

高空風場的分析演繹

羅名欽

氣震實驗室 中場通信

摘要

仰望天空或衛星雲圖經常的發現，高空有一個超輕盈的大塊窩雲，它是一個高空急速風場，變化速度是超快且輕盈的，未經認真追蹤觀看下、不一會的時間已完全移位，在演繹中嘗試探討未能形成龍捲風颶風及氣凸的本質，何種動力架構此舉升態勢與擴張之能量，公轉風切還是自轉風切造就加速了如此機遇；潛在熱力還是絕對熱力或是新增的膨脹勢力主導了大氣腔壓，在釐清氣腔動力模式後或有助預測。本文以北半球模式勘驗/敘述。

關鍵字：公轉氣腔、自轉氣腔、氣腔之巔、駛流場、空磁階。

一、前言

規範駛流的空磁場會是孫悟空筋斗雲的緊箍咒嗎？在發現孫悟空的筋斗雲極度的受空磁規範，無法推翻宇宙定序而隨心所欲之時，能否藉由承後起前導出新思維呢？

上天的呼風喚雲雨，也都遵從空磁風雲雨律，並非隨心所欲的急急如律令的急就章，既有宇宙律即有規範場，上天治理地球即需遵從空磁規約，演繹推理與記載也需遵從空磁規範。

二、空磁

氣腔的內腔有4個空磁階層，緊鄰的外腔為大氣殼，基本上的空磁場域為5個階層，「下面介紹由最高端往地面」。每階層區分階內、階之上、階的中段域、階之頂部等。

(五) 第5階稱為大氣殼或潤潤是公轉磁層是迴旋區間、它是氣做成的屏蔽，它是大氣殼之外的公轉磁場，厚度約略20公里與公轉速同步，在5個空磁階中、此層的電磁最強厚度深20公里，往上依距離遞減電場強度直至80公里高再與另一外空磁接觸。

內腔的最上階是4階自轉域氣腔，此區層的風流雲受自轉磁動勢強烈拖曳，磁浮因素略落後自轉速，磁浮的雲流向不一定即為磁梳向量。鋒流高段的雲劍速度快於自轉磁梳速甚多，受更上階的公轉磁層勢能加速而快於自轉速。

如果風箭是二大勢力的中線產生的雲條，那麼

二大勢力擠壓出現的現象應表現在風箭速度上。

(四) 在4階上的雲也受風流擾動或拖曳；階上的風流日夜間的趨向大致往自轉的東方而去，4階上的高雲柱的尾端受公轉磁動勢拖曳，會在地球晨間與傍晚的區域形成衝突與交會或深入攻擊、而有著絲質雲或細雲捲的出現，交會方的絲質向量，常受交會的速度、深入程度，雲場高度，而決定出現何種雲屬。

(三) 4階之下的3階，其深度厚度較淺薄，它是雨階，因雨雲或雨而出現，晴天的平時無法觀測此階層，並不表示為不存在，當雨雲場出現的時候，此區層的氣流速或雲流速，都匯往中心並快速平移，其速度與客機不相上下，冷壓中心即是平流的去向，環顧四面的重氣都急速匯往該中心，並在前往過程中適時的展現烏黑與載重。

前往或匯往---是熱勢力往冷勢力集中，亦或冷勢力的吸入，還是破階的下逐雨勢拖曳了3階平流之流動與集中？

習慣上的熱勢力往冷壓中心移動，在此觀測演繹上會改變物理率嗎？

(二) 3階之下為自轉域氣腔的2階，此階層內的空氣風流與自轉向量同步，又受氣熱氣流的移動而前往，常態下不受4階上的氣域擾動，它是一個封閉的獨立空間，但受上階與下階的乾淨風流穿越。

2階雲的底基（階內）都習慣的佈滿許多的咖啡色氣屬，疊加許多的(深厚的)咖啡色氣屬即是我門所見的白雲基座灰黑之雲，雖然每一階層都有相同現象，唯、2階較為具特色。

(一) 晴天時、1階與2階同為同步氣腔，與自轉地表同步，空磁階具有隔離阻塞汽屬的通過與穿越，在穿越的時候經空磁階予以電解為氫氧，乾輕之氣能夠攸遊於空磁階之上下；1階之下即是地表，區層高度約海平面650公尺，不論陰晴區層內的氣域與自轉地表完全同步，1階因雨而存在，因霧而出現，階上的雲層厚度不致太高，瀕臨下雨時的底基是灰或黑色，下雨時的烏雲聚合速度快。

三、 層雲

階下往上升的昇流，都經雲叢的邊緣上升，並不從雲底往上，假設階上的雲層薄而均勻，往上竄出的風流，會讓均勻平整的大片雲層破裂成(魔毯型)的鱗雲，(此際的下一階層熱氣膨脹)。

