fue objeto de homenajes y honras por parte de instituciones y pueblo cuando la evocación

¹⁶⁵ Fotos de archivo de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

¹⁶⁶ <http://www.historiaderiotercero.com/militares/1156.jpg>

de sus hazañas asomaba en el calendario de la historia. Veamos pues, cronológicamente, medida y magnitud de tales señalamientos:

Al cumplirse las bodas de plata (1912-1 de diciembre-1937) del vuelo (ida y vuelta) Buenos Aires-Montevideo, miembros de la Fuerza Aérea Argentina obsequiaron con una plaqueta recordatoria. El Aero Club Argentino en la ocasión, testimonió con una medalla de oro la perduración de tan brillante acontecimiento.

El 30 de septiembre de 1949, el Poder Ejecutivo Nacional promulgó un decreto que otorgó al ex cabo Fels, en su calidad de *pionero* de la aviación nacional, una pensión de un mil pesos mensuales por el término de diez años, al cabo de los cuales fue renovada.

El 17 de marzo de 1957, la Fuerza Aérea Uruguay por intermedio del Ministerio de Defensa Nacional le otorgó el diploma de Aviador Uruguayo *Honoris Causa* y la insignia de la aviación militar de la República Oriental del Uruguay, insignia que le fue prendida en el pecho por el propio Presidente de aquel país.

Día del Soldado de Aeronáutica

El 26 de julio de 1960¹⁶⁷ se publicó en el Boletín Aeronáutico Público N.º 1627 la Resolución de la Secretaría de Aeronáutica N.º 833/69 por la cual se instituyó el 23 de mayo como *Día del Soldado de Aeronáutica* en conmemoración del otorgamiento del brevet de Piloto Aviador al soldado del Batallón 1 de Ingenieros Pablo Teodoro Fels en 1912.

En su preámbulo determinó: *Que es conveniente establecer una fecha, que sea exponente de constante recordación a través de los años para el ciudadano que ha tenido la honra de vestir el uniforme de soldado de Aeronáutica.*

¹⁶⁷ Expediente 40857-D.G.P.A y N.º 72149-S.A.

B. A. P. 1627

Queda en ejercicio del P. E. el Excmo. señor Presidente de la Nación.

7.888.—Buenos Aires, 12 de julio de 1960.

Encontrándose de regreso en el país el Excelentísimo señor Presidente de la Nación,

El Presidente Provisional del Honorable Senado de la Nación, en ejercicio del Poder Ejecutivo—

DECRETA:

Artículo 1º.—Queda en ejercicio del Poder Ejecutivo, el Excelentísimo señor Presidente de la Nación, doctor D. ARTURO FRONDISZI.

Artículo 2º.—Comuníquese; publíquese, dése a la Dirección General del Boletín Oficial e Imprentas y archívese. — GUIDO. — ALFREDO R. VITTOLO.

Día del Soldado de Aeronáutica.

833/60.—Buenos Aires, 26 de julio de 1960.

Visto el expediente N° 40.857 (D. G. P. A.) - N° 72.149 (S. A.), lo propuesto por el Director General del Personal de Aeronáutica, lo informado por el subsecretario de Aeronáutica, y

CONSIDERANDO:

Que es conveniente establecer una fecha que sea exponente de constante recordación a través de los años para el ciudadano que ha tenido la honra de vestir el uniforme del Soldado de Aeronáutica;

Que la Institución del "Día del Soldado de Aeronáutica", además de materializar dicho propósito, crea la ocasión especial para fomentar y arrearcentar el sentimiento de camaradería y fortalecer el espíritu de cuerpo;

Que en la Historia de la Aviación Argentina existen hechos de singular significación, protagonizados por Soldados de Aeronáutica, que merecen el recuerdo permanente de la ciudadanía en general y de la Aeronáutica en particular;

Que entre ellos figura el día 23 de mayo de 1912, cuando en los albos de la Aeronáutica Militar, el ciudadano PABLO TEODORO FELS, obtiene su brevet de piloto, merced a lo cual llega a realizar el 1º de diciembre del mismo año, en su carácter de Soldado Clase 1891, el primer cruce del Río de la Plata, estableciendo el record mundial de vuelo sobre el agua;

