

Stephan Bernard Marti

Technopia

S-Auto oder das Ende der Kutsche. Übunte statt Kreuzfahrt; LS-I oder Flug mit Ausweg

Inhalt

1. Das S-Auto/the s-car or why "f = 1" is idiotic and homicidal
 2. Ein neuer Typ Schiff: die Übunte / A new type of ship: the overdowny
 3. Flugzeuge mit/Airplanes with LS-1 (inkl. Passagiere mit LS 1-Kurs)
 4. Das Hängemattenzelt/Autonome Hängematten
-

Nachträge

12.01.2017

Die Nachträge sind eher für Kenner/Kennerinnen des Blogs - Neulesenden sind zuerst die weiter unten stehenden Hauptbeiträge zu S-Auto, Übunte und LS-1-Flugzeugsystem zur Lektüre zu empfehlen. //If you dont know this blog, watch first the main texts to S-Car, Overdowny and LS-1-System.

27.12.2016

Um es nochmals prägnant zu formulieren: eine LS-1-Situation ist dann gegeben, wenn man das Flugzeug, aber nicht das Leben aufgibt.

A LS-1-situation is given in the moment, in which you give up the plane, not your live.

26.12.2016

Ein ideales LS-1-Flugzeug fliegt sehr hoch, schaltet den Motor aus und gleitet, segelt fortan zum Ziel - unterstützt allenfalls durch Solar- und Windtriebwerke.

A ideal(..) LS-1-plan is flying very high, switching off the engine and gliding to the destination - supported by solar-power and air-power-enginges.

26.12.2016

Nachtrag zur TU154, vorgestern abgestürzt in das Schwarze Meer. Dessen aktuelle Wassertemperatur beträgt 10° Celsius - in dieser Kälte und Nässe überleben Menschen nicht lange, vielleicht 30 Minuten, die Überlebensfolie könnte, entsprechend geschaffen und angezogen, die Auskühlung allenfalls etwas verzögern. Kaltes Wasser ist sehr ungünstig für LS-1 und erhöht die Überlebenschancen und den Nutzen der Überlebensfolie weit geringer als LS-1-Passagiere konfrontiert mit frostigem Boden in der Nähe von oder über bewohnten Zonen. Einige tote Passagiere sollen Rettungswesten getragen haben, ein Augenzeuge soll das Flugzeug steil hochgerichtet, mit Schwanz voran, ins Wasser stürzen gesehen haben. Solche Informationen sind mit Vorsicht zu genießen. Die Zeit, um Schwimmwesten anzuziehen, hätte bedeutet, Zeit für LS-1 hätte wahrscheinlich bestanden, die Piloten hätten statt sich mit aller Gewalt um eine Landung bemühen, auf einen **safety gliding flight** Richtung Küste vorbereiten können, ein voll eingerichtetes LS-1-System hätte vielleicht Leben gerettet. Viele Leben. LS-1 ist ein Plan B, über den heutige Passagierflugzeuge nicht verfügen. Noch nicht. [Natürlich wird viel vorausgesetzt: zum Beispiel: dass LS-1-kompatible Flugzeuge am Start sind; dass die Passagiere LS-1 Kurse absolviert haben; dass Crew und Kapitäne LS-1 geschult sind; dass Schiffe und Rettungshubschrauber mit dem Auslösen von LS-1 eines Flugzeuges über dem Schwarzen Meer automatisch alarmiert und in Gang gesetzt werden; dass LS-1 auf internationaler Frequenz besonders innerhalb des vorberechneten LS-1-Flugraums, mit Absturz oder Landung am Ende, Alarm auslöst]

25.12.2016

Nachtrag zu LS-1 (Life safety one)-Airplane-Security-System und dem Absturz der Maschine am 28. November 2016 über Kolumbien mit 77 Personen an Bord und 71 Toten beim

