

20191019-Taygeta-NL-Stellaire-navigatie-2-swaruu-deel-4-buitenaardse-schip-technologie-taygeta-Pleiades

Stellaire Navigatie 2 (Swaruu) (Deel 4): Buitenaardse scheepstechnologie Taygeta-Pleiades

Belangrijkste punten uit deel 3:

Op het moment dat het schip zijn Frequentie en zijn harmonischen wijzigt en verandert in die van de bestemming met behulp van de Frequentiekaart, houdt het op energetisch compatibel te zijn met zijn plaats van oorsprong en wordt het compatibel met zijn bestemming.

Een Taygeta schip gebruikt 3 manieren om zich te verplaatsen:

1. Gravitatiele manipulatie
2. Hoge energie elektromagnetische plasma raket
3. Totale onderdompeling van het schip

Om de zwaartekracht te manipuleren of kunstmatige zwaartekracht op te wekken, moeten we eerst de basisfrequentie van de zwaartekrachtstroom van het specifieke gebied opsporen en daarmee een elektromagnetische stroom van tegengestelde waarden creëren.

Een zwaartekrachtgenerator is in principe dezelfde als die voor de trekstraal.

Als een schip gewikkeld is in zijn elektromagnetische torus, met een verandering in dichtheid ten opzichte van de externe... wordt de vorm van de romp irrelevant.

Veel schepen bewegen niet in een waarneembare dichtheid vanuit 3D.

Swaruu: Dat gezegd hebbende, onze hemel is elke dag vol met schepen in interstellaire en interplanetaire doortocht.

Eerst de basis van raketmotoren. Ze zien er ingewikkeld uit, maar op zich zijn ze heel eenvoudig en gemakkelijk te begrijpen, zoals je in de volgende afbeelding zult zien.

*Afbeeldingen worden niet ondersteund**

De motor werkt door in principe een gelijke of voldoende hoeveelheid stuwstof of brandstof - meestal waterstof, hete roze pijpen - te combineren met een oxidant, een aanjager van de verbranding, die in feite vloeibare zuurstof is, lichtblauwe pijpen. De hete gasdelen in het gele schema zijn meestal het koelsysteem voor het uitlaatpijpsysteem, anders smelt het.

De brandstof en het oxidatiemiddel vormen samen een continue explosie waarbij de expanderende gassen slechts in één richting kunnen uittreden en een voorwaartse stuwkracht produceren volgens het actie-reactie principe. Dat wordt vandaag de dag nog steeds gebruikt en is de basis van alle raketten, van de Duitsers uit de Tweede Wereldoorlog, de Titan, Saturnus tot de moderne raketten.

Op aarde bestaat er iets dat plasma-raketmotor wordt genoemd. Die is in ontwikkeling en daarom spreek ik eerst van gewone raketten, want de zogenaamde plasmaraketmotor van de aarde heeft weinig of niets te maken met die van een Taygeteans schip of die van andere sterrenrassen.

Elektromagnetische plasmamotor van de Aarde (alle afbeeldingen geleverd door Swaruu)

*afbeeldingen worden niet ondersteund**

VASIMR-Systeem

<http://www.adastrarocket.com/>

http://currentpropulsionsystems.weebly.com/uploads/3/5/2/6/3526676/4136867_0rig.jpg

https://www.researchgate.net/profile/John_Ringwood/publication/224083223/figure/fig5/AS:669702988775432@1536681043439/Schematic-of-the-variable-specific-impulse-magnetoplasma-rocket-VASIMR-engine-The.png


Het systeem is ook vrij gemakkelijk te begrijpen. Het meest beruchte en totale verschil tussen een aardse plasmamotor en die van Taygeta is dat de aardse nog steeds een drijfgas of brandstof nodig heeft. Het hete verbrandingsgas tussen de vloeibare zuurstof oxidant en de waterstof brandstof passeert een reeks van zeer krachtige elektromagneten, die in principe de moleculen van de expanderende gassen ordenen, waardoor niet alleen een volledige verbranding ontstaat, maar ook een grotere efficiëntie in de exit volgorde van de moleculen van de hete uittredende verbrandingsgassen, waardoor meer stuwkracht wordt geproduceerd met een lager brandstofverbruik.

De krachtige magneten zorgen ervoor dat de kleine moleculen van de uitlaatgassen op een ordelijke manier bewegen, de een na de ander in een bijna perfecte volgorde, in vergelijking met de manier waarop de moleculen de motor verlaten en een normale raketmotor verlaten, waar ze allemaal gemengd zijn en met elkaar botsen, met een hogere dichtheidsverhouding, en andere met een onvolledige verbranding, waardoor het proces van het verlaten van de straalpijp wordt vertraagd en daarmee ook het bruikbare stuwvermogen van de motor zelf.

*Afbeeldingen worden niet ondersteund**

Normale straalmotoren. Ze ademen geen lucht en gebruiken geen brandstof.

*Images are not supported**

Dit is een turbojet.  De ventilator voert lucht door de motor en over de motor, helpt bij de stuwkracht, koelt de motor en ordent ook de uittredende hete gassen van de motor zelf.

