

# 颱風的一生...

羅皓丰<sup>1</sup> 羅名欽<sup>2</sup>  
中正資訊工程碩一<sup>1</sup> 豐原市中揚通信<sup>2</sup>

## 摘要

日旋為男、夜旋為女，構築一個家（環旋），此即為颱風。氣震論發現地震的源頭、衍伸對颱風、龍捲風、雲雨、雷電的研究發現，原來地球氣腔是受空磁所區隔，而一些自然機制卻都在此機制下應用而生，本發現與研究並不否決前人的論述，暨望在數值理論之下重新導引再出發，以為人類些許奉獻。業餘的發現、名詞邏輯等差錯難免，尚祈指正。（本文場景、坐在南回赤道上空看北半球）

**關鍵詞：**颱風、公轉、自轉、空磁、返西、破階、東翼、追分。

## 一、前言

東風、返西流，都是描述形容一個風場，東風..由東方而來的風，返西..北回往東公轉流導引出赤道返西的綜合環流；當思考模式不同之時，導出的理論與結果當有所出入。了解颱風前先從本節之反叛開始。

赤道的自轉氣腔刨下雲朵製造雲簇（雲是以刨冰的方式堆積），受日垂直照射的炙熱，讓 2 階頂高、雖然高雲積量廣佈、位移速快，但無雨、這是初始雲的關鍵。

「熱低壓」熱帶的載重山型雲，2 階厚雲層讓低腔形成低氣壓。潛熱是區域氣熱的漸進疊加，潛熱是氣腔拱撐、它是膨脹壓。「熱低」是中程、後程的層雲堆積形成載重壓越重其值越低，稱為低氣壓。

返西勢力是東風，它經由北回往東的 4 階公轉流衍生的相對 2 階返西流，綜合對流以降溫是它的作用機序。「追階」是東風波上升的樣子，是頂撐的氣熱往高端逼迫，而穿越過了 3 階，復因氣熱、讓高速又無形的 4 階公轉東流拖曳到達 3 階，3、4 階或 1、2 階在無雲之下視同一個階層，所以在日間 3、4 階是往東急行的公轉東流。

公轉相對勢、日間往自轉的東方同向前行，高標的四階流雲，受公轉相對順勢拖曳朝東急行，加速越快越是朝正東方前進，速度稍慢的公轉東流大都往東北隅回前進，當氣熱拱撐時即可看到往正東的風劍，夜間公轉東流與公轉逆勢反向，會將高標的一些流雲拖曳往自轉的西方，讓一些高雲消散，較低的公轉流雲受後方擠壓來的勢力、與晨間日間的加速引力拖往而繼續朝東匍匐前進。

赤道無風帶它是龐大且無形公轉流直行所衍生的一種帶域，即便有少量的雲受拖曳往東，因速度關係也變得無形、它是公轉東流相。由地面端起算 1、2 階是自轉域氣腔，在上是 3、4 階的公轉域

擾動的氣腔，4 階之上是「大氣殼」即是『潤潤』，它是界定地球內腔與外腔的保護區層『空磁』，它有著速度是公轉速的急行風。

各階各有各的區隔它是空磁階，空磁托住雲層使不

致掉下地表，即使東激為雨之際，它也是緩慢的將雲東激為雨滴，雖有載重『破階』相，空磁濾罩不致將雲一次變水全部垮下地表，風型承載的雲霧非汽非水它是氣屬；雖有質載、經旋繞到空磁階後電價為質輕的氣屬。

釐清這些關係後，讓我們到風頂看看吧。

## 二、動力物理

地球有公自轉，自轉磁受公轉磁包覆，旋繞間空磁區隔氣域，各有所屬的氣腔，彼此間並不同步。潤潤是強空磁區、區外是公轉急行擾流風，交變速是公轉速每秒 29.8 公里，空磁區隔的界域並不能區隔空氣既有的一致性，空氣進出空磁也無擬予區隔，所以域內域外都有空氣惟不同步。「經由屏東探空火箭的域外擾流風已證明」。

赤道下端的龐大流雲，增長後不一定即歸屬為南或北半球的颱風，即是不以緯度為 0 度區隔颱風往北或往南，水平氣旋的日間初始加速端點，在南半球之際整個風型也可能往北半球移動，此關鍵在於，1. 龐大返西二階的位移向量，2. 動能，3. 伸向以獲得的二階氣流之原始位置。

