

**EL AEROPLANO-MONOPLANO**

**CAUSARÁS**

**EN LA PRENSA DE**

**1909**

CORTESÍA DE LA FAMILIA CAUSARÁS CASTELLÓ

Barcelona el lunes  
nomo D. Rafael Janini.

En el rápido de Alcoy ha marchado el  
exdeputado provincial D. José Romero Sol-  
devila.

En el de Güera D. Carlos Carbonell con  
su familia.

En el expreso de Barcelona D. Federico  
Loygorri con su esposa y el coronel de  
Carabineros D. Enrique Martín Altaba.

Esta noche marcha á la Ciudad Condal el  
señor marqués de Serdañola.

El distinguido escultor Sr. Causarás ha  
pedido patente de invención para un mo-  
noplano originalísimo que llevará su nom-  
bre y que por su sencillez causa admira-  
ción. Afecta la forma de uno de esos ju-  
guetes llamados galocha, que hacen los  
chicos con papel plegado, y en él se halla  
resuelta de un modo verdaderamente ra-  
cional la estabilidad lateral del aparato.  
Este lleva en su parte anterior dos aletas  
para la elevación y descenso y en la pos-  
terior dos hélices y el timón directriz.

ABC, 21 DE JULIO DE 1909

**E**l diestro Gallito se halla muy animado y con propósitos de torear en las corridas de feria. *ABC día 21 Julio 1909*  
Esta tarde lo reconocerá nuevamente el médico que le asiste.

**H**ace un calor extraordinario; pero, esto no obstante, adviértese en las calles gran animación.

El monoplano cuya patente ha solicitado el escultor Causarás tiene la forma de un ángulo agudo. En la parte anterior figuran dos paletas para la elevación y el descenso, y en la posterior dos hélices, un timón directivo y el motor asiento para el aviador.

Su autor cree asegurada la estabilidad lateral

cisco Aznar Roman, José Benito, Vicente Máñez Sánchez, Basilio Gil Domingo, Federico Pérez Ortega, Francisco Fontestad Arnal, Antonio Martínez Gallo, Modesto Tomás Sales, Carlos Muñoz Gombau y Francisco Villanueva, de las familias respectivas para enterarles de un asunto que les interesa.

OTRO INVENTOR VALENCIANO

**EL MONOPLANO CAUSARÁS**

Hace ya algunos días que me espolea el deseo de contar á los lectores lo que hoy voy á contarles. Pero la palabra es lo primero, y yo no podía faltar á ella. Ahora ya puede decirse lo que antes era un secreto.

Hace un par de semanas encontré al salir del café á Ricardo Causarás, el popular escultor. De buenas á primeras me dijo:

—Ven conmigo y te enseñaré una cosa nueva.

Como todo lo nuevo tiene para mí cierta curiosidad, acepté la invitación, sin poder adivinar de qué se trataba. Y allá nos fuimos charlando.

Pero hay en este invento algo verdaderamente extraordinario, y es que su inventor pretende nada menos que haber conseguido la estabilidad lateral, el perfecto equilibrio en el aire. Según él, podrá el aparato balancearse al empuje del viento, como las barcas en el mar; pero volcar, de ningún modo. El aviador solo tiene que guiar, sin cuidarse del equilibrio, que nunca puede perderse. Aunque el aire al chocar en la arista que se forma por la superficie aguda inferior, inclinara el aparato, no podría volcarlo, porque ese mismo aire, resbalando por el plano lateral, iría á chocar sobre la cara interior del lado opuesto formado por el pliegue, produciendo esa estabilidad tan anhelada por todos los aviadores y por nadie conseguida.

Las sencillas explicaciones del inventor nos dejan á los profanos una convicción profunda. Pero también los hombres de ciencia que de estas cosas entienden quedan admirados.

Causarás ha construido un modelo de metro y medio de longitud, al cual ha colocado cuatro pequeñas ruedas para que se arrastre por el suelo antes de elevarse y en el momento de bajar.

