

AVIACIÓN

Pleys, el distinguido cronista de *El Debate*, ha tenido la amabilidad, accediendo a mis ruegos, de brindar a los lectores de MADRID-SPORT las primicias de sus impresiones en el primero de sus viajes aéreos.

De sobra conocido por todos, no he de ser yo quien lo presente; así es que cedo la pluma al buen amigo y mejor cronista.

Balompédico.

«Querido amigo Juanito:

¿Una impresión de mi primer viaje aéreo me pides? Pues aunque triste, pues jamás podré disociarla de una visión trágica, ¡ahí la tienes!

Fué en la mañana del día 13: varios compañeros y amigos habíamos acudido al aeródromo de Getafe ávidos de presenciar las interesantísimas pruebas que aquel día habían de tener lugar.

La mañana se presentaba como a propósito para aumentar los entusiasmos aviáticos de los que ya los poseían, y encenderlos en aquellos que por temor o pereza no los habíamos despertado aún.

Aquello realmente era un mitin aviático; varios aparatos de la Escuela civil realizaban diversos ejercicios; un gran número de aparatos militares, poseídos de nuestro mismo afán, llegaron, después de preciosos vuelos, a presenciar los de quienes en aquella fecha debían ser consagrados en el manejo de aparatos voladores.

El tiempo, queriendo contribuir al ma-

yor esplendor de la fiesta que se prometía tan fausta, no regateó sus favores, y un día espléndido, de hermoso sol, sin la más ligera ráfaga de viento, era como el marco en que se encuadraba tan hermoso conjunto.

El pobre cronista sucumbió al ambiente, no pudo resistir la tentación, y abusando de la amistad que le une con su profesor piloto, solicita ocupar el puesto de pasajero en su magnífico aparato. Urizburu accede amable, como siempre, y en un dos por

tres me encuentro en el reducido asiento de un «Huperdussin», azotado por el aire que la hélice me envía al iniciar pausadamente las vueltas precursoras de su vertiginoso giro.

Dirijo la última mirada a tierra; a mi alrededor varias caras conocidas tratan de descubrir en la mía las inconfundibles señales del terror; mas a la derecha Lorenzo Fernández de Villavicencio nos despide cariñosamente desde su aparato; detrás los mecánicos del aeródromo pugnan por sujetar el monoplano, que, abandonado a una seña del piloto, corre veloz en busca del horizonte. La terrible ventolera de la hélice, que a cada momento me disputa el derecho de propiedad al casco con que protege mi cabeza, me impide tomar exacta cuenta del momento en que *despegamos* de los terrenos de la Escuela; vencida en parte esta primera dificultad, la natural cu-



Pleys y el profesor de la Escuela, Sr. Urizburu.

mente desde su aparato; detrás los mecánicos del aeródromo pugnan por sujetar el monoplano, que, abandonado a una seña del piloto, corre veloz en busca del horizonte. La terrible ventolera de la hélice, que a cada momento me disputa el derecho de propiedad al casco con que protege mi cabeza, me impide tomar exacta cuenta del momento en que *despegamos* de los terrenos de la Escuela; vencida en parte esta primera dificultad, la natural cu-

riosidad dirige hacia abajo nuestra mirada, y como juguetes contemplamos a los artilleros del cuartel de Getafe, que al lado de sus minúsculos cañones realizan diversos movimientos con una precisión que hace más patente aún la distancia que de ellos nos separa.

Varios pueblecillos con su caserío quitan en parte la monotonía de los terrenos de labrar, que con su grisácea igualdad restan atractivo a la belleza del paisaje, y pronto, demasiado pronto, los cobertizos del aeródromo de Cuatro Vientos nos anuncian, con su impertinente aparición, el término de tan agradabilísimo viaje: con pasmosa celeridad vienen hacia nosotros; perfectamente se distingue el campo de aterrizaje, que ya se encuentra debajo de nuestro pájaro. ¡Nos pasamos!, pienso cuando el aparato, sin motor ya, y respondiendo al «picado» de su piloto, baja con la velocidad del rayo a estrellarse con los casetones, a no impedirselo la mano maestra de Urizburu, que sometiéndole una vez más al imperio de su voluntad le obliga a recuperar su horizontalidad perdida y a tomar tierra majestuosa, suavemente, sin que sus tripulantes notásemos la más ligera sacudida.

