

La macchina volante perfetta



La lettura di Prowse descrive "la macchina volante perfetta"

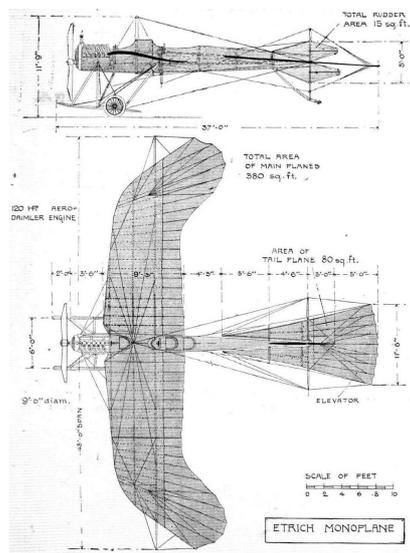
Degno di nota è una singola lettura del 1921 condotta a New York per l'aviatore ed inventore Charles Odom Prowse. Chiese consiglio a Cayce come costruire un aeroplano "quasi perfetto" in ogni dettaglio. Con la stessa disinvoltura con cui forniva diagnosi mediche, Cayce descrisse un disegno di "ala d'uccello" futuristico con caratteristiche ingegneristiche che sono quasi identiche alla tecnologia sperimentale della NASA usata oggi.

La lettura di Prowse fu condotta il 9 aprile 1921 al McAlpin Hotel. Fra altre importanti sedute in trance condotte durante il soggiorno di cinque mesi di Cayce nell'hotel ci furono quelle per il dott. William McDougal dell'università di Harvard, Hereward Carrington dell'American Psychic Institute e il mago Harry Houdini. Sfortunatamente per gli studiosi di Cayce, poche letture di questa serie esistono ancora oggi, principalmente perché Cayce non aveva ancora una stenografa coscienziosa e perché il suo scopo principale per visitare New York era raccogliere denaro per la sua Compagnia di Petrolio. Probabilmente la lettura per Prowse fu trascritta da una stenografa che lavorava per il socio di Cayce nell'impresa petrolifera, David Kahn e fu condotta da Gordon Nicodemus, un mediatore di borsa che vendeva azioni della Cayce Petroleum.

La lettura di 15 minuti affermò che un aeroplano "quasi perfetto" non era solo realizzabile, ma poteva anche essere costruito usando la tecnologia esistente. La sfida principale era ridisegnare le ali per rendere più efficienti portanza, manovrabilità e velocità. Cayce consigliò di modellare le ali secondo quelle che si trovano in natura "come le fattezze dell'uccello che vola in alto".

Le nuove ali non dovevano essere rigide o rettangolari, come era la norma in quasi tutti gli aeroplani costruiti negli anni '20 del XX secolo e sarebbe stato il modello per i decenni successivi. Dovevano essere curve e a freccia positiva rispetto alla fusoliera, simile a come nel 1485 Leonardo da Vinci immaginò di mettere ali della struttura alare del pipistrello su una macchina volante a propulsione umana e come l'austriaco Igo Etrich disegnò il monoplano "Taube" (rondine), l'aeroplano della prima guerra mondiale noto come la Rumpler Taube. Nella costruzione immaginata da Cayce ci sarebbe stata un'armatura

giuntata flessibile da una punta alare all'altra da cui si sarebbero estese centine con membrane connesse, simili a piume. La caratteristica principale del disegno era una superficie mobile senza saldatura, che fosse sia rigida sia flessibile. Delle leve di comando nella cabina di pilotaggio sarebbero state usate per cambiare la forma delle ali durante il decollo e l'atterraggio, raggiungendo così una velocità ottimale, o correggendo la posizione secondo



le correnti d'aria variabili.

"Questa ala sarà simile alla forma dell'ala d'uccello quando vola", disse Cayce, "con la curvatura maggiore verso il centro e, come vediamo ... nell'ala d'uccello nella prima giuntura, con la forza più rigida ... o curvatura maggiore, così che le correnti d'aria arrivano vicine al corpo [dell'aeroplano] ... Via via che raggiunge velocità e spinta viene gradualmente girata verso il centro e verso l'esterno per mezzo delle leve, fornendo una maggiore forza di spinta dall'alto così come dal basso. La spinta viene presa in considerazione in questo modo: ogni estremità di ogni elemento di centina prende la forma di una piuma di un'ala d'uccello in volo ed è flessibile, ma più rigida in questa posizione." (2664-1)

