

VIDA INTERESTELAR 9 - NAVE ESPACIAL ALCANZADA POR UN RAYO -

EXPLICACIÓN DE LA MISIÓN DE 2021

Published 9 May 2025 by Agencia Cósmica, Gosia

Gosia: Esta es una conversación con Dhor Kaal'el sobre la misión piloto sobre Escandinavia ejecutada por Raguel, Salaphaiel y Gabriel en 2021, siguiendo y monitorizando la trayectoria del sujeto desde el cielo. Durante esta operación, se encontraron con severas condiciones meteorológicas invernales, fueron alcanzados por un rayo y perdieron la comunicación muónica con el equipo en Toleka. ¿Cómo ocurrió todo y cómo fue posible? ¿No estaban encendidos los escudos? Dhor Kaal'el explica.

El nombre de la nave era Super Fantasma, obviamente un nombre humanizado. Nombre original en Taygeteano: Ch'ijdi Atee'd. Clase de nave: Scimitar. Eslora: 63 metros. Color del casco: gris claro, casi blanco, con capacidad en cabina para cuatro personas.

ORIGINALMENTE EN ESPAÑOL – 2021

Informacion dada a los ex-contactados

Entrevistador: ¿Nos podrías explicar cuál es el proceso, desde que se da la orden hasta que salen con la nave?

Dhor Káal'el: Anéeka mandó los datos del último mensaje de Esther a comando y control de esta nave en dónde estamos: Alenym, Khila, Nai'Shara y dónde se analizó la situación con un holograma en frente de todos aquí, simulando el terreno, la carretera con tu auto y la enorme masa de aire polar con tormenta eléctrica de altura aproximándose. Porque al pasar la nave encima, desde las ventanas sobre Noruega, solo se podía ver la enorme masa blanca bajando hacía Finlandia. Fue más de 1000km de largo, unos 650km de ancho y un techo o altura de 20.000 pies con tormenta eléctrica arriba.

Sé que desde el suelo las cosas se ven diferentes, pero desde aquí la situación sí se percibía como delicada con potencial de que la tormenta atrapara el auto y hasta lo enterrara en nieve. La orden fue emitida directamente por Alenym y Khila lo transmitió al hangar en donde ya estaba preparada la nave Súper Fantasma. 63 metros de largo doble turbina, doble reactor punto cero de tipo caza.

Rag se puso su uniforme de vuelo de protección de color negro con azul y Salaphaiel, que voluntariamente se ofreció a acompañarlo, igual. Al subir por la rampa, Gabriel, ya vestido y listo, subió con ellos de última hora. También estaba presente en el incidente. La cabina tiene cuatro asientos.

Entrevistador: ¿Cómo se prepara una misión así?

Dhor Káal'el: El equipo de la nave depende de la naturaleza de la misión. En este caso, se instaló dentro una grúa especial, como trineo móvil, para jalar hacia dentro un automóvil y equipo de nieve. Es decir: raquetas, equipo térmico, palas y hachas. Se puede usar rayo tractor y ya, pero es más invasivo. Se prefiere usar medios más amables.

Se prepara la misión con un plan de vuelo, trayectoria, condiciones de la misión, objetivo. Se prevé las posiciones, las de los emplazamientos de radares militares humanos y sus puntos ciegos o débiles. Esto se hace con un holograma a detalle de region proyectado enfrente de los pilotos con todos los detalles pertinentes como la simulación visual del alcance de los radares militares, la situación de clima, dirección y fuerza de los vientos. La trayectoria de entrada desde el norte y la de salida hacia el oeste, rumbo a pasar y la actitud correcta para cada punto de la trayectoria para minimizar la posibilidad de detección.

Una vez que se tienen estos datos, se pasan al ordenador de la nave Súper Fantasma para que la misma IA guíe a los pilotos. El piloto y su acompañante se ponen un traje especial de material inteligente que absorbe los impactos y protege como un exoesqueleto. Ante un impacto se pone muy duro en una fracción de segundo, impenetrable. Y también regula la temperatura corporal. Es a prueba de fuego, de balas y de armas de energía, así como a impactos por accidente.

Sobre ese traje se ponen un traje especial similar al que se ponen los pilotos humanos anti gravedades, pero mucho más avanzado, en forma de un chaleco, y una cubierta como pantalones sobre las piernas y botas fuertes. Sobre ese traje se ponen un chaleco salvavidas inflable por si acaban en el agua. ¡Nunca se sabe! Aún las mejores naves han chocado. Esto es aterrizar o caer con pies mojados sobre el agua o con pies secos sobre la tierra, en lenguaje de pilotos. También se dice pies mojados cuando una nave vuela sobre agua y pies secos cuando vuela sobre tierra firme.

