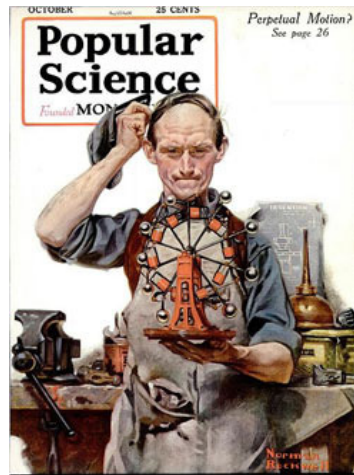


Il motore a moto perpetuo di Cayce



La rivoluzione tecnica che un motore a moto perpetuo creerebbe nell'industria potrebbe avere delle conseguenze inimmaginabili.

Edgar Cayce aveva individuato 60 persone che erano vissute ad Atlantide quando gli chiesero di fare delle letture per un'invenzione che sembrava tanto improbabile quanto ogni cosa che, a quanto si diceva, era stata creata in quell'antico regno: un motore a moto perpetuo.

Le letture furono eseguite per il proprietario trentacinquenne di una stazione di rifornimento e meccanico di macchine Marion Stansell da Birmingham, Alabama, che aveva avuto un'esperienza di premorte mentre si stava ristabilendo dopo una ferita di arma da fuoco e un avvelenamento di iprite in Francia durante la prima guerra mondiale. Mentre la sua salute stava migliorando aveva contratto un virus influenzale, e nella sua condizione di debolezza, aveva avuto un infarto ed era stato dichiarato morto. Similmente ad altri che hanno riferito esperienze di premorte, sostenne di essersi sollevato al di sopra del proprio corpo e di aver osservato il personale dell'ospedale che era indaffarato a prestargli assistenza. Divenne allora consapevole della sua famiglia a Birmingham che stava pregando per il suo ritorno a casa sano e salvo. Quindi apparve uno "spirito guida" e lo scortò verso ciò che Stansell descrisse come una dimensione abitata dai morti di recente. Dato che non voleva continuare il suo viaggio astrale, chiese di incontrare Gesù, e lo implorò di poter tornare sulla Terra in modo da poter prendersi cura della sua famiglia. Il Cristo gli disse che poteva tornare, a condizione che avesse fatto la volontà di Dio. Gli sarebbe stata data una formula per un congegno meccanico che poteva salvare il pianeta da una distruzione ambientale certa. Dopo 20 minuti senza respirare Stansell si svegliò e scoprì che i medici lo avevano già dichiarato morto. Questi furono scioccati a vederlo non solo vivo, ma soprattutto totalmente guarito.

Una lettura sulla salute condotta da Cayce il 1 febbraio 1928 confermò che il corpo di Stansell aveva subito un processo di guarigione miracoloso. Ulteriori letture indicarono che Stansell aveva notevoli "talenti psichici" e che, attraverso sogni e visioni, avrebbe potuto visualizzare dei progetti per un tipo di motore rivoluzionario. Secondo le letture questo motore fu progettato nel regno dello

spirito da De Witt Clinton, l'ex governatore defunto di New York che, nella sua ultima incarnazione sulla terra, era stato la forza creativa dietro lo sviluppo del Canale di Erie e di altri progetti ingegneristici su grande scala. E letture lasciarono inoltre intendere che Stansell aveva bisogno dell'assistenza in trance di Edgar Cayce per comunicare delle informazioni tecniche precise da Clinton a Stansell e che Stansell aveva anche bisogno di una squadra impegnata di imprenditori atlantidei che avevano le stesse idee – fra di loro il finanziere di Wall Street Morton Blumenthal e il produttore di ricambi per auto di Dayton Tim Brown – per portare l'invenzione al completamento.