Este último momento es el supremo de un primer vuelo; sin él, y a no ser porque por arriba no hay baches, no nos habríamos dado cuenta de que volamos.

Y estas son las impresiones de mi «bautizo de aire», a las cuales mi pobre pluma no ha sabido imprimir la grandeza del medio, un algo, que es preciso volar para sentirlo, y que siempre recordaría como el momento más feliz de mi vida a no haber

concurrido con ella la desgracia horrible que privó de la vida al arrojado marqués de Vallecerrato, gran español que luchaba por algo más difícil de vencer que los fingidos desvíos de una «cocota» o los intrincados pasos de un fox-trote, a que tantos otros dedican sus mayores entusiasmos.

PLEYS.



NOTICIAS

Los primeros días del próximo año se celebrarán en el campo de San Mamés, en Bilbao, dos interesantísimos partidos entre el primer equipo de los campeones de España y el primero del Madrid F. C., que marchará completo a contender nuevamente con sus rivales.

Se ha ultimado definitivamente el calendario de los partidos organizados por el Club campeón, en los primeros días del próximo diciembre:

Días 6 y 8.—Real Club Coruña y Madrid F. C.

Días 10 y 12.—Benéfica de Lisboa y Madrid F. C.

Hemos tenido el gusto de saludar, completamente restablecido de su accidente motorista, a nuestro querido amigo y colaborador Manolo Bernar.



AUTOMÓVILES DE OCASIÓN Y ACCESORIOS

Compra - Venta - Cambio - Construcción - Reparación
y transformación de toda clase de CHASSIS y Carrocerías

Gran Salón Exposición

Talleres de Mecánica - Cajista - Guarnecido - Pintura - Platinista - Etc.

Núñez de Balboa, 8 :: Teléfono 2690

Casa recomendada por el REAL AUTOMÓVIL CLUB DE ESPAÑA

:: CARRERAS DE CABALLOS ::

Décimo día de reunión.-26 de noviembre.

Un breve comentario.

Va terminando la temporada de Otoño, que indudablemente ha sido un triunfo para la Sociedad de Fomento y que será (más que es actualmente), un beneficio para el país.

Cierto que no todos los que hablamos de caballos somos aficionados, y ese es el peor de los males; por eso algunos redactores deportivos hablan de un modo extraño de las carreras. Y es que el periodista deportivo (no quiero arriesgarme a decir el periodista en general) debiera ser siempre un aficionado; jamás un profesional. Tal vez se escriba un poco peor, pero ¡bah!, el público deportivo no quiere literatura. En todo caso la afición lo sabe, no se improvisa por obligación un cronista deportivo.

No basta cobrar cincuenta duros en un periódico, poseer flamante hongo gris y saludar a *mucha gente* (mientras el ganado está saliendo a la pista), para reseñar de carreras.

Yo no soy más que «una pobre criatura del Señor», pero no comprendo cómo se puede quitar importancia a las «steeple-chasse», cuando en todas partes son el sport de invierno y en las que únicamente podemos ver los caballos que por sus distintas condiciones no toman parte en lizas.

Y aquí en Madrid pueden celebrarse muy bien estas carreras, pues aunque nuestro Hipódromo no sea precisamente un Liverpool, es muy suficiente.

Tantas cosas he leído estos días, a cuento de las carreras, que seguramente me he despistado.

En fin, una vez terminada la temporada,



volveremos sobre esto y filosofaremos con calma, tiempo y espacio, que hoy no tenemos, de las «book-makers», de los premios para caballos nacionales, de los caballos americanos, y de todas las cuestiones que han señalado algunos periodistas deportivos. Dan una en el clavo... Claro, no son

del oficio. Bien es verdad que yo tampoco soy herrador.

Las carreras.

El resultado de la primera no ofrece ninguna sorpresa, ni la carrera en sí tiene incidentes. Dadas las condiciones, ocurre absolutamente lo que *casi* todos nos figurábamos.