Además del equipo descrito arriba en sí, es sencillo con excepción de la grúa. La nave se prepara en el sentido de ver que todos sus sistemas estén funcionando bien y sin necesidad de reparaciones. Se revisa el estado de los reactores como la temperatura y la potencia de salida en vatios. Se revisan los motores que no tengan obstrucciones, y que giren las turbinas libremente sin vibraciones. Se revisa el sistema eléctrico con un sistema de autodiagnóstico y caminando alrededor de la nave manualmente y con los ojos mismos del piloto sin instrumentos. Se revisa que no tenga cables de alimentación externa aún conectados a la nave, como mangueras de sustentación de sistemas, ni nada que esté obstruyendo el que se mueva. Se revisa que no tenga paneles externos abiertos que son las puertitas que se abren en el casco para dar acceso a sistemas interiores. Se revisa que

estén todas las puertitas de paneles externos cerrados y con sus sujetadores asegurados.

Una vez en vuelo, el metal polimorfo funde el casco entero en una sola pieza. Aún así, si una puerta no está bien cerrada, puede causar daños a sistemas internos. Una vez que está todo en orden, se le da la luz verde de salida a la nave. Sube a bordo el piloto y sus acompañantes y se ponen los cinturones de seguridad de 5 puntos en la cabina y dan inicio a la secuencia de encendido de los motores. Sistema eléctrico activado, canceladores en línea, ordenadores en línea, sensores en línea.

Se encienden los APU que son unas turbinas eléctricas pequeñas a los costados de la nave dentro, pero con escapes hacia afuera, que son los que dan el poder o la primera energía necesaria para empezar a hacer girar las enormes turbinas contra rotatorias de la nave. Una vez con los dos APU encendidos, se le da a la instrucción a la computadora de encender los motores principales o se aprieta el famoso botón rojo marcado como Engine Start.

Y en segundos se escuchan las turbinas tomando velocidad y enseguida dos explosiones, una detrás de la otra, provenientes del plasma cobrando vida. A las explosiones de encendido le sigue un rugir de turbina con acento de cohete. Se encienden los canceladores de gravedad y se abren las puertas externas del hangar principal de la Toleka para poder salir. La nave está lista para partir. Se desliza fuera de la Toleka y el piloto, sea mentalmente, con mando, mente, ordenador o con joystick, pone el curso hacia abajo hacia la Tierra.

Entrevistador: Cuando van dos pilotos en una misma nave, ¿ambos pilotan? O ¿qué función hace cada uno?

Dhor Káal'el: Se sientan lado a lado con otros dos asientos también. Lado a lado directamente detrás de ellos. La nave se pilotea sola o es pilotada por una sola persona, su dueño o piloto. Pero su acompañante en todo caso puede tomar el control en la misma. La función del acompañante puede ser de ir solo por el paseo o el de manejar sensores o electrónica. Pero el mismo piloto con la ayuda de IA puede hacerlo por cuenta propia. Realmente el piloto puede hacerlo todo y la nave misma también puede hacerlo todo en su caso.

Entrevistador: ¿Llevaba la nave activada dentro los canceladores de gravedad? ¿Qué es lo que provocó que Salaphaiel se encontrara mal?

Dhor Káal'el: Rara vez usan los canceladores al 100% porque no se siente nada, y es más difícil volar una nave en modo manual como estaba volando Rag. Pero sí, estaban puestos. Lo que pasa es que la nave se movía bruscamente a baja altura y el movimiento que percibía Salaphaiel no correspondía con lo que sus ojos estaban viendo afuera, el suelo y sus detalles,

provocándole el mareo.

Entrevistador: ¿Nos podrías explicar más en detalle cómo la nave busca la posición del coche una vez localizado? ¿Cómo es ese proceso?

Dhor Káal'el: Esther le dio su posición a Anéeka quien se la dio luego a Raguel. Entonces, el comando buscó con sensores magnéticos ya que los ópticos no funcionaban por las condiciones meteorológicas su modelo de coche sobre la carretera correspondiente. No hay muchos así en Noruega de todas formas, según entiendo. Entonces, fue fácil identificar su auto. Ya identificado, se captura la masa gravedad del vehículo que es específico y único. Con los sensores del tipo interferómetro pudo seguirla aún cuando estaba fuera de la línea directa de visión.

Entrevistador: ¿La nave llevaba escudos? Si es así, ¿cómo pudo ser alcanzada por un rayo?

Dhor Káal'el: Rag apagó los escudos porque al volar dentro de una tormenta de nieve densa con electricidad provocaría que el toroide de los escudos brillara como una bola incandescente delatando su posición. Noruega es de la OTAN. Tiene bases con detectores avanzados no muy lejos de la zona y al este está Murmansk, base Rusa. También muy completa, llena de sensores.

