

STAR TREK

JORNADA NAS ESTRELAS

ENGENHEIRO-CHEFE MONTGOMERY SCOTT

MANUAL DA ENTERPRISE



Escrito e ilustrado por Shane Johnson
Excelente para uso em Role Playing Game (RPG)
Inclui material sobre Jornada nas Estrelas VI

STAR TREK

*Audaciosamente indo aonde nenhum
Homem jamais esteve*

MANUAL DA ENTERPRISE

Conheça a mais famosa nave estelar desta galáxia, através das plantas, diagramas, cortes e fascinantes detalhes, além de fotos, desenhos, esboços, logotipos, uniformes, etc.

Visite os locais que serviram de cenário às incríveis aventuras do capitão Kirk, do Sr. Spock e do Dr. McCoy.

Viaje pela Enterprise, audaciosamente indo aonde poucos estiveram.



X EDITORA
ALEPH

Av. Dr. Luiz Migliano, 1110 - 3º and. - CEP 05711-001 - São Paulo - SP - (011) 843-3202

MANUAL
DA
ENTERPRISE

Coleção Star Trek

01	Portal do Tempo	<i>A. C. Crispin</i>	Série Clássica
02	Encontro em Farpont	<i>David Gerrold</i>	Nova Geração
03	Efeito Entropia	<i>V. N.McIntyre</i>	Série Clássica
04	A Terra Desconhecida	<i>J. M. Dillard</i>	Série Clássica
05	O Navio Fantasma	<i>Diane Carey</i>	Nova Geração
06	A Teia dos Romulanos	<i>M. S. Murdock</i>	Série Clássica
07	Kobayashi Maru	<i>Julia Ecklar</i>	Série Clássica
08	Crime em Vulcano	<i>Jean LORRAH</i>	Série Clássica
09	Os Guardiões da Paz	<i>Gene Deweese</i>	Nova Geração
10	Tempo Assassino	<i>Delia Van Hise</i>	Série Clássica
11	I.D.I.C.	<i>Jean LORRAH</i>	Série Clássica
12	O Filho de Spock	<i>A. C. Crispin</i>	Série Clássica
#	Manual da Enterprise	<i>EngºM. Scott</i>	Série Clássica

Você pode encontrar os romances da Coleção Star Trek nas boas livrarias.

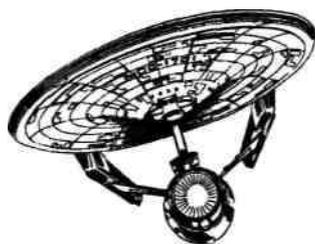
Se o livreiro de seu bairro não tiver esses livros em estoque, escreva-nos no endereço abaixo solicitando lista de preços e teremos o máximo prazer em atendê-lo.

Aleph P.A.P. Ltda.

Av. Dr. Luiz Migliano, 1110 - 3- andar

05711-001 S.Paulo SP

(011)843-3202 ou 843-0514



MANUAL DA ENTERPRISE

Escrito e ilustrado por Shane Johnson Baseado nos registros do Engenheiro-Chefe
Montgomery Scott

Traduzido por:
Paolo Fabrizio Pugno & Ivo Luiz Heinz
da Divisão de Engenharia
da Frota Estelar Brasileira



Título Original: *Mr. Scotts Guide to Enterprise*
Copyright © 1987 Paramount Pictures Corporation
Copyright de ilustrações e fotos © 1979,1982,1984,1986,1987
Todos os direitos reservados



Star Trek é uma marca registrada da Paramount Pictures Corporation



Publicado mediante contrato firmado com
Pocket Books, New York

Todos os direitos da tradução para o Brasil reservados à

ALEPH Publicações e Assessoria Pedagógica Ltda.

Av. Dr. Luiz Migliano, 1110 - 3ª andar

05711-001 São Paulo -SP

(011) 843-3202 / 843-0514 Telefax: (011) 843-3263

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Câmara Brasileira do Livro, SP, Brasil)

Johnson, Shane.

Manual da Enterprise : baseado nos registros do Engenheiro-Chefe Montgomery Scott / escrito e ilustrado por Shane Johnson ; traduzido por Paolo Fabrizio Pugno e Ivo Luiz Heinz - São Paulo : Aleph, 1993 - (Coleção Star Trek)

1. Ficção científica norte-americana
2. Ficção norte-americana
- I. Scott, Montgomery. II. Título. III. Série

93-0553 CDD-813.5

índice para catálogo sistemático:

1. Ficção : Século 20 : Literatura norte-americana 813.5
2. Século 20 : Ficção : Literatura norte-americana 813.5

AGRADECIMENTOS

O autor deseja agradecer às seguintes pessoas pela assistência e encorajamento que tornaram possível este livro:

- Michael Okuda, designer dos displays gráficos da ponte de comando da *Enterprise* no filme *Jornada nas Estrelas IV - A Volta Para Casa*, que participou deste projeto como consultor técnico;
- Andrew Probert, designer de *Jornada nas Estrelas: O Filme*, que forneceu não apenas esboços de produção como também detalhes sobre as áreas da *Enterprise* jamais vistas na tela;
- David Kimble, cuja vista em corte da *Enterprise* demonstrou ser uma preciosa referência;
- Ralph Winter, produtor executivo de *Jornada nas Estrelas IV - A Volta para Casa*, cuja gentileza e paciência tomaram possível minha pesquisa nos estúdios da Paramount;
- Dave Stern, editor da Pocket Books, que dedicou a este projeto quase tantas horas quanto eu, e foi além do esperado em sua produção;
- Amy Rayfiel, do departamento de merchandising da Paramount, que certificou-se de que eu receberia mais fotos e documentos do que poderia carregar;
- Paul Newitt, cuja assistência nas fases iniciais deste projeto ajudou a manter "a bola rolando";
- Reg Martin, cujo inigualável apoio nos últimos dois anos tomou possível este livro desde o início;
- Kathy Johnson, minha esposa, que por repetidas vezes conseguiu impedir que nosso filho Daniel, de dois anos, colorisse as ilustrações técnicas do papai.

Também contribuíram:

Lawrence Aeschlimann, Richard Arnold, Alan Bechner, Bob e Kathy Burns, James Chambers, Mark e Patti Elrod, Allen Everhart, David Holt, Shaun Johnson, Bob e Linda Klem, Walter Koenig, Mike Kott, Ret e Earlene Martin, Steve McClellan, Larry Oler, Don Puchatz, Barry Smith e Rick Stembach.

Agradecimentos especiais aos membros da Metrostar 1975:

Mark Brey, Mark Cheney, Harry Cooper, Richard Daniel, Mike Eckey, Kathy Hansen, Jerri Hopkins, Doug Klein, Melinda Lusk, Jan Malone, Carne Mayfield, Cindy McConnell, Paul Opitz, Tony Rodriguez, Kenny Simmons, Richard Standlee, Lee Vinson e Chris Van Vlake.

Esboços preliminares feitos por Andrew Probert Ilustrações nas páginas 16 a 20, 96, 97,100 e 101 por David Kimble Logotipo da nave operária por Chris Elliot

Displays da ponte de comando da *Enterprise* em *Jornada nas Estrelas IV - A Volta para Casa* nas páginas 118 a 124 por Michael Okuda

Logotipos e símbolos nas páginas 35 a 39 por Lee Cole

Materiais especiais fornecidos por Forest Brown, da FASA Corporation

*Para Dan
Mal sabíamos há doze anos
... Maranatha, velho amigo*

SUMÁRIO

1	PREFACIO A EDIÇÃO BRASILEIRA	10
2	INTRODUÇÃO.....	11
3	HISTÓRIA DA REFORMA.....	12
4	INFORMAÇÕES GERAIS	23
5	LAYOUT DA NAVE.....	37
5.1	DECK A (NÍVEL 1)	37
5.2	DECKS B-C (NÍVEIS 2-3).....	44
5.3	DECKS D-E (NÍVEIS 4-5).....	48
5.4	DECK F (NÍVEL 6).....	52
5.5	DECK G (NÍVEL 7)	57
5.6	DECKS H-I (NÍVEIS 8-9)	77
5.7	DECKS J-K (NÍVEIS 10-11).....	79
5.8	DECKS L-M (NÍVEIS 12-13).....	81
5.9	DECKS N-O (NÍVEIS 14-15)	84
5.10	DECKS P-Q (NÍVEIS 16-17).....	90
5.11	DECK R (NÍVEL 18)	101
5.12	DECK S (NÍVEL 19)	105
5.13	DECKS T-U (NÍVEIS 20-21).....	107
6	Enterprise NCC-1701-A.....	109
7	ESCLARECIMENTOS	125
8	O Uso Deste Manual Em RPG	126

1 PREFACIO A EDIÇÃO BRASILEIRA

Jornada nas Estrelas é, sem dúvida, a mais bem sucedida série de Ficção Científica jamais produzida. Desde que surgiu nas telas de TV em 1966, seu público tem aumentado a cada dia e se tomado mais exigente. Boa parte do fascínio que exerce sobre os espectadores da série de tevê, cinema e leitores dos romances ambientados neste universo provém do esmerado tratamento científico dado aos aspectos *high-tech*, especialmente no que diz respeito à nave estelar *Enterprise*, o orgulho da Frota Estelar e menina dos olhos do engenheiro-chefe Montgomery Scott.

Este livro, escrito sob a forma de um manual, fornece uma visão detalhada da estrutura e dos equipamentos da nave *Enterprise* depois da reforma a que foi submetida, ao retomar de sua histórica missão de cinco anos.

A nave *Enterprise* descrita neste manual é a mesma utilizada nos filmes *Jornada nas Estrelas*, *Jornada nas Estrelas II - A Ira de Khan* e *Jornada nas Estrelas III - À Procura de Spock*, sendo que neste último a nave é destruída pelo próprio almirante Kirk como forma extrema de evitar sua captura pelos klingons. No filme *Jornada nas Estrelas IV - A Volta para Casa*, Kirk recebe uma nova nave idêntica à *Enterprise* destruída, exceto por alguns detalhes que são descritos no final deste manual.

O Manual da *Enterprise* gerou controvérsias quanto ao caráter "oficial de algumas de suas informações; em virtude disso foi acrescentado, ao final desta edição em português, um apêndice onde são discutidos alguns pontos mais polêmicos. Também foi acrescentado um apêndice com informações para quem deseja utilizar este material em jogos do tipo RPG (Role-Playing Game), ambientados no universo de *Jornada nas Estrelas*.

O Clube de Ficção e Divulgação Científica Frota Estelar Brasileira mantém a Divisão de Engenharia, que se coloca à disposição para esclarecer dúvidas a respeito de qualquer aspecto técnico abordado neste Manual ou na série *Jornada nas Estrelas*.

Paolo Fabrizio Pugno Ivo Luiz Heinz

2 INTRODUÇÃO

Em nome dos oficiais e tripulação da nave estelar *Enterprise*, eu gostaria de aproveitar a oportunidade para dar-lhe as boas-vindas por ocasião de sua primeira visita de serviço a bordo. Você pode se orgulhar de estar entre as poucas pessoas ligadas à Frota Estelar a receber tal distinção: servir a bordo de uma nave estelar cujas missões bem-sucedidas tornaram-se lendárias.

Este Manual foi estruturado de forma a facilitar sua adaptação ao cotidiano da *Enterprise*, a nave capitânea da classe *Enterprise* e uma das mais sofisticadas da Frota. Você já pode ter servido a bordo de uma nave da classe *Constitution* (a classe à qual a *Enterprise* pertenceu anteriormente) na sua carreira; talvez você seja um recém-formado da Academia da Frota Estelar; em todo caso, este Manual será um guia inestimável para oficiais e tripulação.

Deck por deck, detalhadamente, este livro irá familiarizá-lo com a disposição interna desta nave, permitindo que você assuma sua nova posição com maior conforto e eficiência. As diferenças interiores e exteriores entre a velha *Enterprise* e a nova, como você provavelmente notou, são realmente radicais. De fato, somente alguns poucos sistemas de suporte estrutural do casco primário sobreviveram à reforma e foram integrados ao novo projeto. Esta é uma nave praticamente toda nova, e como tal, a *Enterprise* está a caminho de quebrar cada recorde de velocidade que já tenha estabelecido e superar seus êxitos anteriores. Ela é uma nave ativa e eu estou orgulhoso de ter atuado como o principal projetista durante seu "renascimento". Melhorias no sistema de dobra, phasers e desempenho dos defletores foram incorporadas a esta nova configuração (como será explicado no texto do livro), tornando-a a mais poderosa nave em serviço na Federação. Esta distinção reflete-se até mesmo sobre você, pois a nave que é o orgulho da Frota é tripulada somente por aqueles de quem a Frota se orgulha.

Novamente, bem-vindo a bordo. Com sua ajuda, a *Enterprise* irá audaciosamente cumprir sua missão, e irá, como descrito no manifesto da Frota Estelar, aventurar-se "aonde nenhum homem jamais esteve".

Comandante Montgomery Scott
Engenheiro-chefe
U.S.S. Enterprise



3 HISTÓRIA DA REFORMA

Em 7 de abril de 2212 (data estelar 7523.2), a nave de classe *Constitution U.S.S. Enterprise* retomou à órbita terrestre após sua última missão histórica de cinco anos. Ao fazer isto, a nave recebeu uma distinção sem precedentes na história da Frota Estelar: das treze naves classe *Constitution* originalmente construídas, somente a *Enterprise* não foi perdida ou destruída. Este fato demonstrou ao público em geral que a exploração espacial era, na realidade, muito mais perigosa do que geralmente se pensava, e como resultado a nave e sua tripulação foram elevadas ao status de lendas vivas.

Aos olhos do público, a *Enterprise* tornou-se reconhecidamente o símbolo da Frota Estelar e da Federação em geral. Este consenso, seguido por uma moção do Conselho da Federação, levou a Frota a reconsiderar a decisão tomada (e não divulgada) três meses antes: a de retirar de serviço e desmantelar a *Enterprise* após seu retorno.

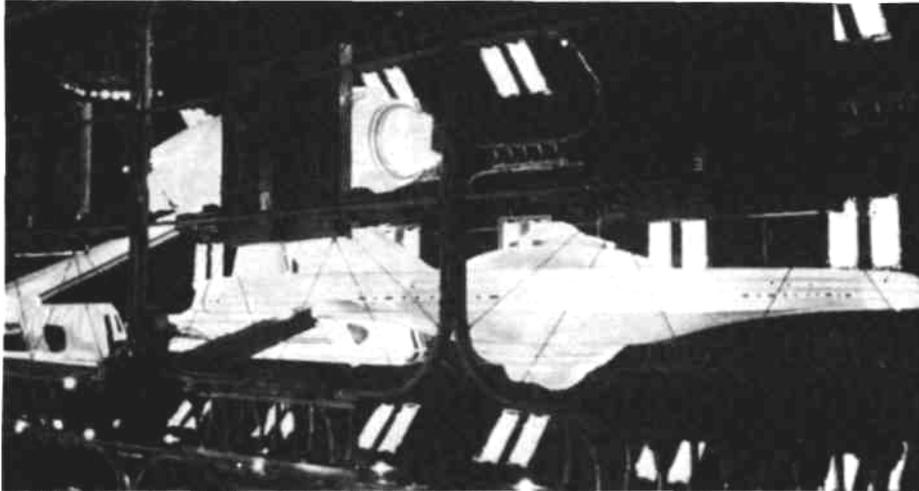
Mesmo tendo sido "poupada", a *Enterprise* já tinha 25 anos de idade e sua tecnologia de bordo estava ultrapassada. A nave havia passado por quatro revisões desde seu lançamento inicial, em 2190, mas estes períodos programados na doca simplesmente serviram para reparar seus sistemas sem introduzir novas tecnologias (como era norma da Frota Estelar na época). Rapidamente tornou-se óbvio que somente uma reforma geral poderia manter a *Enterprise* à frente da Frota.

Ao mesmo tempo em que a *Enterprise* aproximava-se da doca, a empresa Leeding Engines Ltd. completava com sucesso seus testes finais em uma nova configuração de nacele de dobra, o primeiro avanço real nessa tecnologia em 14 anos. O engenheiro-chefe Montgomery Scott propôs que a *Enterprise* fosse a primeira nave da Federação a ser equipada com as novas unidades e, após a aprovação do Comando de Engenharia da Frota Estelar, foram feitos os preparativos para a entrega das novas naceles de dobra tipo FWG-1.

As FWG-1 da Leeding diferiam enormemente dos modelos FWF-1 da Shuvinaaljis Warp Technologies, que tão fielmente serviram à *Enterprise* durante seus 25 anos. As antigas unidades FWF-1 não somente tinham sido projetadas para gerar o campo de dobra através do qual a nave se deslocava, como também continham sistemas de propulsão individuais que impeliam a nave à frente. Estas unidades de propulsão, que operavam independentemente do deck de impulso no casco primário, permitiam que o casco secundário funcionasse como um salva-vidas auto-propelido em caso de danos irreparáveis e catastróficos no casco primário. Esta opção, que nunca foi utilizada por qualquer nave da Federação, sacrificava uma grande quantidade de energia que poderia

ser canalizada para as naceles de propulsão, a fim de aumentar a capacidade do próprio sistema de dobra, bem como dos phasers e defletores.

O novo sistema de unidade de dobra FWG-1 da Leeding baseava-se numa abordagem diferente e de certa forma mais eficiente. Alimentadas por um sistema de intermixagem linear contido no casco secundário, as naceles funcionavam somente como geradores de campo de dobra. Toda a energia para a propulsão era alimentada através do sistema de impulso, a única fonte de empuxo. Esta disposição não só reduziu o estresse estrutural nos suportes das unidades de dobra e no dorso do casco secundário, como também provia 33% mais energia, aumentando significativamente a autonomia da nave.



A Enterprise na doca (julho de 2216)

Simulações em computadores mostraram que os suportes existentes para as naceles de dobra possuíam uma secção transversal insuficiente para conter os novos condutores de energia, bem como não poderiam sustentar a massa das FWG-1. Testes adicionais revelaram que uma nova configuração de casco secundário/suportes de sustentação seria necessária antes que os novos e mais massivos motores e seus novos condutores de energia pudessem ser incorporados à Enterprise.

O que começou como uma reforma evoluiu para uma reformulação geral da nave. Isto resultou em grandes modificações em sua aparência e levou ao desenvolvimento de muitos novos sistemas de bordo, criados exclusivamente para a Enterprise. Como o casco secundário não seria mais utilizado como salva-vidas, ele não precisaria mais conter duplicatas de vários sistemas essenciais presentes no casco primário. Todos os alojamentos foram então dali eliminados, assim como as áreas de recreação e a maioria dos laboratórios científicos; a supressão destes elementos redundantes permitiu a criação de um deck de carga expandido, que poderia acomodar o novo sistema de containeres de carga padronizado da Frota Estelar. O acesso ao novo deck de carga foi melhorado pelo alargamento do hangar e pela instalação de um campo de força unidirecional que contém a atmosfera da nave enquanto as portas do hangar estão abertas.

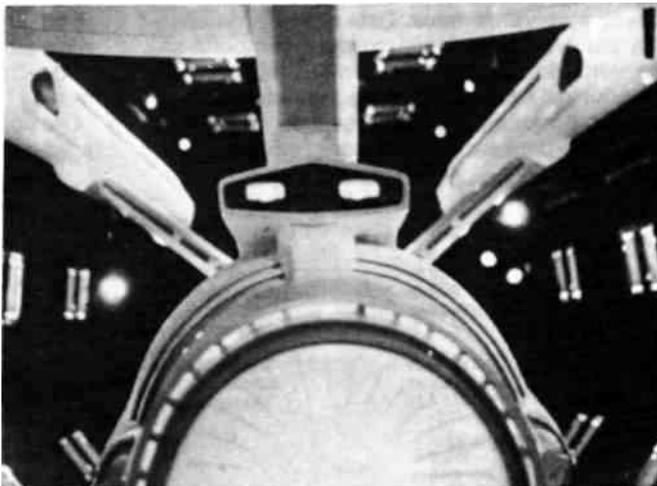
O disco defletor externo de navegação foi eliminado e substituído por uma unidade embutida mais potente. Além disso, o sistema padrão de escotilhas de acoplamento foi adicionado aos decks A, H, M e Q, e um sistema de manobra por jatos de partículas foi instalado em pontos estratégicos no casco da Enterprise.

O casco primário da nave representou um grande desafio para o Comandante Scott e os engenheiros envolvidos no projeto. O computador modelo M-4 da Enterprise era inadequado para o controle dos novos sistemas de deflexão e propulsão, e como a Leeding Engines havia projetado a unidade FWG-1 para funcionar com um sistema lógico

M-6 da Daystrom Data Concepts, o novo computador forçosamente teria que ser instalado a bordo da Enterprise. Diferentemente do M-4 (que ocupava as áreas centrais dos níveis 7 e 8), o computador M-6 foi montado em um cilindro colocado no eixo do casco primário. Com um diâmetro de 2,4 m (8 pés), esta estrutura estende-se por toda a altura do casco primário, conectando fisicamente a base do console de navegação na ponte de comando com o complexo de sensores, localizado na parte inferior do disco.

O novo deck de impulso, construído pela Kloratis Drive de Alpha Centauri (em conjunto com a Leeding Engines Ltd.) incorporou um cristal defletor de impulso, que canaliza a energia de empuxo da câmara de intermixagem vertical diretamente para uma unidade dupla de impulso modelo FIE-2. Cinco reatores de fusão ejetáveis independentemente, montados entre os motores de impulso, são capazes de fornecer energia de bordo e de empuxo no caso de uma separação de emergência do casco primário.

Foram propostas várias localizações para um deck de recreação expandido. Chegou a ser considerada sua instalação no deck E, bem como no deck T (em um local que eventualmente tornou-se um jardim botânico). Finalmente, a área de recreação foi posicionada na borda do disco, exatamente a estibordo do deck de impulso.



Casco secundário e sistema de lançamento de torpedos fotônicos

Durante a reforma, a Enterprise gerou uma pequena "nota de rodapé" na história da Frota Estelar. Com o objetivo de evitar o acréscimo de várias toneladas de massa à nave foi decidido, pela primeira vez, não recobrir uma nave da Federação com a costureira capa de tinta térmica cinza-claro. De fato, a aparência perolada de pura liga metálica foi tão favoravelmente recebida que a Frota Estelar eliminou, desde então a pintura de todas as naves com massa igual ou superior a 90 mil toneladas métricas.

Os sistemas de armamento da nave também foram atualizados. A potência do phaser foi dramaticamente aumentada pela canalização de energia diretamente das naceles a partir de um ponto além do estágio do iniciador magnatômico do dilítio. O phaser pode ser ajustado para disparar feixes estreitos ou largos, contínuos ou não; a força do feixe é ajustável, variando de "desintegração" a "tonteio leve". No novo projeto, um desequilíbrio de antimatéria nas naceles resultaria na perda de poder de fogo do phaser. Como medida de precaução, o sistema de torpedos fotônicos, instalado na base da dorsal de conexão, foi projetado de forma a ser alimentado por um sistema separado, para uso em caso de acentuada perda do poder de fogo do phaser.

Para proteger a Enterprise de qualquer ação hostil que ela pudesse encontrar, foi

instalado um sistema de defesa ainda não testado mas verificado por computador. Seus escudos defletores principais - cujo desenvolvimento foi possível graças a um grande avanço na tecnologia de sistemas de defesa da Federação - foram projetados para ser mais fortes do que qualquer outro sistema em uso. Nesta nova tecnologia, uma bobina feita de uma liga de dibúrnio-ósmio (uma substância criada pela raça perdida Kalandan, descoberta na data estelar 5978.2 pela tripulação da Enterprise e registrada pelo oficial de ciências Spock) foi colocada dentro de uma montagem reforçada de titânio e alumínio transparente, esquadrihada ao nível subatômico, e então replicada e projetada como energia em um ponto ajustável além do casco exterior da nave. Esta camada de energia atua como se fosse sólida e comporta-se, na verdade, como outra camada metálica no exterior da nave. Isolado do verdadeiro casco por um pequeno espaço, o escudo invisível foi projetado para ter sua estrutura "molecular" regenerada continuamente, enquanto houver energia aplicada ao sistema de escudos.

Um campo defensivo secundário - também gerado por bobina - foi projetado para a Enterprise, formando uma "bolha" de proteção adicional envolvendo os decks A, B e C.

Como medida final de defesa e para evitar sua captura, planejou-se incorporar à Enterprise dois sistemas independentes de autodestruição. O primeiro sistema proposto, para ser utilizado somente no espaço profundo e longe de corpos planetários, envolveria o desligamento total de todos os sistemas de confinamento magnético na câmara de intermixagem linear e em todos os reservatórios de antimatéria. O resultado planejado seria uma detonação incontrolável e conseqüente reação em cadeia, engolfando qualquer nave ou outro corpo próximo da explosão, semelhante à de uma estrela. O computador da nave seria programado para executar este procedimento se as últimas duas palavras do comando de destruição fossem "destruir um".

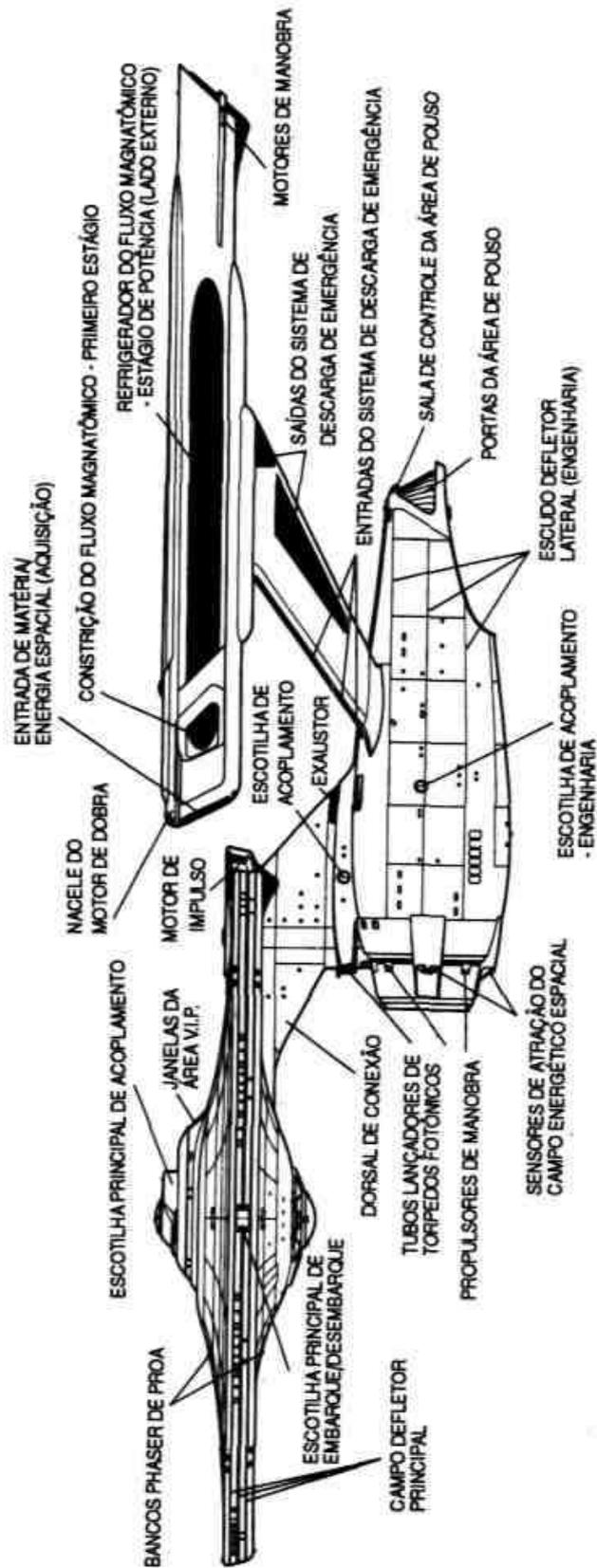
O segundo sistema de autodestruição, para ser utilizado em órbita planetária ou nas proximidades de objetos a serem preservados, resultaria na detonação de cargas explosivas estrategicamente localizadas por toda a nave. Todos os reservatórios de antimatéria seriam ejetados intactos, e seguiriam um curso escolhido durante o último minuto pelo computador da nave. Todos os disjuntores seriam curto-circuitados e todos os sistemas elétricos de bordo (incluindo o computador) seriam sobrecarregados e queimariam. Finalmente, as cargas explosivas detonariam, destruindo a estrutura da nave e transformando-a numa carcaça sem vida, inútil para os inimigos. O computador da nave seria programado para executar este procedimento se as últimas duas palavras do comando de destruição fossem "destruir zero".

Os dois sistemas de auto-destruição foram aprovados e incorporados à Enterprise.

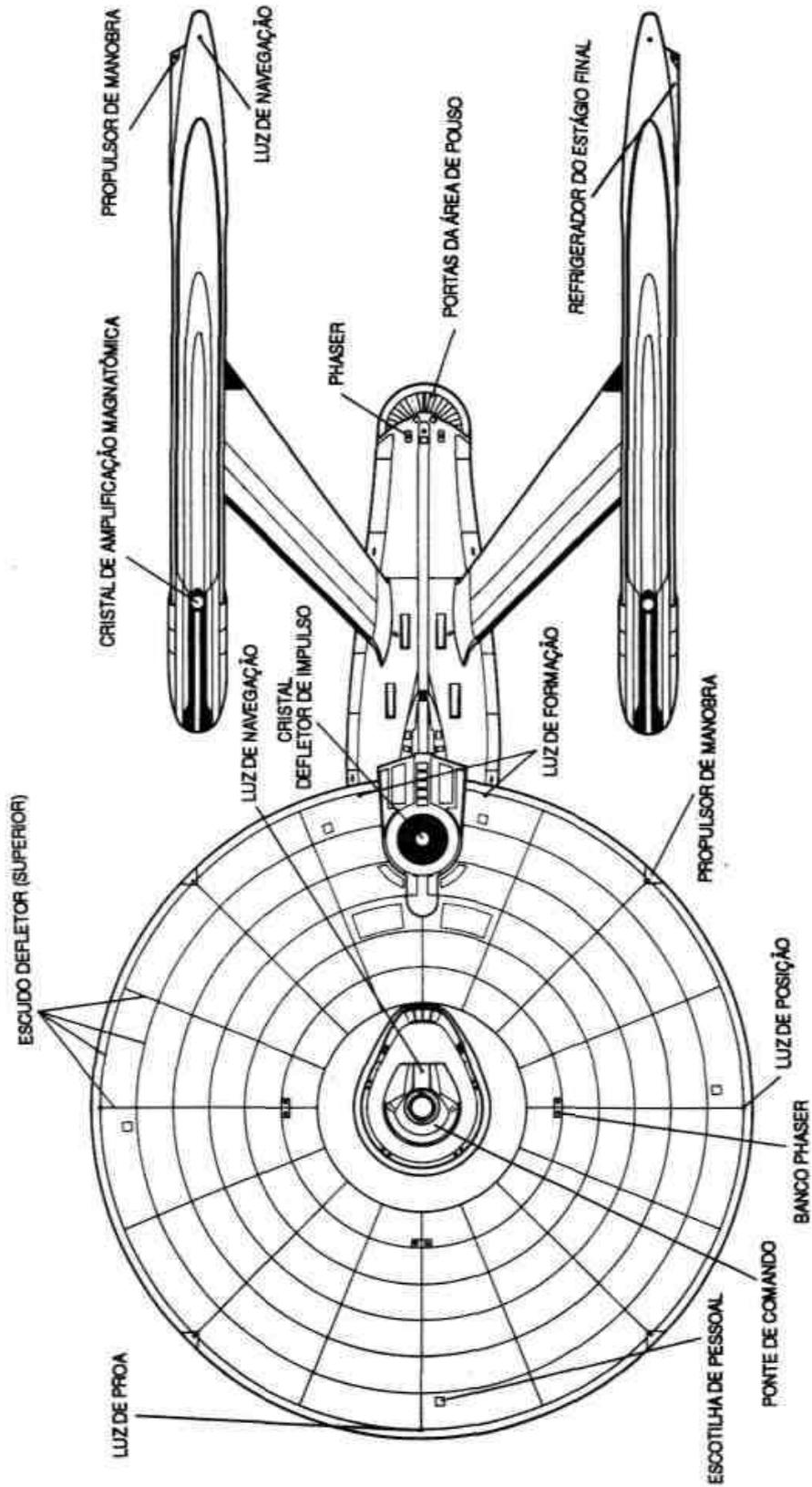
Especificações

Comprimento: 302.1 m	Naceles (FWG-1 da Leeding)	Velocidade de cruzeiro dobra 8 (512 c)
Altura: 70,6 M	Comprimento: 153.4 m	Aceleração:
Largura: 140,4M	Altura: 16.7 m	0 - 0.99 c 19,0s
Casco primário (disco)	Largura: 12.4 m	0.99 c - dobra 1.1 s
Comprimento: 144.9 m	Tripulação da nave:	dobra 1 - 4 0.78s
Altura: 32.6 m	Oficiais: 72	dobra 4 - 8 0.67s
Largura (diâmetro): 140.4 m	Tripulantes: 428	dobra 8-12 2.13s
Casco secundário (engenharia)	Desempenho:	
Comprimento: 119.9 m	Velocidade máxima: dobra 12 (1728 c)	
Altura: 47.0 m		
Largura: 32.6 m		

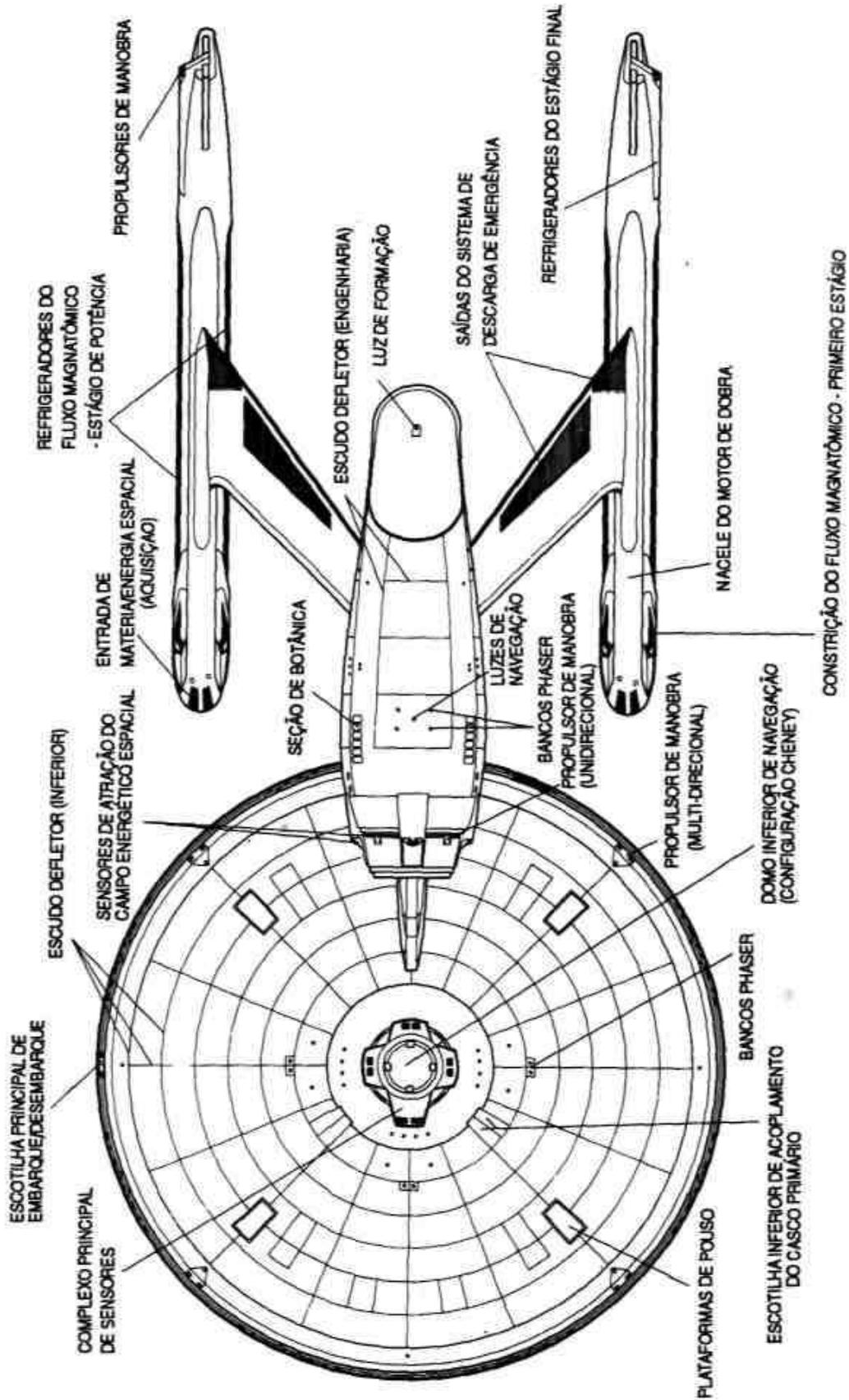
VISTA LATERAL



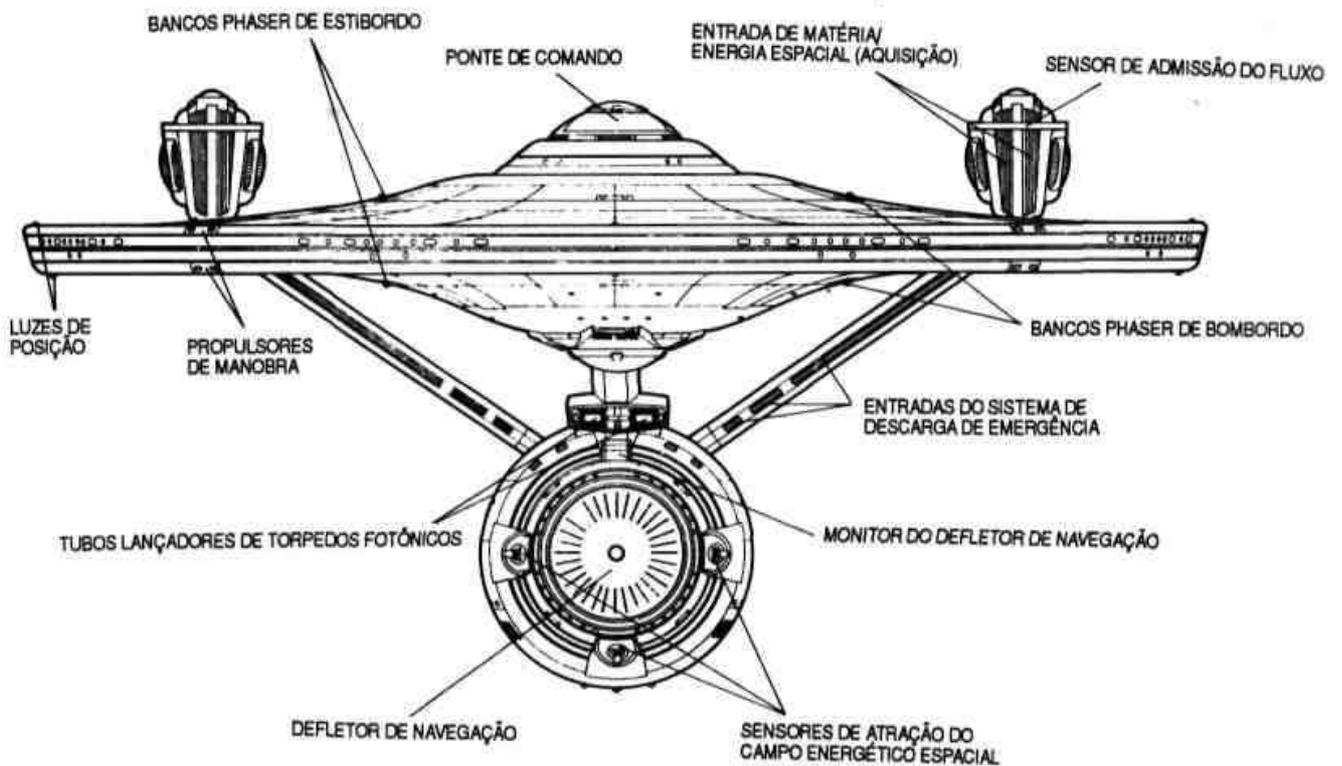
VISTA SUPERIOR



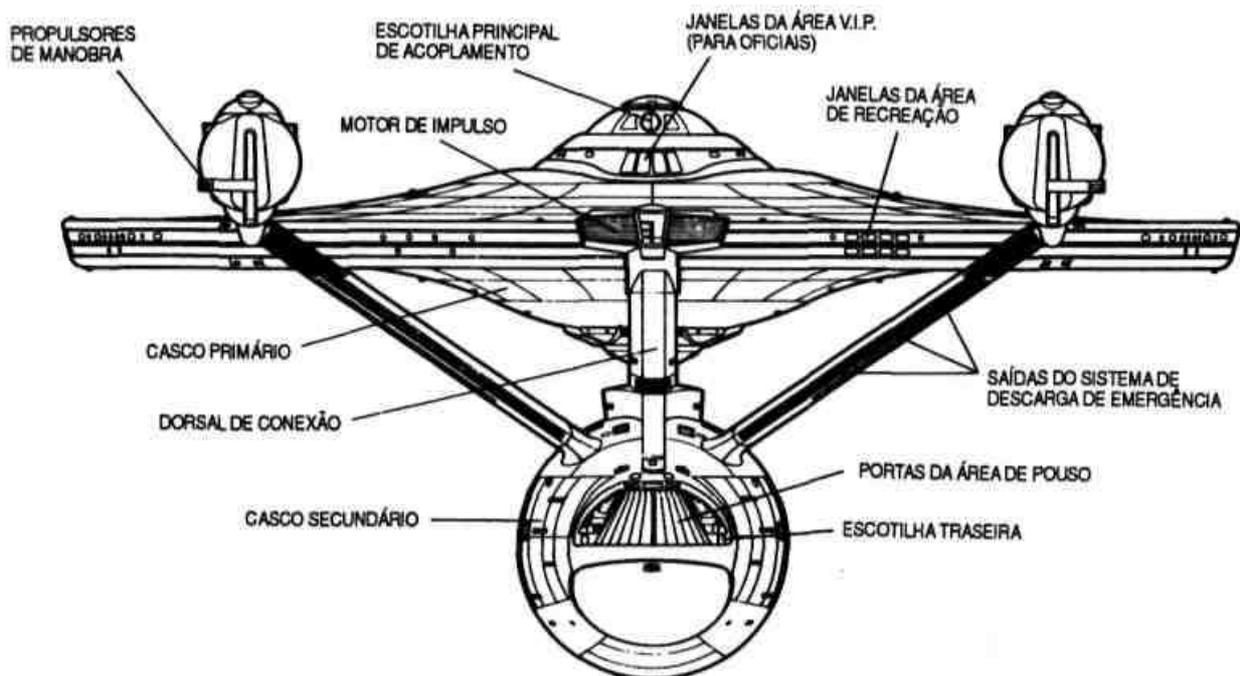
VISTA INFERIOR



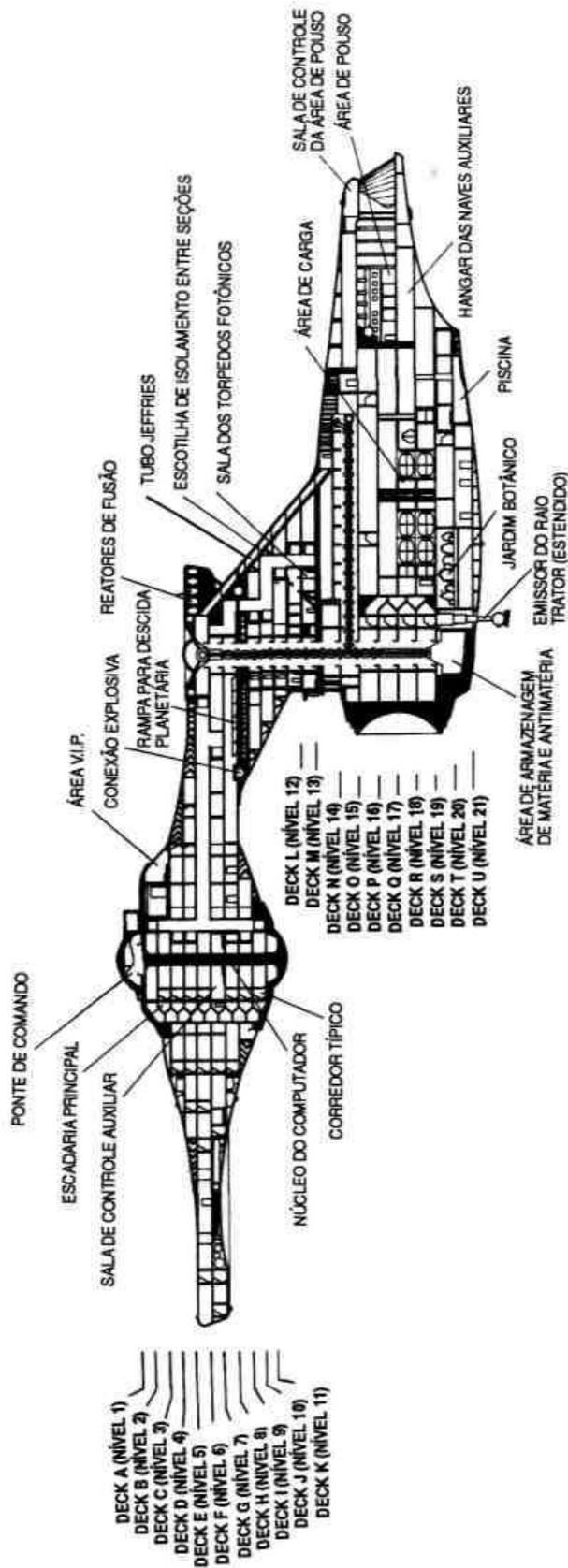
VISTA FRONTAL



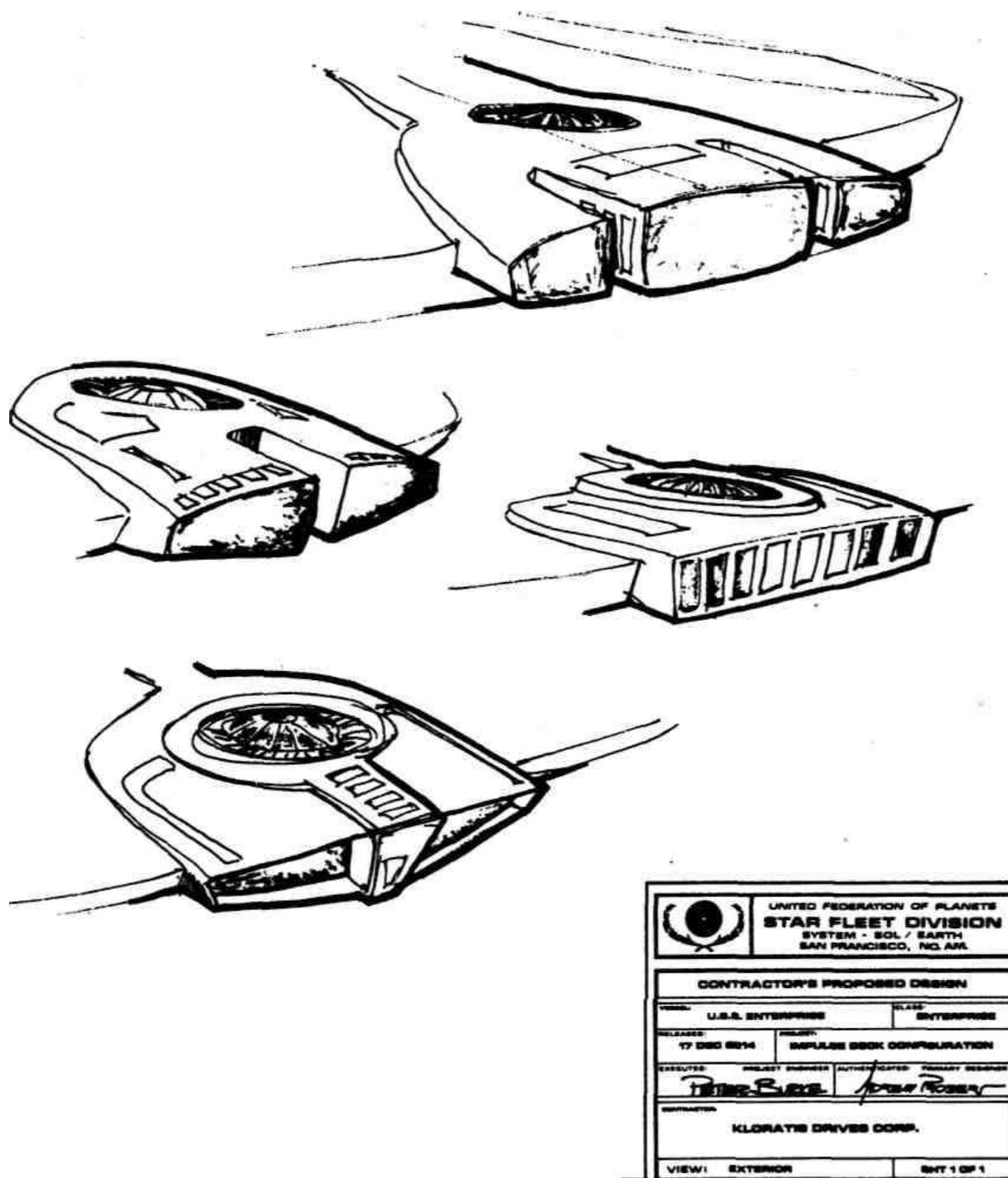
VISTA TRASEIRA



VISTA LATERAL(EM CORTE)

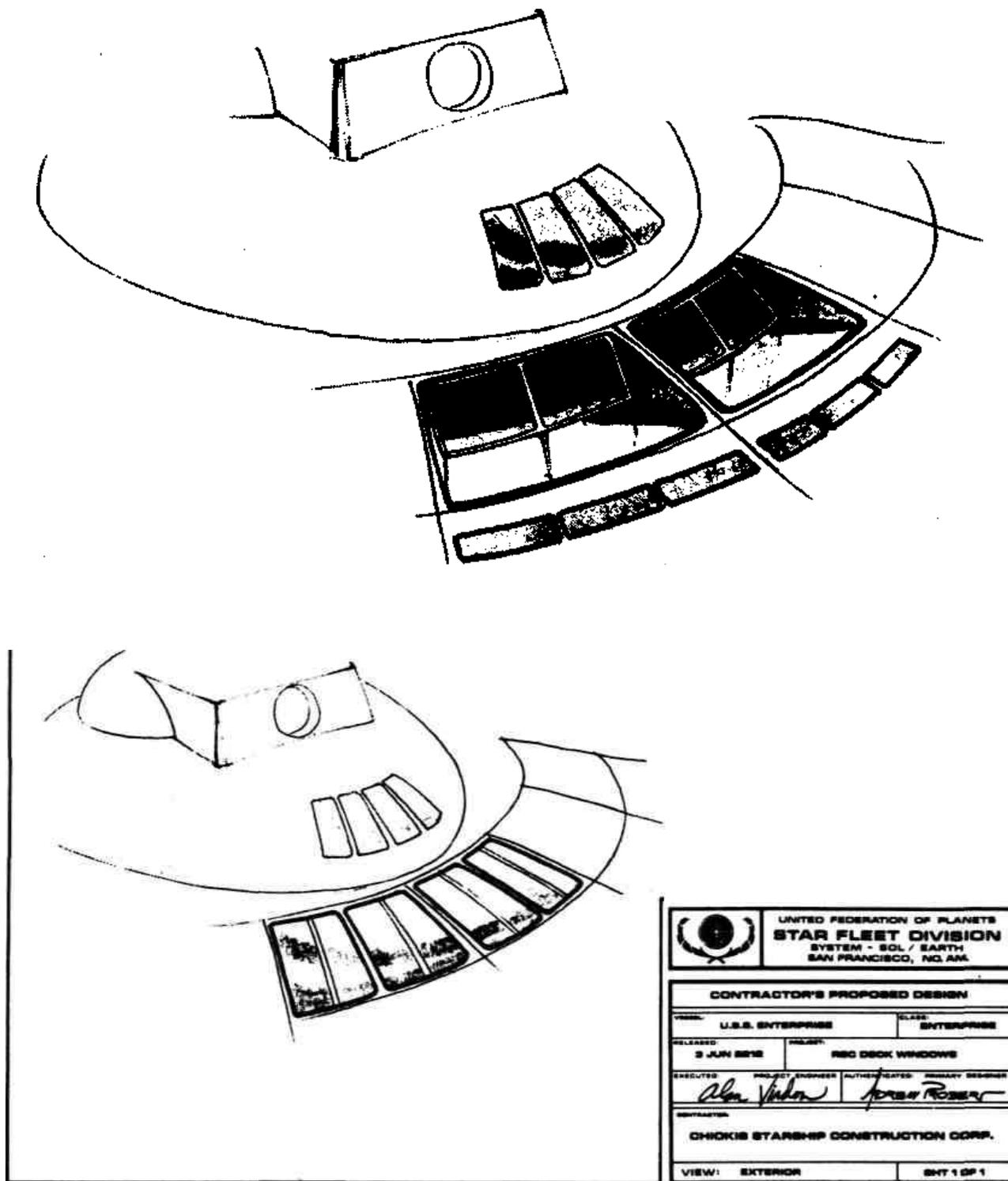


Esboços preliminares das empresas contratadas



Os arranjos propostos para o novo deck de impulso com as unidades duplas fie-2
Incluíram as disposições mostradas acima (cortesia de Kloratis Drives Corp.)