La prima di 21 letture sul motore Stansell ebbe luogo l'8 marzo 1928 al La Salle Hotel di Chicago. Morton, che condusse la prima lettura, si sentì dire che il congegno doveva consistere di un grande serbatoio di metallo pieno d'acqua nel quale sarebbe stato sospeso un cilindro contenente aria compressa o vapore. Intorno ai lati e all'interno del cilindro c'erano dei denti di metallo, come aghi conficcati su un portaspilli, che fungevano un po' come le candele su un monoblocco. Un "albero a camme" passando attraverso il centro del cilindro doveva essere collegato ad un albero motore di tipo a cingoli alla cima del serbatoio. Le particelle con carica positiva in espansione sul fondo del cilindro pieno di vapore si sarebbero contratte alzandosi per incontrare particelle con carica negativa nella parte superiore, che avrebbero creato una forza rotazionale, facendo girare il cilindro. L'azione che avrebbe avuto luogo nel cilindro di metallo veniva paragonata alla rotazione della terra: una volta messo in movimento, il cilindro avrebbe girato a tempo indeterminato finché non sarebbe stato fermato fisicamente. Non ci sarebbero stati gas di scarico, né emissioni pericolosi, e non avrebbe richiesto carburante oltre a quello necessario per mettere inizialmente in moto il cilindro.

In trance Cayce diede un avvertimento a tutti i partecipanti alla costruzione di questo motore: "Ci deve essere una cooperazione perfetta del sé e della volontà con coloro che vogliono aiutare a perfezionare questo dal lato materiale. Ci deve anche essere una perfetta cooperazione con il sé interiore per ottenere quelle informazioni." (4665-1)

Brown e Blumenthal colsero al volo l'opportunità di aiutare Stansell a realizzare il suo sogno. Facendo così speravano ovviamente di diventare ricchi essi stessi, perché la rivoluzione tecnica che un motore a moto perpetuo avrebbe creato nell'industria poteva avere conseguenze inimmaginabili. Il risultato fu un contratto che Brown e Blumenthal elaborarono per mettere insieme le loro risorse e per insediare Stansell alla Compagnia di Ingegneria Brinkman, un incubatore di tecnologia del motore all'avanguardia a Dayton, Ohio. I soci poi scoprirono che era anche un posto costoso per sviluppare la loro invenzione. Si stima che nei primissimi mesi di sperimentazione alla Brinkman, Brown e Blumenthal abbiano speso più di 28.000 \$ (in valuta di oggi) per assemblare due prototipi non funzionanti del motore Stansell.

Del prototipo del motore originale – che aveva un aspetto simile ad un raffreddatore evaporativo - si discusse a lungo nelle sedute in trance durante la fase iniziale dello sviluppo del prodotto, poi fu scartato per cominciare da zero usando attrezzi e materiali più precisi come venivano specificati nelle letture.

Quando stavano costruendo un modello nuovo, Brown chiese ed ottenne molte letture in più perché spiegassero esattamente come e perché il motore doveva funzionare. Diversamente dal parere ingegneristico precedentemente presentato a Thomas Edison e Nikola Tesla, i soci non solo compilavano nuovi concetti teorici, ma costruivano anche un vero e proprio motore prototipo per metterli alla prova. Forse mai prima nella storia moderna degli ingegneri avevano consultato un sensitivo in un'impresa di questo genere.

Chiaramente la terminologia usata nelle letture di Stansell non fu la stessa che si trova nei manuali di ingegneria o fisica, ma i concetti erano chiari. “La vita nella sia manifestazione è vibrazione,” Cayce dichiarò. “L'elettricità è vibrazione.” Il tipo o la “lunghezza d'onda” della vibrazione determina come agisce in un dato ambiente. “La vibrazione che è creativa è una cosa, la vibrazione che è distruttiva è un'altra ...ma possono provenire dalla stessa fonte, come nelle forze elettriche ... nel corpo umano ... Ricorda, la vita è vibrazione, così lo è anche la mente, anche la materia.” (1861-16)

Secondo Cayce “l'elettricità ... è la stessa energia ... [che è chiamata] Dio. Non che Dio sia una luce elettrica o una macchina elettrica, ma la vibrazione che è creativa [invece di distruttiva] è fatta della stessa energia della vita stessa.” Inoltre Cayce sostenne che la differenza fondamentale fra ciò che è dello “spirito” e ciò che è della “manifestazione terrena” sia la legge della “polarità” che agisce sulla “Prima Causa” o la forza di energia di Dio. Si disse che, nel regno Divino o spirituale, ogni energia sia di carica positiva o in espansione. La manifestazione terrena o materiale è di carica sia positiva sia negativa. L'energia vibrazionale con carica negativa, secondo Cayce, si contrae invece di espandersi.