Absturz, darunter ein grosser Teil einer Fussballmannschaft. Angeblich war Treibstoffmangel - Geiz, Gier, Verschuldung, Misswirtschaft der Charterfirma und Liederlichkeit in der Kontrolle - der Absturzgrund. Das wäre ein klassischer Fall für LS-1 gewesen. Die Kapitäne hätten LS-1 auslösen können - so dumm können sie nicht gewesen sein, um nicht zu sehen, das ihr Sprit knapp wird - in so einem Fall hätte (müsste) vorsichtshalber LS-1 ausgelöst werden und die Kapitäne hätten sich auf einen **safety gliding flight** mit einem Sink-Gleitflug auf **safety altitude** vorbereiten können - Leute wären mit ihren **IEP's** am Rücken (**Inlay Emergency Parachutes**) abgesprungen, es wären viel mehr als 6 Personen mit dem Leben davongekommen. Aufgrund ihrer **Passenger--Rescue-Sender** (PRS, eingebauter Lawinenrettungssender) hätte man sie alle im undurchdringlichen Dschungel gefunden, auch die, die in Bäumen hängen geblieben waren. Die Maschine aus Paris (MS 804), Richtung Ägypten fliegend, die im Mai 2016 über dem Mittelmeer abgestürzt ist, wurde Opfer eines Attentats mit Sprengstoff. Die Maschine, die heute morgen von Russland kommend im Schwarzen Meer abgestürzt ist - eine ältere Tupolev des russischen Militärs - zur Weihnachtsfeier Richtung russische Truppen nach Syrien fliegend - ein Militärchor und eine prominente Ärztin, die Kinder aus dem nordukrainischrussischen Konflikt betreute, waren, unter anderem, an Bord - 92 Tote (keine Überlebende) - ist womöglich auch Ziel eines Attentats geworden oder Opfer veralteter und schlecht gewarteter Technik. Möglicherweise wird der Öffentlichkeit der wahre Absturzgrund vorenthalten (persönlich glaub ich an technisches Versagen, Absturzursachen klären die Auswertung der Flugschreiber und Radarbeobachtungen auf), ähnlich wie mit der russischen A-321, die im November 2015, von Ägpten nach Petersburg fliegend - lange blieb das im Ungewissen für die Öffentlichkeit - wohl doch in Folge eines detonierten Sprengkörpers über der arabischen Halbinsel abstürzte

(über 200 Tote). In solchen Fällen fehlt für LS-1 die Zeit. Trotzdem: wir retten Leben mit LS-1, viel Leben. Selbst wenn in 100 Notfällen LS-1 "nur" ein Mal funktionierte. Mein Forderung wäre: LS-1 muss in der Zukunft wie der Sicherheitsgurt im Auto oder der Blitzableiter am Haus für Flugzeuge jeder Art "Standard" werden.

04.08.2016

S-Car: Q-fronts and Q-backs of any cars - short: Q-cars and Q-trucks should be forbidden.

04.08.2016

S-Car: Umbau vom Q-Car zum S-Car (und S-Truck): Aufsätze mit zwei Stosstangen, verbunden mit der Spitzstange und Querstreben in Dreiecks-Form, könnten in das vordere Chassis des Autos, zum Teil ober- und unterhalb des Frontmotors eingebaut, eingeschweisst werden. Ähnlich beim LKW. Dort wären auf PKW-Höhe im Heck und in der Front ein "Dreieck-Aufsatz" einzubauen. Das ist noch fern vom idealen S-Auto, aber für erste Tests könnte es reichen. Siehe Skizze:

03.08.2016

On S-car and Q-car-kinetical energy-balancedifferences////vector-energy-balances/and vector-effectbalances in (driving/driving) double or tripple (standing/standing/driving) collisions: Unterschiedliche Vektorenergie - unterschiedliche Folgen oder Vektorwirkungen: die kinetische Energie: die Vektorenergie bei Q mit $f = 1$ bleibt 1, die Vektorenergie bei S mit $f = < 1$ bleibt < 1 . (Konkret: das Auto im Q-Rahmen kennt nur die Frontalzerquetschung, das Auto im S-Rahmen hat die Option der Ausweichung, der Teilzerquetschung und Wegschleuderung).