氣腔基本區分為四個階層，四階高端為公轉相對磁動勢拖曳階，受公轉磁動勢帶動，最高端的速度相當於公轉速。外排的颱風環流屬三階及四階低層的氣流。導入環繞氣旋的動量、為二階自轉域氣流，其方向與外排向相反，此機制讓氣旋規模大增；假設二階與外排相同向時，氣旋量、規模、即不再增加。

公轉磁動勢拖曳氣腔內的氣流稱公轉流，日間氣熱拱高氣腔與公轉磁強接觸，讓高標氣流速接近公轉速，此湍流即是颱風、龍捲風、氣震之動力，『雙水平氣旋構築成颱風，單一水平氣旋構成龍捲風，正位水平氣旋的疊加形成氣凸、氣震波動撞擊地表成為地震』。

模擬加速機制、設一可能現象，風型環旋的每個位置，對應每個時區（時區：依太陽對應地球角度的地形時間稱之），公轉相對勢都對應一個時區格子予以加速，24 小時制的時鐘，正右方為白天 12 時區，正左方為夜間 24 時區，設現下為早上 9 時，此際的加速端點則在右下象限的中端，設現下時間為 18 時

區，則加速端點在擾流風區的北象限的 18 時區位置上。

依上節演繹發現，衛星雲圖中確有相對時區位置的水平氣旋正受加速中；然而公轉逆勢是絕對之向位，並無法轉折偏移，故而發現，除了公轉西端的嚴重擾流風之外，其餘可能加速的斜向位置似乎不能成立。

除非風型的環旋也有跟隨位移的因果，設、環旋的公轉東方受加速後，因傾角關係，會讓整個北端風型傾斜位移，位移動力如上節、未加速而受公轉逆勢往西拖曳，加速中的主旋軸正在加速，環旋的轉移（旋轉動力）是，未受加速中的風型之北端，受公轉相對勢拖往西方。此與衛星雲圖的報告吻合了些許動能。

像吹口琴式的一直朝更低音的位置吹襲，吹嘴的位置不動，會動的是受公轉相對勢拖曳往西位移的琴鍵。以此循環一個日間風型的演奏，變換到夜間模式下，也循此模式繼續演化，構築了一個成功的環旋風型。『注意：這個結構只在 3 及 4 階的公轉空域進行。』

自然理律出現奇怪的環節，它是物理動力。

高加速端點正在加速、形成滯旋，旋軸本體為正長條型，但是受擾動的旋尾、並未受加速，受主旋軸所帶動的風條，並無滯旋的能力，所以、高端未受加速的尾端旋條，受公轉逆勢拖曳往公轉的西方位移，在時間點上，與另一時區的加速旋頭相交，此即為甩尾。出現甩尾的力能並非氣旋本體，是公轉相對勢所拖曳。

當主旋軸在高加速中，旋尾降低高度，未能與公轉逆勢之流交集而往公轉的東方甩向，當甩向成功後形成一個高角度傾斜的失敗型風條（圖四右），因與公轉逆勢反向位，在一定時間的增量後會從旋尾之中間截斷為 2 或消失。

### 三、構築

颱風並不是低氣壓所形成，低氣壓僅是它的一階風場，它借助中低氣壓成長後製造更低的氣壓，輸送的急速 2 階，為薄型雲流，為氣輕，其上雖有正加速中的氣輕氣旋，兩氣輕之雲層疊加，仍為氣輕之質雲無法價接空磁因而無雷『此際之雲為氣屬非為汽』

當赤道域形成許多的山型雲，稱為發展雲、直展雲，很多的雲簇成長後，讓二階的自轉域氣腔形成多雲並載重，讓低腔氣壓計的數值低下，學界稱此數值低下的為低氣壓、低氣壓風場，然而它卻是一個載重壓。

二階上升到三階的雲氣，拱撐了四階的公轉相對勢，而受公轉相對勢將三、四階區的雲或氣，予以逆向拖曳並成旋繞樣，構築成氣重的正位水平氣旋，速度快而抵減了載重壓，此際地面的氣壓計又承載了更多的壓力，因為氣腔的階層會跟隨浮動。