Questi concetti furono di cruciale importanza per capire il movimento del motore Stansell perché si presumeva che fossero l'essenza della legge fisica. Cayce disse che proprio come l'energia con carica positiva si espande, l'energia con carica negativa si contrae o attrae a sé particelle con carica positiva. Questa azione fra le due fu descritta come gravità o ciò in cui “tutto ... è attratto ad un centro comune ... [La gravità non è che] la centralizzazione della forza vibratoria [su piano materiale].” Cayce lasciò inoltre intendere che ciò che comunemente viene compreso come l'attrazione magnetica che l'ago di una bussola ha verso il polo positivo della terra sia la medesima cosa della gravità. Una mela cade a terra per la stessa ragione per cui un pezzo di metallo resta attaccato ad un magnete. Anche la rotazione o “forza radiale” della Terra è un risultato della gravità, o lo spostamento di “forze impellenti”.

Il messaggio che venne comunicato fu che la gravità è il risultato di una combinazione di vibrazioni positive e negative che agiscono in relatività l'una verso l'altra. Alterando le combinazioni di vibrazioni, in teoria si potrebbe cambiare la forza d'attrazione gravitazionale verso i vari elementi. Il motore Stansell funzionava col principio di alternare la forza d'attrazione gravitazionale del vapore nel cilindro in cui è sistemato il motore. I denti erano dei diapason che trasmettevano il livello vibrazionale del vapore nel cilindro e agivano sui gas intrappolati all'interno, facendo sì che, in modo alternato, si alzassero verso la parte superiore del cilindro e poi scendessero sul fondo. Questa azione fu descritta come lo stesso tipo di forza centrifuga che si trova in natura, che, in teoria, terrebbe il cilindro per sempre in rotazione. Mettendo in moto il cilindro inizialmente, l'uomo faceva ciò che Dio aveva fatto nella Prima Causa, quando la sua “forza direttiva” o rilascio di energia

vibrazionale creò l'universo e mise in rotazione nello spazio la terra ed altri oggetti planetari.

Pare che Tim Brown avesse una comprensione più chiara di Cayce dei principi scientifici presunti che venivano avanzati nelle letture, perché gran parte delle corrispondenza da Brown a Dayton indirizzata ad Edgar a Virginia Beach era soltanto un tentativo per spiegare ciò che, secondo lui, le letture stavano dicendo. Il problema era che, per quanto Brown possa o meno aver compreso correttamente la teoria che stava dietro il motore, mettere in pratica quella teoria si rivelò una sfida sconcertante.

Le letture fornirono un gran numero di ragioni tecniche per cui tutti i primi prototipi non funzionavano, non ultima era il compito apparentemente impossibile di assemblare le parti del motore nell'ordine corretto mentre era sommerso nell'acqua e mentre si manteneva la giusta pressione all'interno del cilindro. Tutto questo doveva essere fatto nella sequenza corretta e realizzato nella finestra di tempo relativamente breve per evitare il mescolamento di gas di carica negativa e positiva nel cilindro. Per di più, le letture dissero specificatamente che il cilindro doveva essere messo in movimento dopo aver disposto il congegno precisamente lungo un'asse est-ovest, probabilmente perché, altrimenti, i poli di carica positiva e negativa della Terra avrebbero ostacolato l'azione che si svolgeva all'interno del cilindro. La sfida non stava nel tenere il motore in movimento, Brown concluse, ma innanzitutto nel farlo girare.



Dalle letture:

D: “Qualche altro consiglio che vorrebbe dare ... riguardo alla costruzione della macchina o vorrebbe darci qualunque cosa in merito?”