— 1753 —

B. A. P. 1627

Que cualquiera de las dos fechas mencionadas son significativas para fijar el "Día del Soldado de Aeronáutica" porque representan la conjugación cabal de ambas situaciones: la del ciudadano y la del soldado;

Que de ambas, resulta conveniente fijar la primera de las expresadas como fecha conmemorativa del día del Soldado de Aeronáutica, por cuanto permitirá la concurrencia de la totalidad de los Soldados a los actos a celebrarse, que no presenta la segunda por haberse puesto en marcha el proceso de licenciamiento de la clase incorporada,

El Secretario de Estado de Aeronáutica—

RESUELVE:

1º—Institúyese el día 23 de mayo como "Día del Soldado de Aeronáutica".

2º—Las unidades de Aeronáutica conmemorarán el "Día del Soldado de Aeronáutica" con un programa de festejos que incluirá:

a) Formación especial en la que se destaque la significación de la fecha para el soldado incorporado y la proyección que tiene la misma en la vida futura del ciudadano;

b) Disertaciones alusivas a acciones realizadas por soldados de Aeronáutica, justas deportivas y actos de solaz esparcimiento;

c) Los Jefes de unidades y organismos atendiendo las necesidades del servicio y el cumplimiento de los actos programados, autorizarán franco hasta la primera obligación del servicio del día siguiente.

3º—Comuníquese; publíquese en Boletín Aeronáutico Público y archívese en la Dirección General del Personal de Aeronáutica. RAMON A. ABRAHIN.

Licencia.

7.992.—Buenos Aires, 14 de julio de 1960.

Visto el expediente N° 22.863 (D. G. P. A.) - N° 62.004 (S. A.), lo informado por el señor secretario de Estado de Aeronáutica y lo propuesto por el señor ministro secretario en el departamento de Defensa Nacional, y

— 1754 —

Boletín Aeronáutico Público N.º 1627

En 1962 con motivo del cincuentenario de su hazaña (1912-1 de diciembre-1962) recibió especiales testimonios en ambas orillas del Plata. Invitado por las autoridades aeronáuticas del Uruguay, se constituyó en Montevideo conducido en un avión Morane Saulnier a reacción pilotado a la sazón por el brigadier Antonio Cayo Alsina y escoltado por una escuadrilla de máquinas del mismo tipo, la cual durante las ceremonias en honor del homenajeado, llevaron a cabo espectaculares maniobras en conjunto sobre aquella ciudad.

El 15 de diciembre el pueblo de Berisso, por intermedio de una comisión creada al efecto, tributó a Fels un homenaje en recuerdo de su aterrizaje en *Los Talas* (1912) a su regreso de su vuelo al Uruguay. En una de las ceremonias en su honor, fue descubierta una placa con su nombre, impuesta a la calle N.º 8 de Villa San Carlos, perteneciente a la mencionada localidad.



Izquierda: Fels desfilando como soldado reservista escoltado por el piloto argentino veterano de guerra Eduardo Alfredo Olivero Derecha: Dando un discurso frente a la tumba de su amigo Jorge Newbery¹⁶⁸

Fels desfilando en un acto conmemorativo del día del reservista como escolta derecho junto a Olivero y como abanderada la aviadora Amalia Celia Figueredo de Pietra¹⁶⁹



¹⁶⁸ Archivo de la Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

¹⁶⁹ BOUSQUET, Augusto Víctor, KETCHIAN, Avedis. (2005) *Subteniente de la Guardia Nacional de Aviación Pablo Teodoro Fels y el Primer Correo Aéreo Oficial Internacional Argentino (1917)*. Biblioteca Aerofila de Historia Aero-postal. Volumen 3. Impreso en Argentina. Sociedad Argentina de Aerofilatelía. Noviembre de 2005. Pág. 89.