Esboços preliminares das empresas contratadas



Inicialmente, pretendia-se localizar a área de recreação da nave na região posterior dos decks D e E. Estas configurações das janelas proporcionariam uma visão geral da nave aos tripulantes que não estivessem em serviço (cortesia de Chioakis Starship Construction Corp.)



4 INFORMAÇÕES GERAIS



UNIFORMES

O grande sucesso da histórica missão de cinco anos da Enterprise trouxe outras mudanças aos procedimentos da Frota Estelar. Para honrar a nave e sua tripulação, o Comando da Frota Estelar resolveu por unanimidade, em 2212, abandonar o sistema de identificação (utilizado desde 2206), em que cada nave tinha um emblema próprio, e adotar o emblema da Enterprise (divisão de comando) como símbolo oficial da Frota Estelar. Os vários departamentos não mais seriam diferenciados pela cor das roupas, mas pela cor de um fundo circular no emblema do uniforme, que se tomou uma túnica de mangas longas de cor cinzenta ou marrom amarelado, com coberturas para os sapatos afixadas nas calças.

Este uniforme, utilizado até 2219, tomou-se impopular entre oficiais e demais componentes alistados da Frota, bem como entre a imprensa e o público. Numa tentativa de retomar a antiga e muito apreciada combinação blusa/calças/botas, a Frota Estelar propôs um novo conceito: uma jaqueta envolvente de cor vermelha cobriria uma blusa interna de mangas compridas, cuja cor identificaria o departamento. O antigo sistema de identificação de posto através de faixas nas mangas foi substituído por uma insígnia presa ao ombro direito e na manga esquerda da jaqueta. O uniforme incluiria calças e botas negras (como até 2212), além do emblema da Frota preso ao lado esquerdo do peito e um cinto negro com fivela.

O novo uniforme foi adotado em setembro de 2219. Nesse novo estilo, muitos outros itens de vestuário foram criados, para uso dos grupos de exploração e para os períodos de descanso, proporcionando aos oficiais da Frota Estelar uma aparência unificada e uma boa impressão. Muitos membros da imprensa argumentaram que os novos uniformes tinham uma aparência demasiado militar, conflitando com as afirmações da Federação de que a Frota Estelar era principalmente uma organização de exploração e pesquisa. Isto gerou protestos entre vários grupos pacifistas terrestres que achavam que a Frota Estelar não estava se empenhando em resolver o antigo conflito com o Império Klingon, mas estes temores eram infundados e rapidamente se dissiparam.

Também foi acrescentada ao novo uniforme uma faixa indicativa do tempo de

serviço, no antebraço da manga esquerda. Um conjunto de divisas de um e cinco anos, dispostas segundo o gosto do usuário, é fornecido e atualizado anualmente.

CÓDIGO DE CORES PARA OS UNIFORMES

01 - Prata	21 - Violeta
02 - Antimônio (branco metálico)	22 - Amarelo claro
03 - Ouro	23 - Marrom amarelado
04 - Bronze	24 - Marrom
05 - Cobre	25 - Transparente
06 - Branco	26 - Púrpura
07 - Marfim	27 - Ferrugem
08 - Areia	28 - Cinza acastanhado
09 - Vermelho sangue	29 - Platina (cinza brilhante)
10 - Vermelho	30 - Cinza
11 - Laranja	31 - Cinza azulado
12- Amarelo	32 - Preto
13- Marrom claro	33 - Azul metálico
14- Verde oliva	34 - Verde acinzentado
15- Verde	35 - Salmão
16 - Azul celeste	36 - Amarelo pastel
17 - Azul real	37 - Pérola
18- Azul	38 - Mogno (marrom'escuro)
19- Índigo	39 - Azul marinho
20 - Azul escuro	40 - Vinho

Legenda



Círculos numerados representam cores dos itens



Indica que a cor do item depende do departamento

Cores dos departamentos

06 - Comando

16- Ciências

03 - Serviços (engenharia, segurança e outros)

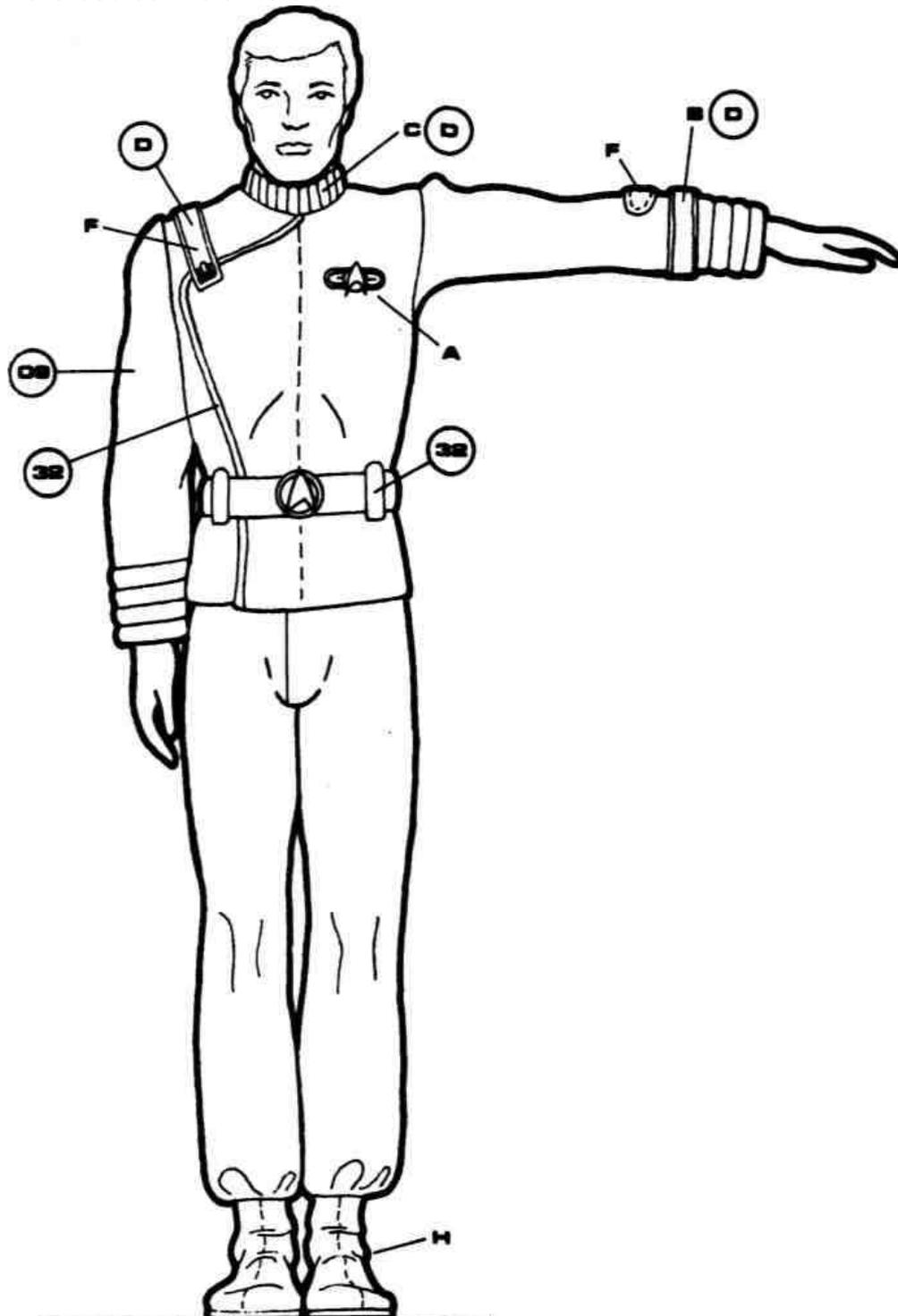
14- Médico

30 - Operações

10- Cadete

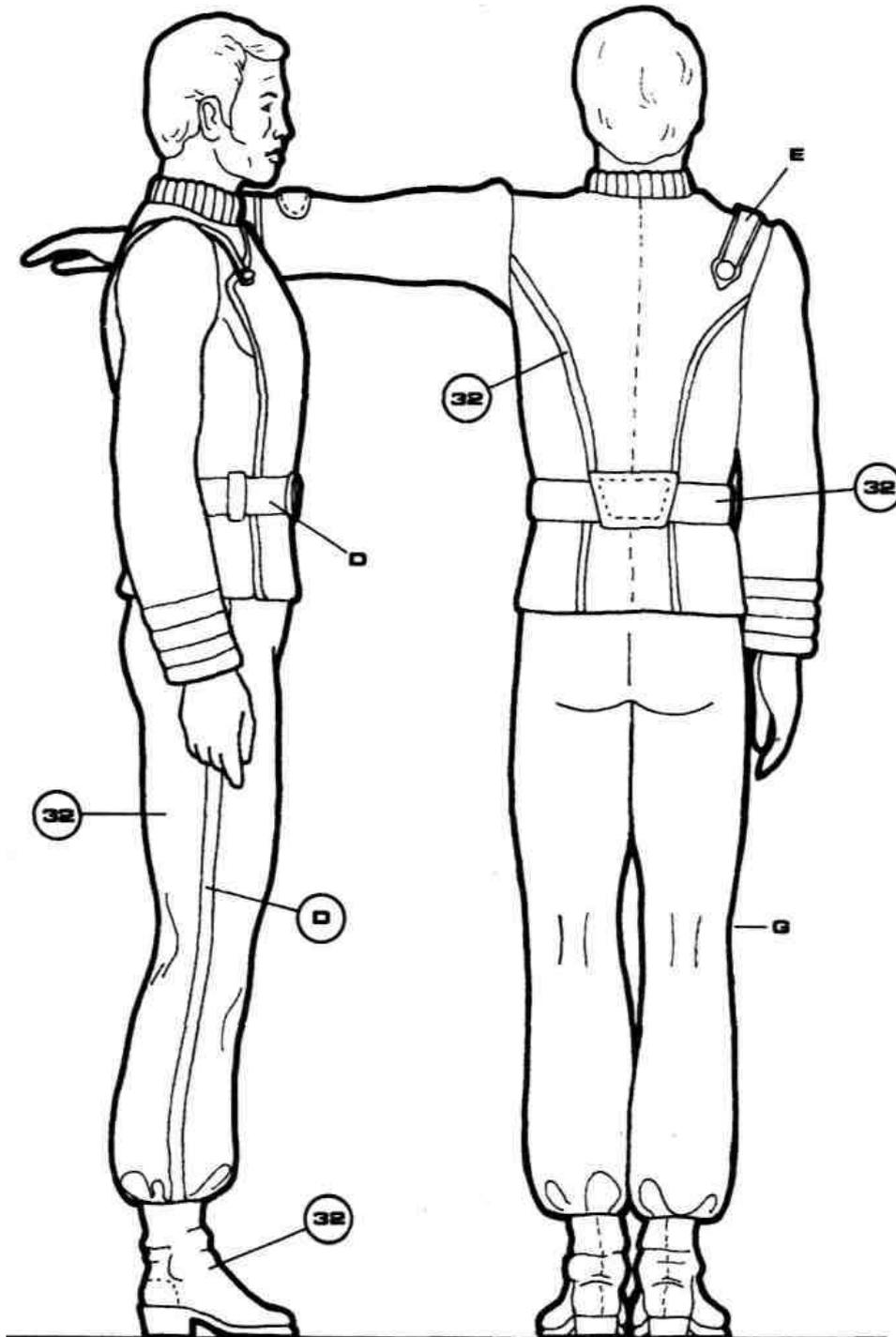
UNIFORME DE SERVIÇO COM CALÇAS (UNISSEX)

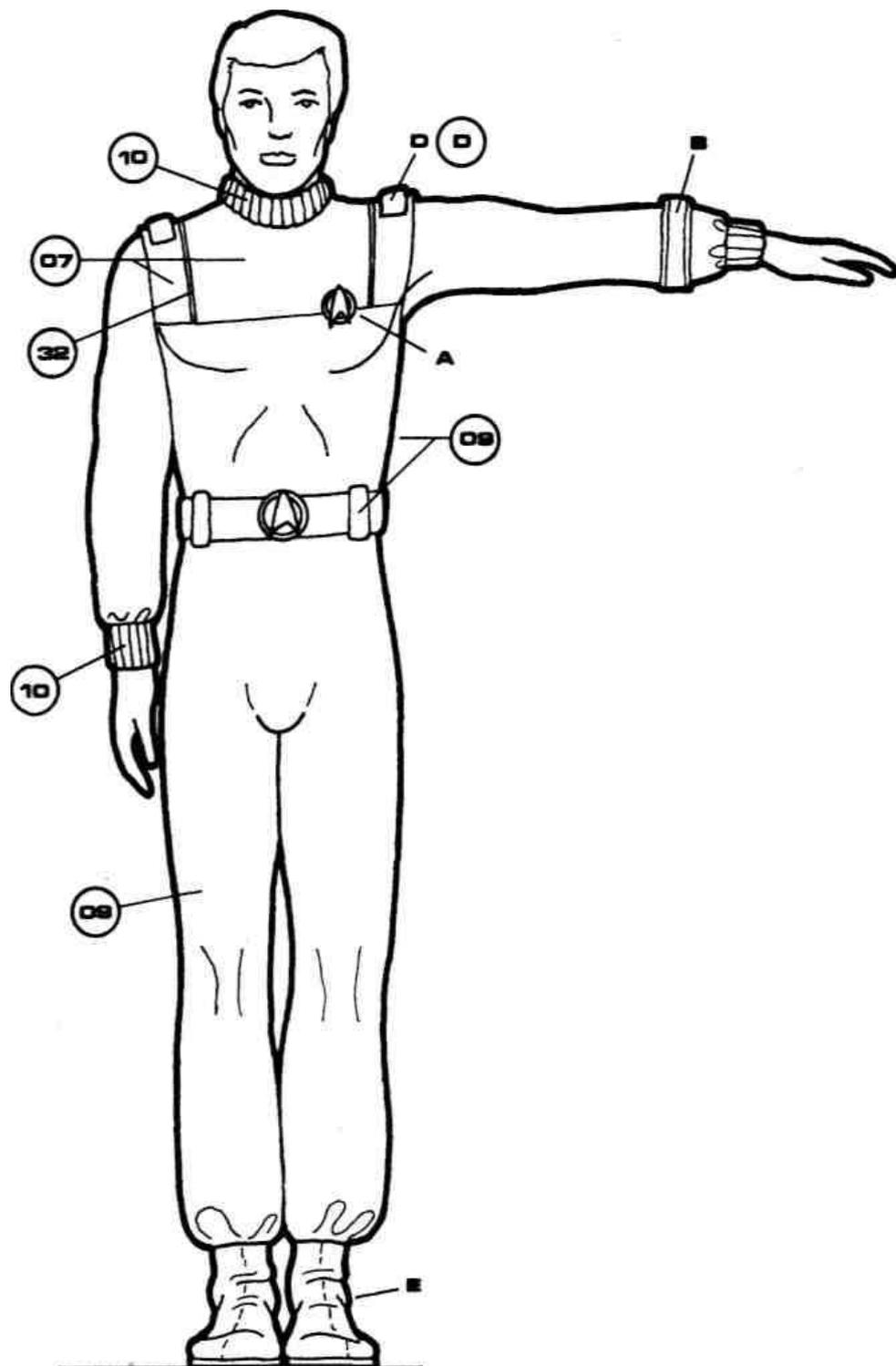
Para uso da Frota Estelar



Aprovação: 17 de setembro de 2219 Início do uso: 31 de outubro de 2219 Retirada: em uso

- A - Emblema da Frota Estelar
- B - Faixa de tempo de serviço
- C - Blusa de serviço
- D - Alça regulável com fivela
- E - Alça sobre o ombro
- F - Localização da insígnia de posto
- G - Calças de serviço
- H - Botas



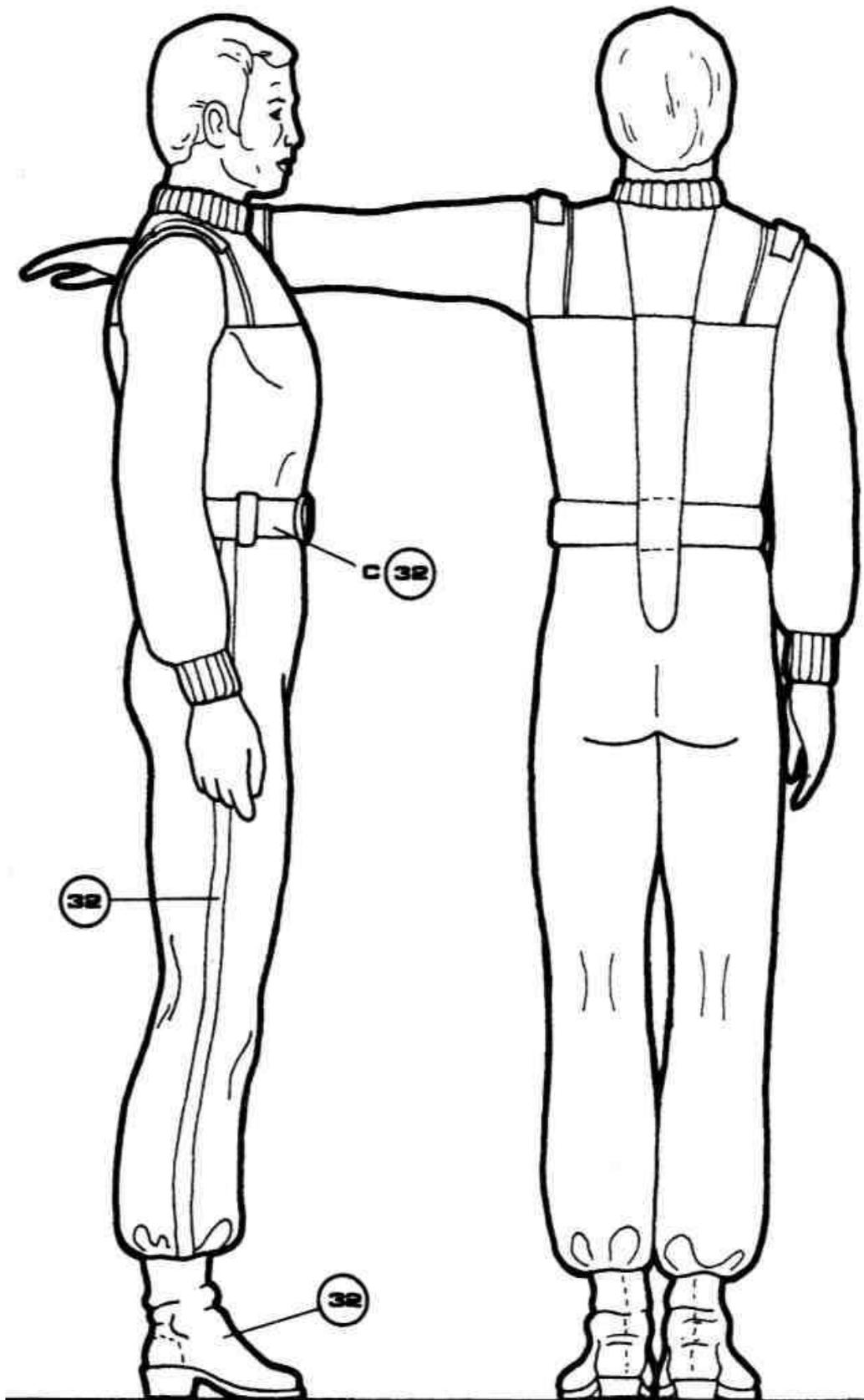


MACACÃO PARA CADETES

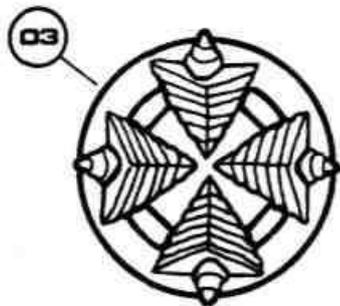
Para uso da Frota Estelar

Aprovação: 17 de setembro de 2219 Início do uso: 31 de outubro de 2219 Retirada: em uso

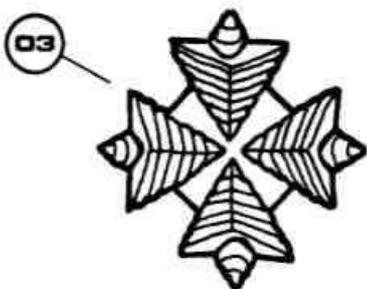
- A - Emblema da Frota Estelar
- B - Faixa de tempo de serviço
- C - Alça regulável com fivela
- D - Indicador de departamento
- E - Botas



INSÍGNIAS DE POSTO



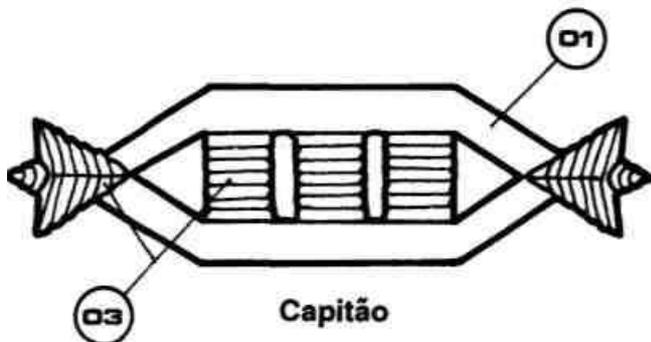
Almirante de Frota



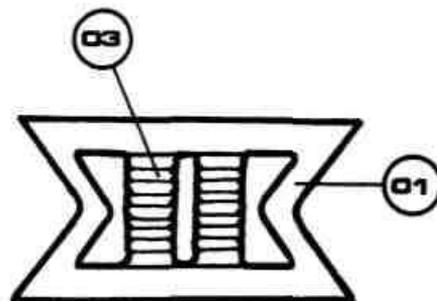
Almirante



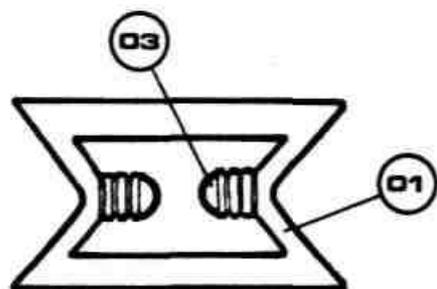
Comodoro



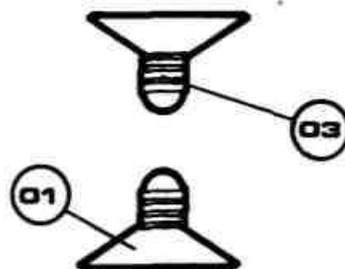
Capitão



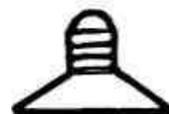
Comandante



Tenente-Comandante



Tenente

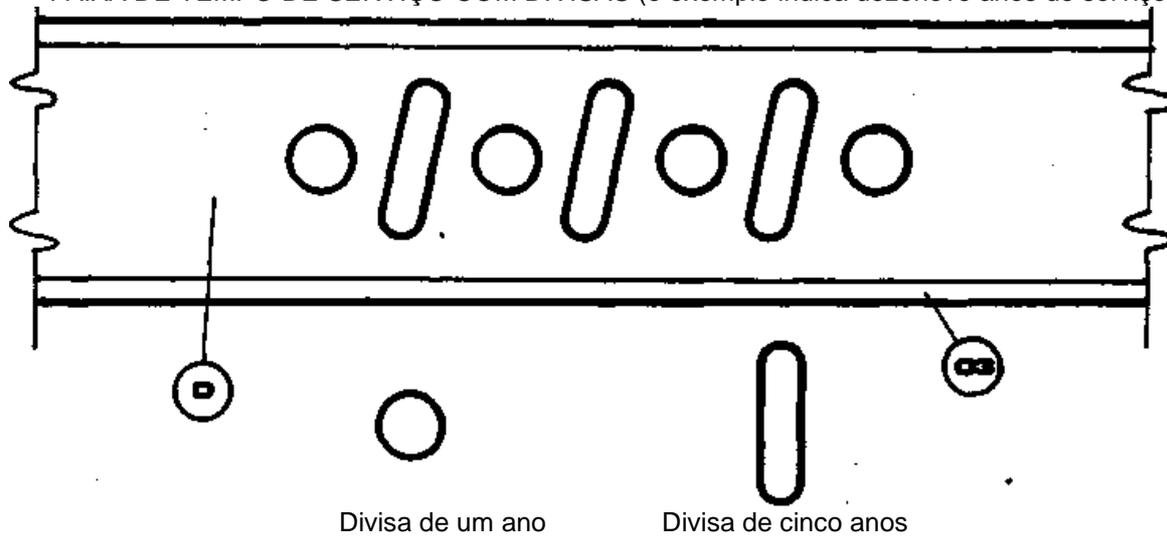


Subtenente

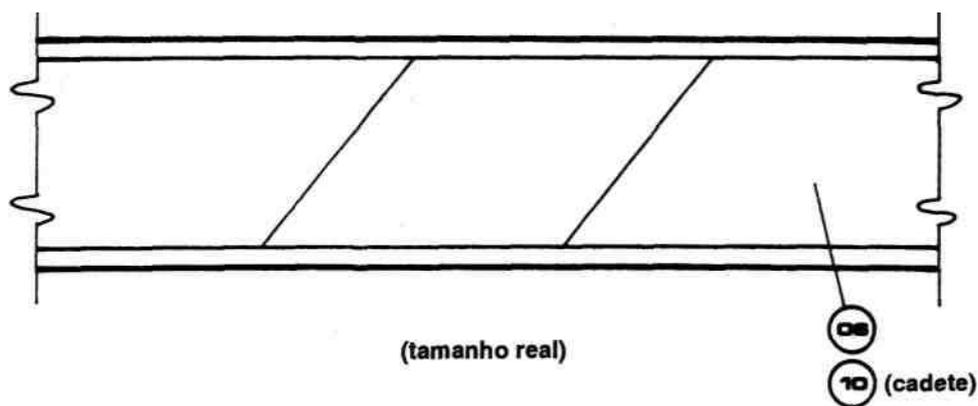
O posto de Alferes não tem insígnia

FAIXAS DE TEMPO DE SERVIÇO

FAIXA DE TEMPO DE SERVIÇO COM DIVISAS (o exemplo indica dezenove anos de serviço)



FAIXA DE PRIMEIRO ANO DE SERVIÇO (a faixa inclinada é da cor do departamento)





PADRÃO DE LETRAS

Antes de novembro de 2210, todas as marcações nos cascos das naves da Federação eram feitas num estilo conhecido como "Machine Extended". Estas marcações, compostas por letras e números, eram pintadas em preto sobre a camada cinza claro de tinta térmica e freqüentemente eram acompanhadas pelas faixas vermelhas e amarelas da bandeira da Frota Estelar.

Em 2210, foi decidido que seria introduzida uma mudança, de forma a acompanhar o design das novas naves que estavam sendo construídas. Assim, um novo estilo foi criado e chamado "Star Fleet Bold Extended". Seus caracteres, geralmente negros com um fino contorno vermelho, deram uma nova imagem aos cascos e complementaram as linhas da nova geração de naves.

Também foram aprovados os estilos "Microgramma" e "Microgramma Bold Extended" para uso interno e externo. Estes estilos, juntamente com o "Helvetica Médium" e "Microgramma Médium Extended" são utilizados em todo material escrito (papel ou telas de computador) a bordo das naves.

STAR FLEET BOLD EXTENDED

A B C D E F G
H I J K L M N
O P Q R S T U
V W X Y Z
1 2 3 4 5 6 7 8
9 0 & ? [] ! : ; " ' -

MICROGRAMMA

A B C D E F G H I
J K L M N O P Q
R S T U V W X Y Z
1 2 3 4 5 6 7
8 9 0 & ? [] ! : ; " ' -

MICROGRAMMA BOLD EXTENDED

**A B C D E F G H I
J K L M N O P Q R
S T U V W X Y Z
1 2 3 4 5 6 7
8 9 0 & ? [] ! : ; " ' -**



LOGOTIPOS

Com o objetivo de auxiliar os novos membros da tripulação a familiarizar-se com a disposição interna da Enterprise, um novo sistema de símbolos tem sido adotado a bordo da nave. No conjunto de novos símbolos utilizados destacam-se os símbolos dos departamentos. Estes símbolos, identificando os vários departamentos existentes a bordo das naves da Federação, aparecem em todos os setores relativos a esses departamentos, bem como nos equipamentos e subsistemas localizados nestes setores. Por exemplo, o símbolo do Departamento de Ciências aparece nas portas dos vários laboratórios de ciências a bordo da nave, e também é afixado a todos os equipamentos móveis de análise (como microscópios portáteis e equipamentos de dissecação); também pode ser encontrado ao lado das portas dos alojamentos do Oficial de Ciências e de todos os Especialistas de Ciências a bordo. O símbolo da Engenharia pode ser encontrado não só nas portas e divisórias da seção de Engenharia, como também aparece nas placas de acesso aos condutores de energia e junções dos condutores de substâncias refrigerantes, entre outros lugares.

Outros símbolos indicam áreas da nave onde deve ser tomado extremo cuidado. Áreas com perigo de exposição a gases tóxicos, radiação e forte calor são claramente demarcadas, assim como containeres de armazenamento de substâncias inflamáveis ou explosivas.

Cada um dos containeres de carga armazenados na área de carga nos decks ReS recebe uma etiqueta. Estas etiquetas indicam origem e destino de cada container, a eventual presença de um dispositivo de estase em seu interior, sua localização no deck de carga, seu código de estoque e a categoria à qual seu conteúdo pertence.

Existem etiquetas especiais para uso em culturas médicas e amostras de laboratório, incluindo as que devem ser mantidas sob refrigeração. Outros símbolos são utilizados para guiar membros da tripulação aos seus destinos. A localização dos turboelevadores está indicada ao longo dos corredores, assim como a das escotilhas e armários de trajes espaciais. Nas divisórias da sala de recreação há símbolos que indicam os vários jogos eletrônicos, pista de boliche e quadra de racquetball.

INSÍGNIAS PARA PORTAS

OFICIAL EXECUTIVO DE CIÊNCIAS



ENGENHEIRO-CHEFE

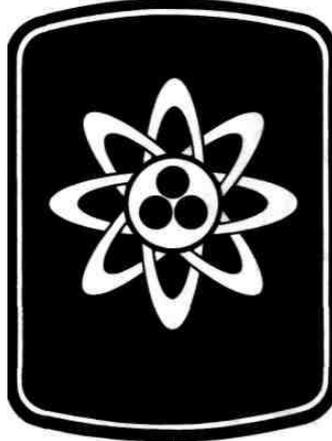


SÍMBOLOS DE DEPARTAMENTOS

COMANDO



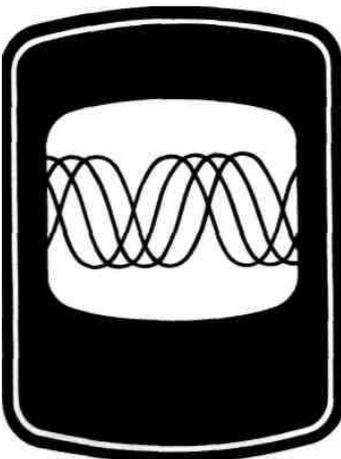
CIÊNCIAS



MEDICO



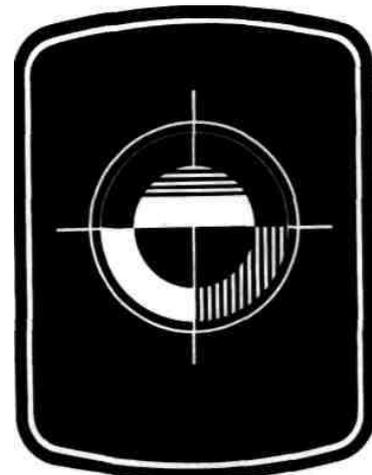
COMUNICAÇÕES



ENGENHARIA E SERVIÇOS
RELACIONADOS



ARMAMENTO E DEFESA



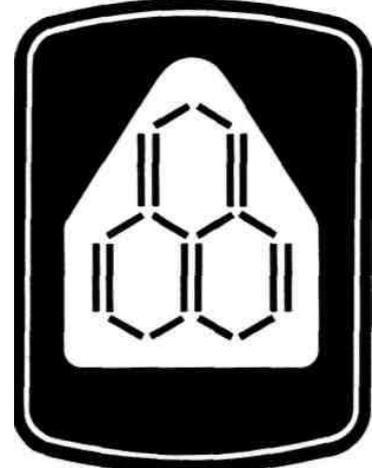
SISTEMAS DE TRANSPORTE



SERVIÇOS DE BORDO

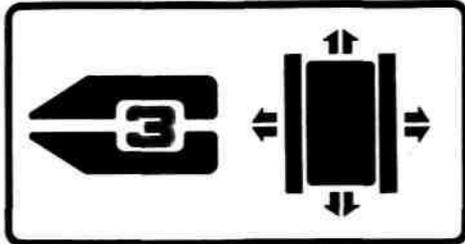


ENGENHARIA AMBIENTAL



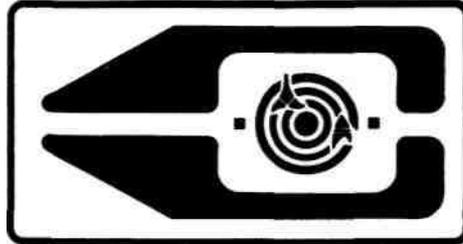
SÍMBOLOS DE BORDO

DIRECIONAIS



TURBOELEVADOR

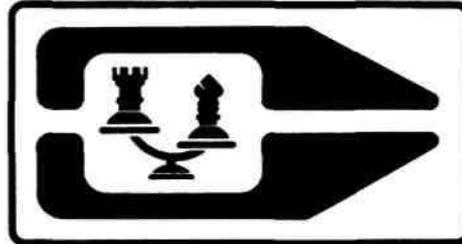
DECK DE RECREAÇÃO



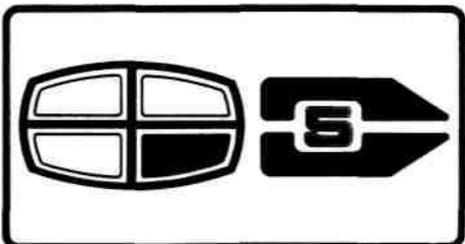
JOGOS DE BATALHA PHASER



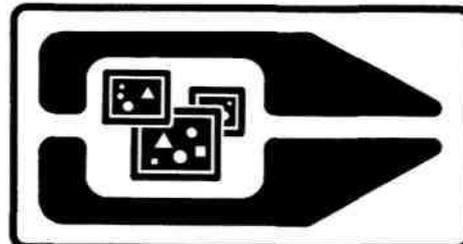
ESCOTILHA DE ACOPLAMENTO



XADREZ TRIDIMENSIONAL



ÁREA DE CARGA



MESAS DE CUBOS DE LUZ

5 LAYOUT DA NAVE

5.1 DECK A (NÍVEL 1)

O deck A é composto principalmente pela ponte de comando da nave e é de lá que o oficial em comando supervisiona a operação de toda a nave. Quando sentado no posto de comando, localizado na área rebaixada central, o comandante tem acesso visual a todos os postos dos oficiais superiores e aos visores, facilitando o processo de tomada de decisões.

A ponte é o centro nervoso da Enterprise e é tripulada pelos principais oficiais.

A navegação e o curso da nave são controlados através do console de navegação, localizado no centro da ponte. O sistema de entrada dos sensores de navegação está afixado ao teto, diretamente sobre este posto. Este dispositivo transmite por um feixe de laser todos os dados recolhidos pelo complexo principal de sensores de navegação (o domo existente sobre o deck A) e está diretamente interligado ao console do astrogador (sistema astronavegador).

Outros postos são: Comunicações, Engenharia, Controle de Armamento, Controle de Gravidade, Controle de Danos, Engenharia Ambiental, Ciências e computador-biblioteca e Segurança Interna. Todos os postos são normalmente ocupados durante todo o tempo.

O posto de Ciências possui dois consoles adicionais escamoteáveis; estes permanecem normalmente recolhidos atrás da parede, e estendem-se ou retraem-se automaticamente sob o comando de uma tecla no centro do console principal.

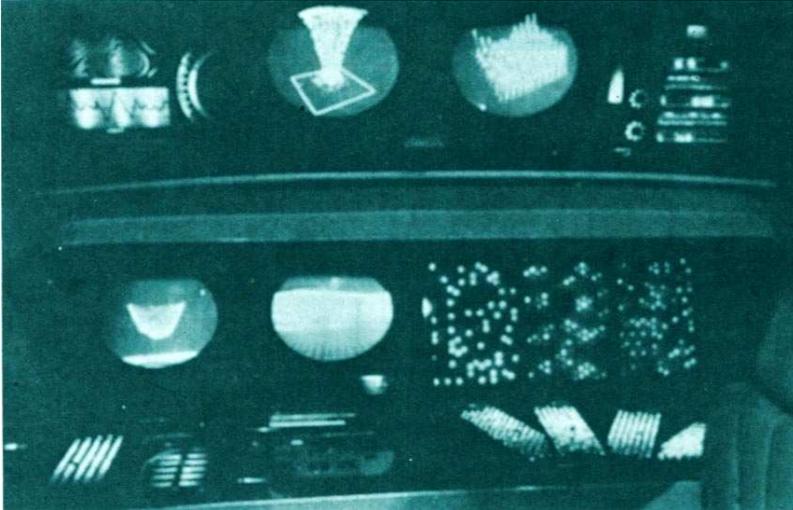
A tela principal está montado na parede anterior, sobre a linha de simetria da nave. Esta tela produz uma imagem tridimensional, sobre a qual podem ser sobrepostos gráficos (também tridimensionais) gerados por computador. Câmeras localizadas em vários pontos do casco exterior da Enterprise permitem uma variada gama de pontos de vista, bem como a ampliação das imagens.

A ponte é servida por dois turboelevadores. Os dois poços descem até o deck B, onde fundem-se num só poço vertical, que desce seguindo o plano de simetria. O turboelevador de bombordo pode girar sobre seu eixo, permitindo o acesso à escotilha de acoplamento do deck A.

Como proteção contra falhas do sistema ou sabotagem, o deck A apresenta sistemas independentes de emergência para energia, gravidade e suporte de vida. Estas unidades ativam-se automaticamente em caso de falha nos sistemas principais.

Na ante-sala do sistema de escotilha existe um dispositivo de varredura automático de segurança. Este dispositivo, controlado por computador, nega o acesso à ponte ou aos turboelevadores a qualquer pessoa não autorizada ou desacompanhada.

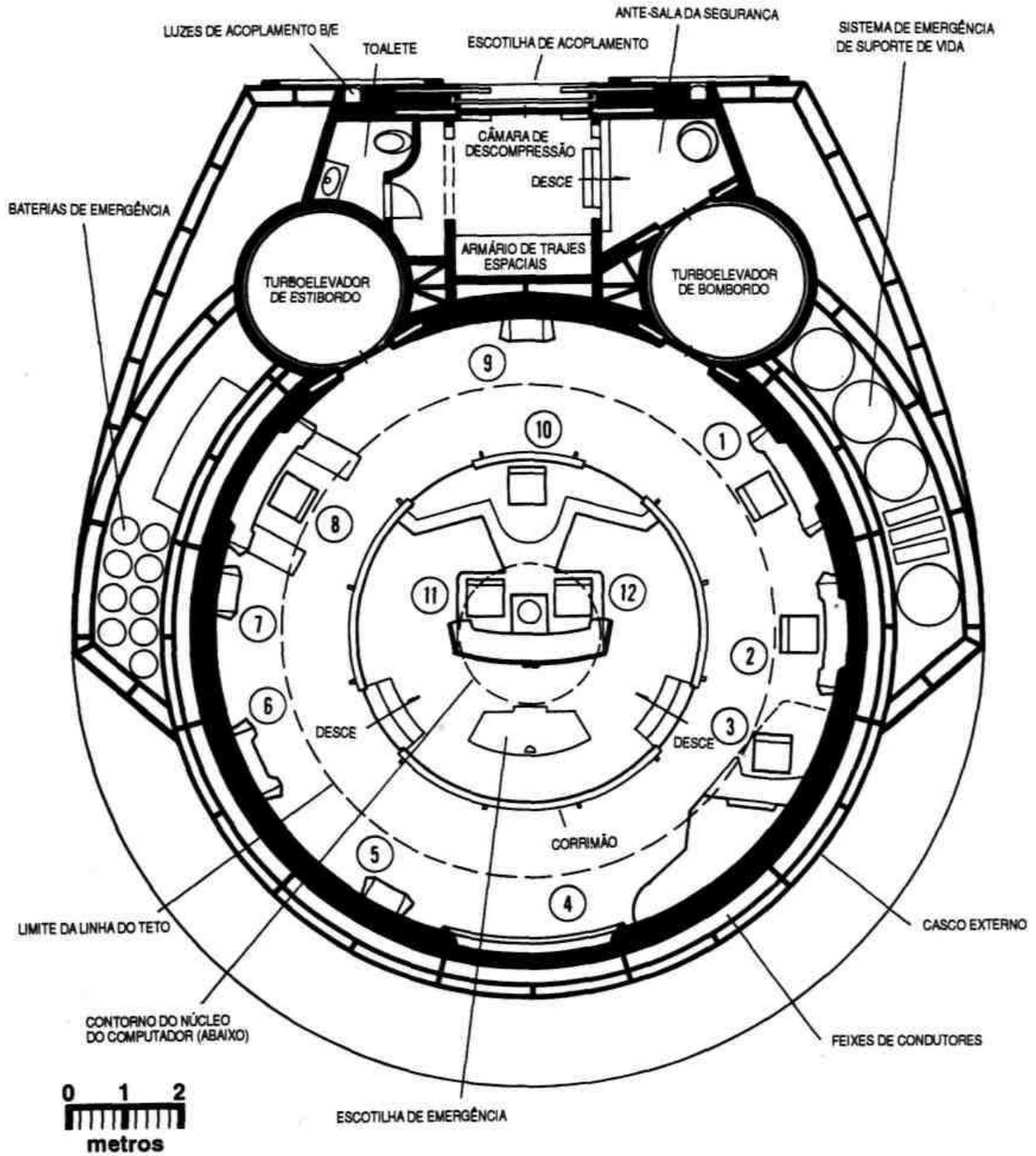
No chão, logo à frente do console de Navegação, há uma passagem de emergência que conduz ao deck B. Esta passagem pode ser utilizada em caso de falha no sistema de turboelevadores.