此際的空域，除了旋繞吸入的區域為破階外，附近的風場仍保持著空磁階層以區隔，並不下雨。

載重方、低氣壓區，主要的向量為氣旋“線”以西的區域，公轉東流受阻往東的風場下方，都是氣壓擠壓區，即是低氣壓的處所。

在二階山型雲域，形成的載重氣壓場，並不是氣旋的絕對風場，造成測量值低下的原因有二，1. 載重 2. 風牆。此形成氣腔的拱撐凸起的機會，讓往西伸展的勢力與往東流動的勢力衝突，造就了龐大四階上升的加速機會，進而形成水平氣旋。

四階初始的雲氣量並不多，於後的旋繞帶動下，由二階吸入遠處的二階雲層，成為龐大多雲的旋相。

加速機制是日間、夜間的個別公轉順逆勢，加速所造成個別向位的氣旋，看上去是、一個杯子的左右各有一個水平氣旋，都是由外往杯內旋繞，日間、杯子的右方為公轉的東方，公轉勢由杯子的上端往杯內旋繞。杯子的左方為夜旋，在日間的夜旋受順勢拆解並降低高度。

夜間、“請將杯子轉過來”，右方即是夜旋，受公轉逆勢加速旋繞，由公轉的東方往西方加速啟動，由外往上往內旋、由公轉東往公轉西旋。在夜間“此際”的日旋受公轉逆勢相反向拆解旋軸的外衣，而形消瘦，但是旋軸方向仍不變。

靠近赤道端的高加速端點，受速較快，逐漸往北的位置上，速度漸慢或為膨鬆，因二階導入端點的山型雲、載重拖曳的結果，反向的，是受龐大返西流的往西勢力拱向，讓正位水平氣旋的北方尾端，往西伸展，形成一個沒有勾子的“7”字型它是一個倒“L”字形。兩個“L”水平氣旋的銜接、使成為颱風的環旋風型。

受四階吸引導入的二階自轉域氣流，東方有返西勢力、返西流雲於日間加入環旋東方的日間旋軸，夜間加入環旋東方的夜間旋軸。西北方或西方有返西勢力、或綜合降溫的自轉氣腔之氣流、加入環旋西方的加速旋軸中，夜間加入的氣流會導引至夜主旋軸中，日間加入的氣流會從夜旋軸的中途截斷，或、並加入環旋西方的日間副旋軸中。

當主旋軸與加速旋反向位之時，當受反向位因素，漸次拆解旋軸的外衣、並在到達一定程度後停止此動作，反向旋軸依然在旋繞，旋繞動能由該時區的加速旋軸順勢擾動拖曳。

環旋結構，依時區經由各加速端點，都是由外往上往內滾入，這即是颱風的風型。多個雲簇形成多個水平氣旋，或主旋繞擾動拖曳新增一組水平氣旋，即可能形成兩組同受加速的環旋，此即是雙環風型；加速過頭的斜向水平氣旋、即是犁旋，在加速的螺旋頭超越加速規則之際，會短暫的構築成雙眼風型。犁旋頭因常加速過頭而觸地。

### 四、風型、阻風

當陸地的東方有一颱風形成，且阻礙往東的公轉流順暢往東之際，此颱風的風型即構成一個風牆，西方前往東方的公轉流將會，1. 下沉，2. 閃開並擴散及至闕回往後方，3. 遭遇外環流阻礙往東。此 3 機會都會讓「氣」2 次加熱，不能以公轉流之姿，順應公

轉流、提早進入夜腔以降溫，熱腔現象是風牆阻風或無風，此乃 2 次加熱或無法散熱的結果。

遠距氣流前往而受阻東移，前方出現風牆阻擋，在風牆與氣流的中間有一深厚的厚度擠壓，氣流經此擠壓厚度之前、往上下左右（衝）流出，往下的路徑稱為氣道、它是下沉氣流，下沉後有時會回往有時會加入氣旋中，回往因素將造成後方氣腔增溫。

風型之風牆阻風的功能，並不針對自轉域的氣流予阻擋，2 階自轉域的氣流只會導入加速旋繞方，四階公轉域氣流受風牆阻擋下，回往的作力讓後方的氣腔膨脹，倒退阻滯讓氣壓計值降低，氣腔溫度明顯高升，直到氣壓計值升高後，或氣流明顯轉向後、炙熱方得以消除。