En la fotografía, tomada en 1962 se ven al filatelista Algerio Pedro Nonis con Pablo Teodoro Fels (de anteojos) y en el otro extremo a la aviadora Amalia Celia Figueredo en compañía del piloto Rolf Hos-singer (con camisa blanca, Campeón Mundial de Volovelismo 1960)¹⁷⁰



En otro solemne acto verificado el 25 de marzo de 1964 en el Comando de Aviación Naval, le fue conferido el brevet de Aviador Naval en mérito y recordación de su travesía del Río de la Plata, el 1 de diciembre de 1912.

El 23 de octubre de 1967 el Poder Ejecutivo Nacional sancionó el decreto N.º 7672 por el cual se le otorgó una renta vitalicia de \$ 30000 en los términos de la Ley N.º 17221.

El 19 de marzo de 1968 por resolución N.º 41394 del Ministerio de Defensa Nacional del Uruguay, de fecha, Pablo Teodoro Fels fue designado *Precursor de la Aviación Uruguaya*.

El 21 de enero de 1970 el Presidente de la Nación Argentina sancionó y promulgó la Ley N.º 18559 Por la cual se instituyó como *Precursor de la Aeronáutica Argentina* a una serie de personalidades protagonistas de los inicios de la aviación nacional.

Fels falleció el 22 de julio de 1969 y sus restos fueron velados en el 2.º piso de la casa de Av. del Libertador N.º 745 en el partido de Vicente López. Sus restos fueron inhumados a las 11:30 del 23 de julio en el cementerio bonaerense de Olivos junto con otras figuras de la aviación nacional como el actor y piloto Florencio Bartolomé Parravicini, Capitán Vicente Almandos Almonacid y el Ingeniero Edmundo Lucius. Sus restos fueron recibidos por una Compañía de la Base Aérea Militar Aeroparque con abanderado y banda.

Estuvieron presentes sus hijos Teodoro Enrique y Matilde Marta con sus respectivos esposos hijos políticos: Josefina Lorenzo y Gerónimo Martín. Sus hermanas Marta Albertina F. de Rivarola, Margarita F. de Araujo y María Esther F. de Divito. Asistieron además personalidades de la aviación civil como Amalia Pietra de Figueredo, Virgilio Mira, Emilio Sauervein, Rufino F. Basavilvaso y León Sosa. Delegaciones de la Fuerza Aérea encabezada por el Brigadier Diego E. Cony Esteve, Aero Club Argentino con su vicepresidente Carlos Alberto Lalín, Centro de Escritores de Aeroa-trocnáutica encabezados por el piloto Julio Víctor Lironi y otros organismos vinculados con el que-hacer aeronáutico.

¹⁷⁰ Colección Algerio Pedro Nonis.

En los discursos de despedida hablaron padre Tripodi, el Brigadier Cony Esteve y los aviadores Lironi y Lalin.



Exequias de Fels¹⁷¹



Sepultura de Pablo Teodoro Fels. 2 de marzo de 2016

¹⁷¹ Archivo Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea.

La única placa existente oculta al pie del crucifijo. 2 de marzo de 2016



Entrada la década del '70 se hicieron gestiones para obtener una parcela en el cementerio del Oeste (Chacarita) con el objeto de erigir un monumento y trasladar sus restos pero, a pesar de la respuesta del gobierno de la Municipalidad de la ciudad de Buenos Aires suscripta el 19 de octubre de 1973 por el Decreto N.º 1336 en la que adjudicó el Comando en Jefe de la Fuerza Aérea el referido espacio de 143 m² en la sección 7-E de la necrópolis; y los decretos N.º 1347/73 y 2884/73¹⁷² su concreción no prosperó.

Luego de haberme detenido frente a la austera y casi olvidada tumba donde descansan sus restos y después de transitar este breve recorrido por la vida de este abnegado piloto rioplatense, tal vez podamos ensayar algún tipo de reflexión sobre su vida en la frase del célebre presidente norteamericano Thomas Jefferson (1743-1826): *No son las riquezas ni el esplendor, sino la tranquilidad y el trabajo, los que proporcionan la felicidad.*

¹⁷² Boletines Oficiales N.º 14642 del 23 de octubre de 1973, y 14644 del 7 de diciembre de 1973.