『仰頭的雲型出現在偏斜觀測者的筆下，除非能明確的指出向量』

『子時4階上的高雲與1階及3階的雲層壽命一樣短』空磁與質雲因特質而決定了整個物理運動律，演繹質雲是想跳脫傳統桎梏枷鎖(雲是小水滴或冰晶?)。

四、 駛流

什麼是駛流？，大氣殼上的駛流是磁動勢的步進機制，造成風流急速跟隨移動，它全然是無形的風流，縱有雲屬汽屬進入，必在瞬間電解為氫氧，所以此區層絕不出現雲流。

4階高端上方的氣場受公轉磁動勢拖曳，風流隨公轉磁動勢而往公轉的相對西方位移，5階空磁的底基與4階氣場形成一個絕對的壁面，4階高端上的速度落後於公轉速甚多，與拖曳距離成反比的遞減關係。

五、 駛動源

公轉流雲(鋒)移動的力源，除了冷熱勢力外還有什麼機制呢？公轉向量與自轉向量是否構築成駛動源？

拖曳的擾動梯度，使得座落於此階的日間雲層都往東方，日腔的勢力與速度龐大，使得夜腔的也未休止的往東，唯、較高的雲層都會在子時左右受公轉逆勢拖曳往自轉的西方，稀疏的基座雲在夜晚降低高度受空磁電解，因拆解及速度使然，雲層都變得無形。龐大雲流自是例外，是立即阻風等因素，

夜腔龐大雲流仍能夠來到晨間，夜間、較高的山型雲卻會受削平(拖往西方)。

電機地球與電機馬達的構造不盡相同，原理應該是類同的，昇降壓的變壓器有雙口型合成一個偶合器，也有環形耦合的類似甜甜圈的變壓器，馬達與發電機的電樞構造不同，不外乎線圈上的排列方式，另一個即是地球真圓型的鏈結構造。

馬達空轉/空載的時候，磁樞當量幾與轉子同步，當接上負荷形成高負載之際，磁樞當量當超前於轉子速。機理：較強的電樞驅動/背負較慢的轉軸，這是合理的電機序，(除非是下坡的力量驅動發電機，啟動器啟動馬達後，離合器未能分離，變成引擎制動了啟動器)形成超前。

4階磁激座的空磁向量，較自轉地球速快，是拖曳自轉地球旋轉的當量大於自轉速，磁拖曳大於轉子勢能才合乎電機律，4階空磁的前滾當量是駛源，此

包含了驅動地球自轉的駛源，及驅動自轉東流的駛源，地球無法與空磁階的磁向量同步，超前的空磁樞勢能是電機的必備條件是合理的物理律。所以發現自轉東流速快於自轉地球速的演繹，較大氣殼/潤潤上的5階空磁擾流，遞減速拖曳4階的風流及鋒流/自轉東流是較合理的。

若說地球氣腔的過分熱力不是來自一時的陽熱，那麼空磁階上的磁滯或超前所衍生的熱洩漏，是否氣熱氣冷的主要因子，都是值得探究的。

六、 駛流場

2階質雲壯大後與3階連成一線並擴及到四階層之際，形成迫階的勢力場，較快速度的4階雲流拖曳3及2階的雲型之時，形成的迫階域啟動了旋繞勢能，將下方的山型雲簇拖到4階之上，速度與向量造就旋繞場。2及3階的山形雲/霽雲的中心受自轉磁動勢拖曳，直接的受4階自轉前滯磁加速，然此速度仍不及於颱風的旋繞當量/速，產生氣震氣凸的水平氣旋及颱風與龍捲風的加速力源仍受5階空磁所拖曳。

(目前尚未發現新的論點)(在衛星上無法分辨何處是旋繞中心，只能觀看一團棉球狀的條紋)。(迫階與破階是磁激因素，雖然未明其理，嘗試演繹此物理律)

七、 駛向量

「質雲」有條件的出現，因規範而駛動，為何駛流向(鋒)不一定直線磁浮往東，本地而言、大部分的時候都偏向東東北行駛，有些區域甚至偏東南東的向量前移，大致與階下的上升風流形成的阻塞，阻礙階上的雲駛向有關，駛往東的的前進路徑上，遭遇龐大高壓，受阻風尹想會偏離既有的駛流航向，整個氣腔內有許多的(比較)高壓勢力，偏熱的高壓與偏冷的高壓都會讓駛流(必須)改道。

假使在遭遇高壓而無法改道之時，東流(鋒)會以上拋物線的弧度上升，或因綜合而將雲流分解成一個溼氣場，於下一個機會才重現駛流雲的樣貌，一節節一段落的自轉東流，形成湧浪般的弧姿在4階框架中前進，此種高壓所形成的風阻極易形成橫截面的水平氣旋。

「水氣圖」的高度鋒頂已碰上大氣殼(5階)之底，故而左右了自轉流雲往東的向量、因阻礙而偏移。

八、與颱風有關的駛流場

構築颱風環旋的基本氣旋有2、日間水平氣旋與夜間水平氣旋，疑惑的是該2種氣旋都朝向自轉的西方位移，並未隨公轉勢朝東或隨自轉向往東？

颱風的外甩外環，依據該外甩水平氣旋的飽和崩潰點，受公轉磁勢能急速切割而拋出外環；另一類是在時間點上由4階之底基上，與垂直往上輸入的氣柱切割並甩出了一個時間點上的外環；所以外甩的環流有上拋物線及下拋兩種，不論何種都規範在4階氣腔上。(環流區分日環流及夜環流，它是飽合外甩之旋，或日夜機制而外甩。)