西方二階旋入的氣流朝 3、4 送、稱此上升氣流的流徑為氣道（像氣柱），氣道的東方為風眼，氣流朝向加速旋流動，氣流速快但不能超越風眼的位置，也無法從風眼或東象限吸入屬於東方 2 階的氣流。風型所形成的風牆即出現了各自的標準向量，風場各司其位與職，概是如此“亂數”仍是大氣的好所好。

氣腔區分有 4 個階層，風型的加速方在最上面的公轉域氣腔，3、4 階上，環旋風型的下方東端有腳連結到 2 階稱“東翼”，上方的氣旋吸入的是，返西勢力“東風”。長高的東風由風型底端的腳、東翼吸入，返西勢力龐大並出現拱向勢力（推移）。

環旋西端的西下端也有一腳、稱“西翼”，其上的水平氣旋受公轉相對勢力起動加速後，吸入、旋入的是已經在風型西方的返西勢力，看似由風型往西方外排，其實它絕大部分是往風型加入的 2 階氣流，然而返西的勢力依然龐大，水平氣旋之動能，要將已經返西的勢力吸回，勢必出現更大的動能方可為之，然而當無法吸入順暢之際，只有位移前往並迎向他、以接收更多的 2 階氣流，此迎向的動作即是“前往的路徑”，此風型稱為“風之翼”。東翼與西翼平衡則相生，否則 1. 拆解剝半 2. 擴大風眼 3. 擠壓風眼。

## 五、路徑

我模擬的風型中找不到“導引”的真意，太平洋的東風是拱向勢力“返西勢力”，並不是導引勢力，可以說是扶著風型走的意思。引導是手，推移是力，應是相成，在前中後期各顯本事。

真正的引導應該出現在“前期”的“西象限”，他的機序是將前方的氣流吸入，風型倚靠超前的吸、引力矩將自己拉往西方。

後期的轉向機序是“由北方”北象限“來的自轉域 2 階氣流、加入、吸入、旋入氣旋中，以超前的吸力矩，將風型捲往北方。

太平洋域的風型生成後直接北往，其機序是，北方的二階氣流、受旋入，風型並以超前的吸力矩，將風型拖往北方。與拱向關聯小。

所謂吸力矩，是、4 階高階的水平氣旋，受公轉相對勢力啟動旋繞後，氣旋增加規模又外排下，一定要吸入低腔的氣流，當旋入的時候、產生吸入氣流的路徑（風向），當氣旋加速矩超強之轉點，它會位移，

否則停止位移，出現位移之際，2 階氣流速相對增強，然而供應量出現不足之際，風型即出現因超前吸入而前往接收的態勢，此即構築成風型的前往路徑。

西方返西勢力受過量吸入、或吸不到、或追不到而顯現空泛時，改由北方氣流供應並開始轉向。

由上可估計颱風較正確的路徑，需一個灰階較好的衛星雲圖，看官勢須將您的螢幕調到最亮方可得。

加強定義：追分、引入而導往。

將風型中央打一個叉，區分東西南北 4 個象限。四階高階受公轉相對勢啟動旋繞，東象限旋入的主要是 2 階返西流，西象限旋入的主要是二階追分氣流（被動的導入以壯大）「追分：它伸向拾取以前往，。北象限旋入的也是定向的追分氣流，此都受高加速端的旋速吸入，引入/導入（引導）輸送的原理是倚靠磁階層的區隔能力，讓吸入的流雲浮移在磁階上。

水平氣旋的旋速越快，則空磁階上導入的流雲速將越快，反之亦然。當所吸入的氣流沒雲或少雲氣之際，無法形成環旋（風型）、變成一個加速中的正位水平氣旋。（無適量的值雲即無法構築氣旋之定序）

龐大返西勢力所推移的是 2 階部分，2 階伸向 4 階的路徑「氣道」形成東翼的樑架，將風型頂撐並跟隨龐大返西勢力將風型推往西方。

次要因素是追分的引導，2 階的輸入方看似推移向量，實則是風型倚靠此導入的氣流『追分』、伸向以拾取、前往拾取則是風型的目的、是風型路徑的依據。返西推移量大於風型走向時，可否讓風型提早轉向？以目前所知、仍以追分引導為方向的依據。主要的還是西、北象限的 2 階追分引導角度決定風型前往何處。