Bibliografía y consulta a expertos

Algerio Pedro Nonis
Archivo Carlos Alberto Spika
Archivo del autor
Archivo General de la Nación
BIEDMA RECALDE, Antonio María. (1935) Efemérides N.º 2, 1ª Parte, enero a junio
BIEDMA RECALDE, Antonio María. *Crónica Histórica de la aeronáutica Argentina*. Colección Aeroespacial Argentina. 1969. Tomo 2
Boletín Aeronáutico Público
Boletines del Aero Club Argentino
Boletines Militares
Boletines Municipal de la Municipalidad de la Ciudad de Buenos Aires
BOUSQUET, Augusto Víctor, KETCHIAN, Avedis. (2005) *Subteniente de la Guardia Nacional de Aviación Pablo Teodoro Fels y el Primer Correo Aéreo Oficial Internacional Argentino (1917)*. Biblioteca Aerofila de Historia Aerpostal. Volumen 3. Impreso en Argentina. Sociedad Argentina de Aerofilatelia. Noviembre de 2005
Carta de Campo de Mayo 1:25000. Año 1908 Edición 1929. Instituto Geográfico Militar
Diario *Democracia*
Diario *La Argentina*
Diario *La Nación*
Diario *La Prensa*
Diario *Mundo Argentino*
Dirección de Estudios Históricos de la Fuerza Aérea
Eduardo Juan Amores Oliver
Juan Carlos Borrá
Libro de Actas del Aero Club Argentino
Libro de órdenes del Batallón N.º 1 de Ingenieros
LIRONI Julio Víctor (1971) *Génesis de la aviación argentina 1910-1915. Su historia y sus hombres*. Talleres Gráficos Congreso. 31 de diciembre de 1973. Buenos Aires
MARTÍN, Eloy (2009) *Los vuelos del centenario. Crónica de la aviación Argentina en 1910*. Publicado en los Estados Unidos de América. ISBN: 1449947247; EAN-13: 978144994724 8
MARTÍN, Eloy. (2004) *Belgrano entre el cielo y la tierra... 1864-1928*
MARTÍN, Eloy. RODRÍGUEZ, Oscar Luis. (1991) *La aviación en el ejército argentino, crónica histórica y catálogo 1867-1991*
Mg. Luis Fernando Furlan
PEDEMONTE, Carlos. *Medio Siglo de Aeronáutica*
Prof. Laura Aparicio (Servicio Histórico del Ejército)
Revista *Atlántida*
Revista *Aviación*
Revista *Caras y Caretas*
Revista *Fray Mocho*
Revista *La ilustración Sud-Americana*
Revista *PBT*
Servicio Histórico del Ejército
TARAVELLA, Ambrosio Luis Vicente. (07MAY82). *Setenta años de servicios aeronáuticos*. Talleres Gráficos Mundial SRL. Buenos Aires. Argentina

Enlaces Web:

<http://pulperiaquilapan.com/la-helvetica-te-tomo-la-palabra/>

<http://pulperiaquilapan.com/wp-content/uploads/2015/09/fotohomeh.jpg>

<http://www.archivohistorico.net/>

<http://www.archivohistorico.sanluis.gov.ar/AHAsp/Paginas/Foto.asp?FotoId=7669&Tipo=7&Page=4&Criterio=aviaci%F3n>

<http://www.historiaderiotercero.com/militares/1156.jpg>

<http://www.imagenesmardelplata.com.ar/images/Bristol-largo750Hw.jpg>

<http://www.todotango.com/creadores/ficha/2244/Vicente-Mazzoco>

<https://familysearch.org/search/record/results?count=20&query=%2Bgivenname%3A%22Pablo%20T%22~%20%2Bsurname%3AFels~>

<https://familysearch.org/search/record/results?count=20&query=%2Bgivenname%3A%22Pablo%20T%22~%20%2Bsurname%3AFels~>