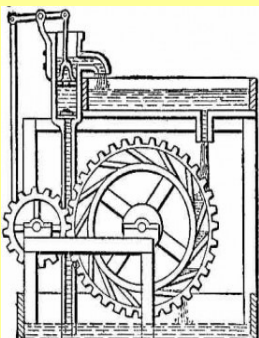
R: “A questo rispetto si potrebbe considerare dapprima ... che ci deve essere la tua perfetta cooperazione e la volontà con coloro che vogliono aiutare a perfezionare questo sotto l'aspetto materiale. Ci deve essere anche la cooperazione perfetta col sé interiore per ottenere quelle informazioni che ti darebbero la conoscenza per applicarle con riferimento alla relazione cosmica. Perché la forza è una, e ottenendo la giusta relazione delle energie manifestate e rilasciate, queste devono essere coordinate.” (4666-1)

In un sogno Tim Brown ricevette una spiegazione sul perché il motore funziona. Il 7 aprile 1928 fu fatta una lettura su quel sogno. Fu posta la domanda: “Informerà inoltre se la teoria scritta (che sto tenendo in mano) sulla ragione del funzionamento del Motore in contrasto con la legge della Conservazione di Energia è corretta. Lei amplierà questa teoria o la correggerà.” La lettura continuò confermando: “... in generale queste cose sono espresse o dimostrate correttamente in ciò che qui si tiene in mano.” (195-51)

Una copia della teoria dai Rapporti degli archivi dell'A.R.E.: “Teoria del Funzionamento del Motore: L'espressione 'ottenere qualcosa dal niente' è inesatta – perché sappiamo che una cosa come il niente non esiste. Sappiamo invece che ogni cosa è una forza o qualche forma di energia. Non conosciamo la relazione reciproca di queste forze di energia – o, in altre parole, la Relatività delle Forze –

ma possiamo dare per scontato che questo rapporto esista. Perciò, nel caso del nostro motore, quando esaminiamo le due sostanze, acqua ed aria, le vediamo come forze, e, usando uno stratagemma meccanico per rendere più evidenti e ritardare queste forze nel momento giusto, è possibile utilizzare la forza risultante o forza componente. Questo è ciò che è stato fatto nel Motore.” (Rapporto della lettura 195-51)

Un'altra lettura per Tim Brown fu eseguita il 7 marzo 1929: “L'avvicinarsi dell'ultimazione è quasi soddisfacente, e con il completamento della fresatura delle parti necessarie metterò il corpo in condizione di costruire la macchina che userà le forze e gli elementi nella forza universale per azionare i dispositivi meccanici. Per questo, quindi, occorre solo l'ultimazione di queste parti e il loro corretto montaggio, sorvegliando bene questo montaggio e la prima dimostrazione vostra o privata di questa forza liberata per darle attività ... Solo la vera attività eviterà che questo diventi proprietà pubblica prima che sia ultimato. Sì, è un bene confidarsi fino ad un certo punto con uomini in posizioni elevate. Si possono anche fare dimostrazioni del modello funzionante, ma non dimostrazioni della semplicità a cui l'attrazione della forza atomica, creata nei principi attivi che sono impellenti, viene data a queste stesse persone che contano – o troppo spesso questo vanifica il vero scopo per cui è creato.” (195-56)



Durante il lavoro sul motore, una lettera di Brown del 16 marzo 1929 indicò: “Questa macchina sarà un grandissimo successo, benché la legge della relatività, di cui la macchina è una dimostrazione, sconvolgerà per qualche tempo alcune delle asserzioni scientifiche attuali.” (Rapporto della lettura 195-56)

Il 23 febbraio 1930 Tim Brown stava ancora lavorando sul motore. In una lettera ad Edgar Cayce scrisse: “... sto ancora lavorando sodo sul motore. Sono riuscito a scrivere un breve articolo, ma dato che contiene tante affermazioni scientifiche che non concordano con le opinioni degli scienziati, Le mando il manoscritto per una lettura. Mi rendo conto che il Suo tempo è molto occupato, ma visto che questo è nella natura della ricerca, è la base fondamentale della nostra organizzazione, e confido che Lei possa trovare il tempo per far fare una lettura sull'argomento ...” (Rapporto della lettura 195-68)