空磁階將立體風型切割為 2，整個風型看似由地表直達天際，然而初期、或初始風型卻僅有 3、4 階而已，旋繞方在 3、4 階、輸送方在 2 階；當北象限的 2 階導入氣流強勁的時候、會帶動 1 階跟隨，此際的吸入方變成 1、2 階，此域自轉氣腔雖然都是一個方向，空磁階卻是明確的。

導引氣流論：颱風的位移路徑是環流被動式，並無主動勢力的存在；太平洋域的膨脹氣熱、形成擴張的高氣壓，風型即根據此高壓的邊緣隅回前往，前往的動能是東風「返西勢力」，太平洋高氣壓的能量大時，風型則越往西方，若能量稍低則中途轉往北方，若沒有太平洋勢力的拱向、在風型成立後隨即往北偏轉；轉往北方的機制仍需看風型西方的往東公轉流之強弱決定，兩股勢力相較決定走向，當無此勢力存在之際，依氣旋加速的時間向位的加速傾角，決定往北的轉折與前往的速度。

所以風型之路徑與北回的氣熱、往東公轉流速，地球環流速，返西流速，追分氣流，地球環流的路徑有關；次要關聯是氣壓因素。

## 六、消失

加速//旋繞/擾動初始、經常性的看到失敗、消失、重整、無功、複合等，主要的還是看日夜旋向與銜接的位置、依日夜加速的雙旋軸決定是否成功銜旋

成環。『註：銜旋成環，東旋尾銜接西旋頭，西旋尾銜接東旋頭，構成一個颱風環旋的風型。』當旋尾擺往、伸向不對稱的方向即不能與另一水平氣旋之旋頭相交，該旋軸即無功，氣旋需等待第 2 次的重整許或能用向成功。6-8H、18-20H 加速區。

風型於後期的消失因素有：參考圖三

(一) 受地形拆解為公自轉磁階的上下盤後，2 階錯亂下，四階無順暢來源，出現亂風打亂了環旋規則而消散。

(二) 風型在削弱減緩的過程，激發出新的公轉東流，並受公轉東流拖曳而往東、一路漸次拆解。

(三) 風型越過北回，並與洲際環流的公轉東流接觸，卻因反向因素、受往東的環流漸次拆解而致消失，此消失機會讓風型座落在公轉東流上乘風而去。

(四) 因載重因素而不能拱撐，失去加速機會、受時程因素而消失。

(五) 風型往西的路徑上，在時間轉點上應該偏轉往北之際，受龐大返西流之往西作力，讓逆向的風型外圍折往西方，而削弱了風型，風型在此消失機會小。

(六) 4 階無加速，2 階無氣流、吸入、旋入、或吸入位置差變而生反向位置受逆向拆解。

## 七、氣壓

在太平洋赤道域、2 階有許多的發展雲簇形成之時，對低階的氣腔形成載重，此即為低氣壓。然而高階氣腔是否即為低氣壓呢，不一定呢，它還須看山形雲成長的過程是否發展為水平氣旋而定，假設已受公轉逆勢加速為水平氣旋，此時的西方氣腔則形成一個受阻東移的風牆，此受阻東移的機會、對該域（西象限）而言形成擠壓，即造成了絕對的擠壓「低氣壓」。

颱風的載重風型造就當下的低氣壓，旋入、吸入、輸送的大量氣流雲，受浮移因素使地面氣壓計出現輕載，速度越快越是輕載〔高氣壓〕，速度稍慢其氣壓值將下降；颱風眼中心的低氣壓值，乃受環旋風型的（比較值）載重方「未加速端」之壓力，而顯現較低氣壓。當前移氣流受風牆阻止移動之際，氣壓計值明顯擠壓「降低」、形成低氣壓。遠地觀測颱風的能量與旋速，經由此模式可預判。氣旋本體旋速快，未形載重或擠壓，比較附近空域為相對值高。

夜旋域『台灣』處於往東二階的導入氣流方西象限，此域的二階氣流導入位址，因載重下雨因素，無法適時的將二階氣流往夜旋輸送，以致日間的夜旋無適當的動能，所以即將破滅。等待夜間的時間到來，是否得以因二階的氣流導入、在夜旋的旋下端點「環旋吸入位置」則是關鍵。