03.08.2016

Meldung vom [26.07.2016](#) von [getöteter deutscher Familie mit zwei Töchtern in der Schweiz am Gotthard](#) (weil der auf das Stauende auffahrende Lastwagen-Fahrer mit seinem Handy beschäftigt war? Oder hat er kurz gedöst?): S-Cars: Safety-Truck/Safety-Lorry: LKWs und PKWs sollten nur mit S-Auto-Rahmung - angepasst an jene, an die Höhe der PKWs- und digitalem Präventionsbremssystem zugelassen werden (siehe "1.Das S-Auto" - das System überträgt relevante Daten in Nähe befindlicher Autos, rechnet sogar die approx. kinetische Energie aus). (LKW mit S-Rahmung wurde vor Zeiten grob skizziert, siehe unten). So zerquetschen zwei Lkws keinen Pkw und damit eine ganze Familie auf Urlaubsreise zu Tode (zwei Fälle kurz nacheinander wurden berichtet), sondern wenn ein S-LKW auf einen stehenden S-PKW auffährt, der vor einem anderen S-LKW steht, besteht die Möglichkeit, dass der S-PKW *nicht völlig zerquetscht* unter die Räder dieser LKWs kommt, sondern wegen der S-Form und dem neuen Längsachsen-Stossdämpfersystem (in allen 3 involvierten Fahrzeugen), vorne gegen die S-Kadrierung des S-Hecks des stehenden Trucks geschleudert, und von hinten von der S-Front des fahrenden Trucks gerammt, "*nur*" *gob demoliert und weggeschleudert* wird - mit viel höherer Überlebenschance (weil die kinetische Energie, "Vektorenergie", mit $f = 1$ bei beiden Trucks und dem S-PKW eine andere "Zerstörungsbilanz" und andere Wirkungen, Vektorwirkungen, zur Folge hat, als bei drei Q-Fahrzeugen - die Vektorenergie bei Q mit $f = 1$ bleibt 1, die Vektorenergie bei S mit $f = <1$ bleibt <1). Siehe Skizze:

For the Q-Car: the deadly Q-Truck (standing)-Q-Car (standing)-Q-Truck (driving)- collision-situation//// the not so deadly S-Truck (standing) - S-Car (Standing) -- S-Truck (driving)-collision-situation

///Foto/Skizze folgt

15.07.2016

LS-1 kriegt Unterstützung... -Dokufilm: Air Tech - Fallschirme: Interview mit Boris Popov - Fallschirmentwickler...ob er einen Schirm für die Boeing 747 entwickeln könne - ja, wenn das Material so leicht wäre... - eine dieser schnell produzierten Dokus von 2015/2016, die ganz originell sind und die internationale "Erfindungshoheit" der USA?? sichern helfen sollen - ideologische Schnellkopierprodukte - deutsch übersetzt und gesendet auf N-24.(wer finanziert N24-Dokumentationen? interviewt werden vor allem US-Amerikaner, NASA, suggeriert Fallschirme für den Mars seien der "Höhepunkt - Unser Doku hiesse: "Fallschirme: von Da Vinci zum Deltasegler, vom ersten Flugzeug-Fallschirm von 1919 bis zum LS-1-Jumbo oder zur LS-1-A-380 mit IEP (Inlay Emergency Parachutes)

13.07.2016

Für den Modell Schiffbau Club: Die Übunte, siehe unter Nr. 2 und "Nachträge".

13.07.2016

Die Mail an den Modell Schiffbau Club, Basel: "Berlin, 13. Juli 2016 - Liebe Modellschiffbauer, (wäre nett, wenn diese Mail an euren ganzen Club verteilt wird. Zumal an aktive Bastler von euch! Danke!) ich bin nicht sicher, ob meine Mail bei euch angekommen ist, deshalb kurz nochmals diese hier: vielleicht findet sich jemand unter euch, der die kreative Energie hat, eine Übunte zu basteln - ein U-Boot-Boot-Mischling, zumindest eine Art Kreuzer mit Unterwasser-Etagen (und Meerstrom-Flügeln)...Hauptsache: Das Modell schwimmt, hat unter Wasser "gläserne" Etagen, und sieht gut aus... Hier der Link zum Blog - mit Skizzen

verschiedener Übunten-Typen zur Anregung:
<https://francispirate.wordpress.com/2015/01/15/ideentechnischekunstwerkliche/>
Schöne Grüße aus Berlin

PS. bitte bei mir melden, falls ein Modell besteht, das wäre sehr nett! Ich würde es evt. abkaufen, aber auch schon gute Fotos davon wären super! Meine Idee ist öffentlich commons/CCC - es sollen Foren wie eure, aber auch Private und technische Unis, die Gelegenheit haben, sie als Anregung zu begreifen. Danke!"

