16

ULJE EMERGJENTE



PROVOJNE SE TOKA ESHTE E SHESHTE

by Eddie Alencar

16 ULJE EMERGJENTE

PROVOJNE SE



TOKA ESHTE E SHESHTE

Eddie Alencar

© All Rights Reserved

Perkther: nga Fred66

First Edition
© Copyright 2019 by Eddie Alencar
Hardcover Color Book ISNB
Ebook ISNB

Përmbajtja e këtij libri bazohet në kërkimin e autorit. Qëllimi është të angazhojë lexuesit në kryerjen e kërkimeve të tyre mbi këtë temë kaq të rëndësishme, e cila është forma e këtij vendi ku jetojmë dhe e quajmë Tokë. Nëse vendosni të përdorni përmbajtjen e këtij libri për veten tuaj, autori i këtij libri dhe botuesit nuk marrin asnjë përgjegjësi për veprimet tuaja, vendimet dhe pasojat që rrjedhin prej tyre.

Figura ne kapak : Ulja e nje aeroplani
Credit: Vizatuar nga New7Ducks / Freepik
Rishikimi i tekstit by: Bill McComick - Shtëpia e Pemëve Eikaiwa
(THE) Yokohama Rishikimi i fundit: Eric Dubay
parathenie by: Albino Galupinni
To contact the author: eddiealencar@yahoo.com

Tabela e permbajtjes

Parathenie ng Albino Galuppini.....e
Parathenie.....
.g

Hyrje - Toka e sheshte? LOL!.....001

1 1988 Australia Bicentenary Gold Cup.....007
2 Kina Airlines 008.....011
3 Lufthansa LH543.....021
4 Katej Pacific CX884.....025
5 Katar Airways QR725.....029
6 Air France AF116.....033

7 Emirates ..... EK225.....037
8 Fluturimi PIA PK785.....041
9 Fluturimi Lufthansa LH727.....045
10 Fluturimi American Airlines AA263.....049
11 FluturimiKorean Air KE-38.....053
12 FluturimiSwiss International 40 LA to Zurich.....057
13 FluturimiChina Airlines flight 006.....063
14 Fluturimi Qantas QF64.....067
15 Ulja urgjente e Hawaiian Airlines HA50 në SFO.....075
16 Ulja urgjente e Hawaiian Airlines HA37 ne Oakland.....081
17 Ulja urgjente e Hawaiian Airlines HA51 ne Siatell 085
18 Fluturimi Air Canada AC33.....093
19 Rruget e Fluturimit te çojne tek Toka e Sheshte.....103
20 Korigjimi i Tokes Glob, Nje hap para.....111
21 Harta e Tokes se Sheshte.....125
22 Pesha është përkufizimi i Gravitetit!.....137
23 Rreth autorit.....143
24 konkluzion 151

Kredite.....153

d

Një Pikëpamje e Papritur

nga Albino Galuppini

Nuk është çudi nëse, pavarësisht se çfarë pikash të reja këndvishesh, janë paraqitur nga kërkues të pavarur ose zbulime sensacionale janë bërë prej tyre; por një nga temat më të rëndësishme në këtë diskutim është modeli heliocentrik. Modeli heliocentrik mëson se Toka është një planet që rrotullohet rreth diellit, i përfshirë në një galaksi të quajtur Rruga e Qumështit, e cila është vetëm një nga mijëra galaksive që formojnë një univers në vazhdimësi në zgjerim. Megjithatë, pas të gjitha, kush nga ne ka qenë në Mars dhe në hënë për të parë ngjyrat e tyre të vërteta? Kush mund të verifikojë nëse fotografitë e marra nga Teleskopi Hapësinor Hubble janë autentike?

Megjithatë, entitetet private kanë lançuar balona në lartësi të madhe të pajisura me kamera që kanë kapur imazhe që tregojnë se nuk ka asnjë lakim në sipërfaqen e Tokës. Wow, lakimi i supozuar i planetit tonë nuk duhet të varet vetëm nga vëzhgimi i anijeve që largohen në horizont, apo jo?