風型下的雨勢、決定颱風後續的旋動能力，雨勢、載重造就氣旋拖曳上的負擔，反面解釋即是，氣旋減速而造就載重下雨，另一解釋即是、未加速的旋軸正在下雨（正加速中的旋方並不下雨）。

風型在陸地上空，下文敘說理論構築，真正的風型也如是、卻非必然。

(一) 加速方正在上空，風勢或強，並不下雨

(二) 等待方正在上空，或正在下雨，亂流風且大。

(三) 四階風型與二階風型錯位，或有亂流風勢、或有雨勢。

低氣壓是指，該域的低階氣腔壓力值低，而低的定義卻與習慣上的數值不同，所以我經常搞混，低氣壓實際指的是，氣壓受擠壓、受高雲層的量多形成載重的擠壓，讓空腔氣壓計受壓力而陷縮，指的是承受很大的壓力稱之。呼吸的時候、吸進容易吐出難。（本文不敘比較低氣壓）

## 八、外用環旋與環流

當環旋構築成功的後期，除了主風型之外的環旋為何往外遠排呢？看似遠排然而所導入的氣流依舊前往呢？

3、4 階空磁的階上有一環旋，當環旋正在加速中之時，急速的加速動能擾動的副環旋急速增生、並倚靠空磁階域的界定場浮移外用、並以開花的狀態由階之底端往外往上浮出，高動能的態勢讓遠流的外環流擴散出去，少雲的水母狀態即是甩流，平雲瘦高速度空氣帶顯現外用。

為何颱風的 Logo 能夠對應所有的風型樣相？什麼動力構築此 Logo 呢？Logo 的東北方與西南方、各有一條伸展出去的環流，看似往外伸展而出亦或是接引而入，又似剝離氣旋主體，它是拆解機制嗎？本文稱此伸展出去的尾巴為一捆繩軸的「一捆雲條」它是螺旋風。圖六右

往右上象限東北或左下象限西南排放而出的一捆雲條，非氣旋環繞的中心區，也非多捆加速環繞的多捆內環，它是未能實行的拆解機制、此機制將風型拉拔伸展，右上象限的公轉東流想以公轉動量將風型拔開，還在加速中的風型有穩固的定力，拉拔的動作依然無法將環旋整個拆解，僅能將一些增生的主環旋以螺旋脫衣的方式，讓右上象限的公轉東流拖曳一些增生多出的雲條。但在風型的後期會受公轉東流的交會鋒之深入，而能輕易的將風型拆解、或將整個四階風型導引往東北。

左下象限的一捆雲條的排放，是依據龐大返西流的路徑伸展外排，此機制也是空磁階的規範能，在 3、4 階層上的主風型、將多餘的、擠壓的流雲，以一捆繩軸的雲條方式將之外排，空磁場的空磁規範能力，讓外排的外排、導入的加入，各自工作在各階空磁域，並無大量的抵制，有的僅是些許的拖曳擾動，受擾動的是時區（依太陽對應地球角度的地形時間）向位、未能加速的一方旋軸載重而有受拖曳的危機，依時間判斷此機會並非 24 小時區內都會發生，然而各時區都在進行。當確認空磁機制存在的時候，載重擾流拖曳的時間是外排，非拖曳的時間是受旋轉擠壓而前往。後期的進程是拆解消失機制。

## 九、空磁

每空磁階之底部都是平整的（地球弧），為載重臨界時會呈現下凸、乳凸、下壓狀，但是關鍵期、不

論階上的氣流速之快慢、不論超載量、載重多大都不致破階。

各階空磁階內電價的氣體，呈現藍色、紅色、咖啡色、灰黑色，其階下都清明，這些色系都是一種清煙/輕煙它是氣屬非為汽。它是載重相對下探，階上深厚、階下對等出現一定的深度的灰雲。

霽狀雲、多階雲、多階山型雲形成的後期，以其高度厚度電導一些空磁下地，當雲簇外圍延伸導引溼氣之際，由雲的環外層導入中心，價接空磁並集中後傳導下地。

階上氣流快速浮移，「西方」吸入導入氣旋之中程，在遠處高高山型雲的底基，受快速氣流拆解拖曳往氣旋位置，拆解的山型底基越形抽離，而降低了高度，及至變成平流之雲，「山型的前方有風阻，拆解山型雲由底座開始，非由山型之高端抽離」。「東方」長高的山型雲直接由高尾端旋上氣旋中、它是質雲，氣旋該有的質量由此供應，當旋速超快之際，仍會拆解山型底基，提早供應高端氣旋。