07.07.2016

Overdowny - mit Übunte in die Bucht von Samana der Dominikanischen Republik, wo sich zwischen Mitte Januar und Ende März die Buckelwale unserer Meere zur Paarung und Geburt treffen.

04.07.2016: Hängemattzelt/autonome Hängematten mit Skizzen jetzt: Ende Blog.

03.07.2016 (zu LS1)

LS1: Rescue: ein Zug, und das kleine Packet blässt sich in Sekundenbruchteilen zum Schwimmrettungskissen auf (60 Euro). Einfacher, ohne Partrone, wäre es dennoch, besteht ein Teil des oberen Flugzeugsitzes, des entkoppelten Panzers aus schwimmbaren Material, an dieses Schwimmteil angeschweisst die Überlebensfolie und der Rettungssender PRS (LSV: Lawinenverschüttetensuchgerät, ist hier der PRS, der Passagierrettungssender, passenger rescue sender (PRS).

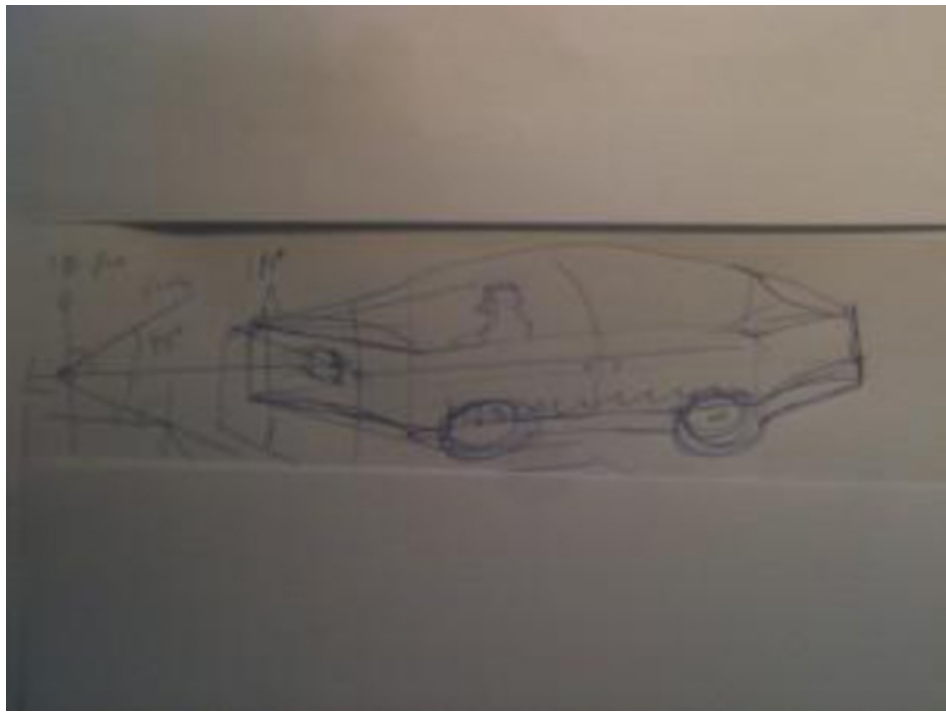
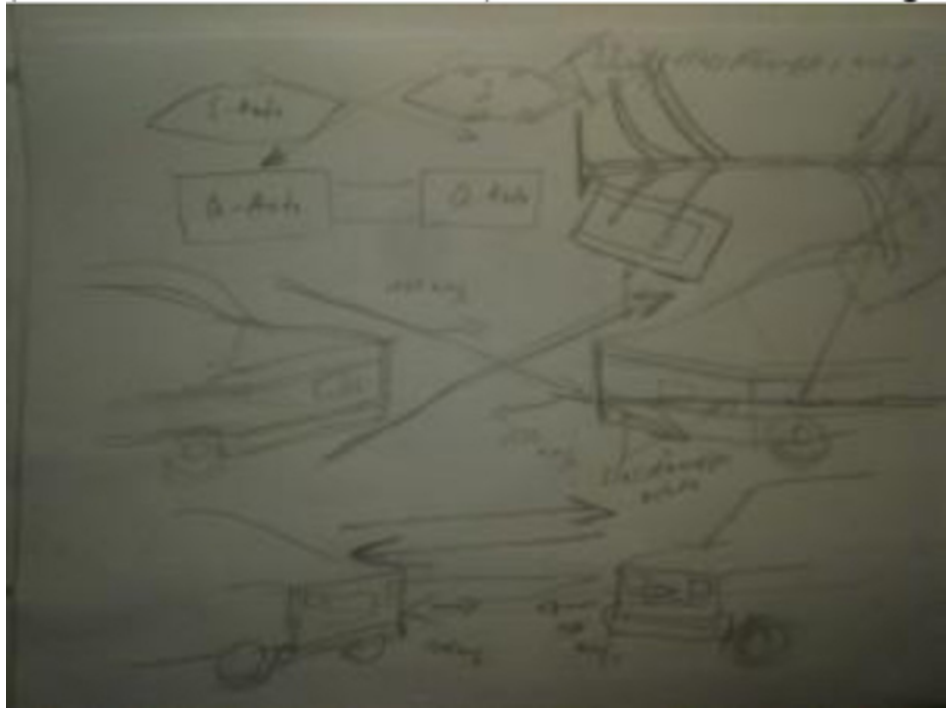
26.06.2016 (zu S-Auto)