Prej një kohe të gjatë tashmë janë ngritur akuza për vërtetësinë e uljeve në Hënë dhe eksplorimin e sistemit diellor. Pa përmendur pamundësinë e zbuluar të rotacionit të Tokës. Asnjë prej nesh, në fakt, nuk ka pasur ndonjëherë përshtypjen se po ecim mbi sipërfaqen e një sfere që rrotullohet mbi boshtin e saj me një mijë milje në orë. Një rrjet kontradiktash karakterizon modelin heliocentrik, jemi të vetëdijshëm për pasaktësitë e tij duke u mahnitur, dhe i bëjmë vetes këtë pyetje: Si ka mundësi që na ka marrë kaq shumë kohë për të ngritur këto pyetje?

Një nga problemet më të mëdha që lidhen me formën sferike të Tokës shihet në aviacion. Në fakt, për shkak të lakimit dhe shpejtësisë së fluturimit të një avioni komercial, pilotët duhet të drejtojnë vazhdimisht hundën e avionit poshtë për të mbajtur një lartësi të qëndrueshme. Por, kjo nuk përmendet në manualet e fluturimit, ashtu siç nuk e merr parasysh gyroskopi në bord kurbën e Tokës.

Një kapitull tjetër intriguese është tema kryesore e këtij libri: Rrugët e Fluturimeve. Duke rikthyer rrugën e avionëve, e verifikuar përmes faqeve të specializuara në Internet, kuptohet se rruga ka pak kuptim në një glob që duket se është modeli më i mirë i hartës që i përmbahet botës reale, por ka kuptim të plotë në një projekcion polar azimutalisht ekuidistant. Për shembull, fluturimi nga Los Angeles, Kaliforni në Shangai, në Kinë ka treguar se fluturon mbi Alaska dhe Rrethin Arktik, ndërsa në një model globi, rruga më e shkurtër kalon përmes Oqeanit Paqësor. Kundërshtarët argumentojnë se linjat ajrore do të fluturojnë mbi masat kontinentale në rast se duhet të bëjnë një ulje emergjente, duke shmangur kështu detin e hapur. Megjithatë, kjo version humbet besueshmërinë duke vënë në dukje se, duke fluturuar mbi masat kontinentale, rrugët e fluturimeve devijojnë përsëri në veri.

Vetëm një çerek shekulli pas fluturimit të parë me motor nga vëllezërit Wright, falë përparimeve teknologjike të avionëve, u realizua fluturimi i parë përtej Atlantikut. Ishte Charles Lindbergh, një pilot 25-vjeçar nga Forcat Ajrore të SHBA-së, që ndërmori këtë aventurë të guximshme në vitin 1927. Nga një perspektivë "zetetike", nuk mund të mos vëresh se, rruga e Lindbergh është pothuajse një rrugë e drejtpërdrejtë në një "Hartë të Tokës së Sheshtë". Përkundrazi, rruga e kaluar është e kënduar dhe e zgjatur nëse vizatohet në një glob. Si ta shpjegosh, nëse jo duke supozuar se forma e tokës është ndryshe nga ajo sferike?

Por kjo nuk është e gjitha misteret që rrethojnë fushën e aviacionit. Shumë kanë ngritur dyshime mbi funksionimin e motorëve të avionëve dhe sa karburant i jepet një avioni para se të fluturojë. E lehtë të arrish në përfundimin se, madje edhe shkenca aeronautike, në të vërtetë e gjithë historia deri tani është e mbushur me gënjeshtra të mëdha. Për këtë arsye, besoj se ky libër nga Eddie Alencar, mbi temën specifike të rrugëve të fluturimeve, është një copë kyçe e enigmës që përfaqëson forma e Tokës.

Ju uroj lexim te kendshem !

Albino Galuppini

Parathenie

Kam pasur shumë njerëz që më kanë dërguar pyetje dhe kanë kërkuar mendimin tim rreth rrugëve ajrore dhe uljeve emergjente dhe si këto rrugë ajrore provojnë se forma e tokës nuk është një glob. Që atëherë kam vendosur të shkruaj këtë libër ku paraqes 16 Ulje Emergjente që provojnë Tokën e Sheshtë dhe tregoj, duke krahasuar rrugët ajrore përkrah njëra-tjetrës në modelin e globit dhe në hartën e tokës së sheshtë, se rrugët e këtyre fluturimeve në hartën e tokës së sheshtë kanë më shumë kuptim sesa në modelin e tokës sferike.