O posto de Ciências na ponte de comando

- 1 - COMUNICAÇÕES
- 2 - ENGENHARIA
- 3 - ARMAMENTO E DEFESA 4-TELA PRINCIPAL
- 5 - CONTROLE DE GRAVIDADE
- 6 - CONTROLE DE DANOS E REPAROS 7- ENGENHARIA AMBIENTAL
- 8 - CIÊNCIAS E COMPUTADOR-BIBLIOTECA
- 9 - SEGURANÇA INTERNA
- 10 - POSTO DO OFICIAL EM COMANDO
- 11 - NAVEGAÇÃO
- 12 - LEME

PONTE DE COMANDO





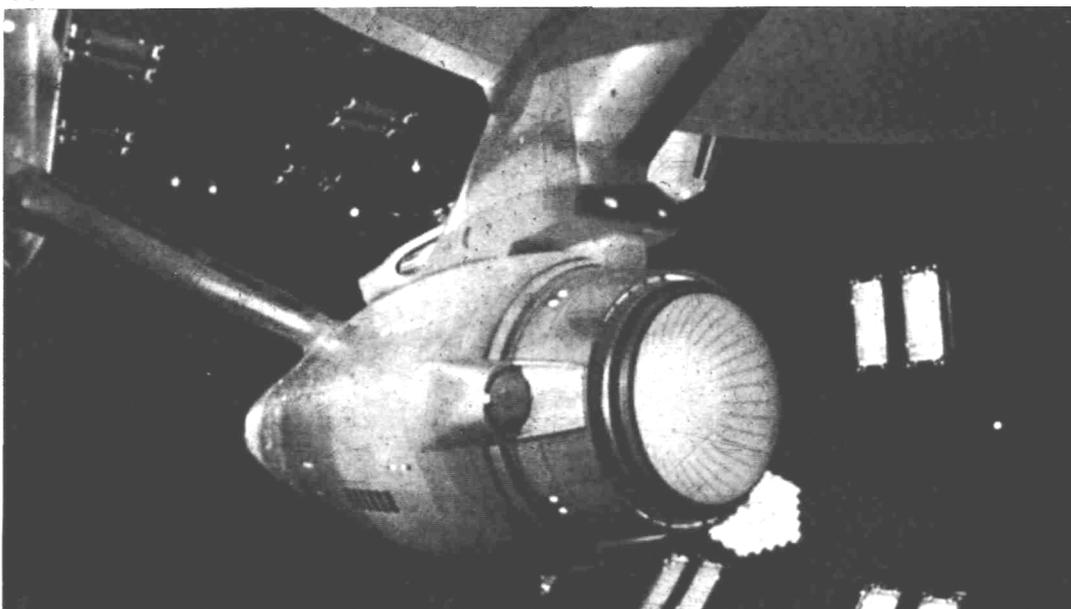
COMPLEXO DE ACOPLAMENTO

O sistema padrão de escotilhas de acoplamento da Frota Estelar, introduzido em 2211, foi desenvolvido pela Chiokis Starship Construction Corporation. Este sistema, que já é utilizado em todas as grandes naves da Federação e nas naves auxiliares, foi concebido com o objetivo de evitar o uso constante das grandes áreas de pouso apenas para o transporte de V.I.P.'s, pessoal e pequenas cargas, o que reduzia consideravelmente a vida útil dos sistemas de pressurização/despressurização do hangar. Utilizando estes sistemas adicionais de acoplamento, o tempo gasto em trânsito foi consideravelmente reduzido e passageiros transportados para as naves podem agora alcançar seus destinos rapidamente.

Externamente, cada escotilha de acoplamento possui um sistema de reabastecimento para as cápsulas de transporte e naves auxiliares da Federação. Condutores de combustível conectam-se automaticamente quando uma nave termina a operação de acoplamento e o reabastecimento pode ser controlado tanto pela nave acoplada quanto por um painel existente na escotilha da nave maior.

As portas são circundadas externamente por luzes de acoplamento e pontos de apoio para atividades extraveiculares (EVA); também existe um conector que fornece energia para equipamentos utilizados fora da nave. Esta tomada também pode ser utilizada na recarga das baterias da nave acoplada.

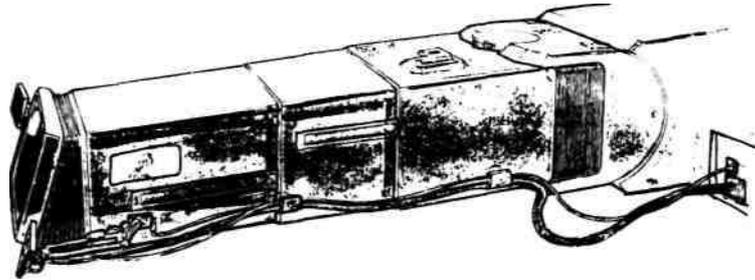
Um sistema automático ao redor das portas assegura o sucesso da operação de engate na primeira tentativa. Depois que as travas existentes no anel de engate da nave menor estão firmemente encaixadas, um mecanismo localizado no interior do casco da Enterprise puxa as portas da nave auxiliar para dentro de receptáculos nas paredes. As portas da nave auxiliar permanecem então dentro do casco da Enterprise até o momento da partida.



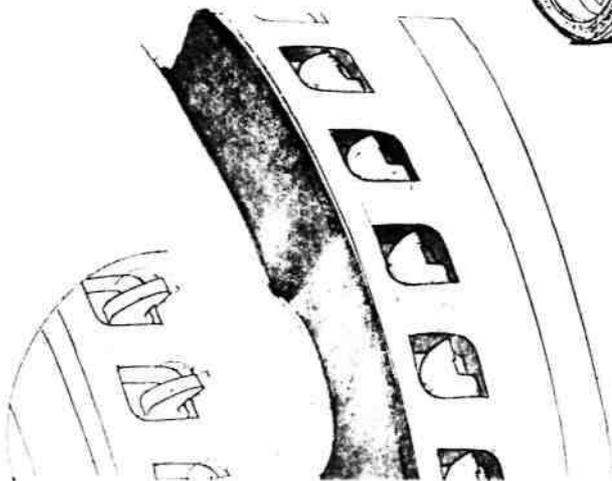
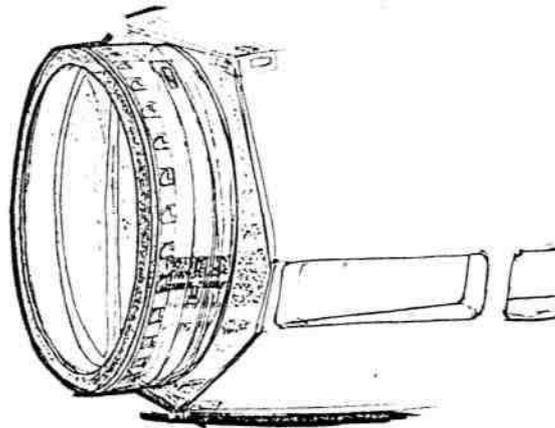
Estibordo do casco secundário note a escotilha de acoplamento

Esboços preliminares das empresas contratadas

Este projeto da escotilha principal de embarque/desembarque foi adotado pela Frota Estelar em 2213 (cortesia de Chiokis Starship Construction Corp.).

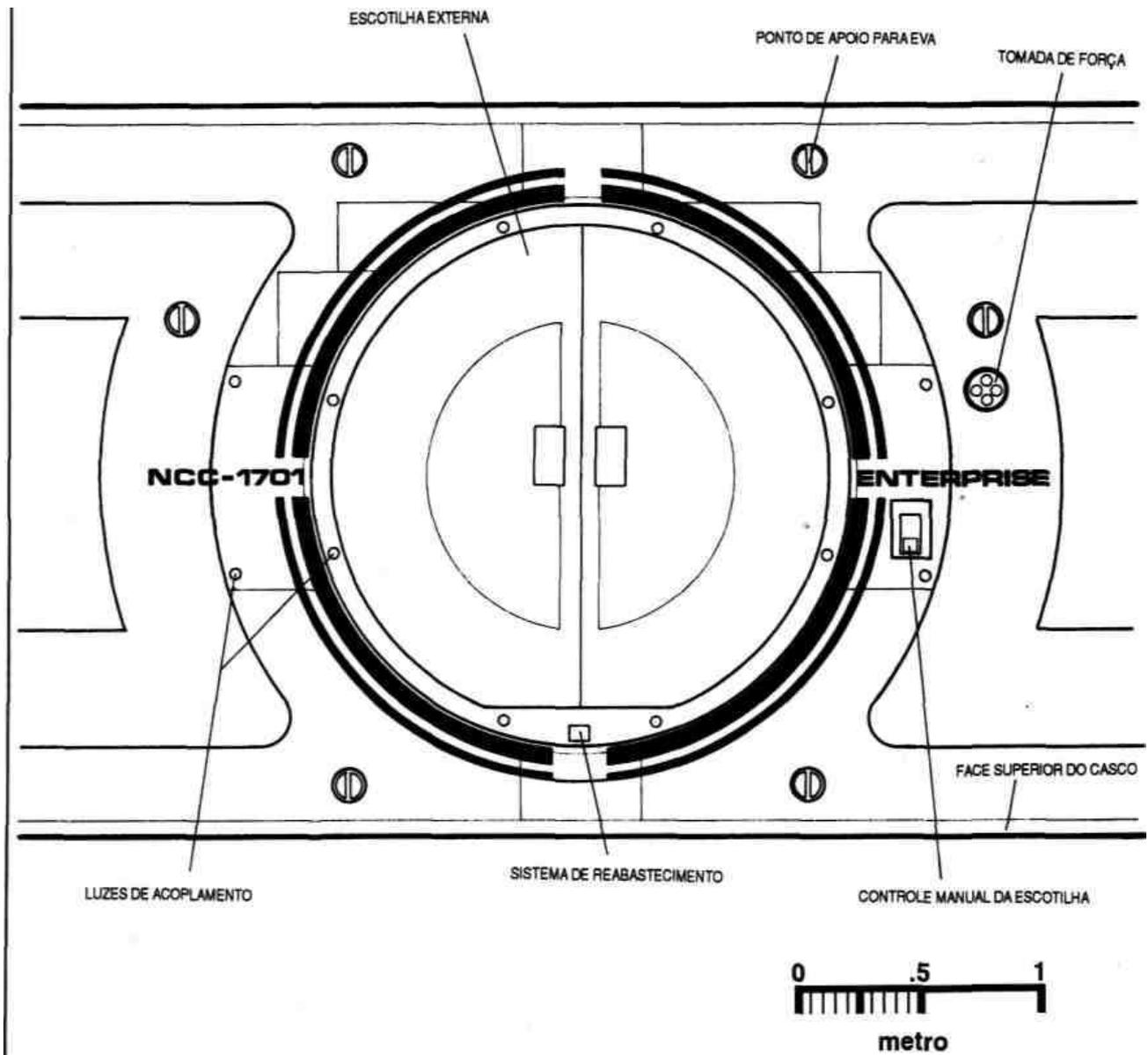


O sistema padrão de acoplamento da Frota Estelar evoluiu a partir destes conceitos iniciais (cortesia de Chiokis Starship Construction Corp.).

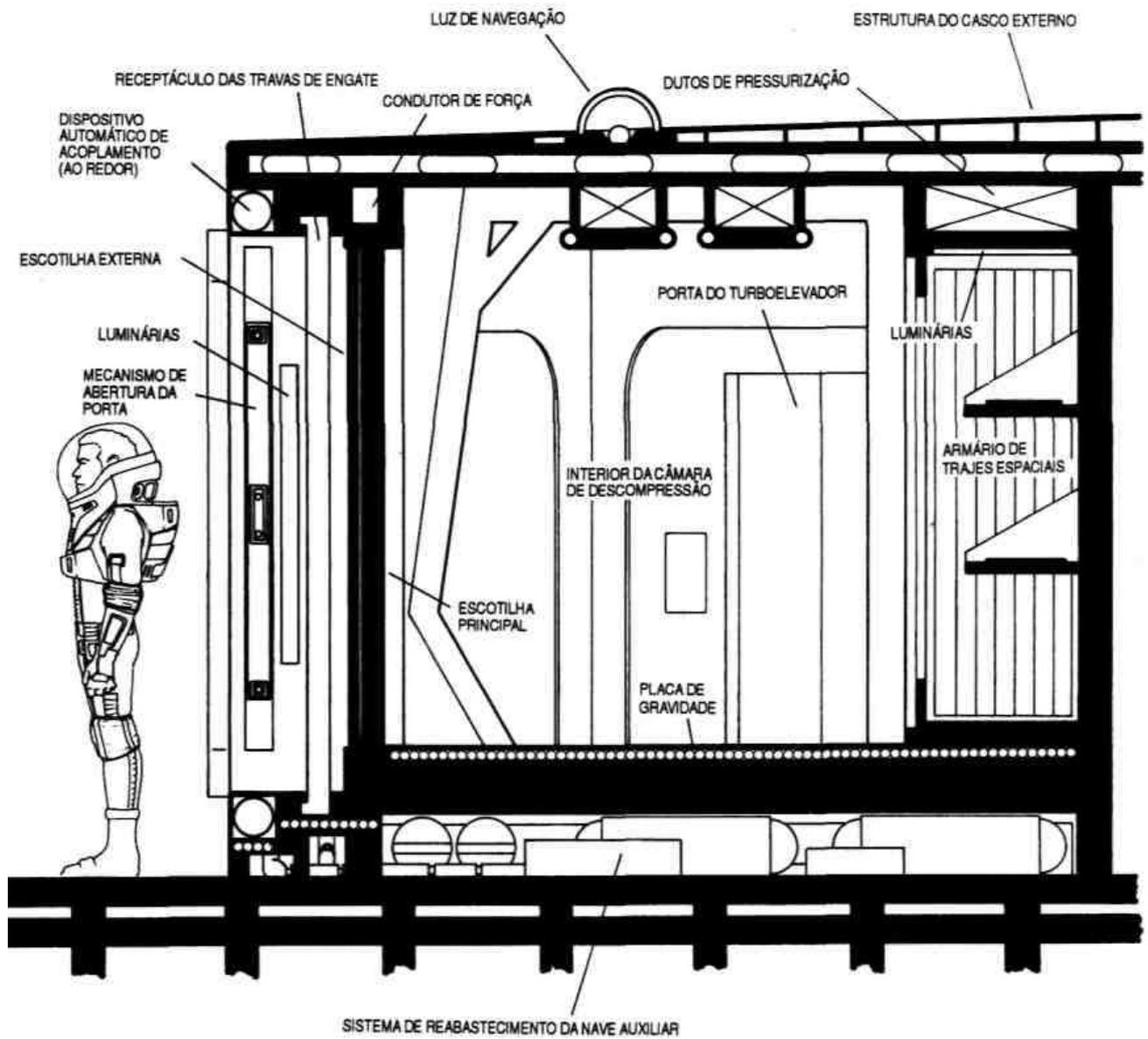


 UNITED FEDERATION OF PLANETS STAR FLEET DIVISION SYSTEM - SOL / EARTH SAN FRANCISCO, NO AM.	
CONTRACTOR'S PROPOSED DESIGN	
MODEL: U.S.S. ENTERPRISE	CLASS: ENTERPRISE
RELEASED: 03 FEB 2218	PROJECT: GANGWAY/DOCKING RING
DESIGNED BY: <i>Alan Vindor</i>	APPROVED BY: <i>ADAM ROBERT</i>
CONTRACTOR: CHIOKIS STARSHIP CONSTRUCTION CORP.	
VIEW: EXTERIOR	SHT: 1 OF 1

ESCOTILHA DE ACOPLAMENTO



ESCOTILHA DE ACOPLAMENTO (CORTE)



5.2 DECKS B-C (NÍVEIS 2-3)

O deck B é geralmente utilizado como área temporária de confinamento para indivíduos sob reclusão que acabaram de entrar na nave ou estão se preparando para deixá-la. Os que devem ser mantidos a bordo por mais de seis horas são transferidos para as celas no deck G; os que deixarão a Enterprise dentro de três horas são transferidos para as celas do deck B.

O deck B é o nível principal da Segurança. Nesse deck estão localizados o escritório do Chefe de Segurança, uma sala intermediária e diversas celas pequenas. Uma escada que desce da passagem de emergência do deck A está localizada no lado anterior (proa) do núcleo do computador, que ocupa o centro do deck. No lado exterior do deck B existe uma

porta que leva ao topo da escadaria principal do casco primário.

Um dispositivo especial de tranca automática na porta do elevador evita a entrada de pessoal não autorizado. Um rastreador de segurança automático dispara um alarme em caso de existência de pessoal ou armamento não autorizados no turboelevador do deck B assim que este se aproxima, dando ao pessoal da Segurança tempo para reagir, caso o dispositivo de tranca esteja fora de operação.

As celas são fechadas com barreiras de campo de força. Estes campos, impenetráveis a qualquer disparo feito por armas portáteis, possuem unidades de energia de reserva, que entram em operação em caso de falha no sistema de energia.



FACILIDADES V. I. P.

A área de lazer dos oficiais ocupa a maior parte do deck C. A área central, de diâmetro aproximadamente igual ao da ponte de comando, é ocupada por uma cozinha em condições de preparar especialidades que não estão disponíveis nas unidades de processamento de alimentos da nave.

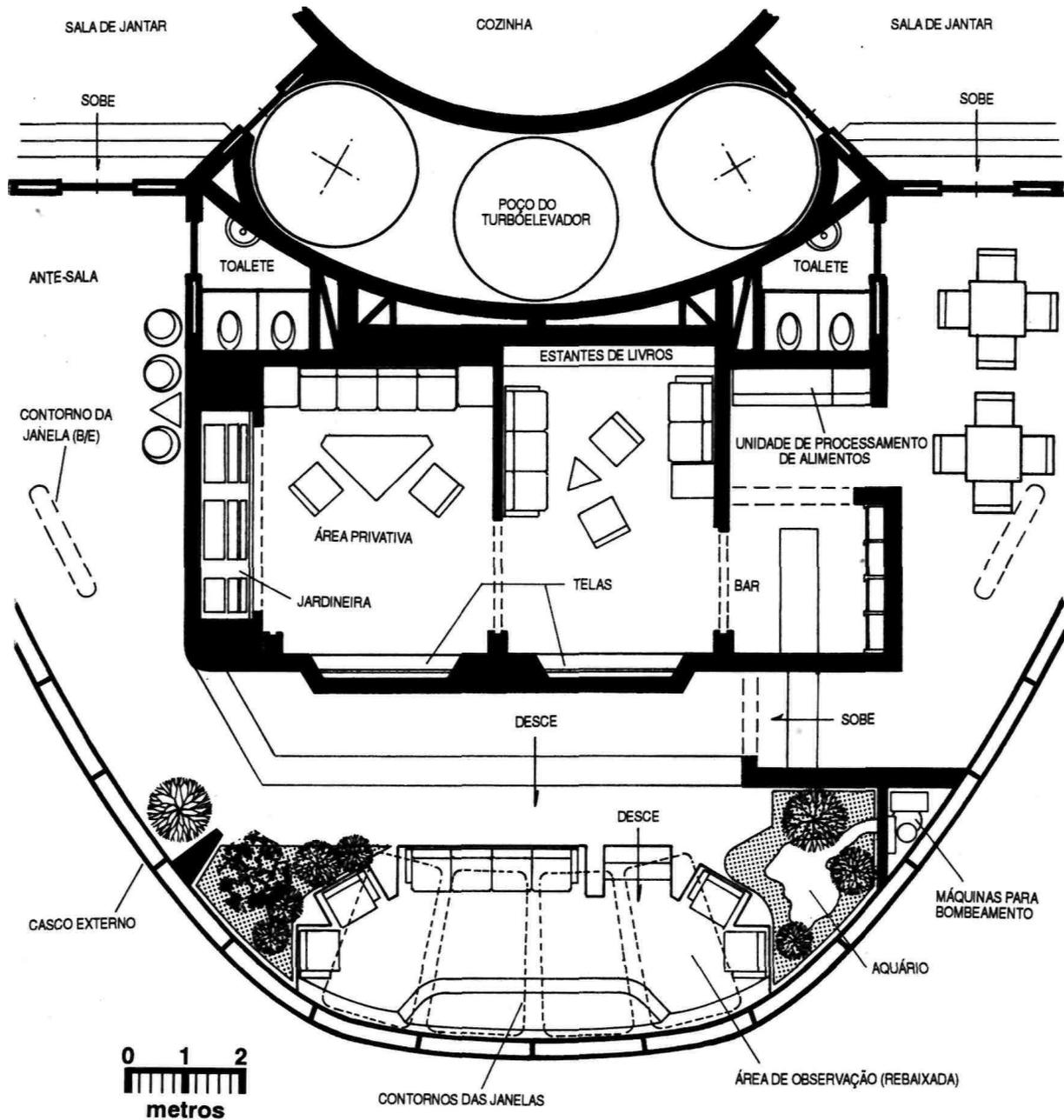
A sala de jantar fica ao redor da cozinha, chegando até as paredes do casco externo. Há mesas para situações formais e informais, assim como seis unidades de processamento de alimentos e bebidas. Nesta área também há telas montadas nas paredes, que simulam janelas, através de imagens tridimensionais; estas telas também podem ser utilizadas para a projeção de filmes ou para comunicações.

Na extremidade traseira do deck há uma área para os oficiais, onde quatro grandes janelas fornecem uma visão espetacular das unidades de dobra e do espaço exterior. Ao lado das janelas existem pequenos canteiros com alguns exemplares da flora de vários planetas da Federação e um pequeno aquário com água fresca e peixes tropicais.

Entre este salão e a cozinha há uma área privativa com bar. Na parede que a divide do salão há duas telas - semelhantes às da sala de jantar - que permitem o acesso imediato a todos os serviços de comunicação da nave. Estas telas também podem fornecer vistas externas e internas da nave.

O bar está localizado a estibordo da área privativa e possui uma unidade de processamento de alimentos e bebidas e duas mesas para seus ocupantes.

ÁREA V.I.P. (PARA OFICIAIS)





SERVIÇO DE ALIMENTAÇÃO

O novo sistema de processamento de alimentos da Nutritech Corporation fornece deliciosos pratos com uma rapidez e eficiência que nunca havia sido possível. Diferentemente do antigo sistema de transporte de alimentos da Enterprise que utilizava mini turboelevadores que corriam em paralelo ao sistema principal de elevadores, o projeto da Nutritech utiliza o que há de mais recente em tecnologia de micro-transporte. Todas as comidas e bebidas são preparadas no deck G pela unidade sintetizadora de alimentos, que emprega proteínas básicas, carboidratos, gorduras, fibras e outros nutrientes estocados em uma série de unidades de armazenamento. Estes elementos básicos são combinados para formar comidas cujos sabores, cores e texturas são idênticos aos de carnes frescas, vegetais, grãos e frutas. As bebidas são preparadas da mesma forma. Os produtos acabados - juntamente com as bandejas, pratos e copos que os contêm - são então teletransportados por circuito fechado à unidade de processamento onde foi feito o pedido. O tempo decorrido entre o pedido e sua chegada pode variar de vinte a noventa segundos, dependendo de sua complexidade e quantidade.

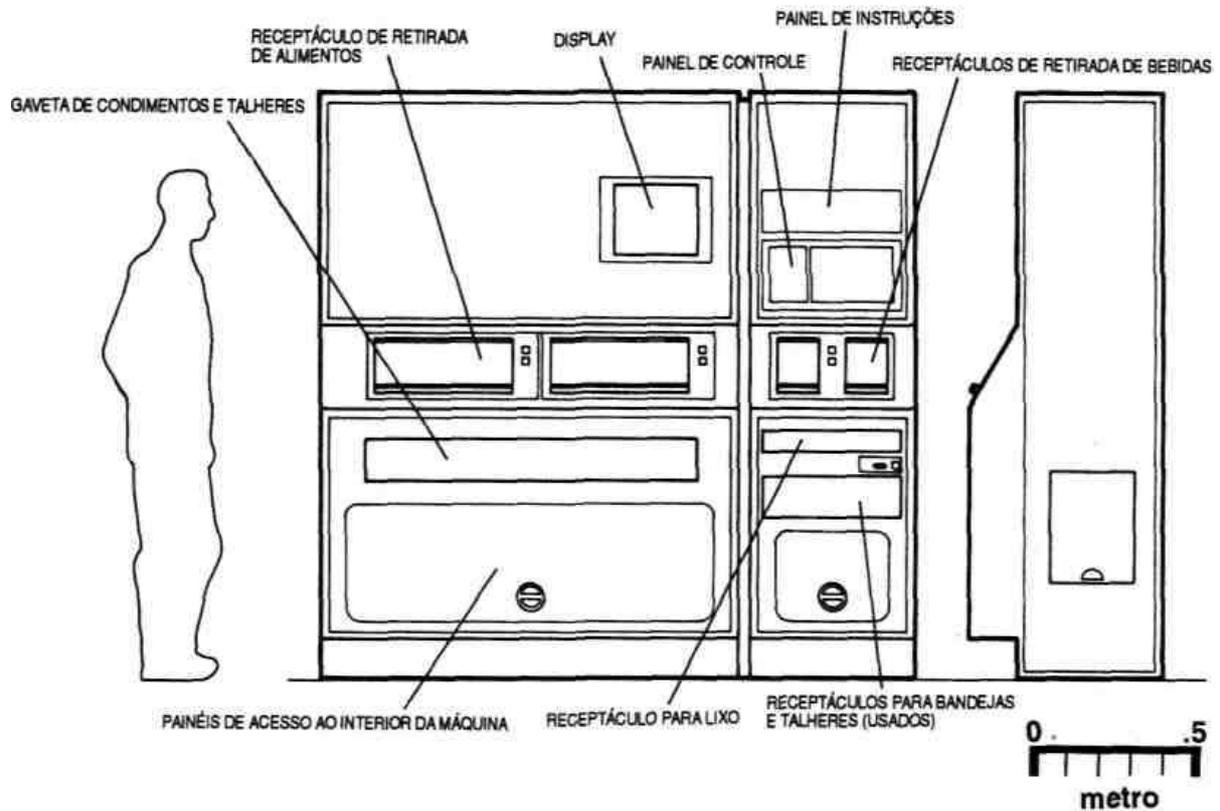
Para utilizar o processador de alimentos, o usuário primeiro deve utilizar os controles à direita do display para chamar o menu, que aparecerá juntamente com os códigos das várias opções disponíveis. A qualquer instante, enquanto o menu avança, o usuário pode digitar o código de qualquer item ou grupo de itens; quando o fizer, uma imagem tridimensional do pedido aparecerá no display no lugar da listagem do menu. O usuário pode, então, continuar a consultar o menu pressionando a tecla "avanço de menu" no painel de controle; este processo continua até que o pedido esteja completo. Para efetivar a solicitação, o usuário pressiona a tecla "OK" enquanto a imagem tridimensional do pedido está no display. As palavras "em *processamento*" substituem a imagem e mudam para "Ao seu dispor" assim que o pedido é transportado para o receptáculo de retirada da unidade.

A porta do receptáculo abre-se automaticamente. Se a bandeja não for removida em um minuto, ela retorna para a unidade sintetizadora, onde os alimentos são decompostos para uso futuro.

Quando o usuário tiver terminado sua refeição, deve colocar bandeja, pratos, talheres e lixo em receptáculos apropriados da unidade de processamento. Estes itens são decompostos, para serem sintetizados e reutilizados quando necessário.

Todos os melhores pratos dos mil principais restaurantes da Federação estão programados no computador da unidade sintetizadora. Qualquer prato pode ser solicitado a qualquer hora. Uma listagem parcial do menu aparece na página ao lado.

UNIDADE DE PROCESSAMENTO DE ALIMENTOS



LISTAGEM PARCIAL DO MENU

PRATOS TERRESTRES:

ASPARGOS COM MANJERICÃO
 PASTA DE AVELÃS
 FRANGO ASSADO
 CAÇAROLA DE SALSICHA DA BAVÁRIA
 CARNE BIFE COM CHILI
 STROGONOFF
 FILÉ AO MOLHO AZUL CARNE ASSADA
 CAÇAROLA DE BRÓCOLIS
 FILÉ AO VINHO TINTO
 FILÉ NA BRASA À CARIBENHA
 FRANGO
 FRANGO REAL ALMÔNDEGAS DE FRANGO
 FRANGO COM ASPARGOS E MOLHO DE FEIJÕES PRETOS
 FRANGO À CAÇADORA
 FRANGO XADREZ
 FRANGO À HAVAIANA
 SOPA DE FRUTOS DO MAR
 GALINHA À CORNUALHA
 CARANGUEJOS DIABÓLICOS
 PATO COM MOLHO DE CEREJAS

OVOS À BENEDICT
 SALADA ALEMÃ DE BATATAS
 PRESUNTO COM ABACAXI
 COSTELAS DE CARNEIRO COM LARANJA
 CAUDAS DE LAGOSTA
 MACARRÃO COM QUEIJO
 CANAPÉS DE CHAMPIGNON E QUEIJO
 NOZES (SORTIDAS)
 ARROZ
 OSTRAS
 SOPA DE PEIXE
 LOMBO DE PORCO AGRIDOCE (VÁRIOS MOLHOS)
 BATATAS GRATINADAS
 TORTA DE ABÓBORA
 RATATOVILLE
 SUFLÊ DE QUEIJO
 COSTELA DE PORCO
 TRUTAS COM AMÊNDOAS E ABACAXI
 VITELA À PARMEGIANA
 ABOBRINHAS À PROVENÇAL

PRATOS VULCANOS:

ADRONN FELTARA
 B'LTARR
 SOPA BERTAKK
 C'TORR
 FILRAK
 FARR-KAHLI
 IHNTYA
 KAHRI-TORRAFEIACA
 KLEETANTA COM MOLHO FORAT
 L-LEERSA
 MIA-ZED
 SOPAPLOMEEK
 T'CORACA

PRATOS ANDORIANOS:

AKHARRAD
 ALARDI PARTINNA
 DREAACK
 DUUPLONI
 HONAR
 NECREENA
 SKOPAR
 SOHLAT'POCOWAN
 YUTANN

5.3 DECKS D-E (NÍVEIS 4-5)

O deck D contém os alojamentos V.I.P. Estas instalações são utilizadas por oficiais em visita, embaixadores e suas esposas ou maridos e governantes da Federação, entre outros. Cada alojamento é composto de duas áreas separadas por uma divisória corrediça de alumínio transparente. A entrada do alojamento leva ao dormitório, que possui duas camas. Uma porta transparente separa o quarto do banheiro, que possui uma ducha sônica e uma tradicional banheira com hidromassagem. Dentro do banheiro também há um armário para as roupas.

A outra metade do alojamento é a área de trabalho. Nela, um terminal do computador-biblioteca com instruções de uso é colocado à disposição do visitante. Também existe uma mesa circular para quem prefere comer sozinho ou deseja continuar seu trabalho durante a refeição.

Em uma das paredes há uma tela, através da qual os visitantes podem contatar seu planeta de origem por rádio sub-espacial, se necessário, ou simplesmente assistir a um dos milhares de programas de entretenimento ou esportivos disponíveis.

Para os passageiros que trazem bagagem ou pequenas cargas que não podem ser colocadas no deck de carga, existe um pequeno closet específico para este fim.

Por conveniência, a ante-sala do alojamento contém uma unidade de processamento de alimentos embutida na parede. Esta unidade Nutritech é menor do que a utilizada nas áreas

públicas da nave, mas suas funções são essencialmente as mesmas.

Objetos pessoais podem ser colocados em uma estante sobre as camas, ou em um conjunto de gavetas na parede da área de trabalho.

O deck D também possui uma sala de conferências, onde podem ser realizadas reuniões particulares, e os alojamentos dos oficiais juniores.

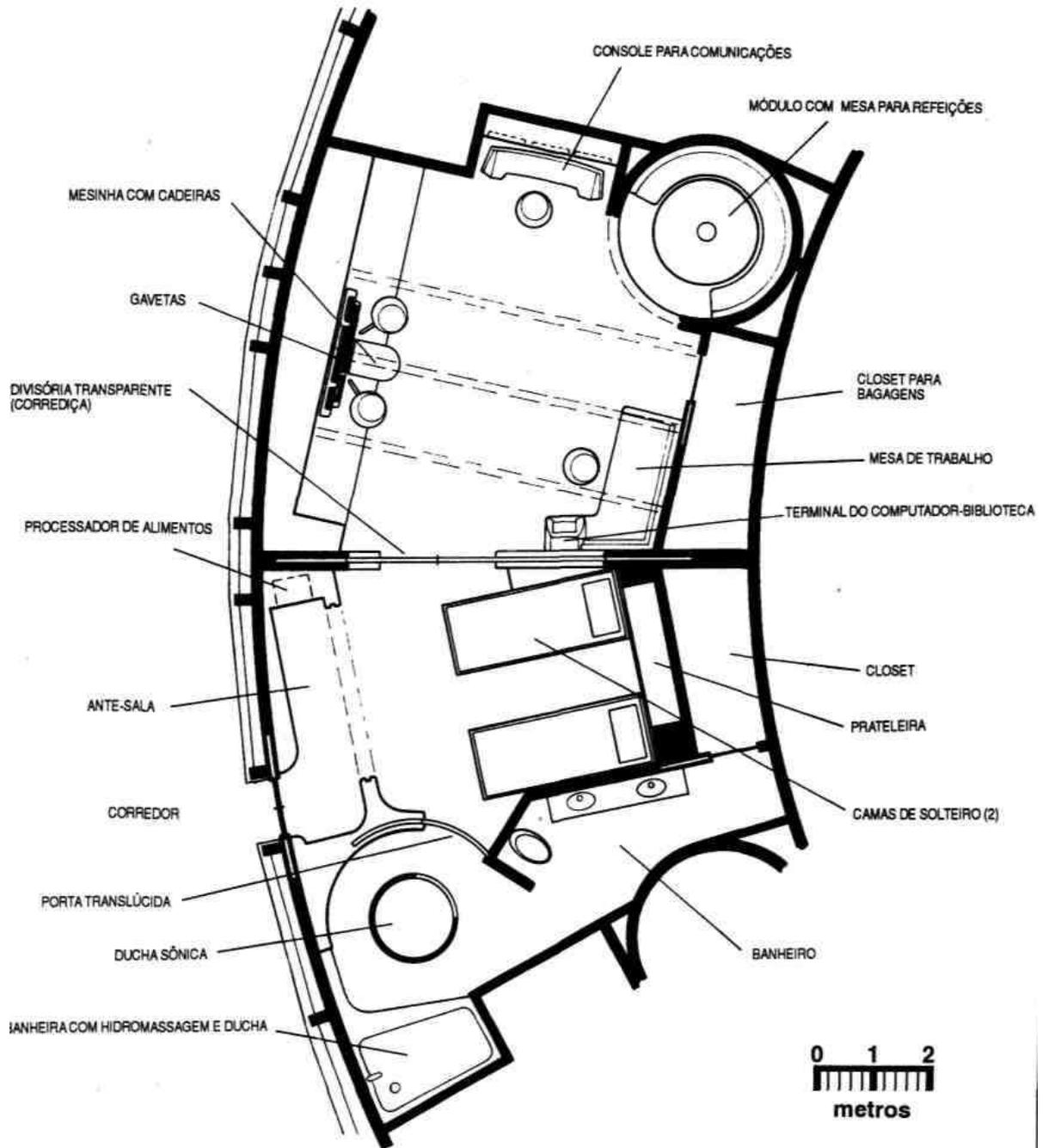
Embutidos entre a parede do deck D e o casco externo da nave há tanques de água e maquinário de bombeamento. Os bancos phaser de proa, bombordo e boreste também estão localizados neste deck.

Mantendo a tradição da Frota Estelar, o deck E contém os alojamentos dos oficiais superiores. Estes alojamentos são semelhantes aos alojamentos V.I.P. no deck D, com apenas poucas diferenças.

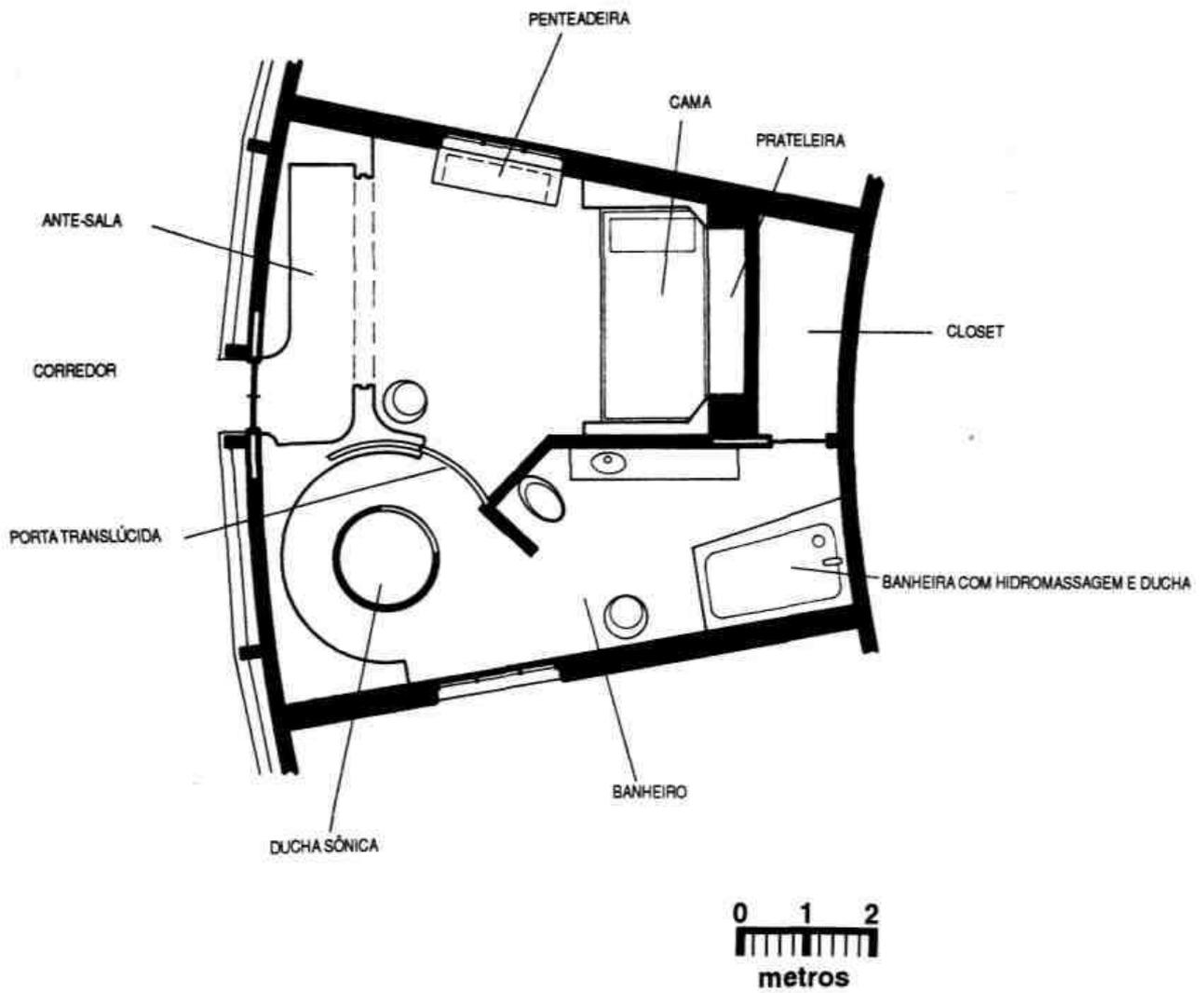
O dormitório contém uma única cama grande que pode ser convertida em sofá para as horas de relaxamento quando o oficial não está de serviço.

O espaço circular no canto da área de trabalho, normalmente ocupado por uma mesa, pode ser modificado a pedido do oficial antes que a nave deixe a doca. Estão disponíveis vários módulos, incluindo uma área de exibição iluminada, um módulo de jogos eletrônicos, uma máquina para exercícios físicos, um altar para uso religioso e uma área para trabalhos manuais entre outros.

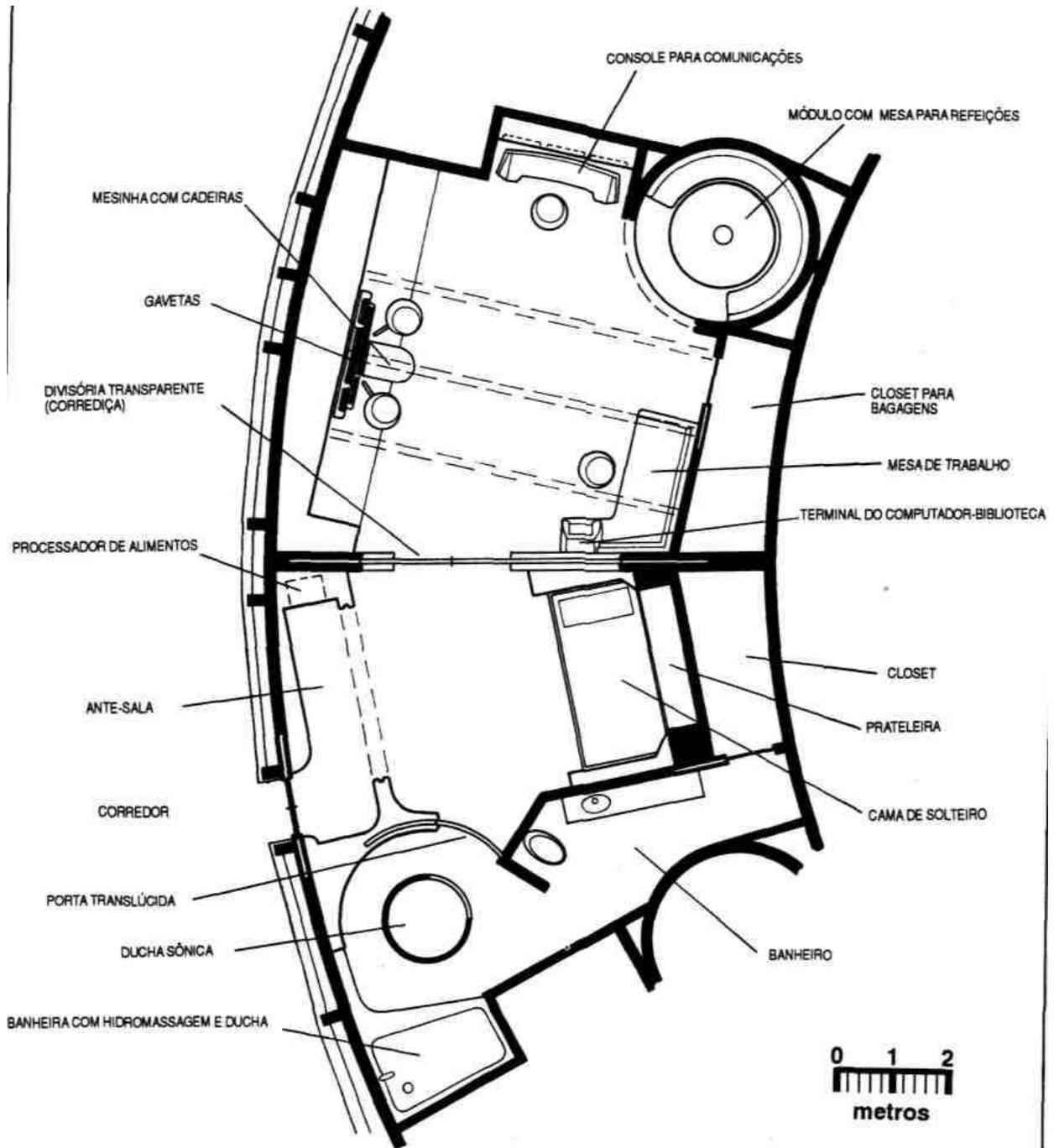
ALOJAMENTO V.I.P.



ALOJAMENTOS DOS OFICIAIS



ALOJAMENTOS DOS OFICIAIS SUPERIORES



5.4 DECK F (NÍVEL 6)

A maior parte do deck F é ocupada pelos alojamentos da tripulação. Estes alojamentos estão estruturados como suítes duplas, com dormitórios individuais dividindo um banheiro central em comum. Uma penteadeira com três gavetas está ao lado da cama, como nos alojamentos dos suboficiais. Os tripulantes são encorajados a decorar seus alojamentos da maneira que julgarem apropriada, desde que dentro dos padrões de decoro da Frota Estelar.

Os refeitórios da tripulação estão localizados no centro do deck. Eles permanecem abertos continuamente, pois os tripulantes trabalham em três turnos de oito horas e geralmente comem quando querem. Os que preferirem podem comer em seus quartos ou em seus postos, se seu trabalho assim o permitir.

A área da tripulação localiza-se a boreste da seção traseira e é adjacente ao balcão do deck de recreação. Esta área é similar à dos oficiais e possui um bar, telas e uma lanchonete.

A ré, sobre a linha de simetria da nave, está a área de Engenharia de Impulso. Esta área tem layout similar à Engenharia de dobra no deck O, mas possui oficinas adicionais e um sistema de computador de reserva para uso em caso de separação do casco primário do resto da nave. O grande cristal defletor de impulso domina a parte central superior da sala, lançando um padrão de luzes pelo compartimento. Condutores de energia conectam o cristal aos motores de impulso, que transformam a energia da intermixagem em impulso à frente para a nave.

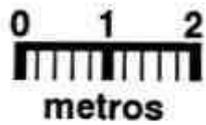
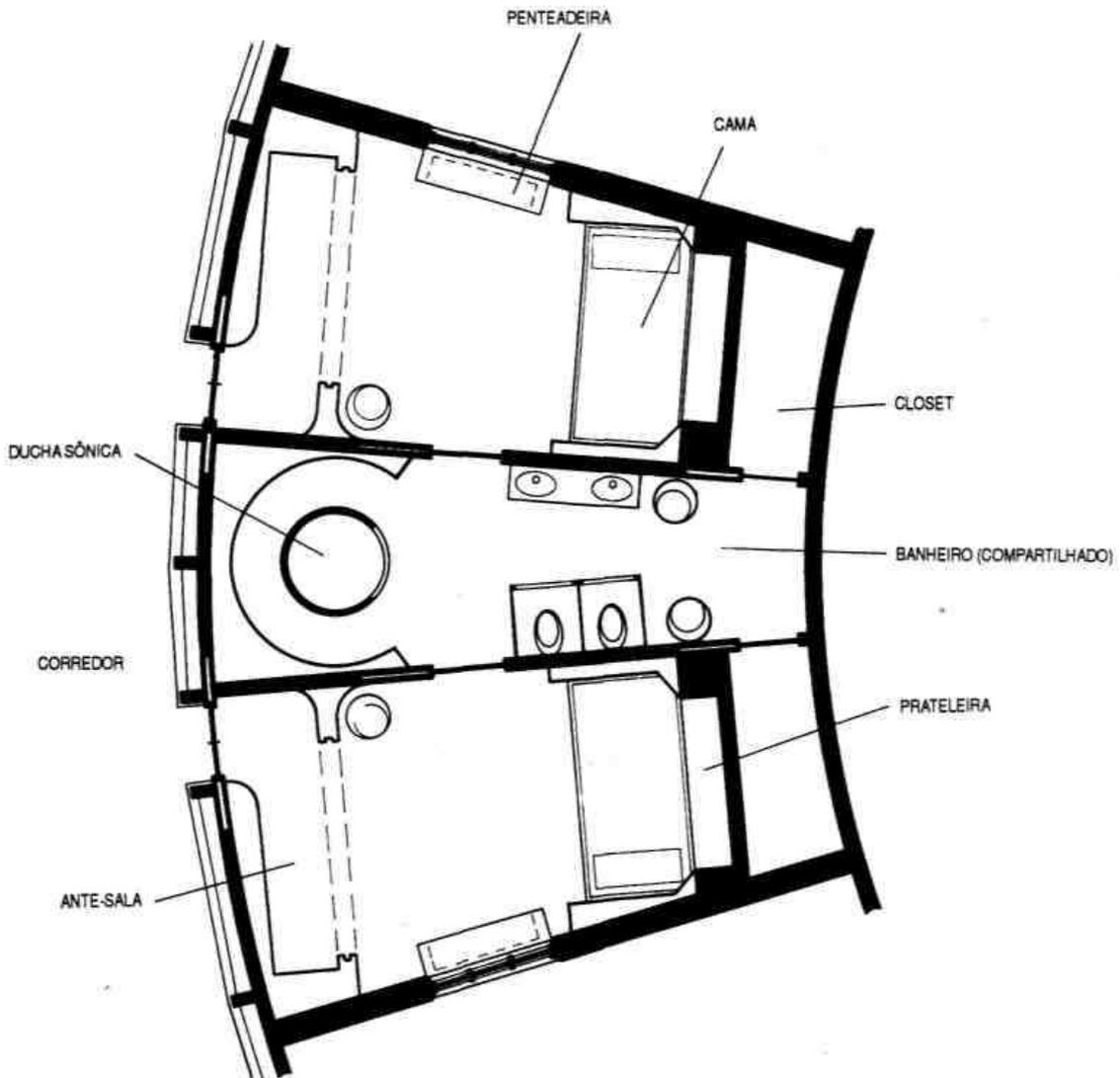
Entre os motores de impulso estão montados cinco grandes reatores de fusão. Caso ocorra separação do casco primário, estes reatores substituem o sistema de intermixagem e dirigem sua energia combinada ao cristal defletor. No improvável caso de falha, sobrecarga ou derretimento do núcleo de um reator, as cinco unidades de fusão são independentemente ejetáveis da nave.