Descritto altrove nella breve lettura, Cayce dice che "vicino alla fusoliera della macchina sul tagliente dal centro verso l'estremità ... c'è maggiore curvatura ... o maggiore voltata verso la forza di spinta quando è in pieno volo, ma può essere resa uniforme. La curvatura più profonda è vicina alla prima giuntura o alla posizione centrale dove si trova la bombatura più profonda; in modo che nelle forze che azionano un'ala di questo tipo, costruita in questo modo, troveremo che stiamo dando più forza di spinta con la curvatura nella parte anteriore, e più forza motrice quando in volo si dà forza alle ali flessibili; così che, quando la forza motrice arriva nella curvatura, viene resa più profonda o più flessibile via via che, durante il volo, passa per il suo bordo di uscita." (2664-1)

In ciò che presumibilmente fu un consiglio per costruire un aeroplano monoposto con un solo passeggero, le ali dovevano avere una lunghezza di 4,5 m e un'ampiezza di 1,5 m, con una fusoliera con la stessa lunghezza delle ali. La coda doveva essere disegnata in modo simile alle innovazioni portate dall'aviatore ed inventore francese Louis Blériot, il primo pilota che attraversò con successo il Canale della Manica. Ciò che rendeva il disegno di Blériot superiore, così Cayce indicò, era il timone di direzione alato fra i componenti della coda. Soltanto che Cayce raccomandò un'apertura di coda ancora più ampia che avrebbe tenuto l'aeroplano meglio in equilibrio e aumentato la manovrabilità.

In essenza, Cayce raccomandava un disegno di svergolamento alare abbandonato da precedenti ingegneri aeronautici a favore di una costruzione rigida con dei flap alari incernierati regolabili e delle guide di scorrimento – oggi la norma su quasi tutti gli aeromobili. Lo svergolamento alare, tuttavia, sotto un nome diverso, ora rappresenta il designo sperimentale d'avanguardia. Gli scienziati della NASA e il Laboratorio di Ricerca della U.S. Air Force (AFRL) si riferiscono a questo come "morphing alare". Rimodellando le ali durante il volo, si può fare in modo che gli aerei superino le necessità contrastanti di decollo ed atterraggio, manovrabilità e velocità. Con parole in modo stupefacente simili a ciò che troviamo nella lettura per Prowse, gli scienziati descrivono la procedura come un uccello che tramuta ed adatta la posizione delle piume fra decollo, volo, attacco ed atterraggio. La NASA dice che la possibilità del pilota di cambiare la configurazione alare veloci in volo e che potranno atterrare e decollare senza piste troppo lunghe. Questo migliorerà l'efficienza di oltre il 15%, precisamente la stessa cifra citata nella lettura di Cayce.

Quando fu interrogato se fosse economicamente realizzabile l'idea che Prowse avesse costruito un aereo del genere, Cayce gli raccomandò di portare avanti il progetto un passo per volta, iniziando con dei modelli che Cayce avrebbe commentato nelle letture successive. Il finanziamento sarebbe venuto di conseguenza.

"Quando avremo ottenuto i disegni o progetti da mostrare di tale costruzione ... coloro che saranno interessati a tali macchine potranno essere interessati finanziariamente ... per guidarci attraverso la fase sperimentale, e avrai denaro a sufficienza per andare avanti senza interessi esterni."

Insieme con questo consiglio Cayce avvertì Prowse di non consegnare il disegno al governo degli Stati Uniti. "Dopo che il lavoro sarà un po' più progredito [puoi rivolgerti a loro], ma non sui primi principi, dato che incontreremmo molte forze riprovevoli mentre questo lavoro viene gestito e portato avanti, e prima di affrontare tali azioni. Accertati che loro non lo condannino né lo rilevino."

Concludendo Cayce disse: "Fa' come abbiamo detto qui, e avremo una macchina che volerà lontano e veloce come un razzo; con pochissima forza motrice quando viene costruita ... Anche nello sbandamento e nelle virate, come abbiamo descritto qui a grandi linee

nelle ali ... darà o prenderà da entrambi le parti e tuttavia manterrà il suo equilibrio. Non viene facilmente ribaltato."

"Come dobbiamo chiamare questa macchina, sig. Cayce?" chiese Prowse.

"La macchina volante perfetta," arrivò la risposta.

Cayce terminò la lettura con "fa' questo come abbiamo descritto qui a grandi linee, e avremo una macchina che è perfetta nella sua forza motrice e nella quantità che può trasportare, e nella velocità e forza in volo come abbiamo detto." (2664-1)

Da: Venture Inward, ottobre-dicembre 2014