E filloj këtë libër duke treguar pak për veten time dhe për luftën time kur u ndesha për herë të parë me informacionin mbi tokën e sheshtë. Pas vizitave në NASA në Huntsville, Alabama, dy herë gjatë jetës sime dhe duke qenë një besimtar i madh i shkencës dhe lexues i letërsisë shkencore, ishte jashtëzakonisht e vështirë në fillim të kaloj përmes provave dhe të gjej të vërtetën e fshehur pas një grumbulli gënjeshtrash.

Që nga fillimi i hetimit dhe kërkimit tim kam mbrojtur pozitat se, rrugët ajrore dhe uljet emergjente janë ndër provat më të forta, nëse jo prova më e fortë, që toka nuk është një glob. Arrij gjithashtu në përfundimin se, ata që kanë mbajtur këtë informacion e kanë bërë këtë për një kohë të gjatë dhe kanë përdorur të gjitha llojet e mekanizmave: sistemi arsimor, teknologjinë dhe mediat vetëm për ta mbajtur këtë të vërtetë të panjohur gjerësisht nga popullsia e botës.

Shpresoj që ky libër të ndihmojë ty, lexues, të shohësh përmes gënjeshtrave dhe mashtrimeve. Nëse hap sytë dhe gjen këtë të vërtetë, të lutem mos e mbaj për vete; ndajeni me botën!

Harta e tokës së sheshtë që do të përdor në këtë libër është ajo që është njohur si Mappa e Gleason-it, Mappa e Re Standarde e Botës e patentuar nga Alex Gleason më 15 nëntor 1892. Nuk ekziston një hartë që është 100% e saktë dhe Mappa e Gleason-it mund të ketë ose jo mangësi, por, për të krahasuar rrugët e fluturimit, është një mjet perfekt. Në anën e pasme të kësaj faqeje do të gjeni Mappën e Gleason-it. Për një version me rezolucion të lartë të Mappës së Gleason-it, ndiqni lidhjen në fund të këtij libri.

Eddie Alencar

GLEASON'S

NEW STANDARD MAP OF THE WORLD

ON THE PROJECTION OF MODERN COLLEGE, SCIENTIFICALLY AND

A S "IT IS"

J. S. CHRISTOPHER, BLACKHEATH, ENGLAND. PRACTICALLY CORRECT.

LONGITUDE AND TIME CALCULATOR.

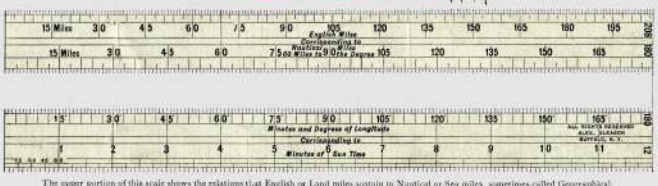
PATENT ALLOWED November 15, 1892.

Applications made in ENGLAND, CANADA, FRANCE, DENMARK, SWEDEN, GERMANY, AUSTRIA.



JUNE SOLSTICE.

IN the figures June and December, the white represents the Sun's position in his respective months, at Noon. This shows sunlight inside the Arctic Circle for 24 hours. From June 21st, the Sun moves round the Tropics in a spiral circle, widening every day, until it reaches its destiny on the southern or outer Solstice, on December 21st.



The upper portion of this scale shows the relations that English or Land miles sustain to Nautical or Sea miles, sometimes called Geographical. The lower half shows minutes and degrees of the arc as compared to Sun time. By laying a straight-edge across the scale, it shows the relations of all the divisions.

DECEMBER SOLSTICE.

ON December 21st, the Sun moves round the Tropic of Capricorn, and during the day lights up the southern portion of the Earth from the Arctic Circle to some portion of Antarctic ice. There is no "sunlight" beyond 80° south, but unknown regions of ice. On the 23d of December, the Sun commences his northward journey again, returning to his starting place, and thus completes his seasons.

PUBLISHED BY THE BUFFALO ELECTROTYPE AND ENGRAVING CO., BUFFALO, N. Y., U. S. A.

ALL RIGHTS RESERVED.

Map 77.3
Map 10.4.1892

Hyrje – Toka e sheshte ? LOL!