*Images are not supported**

Andere systemen die ik kort noem en die op aarde worden ontwikkeld zijn de Ionische impulsmotoren.

De eenrichtingsgerichte uitvoer van elektronen door het ladingsverschil met het zeldzame deel van de motor creëert een actiereactie-effect. Deze motoren zijn nog in ontwikkeling, maar ze verspillen tijd omdat het uitgangsvermogen altijd beperkt zal zijn. De beste ionische impulsmotoren op aarde op dit moment meer dan wat dan ook in het JPL in ontwikkeling, zijn grote zeer dure apparaten, die erin geslaagd zijn om min of meer genoeg vermogen op te wekken om een vel papier te verplaatsen. (Zonder gekheid; een hamster op een draaiend rad genereert ongeveer 100 keer meer vermogen dan dat ding).

Elektromagnetische plasmamotor van Taygeteaanse schepen

De elektrische energie die wordt opgewekt door de nulpuntsenergiereactoren van het schip gaat door een reeks van wat we bij gebrek aan een betere naam zouden kunnen vergelijken met elektrische spoelen, die de spanning en de stroomsterkte sterk versterken.

Van daaruit gaan ze naar de achterkant van de magnetische impulsmotoren, naar het gedeelte waar de vergrote elektrische energie van verscheidene TeV's (triljoenen elektronvolt) wordt geïnjecteerd in een serie van verscheidene turbines, in serie achter elkaar geplaatst, altijd in paren die tegen de klok in draaien ten opzichte van hun metgezel. Tegen de wijzers van de klok in draaiende turbines. Deze turbines zijn samengesteld uit niet-magnetisch materiaal met een zekere mate van weerstand en tolerantie voor middelpuntvliedende krachten en hoge temperaturen en binnenin zijn zij gevuld met onder hoge druk vloeibaar materiaal. Deze vloeistof is supergeleider, vergelijkbaar met het hierboven genoemde verrijkte kwik, maar met een groter rendement en een grotere chemische en moleculaire stabiliteit.

Elektriciteit met grote voltages en hoge stroomsterkte komt deze turbines binnen door het gedeelte dat we zouden kunnen vertalen als een distributiecentrum, en wanneer het de contraroterende turbines binnenkomt zal het elektromagnetische effect van zoveel elektrische energie een energiewerveling creëren in de turbinekern of het geometrische centrum.

Deze elektromagnetische draaikolk concentreert in zijn kern een enorme hoeveelheid magnetisme en geladen elektronendeeltjes en zijn enige motoruitgang is naar achteren, naar de uitlaat of het uitlaatmondstuk. Dit creëert een reactie-actie stuwkracht met een gigantische nuttige nominale energie vermogensindex.

Hoewel deze theorie eenvoudig genoeg klinkt, is het voor het elektromagnetische plasma om in die staat te komen noodzakelijk om de precieze en exacte magnetische frequenties van elke reeks of elke contra-roterende turbine te controleren. Dit wordt natuurlijk door een computer gecontroleerd, en deze frequenties zijn ook specifieke harmonischen van een frequentie om alle elektromagnetische energie op één enkel punt van de motor te concentreren. Zonder deze controle van specifieke frequenties zou het resulterende plasma chaotisch zijn, en ook al zou het nog steeds veel stuwkracht produceren, de Frequentie of totale harmonische motoruitgang die we later nodig zullen hebben voor de vlucht voorbij de snelheid van het licht of supra-luminaire (warp) vlucht beperkt genoemde motor tot stuwkracht voortstuwing van beperkte snelheid.

Samengevat

De elektrische energie wordt opgewekt in de reactor. Zij wordt door hoogtechnologische spoelen geleid die het vermogen ervan aanzienlijk verhogen, en vervolgens wordt zij geïnjecteerd in een reeks contraroterende turbines die deze energie verdelen of omzetten in elektromagnetisch plasma van computergestuurde frequenties die een enorme stuwkracht produceren zonder dat daarvoor brandstof of extra drijfgas nodig is.

Dit soort motoren wordt op grote schaal gebruikt in bijna alle schepen, behalve in zeer kleine. Aangezien het praktischer is om alleen gravitatiemotoren te gebruiken. Deze motoren produceren een zeer kenmerkende elektrisch-witte, blauwe raketvlam.

Gosia: Supermooi, ik hou van deze kleur. Als we ze zouden zien, zouden ze er dan zo uitzien - blauwachtig?

*Images are not supported**

Swaruu: Ja, dat is de kleur: zie je, zoals je weet zelfs als het in science fiction is alles is er op aarde of bijna alles.

Gosia: Suzy, heeft jouw schip deze motoren voor zijn grootte?

Swaruu: Ja. Suzy is al van een grotere omvang, 93 meter, dat maakt het noodzakelijk om deze klasse motoren te gebruiken naast de gravitatie motoren. Suzy heeft twee magnetisch aangedreven contraroterende turbinemotoren die worden gevoed door twee nulpuntsenergiekernreactoren met een nominale output van 5 TeV, gecombineerd $2,5 \text{ TeV} \times 2$.