Este modelo lo ha lanzado muchas veces desde unos 30 metros de altura. El aparato ha descendido siempre guardando perfecta estabilidad, y al tocar tierra se ha arrastrado suavemente algunos pasos.

Ayer, cuando Causarás ha tenido la seguridad de haber acertado, se presentó en la delegación de Fomento patentando su invento.

Muy pronto construirá el monoplano, que tendrá doce metros de longitud.

A Causarás le sucederá lo que á otros muchos aviadores: que necesitará quien le ayude económicamente para adquirir el motor. Pero cuando hemos visto y aplaudido la protección, muy digna de elogios, que se ha dispensado á otros inventores, no creemos que falten particulares ó entidades que contribuyan á la inmediata realización de esta obra verdaderamente extraordinaria.

Un invento da siempre á un pueblo más gloria que una guerra.

Con ansia esperamos que la obra se realice.

Bernardo BERRIO

Lo primero que se me ocurrió fué que Causarás habría hecho alguna escultura de gran originalidad. Me dijo él que se trataba de cosa muy distinta, y no supe ya qué pensar.

Por más vueltas que des á la imaginación—me decía—no adivinarás lo que vas á ver.

Te advierto que, al pronto, te chocará y quizá lo echés á broma; pero acabarás por ponerte serio. Es lo que les ha sucedido á las escasas personas que lo han visto.

Intrigado por esto, le pregunté, bromeando:

—¿Es que vas á volar?

Y me contestó riendo:

—Cerca, cerca le andas.

Llegamos á su estudio, y entré mirando á todas partes, buscando ese algo desconocido que había despertado mi curiosidad.

Causarás descorrió una cortina y dijo, ufano:

—Mira lo que he construido.

Mi asombro fué inmenso. En medio de la sala había un modelo de aeroplano.

Lo que menos podía yo imaginarme era que Causarás anduviese metido en estudios de aviación. Me quedé mirádoles á él y al aparato.

—¿Pero esto lo has inventado tú?

Soy terco y constante—me contestó.—Se me metió en la cabeza construir un aeroplano en el que no existiera el peligro de la caída, y creí haberlo conseguido; tengo la seguridad de haber acertado.

Entonces le rogué que me explicara su invento.

Vosotros, lectores, habréis visto mil veces, en teatros y plazas de toros, esos juguetes de papel que los valencianos llamamos *galoches*. Los chicos construyen esos juguetes con los prospectos de las funciones. Los lanzan al espacio desde la tertulia del teatro, y unas veces en línea inclinada, otras trazando magnífica espiral, descienden lentamente y llegan al suelo con tal suavidad, que aún se arrastran algunos palmos, y muchas veces se deslizan por debajo del telón.

Pues eso es lo que ha hecho Causarás: uno de esos juguetes, de grandes dimensiones, construido con madera y lona, con hélices que lo muevan y timón que lo guíe.

En la parte posterior lleva dos hélices, una á cada lado del timón, movidas por un motor.

En la parte delantera ostenta dos aletas para ascender y descender. El asiento del conductor va colocado debajo del aparato.

Se prepara la celebración de una serie de funciones de ópera en la pista de la Exposición, utilizando para ello el teatro que se montó años atrás en la Plaza de Toros.

La compañía, excepción hecha de Paoli, es bastante mediocre.

### Un monoplano.

El monoplano cuya patente ha solicitado el escultor Sr. Causaras, adopta la forma de un ángulo agudo, como resultaría la prolongación de la flecha de una saeta.

En la parte anterior tiene dos aletas para la elevación y el descenso, y en la posterior dos hélices, el timón directriz, el motor y el asiento para el aviador á dos metros bajo la superficie del monoplano.

2

hora é hija; en el rápido de Alcoy, el diputado provincial Sr. Romero Soldevila; en el de Sevilla, D. Carlos Carbonell con su familia, y en el correo de Madrid D. Rafael Corroche y los ciclistas Sres. Astoy, Velarde, Rodríguez y Peris.

—¿Recuerdas la *Aida* que cantó Paoli en el Teatro Principal?