En la segunda, «Salanio» se presenta como siempre, ¿a qué repetir? ¡Qué día!

En la tercera carrera toman parte los de reciente adquisición. Colocados en la cinta, los pesos ligeros salen en cabeza, y los demás galopan de conserva. «Monsieur» va muy bien; sólo el «Togo» le saca la cabeza, y esto, aparte de ir bien montado por Bohorques, va al suelo, «Monsieur Martitegui»; hay un cierto barullo en el pelotón, que desorganiza la carrera. «Monsieur» debió entrar, pero cuando aun faltaban dos vallas, Martitegui empujó al caballo con sus «espuelas», ESPUELAS, y «Monsieur» tomó mal las vallas. En la penúltima vació la gorra del jinete y en la última al jinete. Era mucho gas para entrar en salto. Y así, el «Togo» se coloca primero, por su buena monta. Detrás «L'Allier», a pesar de sus 80 kilos.

Nuestro viejo amigo el «Vallado» ya no existe. El «Mela», de nueva adquisición, no iba mal montado. Sin embargo, me gustaría verlo montar por Ocaña. El resto del ganado, el tan conocido de la yeguada.

En la cuarta, «Lammermoor» domina fácilmente. La «Valencia» va muy bien; está en su punto, y Riolfo la monta perfectamente. Las demás, como siempre.

En la quinta, continúa la tradición siendo la mejor de la tarde. La carrera es larga y el pelotón galopa en conserva, muy unido todo el tiempo.

En la primera vuelta, «Epsilon» domina; la gente se abre muy bien para tomar la vía sin molestar. En la recta final empieza la lucha entre «Frontón» y «Epsilon» «Epsilon» lleva la cuerda; «Frontón» le empuja contra la valla, pero «Epsilon» logra sacar su kilo de handicap, a pesar de las cuchilladas de «Goaille», y se coloca de modo magnífico; el kilo le vale el cuello y el cuello 1.500 pesetas. El resto del ganado en la misma condición que el día anterior.

N. DE LA R.—A causa del luto de la Corte, por la muerte del Emperador de Austria, los caballos del Duque de Toledo corren a nombre del Marqués de Viana.

Primera carrera: Premio de aprendices.—1.600 metros.—

ORDEN de llegada y caballos.	ORIGEN	JOCKEYS	SEÑAS Años.	PESOS	PROPIETARIOS	LARGOS	TIEMPO
1. Gracias.....	S. Bris y La Guecha	Diez.....	C. c. 4	64	Aldama-Milans	4	1.48 4/5
2. Pepito.....	Hebron y Preference.....	Robert.....	C. c. 2	45	Maura-Muñoz..	1 1/2	
3. Louvre.....	Louviers y None	M. Martin..	C. c. 3	58	Valderas.....	3	
Titania.....	Cantabre y Garza	Martinez...	C. c. 4	60	Villamejor.....		
Lahens.....	Sagamore ? y Lionne	Ramirez....	C. a. 3	60	Villamejor.....		
Tragedia.....	Hag to Hag y Comedia.....	J. Martinez.	Y. c. 2	48 1/2	San Miguel....		

Retirados: «Sandurky» y «Minnit Sonat».

Segunda carrera: Premio «Mambrino» (vallas a reclamar).—3.000 metros.

1. Va Tout.....	S. O'mine y Vicuña	Higson.....	C. c. 8	69	Bloy.....	1	3.56 4/5
2. Salanio.....	Prestige y Salambó	Foy.....	C. c. 5	73	Murrieta.....	Lejos.	
Pachalik.....	Sagittaire y Perin.	O'Connor...	C. c. 5	69	La Maza.....		

Tercera carrera: Premio «Tronera» (militar vallas).—2.800 metros.