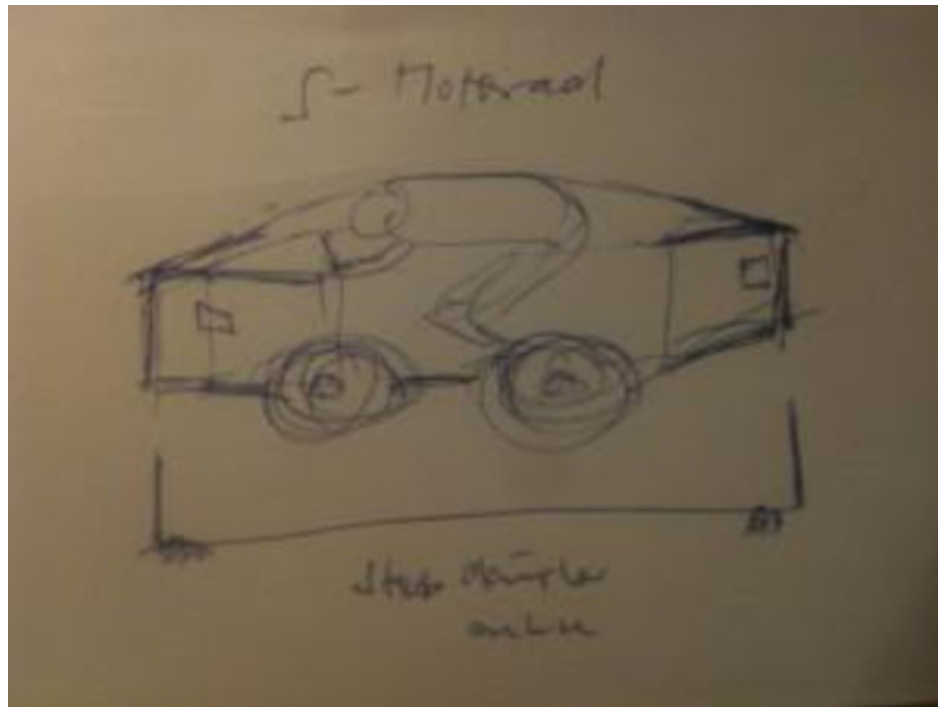
Das Ende der Kutschenindustrie: The end of the carriage or the Q-car industry. Hinter der S-Auto-Konzeption steckt nicht nur eine andere Philosophie, sondern neue Ästhetik und Kinetik. Die bestehende Q-Auto-Industrie ist eine Form der Kutschenindustrie. La carrosse, französisch: die Kutsche, das Quadrat, die Karosserie, ist deren Grundform (the frame of the body of the car - german: "die Karosserie" its origin is French "la carrosse"/the carriage. The new form of the S-car is a new aesthetical and kinetical impact - its a completely new philosophy of car and safety. Behind the S-Car there is physics, not only a different philosophy, the q-car industry is still a carriage-industry. The s-car-form combines aesthetic and kinetic/new aesth and kin impact////.