快速往風型而去的平流之雲，看似黑黑的一大片，其高度不足以擔當導引空磁電場下地的絕緣崩潰厚度，故而無雷；相同原因之下、也因速度快之平流雲，無法載重擠壓也無法下雨。

氣旋加速中心、氣旋本體的雲量多，然而受旋繞後變得輕盈，雖有積量但都廣佈分散，本體下方有導引的、輸送的氣流路徑，看似一個強大的風柱體，因急流速度將雲幕擴散，空磁天電也未能經由此通道下地，氣輕因素故而無雷。

風型遠處的二階域有許多的午後山型雲，開始往風型漂移，中程遭遇外用的一個環流，垂直的在上空相遇，交會之際讓空磁之絕緣臨界而崩潰，並導引天電下地成為颱風外環的一道雷狐，復因交會之快速度，兩相垂直接觸的時間短暫，雖雷聲大但落雷量卻極少。

除了日間的空磁域是湛藍外，夜腔空磁域之顏色、仍是湛藍色系，夜腔的湛藍系之厚度、顏色並與日間約相等值。

假使一定要說紫外線移轉後製造保護層，或空磁阻擋了紫外線，還是湛藍色系的臭氧阻擋了紫射線，還是臭氧阻擋了紫外線？它是光電因果。

某類陽光中的一種「目前定義是紫外線光」『筆者傾向是所有的光源的部份』、移轉後形成空磁電場，此電場將氧氣等電價為臭氧，因臭氧的顏色為淡藍色的清煙，聚合許多的清煙後，形成一個深厚的視覺效應，即是湛藍色的天空。

風型上方與下方風場內，並看不到湛藍色的天空，1.質雲密佈。2.白雲掩蓋。3.臭氧吹離。不顯示湛藍色系的臭氧只是暫時的。

雖然有這些機會不論何種氣流情境，製造臭氧的空磁機制，「第一原則」：永遠因有公自轉就有空磁，所以湛藍色系的天空一定存在，也因「第二原則」：地球因有水、有蒸發、有受空地磁電解為氫氧，因而構成第一原則的因果。

## 十、結語

(一)輸送、導入的區域，是快速浮移的流雲，因上階的浮移未讓低腔形成載重，顯示高氣壓，越高氣壓則其氣流速越快。

(二)接觸陸地的颱風環旋，是加速方或等待方，視觸地的象限決定。

(三)當您看到外甩的超大環流圖形的時候，切莫忘記看看天空的二階氣流向，是否往環旋輸送，此為關鍵。

(四)來到夜間日間氣旋，受逆向拆解，而變得狹小及高度變低；高度之改變其一為，進入夜間變冷而降低高度，主要的還是受逆向拆解，整體外觀變小，還是氣旋。

(五)非處在加速中的反向氣旋，大都會受逆勢拖曳拆解其氣旋之外衣，

經由加勒比海飛返的太空梭，所拍攝的地球照片顯示，風型頂端沒有湛藍色系的臭氧天空，全都是一片白芒，臭氧、湛藍天空哪去了呢！全都給直達潤潤的風型給涵蓋了嗎？不、在白雲上仍有湛藍色，此是否映證了氣震論的公轉加速機制呢！是否映證了湛藍色系的天空即是，空磁電價氧氣為臭氧了呢，而臭氧的湛藍系之疊加，即是我們所見的湛藍天空呢。公轉域的潤潤空磁與自轉氣腔高端的三階底端之空磁，都是強磁電場域，都會電價氣體成為湛藍，那麼這個颱風的結構推理，是否即如所見的自然機制呢。

「圖七：」是不能定性的理由嗎！觀察得不夠仔細？加速時序多樣化？日夜間的衛星雲圖都在一個面上，超前與滯後難以區分日夜的分際、對應公轉相對向量上，思考邏輯不夠細密？想要定性卻更模糊了。