ORDEN de Llegada y caballos.	ORIGEN	JOCKEYS	SEÑAS — Años.	PESOS	PROPIETARIOS	LARGOS	TIEMPO
1. Togo.....	Eguzón y Dulcinea	Bohorques..	C. a. 4	64	Yda. militar...	3 1/4	3.36 4/5
2. L'Allier...	Marceau y Arvá...	P. de León..	C. c. 4	80	Los. de la Reina	2	
3. Mala.....	Cantabre y Pipona.	Ochando....	C. c. 3	70	Los. Principe ..	1	
Sopapo.....	Eguzón y Turca...	Botín.....	C. a. 5	78	E. de Equitación		
Vallado.....		Fraile.....	C. a. 8	76	Los. Principe ..		
M. d' Amercoaur	S. Souci y L. Hayes	Martitegui..	C. a. 3	75	Rto. Artillería		
Venzelos.....	Eguzón y Vale-Ida.	Arizón.....	C. a. 3	71	Yda. militar...		
Vigilancia....	Eguzón y Gaiteira..	Villegas....	Y. a. 3	70	Yda. militar...		
Trovador.....	Eguzón y Tarifa...	Usatorre...	C. a. 4	64	Yda. militar...		
Vivlenda.....	Andalón y Etna...	Maturana...	Y. a. 4	58	Yda. militar...		

Retirados: «Vendimiada», «Vilorta», «Ized», «Libul» y «Triunfo».

Cuarta carrera: Premio «Triánón» (vallas-handicap).—3.000 metros.

1. Lamermoor..	Sea Sick a Ile de Loire.....	Touffau....	Y. c. 4	70	Viana.....	1	3.54
2. Valencia....	Rabelais y Valladid	Riofio.....	Y. c. 4	60	Cimera.....	C. c.	
3. Fil d'Ecosse.	Rabelais y Fand l'Air.....	Higson.....	C. c. 6	69	Cimera.....	3	
Moheli.....	Elf y M. Galante..	O'Connor..	C. a. 5	63	Aldama-Milans		
Berlingot....	Talton y Deverloo.	Broquère..	C. c. 4	60	Martorell....		

Retirados: «Boticelli», «Frontón Basque», «Va Tout», «Westram», «Montfort» y «Salanio».

Quinta carrera.—Premio «Rogui» (steeple-chase handicap).—3.200 metros.

1. Epsilon.....	Alpha y Erin.....	Touffau....	C. a. 6	70	Villamejor....	Cuello.	3.48 2/4
2. F. Basque...	Passaro y F. Cotte.	Goaille....	C. c. 6	71	G. d'Auriac...	1/2	
3. R. de la Laude	William y Dendera	Carley....	C. n. 4	72	Viana.....	1/2	
Salut Marc II..	Mandalay y Allegra	Broquère..	C. c. 5	69	Aldama-Milans		
Benedictin....	Elf y Orpheline...	Higson....	C. c. 8	67	Monnier.....		
Ódda.....	Pictón y Lions....	O'Connor..	Y. a. 3	65	Martorell....		

Retirados: «Fil d'Ecosse», «Anglo Saxón», «Nonfort» y «Va Tout».

ED APRENDIZ DE CHANTILLY

BOXEO

En Inglaterra.

En el Nacional Sporting Club, el científico Musson ha combatido con Francis Rossi, a diez encuentros. Con desventaja, aunque poca, en peso y estatura, Musson no pudo evitar las rapidísimas «izquierdas» de su terrible adversario, que fué declarado vencedor por puntos.

En quince encuentros, Bill Curzón venció a Sid Doyle, por puntos también, después de un combate muy disputado, pero muy lento.

El conocido Young Brooks ha causado gran decepción a sus partidarios, en Hoxton Baths. Aprovechándose de la superioridad de longitud de sus brazos y estatura,

Mike Honeyman le ha vencido en quince «rounds», a pesar de la enérgica resistencia de Brooks, que durante todo el combate intentó, sin resultado, alcanzar algún «cuerpo a cuerpo».

Buswell, que al principio de la guerra parecía estar muy entrenado, ha declinado rápidamente.

Billy Wells, de Bermondrey, le ha vencido, en dos «rounds», por «knock-out».

En América.

El ex campeón de Australia Hughie Meghan, que en la semana antepasada fué vencido por «knock-out» por Fohnny Summers, ha experimentado el miércoles 22 una nueva derrota, en Newcastle. Kid Doyle, con ligera ventaja en el peso, le venció también por «knock-out», al sexto encuentro.