Ishte viti ishte 2015. Unë isha thellësisht i angazhuar në politikë pasi zgjedhjet paraprake në SHBA filluan në fillim të atij viti. Ted Cruz shpalli kandidaturën e tij në mars të 2015 dhe Marco Rubio e ndoqi Ted Cruz duke shpallur kandidaturën e tij në prill të po atij viti. Më 6 gusht 2015, debati i parë republikan u transmetua në kanalin Fox me 10 kandidatë të rreshtuar për një përballje. Në anën republikane ishin gjithsej 17 kandidatë për president të Shteteve të Bashkuara. Me asnjë rend të veçantë, ja emrat e kandidatëve për Partinë Republikane:

Jeb Bush, Ben Carson, Chris Christie, Ted Cruz, Carly Fiorina, Lindsey Graham, Mike Huckabee, Bobby Jindal, John Kasich, George Pataki, Rand Paul, Rick Perry, Marco Rubio, Rick Santorum, Donald Trump, Scott Walker, Jim Gilmore.



Image 01

Duke mos pasur të njëjtat vështirësi si partia Republikane për të mos pasur kandidat për të konkurruar kundër një presidenti në detyrë, demokratët kishin pjesën e tyre të kandidatëve dhe debateve gjithashtu. Disa emra ishin të njohur për mua, disa të tjerë, jo aq shumë. Demokratët kishin avantazhin se kishin Shtëpinë e Bardhë që nga viti 2008 kur Barack Hussein Obama mundi të ndjerin John McCain për të fituar presidencën. Ja emrat e kandidatëve që luftuan për nominimin në biletën e demokratëve për president të

Hyrje

Shtetet e Bashkuara. Me asnjë rend të veçantë:

Jim Webb, Lincoln Chafee, Hillary Clinton, Bernie Sanders dhe Martin O'Malley.



Image 02

Siç e thashë në fillim, asnjë temë tjetër në 2015 nuk më tërhoqi vëmendjen më shumë sesa zgjedhjet në SHBA dhe zgjedhja e Partisë Republikane për një kandidat që do të konkurronte kundër Hillary Rodham Clinton-it, sapo të ishte shumë e qartë se ajo do të ishte e nominuara për demokratët. Meqenëse demokratët po mbështeteshin në "suksesin" e Barack Hussein Obama dhe miratimin e tij të Hillary-t për President, demokratët nuk panë asnjë kërcënim real nga Partia Republikane dhe linja e tyre e kandidatëve.

Më pëlqeu vërtet të shikoja kandidatët republikanë që shkatërronin njëri-tjetrin gjatë debateve. Nuk do të humbisja asnjë debat të vetëm, edhe pse zona ime kohore është e ndryshme nga zonat kohore në SHBA. Dikush duhet të pajtohet se është qesharake të shohësh politikanë që i përgjojnë njëri-tjetrit dhe më pas, kur konkurrojnë për të njëjtin post, e përkeqësojnë njëri-tjetrin në TV live. Disa nga debatet munda t'i shikoja në kohë reale, ndërsa të tjerat m'u desh të prisja deri të nesërmen në mëngjes dhe t'i shikoja debatet në YouTube. Ndonjëherë debati i plotë ngarkohej të nesërmen ose ndonjëherë shikoja vetëm pikat kryesore.

Duhet të rrëfej se në atë kohë isha më i “pavarur” për sa i përket pikëpamjeve të mia politike. Në vitin 2011 pashë këtë serial në True TV të quajtur "Teoritë e Konspiracionit" me Jesse Ventura dhe më pëlqeu qasja e tij dhe

besoi përfundimet e tij. Ventura kishte deklaruar tashmë në vitin 2011 se ai mbështeste një kandidaturë për Ron Paul, apo edhe kishte menduar të kandidonte për postin si një biletë "Ron Paul/Jesse Ventura", mendova se ndoshta nëse Rand Paul do të fitonte kandidaturën për republikanët, ai do t'i ngjante më shumë babait të tij dhe kështu do të bëhej një kandidat i mirë dhe potencialisht, një president i mirë. Por ai nuk kishte shanse reale dhe përfundoi duke u larguar nga gara më 3 shkurt 2016

"Unë do t'ju them këtë. Nëse Ron Paul kandidon si i pavarur, unë do t'i kushtoj vëmendje të madhe që të jem kandidati i tij për kandidat," tha z. Ventura.