謝誌：

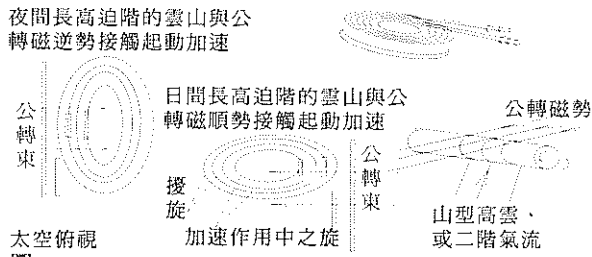
參考書目：羅皓丰、羅名欽 2001：氣震論。

未詳述部分請瀏覽氣象局氣象討論區：預測今年的颱風。或請瀏覽 <http://za455.myweb.hinet.net>

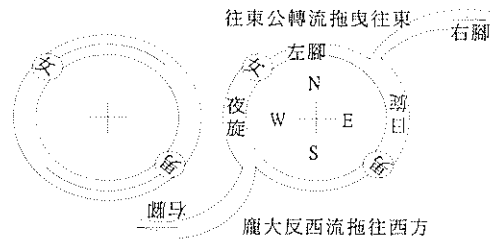
# 十一、圖解

圖一：加速端點

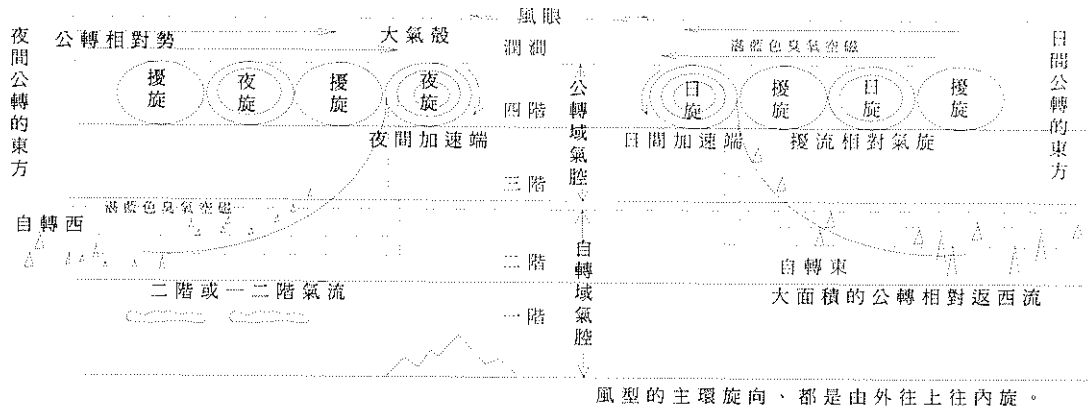
夜間長高迫階的雲山與公轉磁逆勢接觸起動加速



圖二：標準拆解



圖三：動力物理

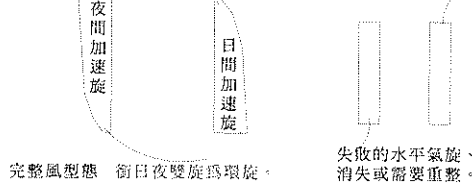


風型的主環旋向、都是由外往上往內旋。

圖四：甩向與構築

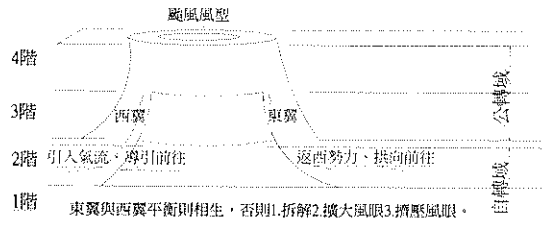
旋頭的積量，以及對應各加速時間的關係，會與柯氏力有關嗎？

觀看風型注意平整氣旋面的繞方。

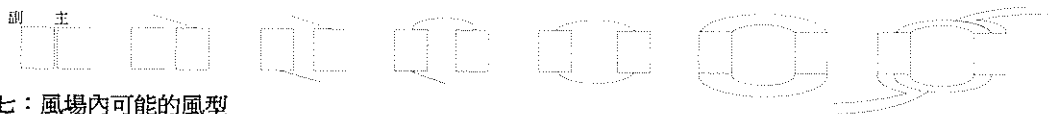


圖五：風之翼 東西一對、東北一對、南北一對

風之翼



圖六：颱風之一生



圖七：風場內可能的風型