日夜旋軸3軸並列或2軸並行因時間點上的換位擠壓而碰撞，產生撞及瞬間(因順向的或反向的)產生高速推移，會拋出一個甩環，(高空輕外環、輕質是由一個濃郁的水平氣旋之軸體廣大範圍的稀釋所造成。往往無法看到撞及瞬間，只在一個氣旋消失過後，才於遠端看到輕外甩。)

為何颱風環旋(風形)都往自轉的西方位移，以公轉加速器言，加速推移向量有日往東與夜往西，無法定義環旋之行進方向，環流卻能由風型中心往外甩出、或擠壓分離及膨脹分離。

颱風的位移向可能有3，1是由氣柱吸引的來向為前進向量，2是依據返西勢力而跟隨移動，3是太平洋高壓的流向而拱向。蠻奇怪的機制，加速端在4

階卻跟隨2階為去向。假使沒有了2階勢力主導(框制)下整個風型會快速的隨自轉東流往東或東北。

有一疑問是：夜腔的公轉勢能較強烈？或氣腔高度較狹窄？而造就颱風環旋往西的態勢依據，筆者想從時間點的觀察中演繹，概受自轉磁動勢的發現而滅失！總之，在公轉磁動勢及自轉磁動勢的不同步而定出的磁旋向，是推理演繹的幫手，未能釐清此點即無從解析地球風起雲湧的過程。

另、成為有眼的環旋時(日夜機制都受高加速而成環)，並不會立即的北轉，會跟隨返西勢力位移一段距離。颱風風型的右上方/東北方、東方有雲叢並形成阻風牆時，風型將倚靠此弱點北轉的機會大。

正高加速的水平氣旋不位移，公轉勢能全賦予旋繞當量/吸收，所以公轉勢能並不推移該氣旋，目前並未發現環旋在夜間的西移速度快於日間，與晨間傍晚的移行速有不同，大多時候環旋外圍稀疏、氣旋內層中心密度高，需將正位氣旋之空心旋軸予排除，有些時候加速中心點在水平氣旋之中央時，氣旋頭及尾端即有可能是尖端狀態。

水平氣旋的直旋、弧旋、頭甩旋、傾斜旋或螺旋，受阻風的風牆及雲叢比例或密度，及2階加入方位向量與日夜機制所制衡。

(奴役駛流者是質雲是風？)

誰在駛流？原來是公自轉磁鏈結

晨間的陽熱，將殘存於階上的水汽急速的加熱，被動的快速移轉為冷凝而成雲與聚雲。

冬季駛流

大部分的時候指稱是指自轉流(鋒)，在季節變換時的自轉域氣腔上的高速氣流域，也稱駛流場，它是一個受去向規範的路徑，卻無一定向的直線，偏執與隅回、漸進而位移；向南的雲層受東北勢力而岔成許多的雲條，視向南或東北來的勢力強度，決定其流向及雲條的向量。

1.2階雲條的興起主要有梯度勢、雲場域的熱力、冷熱強度、交會角度、載重？

九、動力結構及觀測

螺旋槳的漢翔觀測飛機絕對能飛到4階氣腔，卻無法飛到氣腔頂上觀看氣旋結構，由於颱風風場內有許多正加速中及未加速中的多組氣旋，半小時的衛星或雷達圖無法反映即時的狀態，所以飛機觀測颱風結構就顯得不重要，迫切的實務、倒不如乘

去勘察氣震氣凸。

禿廢的觀測者說是智者，一個基本風型都無法定性何談進步。

十、 結語

原來我駛我流(鋒)是依據4階氣腔的前進勢力，重氣能駛能流，氣輕是否也能駛流呢？我想除了駛的動源(自轉磁動勢之勢能)外，不受規範的氣輕(輕氣)是較隨性不受規範的（一如車窗上的風流），公轉磁層界隔了氣腔之巔，氣輕卻能進能出能穿越，也會出現亂滾的無形流風。

氣象人孫悟空雲等，能否駛離這個空磁框制？

駛流是指 1.駛氣，2.駛雲，3.駛風？

在規範場域的膨脹壓，能否製造更佳接觸而駛得更快呢？鋒流的後端出現氣熱壓，前進路徑上遭遇阻風強而偏向時，鋒的頂端將出現一道穿破阻風強的快速往正東方的風劍？

高空上

綠色系的天空原來也是湛藍色，黎明或傍晚的水汽鏡射陽光在遠處4階上為淡黃，淡黃與湛藍的色階位差即為青綠色的天空。所以青綠色天空的高度較湛藍天空低且空泛。有時夜晚的天空也是綠青色，不是攸黑的湛藍，據信也是多水氣的表徵，然而不解的是夜腔青綠色的高度，卻是那樣的高標，黑夜的距離難以掌握，會是物理演繹的障礙嗎？高空風場或駛流場的演繹分析，能獲得迴響嗎，還是業餘地球科學家的自言自語，來自氣震實驗室。

參考書目：氣震論 2000.6