Logo à frente da Engenharia de Impulso há uma oficina para manutenção dos turboelevadores.

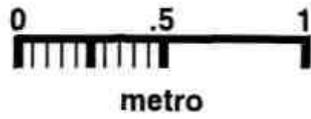
Em vários locais do deck F há escotilhas de pessoal com câmaras de descompressão. Estas salas permitem acesso direto à superfície externa superior do casco primário através do uso de pequenas plataformas que se elevam até o nível do casco externo.

Enquanto a Enterprise está na doca espacial, o acesso por corredor se dá através de uma escotilha especial na borda do disco, a bom-bordo. Esta entrada principal, através de uma rampa, permite o acesso direto ao deck F, e solicita-se aos tripulantes que embarquem desta maneira sempre que possível. Esta escotilha possui uma pequena câmara de descompressão, embora não seja normalmente utilizada para atividades extraveiculares (EVA).

ALOJAMENTOS DA TRIPULAÇÃO

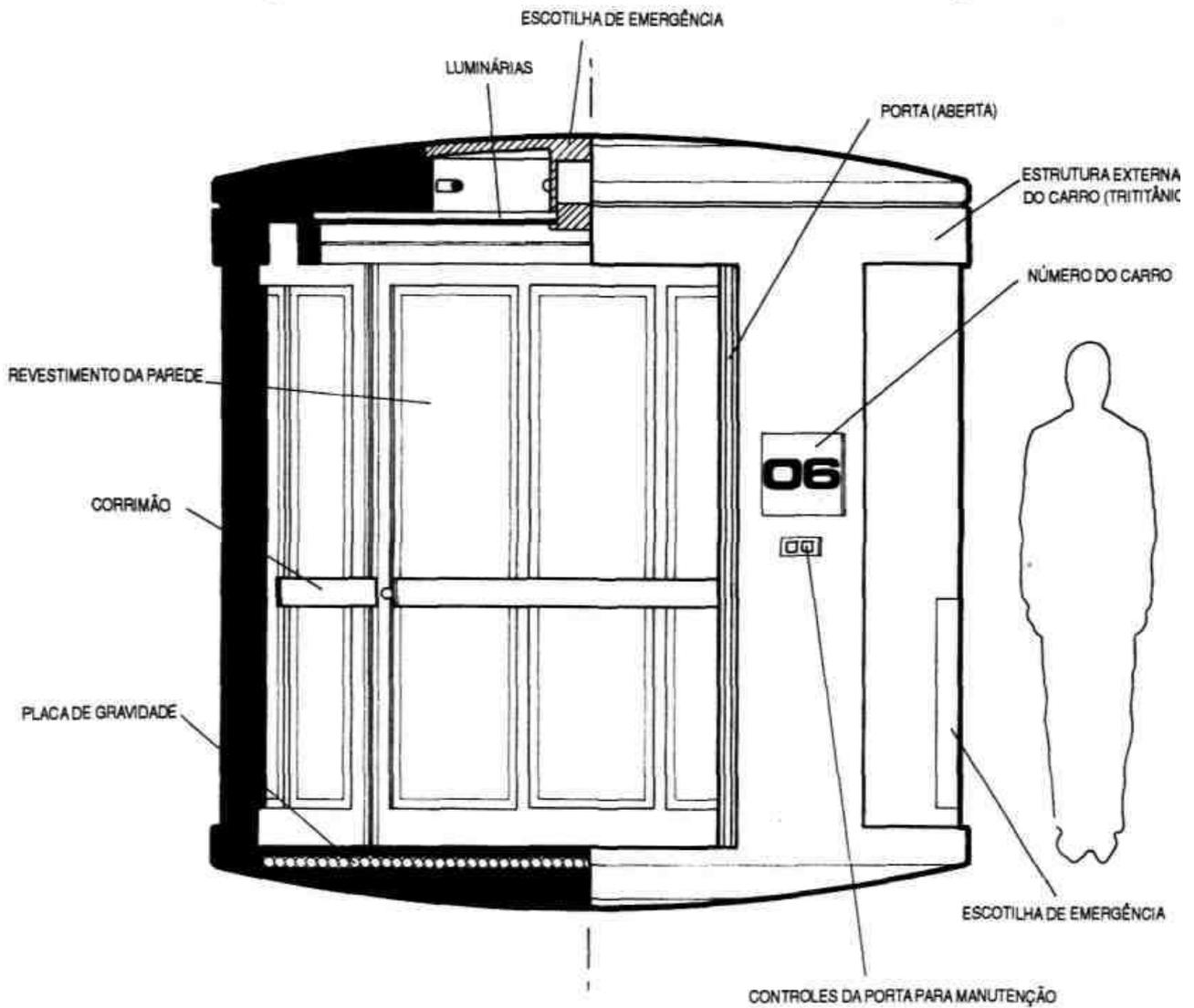


CARRO DO TURBOELEVADOR

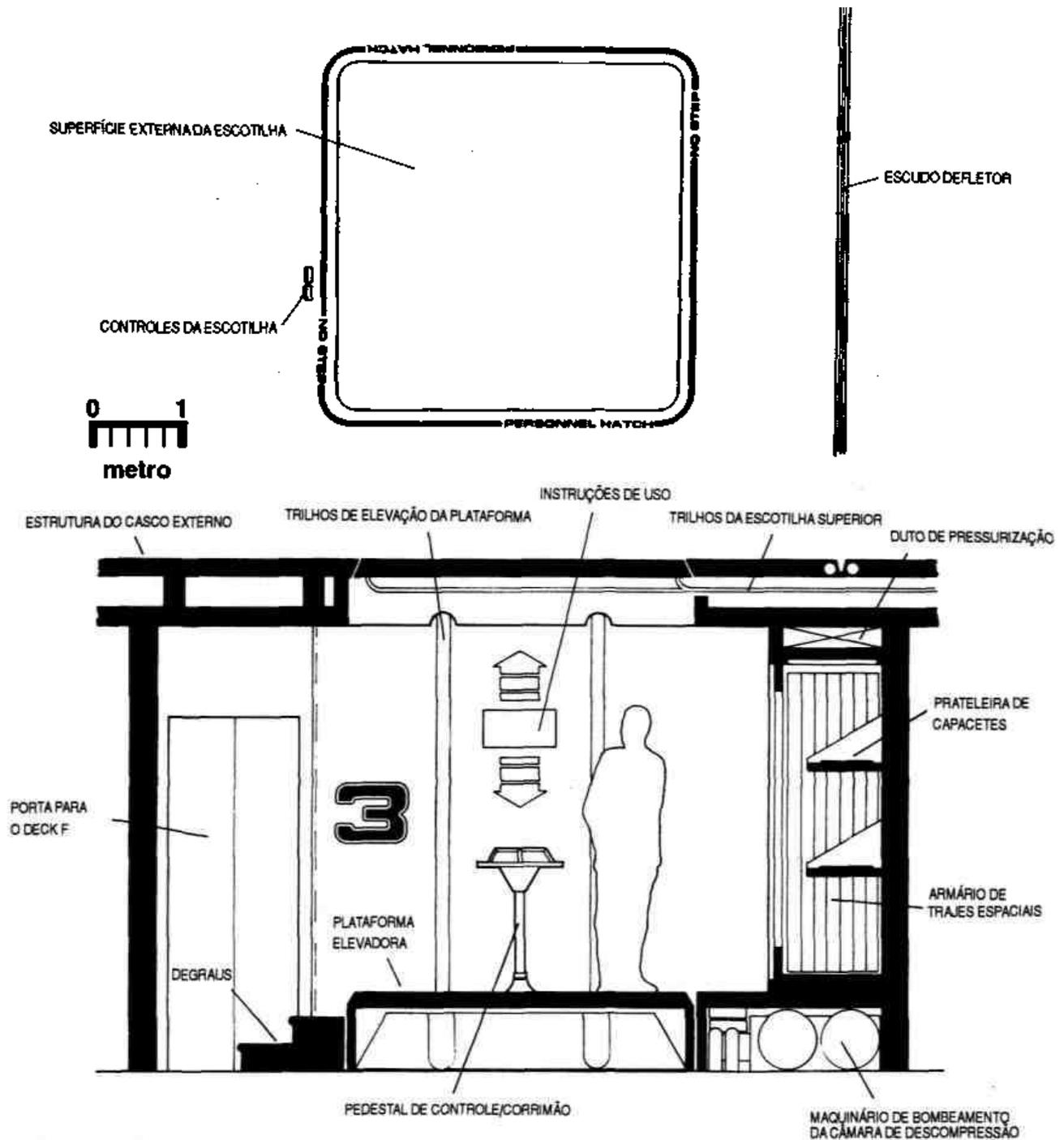


SECÇÃO

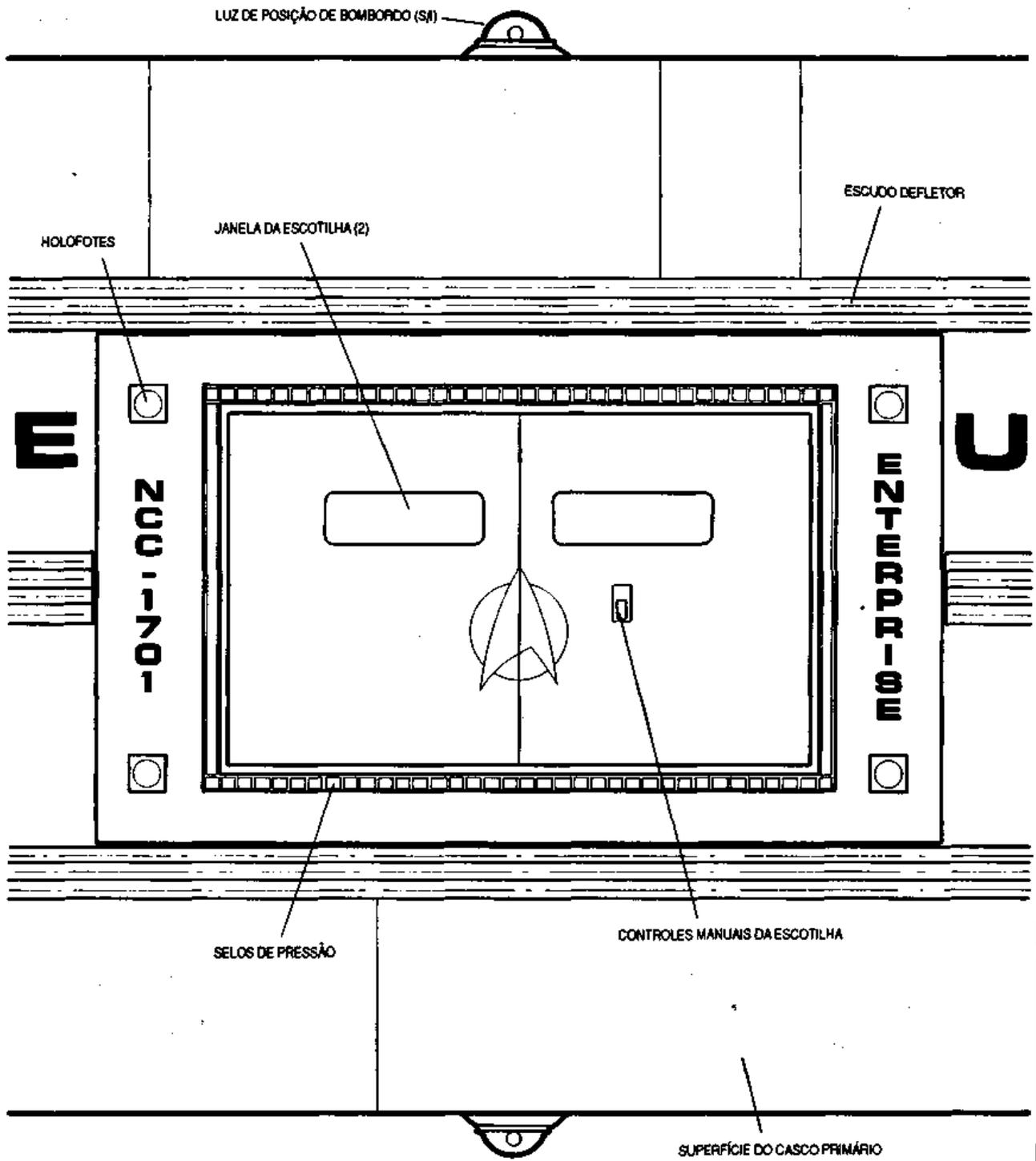
ELEVAÇÃO



CÂMARA DE DESCOMPRESSÃO DA ESCOTILHA DE PESSOAL



ESCOTILHA PRINCIPAL DE EMBARQUE/DESEMBARQUE



5.5 DECK G (NÍVEL 7)

Sendo muitas vezes chamado de "deck principal", o deck G contém a maior parte dos sistemas de suporte da Enterprise.

No centro do deck, ao redor do núcleo do computador, está a sala de controle auxiliar. Esta sala é algumas vezes chamada de "ponte de emergência", e assume todas as funções da ponte do deck A caso esta apresente falha. Sendo normalmente não tripulada, esta sala apresenta uma configuração diferente da ponte de comando, mas todos os postos estão presentes, assim como uma grande tela. Sendo projetada para ser utilizada em condições extremas de combate, esta sala é a mais protegida a bordo da nave.

O complexo da enfermaria forma um meio-anel perto do centro do deck G. Todos os últimos avanços da tecnologia médica da Federação estão aqui representados, muitos dos quais eram somente teoria há apenas alguns anos. Novas mesas de micro-diagnóstico são capazes de analisar completamente todas as partes do corpo humano ao nível sub-celular, permitindo ao médico uma total compreensão do estado do paciente. Um sistema de mini-transporte por circuito fechado, instalado em vários locais da seção médica, permite que amostras de tecidos e culturas sejam enviadas instantaneamente de ou para qualquer laboratório a bordo da nave.

Um novo sistema, utilizado inicialmente em hospitais de terra da Federação, é a unidade médica de estase. Nesta sala, pacientes cujas condições são consideradas gravíssimas podem ser colocados em animação suspensa até que se possa providenciar o tratamento adequado ou a cirurgia necessária. Esta unidade é também utilizada, se necessário, para interromper o agravamento da condição de um paciente até que uma instalação médica adequada possa ser alcançada. O uso da unidade de estase é autorizado somente pelo cirurgião ou o médico que acompanha o paciente. Casos onde os danos ao corpo são considerados irreparáveis e terminais não são geralmente candidatos à estase, já que esta unidade foi feita para salvar vidas, e não para retardar uma morte certa.

As salas de transporte neste nível foram rearranjadas. Estas unidades - que antes se localizavam no nível 8 - subiram um deck, e a maioria das salas de transporte (padrão e de emergência) formam agora um complexo centralizado na parte anterior do deck G. Um dos transportadores possui uma só grande plataforma (semelhante à das unidades para carga), é adjacente e de uso exclusivo da seção médica.

Desta forma, pessoas feridas, em maças ou prostradas, podem ser trazidas a bordo.

Também no deck G, perto do complexo de teletransporte, localiza-se a sala principal de reuniões. Ela é utilizada principalmente pelo pessoal médico e do comando para discussões, mas é também utilizada pelos grupos avançados que acabam de retornar de alguma missão em terra para fazer seu relatório. A sala de reuniões possui uma grande tela que pode ser controlada tanto de um console em sua base como do painel do computador do Oficial de Ciências, à mesa.

O arsenal da nave é adjacente à sala de reuniões. Nele, armamento portátil e outras armas pequenas são distribuídas aos grupos avançados ou à Segurança. Esta sala

fica permanentemente sob guarda.

O deck de recreação encontra-se a boreste da seção traseira. Esta grande sala fornece, aos tripulantes que não estão de serviço, jogos eletrônicos e instalações de biblioteca, bem como uma área com múltiplas telas que normalmente mostram, através de imagens, a história da Frota Estelar e de todas as outras naves que já receberam o nome "Enterprise". Aqui são mantidos eventos públicos e encontros políticos. Por esta razão, os lavatórios do deck de recreação são divididos em "masculinos" e "femininos", de forma a não constranger pessoas que não sejam membros da tripulação. A estibordo desta área, encontra-se uma pista de boliche e uma quadra de racquetball.

No deck G também se encontra a capela da nave, onde semanalmente o capelão celebra as cerimônias, bem como casamentos e serviços funerários, quando necessário.

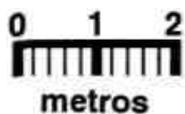
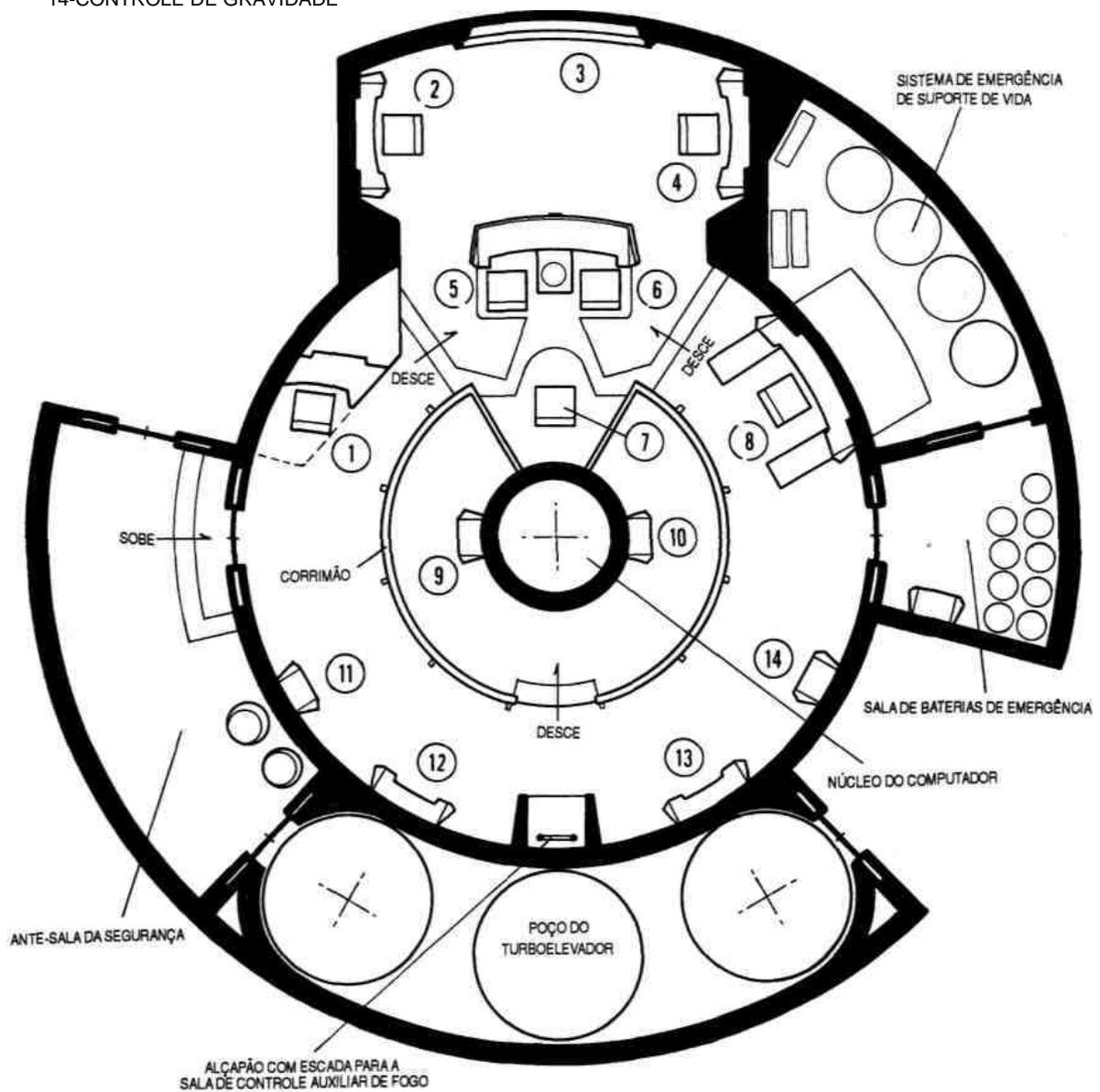
Uma grande porção do deck G (a faixa circular externa) possui uma altura reduzida, devido à estrutura côncava do lado inferior do casco primário. Esta área aloja cargas, o sistema sintetizador de alimentos, o sistema de suporte à vida, ar condicionado e sistemas de baterias, maquinário de bombeamento, tanques de água fresca (a bombordo e boreste) e o sistema de reciclagem dos resíduos sanitários.

É também neste deck que estão montados os quatro trens de pouso de emergência. Estes dispositivos permanecem retraídos, ocupando espaços que chegam até o deck F. A extensão dos trens de pouso permite ao casco primário um pouso seguro em superfície planetária após separação do restante da nave.

No perímetro exterior do deck G também se encontram laboratórios de Ciências, a cela principal e o ginásio da nave.

SALA DE CONTROLE AUXILIAR

- 1 - ARMAMENTO E DEFESA
- 2 - ENGENHARIA
- 3 - TELA PRINCIPAL
- 4 - COMUNICAÇÕES
- 5 - PILOTO
- 6 - NAVEGADOR
- 7 - POSTO DO OFICIAL EM COMANDO
- 8 - CIÊNCIAS
- 9 - MONITOR DO M-6
- 10 - PAINEL DE DESABILITAÇÃO DO M-6
- 11 - CONTROLE AMBIENTAL
- 12 - CONTROLE DE DANOS E REPAROS
- 13 - SEGURANÇA INTERNA
- 14 - CONTROLE DE GRAVIDADE





NOVO DESIGN DOS CORREDORES

Com o objetivo de maximizar o uso do espaço a bordo da nave, o sistema de corredores da Enterprise foi projetado de forma a prover mais do que o simples acesso de um local a outro. Diversos equipamentos de segurança e sobrevivência estão embutidos nas paredes e teto.

Os corredores são de dois tipos: radiais (os que saem do centro e vão em direção à periferia do casco) e concêntricos (os que formam um anel, interconectando os corredores radiais). As superfícies inclinadas de cada tipo escondem diferentes estruturas de suporte.

Os corredores radiais têm paredes inclinadas em ambos os lados. Estas escondem uma variedade de linhas de abastecimento e sistemas de condução, redes de dados e condutores de energia. Estes sistemas podem ser acessados simplesmente soltando de seus encaixes os painéis que os cobrem, todos claramente identificados.

Os corredores concêntricos abrigam sistemas de suporte individuais. Em cada segmento de corredor há um compartimento de emergência, que fornece atmosfera, alimento, comunicações e tratamento de resíduos para um tripulante. Este sistema deve ser utilizado em caso de súbita descompressão do interior da nave devido a danos no casco ou falha no sistema de suporte à vida. Uma bolsa inflável desdobra-se de dentro do revestimento, permitindo que o usuário seja transportado em segurança por tripulantes em trajes espaciais.

Debaixo do compartimento de sobrevivência, acessível através de um painel separado, há um outro compartimento com trajes de sobrevivência. Estes trajes, mais compactos do que os trajes espaciais padrão, podem ser vestidos rapidamente e fornecem ar e calor ao seu usuário por duas horas. Cada compartimento contém dois trajes.

Acima, perto do teto, existe um compartimento com equipamentos de emergência. Nele podem ser encontradas unidades adicionais de suporte para trajes de sobrevivência, maçaricos, transmissores de emergência, comunicadores, cabos e outros equipamentos.

Cada segmento dos corredores possui, montado no teto, um display localizador de pessoal. Esta unidade mostra o número e a posição das pessoas no corredor adjacente.

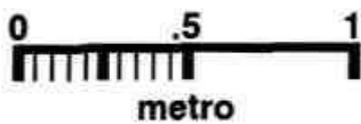
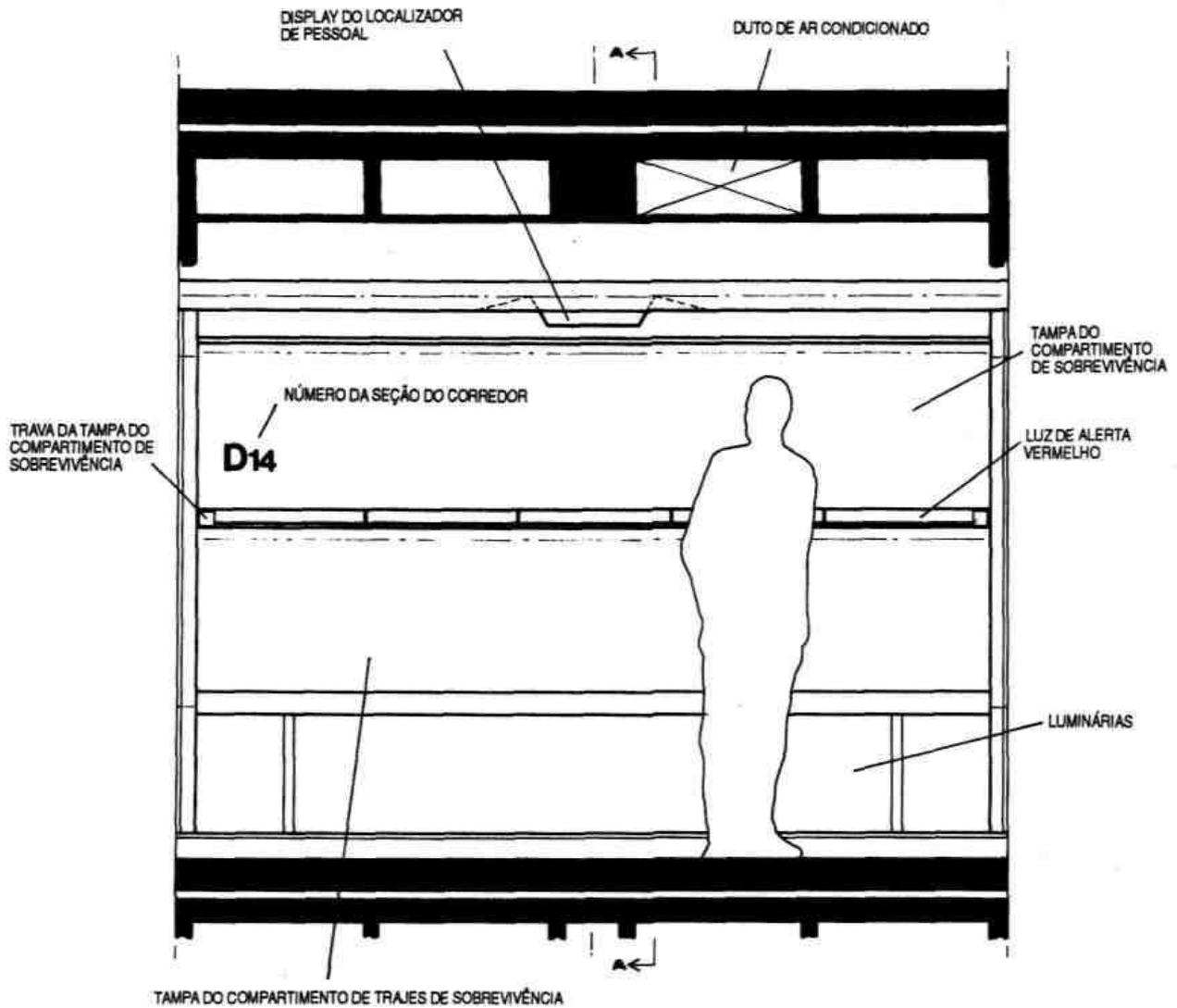
Os painéis dos corredores dos decks D, E e G são recobertos por uma camada de revestimento macio para evitar ferimentos em caso de um movimento súbito da nave.

Os corredores de cada deck recebem um código de cores para fácil identificação do nível. As cores são as seguintes: D, marrom; E, vermelho; F, prata; G, branco; H, azul claro; I, amarelo. Todos os corredores do casco secundário são prata.

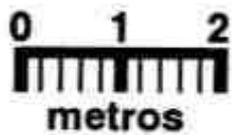
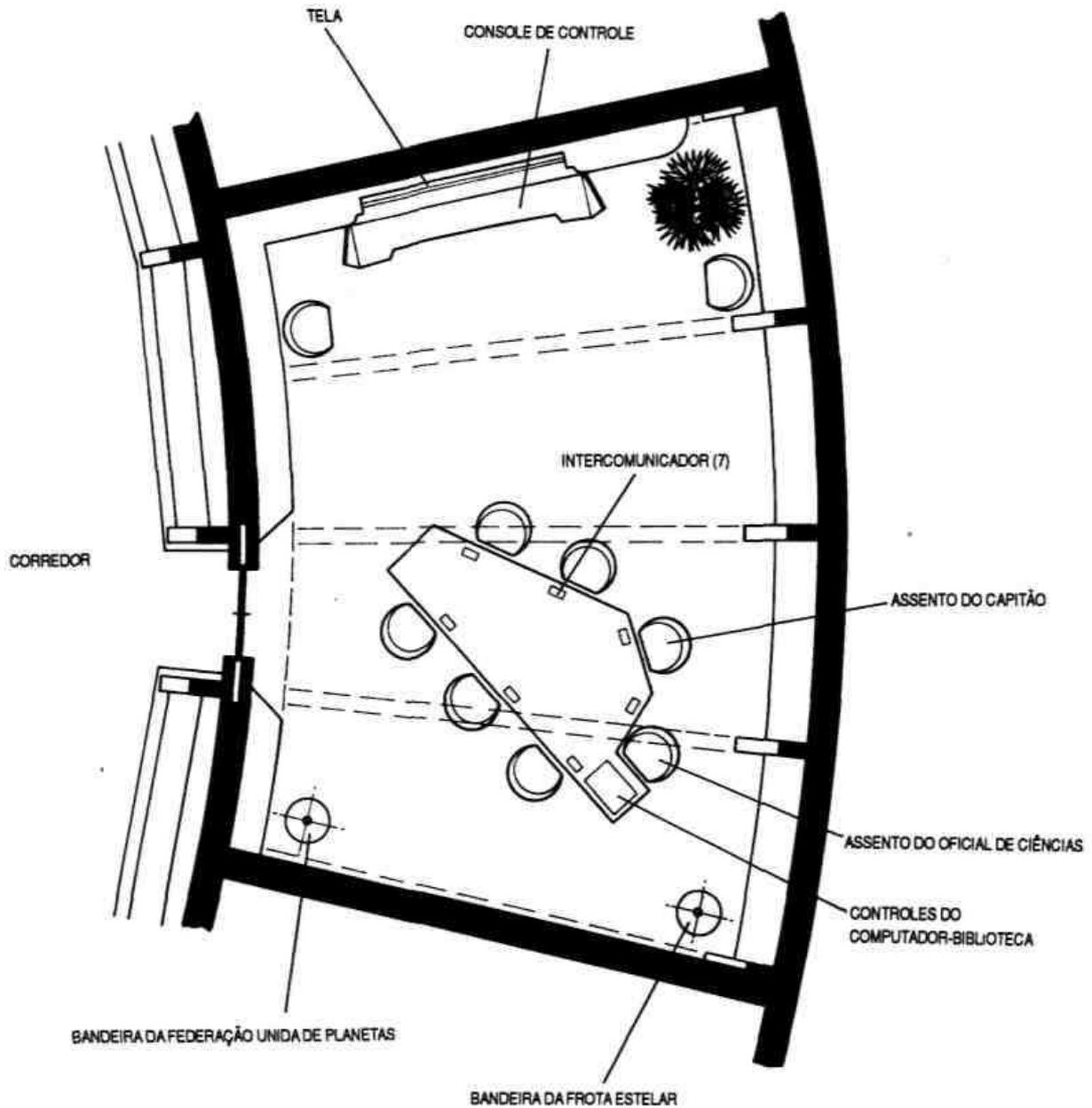


Vista de um corredor concêntrico (note as luzes de alerta vermelho).

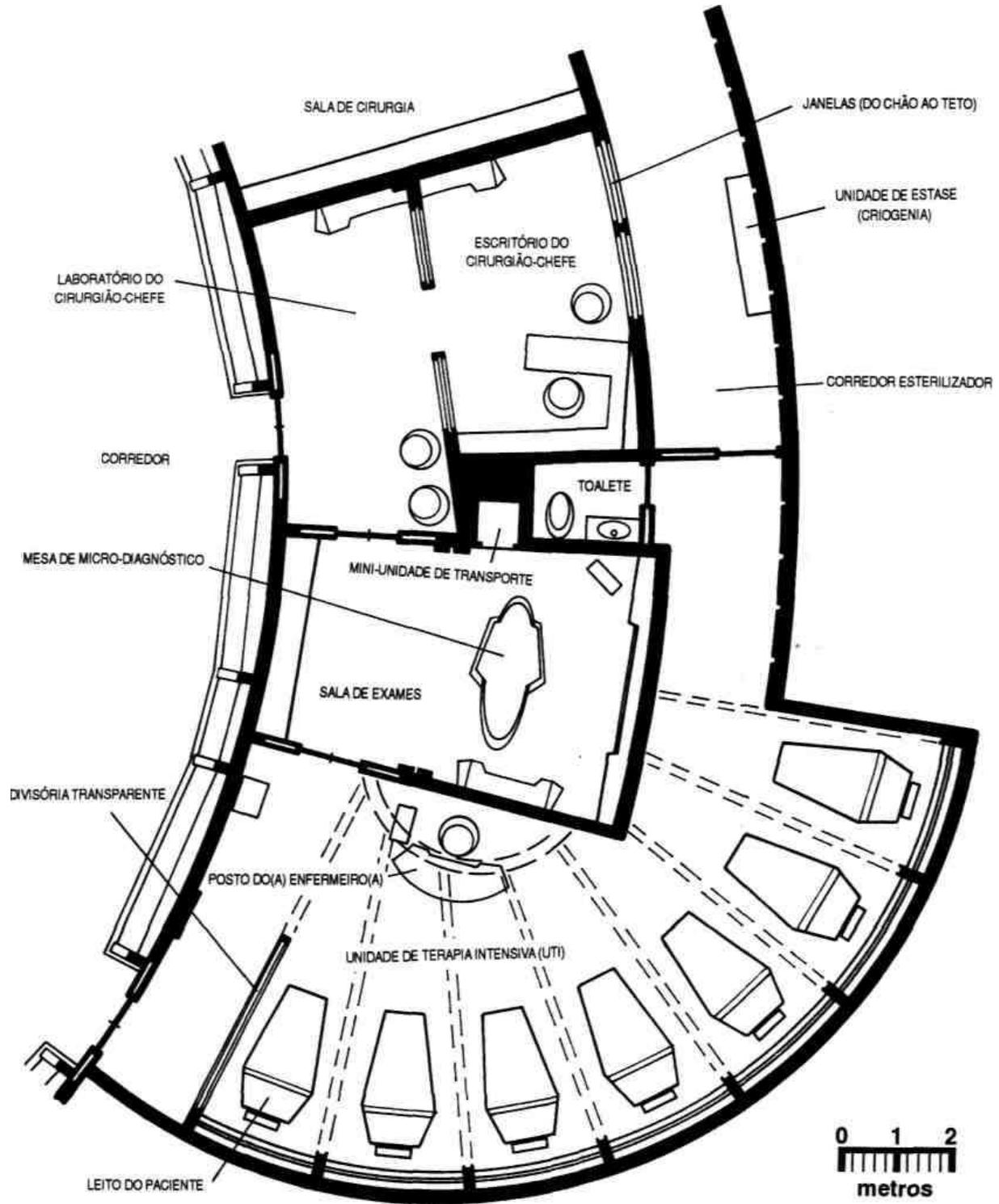
CORREDOR CONCÊNTRICO (ELEVAÇÃO)



SALA DE REUNIÕES



ENFERMARIA





TRANSPORTADORES / EQUIPAMENTOS

O sistema de teletransporte da Enterprise é o resultado de mais de nove anos de pesquisas intensivas e desenvolvimento, e é o mais eficiente e potente em uso hoje. O limite de transporte seguro foi aumentado de 25.750 km para 31.380 km, com uma relação massa transportada/distância melhor do que em modelos anteriores.

Todo o maquinário do sistema de teletransporte agora fica alojado sob o piso da sala. Este sistema permite o fácil acesso caso sejam necessários reparos ou ajustes, e libera espaço para as salas adjacentes. O piso da sala é uma grade de alumínio que dá acesso às plataformas de transporte e console de controle.

A sala de transporte contém seis plataformas, numeradas em sentido horário, começando da plataforma em frente à direita. Quando somente uma pessoa vai ser teletransportada de ou para a nave, é utilizada a plataforma número um. Na parede traseira da câmara foi instalado um novo modelo de matriz geradora de campo, que opera com uma dissipação de calor menor do que a que se verificava em configurações anteriores.

O operador do transportador permanece dentro de uma cabine de controle, separada do restante da sala por um painel de alumínio transparente que vai do chão ao teto, e através do qual pode-se observar as plataformas de transporte. Este painel serve como um *escudo* contra os efeitos cumulativos da radiação emitida pelo maquinário de teletransporte, um efeito colateral do novo e mais poderoso sistema. As pessoas na câmara são protegidas por um campo de força invisível que é automaticamente ativado e permanece em operação até o final do processo de transferência. O efeito das radiações em cada operação é desprezível, mas a exposição constante pode ser perigosa.

No novo sistema, as energias do transportador são transmitidas e recebidas de qualquer um dos vários pontos de transmissão no casco externo. Estes pontos, menores do que 60 cm, são protegidos por escudos defletores separados,

o que permite o uso do teletransporte enquanto o restante da nave está protegido. Esta característica é particularmente valiosa durante situações de combate.

Na sala de transporte, uma porta leva a uma área de preparação, onde as pessoas podem se preparar para o transporte. Em uma das paredes desta área há quatro armários alinhados contendo um traje espacial cada um, para uso de um grupo padrão de quatro pessoas. Um pequeno armário trancado contém phasers, cuja distribuição deve ser autorizada e registrada antes do uso. Em outro armário há tricorders, comunicadores, tradutores e jaquetas.

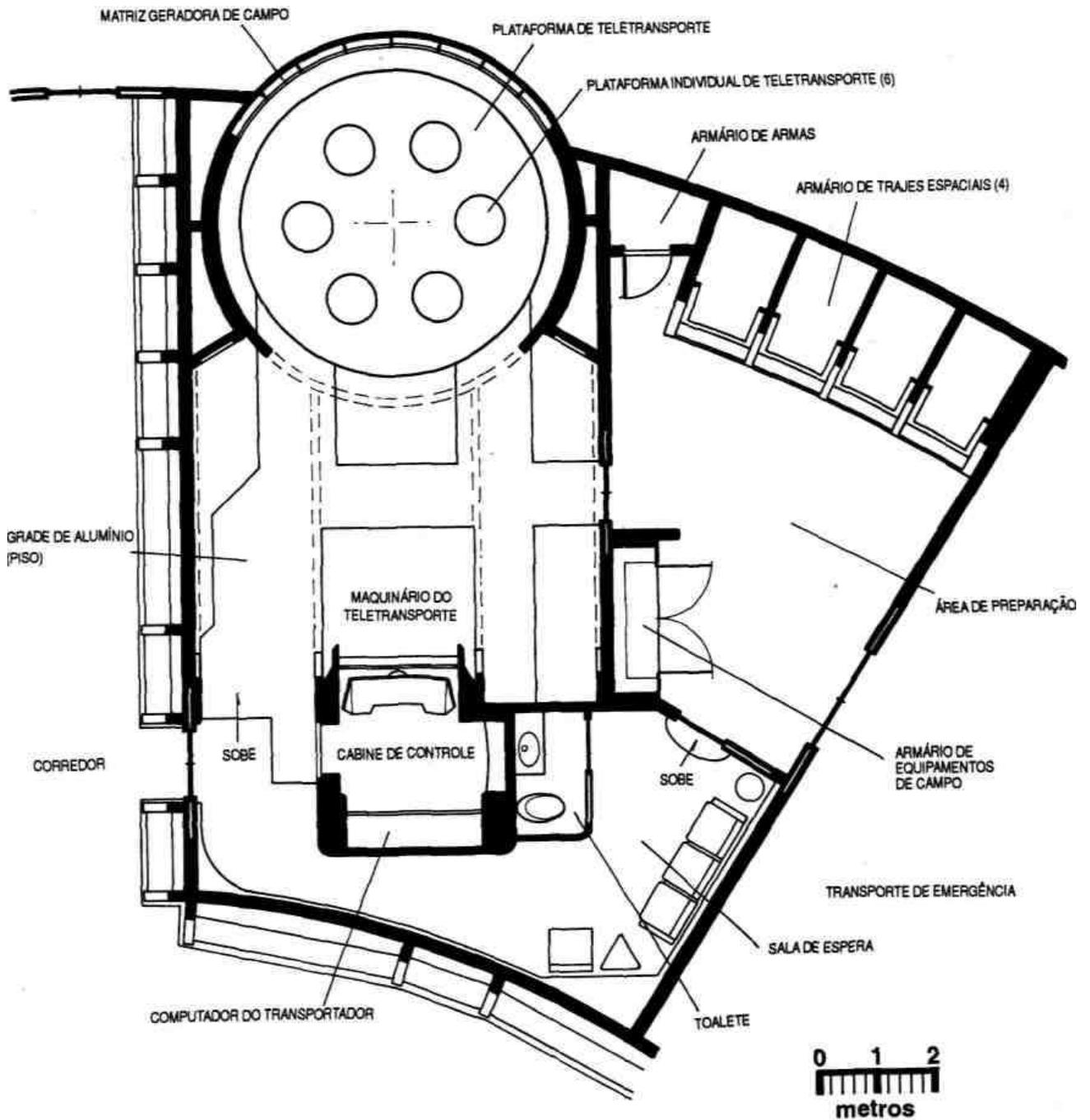
Na área de preparação há grandes portas duplas que levam a uma câmara de teletransporte especial, para vinte e duas pessoas. Esta câmara está reservada para uso em situações de emergência para que a tripulação possa abandonar a nave, por exemplo.

No complexo de teletransporte há quatro unidades para seis pessoas e quatro para vinte e duas. Uma pequena unidade permite que cargas importantes sejam transportadas do casco secundário antes da separação dos cascos em caso de emergência.

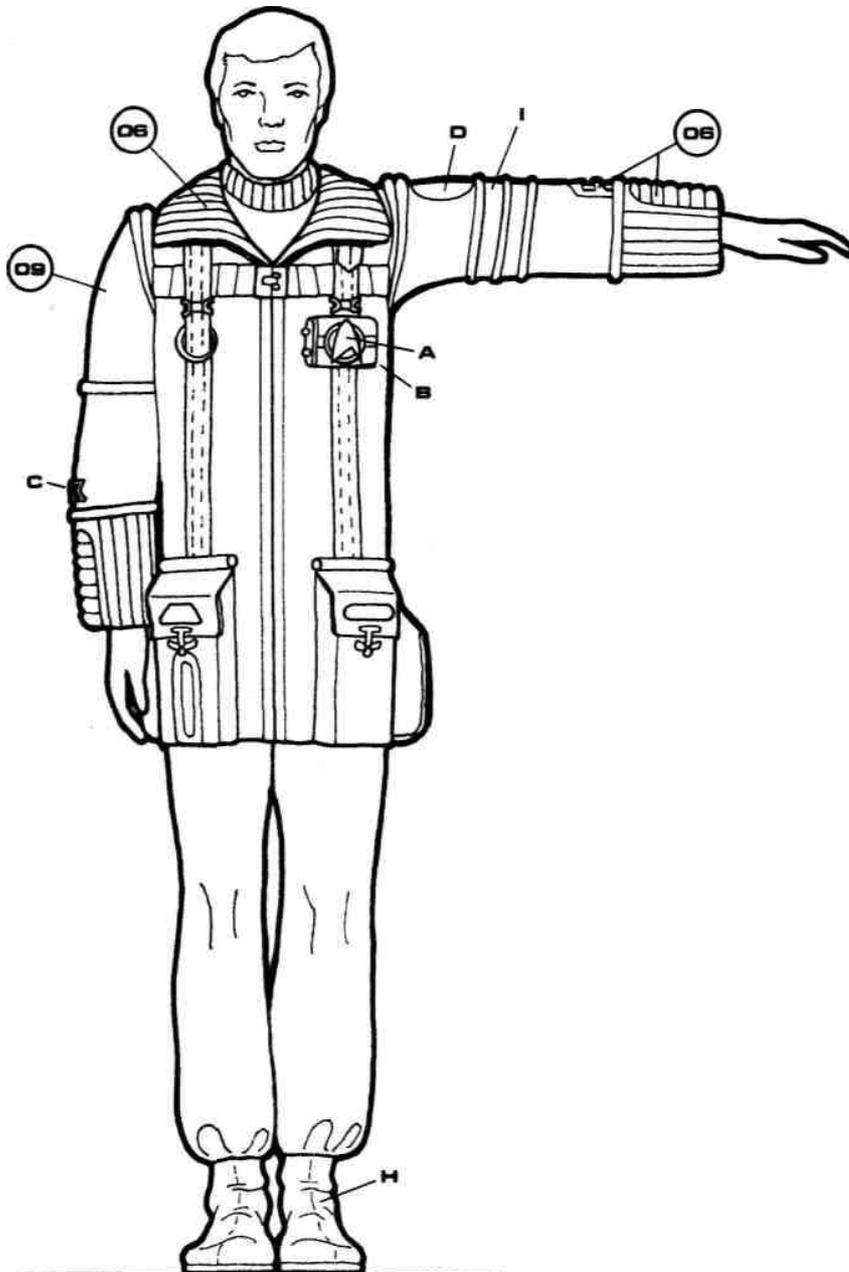
O alcance do comunicador foi aumentado para cerca de 32.000 km. Este dispositivo é uma versão atualizada da antiga unidade com tampa de grade móvel, que foi um grande sucesso. Um comunicador de pulso foi utilizado até recentemente, mas falhas repetidas após pequenos impactos fizeram com que seu uso fosse abandonado.

Os tricorders utilizados atualmente a bordo das naves têm funções e aparência similares às antigas unidades negras de tampa escamoteável que ainda se encontram em uso em muitos lugares da Federação. Estas unidades possuem uma cabeça de memória magnética retrátil ao invés do sistema de microdiscos utilizado nos modelos mais antigos. O raio de ação máximo para os tricorders de Ciências é cerca de 1190 metros; a unidade médica pode esquadrinhar objetos que estejam no máximo a 150 metros de distância.