Madrid-Sport

cuenta con corresponsales en París,
Londres, Lisboa, St. Gall (Suiza)
y Bolonia (Italia).

Madrid-Sport

comenzará próximamente a publicar
una sección de Gran Mundo.

Madrid-Sport

es el semanario deportivo mejor infor-
mado y de más módico precio.

GARAGE

INTERNACIONAL

Velázquez, 50



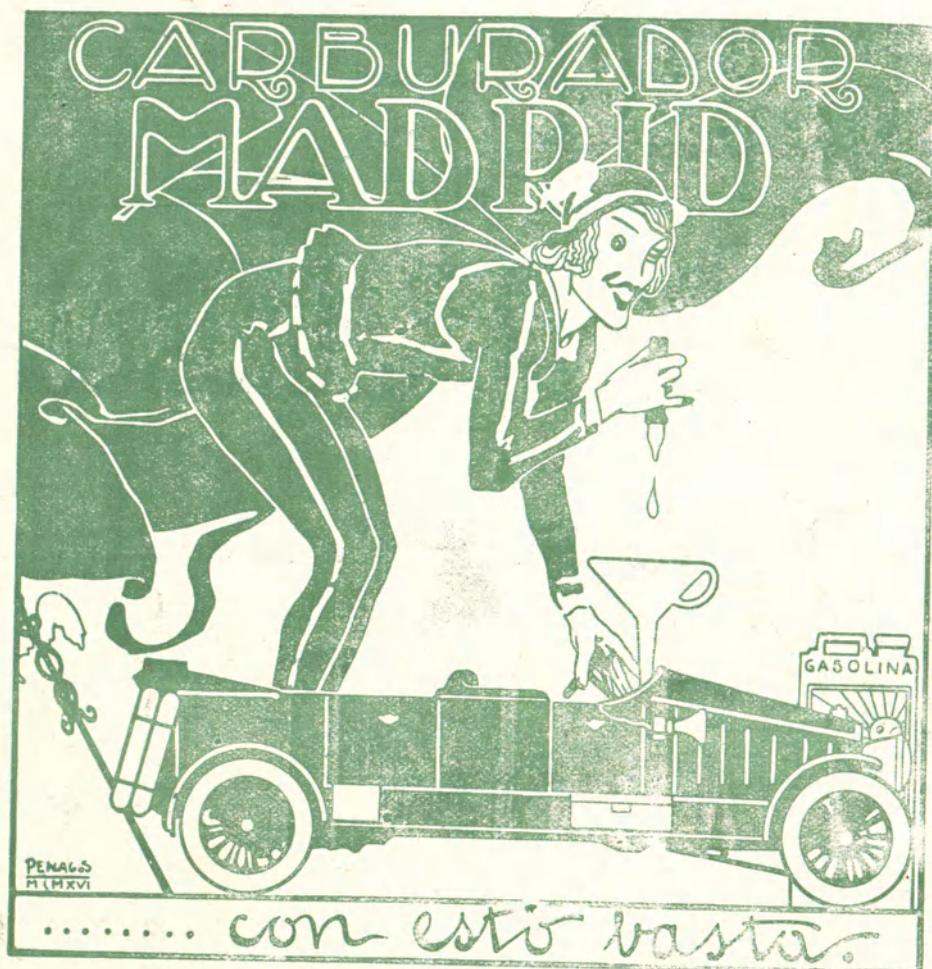
TALLERES

HISPANO-SUIZA

Hyalá, 26.-Teléfono 2.550

CARBURADOR MADRID :-: Patente 60.352

Fabricación española



En el campeonato de España, San Sebastián-Madrid, ha quedado demostrado que es el mejor carburador.

Sólo en tres motos marca Indian se colocaron, y las tres motos salieron vencedoras.

Primer premio en moto de 3 $\frac{1}{2}$ HP.

Ganado por D. Pasciano Fernández.

Segundo premio en moto de 3 $\frac{1}{2}$ HP.

Ganado por D. Mariano Reina.

Y segundo premio en la categoría de motos con side-cars.

Ganado por D. Germán Villar.

Dirección y talleres: Ronda de Atocha, 23 (Pasaje Industrial)

Director: ANTONIO PRAST