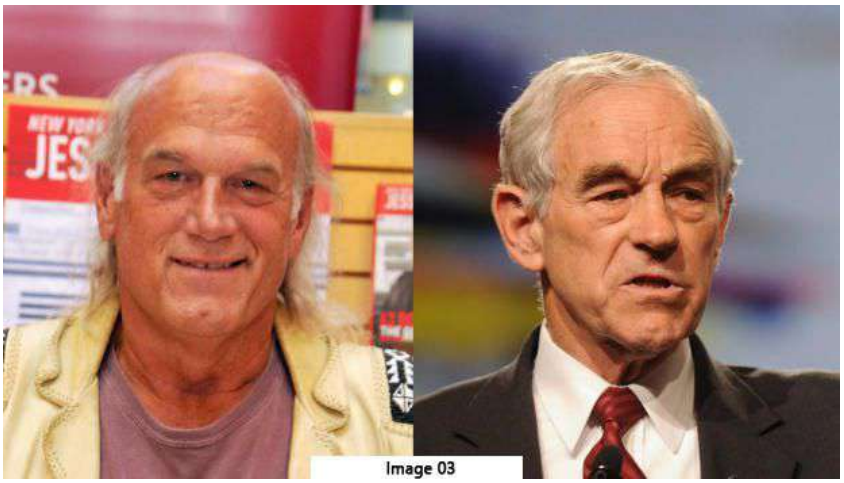


Image 03

Duke qenë se duhet të shikoja vazhdimisht YouTube në kërkim të rishfaqjeve të debateve, pikave kryesore të debatit, intervistave dhe opinioneve rreth kandidatëve, nuk mund të mos vura re sugjerimet e videove të YouTube në anën e djathtë të ekranit. "Tokë e sheshtë?" Kaq mjaftoi për të qeshur!

Sugjerimet vazhduan të shfaqeshin atje dhe kurrë nuk më interesonte vërtet të klikoja në ndonjë prej tyre. Nuk kisha kohë për këtë sepse politika më pushtoi mendjen më shumë se çdo gjë tjetër. Edhe pse jetoja në Japoni, flisja për politikë me miqtë e mi në SHBA në Skype ose thjesht duke shkëmbyer mesazhe.

Përveç lajmeve politike, e vetmja temë tjetër që më interesonte, por jo aq shumë sa politika, ishte Arkeologjia Biblike ose dokumentarë biblik ose ndonjë temë tjetër që përfshinte Arkeologjinë Biblike. Fillova të shikoj video në këtë kanal të quajtur "Truth Unveiled" (Ky kanal përfundoi duke u fshirë nga YouTube dhe besoj se pronari ka krijuar një kanal tjetër me një emër të ngjashëm). Pashë një video në këtë kanal për vendin e vërtetë ku ndodhi kalimi në Detin e Kuq nga izraelitët kur iknin nga Egjipti. Videoja tregoi shkëmbin e çarë në Arabinë Saudite dhe vendin ku izraelitët fushuan rreth shkëmbit të Splitit. Ishte një dokumentar shumë interesant dhe fillova të shijoja përmbajtjen e tij

atë kanal dhe e konsideroi atë si një kanal të besueshëm. Imazhi i mëposhtëm është nga ky vend në Arabinë Saudite i quajtur Al Naslaa Rock Formation, i vendosur në oazën Tayma ku gjendet shkëmbi i ndarë. Edhe pse kjo nuk është tema kryesore e këtij libri, vendosa të përfshij këtë imazh në mënyrë që lexuesi të njihet me temat dhe nëntemat që më interesuan gjatë vitit 2015. Tema të tjera me rëndësi më të vogël ishin muzika, filmat, librat, udhëtimet dhe gjërat që lidhen me punën time. Gjithçka ishte në rregull me familjen time, kështu që kisha mjaft kohë për të parë dhe mësuar gjithçka që doja.