SALA DE TRANSPORTE



JAQUETA DE CAMPO (UNISSEX)



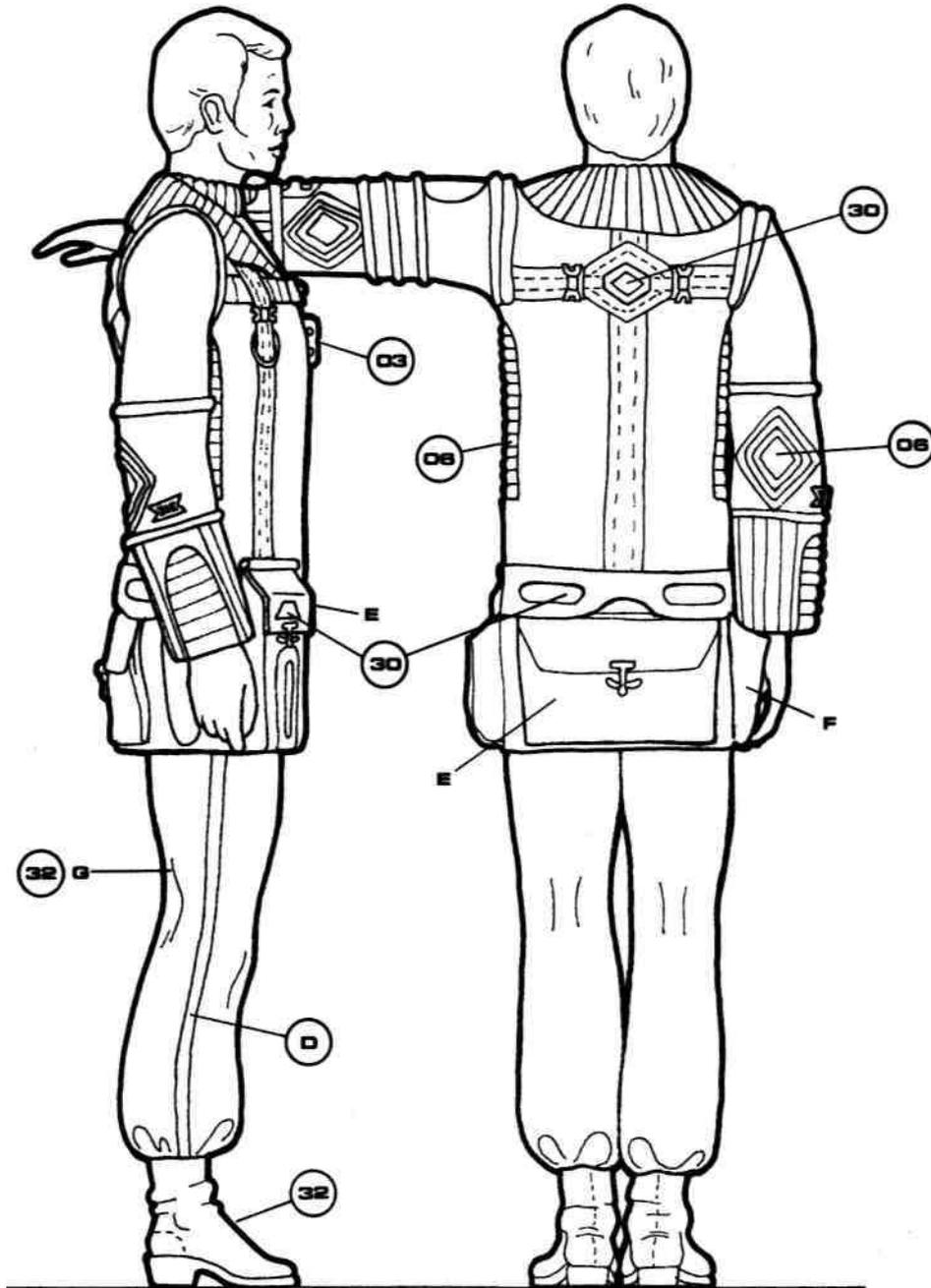
Para uso da Frota Estelar

Aprovação: 17 de setembro de 2219

Início do uso: 31 de outubro de 2219

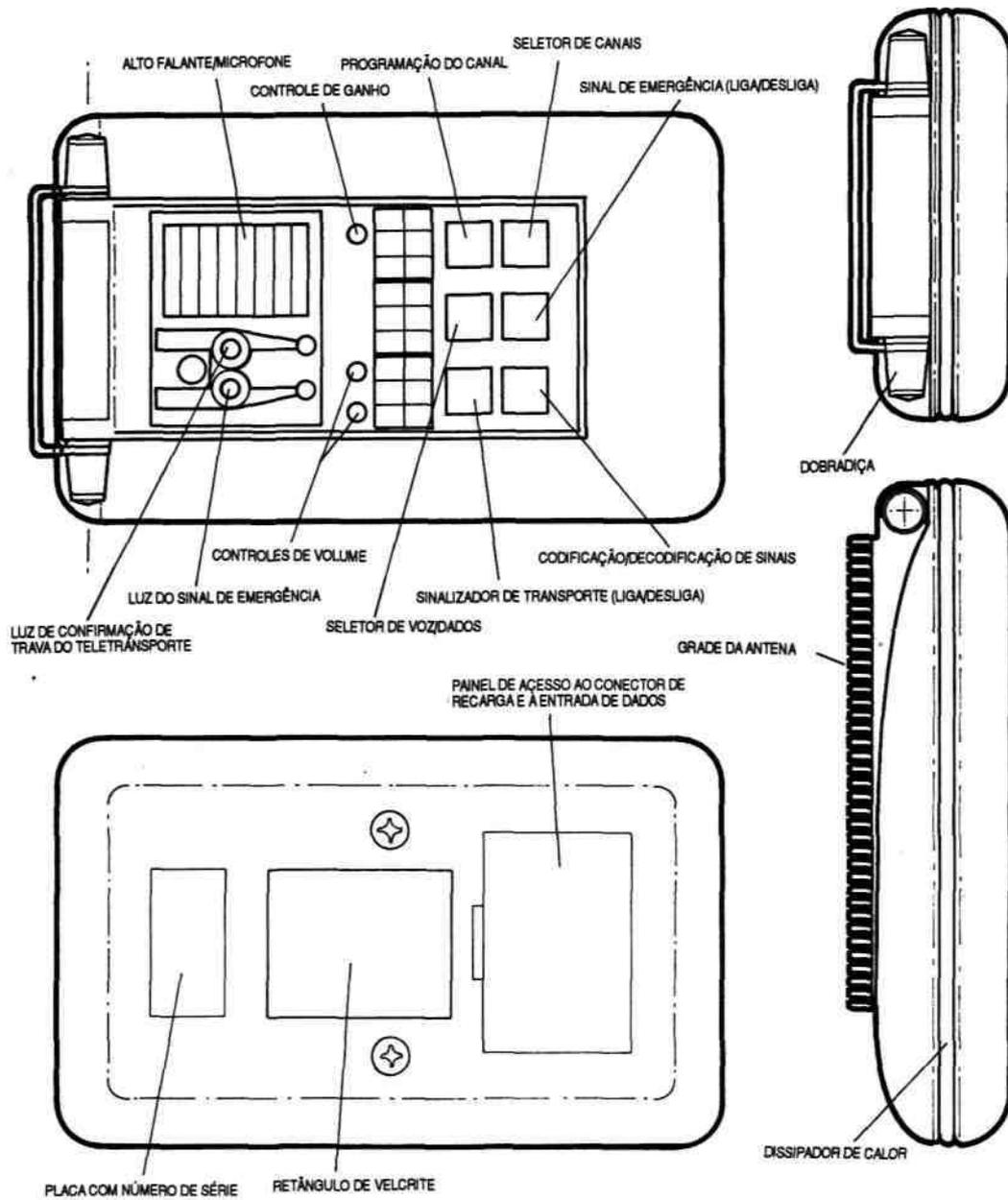
Retirada: em uso

- A - Emblema da Frota Estelar
- B - Transmissor de emergência (canal K-44)
- C - Insígnia de posto
- D - Emblema no ombro
- E - Bolsos
- F - Bolso do phaser
- G - Calças de serviço
- H - Botas
- I - Faixa de tempo de serviço



COMUNICADOR

(tamanho real)





SISTEMA DE TORPEDOS FOTÔNICOS

O arsenal principal da Enterprise está localizado em uma sala adjacente à sala de reuniões no deck G. Nele, dentro de uma câmara trancada e à prova de phaser, são guardadas armas para o pessoal da Segurança e grupos avançados. Todas as paredes do arsenal são recobertas com a liga de dibúrnio-ósmio, o mesmo metal sobre o qual se baseia o sistema de escudos defletores.

O acesso à câmara de armas se faz através de uma porta reforçada em uma das paredes da ante-sala do arsenal. Sempre há dois guardas no posto de controle do lado de fora da câmara; sua responsabilidade é checar a entrada e saída de todo armamento. A identificação pelas impressões da palma da mão assegura que nenhuma pessoa não autorizada tenha acesso ao arsenal.

Na câmara interna do arsenal são guardadas armas de vários tipos e tamanhos. Há uma grande quantidade de phasers do tipo III, IV e V, além dos novos phasers I-B e II-B. Também há morteiros de fótons, granadas de gás, explosivos temporizados, lasers de comunicação, recargas para phaser, algemas de contenção, cintos de utilidades, transmissores subcutâneos e projetores de campo de força portáteis. Em uma das paredes há armaduras da Segurança; na câmara também fica guardado um canhão phaser desmontado, para uso em superfícies planetárias.

A porta da câmara é aberta através da introdução de um código secreto num painel ao lado da porta. O código é mudado no início de cada turno de trabalho, e é conhecido somente pelo Capitão, Primeiro Oficial, Chefe de Engenharia, Chefe de Segurança e pelos agentes da segurança que guardam o arsenal.

Outubro de 2216 marcou o décimo aniversário de uso pela Frota Estelar dos phasers I e II. Aliadas confiáveis e duráveis, estas armas pioneiras da tecnologia phaser tomaram possível a expansão da Federação durante essa década de exploração. Após a descoberta da física de Transtator II em 2209, o Conselho de Segurança da Federação determinou por maioria de votos que estas armas básicas deveriam ser atualizadas.

Dois empresas foram contratadas para produzir suas próprias versões das novas armas. A Ataiskes Phaser Corporation, uma empresa nova na área, traduziu a nova tecnologia num sistema cinza-azulado, combinando um módulo do tamanho da palma da mão (o Phaser III) com uma montagem tipo pistola, formando uma unidade mais poderosa (o Phaser IV). Os phasers III e IV foram introduzidos em 2212, e lentamente começaram a substituir as unidades tipo I e II a bordo das naves da Frota Estelar. Um painel sensível ao toque no dorso do Phaser III permite a programação do microcomputador interno para uma grande variedade de funções.

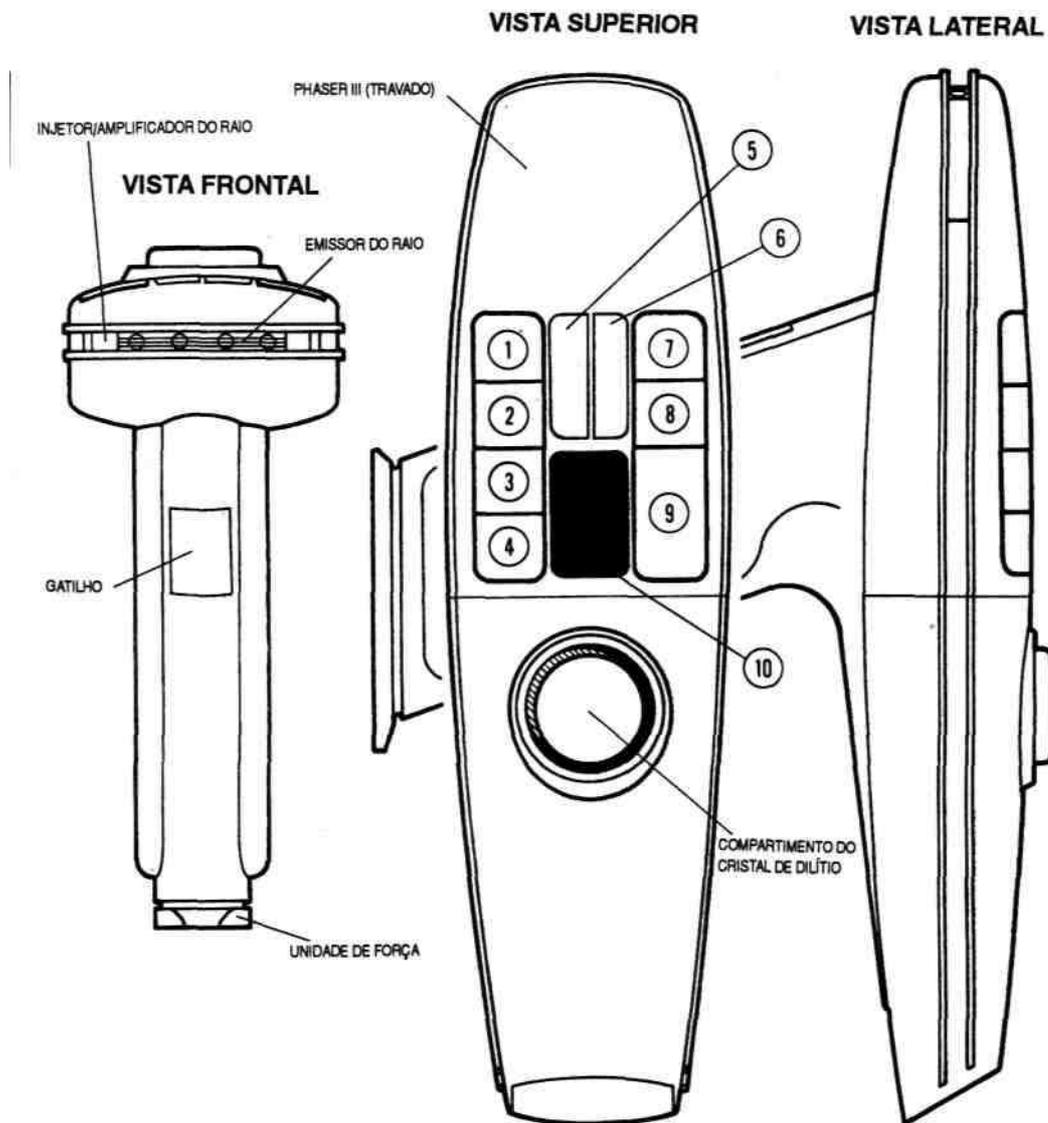
A Sestra Weapons, criadora do sistema original de phasers I e II, produziu três dispositivos phaser diferentes durante o período de oito anos após sua contratação. O primeiro foi uma unidade avançada de raio pulsor para mineração, criada para o Corpo de Engenheiros da Frota Estelar. Depois, em 2215, veio um novo banco phaser para uso em naves em uma configuração que também utiliza a tecnologia Transtator II, operando a temperaturas 27% menores do que as geradas em projetos anteriores.

O desenvolvimento mais recente da Sestra, que começou a ser utilizado pela Frota Estelar no ano passado, é a série Phaser B. Estas armas, de aparência semelhante aos phasers I e II, sofreram umas poucas alterações, acomodando internamente novos sistemas de refrigeração e controle.

As unidades I-B e II-B possuem um sistema simplificado de "ajuste rápido" da intensidade de fogo, que demonstrou ser de grande valia durante as simulações de combate pessoal.

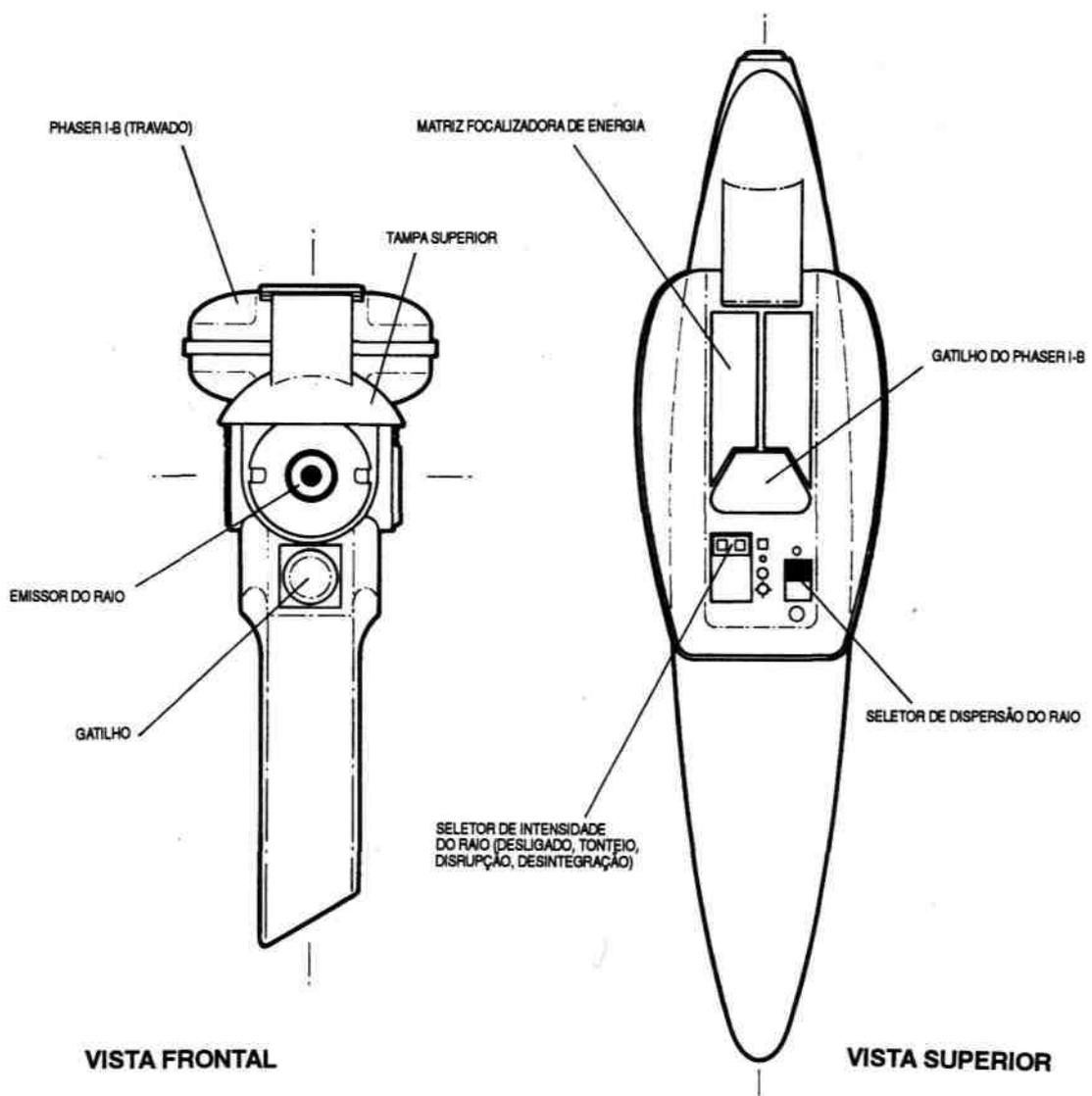
PHASER IV

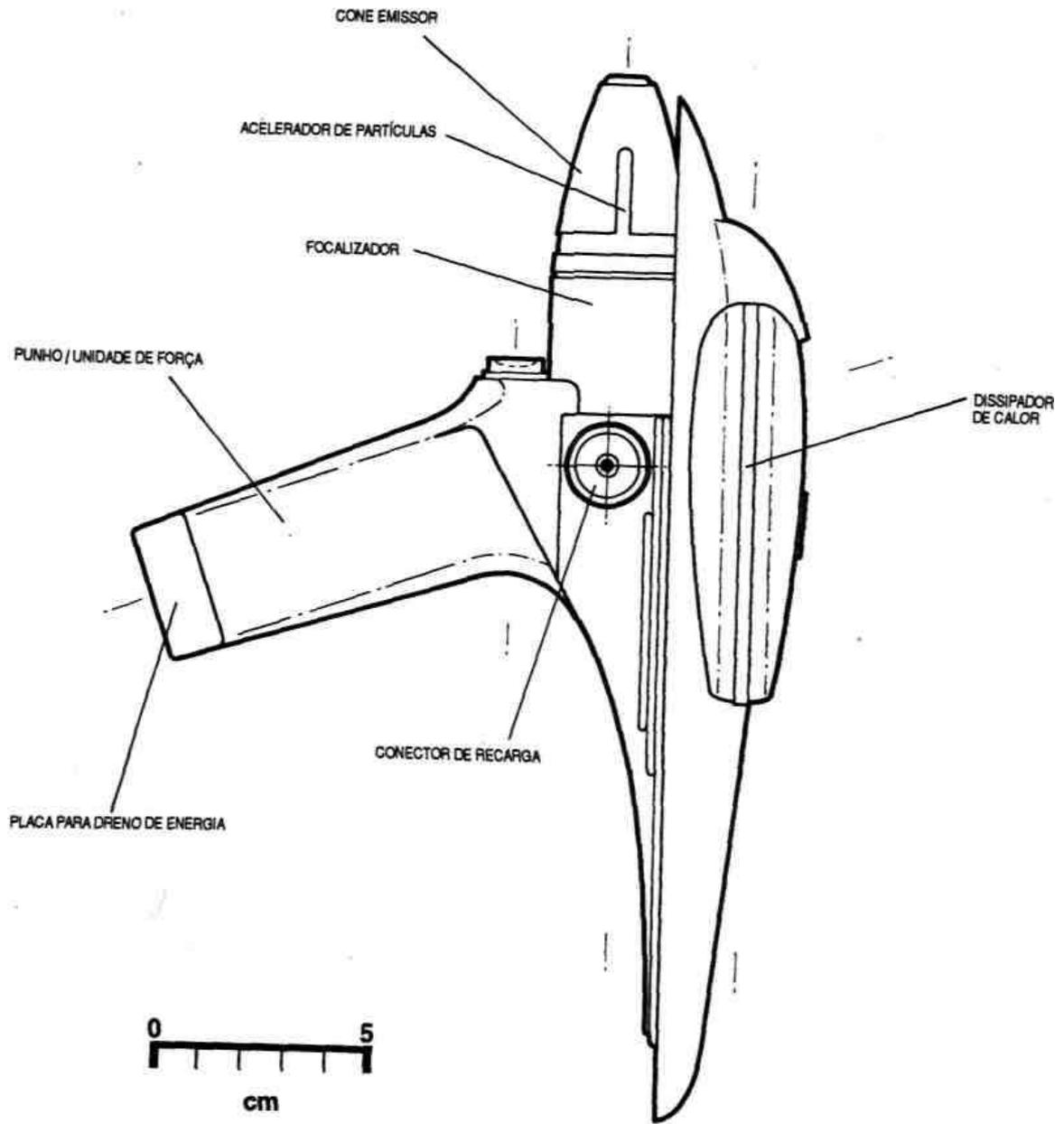
- 1 SELETOR DE TONTEIO
- 2 DISRUPTOR
- 3 SELETOR DE DESMATERIALIZAÇÃO
- 4 TECLA "ENTER"
- 5 GATILHO
- 6 GATILHO
- 7 RAIOS DISPERSOS
- 8 RAIOS CONCENTRADOS
- 9 MONITOR DE ENERGIA
- 10 DESCANSO PARA O DEDO



(tamanho real)

PHASER II-B







DECK DE RECREAÇÃO

O deck de recreação da Enterprise é o maior e o mais bem equipado em toda a Frota Estelar. Tripulantes que não estejam de serviço podem encontrar aqui uma grande variedade de jogos e passatempos à disposição.

Na parede anterior da sala há uma enorme tela, a maior a bordo da nave. Este dispositivo de imagens tridimensionais pode ser programado para mostrar qualquer um dos milhares de filmes dos séculos XX, XXI e XXII, e também contém em sua memória uma menor quantidade de filmes do século XXIII. Também podem ser apreciados eventos esportivos ao vivo, graças a uma conexão subespacial de vídeo. Em ocasiões mais raras, a unidade é utilizada para exibir informações dirigidas à tripulação, reunida em assembléia.

Atrás da tela há uma pequena sala com painéis, onde cinco pequenas unidades exibem, através de imagens, informações a respeito da Frota Estelar, Federação, regiões da Terra, Vulcano, Alpha Centauri e outros mundos da Federação, além de todas as naves que já receberam o nome "Enterprise".

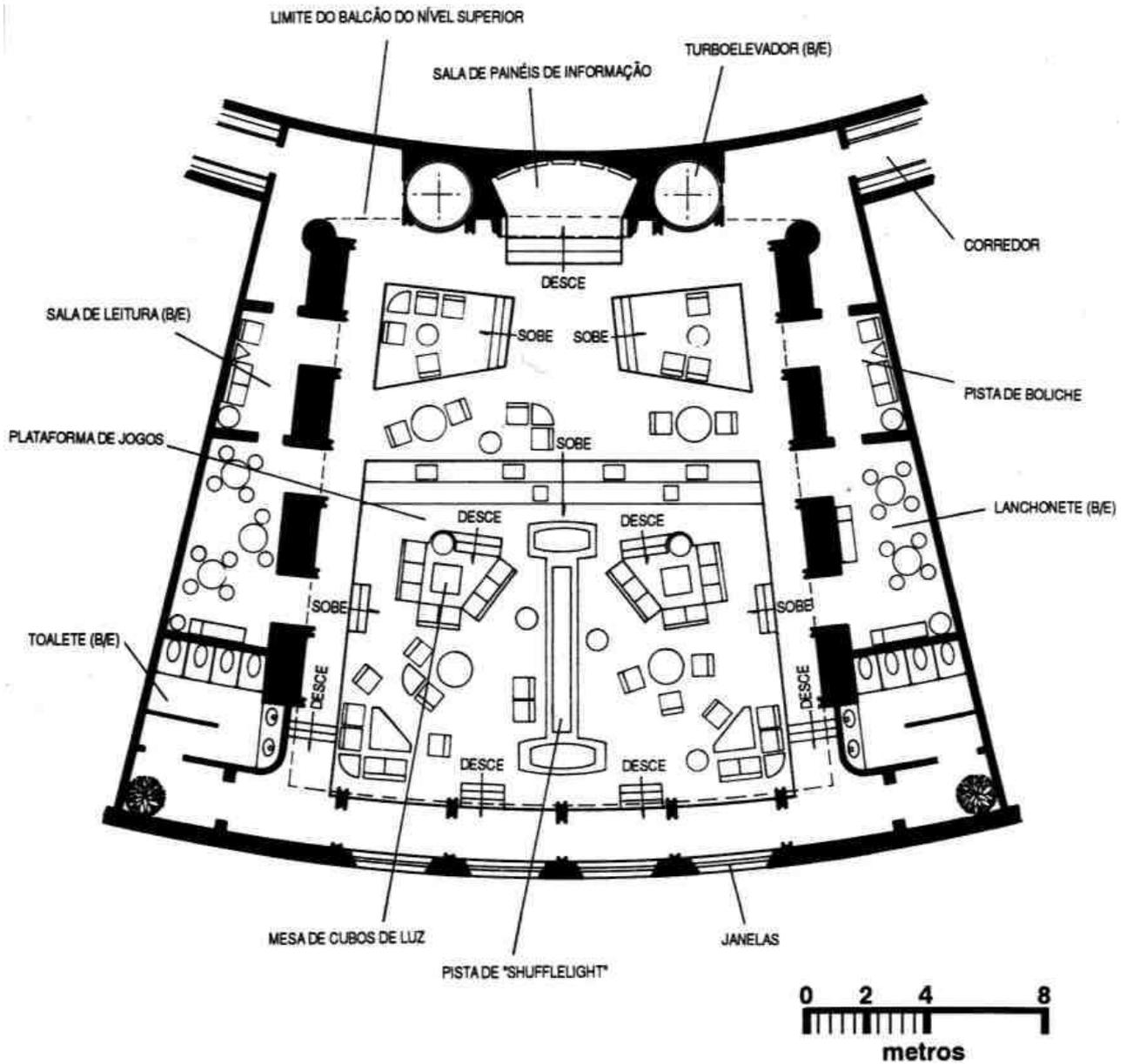
Nas laterais do deck de recreação há lanchonetes e salas de leitura. Perto da parede posterior, no nível inferior, há lavatórios divididos em "masculinos" (bombordo) e "femininos" (boreste), de forma a não constranger eventuais visitantes.

Dois turboelevadores localizados ao lado do visor principal dão acesso ao deck F e ao nível superior do deck de recreação, onde há pequenas mesas onde podem ser jogados xadrez tridimensional e damas, além de jogos de cartas, gamão e outros jogos não eletrônicos.

Uma plataforma um pouco mais alta no centro do nível inferior contém diversos jogos eletrônicos. Em áreas rebaixadas nessa plataforma há consoles programados com jogos como: Concentrex, Desafio, Olho-Q e Duelo Phaser. No centro da plataforma há uma pista de "shuf-flelight", que pode também ser usada em competições.

Oito imensas janelas na parede traseira permitem aos tripulantes ter uma visão sem obstáculos do casco secundário e das unidades de dobra, e são úteis para a observação do planeta quando a Enterprise está em órbita padrão.

DECK DE RECREAÇÃO (NÍVEL INFERIOR)



5.6 DECKS H-I (NÍVEIS 8-9)

O deck H é freqüentemente chamado de "deck de acoplamento", por conter os dois maiores complexos de acoplamento do casco primário. Cada um destes complexos está inteiramente equipado para atender a qualquer necessidade extraveicular.

Duas grandes portas corrediças, que, quando fechadas, são parte integrante da superfície inferior do casco primário, escondem os complexos de acoplamento. Estas portas são feitas de trititânio reforçado e são controladas através de um console.

A área de preparação dá acesso a uma escotilha de pessoal e à escotilha de acoplamento. Nesta área, tripulantes que necessitem sair da nave podem vestir seus trajes espaciais, quando necessário. Quatro armários contêm um traje cada um, além de recargas para o sistema de suporte à vida e energia do traje.

A escotilha de pessoal fica ao lado da escotilha principal do complexo. Esta sala permite que pessoal em trabalho extraveicular (EVA) possa entrar e sair da nave enquanto uma nave está acoplada à escotilha principal.

Tem-se acesso à sala de preparação através de um corredor radial. Uma porta de segurança localizada no corredor fecha-se automaticamente em caso de descompressão catastrófica. Um circuito de segurança evita que as portas internas e externas da câmara de descompressão sejam abertas quando não há uma nave acoplada.

Os procedimentos de acoplamento são monitorados e controlados de uma pequena sala em um lado do complexo. Janelas duplas e reforçadas permitem que o supervisor possa observar tanto a área de preparação quanto o interior da escotilha de pessoal.

Uma área de armazenamento contém ferramentas para uso extraveicular e materiais para reparos no casco. Centros de manutenção cuidam dos reparos dos equipamentos e trajes espaciais.

Uma sala de espera ao lado da área de preparação pode acomodar passageiros enquanto naves auxiliares ou cápsulas de transporte realizam as manobras finais de aproximação.

No centro do deck H, ao redor do núcleo do computador, situa-se a sala de controle auxiliar de fogo. Todos os sistemas de armamento da nave podem ser controlados manualmente a partir desta sala.

À popa do deck situa-se a lavanderia da nave. Nesta, as roupas usadas dos tripulantes são decompostas em seus componentes básicos e recompostas limpas. Peças de vestuário que precisem ser limpas podem ser depositadas nos tubos de transporte apropriados existentes em cada deck.

A unidade fabril da Enterprise também se encontra no deck H. Sintetizadores de materiais da Chiokis, controlados por computador, fabricam ferramentas, vestuário, pequenos dispositivos, peças de reposição e qualquer outro objeto que possa ser programado na matriz do sintetizador, utilizando um estoque de materiais básicos de forma semelhante aos sintetizadores de alimentos. Similarmente, uma unidade adjacente decompõe materiais descartados em seus componentes básicos, que são armazenados para uso futuro.

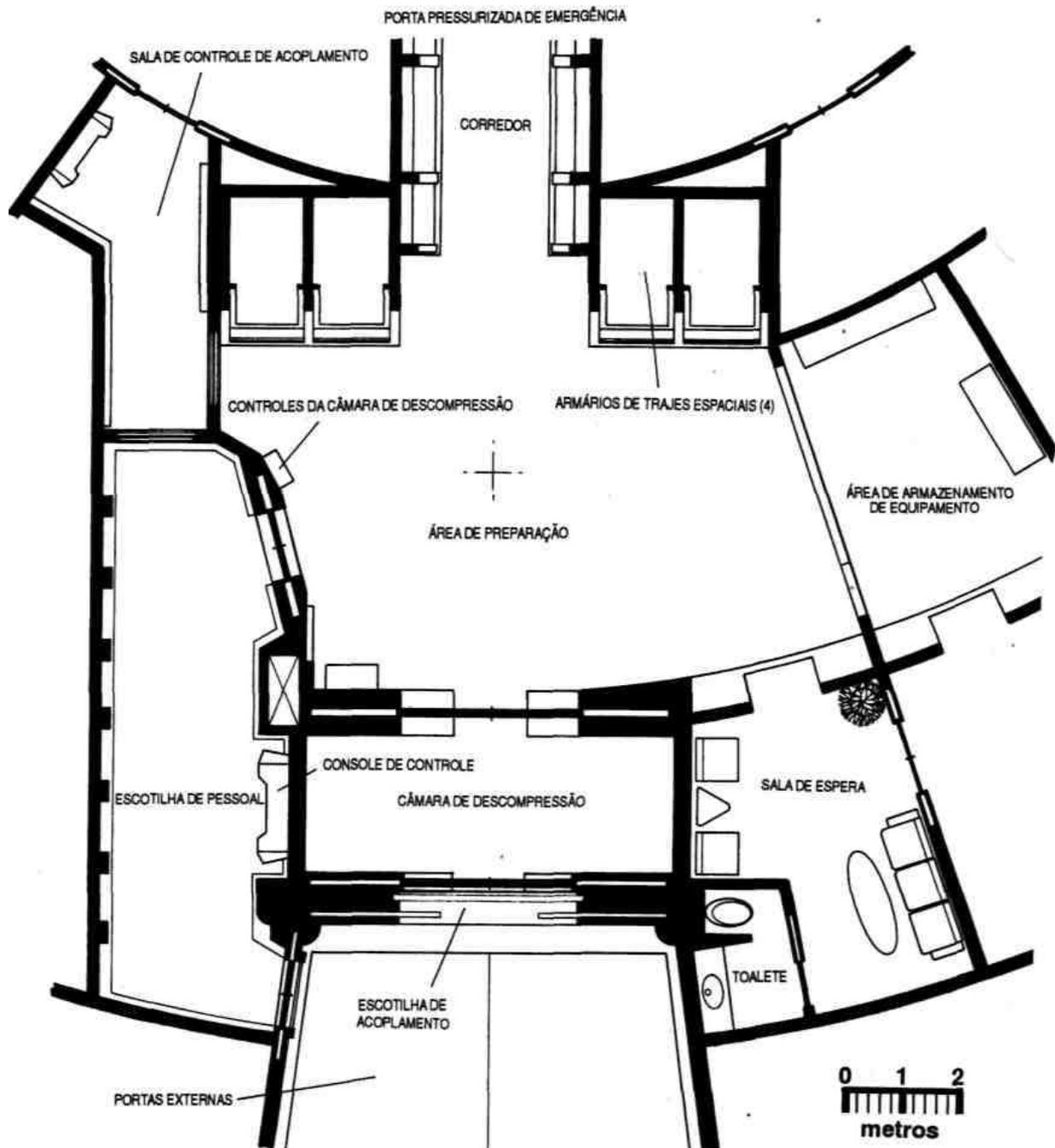
Ao longo do corredor concêntrico mais externo há seis janelas de observação, arranjadas aos pares. Além disso, os bancos phaser inferiores são montados em pontos reforçados à proa, bombordo e estibordo, atrás da estrutura externa do casco.

Caso seja necessária a separação de emergência dos cascos, a porção do deck H na dorsal de conexão foi projetada para realizar várias funções importantes. A câmara de

intermixagem vertical desconecta-se neste nível, e parafusos explosivos embaixo do assoalho separam o casco primário do restante da nave. Uma vez que o disco tenha pousado em segurança na superfície de um planeta, parte do piso da área de contato com a dorsal de conexão pode ser abaixado, tornando-se uma rampa de entrada/saída.

O deck I contém três salas de observação, cada uma com quatro pequenas janelas ao nível do chão, localizadas além de um corrimão de proteção. O restante do nível é ocupado pelos bancos de memória de backup do computador M-6 e seus sistemas de refrigeração.

COMPLEXO DE ACOPLAMENTO



5.7 DECKS J-K (NÍVEIS 10-11)

O deck J consiste principalmente da sala principal de disjuntores do casco primário. Daqui, a energia que flui para todos os sistemas do disco é monitorada tanto manualmente quanto por computador, assegurando que demandas inesperadas de energia não danifiquem os equipamentos de bordo.

O deck K, também composto por uma única sala, consiste do posto de monitoração do complexo principal de sensores. Esta instalação é normalmente ocupada por dois especialistas de Ciências. Uma escadaria que sobe leva ao turboelevador no deck J, onde se encontra o fundo do poço do elevador do disco.

Entre os decks Hei, embutido na dorsal de conexão, há um sistema de repulsão com 90 cm de espessura. Esta unidade utiliza repulsores magnéticos para aumentar a separação inicial entre os cascos, em caso de desconexão. Nos níveis I a K da dorsal de conexão há alojamentos para passageiros especiais. Estes alojamentos podem conter ambientes freqüentemente requeridos por passageiros não humanóides. Vários tipos de atmosfera, incluindo amônia, metano quente e água do mar preenchem os requisitos de suporte de vida de qualquer espécie membro da Federação. Estes compartimentos isolados requerem, em média, quatro horas de preparação antes que possam ser ocupados.

Uma pequena plataforma de alumínio transparente, como as que se encontram nos níveis da Engenharia de dobra, circunda a câmara de intermixagem vertical em cada nível da dorsal de conexão. Acessíveis por elevadores de uma só pessoa, estes postos de monitoração são utilizados pelo pessoal da Engenharia.

Um poço de elevador corre verticalmente, fazendo alguns degraus, perto da parte traseira da dorsal de conexão. O novo tubo Jeffries da Enterprise conecta a Engenharia de Impulso no deck F com o nível superior da Engenharia de dobra no deck N. Circuitos vitais de energia e propulsão podem ser acessados por este túnel inclinado, que corre ao longo de toda a parte traseira da dorsal de conexão. O tubo Jeffries é reforçado com a liga de dibúrnio-ósmio para maior segurança durante situações de combate.

Uma escada vertical conecta o deck I na dorsal de conexão com o deck N na Engenharia de dobra. Esta passagem prove acesso entre os cascos primário e secundário em caso de falha no turboelevador.

Todas as aberturas existentes entre o casco principal e a dorsal de conexão (poço do turboelevador, escada, condutores de energia, encanamentos e o tubo Jeffries) são selados automaticamente na linha de separação momentos antes da desconexão de emergência.



ARMAMENTOS / PHASERS

Os decks L e M, níveis inferiores da dorsal de conexão, abrigam o sistema de lançamento de torpedos fotônicos (ou "fotorps", como são chamados às vezes). Nestas instalações cuida-se do armazenamento, carga e lançamento dos vinte torpedos fotônicos carregados pela nave.

Na reforma, durante seus cinco anos na doca, a Enterprise foi equipada com um sistema totalmente automático de lançamento de torpedos. Todas as operações de carga e disparo eram controladas pelo posto de Controle de Armamentos na ponte de comando; este arranjo diminuiu em 20% o tempo transcorrido entre a ordem de fogo e o efetivo disparo em relação aos sistemas manuais comumente utilizados. No entanto, surgiram problemas de superaquecimento no sistema automático de carga dos torpedos. Estes problemas, que nunca tinham surgido antes, faziam com que 7% dos disparos fossem abortados. O projeto utilizava o torpedo modelo FP-4 da Morris Megatronics, o mesmo tipo já utilizado pela Enterprise durante seus anos de serviço como uma nave da classe Constitution.

A Enterprise foi trazida para a recém-concluída Doca Espacial em novembro de 2220 para a substituição do sistema de torpedos fotônicos. Foi decidido que a nave seria equipada de forma a poder utilizar o novo torpedo Mark VI da Beltesha Missile Systems, que havia se saído muito bem nos testes realizados na Área de Tiro em Espaço Profundo de Arcturus.

5.8 DECKS L-M (NÍVEIS 12-13)

Os decks L e M foram modificados para abrigar o complexo de armazenamento, de torpedos e o maquinário de lançamento. A frente do poço do turboelevador, no deck L, foi instalado um computador de tiro sobressalente.

Apesar do disparo ser controlado pela ponte de comando, a área de lançamento de torpedos fotônicos fica permanentemente sob supervisão de uma equipe de tripulantes. Os torpedos ficam guardados em prateleiras de armazenamento no deck L. Um braço mecânico retira magneticamente cada torpedo a ser disparado e o insere em um receptáculo onde este recebe a carga de matéria/antimatéria e o detonador.

Uma vez que a carga explosiva está em seu lugar, o torpedo é conduzido para trás através de trilhos suspensos e depois desce ao sistema de lançamento no deck M, um nível abaixo. Lá, o braço mecânico liberta o torpedo armado, que é levado à câmara de lançamento por um carrinho magnético.

O tubo de lançamento dos torpedos tem a forma de um "U", possibilitando que os torpedos sejam ejetados a partir de dois pontos. Cada braço do tubo pode conter até quatro torpedos prontos, para situações que exijam disparos em rápida seqüência. A câmara de intermixagem vertical passa entre os dois braços do tubo de lançamento, assim como a escada de emergência da dorsal de conexão.

A ré do deck L, envolvendo o tubo Jeffries, localiza-se o exaustor do sistema de torpedos fotônicos. Sempre que um torpedo é lançado, este mecanismo ejeta gases superaquecidos para a ré através de uma grade de ventilação existente no casco exterior, compensando assim as forças inerciais causadas pelo disparo. Apesar destas forças serem pequenas, elas podem alterar o equilíbrio dinâmico de uma nave em movimento ou mesmo causar um pequeno movimento da nave que tenta se manter parada.

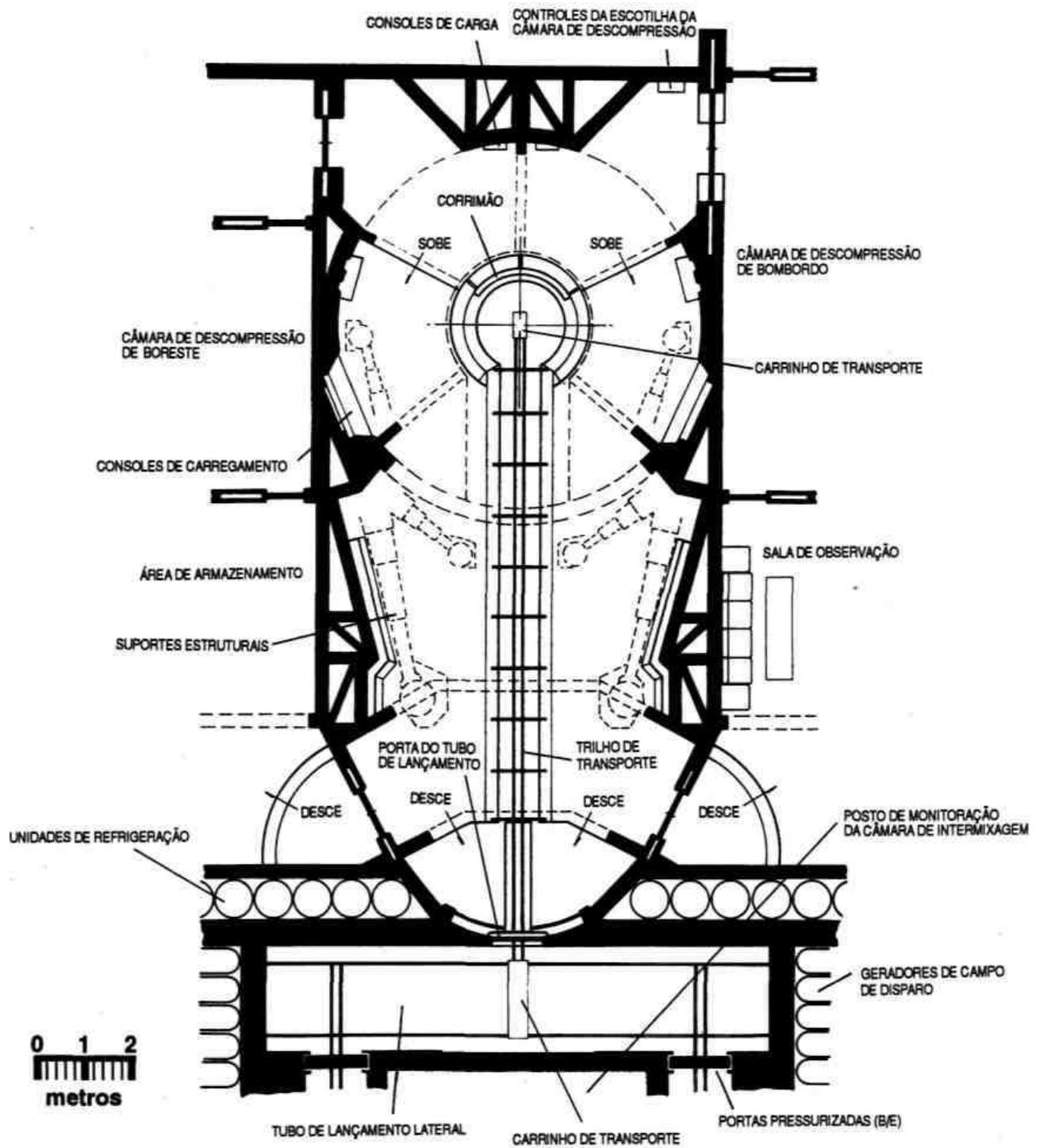
O deck M também possui duas escotilhas de acoplamento, uma a bombordo e outra a estibordo. A escotilha de bombordo dá para uma câmara de descompressão, através da qual tem-se acesso ao complexo de torpedos fotônicos ou ao compartimento do turbo-elevador. A escotilha de estibordo dá acesso a uma pequena câmara de descompressão e a uma área de armazenamento. A frente da câmara de descompressão de bombordo há uma sala de observação.

A porção traseira do deck M abriga a sala de controle auxiliar de disparo e toaletes.



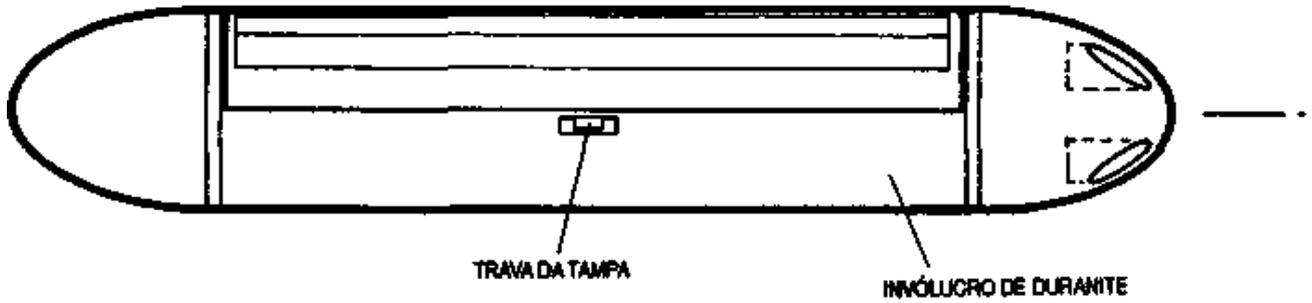
O acesso à área de torpedos fotônicos através da câmara de descompressão de bombordo.