Il 1 maggio 1930 Brown presentò delle domande per una lettura sul suo articolo in riferimento alla Forza Positiva e Negativa, dicendo: “... il motore sta procedendo. Assai di frequente dobbiamo ricostruirlo per scoprire delle leggi sconosciute. Ogni ricostruzione ci porta più vicini alla soluzione.” (Rapporto della lettura 195-69)

Col passare dei mesi un prototipo dopo l'altro fu costruito e poi scartato. Come dei diapason finemente rifiniti, i denti e gli incavi in essi incisi dovevano soddisfare dei criteri rigorosi per correttamente trasferire la vibrazione dell'acqua nel serbatoio alla vibrazione del vapore nel cilindro. Inoltre, proprio come si doveva tener conto della densità dell'acciaio con cui erano fatti, come anche dello spessore e del contorno di superficie del metallo con cui il cilindro era fatto, anche la composizione chimica del liquido nei serbatoi di contenimento doveva rispondere ad istruzioni rigorose. Nel caso dei primi due prototipi del dispositivo, il cilindro di

metallo si dimostrò troppo fragile e dovette essere rinforzato. Furono condotte ulteriori letture per cercare di portare ogni modello successivo ai criteri stabiliti nella lettura precedente. Le sfide furono ardue e misero alla prova la pazienza di tutti.



Invece di diventare frustrato per la mancanza di progresso, Brown fu sempre più affascinato dal motore. Era convinto che i principi che stavano dietro il motore Stansell non solo avrebbero avuto come risultato una rivoluzione tecnica, ma che avrebbero anche aperto le porte ad una comprensione maggiore della legge cosmica. Fiducioso del fatto che stessero prendendo i provvedimenti necessari per riconfigurare il loro prototipo più recente e che fosse solo questione di tempo per riuscire a farlo funzionare, il gruppo andò avanti per far brevettare il dispositivo, e il 7 marzo 1929 richiese una lettura per determinare quanto profitto la loro invenzione potesse produrre. Con loro grande gioia la lettura indicò un guadagno di 10 milioni di dollari. Per quanto incoraggiante debba essere stata questa notizia, Cayce proseguì ricordando a Brown e Blumenthal che “è la mente che costruisce” e che bisognava pensare in modo giusto a tutti gli aspetti della società di persone.

Benché a quel tempo Blumenthal fosse ottimistico, il prototipo suo e di Brown del motore Stansell non faceva più di qualche giro prima di fermarsi con grande stridore. Insieme con le sfide tecniche, la stessa cooperazione fra loro era in forse. Morton continuò a ricevere letture in trance, ma non da Edgar. La sensitiva Patricia Devlin, un'ex-centralinista della casa di brokeraggio di New York di Blumenthal, con cui Morton era sentimentalmente coinvolto, intervenne per fornire suggerimenti riguardo al mercato azionario e consigli di ingegneria, che alla fine non si rivelarono esatti. Con il crollo del mercato azionario nell'inverno del 1929, l'iniziativa commerciale finì. Dopo che nel 1942 un incendio distrusse la Compagnia di Ingegneria Brinkman, i prototipi dei motori Stansell furono venduti come rottami di metallo.

Oggigiorno c'è nuova speranza per gli sforzi valorosi fatti ai tempi di Cayce. Il colonello Jerry Stansell in pensione, figlio dell'inventore, e l'ingegnere ecologico Tad Montgomery, insieme con diversi altri appassionati di Cayce, hanno prestato la loro competenza all'ingegnere elettronico, inventore e ricercatore privato Hugh Wolfe dell'Alabama che è nel bel mezzo di costruire un nuovo prototipo del motore Stansell. Il più importante passo avanti di Wolfe, così dice, è comprendere come il congegno sia collegato con i progressi recenti nella fisica teorica delle particelle. “Per quanto possa sembrare incredibile, ciò di cui le letture di Stansell stanno discutendo è la creazione di un campo energetico toroidale a sistema chiuso. Quella è la teoria d'avanguardia delle stringhe su cui gli scienziati stanno lavorando a Princeton. Cayce era in anticipo sui suoi tempi di un intero secolo. Ma lo sapevamo, non è vero?”

Venture Inward, gennaio-marzo 2014