20.06.2016

S-cars and Q-cars: Differences between Quadratical or **Q-car and** spiky/safety or **S-Car**: Also a different form makes a different security, makes a difference between dead and life - between Q-car and S-car. With Q-Cars you have, in case of a collision, with high probability, frontal crashes, with an *immediate breakup of the braking distance* (Bremsweg), with S-Cars you have, in case of a collision, with high propability, no frontal crashes and a *prolongation of the braking distance*. With Q-cars you have no axial-security-system, with S-cars you have a long and lateral crank shaft and axis shock absorbersystem. The long axis crank shaft (Kurbelwelle) of the S-car is part of the long axis shock absorber (Stossdämpfer) of the S-car (like the S-bike - see also the main text below: "1. The S-car").

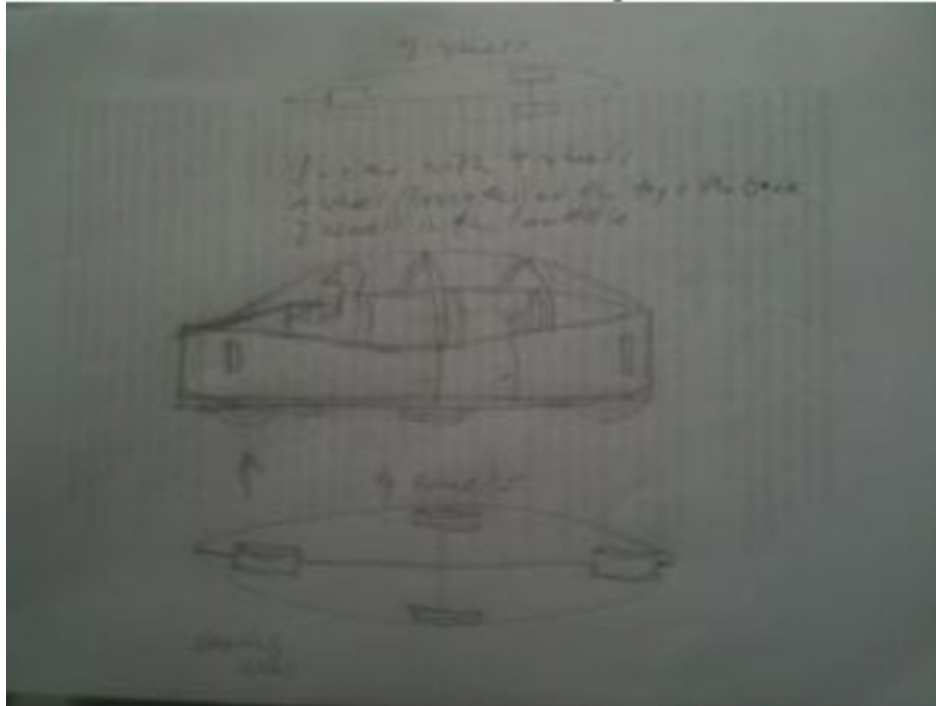
The destructive or not destructive way of kinetic energy (difference Q-/S-Car) see following outline:





19.06.2016

Type of 3-and 4-wheel-S-Car: The S-car may have 3 wheels. A broader steering wheel in the spiky-front of the s-car and two smaller back-wheels close to the spiky back of the s-car. Or the s-car has 4 wheels, a steering and a back-wheel and two smaller middle-wheels. See the following outline:



My favorite is the 3-wheel-S-car.

19.06.2016

Self-driving S-car (with long axis shock absorber + lateral axis shock absorber):