^[1]_{SEP} Deze motoren zijn vrij ingewikkeld, aangezien ik hier alleen hun werkingstheorie beschrijf. Zij hebben ook uitgebreide cryogenisatiesystemen nodig voor zowel de enorme interne stroomtransmissiekabels als het koelsysteem van de motoren zelf - vooral de uitlaatpijpen die hol zijn en gevuld met radiatorvormige interne pijpen, waardoor een speciale vloeistof stroomt (vergelijkbaar met vloeibare stikstof) die het hele systeem op een stabiele temperatuur houdt, omdat de uittredetemperatuur van de motor net buiten de uitlaatpijpen 3.000 °Celsius kan

bereiken of 3/5 van de officiële zonnetemperatuur (alleen ter referentie, want dat is niet zo. De zon is geen thermonucleaire bal zoals u wordt verteld).

Deze motoren produceren dat kenmerkende brullende geluid dat u hoorde toen u met Káal'el sprak. Wat zou kunnen worden geïnterpreteerd als het geluid van de wind of het schip dat door de atmosfeer gaat, is in werkelijkheid het geluid van het plasma dat naar achteren drukt. Het schip, dat geladen is in zijn schild torus, komt niet in aanraking met de atmosferische lucht die alleen door de romp glipt. Hierdoor heeft het schip geen atmosferische wrijving of verhitting van de romp om dezelfde reden.


Aangezien de atmosfeer zich echter in de nabijheid van deze klasse van krachtige magnetische ladingen bevindt, kan er gewoonlijk (niet altijd) een ionisatie van de romp optreden, die een kenmerkende kleur of helderheid van de "UFO's" veroorzaakt.

Manoeuvres

Een vliegtuig heeft stuwkracht of vermogen van ofwel straalmotoren ofwel propellermotoren, en wat het in de vlucht stabiliseert en leidt is de manipulatie van de lucht, die door het gebied gaat, door middel van bewegende delen die "stuurvlakken" worden genoemd van een vleugel, spoilers, kleppen, lamellen roeren en rolroeren.

Maar in de ruimte kun je de ailerons niet gebruiken. Ze zijn ook niet nuttig bij hoge snelheden, zelfs niet in atmosferische vlucht.

In een Taygeta ruimtevaartuig produceren magnetische impulsmotoren voortstuwingsenergie, en worden gecombineerd met het gebruik van gravitatie manipulatiemotoren om een schip te manoeuvreren of te sturen. Om het van koers te doen veranderen.

 Hoewel kleine raketmotoren voor hetzelfde effect zouden kunnen worden gebruikt, is het praktischer om gravitatiemotoren te gebruiken als middel om een schip te manoeuvreren. Zij vervangen de stuurvlakken, rolroeren en kleppen, die bijvoorbeeld de vleugels van een vliegtuig zouden hebben, en kunnen zowel in atmosferische als in ruimtevlucht worden gebruikt.

Naast de twee hoofdmotoren heeft een groot gevechtsschip als de Suzy-klasse magnetische impulsmotoren aan de zijkanten, die intrekbaar zijn. Deze dienen om het opstijgen te versnellen door zware lading te slepen of te verplaatsen op een niet-gravitationele kinetische manier. Twee aan elke kant.

Gosia: Ja, ik stel me voor om preciezer te manoeuvreren of precies - preciezere manoeuvres.

Swaruu: Ja, zoals een straaljager dat zou doen en als gevolg daarvan een beetje herrie namelijk veel raketrol en lawaai van meer dan 130 dB en veel vuil stof en puin dat wordt opgetild en rondgeslingerd.

Einde van de elektromagnetische plasma-impulsmotoren in sub-luminaire modus.

Gosia: Is het het einde van het hoofdstuk?

Swaruu: Ja. Maar nu hebben we de derde vliegmodus nodig: Supra-luminar (warp), waarbij ook deze zelfde motoren betrokken zijn.

Belangrijkste punten:

Het meest beruchte en totale verschil tussen een aardse plasmamotor en die van Taygeta is dat de aardse nog steeds een stuwstof of brandstof nodig heeft.

De elektromagnetische vortex concentreert in zijn kern een enorme hoeveelheid magnetisme en geladen elektronendeeltjes en zijn enige motoruitgang is naar achteren, waardoor een reactieactiestuwkracht ontstaat met een gigantische nuttige/nominale energievermogensindex.

Dit soort motoren wordt op grote schaal gebruikt in bijna alle schepen, behalve in heel kleine, aangezien het praktischer is om alleen gravitatiemotoren te gebruiken.

Wat zou kunnen worden geïnterpreteerd als het geluid van de wind of van het schip dat door de atmosfeer gaat, is in werkelijkheid het geluid van het plasma dat naar achteren drukt.

Hoewel kleine raketmotoren voor hetzelfde effect zouden kunnen worden gebruikt, is het praktischer om gravitatiemotoren te gebruiken als middel om de manoeuvre van een schip te controleren.