Entrevistador: ¿Cómo afectó el rayo a la nave? ¿Cómo afectó estando construida con material polimorfo inteligente con capacidad de repararse solo?

Dhor Káal'el: Las naves de caza clase Scimitar, aunque son de primera línea, son antiguas. Sí, tiene material polimorfo que se auto reparó. Aún así, dejó negro en el lugar del impacto y una antena exterior quedó carbonizada. La antena no era de material polimorfo. Adentro, los circuitos dañados son bastante normales, cables, reveladores y circuitos impresos que no se auto reparan, sufrieron sobrecarga. Hubo que reemplazarlos.

La diferencia con un avión es que una nave funciona con un sistema de cables súper conductores que cierra un circuito entre la parte de la nariz de la nave y el plasma electromagnético emitido por los motores atrás. Vemos que la trayectoria del rayo entró por la antena exterior de UHF-VHF pasando por los circuitos de comunicaciones. Luego, el armazón que los sostiene al suelo y abajo al cable súper conductor. Es éste el que atrajo al rayo hacia la nave, la parte eléctricamente interesante para el rayo. Luego viajó por dichos cables sin dañarlos hacia los motores atrás donde la electricidad extra solo alimentó el plasma de los motores dispersándolo hacia atrás en el mismo plasma jet.

Entrevistador: ¿En qué modo de vuelo se encontraba la nave en este momento?

Dhor Káal'el: Estaba en modo de vuelo manual, sin escudos externos, con

transponder indicando un helicóptero ruso MI17 de rescate salido de Múrmansk como los que vuelan en esas tormentas en respuesta a señales de auxilio.

Entrevistador: Si la comunicación era a través de muon neutrino, ¿cómo pudo ser interrumpida? Es decir, ¿cómo pudo Raguel perder la comunicación con vosotros?

Dhor Káal'el: Los aviones vuelan dentro de tormentas eléctricas y son alcanzados por rayos todo el tiempo. Dimos por hecho que no sería problema, pero el rayo atravesó el casco de la nave a la altura justo detrás del puente donde está el equipo muón dañando circuitos eléctricos de la nave que alimenta esos sistemas. Parece que, como una nave es eléctrica en su funcionamiento, no tiene la misma respuesta ante los rayos que un avión. Esto ya lo sabía Rag, solo fue mala suerte donde le pegó el rayo. Ya durante el vuelo y justo antes de que los alcanzara el rayo, fue cuando se cortó la comunicación con la nave, y mientras Rag y Salaphaiel luchaban con su propio problema dentro, el sujeto llegó a su destino. Se le dio señal de RTB (regreso a base) a la nave de Rag sin obtener respuesta. Pero sin tener nada que hacer y en malas condiciones, regresaron a base de la Toleka poco después.

CHAT CON YAZHI - 2021
Originalmente en inglés

Gosia: Algo que la gente preguntó al escuchar esta historia. Acabo de hacer un vídeo sobre escudos impenetrables. ¿Cómo es que Raguel ha sufrido daños entonces? Mencionaste algo sobre hacerse pasar por un avión. Pero eso es sólo aparentar. Sigue siendo una nave espacial. ¿Estaban apagados?

Yazhi: Si hubieran estado encendidos, la nave habría brillado como una bola gigante ionizando la atmósfera que estaba a temperatura super baja y llena de nieve. Habría hecho una bonita bola de plasma azul y habría reventado la tapadera de la nave. Y estaban muy cerca de las bases de la OTAN en Noruega, ¡por eso!

Gosia: Estaba emitiendo luz brillante de todos modos, según lo informado por el sujeto.

Yazhi: Sí, pero esos eran los focos de la nave. Y los motores ionizan de todas formas, pero no tanto. La invisibilidad total no es posible a menos que tengas tecnología superior, como una clase Suzy.

Gosia: Ok, y otra pregunta de la misma persona. ¿Cómo es que se perdió la comunicación si te comunicas a través de muones?

Yazhi: El rayo quemó la alimentación eléctrica del sistema de muones, todo lo que tenían era VHF y UHF. Mala suerte. Pero el impacto dañó varios sistemas menores de la nave, no están diseñados para volar sin

los escudos principales. El rayo dañó componentes del puente. Sé que los rayos golpean aviones sin consecuencias todo el tiempo. Pero este fue un problema añadido a una nave estelar porque está trabajando con campos magnéticos de alta energía para anular la gravedad y provoca otra dinámica de flujo de energía (dirección del flujo eléctrico) que sí causó una sobrecarga en algunos sistemas. Por cierto, ¡así es como muchos OVNI's fueron derribados por humanos!

Gosia: Todo nuestro agradecimiento a Raguel, que perdió la vida en el año terrestre 2025.