SALA DOS TORPEDOS FOTÔNICOS

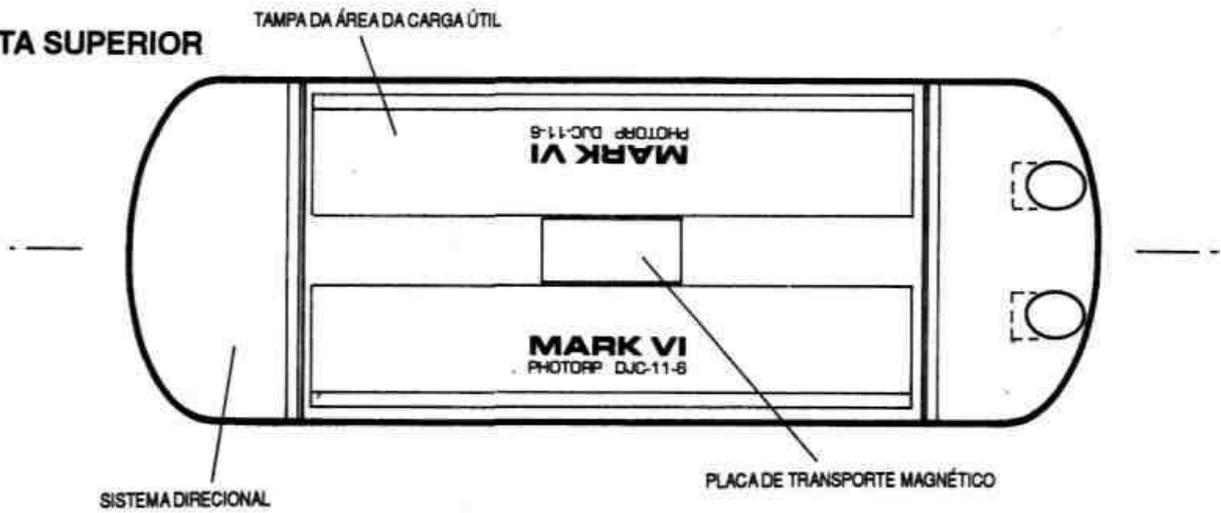


TORPEDO FOTÔNICO (MARK VI)

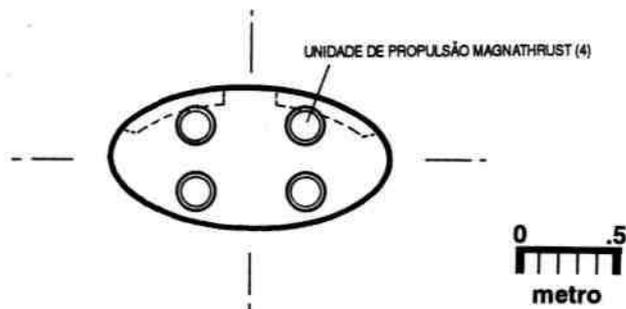
VISTA LATERAL



VISTA SUPERIOR



VISTA TRASEIRA



5.9 DECKS N-0 (NÍVEIS 14-15)



ENGENHARIA DE DOBRA

A seção de Engenharia de dobra da Enterprise localiza-se nos decks N e O. Todos os sistemas de propulsão e energia são dali controlados, bem como o sistema de suporte à vida e equipamentos de controle de gravidade.

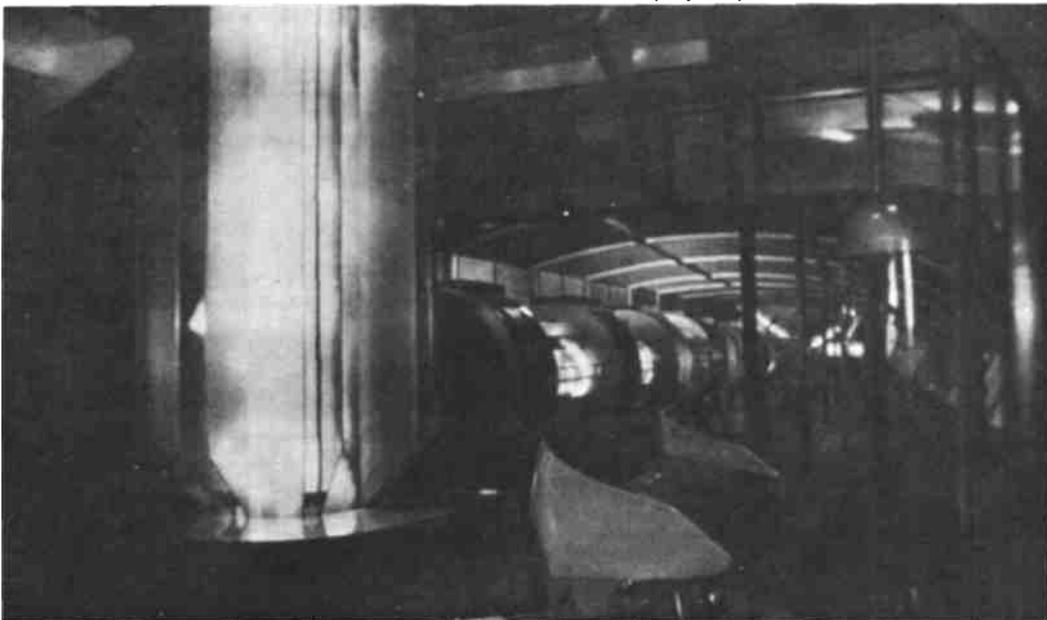
O deck N é o nível mais alto do casco secundário; ele atua como uma "espinha dorsal" estrutural da nave, sendo o ponto de ancoragem da dorsal de conexão e dos suportes das unidades de dobra. Na extremidade dianteira deste nível encontra-se a sala de monitoração do computador da Engenharia, a qual circunda a câmara de intermixagem vertical e abre-se, na traseira, para a área do computador da Engenharia. A parte traseira da área do computador possui uma porta de emergência que desce até o nível O, separando a sala de controle dos motores de dobra da câmara de intermixagem horizontal; esta porta desce em caso de vaza-

mento de radiação ou queda de pressão.

Um estreito corredor passa a bombordo da área do computador e prossegue em direção à popa da nave até o centro do nível. Em ambos os lados desta passagem estão montados quatro propulsores de manobra, sob o casco externo da "espinha dorsal" do casco secundário. Estes propulsores são utilizados para o controle do curso da nave nas proximidades de docas ou estações espaciais. A estibordo do corredor há um acesso a um turboelevador.

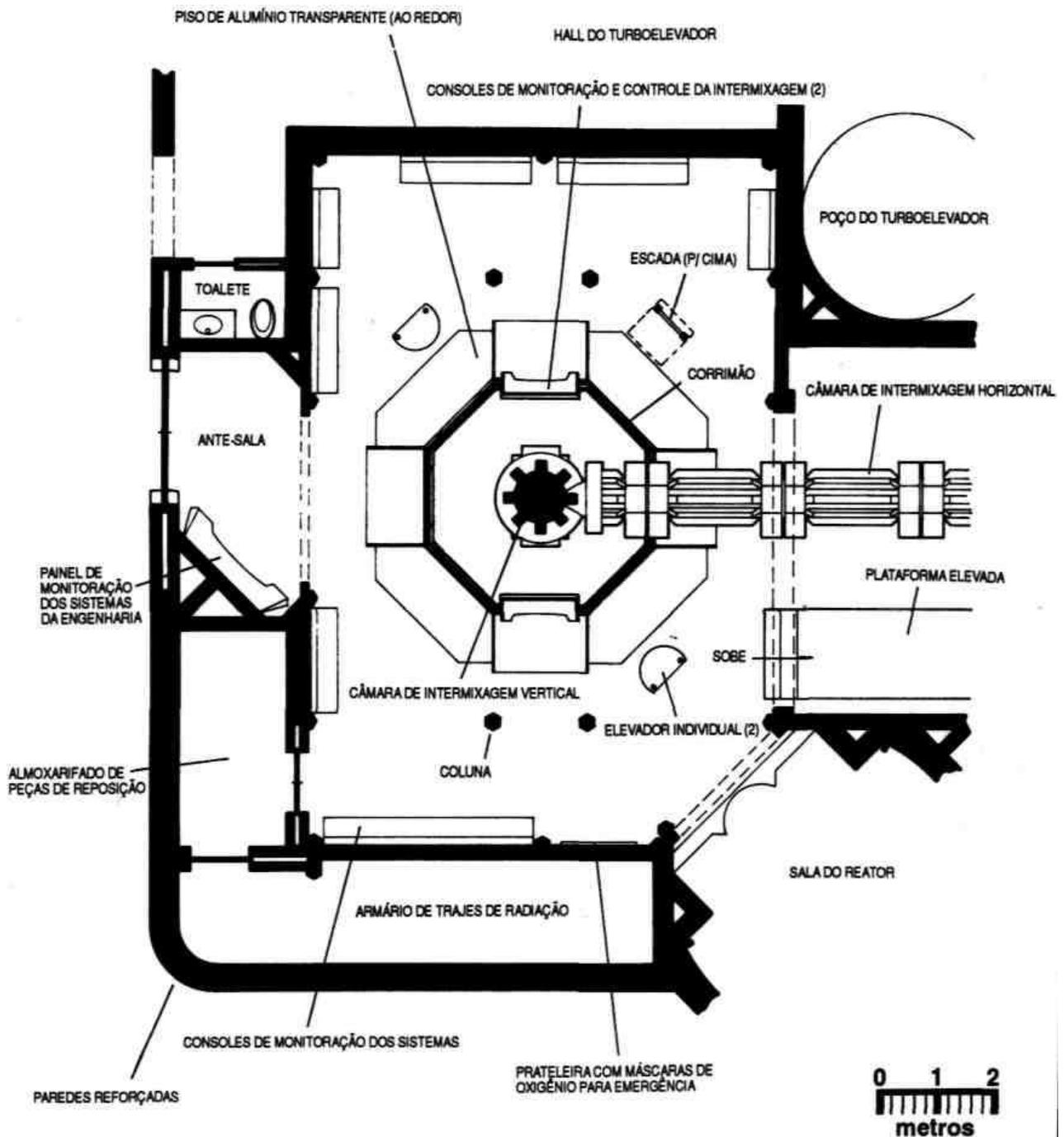
O tubo Jeffries termina na extremidade traseira do deck N .

A altura do teto na sala de monitoração e na área do computador é 3.66 m (12 pés) (altura padrão dos níveis no casco secundário). O restante do deck N fica num nível um pouco mais elevado, onde a altura do teto é 2.74 m (9 pés).



Seção de Engenharia de Dobra com câmara de intermixagem vertical.

ÁREA DO MOTOR DE DOBRA



O deck O é freqüentemente designado por "Engenharia". A área do motor de dobra, na parte dianteira deste nível, é o resultado de mais de nove anos de pesquisa e desenvolvimento intensivos. Todo o seu layout contribui para um tempo de reação mais rápido dos tripulantes, tendo sido cada painel duplicado de alguma forma na ponte de comando, o que permite uma melhor monitoração e capacidade de interação.

A câmara de intermixagem vertical está localizada no centro da sala, e estende-se por vários níveis acima e abaixo do deck. Este complexo, de design radicalmente diferente em termos de tecnologia de intermixagem, prove energia operacional para o sistema de impulso e fornece suficiente energia adicional para alimentar todos os outros sistemas de bordo. A matéria e a antimatéria para intermixagem são contidas em uma série de reservatórios magnéticos, mantidos em receptáculos na base da câmara de intermixagem. Estes reservatórios podem ser ejetados da nave em caso de emergência extrema através de dois grandes painéis explosivos no casco externo.

A câmara de intermixagem horizontal é uma derivação da câmara vertical, consumindo matéria e antimatéria da mesma fonte. Esta câmara fornece energia às unidades de campo de dobra e bancos phaser. A configuração linear mostrou ser significativamente mais fria, limpa e mais eficiente do que qualquer outro sistema atualmente em uso.

Na ante-sala da área do motor de dobra localiza-se o console de controle e o display de acompanhamento dos sistemas principais de energia. Dali, o pessoal da Engenharia pode monitorar todo o consumo de energia a bordo e controlar outros consoles.

Uma porta, localizada a bombordo da parte anterior da sala dá acesso a um compartimento onde são armazenados circuitos de reparos e peças de reposição. Outra porta, dentro deste compartimento, dá acesso a um armário de trajes de radiação.

Dois elevadores de uma só pessoa garantem um fácil acesso aos vários níveis ao redor da câmara de intermixagem. Em todos estes níveis, o chão ao redor da câmara é de alumínio transparente e possui um corrimão de proteção. Os consoles de controle a bombordo e estibordo garantem uma interface direta com todos os sistemas do reator.

Há vários displays distribuídos pelo perímetro da sala. A sala do reator de dilítio fica atrás de uma parede transparente, no canto traseiro de bombordo da sala de controle.

A câmara de intermixagem horizontal estende-se por 44.2 m (145 pés) em direção à traseira da nave, dirigindo-se então para cima e para fora, em direção aos suportes das unidades de dobra. Além deste ponto há as estruturas de ancoragem (que suportam a imensa massa das unidades de dobra e seus suportes) e um corredor estreito, que leva à extremidade traseira do deck.

No fim do corredor, uma porta deslizante dupla leva à sala de controle da área de pouso. Esta sala possui cinco grandes janelas que permitem uma visão do espaço além da popa da nave. As portas externas do hangar da nave são controladas a partir desta sala, assim como os raios de tração e o campo de força da área de pouso. Três janelas adicionais no teto permitem uma visão das unidades de dobra, e uma linha de janelas no chão permite uma visão sem obstruções de toda a área de pouso.

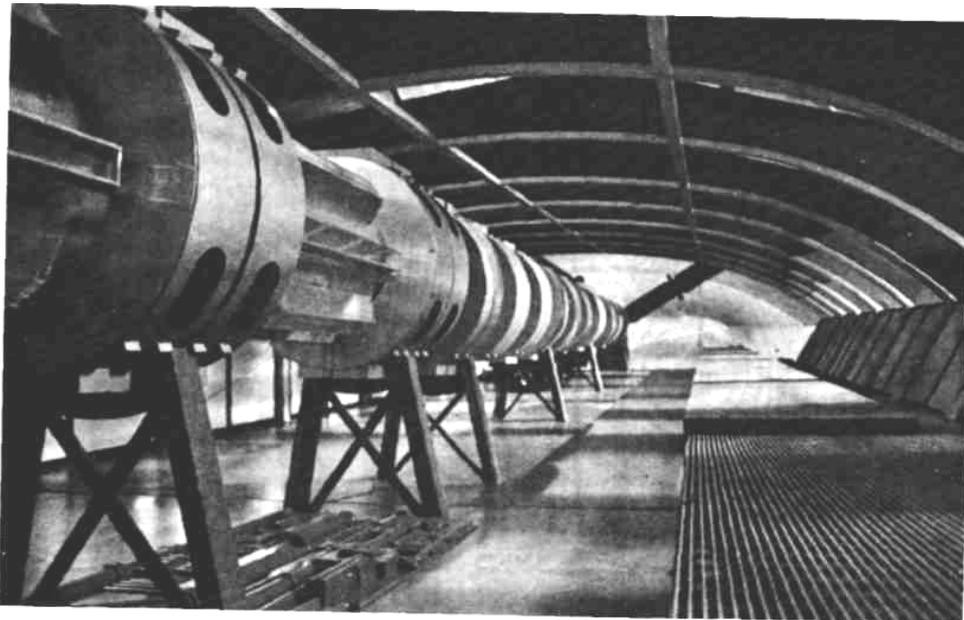
Os bancos phaser traseiros da Enterprise são montados nas laterais da sala de controle da área de pouso, na parte superior do casco.

A sala do reator de dilítio é uma inovação recente na seção de Engenharia de Dobra. Esta câmara à prova de radiações foi instalada enquanto a nave tinha seu sistema de torpedos fotônicos substituído. Ela dá acesso direto às conexões dos cristais, permitindo que estes sejam facilmente substituídos em caso de esgotamento ou outros danos.

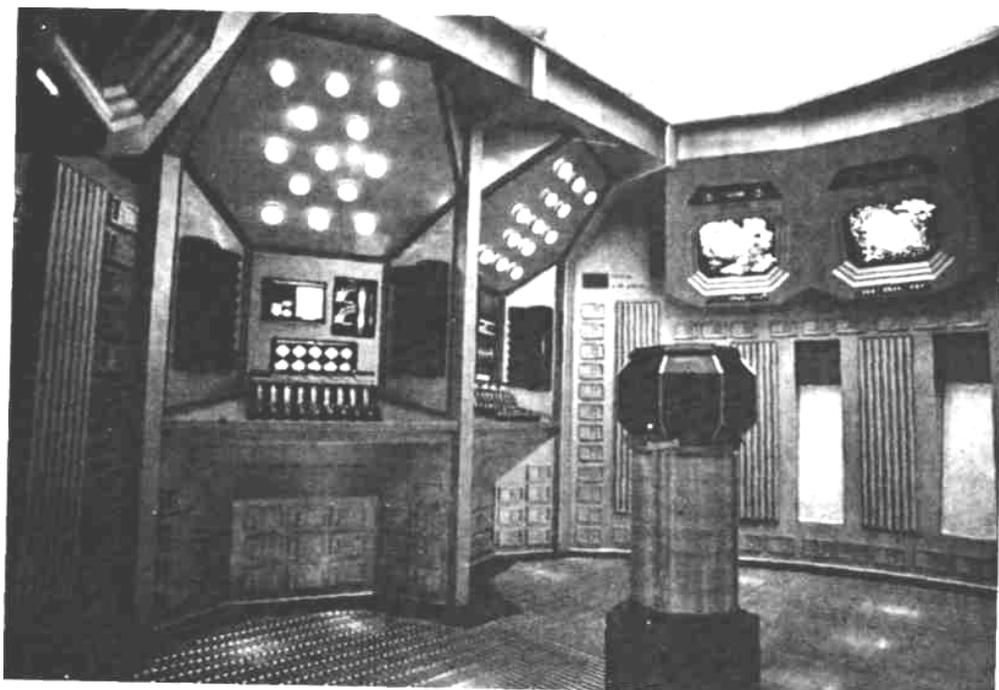
As conexões de dilítio estão alojadas dentro de um pedestal no centro da sala.

Uma parede dupla transparente que contém gases para absorção da radiação, isola a sala do restante da área do motor de dobra. Uma porta giratória, também transparente, dá acesso ao interior da sala, agindo como câmara de isolamento.

A sobrecarga das conexões de dilítio pode causar o vazamento de radiação no interior da sala. Caso isto ocorra, é ativado um sistema automático de descontaminação que, após várias horas, restabelece as condições de habitabilidade. Somente a ocorrência de danos muito graves na nave, e especialmente na Engenharia, pode causar uma falha tão catastrófica nos cristais que resulte em vazamento de radiação em quantidades fatais. O reposicionamento dos cristais ou a substituição das conexões podem ser feitos manualmente, removendo-se o domo do pedestal; porém, durante este procedimento devem ser utilizados trajes de radiação (com capacete).

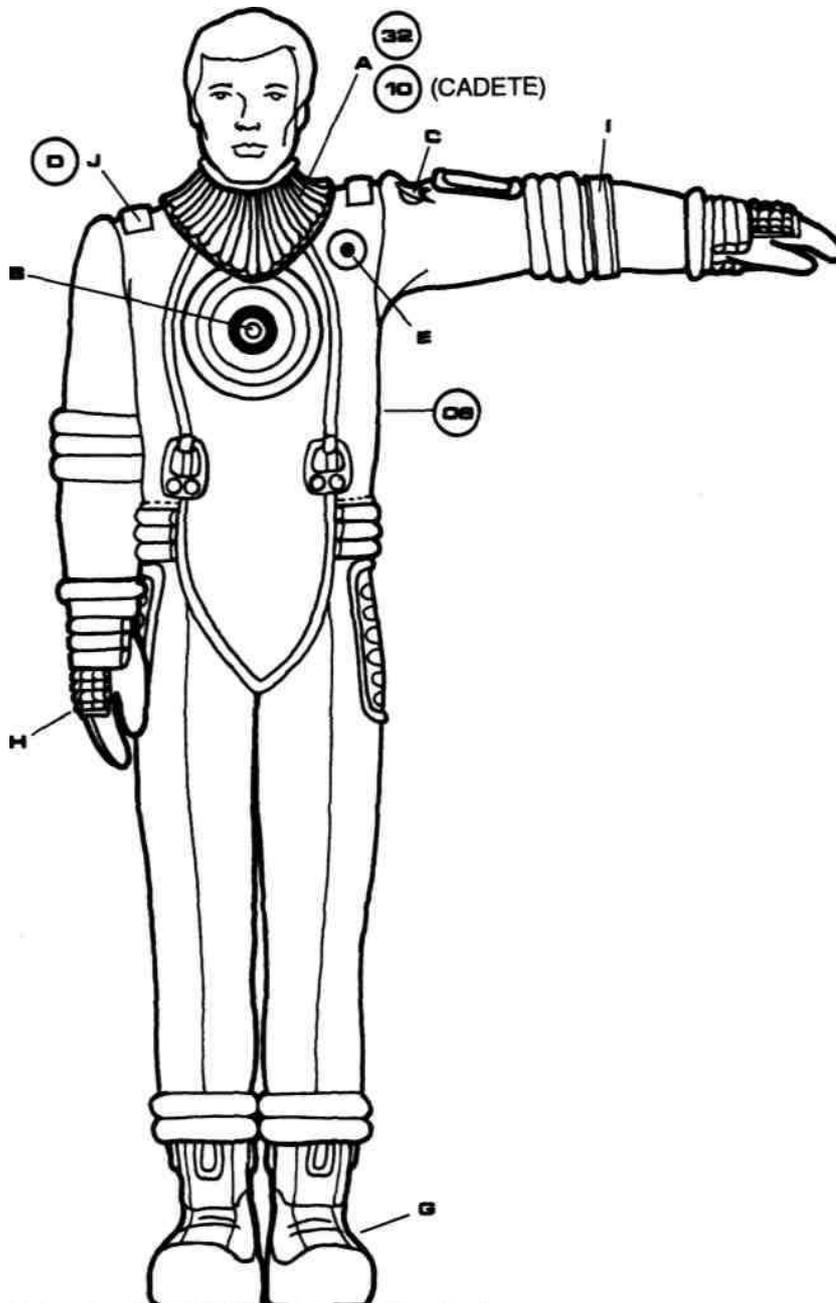


Câmara de intermixagem horizontal (olhando para popa)



Sala do reator de dilítio.

TRAJE DE RADIAÇÃO



Para uso da Frota Estelar

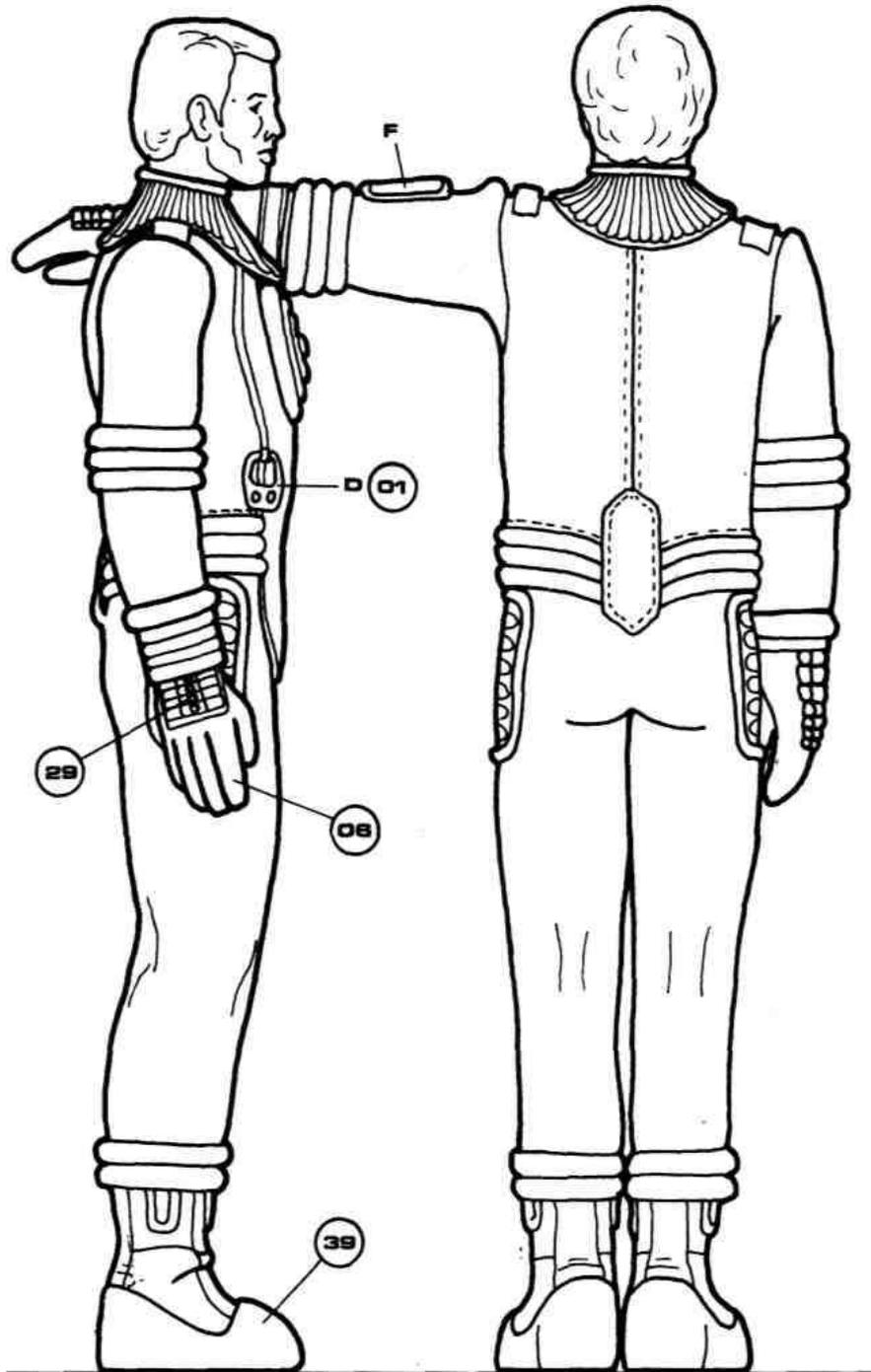
Aprovação: 17 de setembro de 2219

Início de uso: 31 de outubro de 2219

Retirada: em uso

- A - Conexão do capacete
- B - Conexão para o sistema individual de suporte de vida
- C - Emblema da Frota Estelar
- D - Alça para ferramentas
- E - Conexão da máscara de oxigênio para emergência
- F - Mostrador de sinais vitais

- G - Botas isolantes
- H - Luvas isolantes
- I - Faixa de tempo de serviço
- J - Indicador de departamento



5.10 DECKS P-Q (NÍVEIS 16-17)

O deck P é principalmente um nível de suporte da Engenharia. Aqui se encontram todos os subsistemas de dobra e de energia.

À proa do deck, em ambos os lados da câmara de intermixagem vertical, há unidades duplas de conversão de energia. Estes grandes dispositivos de forma arredondada traduzem a energia bruta da aniquilação de matéria/anti-matéria em uma forma utilizável pelos sistemas de bordo, fornecendo eletricidade e energia de campo para uso diário.

A escadaria principal do casco secundário começa neste nível, e continua para baixo conectando outros três decks. Esta passagem de emergência é reforçada e à prova de radiação e fogo. Portas pressurizadas dão acesso a cada nível, e um indicador ao lado de cada porta indica o status atmosférico do deck.

A sala principal de baterias é adjacente à escadaria. Doze células nucleares fornecem energia de reserva em caso de falha do sistema de intermixagem. Estas unidades não podem fornecer energia suficiente para ativar as unidades de dobra, mas permitem a operação do sistema de escudos defletores do casco secundário e de todo o maquinário de bordo e unidades de suporte de vida.

O escritório e a sala de instruções do Engenheiro-Chefe estão localizados neste deck, permitindo-lhe um fácil acesso a todos os setores da Engenharia da nave. O escritório do Assistente do Engenheiro-Chefe está localizado na mesma área.

Logo atrás da sala de reuniões acha-se o complexo de manutenção principal da Enterprise. Estas avançadas instalações dispõem de uma série inigualável de ferramentas e equipamentos, e várias oficinas especializadas atendem às necessidades de reparo em qualquer situação concebível. Neste complexo, unidades sintetizadoras de materiais especialmente programadas são capazes de reproduzir qualquer peça de reposição que seja necessária a bordo da nave. Nestas instalações também há uma oficina para reparos nos turboelevadores, com capacidade de trabalhar em quatro carros ao mesmo tempo.

A extremidade traseira do deck P encontra-se sobre a área de pouso da nave. Nas laterais há galerias de observação com janelas panorâmicas que permitem uma visão do deck abaixo.

À proa do deck Q encontram-se as instalações de teletransporte de emergência do casco secundário. Nestas, duas plataformas para vinte e duas pessoas (uma plataforma de cada lado da câmara de intermixagem vertical) permitem que o pessoal de suporte e da Engenharia possa evacuar rapidamente o casco secundário em caso de necessidade. As pessoas podem ser transportadas para os teletransportes de emergência no deck G ou para algum destino secundário (como a superfície de um planeta ou nave próxima).

Ao lado da escadaria fica a sala de disjuntores para os decks L a U. Esta sala tem uma configuração semelhante à do deck J.

O deck Q é o nível de acesso principal ao casco secundário. A área de pouso, na extremidade traseira, permite que pessoas utilizando pequenas naves possam entrar e sair da *Enterprise*. O nível também possui duas escotilhas de acoplamento, uma em cada lado da nave.

Uma grande área aberta no centro do deck serve para inspecionar as instalações de carga. Há pequenas salas de observação em ambos os lados de cada uma das escotilhas de acoplamento.



ÁREA DE POUSO

O projeto da nova área de pouso da Enterprise incorpora muitos desenvolvimentos recentes na tecnologia da Federação. Um grande número de naves auxiliares da Frota Estelar e da Federação podem utilizar estas modernas instalações de formas que nunca haviam sido possíveis anteriormente.

Em cada lado da área de pouso há recessos que são utilizados para armazenar até seis naves operárias padrão, com todo o equipamento necessário para recarga e reabastecimento. Há espaço adicional disponível para guardar naves auxiliares que não pertençam à Enterprise.

Dentro das portas da área de pouso há uma unidade geradora de campo de força, montada dentro da estrutura principal da nave em cada lado da área de entrada. Este campo de força permite a entrada de naves, ao mesmo tempo em que retém a atmosfera e a temperatura na área de pouso. Nenhuma nave pode partir, é claro, quando este campo de força unidirecional estiver ativado.

No centro do piso da área de pouso há um sistema de pouso automático. Ele assegura que qualquer nave auxiliar em fase de aproximação possa passar em segurança através das portas.

No chão, em ambos os lados da pista de descida automática há painéis deslizantes que dão acesso a áreas de armazenamento no deck R, abaixo.

Uma característica adicional da área de pouso é a possibilidade de controle local da força de gravidade. Áreas diferentes podem ser programadas para apresentar gravidade desde zero até duas vezes a gravidade da Terra, facilitando um grande número de procedimentos de manutenção e checagem final das naves auxiliares.

Na estrutura da nave, entre as galerias de observação do deck P, há um projetar de raios de tração para pouso. Esta unidade é operada da sala de controle da área de pouso.

Dois elevadores retangulares na extremidade dianteira da área de pouso dão acesso aos dois níveis sob o deck Q, permitindo que as naves auxiliares sejam levadas ao hangar princi-

pal e às instalações de reparos. Pequenas escotilhas de pessoal em cada lado das portas da área de pouso dão acesso à estrutura traseira em forma de leque da nave. Cada escotilha contém um traje espacial e uma unidade pessoal de manobra, além de cabos e outros equipamentos para atividades extraveiculares (EVA).



NAVES AUXILIARES E DE TRANSPORTE

A nave auxiliar padrão da Frota Estelar entrou em uso em setembro de 2214. Projetada e construída pela Chiokis Starship Construction Corporation, esta nova nave é bem diferente do popular modelo Mark 12B, já em uso por tantos anos.

O novo modelo da Chiokis incorpora o que há de mais moderno em tecnologia da Federação. O piloto e o co-piloto operam a nave totalmente por instrumentos. Não há necessidade de janelas frontais, o que possibilitou a instalação de um escudo reforçado para uso atmosférico. Na parte traseira da nave há um anel de engate padrão, que permite a união com qualquer nave ou escotilha de acoplamento de áreas de pouso em terra. Esta capacidade libera as áreas de pouso da maioria das naves estelares para naves maiores ou transportes de carga, permitindo, ao mesmo tempo, que as pessoas transportadas alcancem seus destinos mais rapidamente.

A modificação mais dramática ocorreu nos sistemas de propulsão. Enquanto o modelo Mark 12B utilizava propulsão a íons (com foguetes a bombordo e a estibordo para decolar de superfícies planetárias), o novo modelo utiliza um sistema avançado baseado em campos magnéticos. Não existem jatos: toda a energia de propulsão é gerada e direcionada pelas duas unidades situadas nas laterais da seção traseira da nave. Este sistema permite que a nave flutue indefinidamente, eliminando a necessidade de rodas ou trens de pouso, além de possibilitar que ela permaneça estacionada acima de terrenos extremamente desnivelados ou rochosos.

A nave auxiliar possui três bancos mini-phaser: dois estão na parte superior, e um está alojado em um recesso na parte inferior. Os sistemas de proteção também incluem defletores de defesa e navegação mais fortes do que os utilizados em modelos anteriores.

Uma rampa na lateral possibilita a entrada e saída da nave quando não há disponibilidade de sistemas de acoplamento, como nos casos de atividades extraveiculares (EVAs) ou em superfícies planetárias. Uma pequena escotilha interna permite a abertura da porta externa na presença de atmosfera tóxica ou vácuo, sem colocar em perigo os demais ocupantes da nave.

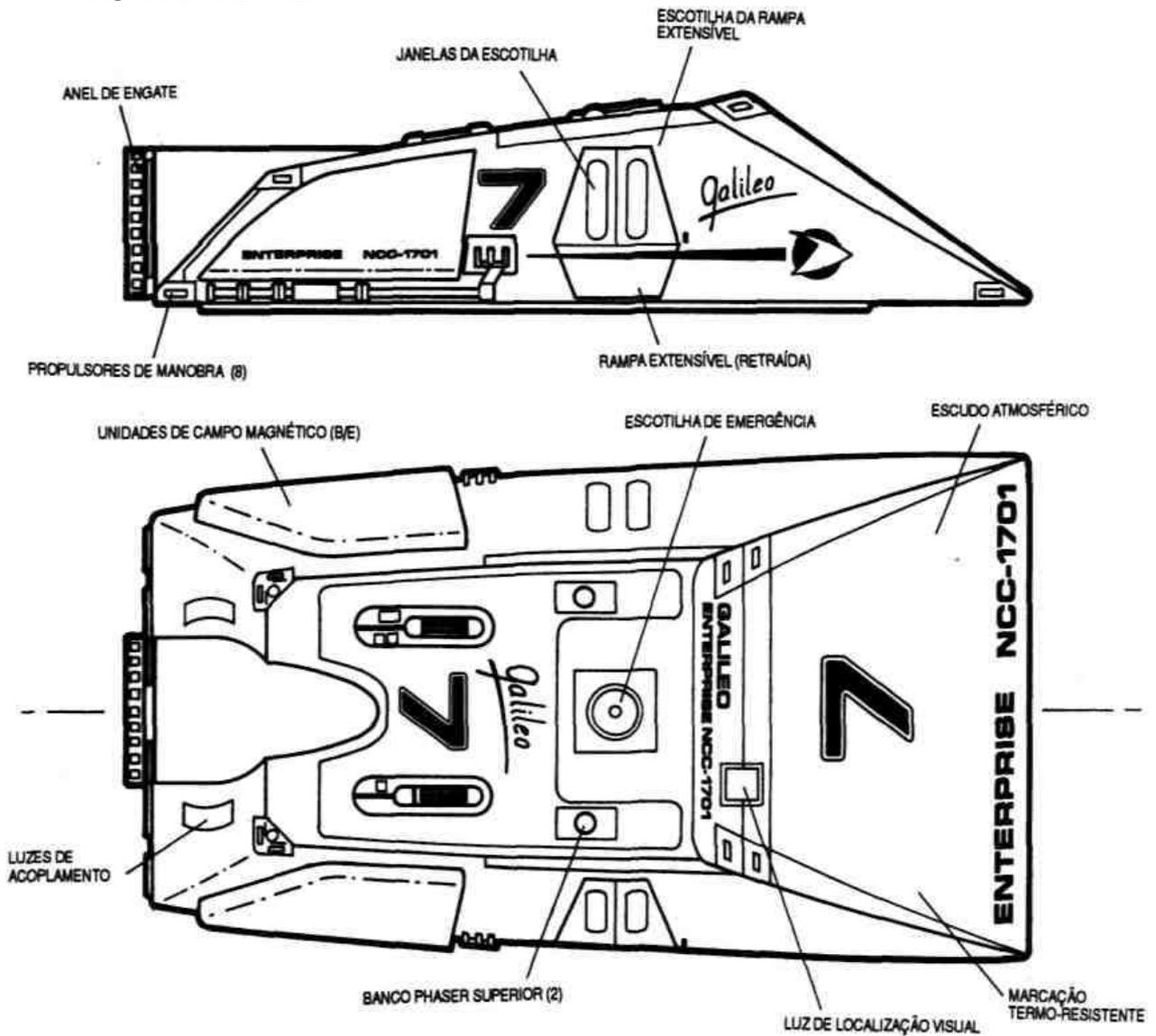
A nave possui assentos para seis passageiros no compartimento traseiro. Uma sala estreita separa este compartimento da cabine de controle à frente, contendo também dois trajes espaciais e seis trajes de sobrevivência.

A Enterprise leva consigo quatro naves auxiliares. Elas receberam os números Um, Três, Cinco e Sete, e os nomes de quatro famosos astrônomos do passado: Halley (1), Herschel (3), Copernicus (5) e Galileo (7).

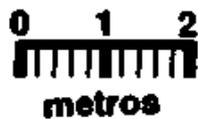
O casulo de transporte da Federação foi projetado originalmente para servir como um pequeno veículo utilitário e de transporte, mas desde sua introdução foi utilizado quase que exclusivamente pelos engenheiros como um veículo de inspeção. Sua grande janela frontal dá uma visão exterior da nave e das instalações de doca que nenhuma outra nave de seu tamanho pode igualar.

NAVE AUXILIAR PADRÃO

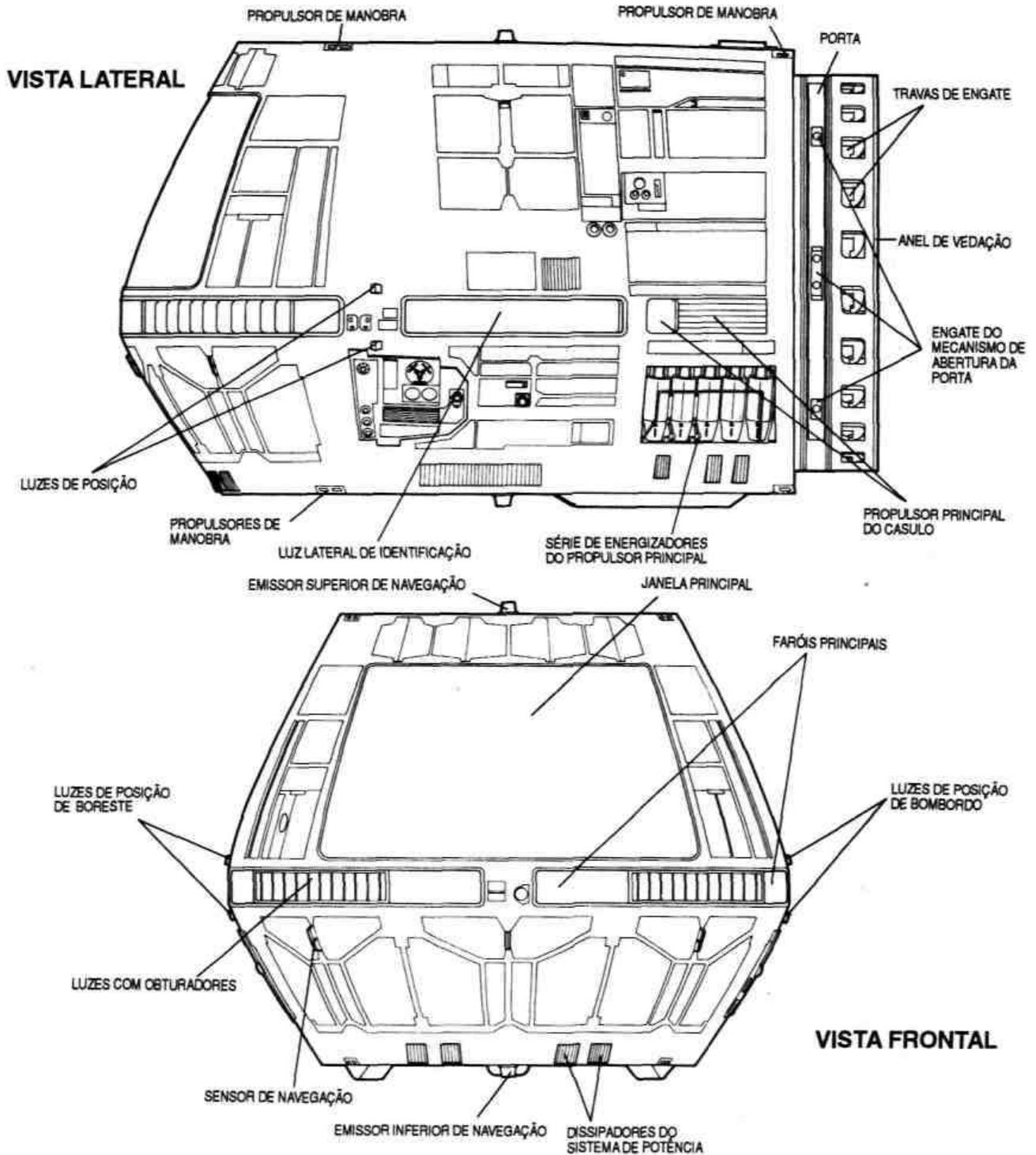
VISTA LATERAL

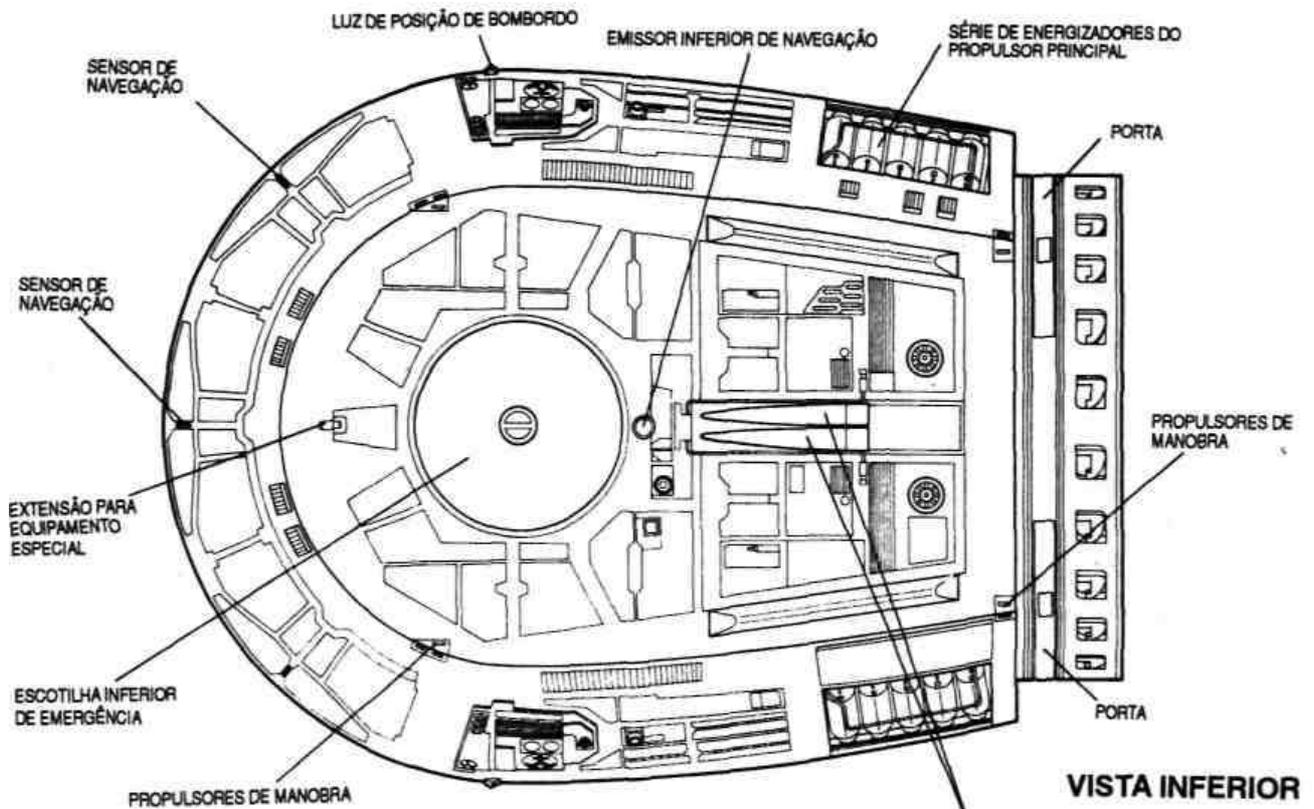


VISTA SUPERIOR

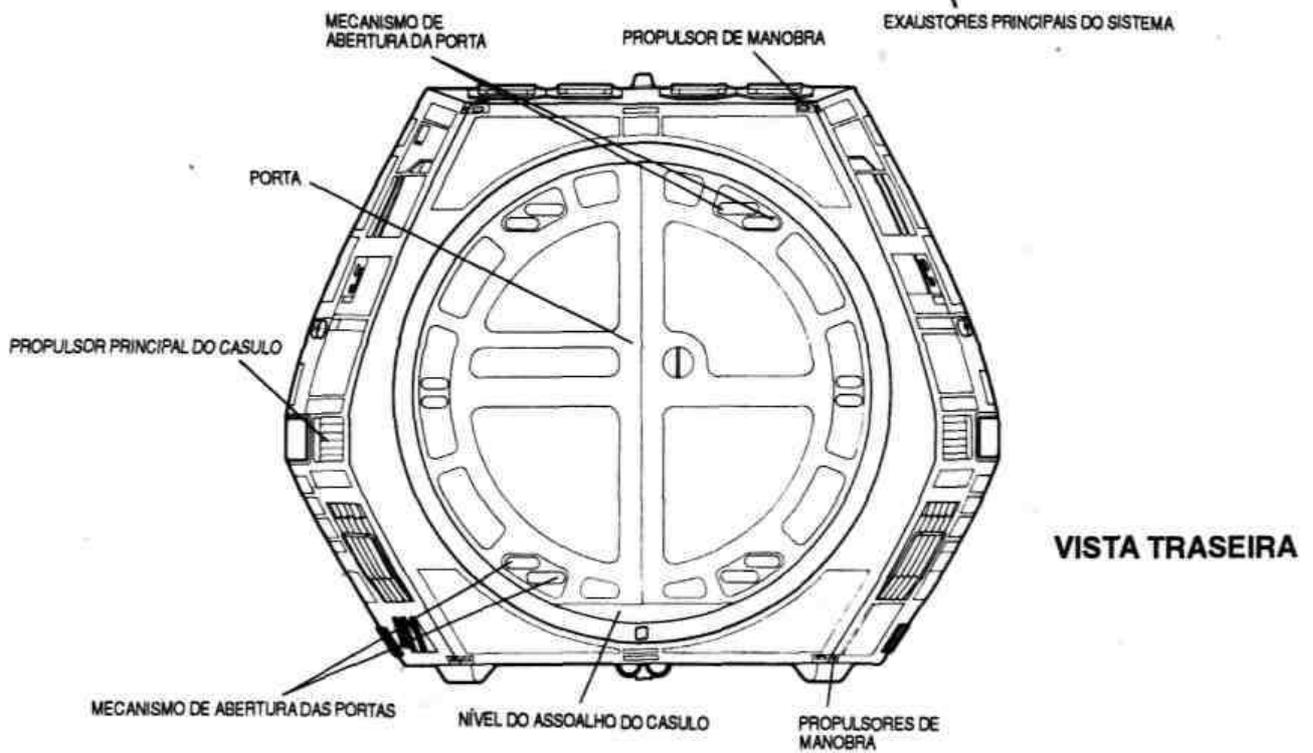


CASULO DE TRANSPORTE





VISTA INFERIOR



VISTA TRASEIRA

O casulo foi projetado para fornecer transporte confortável para até seis pessoas. Em seu interior pode-se ter gravidade normal, graças ao desenvolvimento das placas de gravidade miniaturizadas, e assentos adicionais podem ser instalados em questão de minutos, se necessário.