Split Rock in Saudi Arabia Image 04

Pikërisht atëherë, diku vonë në vitin 2015, një nga videot e këtij kanali titullohej "E vërteta për Tokën e Sheshtë". Unë hezitova ta shikoja atë video në atë kohë, por vendosa ta shqyrtoja këtë çështje diku më vonë. Temat politike ishin shumë më interesante për mua sesa të shikoja video me tokë të sheshtë. Edhe pse isha i gatshëm ta provoja, do të duhej të ndodhte kur vërtet nuk kisha asgjë tjetër për të bërë.

Deri në dhjetor të vitit 2015, shumica e emrave të mëdhenj të Partisë Republikane ishin larguar nga gara, duke përfshirë Rick Perry, Bob Jindall dhe e fundit që u largua nga gara ishte Lindsay Graham më 21 dhjetor 2015. Ishte e qartë për mua se Donald Trump do të ishte i nominuari dhe ne kishim të gjithë vitin e parë brenda partive të 2016-ës deri në më në fund një parti. Partia Republikane kundër kandidatit për Partinë Demokratike. (Unë thjesht duhet të them "kundër Hillary). Po,

Hyrje

Viti 2016 do të ishte një vit zgjedhor emocionues. Por, duke qenë se të gjithë kandidatët e mbetur morën pak kohë nga politika për festat e fundvitit, edhe unë u argëtova me diçka tjetër. I dhashë vetes një banjo me pesë tela për Krishtlindjet 2015 dhe vendosa gjithashtu të shikoja videon time të parë me tokë të sheshtë vetëm pas Vitit të Ri. Atëherë nuk e dija se sa të ndryshme do të ishin gjërat në fillim të vitit 2016. Nuk e kisha idenë se shikimi i videos time të parë me tokë të sheshtë do ta kthente jetën time dhe do ta bënte politikën diçka të neveritshme sa është për mua sot.

Kapitulli 01 – Kupa e Artë e Dyqindvjetorit të Australisë 1988

Avantazhi i të qenit i vetëpunësuar është se ju mund t'i jepni vetes një pushim sa herë të keni dëshirë. Unë mund ta trajtoja kohën time në atë mënyrë që t'i jepja vetes dy orë në ditë kohë të lirë vetëm për të bërë atë që doja të bëja. I kisha dhuruar vetes një banjo me pesë tela për Krishtlindjet 2015 dhe kisha vendosur tashmë vendimin tim të Vitit të Ri që do ta zotëroja banjon në vitin 2016. Pasi kam hulumtuar më parë për instrumentin, mësova se me 700 orë praktikë, mund të luash po aq mirë sa Flat & Scruggs, banjo që zgjedh stilin bluegrass. Mendova të praktikoja banjon për dy orë në ditë për të paktën 350 ditë nga 365 ditët e vitit 2016 dhe më pas në fund të atij viti do të kisha praktikuar banjon për 700 orë. Do të isha po aq i mirë sa Scruggs! Nuk kishte asnjë debat politik të planifikuar të ndodhte deri diku në fund të shkurtit ose në fillim të marsit 2016. Kisha mjaft kohë për të praktikuar banjo dhe kohë për të parë këto gjëra të tokës së sheshtë, kështu që vendosa ta hulumtoj atë. Vendosa të lexoj për të përpara se të shikoj video. Kërkova në internet dhe fillova të mësoja gjithnjë e më shumë për të. Një nga faqet e internetit që vizitova përmendi këtë djalë të quajtur Matt Boylan (AKA Math Powerland) dhe videon e tij të Wiki-leaks. Unë pashë videon e tij dhe kur gruaja ime u kthye në shtëpi pas punës e bëra atë të shikonte videon me mua. Shumë gjëra filluan të kishin kuptim pasi fillova të mësoja për tokën e sheshtë. Më ktheu në gati 30 vjet më parë kur pata për herë të parë një konflikt personal për formën e botës.