Pues canta mejor aun *El Trovador*.

—Los periódicos locales dieron anoche la noticia de que un artista valenciano, el escultor Ricardo Causarás, ha inventado un aparato, con el cual, si no queda definitivamente resuelto el problema de la aviación, por lo menos se dará un gran paso.

He aquí cómo describe el aparato nuestro colega *El Correo*:

«Es el aparato de Causarás algo así como el huevo de Colón. Su figura es igual á las de esas flechas de papel que en los teatros se arrojan desde los pisos altos al patio y que bajan suavemente, conservando una estabilidad lateral perfecta. La figura de esta parte principal del monoplano Causarás tiene la ventaja de haber resuelto el problema importantísimo de la estabilidad lateral, porque

merced á dejar más abierto que de costumbre el pliegue central de la flecha, entre las dos alas, los vientos de lado resbalan en la superficie inferior aguda de dicho pliegue, y la inclinación que un viento fuerte pudiera dar al aparato, chocando contra este pliegue inferior, quedaría compensada inmediatamente, puesto que al inclinarse el aparato recibiría el aire el pliegue de abertura superior de la parte contraria, dejando de recibir la inferior. Comprobando la indicación con una flecha de papel, se verá como la observación resulta cierta.

Resuelto el problema de la estabilidad lateral, se asegura el de ascenso y descenso por dos aletas colocadas junto á la proa de la flecha, aletas que se inclinan arriba ó abajo para tomar viento y hacer subir ó bajar el aparato. La dirección propiamente dicha la dá una aleta-timón colocada á popa. A los lados de esta aleta van dos hélices que dan fuerza al aparato para realizar sus evoluciones. El motor y asiento para el aviador quedan á dos metros abajo de la superficie del monoplano. Este lleva cuatro ruedas de amortiguación para el aterramiento.»

Inútil es decir cuánto nos complacería que el éxito más completo coronase el meritorio trabajo del Sr. Causarás.

ver tanta preciosidad y baratura, que  
caerá con todo de lo que en la tienda del  
Sr. Salvador se expende. Y recomendando á  
mis lectoras no dejen de visitar este acredita-  
do comercio.  
F. S. S. 1909

ELIAS SANCHO.

## Causarás inventor

El inspirado artista Causarás, el laureado escultor, se ha revelado como un genio de la navegación aérea, y parece haber resuelto tan difícil problema.

Causarás ha solicitado patente de invención de un nuevo sistema de aviador, que de llevarse á la práctica, como es de esperar, originará una revolución en la navegación aérea.

Es el aparato de Causarás algo así como el huevo de Colón. Su figura es igual á la de esas flechas de papel que en los teatros se arrojan desde los pisos altos al patio, y que bajan suavemente, conservando una estabilidad lateral perfecta.

La figura de esta parte principal del monoplano Causarás tiene la ventaja de haber resuelto el problema importantísimo de la estabilidad lateral, porque merced á dejar más abierto que de costumbre el pliegue central de la flecha, entre las dos alas, los vientos de lado resbalan en la superficie inferior aguda de dicho pliegue, y la inclinación que un viento fuerte pudiera dar al aparato, chocando contra esta pliegue inferior, quedaría compensada inmediatamente, puesto que al inclinarse el aparato recibiría el aire el pliegue de abertura superior de la parte contraria, dejando de recibir la inferior.

Comprobando la indicación con una flecha de papel, se verá como la observación resulta cierta.

Resuelto el problema de la estabilidad lateral, se asegura el de ascenso y descenso por dos aletas colocadas junto á la proa de la flecha, aletas que se inclinan arriba ó abajo para tomar viento y hacer subir ó bajar el aparato. La dirección propiamente dicha la da una aleta timón colocada á popa. A los lados de esta aleta van dos hélices que dan fuerza al aparato para realizar sus evoluciones. El motor y asiento para el aviador quedan á dos metros abajo de la superficie del monoplano. Este lleva cuatro ruedas de amortiguación para el aterramiento.

Esperamos, pues, con impaciencia el resultado de las primeras experiencias.