Da mesma forma que as naves auxiliares, o casulo está equipado com um anel de engate padrão para uso em transporte de pessoal. A *Enterprise* tem dois casulos em seu hangar, onde se encontram instalações para a recarga dos sistemas impulsores, que funcionam por emissão de partículas.

Utilizada pela primeira vez em 2214, a "operária" tomou-se, desde então, a nave de trabalho da Federação. Projetada como sendo parte de um sistema modular de construção e suporte, a operária abriga um só tripulante, que controla toda a unidade. Sendo basicamente uma cabine de controle, a operária pode ser conectada a uma grande variedade de módulos especializados de trabalho e reboque.

A nave possui um sistema completo de suporte de vida para o operador por um período máximo de doze horas. Não há sistemas de gravidade artificial, mas esta é a preferência da maioria dos operadores, pois isso facilita sobremaneira as atividades extraveiculares durante os projetos de construção.

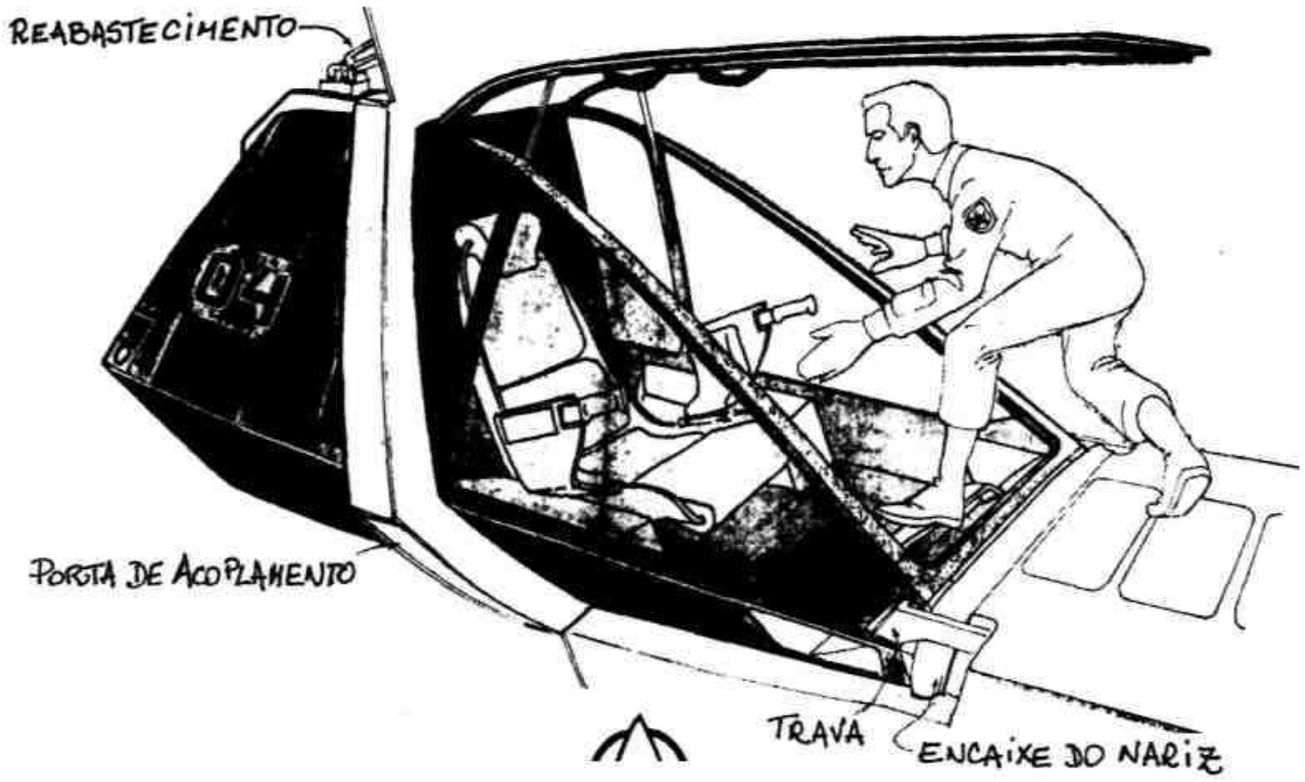
Na maioria das vezes a operária é utilizada despressurizada e sem a escotilha por tripulantes utilizando trajes espaciais. Durante este tipo de operação, o suporte de vida para o traje pode ser fornecido pelos tanques da operária, via um "cordão umbilical" retrátil, mas que pode ser estendido para bem além dos limites da nave, para uso em atividades extraveiculares. Dentro da cabine da nave há tomadas de energia que podem alimentar equipamentos de solda ou corte, assim como a maioria dos equipamentos utilizados pelo pessoal envolvido em construções.

Os motores de emissão de partículas são a principal fonte de impulso da operária. Há também pequenos motores auxiliares que podem fornecer empuxo à frente, quando necessário, utilizando combustível químico.

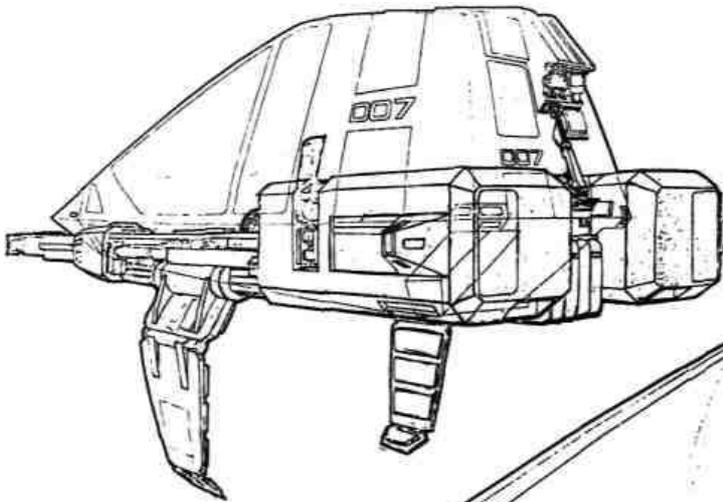
Dentre os vários módulos que podem ser conectados à operária, destaca-se um sistema de manipulação, que utiliza garras mecânicas para realizar a manutenção externa das naves e reparo de danos. A operária também foi projetada para ser conectada aos módulos de transporte de carga, podendo rebocar até oito containers por vez.

Ela pode acoplar-se a qualquer uma das seis portas existentes dentro da área de pouso da *Enterprise*. Estas portas possuem corredores pressurizados que levam diretamente ao interior da cabine da operária, permitindo que tripulantes que não estejam vestindo um traje espacial possam entrar na nave enquanto a área de pouso está despressurizada.

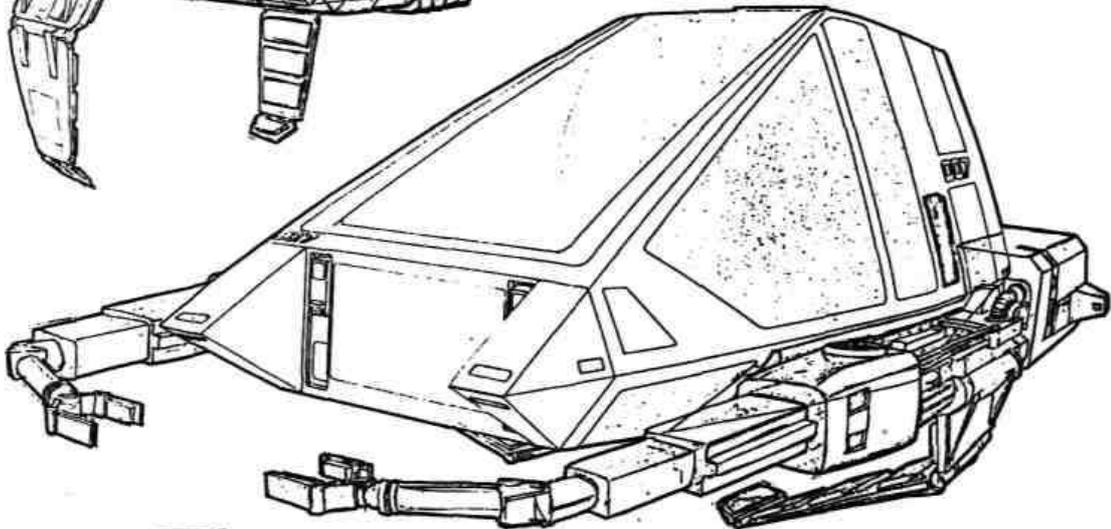
Um uso mais recente da operária é como cabine de controle dos guindastes das docas espaciais. Consoles de controle especiais dentro da cabine permitem ao operador controlar uma grande variedade de braços de carga e guias de construção.



Esboços preliminares das empresas contratadas



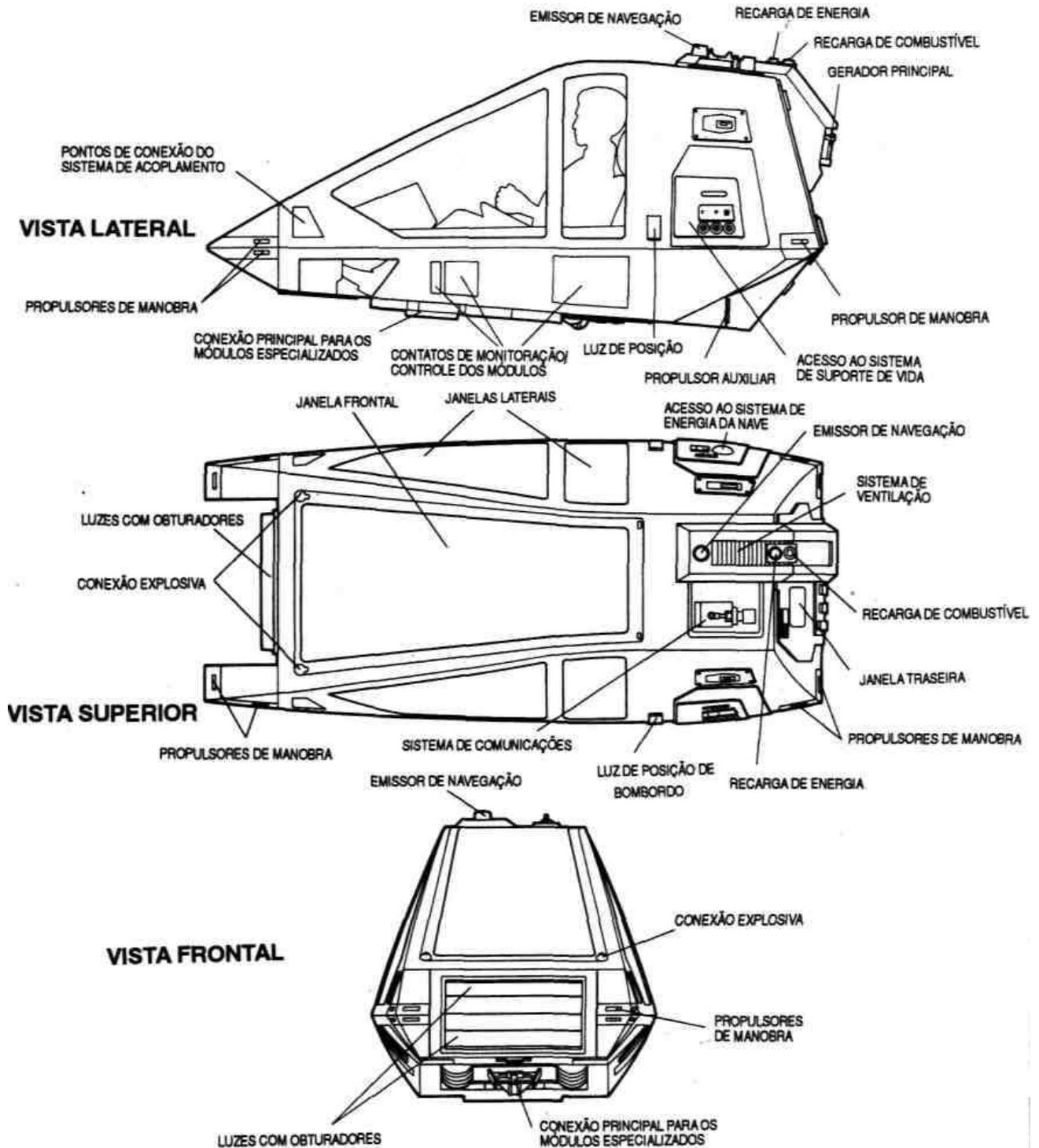
Conceito preliminar para o módulo de manipulação (cortesia de Patterson-Massey Corp.)



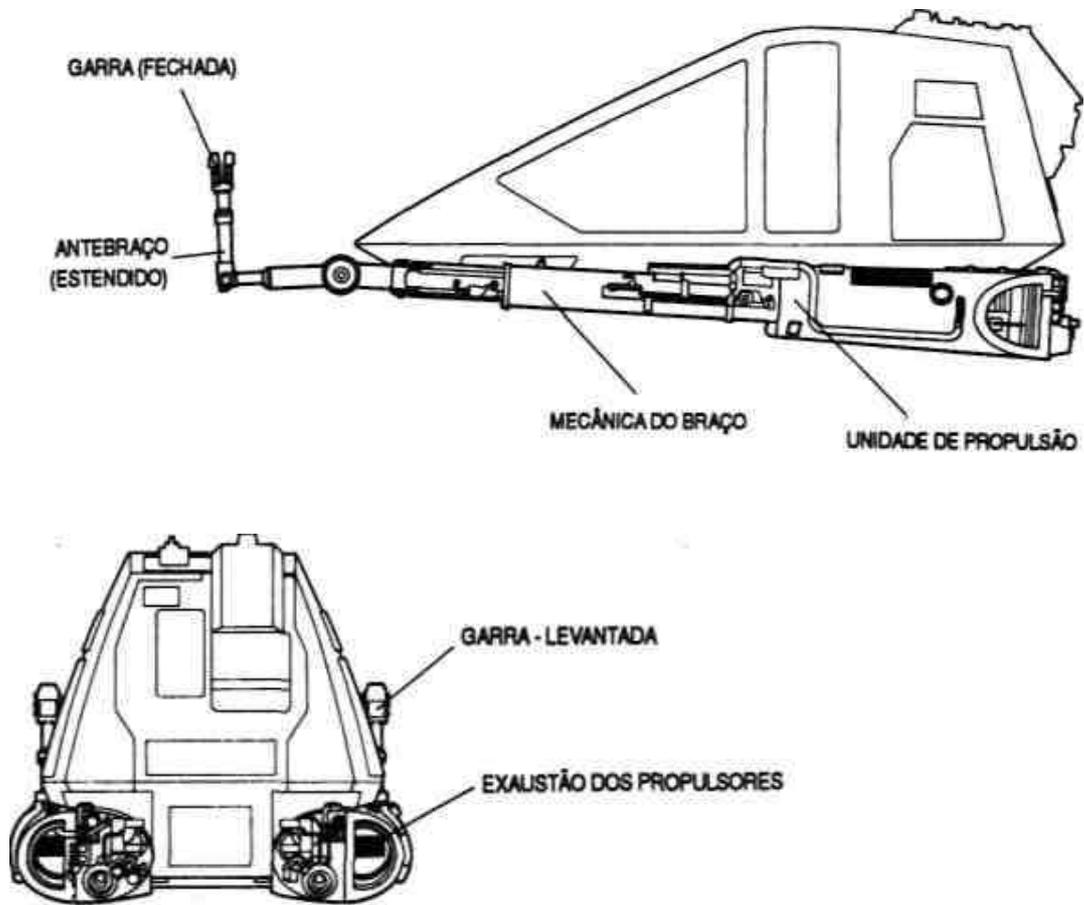
LOGOTIPO DA OPERÁRIA

		UNITED FEDERATION OF PLANETS STAR FLEET DIVISION SYSTEM - SOL / EARTH SAN FRANCISCO, NO. AM.	
CONTRACTOR'S PROPOSED DESIGN			
MODEL:	NONE	CLASS:	NONE
RELEASED:	7 MAR 2215	PROJECT:	WORKSEE
EXECUTED:	<i>Vred Galen</i>	PROJECT ENGINEER AUTHENTICATED:	<i>ADRIAN ROSSBY</i>
CONTRACTOR:		PATTERSON-MASSEY CORP.	
VIEW:		EXTERIOR	SHT 1 OF 1

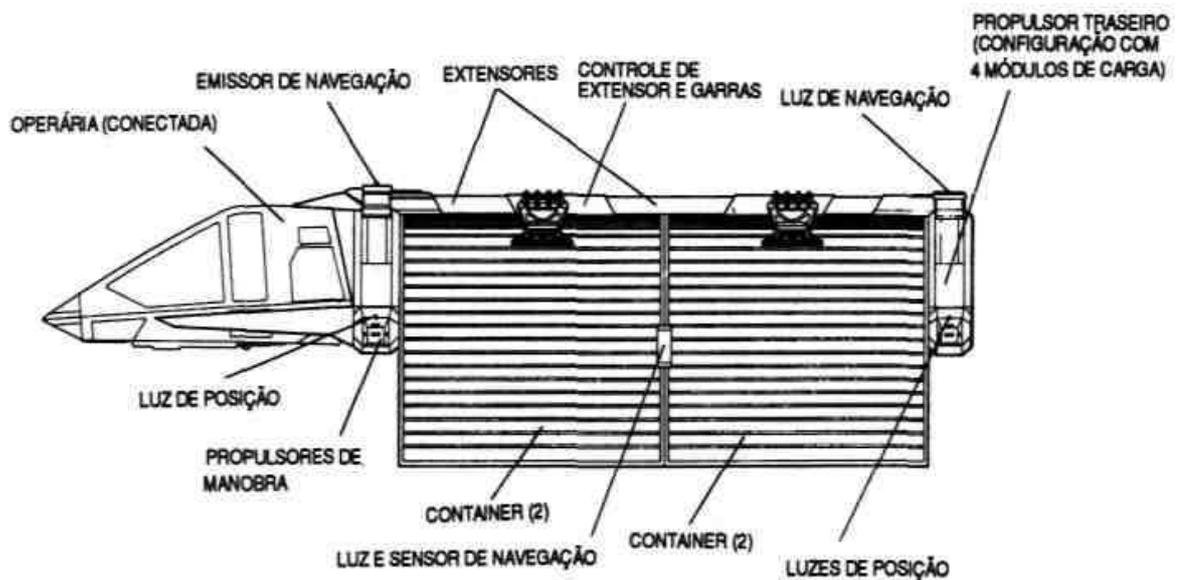
OPERÁRIA



MODULO MANIPULADOR



MÓDULO DE TRANSPORTE DE CARGA



5.11 DECK R (NÍVEL 18)

O deck R, nível do hangar da nave, é o ponto mais largo do casco secundário. A maior parte do deck consiste de espaço aberto, por ser o nível intermediário das instalações de carga. Junto às paredes laterais e frontal da área de carga há recessos de armazenamento que podem acomodar trinta e dois containers padrão.

Na parte dianteira do deck, atrás do sistema do defletor de navegação, fica o centro secundário de controle auxiliar. Esta sala, que fica ao redor da câmara de intermixagem vertical, permite que tripulantes do Comando possam controlar toda a propulsão e sistemas de bordo, caso o casco primário sofra grandes danos estruturais. Apesar de ser remota a possibilidade de ocorrência de danos de tal magnitude, a possibilidade de combates exige tais medidas de precaução.

Logo atrás do centro secundário de controle há um compartimento onde se localiza um computador de reserva modelo M-6B da Engenharia. Este circuito lógico, combinado com o computador da Engenharia no deck N, prove controle e memória suficientes para permitir o funcionamento do sistema principal de dobra da nave. O centro secundário de controle auxiliar e o computador M-6B têm suas próprias fontes de alimentação de emergência, que estão localizadas a bombordo e a estibordo da parte dianteira do casco secundário.

Entre a área de manipulação de carga e os elevadores das naves auxiliares está localizada uma unidade secundária de projeção de campo de força que abarca toda a altura do deck. Este campo retém a atmosfera na área de carga nos momentos em que a área de pouso está despressurizada.

O hangar possui espaço suficiente para armazenar quatro naves auxiliares ao mesmo tempo. Durante situações normais de armazenamento, estas ficam voltadas à ré.

Na extremidade traseira da área de carga há duas passagens no teto que dão para a área de pouso.

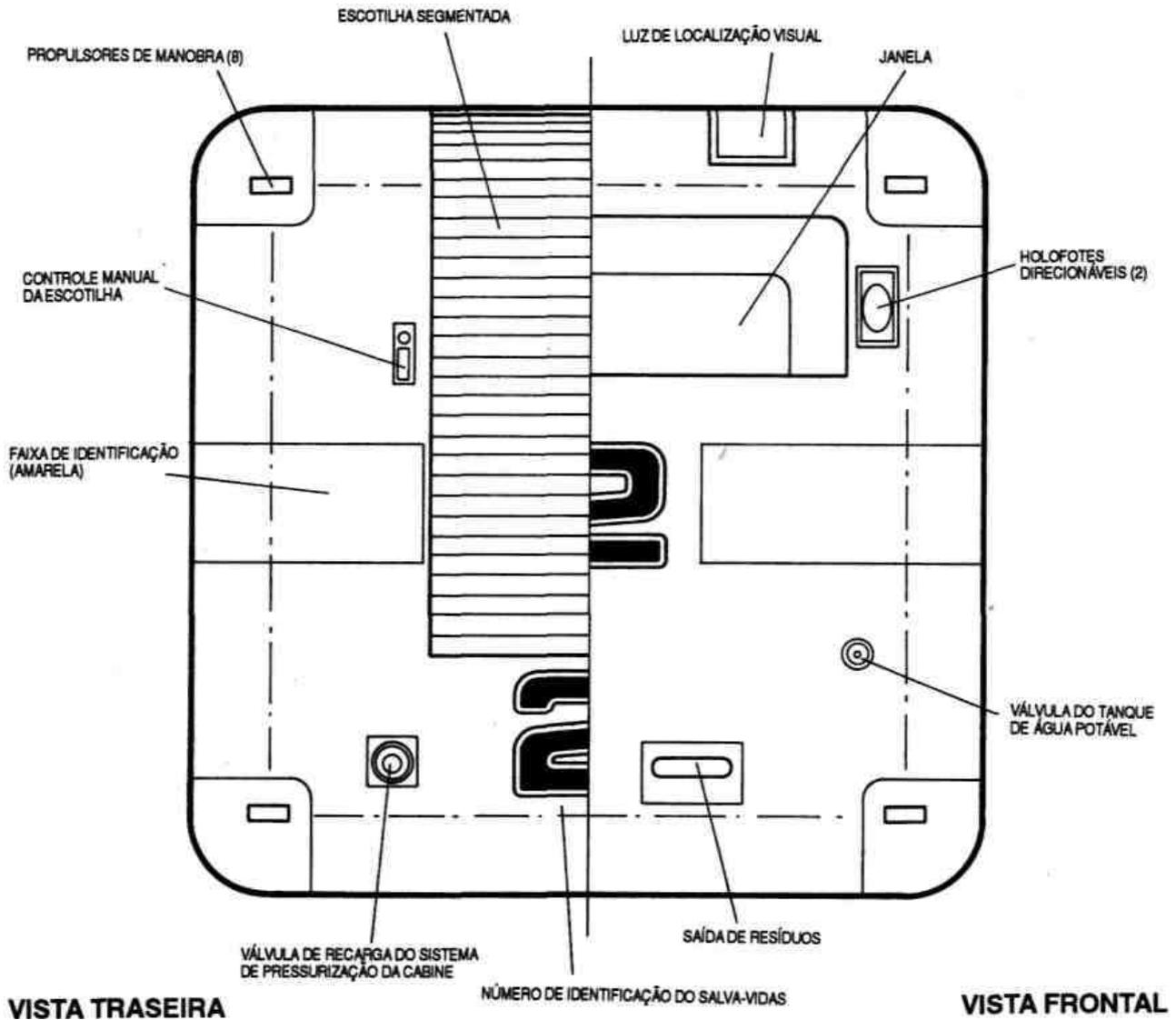
O deck R também abriga as instalações de salva-vidas da nave. Estas pequenas naves para uma só pessoa, que são lançadas através de painéis explosivos na lateral do casco secundário, são para uso dos que não conseguirem alcançar o casco primário antes da separação de emergência. Os ocupantes dos salva-vidas podem então ser teletransportados para o disco assim que estiverem a uma distância segura do casco secundário. Se necessário, os salva-vidas podem ser trazidos a bordo através do complexo de acoplamento no deck H.

O salva-vidas é propelido através de um conjunto de motores de manobra que funcionam por emissão de partículas. Além disso, caso seja necessário afastar-se da nave muito rapidamente (em caso de autodestruição ou sobrecarga dos motores), um sistema de ejeção forçada contido nas laterais da nave ejeta o salva-vidas a grande velocidade.

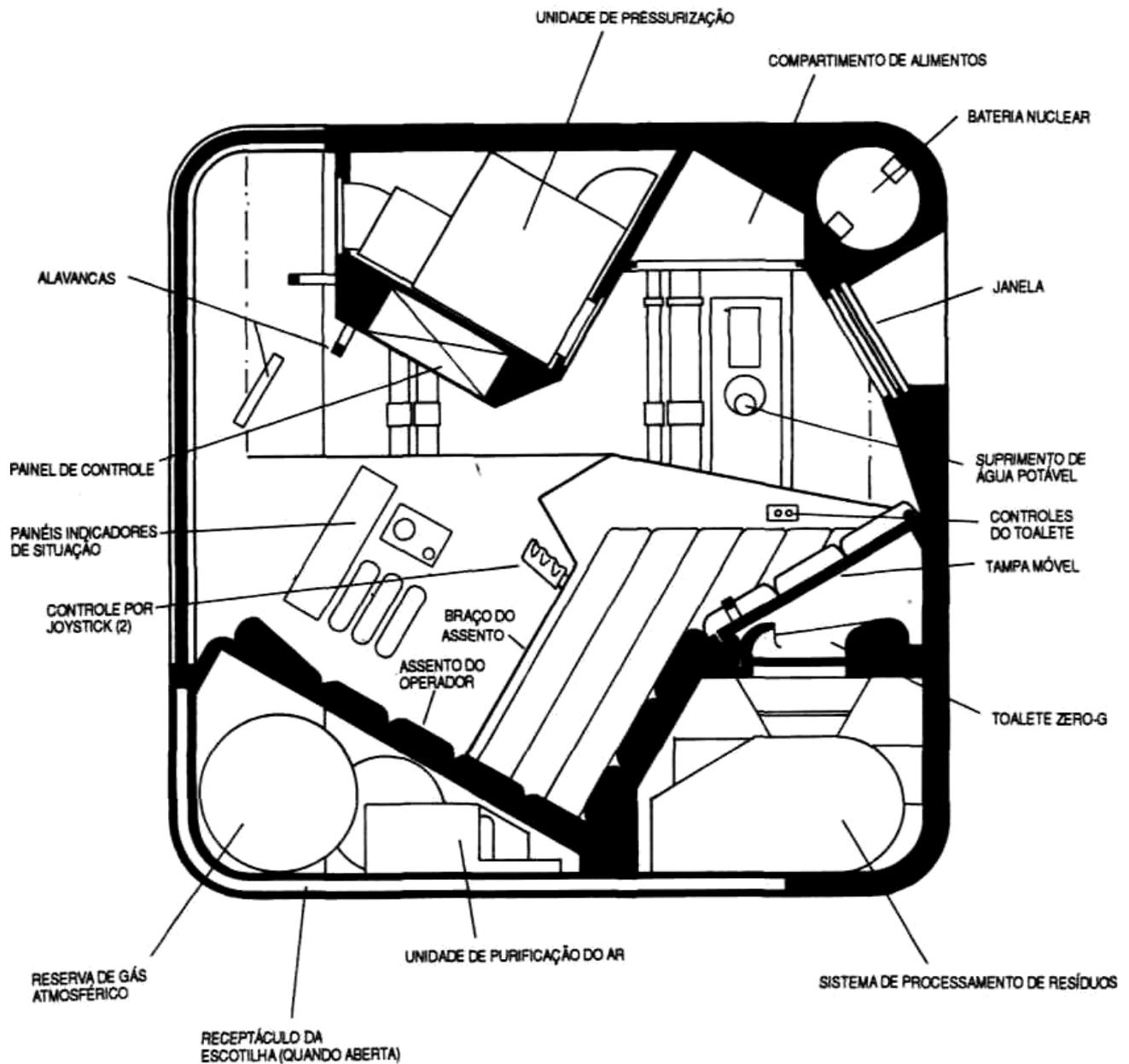
INSTRUÇÕES DO SALVA-VIDAS

1. Pressione a tecla "abrir" no exterior do salva-vidas. A porta irá deslizar para dentro e travará nesta posição.
2. Deslize para o assento do salva-vidas (introduza os pés primeiro). Espere que a luz verde indique que o computador de bordo reconheceu sua presença. Diga "pessoa a bordo" para fechar a escotilha externa. Uma luz azul acenderá quando a escotilha estiver fechada e selada.
3. Selecione controle "vocal" ou "manual" do salva-vidas pressionando a tecla apropriada no descanso do braço direito.
4. Se em modo "vocal", diga "Código Um" para iniciar a seqüência de ejeção. Será iniciada uma contagem regressiva de cinco segundos, após a qual o salva-vidas será ejetado a uma aceleração de 4 G. O salva-vidas irá alcançar uma distância segura da detonação do casco secundário após trinta segundos.
5. Diga "Código Dois" para iniciar a seqüência de partida suave. O salva-vidas irá afastar-se lentamente do casco, e poderá ser controlado através dos motores de manobra. Os motores são controlados usando os joysticks em ambos os lados do assento.
6. A ejeção manual de emergência é ativada puxando para baixo a alavanca listrada acima do descanso do braço direito do assento do operador.
7. A partida suave manual é ativada movendo os joysticks em cada braço do assento.
8. Os suprimentos de ar, água e comida são suficientes para oito dias por pessoa. Os sistemas de energia e propulsão têm a mesma duração, em uso normal.
9. Há um traje de sobrevivência guardado na parede direita para uso do ocupante caso seja necessário deixar o salva-vidas em atmosfera zero. Para abrir a tampa do compartimento do traje, gire sua trava no sentido anti-horário.
10. Para deixar o salva-vidas, diga "Desembarque" e empurre para frente a alavanca de segurança ao lado da escotilha. Uma luz verde irá acender e a escotilha se abrirá.

SALVA-VIDAS (ELEVAÇÃO)



SALVA-VIDAS (SECÇÃO)



5.12 DECK S (NÍVEL 19)

O deck S é normalmente chamado de "deck de carga". É o nível principal do complexo de carga, e possui recessos para o armazenamento de até quarenta e oito containers padrão. Podem ser armazenados containers adicionais prendendo-os ao próprio chão do nível através de travas magnéticas. Logo à frente da área de carga há um equipamento duplo de teletransporte para cargas, ao qual se tem acesso através de dois conjuntos de grandes portas duplas.

As plataformas gêmeas são operadas de uma sala de controle comum, no centro. Cargas não acondicionadas em containers e equipamentos são transportados a bordo da nave e conduzidos ao seu destino com a ajuda de módulos de anti-gravidade.

Há três plataformas para pessoas em cada câmara, para uso do pessoal de supervisão que deve acompanhar o transporte de cargas sensíveis. Estas plataformas são operadas independentemente das unidades de transporte de carga.

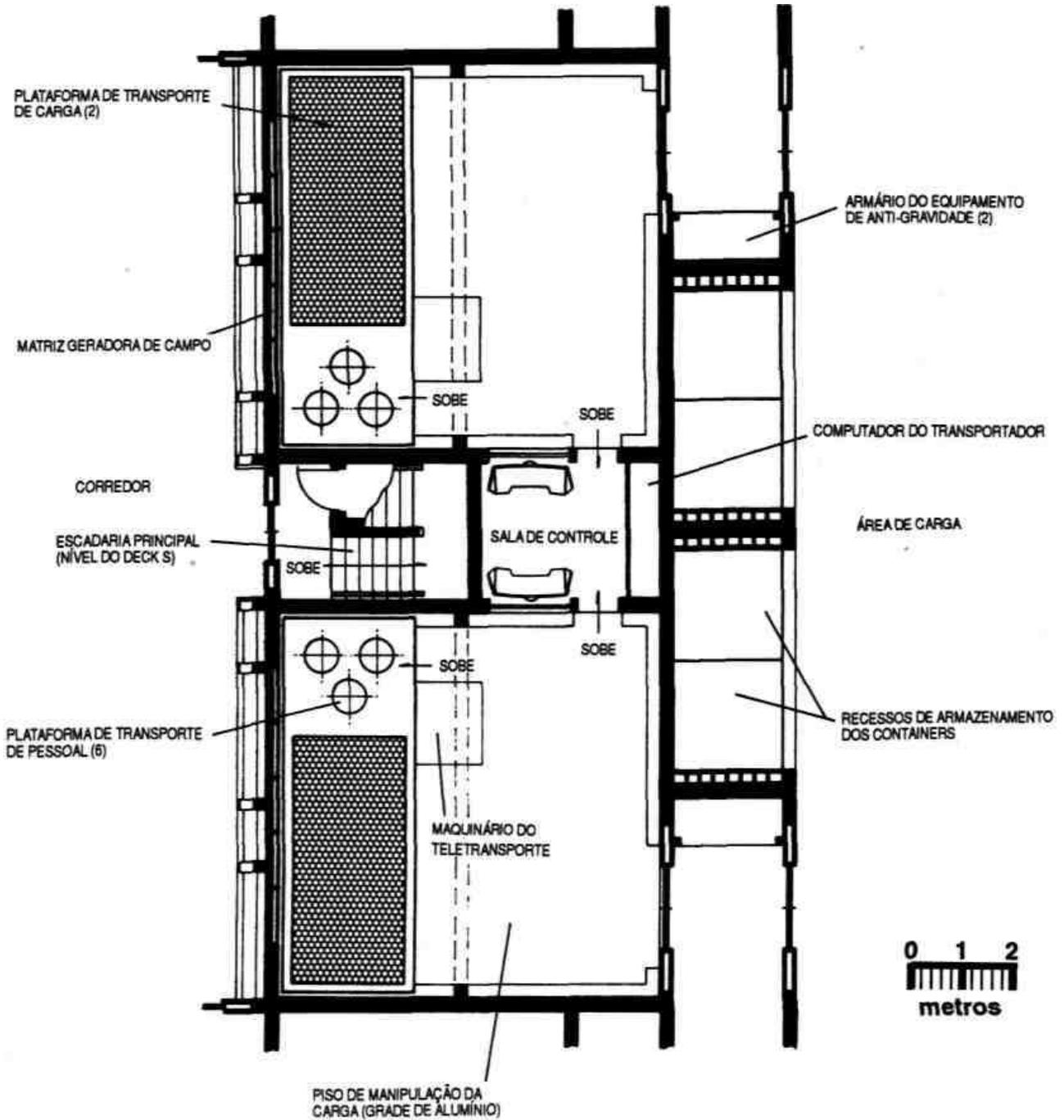
A extremidade dianteira do deck S é ocupada por instalações fabris, semelhantes às daquelas do deck I.

Atrás do complexo de carga localiza-se a oficina de manutenção das naves auxiliares. Os dois elevadores retangulares que normalmente ficam ao nível do deck R trazem as naves a serem reparadas para o nível da oficina. As paredes laterais da área são ocupadas por armários e prateleiras de peças de reposição para naves auxiliares, casulos de transporte e naves operárias.

O deck S é o nível mais baixo que pode ser alcançado pela escadaria principal. O acesso aos decks T e U é obtido através de escadas verticais.

O sistema de lançamento de sinalizadores da *Enterprise* é montado no espaço entre a parede traseira da oficina de naves auxiliares e o casco externo. Estes sinalizadores são ejetados antes de situações onde a sobrevivência da nave é incerta ou quando uma nave sob silêncio de comunicações deseja ser rastreada mais tarde por naves da Federação.

COMPLEXO DE TRANSPORTE DE CARGA



5.13 DECKS T-U (NÍVEIS 20-21)

Na extremidade dianteira do deck T, e ocupando toda sua largura, encontra-se o sistema de armazenamento de matéria e antimatéria. Esta unidade especializada forma a base da câmara de intermixagem vertical e regula a quantidade de combustível que flui para os reatores. Reservatórios situados no lado exterior da unidade de contenção contêm a matéria e a antimatéria cuja reação gera energia para a nave. Este combustível é mantido sob a forma de plasma e permanece isolado das paredes dos reservatórios por intensos campos magnéticos. Há painéis explosivos no casco da nave que permitem que os reservatórios de antimatéria sejam ejetados independentemente para o espaço caso uma situação de emergência assim o exija (como uma falha nos geradores de campo magnético, por exemplo).

Logo atrás dos equipamentos de contenção, na linha central da nave, encontra-se a unidade de raios tratores. Sendo normalmente mantida retraída, a unidade projetora dos raios pode ser estendida através de um sistema telescópico, possuindo uma cabeça giratória cujo formato conforma-se à superfície do casco externo.

O jardim botânico da nave possui doze janelas panorâmicas ao longo de suas paredes de estibordo e bombordo. Esta área, juntamente com um laboratório de botânica adjacente, atende às necessidades científicas e hobbísticas do pessoal de bordo. Uma grande variedade de vida vegetal, de todas as formas e cores, faz com que esta seja a área favorita dos tripulantes que não estão em serviço. Há bancos que permitem uma repousante vista do jardim e do espaço, além de uma pequena lanchonete, local apropriado para jogos e conversas. Há um riacho de água fresca e uma pequena lagoa com peixes tropicais, com um sistema próprio de fornecimento e recirculação da água.

Dois corredores que saem do jardim botânico levam a um espaçoso refeitório, com uma cozinha adjacente onde os tripulantes podem preparar seus pratos sem utilizar os sintetizadores de alimentos, se quiserem.

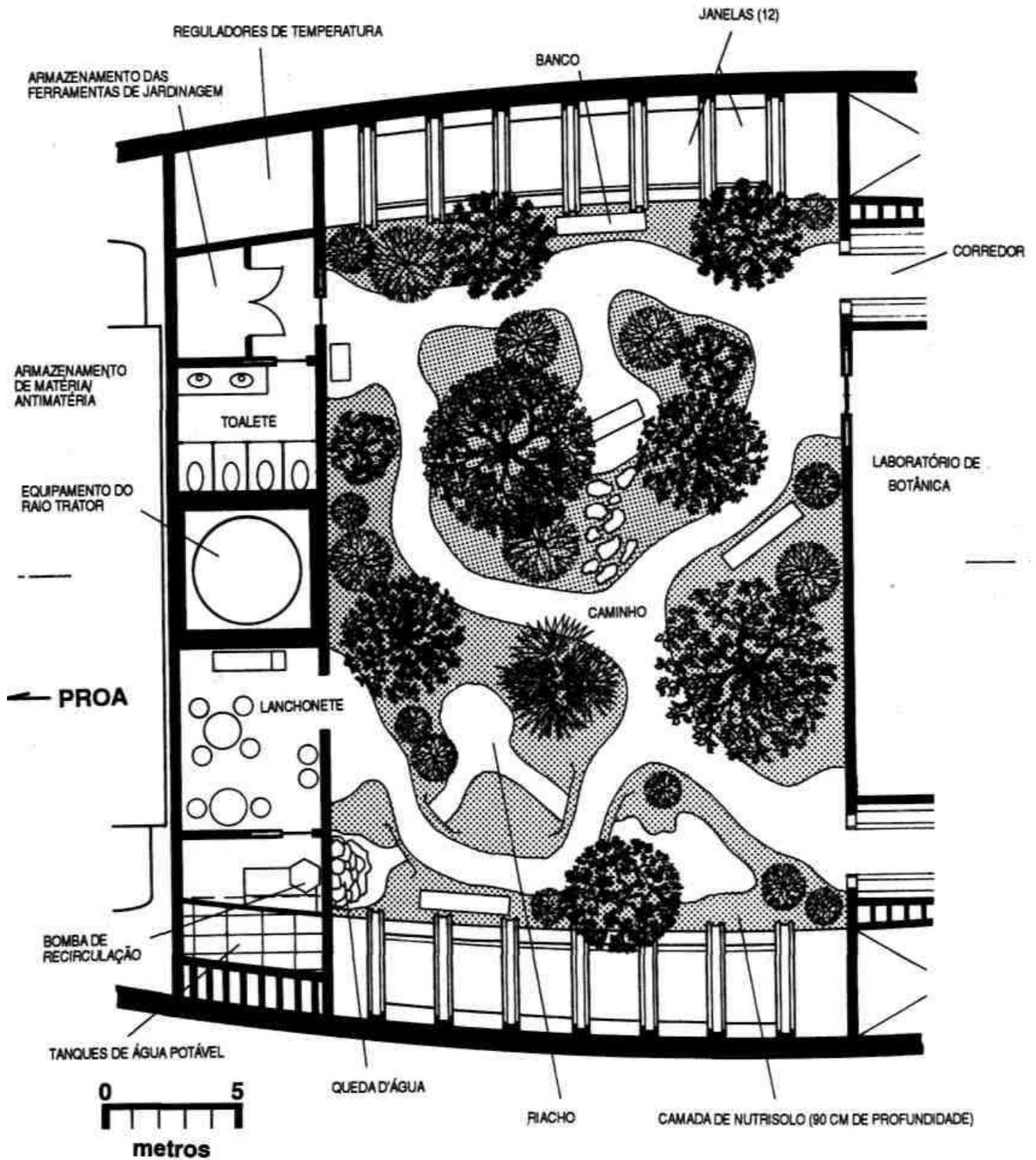
O terço traseiro do deck T é ocupado pela piscina e solarium. A piscina tem uma profundidade máxima de 3.6 metros, que diminui gradualmente para 90 cm no lado oposto. Há uma prancha de mergulho para uso do pessoal.

Nas paredes ao redor da piscina e do solarium há uma série de telas envolventes. Elas podem ser programadas para mostrar uma grande variedade de cenas tridimensionais de praias e ilhas, que produzem uma ilusão convincente de "férias na Terra".

O deck U é o nível mais baixo da nave. Um corredor central liga a área de tratamento dos resíduos sanitários na extremidade dianteira do deck com uma série de tanques de água potável e maquinário de bombeamento nas laterais. Na extremidade traseira do deck encontram-se as instalações de manutenção da piscina.

Os bancos phaser inferiores da *Enterprise* estão alojados na estrutura do casco abaixo do piso do deck U e podem ser acessados removendo-se um par de painéis no piso do corredor.

JARDIM BOTÂNICO





6 Enterprise NCC-1701-A

As naves da Frota Estelar de Classe Enterprise são as mais poderosas em uso nos dias de hoje. Desde seu lançamento inicial em 2217, elas provaram ser as defensoras mais eficientes contra ataques hostis. Suas extensivas capacidades de pesquisa e a prontidão ao combate fazem delas as mais versáteis de todas as naves atualmente em serviço, e como tal a Classe Enterprise tornou-se a principal força da Federação, assim como a Classe Constitution fora um dia.

Por esta razão, a maior parte dos novos desenvolvimentos em vôo espacial e tecnologia de armamentos sofrem inicialmente testes de compatibilidade com naves da Classe Enterprise. Os cruzadores desta classe são construídos nas docas da Terra e de Salazaar a uma taxa de quatro por ano, permitindo uma grande flexibilidade no teste de melhoramentos e sistemas novos.

O desenvolvimento mais dramático e promissor dos últimos anos é a descoberta do que veio a ser conhecido como sistema de TransDobra. Esta nova tecnologia de propulsão é baseada numa descoberta feita vários anos antes pela *U.S.S. Enterprise* em uma área às margens do espaço Tholiano.

Os sensores da *Enterprise* captaram um fenômeno natural nunca visto anteriormente; o oficial de ciências Spock documentou cuidadosamente uma "passagem" entre dois planos de existência paralelos, o que ele chamou de "interfase". Esta "falha" na estrutura do espaço tridimensional mostrou ser perigosa por provocar um desequilíbrio na composição química dos tecidos musculares, e neurais dos seres humanos, causando a loucura e finalmente a morte após exposições prolongadas. Este efeito matou a tripulação da nave *Defiant*, que passou pela interfase à frente da *Enterprise*.

Esta "falha" natural provou aos cientistas da Federação que a viagem através de planos dimensionais era possível, e foram iniciadas pesquisas no sentido de determinar a possibilidade de se gerar uma interfase artificial visando a viagem através dela. Os sensores da *Enterprise* revelaram que o tempo corria a uma "velocidade" diferente no espaço paralelo, e que esse plano de existência era completamente livre de matéria e energia, resultando num curso livre de obstáculos.

Teoricamente, uma nave poderia entrar no espaço paralelo e mover-se num certo curso por um tempo determinado, emergindo novamente no espaço normal quando as coordenadas de destino tivessem sido atingidas. Devido às diferentes "velocidades" com

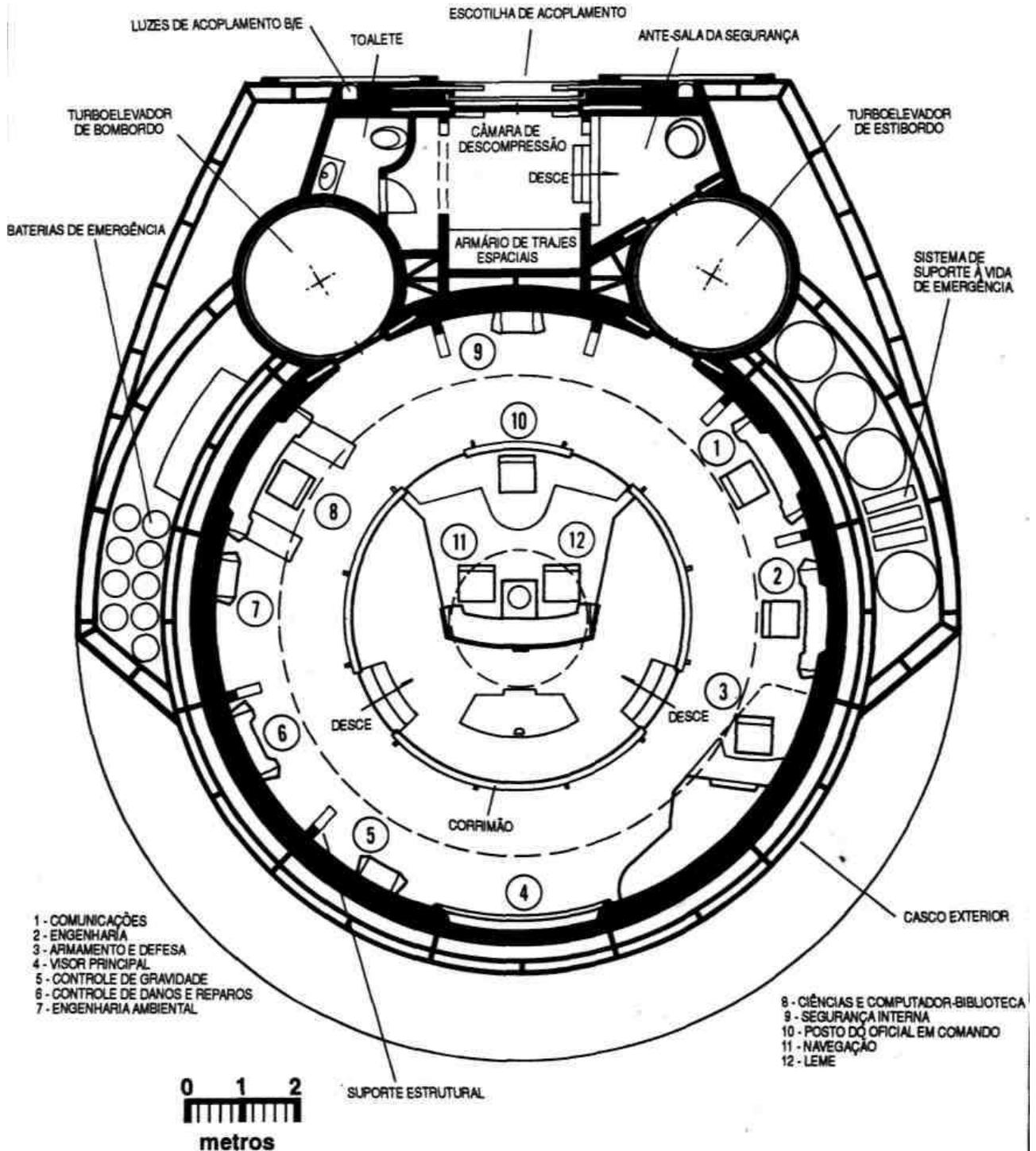
que o tempo passa nos dois espaços, o tempo de viagem a bordo seria bem diferente do tempo transcorrido no espaço normal. Uma nave poderia empreender uma viagem de três semanas para um distante sistema estelar e verificar que apenas quatro dias se passaram no espaço normal. Enquanto que a nave na realidade não se moveu mais rapidamente do que o possível com a propulsão de dobra, o efeito relativo seria o de realizar uma viagem de três semanas em quatro dias, obtendo-se o mesmo efeito final que só seria conseguido com velocidades de dobra muito maiores. Tais velocidades criariam esforços mecânicos muito além da tolerância de qualquer material ou estrutura concebível, destruindo qualquer nave que tentasse utilizá-las.

Assim, confirmou-se a existência de um "atalho" que permitiria o acesso e exploração de novas regiões do espaço. Após quase doze anos de intensa pesquisa e desenvolvimento, dois fabricantes de sistemas de dobra concluíram (separadamente) que haviam conseguido estabelecer a configuração de campo de dobra mais eficiente. Ambos os projetos combinavam um intrincado sistema de dobra com matrizes de teletransporte para gerar uma "falha" momentânea através da qual a nave poderia entrar no espaço paralelo. Esta interfase artificial teria uma duração tão curta que mesmo exposições repetidas seriam inofensivas à tripulação da nave, evitando assim os efeitos experimentados pela *Defiant*.

As primeiras unidades de "TransDobra" a ficarem prontas foram as construídas pela Shuvinaaljis Warp Technologies. Foram construídas somente duas, que foram montadas na mais nova nave de combate da Frota Estelar, a *Excelsior*, para testes de campo. Estas unidades são grandes, sendo que cada uma delas tem o dobro da massa e o dobro do comprimento das unidades FWG-1 da *Enterprise*. No momento, os novos motores ainda estão passando por testes simulados nas instalações da doca espacial em órbita terrestre.

O outro concorrente na "disputa TransDobra" foi desenvolvido pela Leeding Engines, Ltd., e consistia de um sistema parecido de geradores de campo, mas em menor escala, montado em uma configuração semelhante à das unidades FWG-1. As unidades TransDobra da Leeding ficaram prontas vários meses depois que as

PONTE DE COMANDO



A U.S.S. *Ti-Ho* foi a nave escolhida para os testes do novo sistema. A *Ti-Ho* não era uma nave da Classe Constitution reformada, mas uma nave inteiramente nova. O novo computador M-6 Mark II, já utilizado nas naves *Saratoga II* e *Kitty Hawk* mostrou ser o sistema lógico ideal para controlar as unidades TransDobra da Leeding, e foi instalado na *Ti-Ho*.

Seis meses antes do término de sua construção, a *Ti-Ho* recebeu código de construção naval definitivo (NCC 1798) e as simulações finais em computadores comprovaram a eficiência de seu sistema TransDobra.

Então, em 21 de setembro de 2222, enquanto a *Ti-Ho* retornava de seus testes em espaço profundo, aconteceu na Terra a crise do "canto da baleia". O Almirante James T. Kirk e seus oficiais de comando, que haviam roubado e destruído a *Enterprise*, estavam retornando de Vulcano e, utilizando o fator de distorção espaço-temporal, conseguiram resolver a crise e salvar o planeta. Em sinal de reconhecimento, a Federação retirou todas as acusações contra Kirk, com exceção de uma: ele foi considerado culpado por desobedecer ordens diretas de um oficial superior da Frota Estelar e, como punição, foi rebaixado ao posto de Capitão.

Em um gesto de gratidão, a Frota Estelar decidiu devolver a Kirk o posto de Comandante, e foi-lhe dada uma nova nave; a *Ti-Ho* foi rebatizada "*Enterprise*" e seu código foi alterado para NCC 1701-A.

A nova *Enterprise* é realmente uma nave avançadíssima. Além do sistema TransDobra da Leeding e de seu computador M-6 Mark II, a *Enterprise* também possui um sistema de comunicação subespacial para uso no espaço paralelo. Esta capacidade de comunicação é crucial, pois às velocidades TransDobra que alcança (mais do que 3000 vezes a velocidade da luz) a *Enterprise* facilmente ultrapassa os sinais de comunicação subespacial convencionais.

Outra inovação presente nesta nave é o tubo lançador de torpedos traseiro. Este arco de tiro adicional à ré soluciona o que por muito tempo foi considerado um "ponto cego" de artilharia.

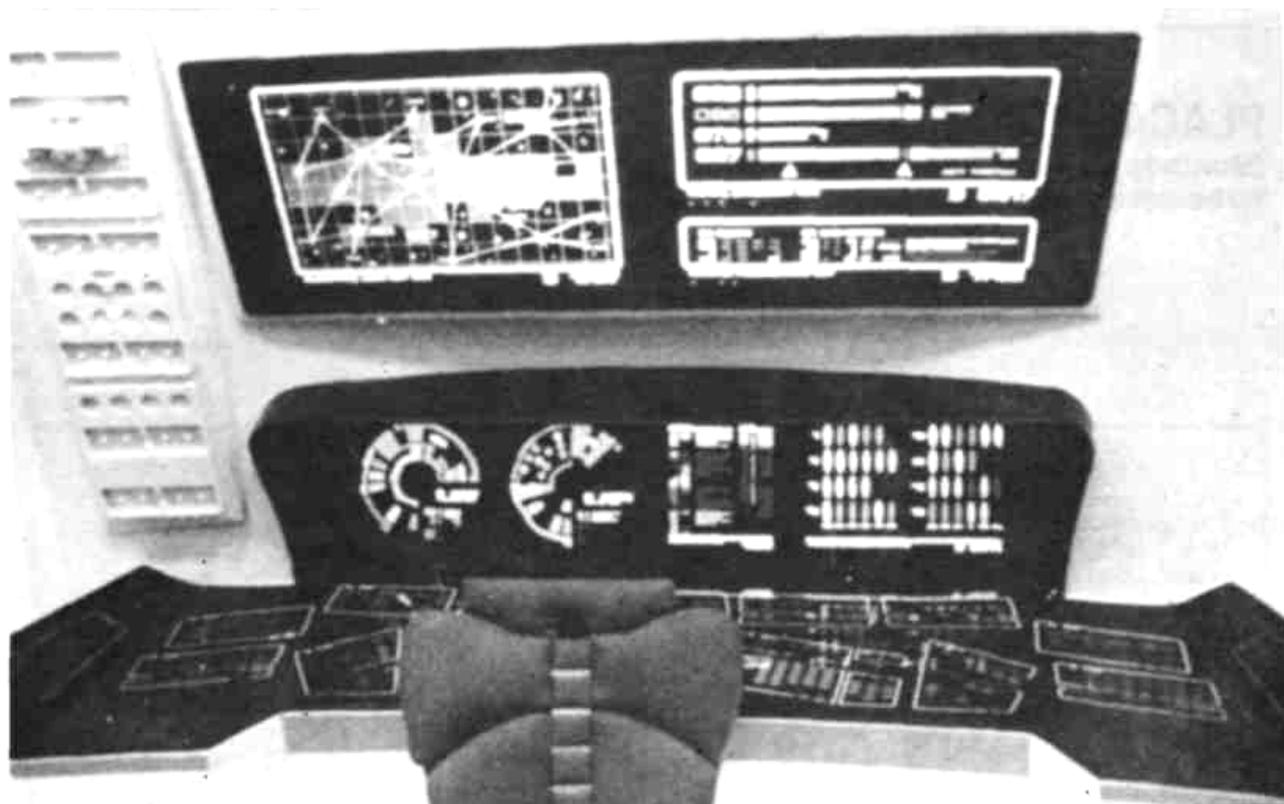
Os consoles de controle na Ponte de Comando, na Engenharia e em outras áreas da nave são de projeto inteiramente novo. Estes painéis não possuem instrumentos específicos para uma dada função e formam uma superfície uniforme, lisa e negra, quando estão desligados. Todas as teclas são pontos sensíveis ao toque gerados pelo computador, o que permite que cada console desempenhe qualquer função que seu operador solicite ao computador.

Todas as demais diferenças entre a nova *Enterprise* e suas naves irmãs mais antigas são meros detalhes. Somente algumas mudanças cosméticas no design dos pisos e divisórias diferenciam seu interior do das outras naves da Classe Enterprise. O layout de cada deck é virtualmente idêntico ao seu correspondente na antiga *Enterprise*, com poucas exceções. Tripulantes que tenham servido a bordo da *Enterprise* antes de sua destruição não devem sentir dificuldade alguma em adaptar-se à nova nave.

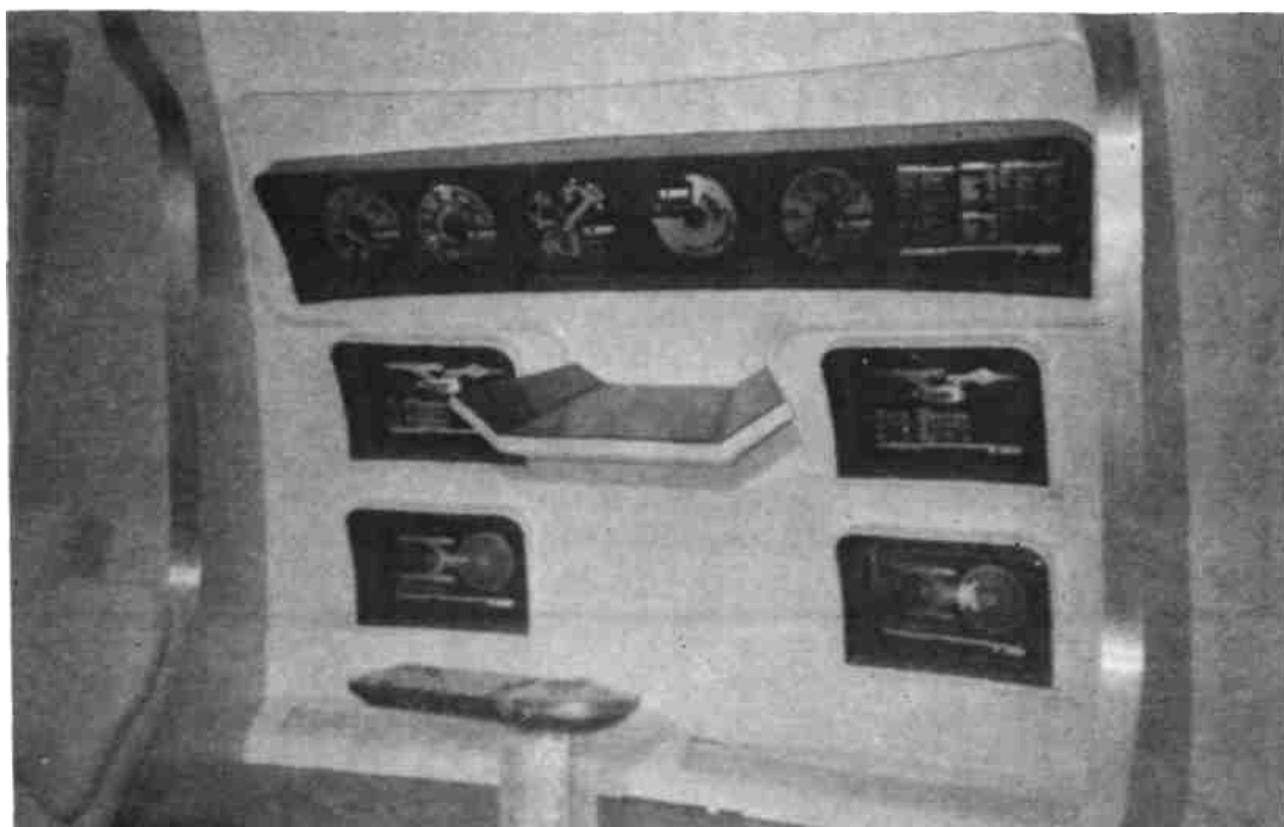
A mais nova astronave da Frota Estelar está inteiramente equipada para expandir os limites da exploração humana. A *Enterprise*, nave capitânea e embaixatriz da Federação, ressurgiu para simbolizar o espírito de descoberta e aventura que sempre direcionou a humanidade em sua busca pelo que está além seu alcance. Com sua juventude restaurada, esta elegante dama tomou seu lugar à frente de nossos sonhos e esperanças.



Os Chefes de Departamento da Enterprise na nova Ponte de Comando.



O novo posto de Comunicações.



O posto de monitoração dos sistemas auxiliares.

PLACA DEDICATÓRIA

(Montada na parede ao lado do turboelevador de estibordo)

USS ENTERPRISE

**STARSHIP CLASS
SAN FRANCISCO, CALIF.
UNITED FEDERATION
OF PLANETS**

*"... to boldly go
where no man has gone before."*

– from the Starfleet charter

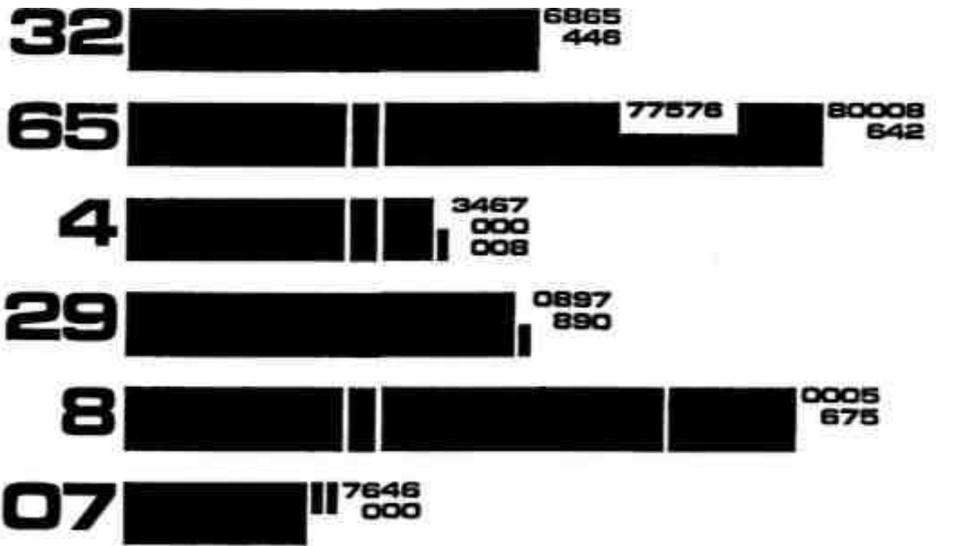
U.S.S. ENTERPRISE
NAVE CLASSE ESTELAR
SAN FRANCISCO, CALIFÓRNIA
FEDERAÇÃO UNIDA DE PLANETAS
'...ORGULHOSAMENTE INDO
AONDE NENHUM HOMEM JAMAIS ESTEVE.'
- DO ESTATUTO DA FROTA ESTELAR



A Enterprise preparando-se para deixar a doca (21 de dezembro de 2222).

GRÁFICOS DOS CONSOLES DA PONTE DE COMANDO

MONITOR DOS SISTEMAS AMBIENTAIS

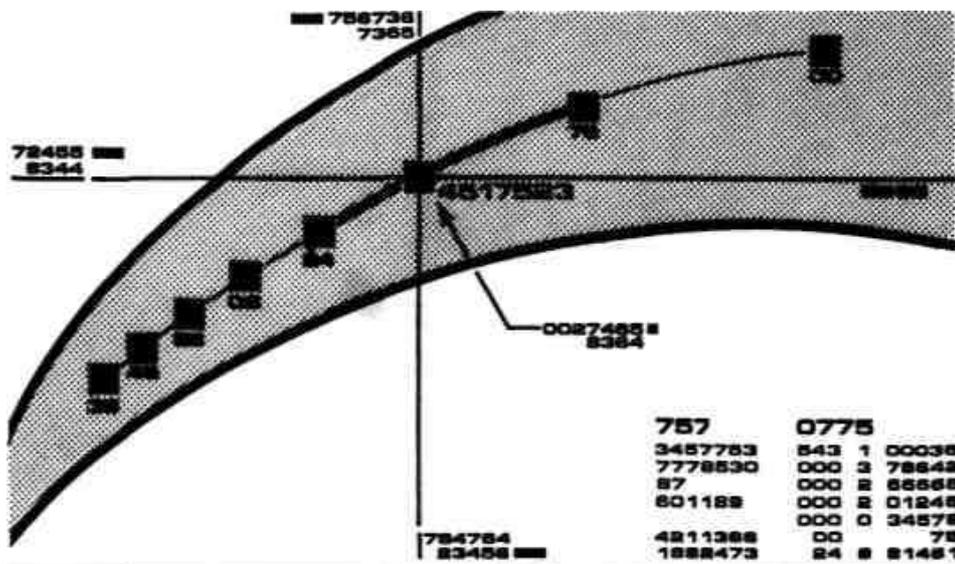


LIFE SUPPORT RESERVES 513

8 9605

RESERVAS DO SUPORTE DE VIDA

Monitora o estado e disponibilidade dos insumos críticos para o sistema de suporte de vida, tomando por base a demanda atual. Sob o comando do operador, pode sobrepor ao gráfico as taxas de consumo projetadas e mostrar o tempo restante até sua exaustão.



SYNTHETIC GRAV FIELD 514

6 2894

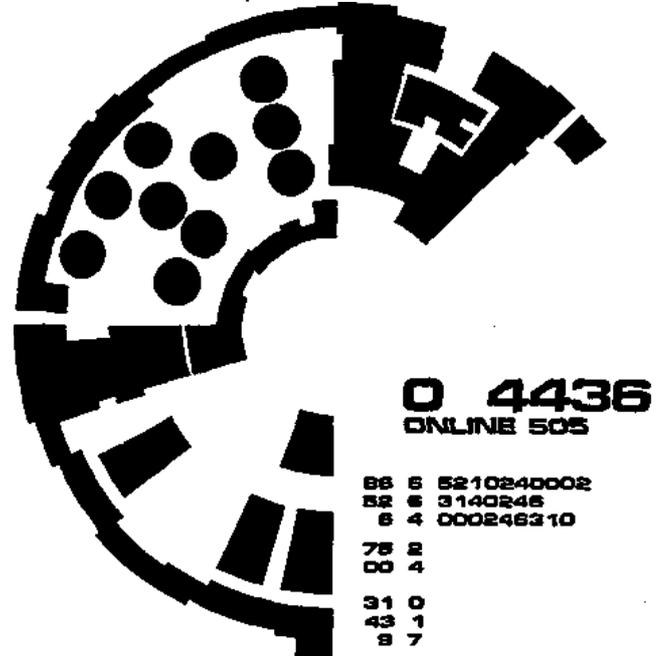
CAMPO GRAVITACIONAL ARTIFICIAL

Monitora os sistemas de campo gravitacional artificial da nave e mostra sua interação com o sistema de absorção de inércia. Alerta o operador quando a diferença de potencial de inércia excede 127 m/s² sobre a velocidade corrente.

CIÊNCIAS

MONITOR INFORMATIVO DOS SUBSISTEMAS 3-1797

Mostra as prioridades relativas do fluxo de processamento de informações de alta densidade. Indica a disponibilidade de vários subsistemas de processamento.

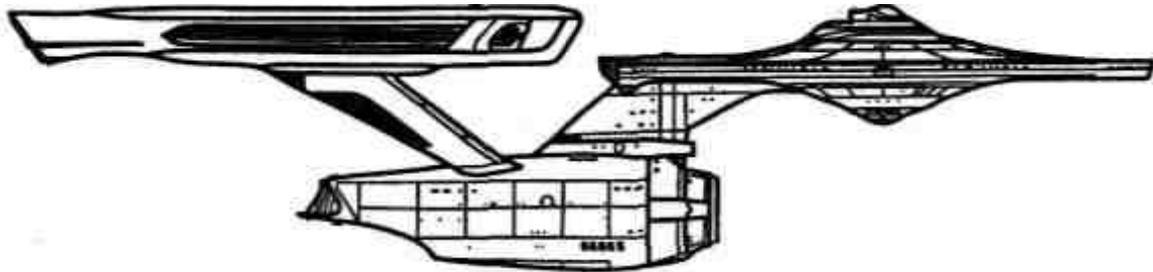


MONITOR DO COMPLEXO DE SENSORES 0-4436

Mostra o estado de certos subsistemas da matriz de sensores conectados através da rede do computador-biblioteca. Mostra a configuração corrente do processamento das informações dos sensores.



CONTROLE DE DANOS



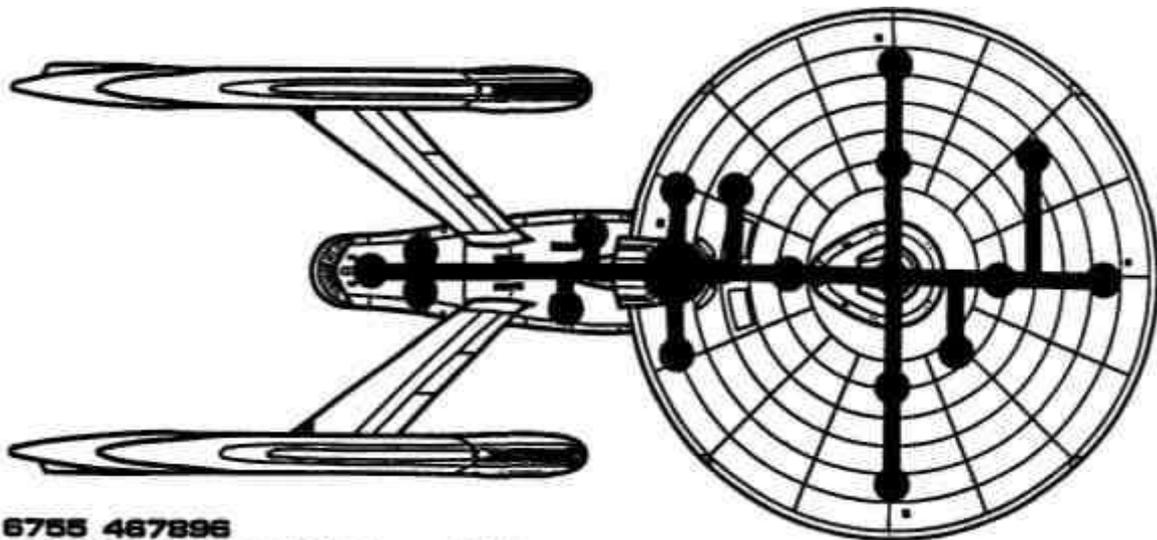
3578			6500			765543		
543	100	036	753223457753	543	1	00036		
000	357	642	002467778530	000	3	78642		
000	246	668	6548987	000	2	66668		
000	200	246	31202601189	000	2	01246		
				000	0	34578		
000	586	075	898754211368	00		75		
24	888	461	886421882473	24	9	81461		
001	577	642	0000000035	01	5	76642		
024	78	785	212345678	24	6	88765		
553	38	643	589753100023	53	0	7643		
864	2	024	024187864148	64	8	1024		
524	1	024	86000	24	4	14024		

STRUCTURAL INTEGRITY 516

5 2536

INTEGRIDADE ESTRUTURAL

Mostra os valores do estresse mecânico para vários pontos-chave estruturais. Sob comando do operador, pode sobrepor ao gráfico os valores do reforço estrutural do campo inercial e/ou os pontos de falha previstos com o tempo estimado para a ocorrência da falha.



6755 467896			
543	100	036	7532234577
	357	642	002467778530
000	246	668	654898763417
000	00	246	312026011899

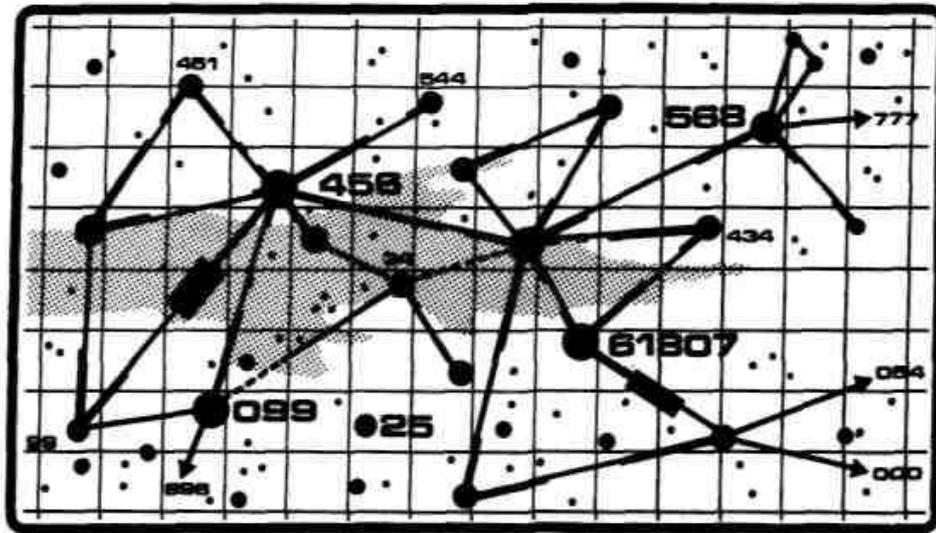
AUX POWER DISTRIB 516

5 3312

DISTRIBUIÇÃO DE ENERGIA AUXILIAR

Mostra a alocação e distribuição dos sistemas de distribuição de energia de emergência. Também mostra as taxas relativas de consumo de sistemas prioritários.

COMUNICAÇÕES

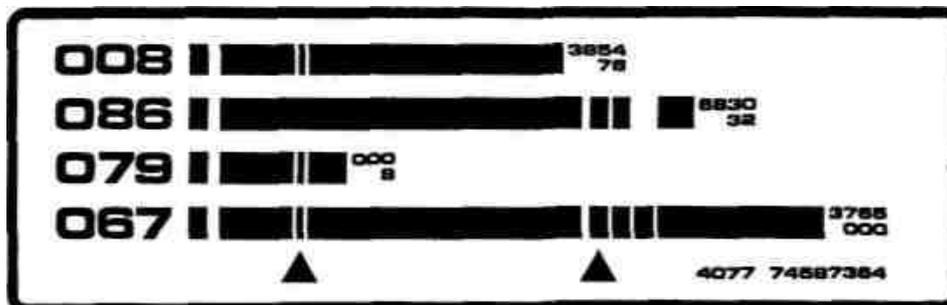


SUBSPACE COM NET 536

3 1797

REDE DE COMUNICAÇÃO SUBESPACIAL

Mostra o padrão de tráfego local da rede de comunicação subespacial. Indica a quantidade de tráfego para vários nós de comunicação e a disponibilidade de transmissão.

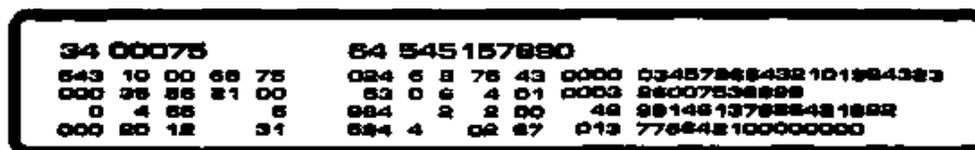


BIGNAL STRENGTH 000

5 0217

FORÇA DO SINAL

Mostra a relação sinal/ruído dos canais subespaciais primários em uso para interface com a rede ou comunicação nave a nave. Alerta o operador quando a qualidade do sinal cai abaixo dos limites requeridos para o modo de comunicação corrente.



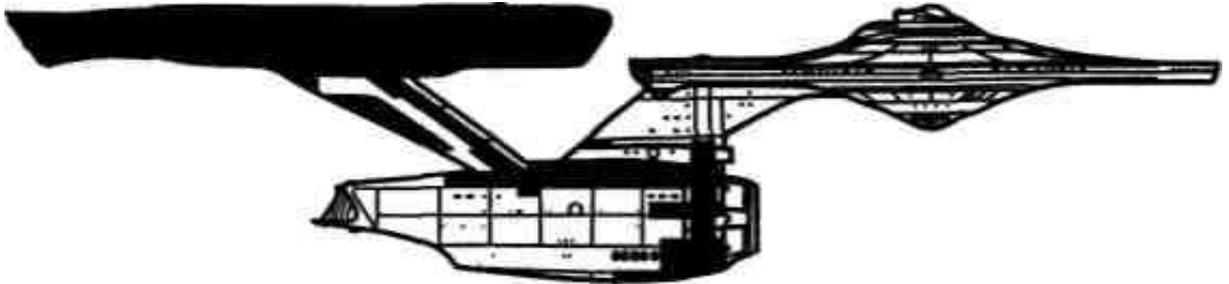
HAILING FREQUENCIES 537

5 1702

FREQÜÊNCIAS DE SAUDAÇÃO

Mostra os protocolos e freqüências de saudação correntes.

ENGENHARIA



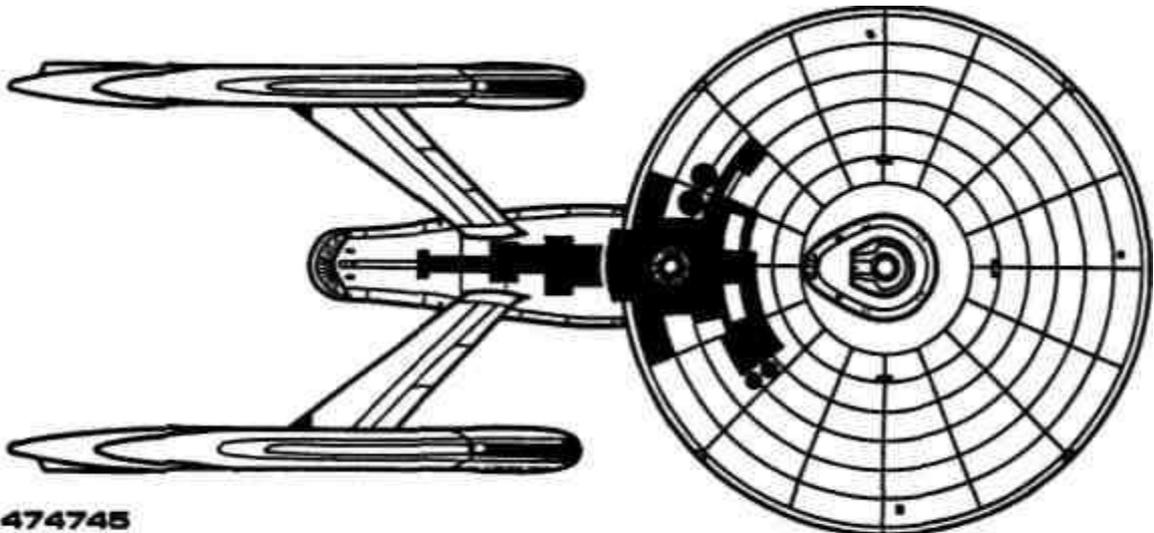
758	8900007		
38 410	543 1 0003689763223467763		
54 210	000 3 78642100024677		
00 38	000 2 6666887654898763		
00 024	000 012465431202		
00 020	00 0 345785543210196432		
00 000	5 6007536898754211366		
0 358	424 9 81481378864218		
2 88	001 6 786421000000		
00 357	24 8 887854321234567865		
02 7	653 67643018897631		
8 103	864 8 2102400024187864148		
86 685	4 4 14024678800002402		

TRANSWARP SUBSYS 528

7 4516

SUBSISTEMAS TRANSDOBRA

Mostra o estado dos sistemas primários de TransDobra. Indica os valores de fluxo da antimatéria no núcleo da câmara de intermexagem. Sob o comando do operador, pode sobrepor ao gráfico as taxas de refrigeração e de saída do gerador de campo.



474745			
424 9 8148137886421882473	000 2001		
001 7864210000000003	000 0034		
24 8 8878543212345	00 880		
653 0 676430188976310008	424 8881		

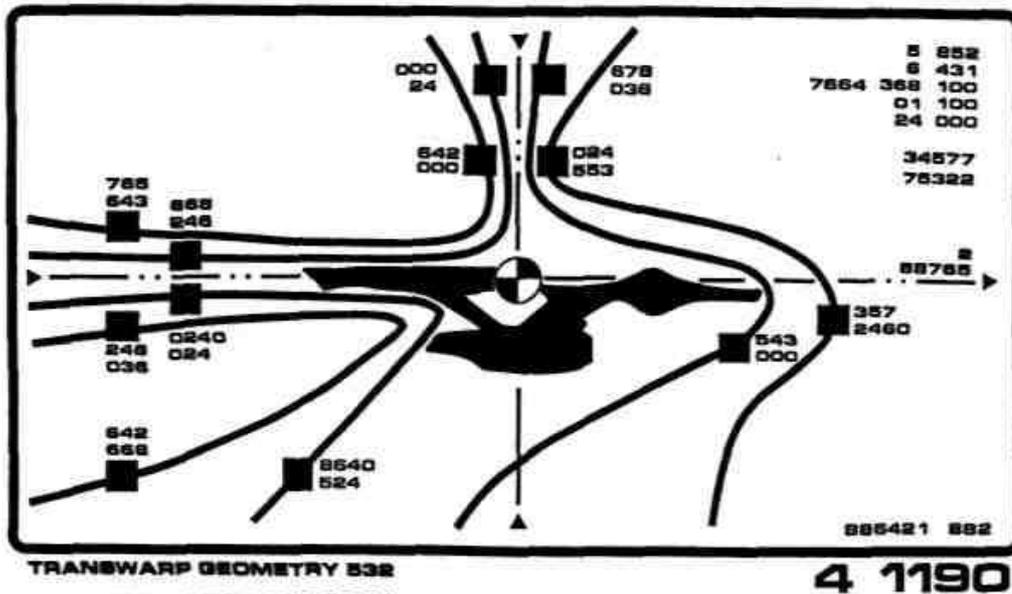
IMPULSS SUBSYS 528

3 4166

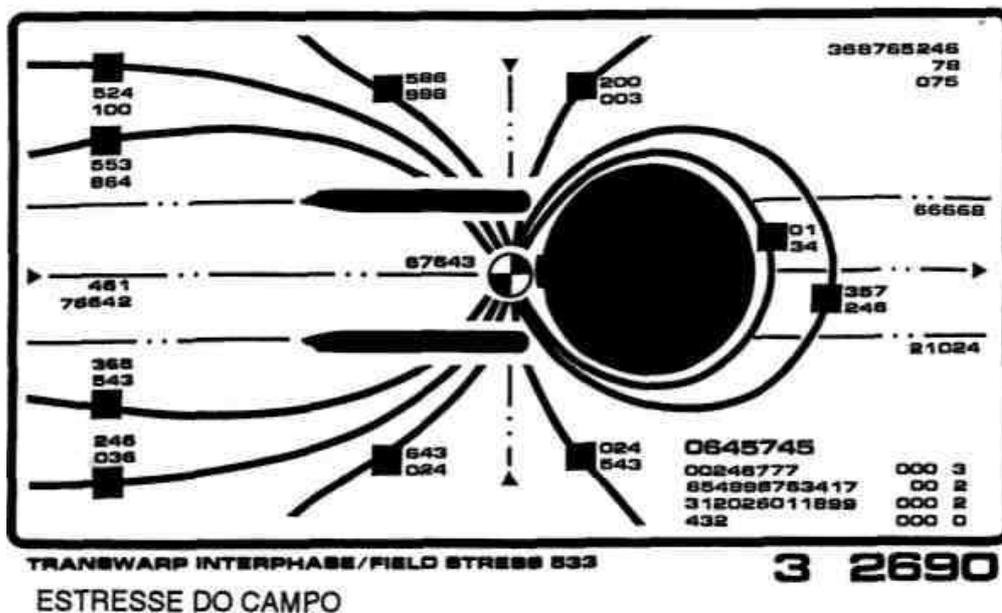
SUBSISTEMAS DE IMPULSO

Mostra o estado dos sistemas primários de impulso. Mostra o estado dos reatores de fusão e as taxas de consumo de deutério.

ENGENHARIA

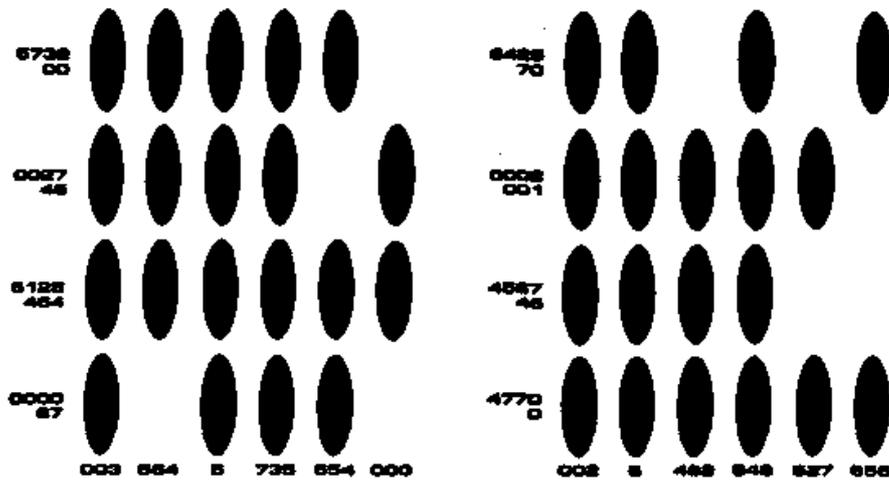


Mostra a configuração do campo de dobra e as taxas de fluxo subespacial em pontos selecionados. A um comando do operador, pode sobrepor a este gráfico a geometria nominal de dobra e mostrar as diferenças existentes.



Mostra o estresse do campo de dobra em relação ao fluxo subespacial ideal. Também mostra as taxas de fluxo em pontos selecionados com relação à direção do movimento.

ARMAMENTO E DEFESA

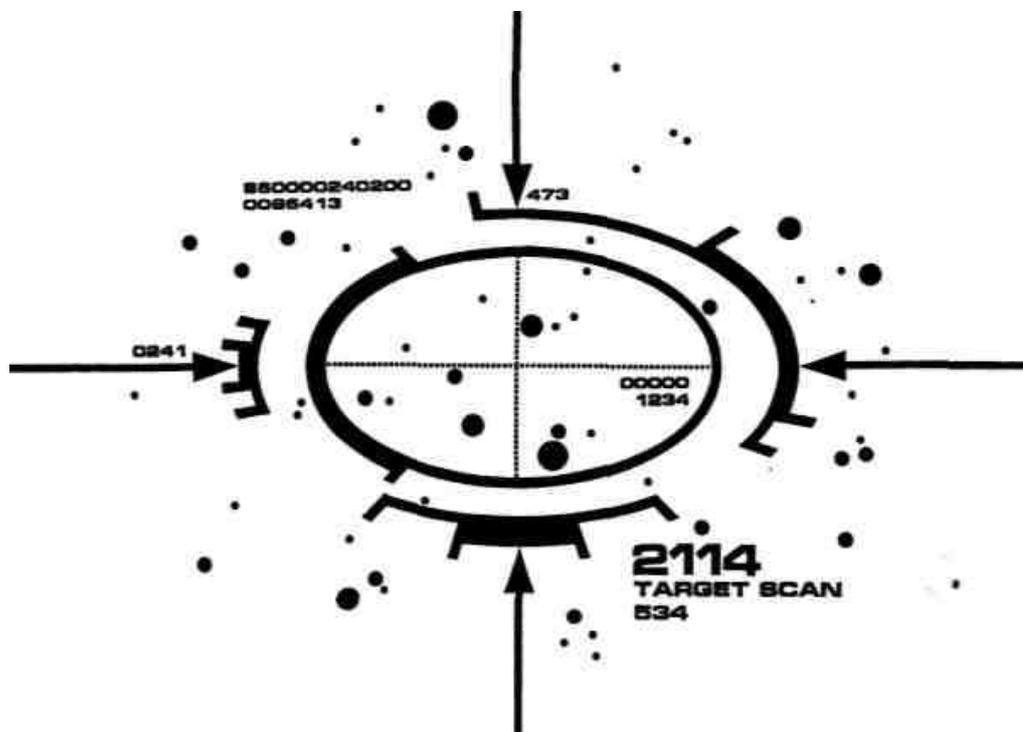


DILITHIUM STATUS 531

7 8648

ESTADO DOS CRISTAIS DE DILÍTIO

Monitora a condição dos cristais de dilítio no núcleo de reação e mostra as taxas projetadas de descristalização. Alerta o operador quando as taxas de decaimento excedem 107% do nominal.



ARMAMENTO E DEFESA

Fornece o display tático do(s) alvo(s), corrigindo as distorções relativísticas causadas pelo campo de dobra. Indica os fatores de correção de campo disponíveis para fogo phaser, e mostra os prováveis padrões evasivos.

DIRETÓRIO DA NAVE

DECK A	(Nível 1)	Ponte de comando / Escotilha de acoplamento V.I.P.
DECK B	(Nível 2)	Segurança / Escritório do Chefe de Segurança
DECK C	(Nível 3)	Área V.I.P. / Refeitório
DECK D	(Nível 4)	Sala de Conferências / Alojamentos dos Suboficiais / Aloj. V.I.P.
DECK E	(Nível 5)	Alojamentos dos Oficiais Superiores
DECK F	(Nível 6)	Alojamentos da tripulação / Refeitórios da tripulação / Área de lazer da tripulação / Oficinas de manutenção dos turboelevadores/ Engenharia de Impulso
DECK G	(Nível 7)	Arsenal / Controle Auxiliar / Capela / Ginásio de Esportes / Sala de Reuniões Principal / Celas / Deck de Recreação / Laboratórios de Ciências Enfermaria / Complexo de teletransporte
DECKS H -1	(Níveis 8-9)	Controle Auxiliar de Fogo / Sala de espera / Complexos de Acoplamento / Centro Fabril
DECK J	(Nível 10)	Sala de disjuntores do casco primário
DECK K	(Nível 11)	Posto de monitoração da matriz de sensores
DECKS L- M	(Níveis 12-13)	Sistema de lançamento de torpedos fotônicos
DECKS NO	(Níveis 14-15)	Engenharia de dobra
DECKS P-Q	(Níveis 16-17)	Transportes de Emergência / Suporte à Engenharia Escritórios dos Chefes da Engenharia / Área de Pouso / Manutenção
DECK R	(Nível 18)	Hangar
DECK S	(Nível 19)	Área de Carga / Complexo do transporte de carga
DECKS TU	(Níveis 20-21.)	Jardim Botânico / Refeitório dos tripulantes / Unidade de armazenamento e contenção de matéria e antimatéria / Piscina

7 ESCLARECIMENTOS

Quando este livro foi lançado nos EUA, surgiram algumas controvérsias a respeito de algumas das informações nele contidas. Procuraremos aqui apontar os itens que geraram polêmica e fornecer informações que ajudem a compreendê-los melhor:

- No capítulo dedicado à reforma da *Enterprise*, o autor declara que a *Enterprise* foi a única nave sobrevivente da Classe *Constitution* (a utilizada na série de TV). Na verdade, essa informação nunca foi oficialmente divulgada.

- Ao falar sobre a nova *Enterprise* (NCC 1701-A), o autor afirma que trata-se da nave *Ti-Ho* rebatizada. Esta informação não foi oficialmente confirmada; além disso, no livro *Star Trek: The Next Generation Technical Manual*, Rick Stembach e Michael Okuda (responsáveis pelo design da *Enterprise* e seus interiores na série de cinema) afirmam que a *Enterprise* "A" é, na realidade, a nave *U.S.S. Yorktown*, da Classe *Constitution*, que também passou pela mesma reforma que a *Enterprise*.

- Ao longo deste livro, o autor declara que após passar pela reforma, a *Enterprise* definiu os padrões de uma nova classe de naves, a Classe *Enterprise*. Esta informação também não foi oficialmente confirmada. Rick Stembach e Michael Okuda afirmam que a *Enterprise* e a *Yorktown* rebatizada nunca deixaram de pertencer à Classe *Constitution*. Há uma cena no filme *Jornada nas Estrelas VI -A Terra Desconhecida* onde Scott examina as plantas da nave e pode-se ler, no cabeçalho da página, a inscrição "Constitution Class Starship", o que pode ser encarado como uma confirmação desta informação.

- Ao falar sobre a nova *Enterprise*, o autor afirma que ela possui motores *TransWarp*, esta informação foi contestada por Richard Arnold, consultor de *Jornada nas Estrelas* da Paramount Pictures na seção de cartas da revista *Starlog* nº 169 de agosto de 1991, onde afirma que em nenhum lugar foi declarado que a nova *Enterprise* possui *TransWarp* (que é uma tecnologia sendo testada na nave experimental *U.S.S. Excelsior*) e que os displays da ponte de comando que aparecem neste livro foram modificados em relação aos que apareceram no filme *Jornada Nas Estrelas IV-A Volta Para Casa*.

8 O Uso Deste Manual Em RPG

RPG (Role-Playing Game) é um tipo de jogo muito especial. Para começar, o elemento competitivo, tão importante em outros jogos, reveste-se aqui de um carácter secundário. O que interessa é o envolvimento e a criatividade dos jogadores. A recompensa do jogador não consiste no número de pontos que ele possa vir a ganhar - como num jogo entendido no sentido mais tradicional da palavra - mas na satisfação de viver com intensidade uma aventura fantástica e maravilhosa. O RPG tem muito mais semelhança com o teatro, com a criação literária, artística, do que com um videogame ou um jogo de tabuleiro.

Nele existe um "mestre" que faria o papel de diretor e roteirista e os jogadores propriamente ditos, cada um dos quais assume um personagem escolhendo, segundo regras bem definidas, suas características - como força, habilidade, inteligência, etc.

Nos Estados Unidos e na Europa o hábito de se jogar RPG está muito difundido. No Brasil, apesar de ainda incipiente, o RPG já está suficientemente disseminado para justificar, por exemplo, a publicação de alguns livros especializados em português.

O RPG admite os mais variados cenários e personagens. No Brasil o iniciante é normalmente introduzido nesse mundo fantástico (literalmente), jogando Dungeons and Dragons ou similares, vivendo histórias ambientadas no que se convencionou chamar "Idade Média Fantástica", ou "Sword and Sorcery". São mundos parecidos com os descritos nos livros do Tolkien ou nas aventuras de Conan, por exemplo.

O RPG, porém, permite as mais variadas ambientações: podemos ver, sentados numa roda de RPG, Eliott Ness e Al Capone, numa história que se passa na Chicago da Lei Seca. Ou então podemos encontrar um romulano discutindo com o Sr. Spock num dos decks da Enterprise!

Para o mestre, nesse momento, é fundamental ter em mente, com a maior quantidade possível de detalhes, o cenário no qual os dois personagens estão situados. Quanto mais rica a descrição do ambiente, mais forte será a magia do jogo, envolvendo pessoas a ponto de fazê-las esquecer a cinza realidade em volta e deixá-las mergulhar num universo estranho e encantador.

Este Manual da Enterprise, além de satisfazer a curiosidade dos trekkers em relação à única namorada pela qual o Capitão Kirk verdadeiramente se apaixonou, traz uma contribuição valiosa aos "mestres de jogo" que quiserem ambientar uma história no interior da mais famosa nave espacial da Federação.

As características dos personagens são fáceis de serem encontradas assistindo-se aos episódios da série de TV ou aos filmes. A publicação de aventuras na forma de romances, agora em português na Coleção Star Trek da Aleph, permite enriquecer o carácter de cada personagem, pois só um livro pode invadir sua introspecção.

O Manual da Enterprise completa esse quadro fornecendo uma descrição tão detalhada que permite a criação de uma verdadeira "realidade virtual", na qual os capitães Kirk, os engenheiros Scott, os doutores McCoy e os senhores Spock poderão se mover levados pela habilidade de seus "mestres do jogo".