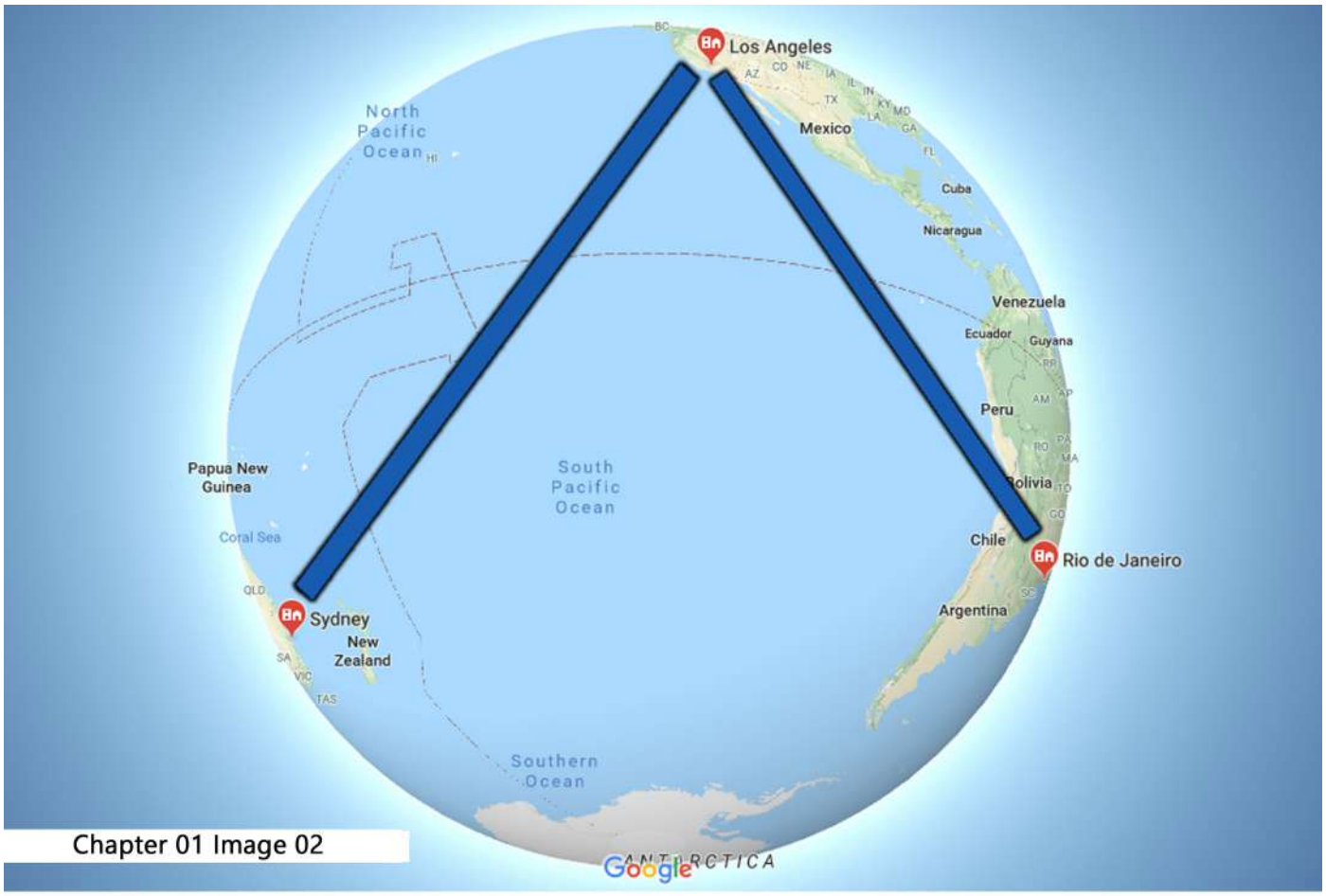
Në vitet 1980, kur isha i ri, punoja për një linjë ajrore. Nuk do të jap shumë detaje për punën, por kam punuar për këtë linjë ajrore dhe kam pasur njohuri për linjat e fluturimeve dhe shtigjet që kam marrë gjatë punës për ta. Unë isha gjithashtu një adhurues i futbollit. Në vitin 1988 u zhvillua një turne futbolli në Australi i quajtur "Australia Bicentenary Gold Cup". Ishte një turne për të festuar 200 vjetorin e vendbanimit të kapitenit Arthur Phillip në Port Jackson. Në këtë turne u ftuan dy ekipe të Amerikës së Jugut, Argjentina dhe Brazili. Meqë ra fjala, nuk e kam thënë ende, por jam me origjinë nga Brazili dhe si braziliane vendase, futbolli ishte sporti më interesant për mua. Dija gjithçka për çdo lojtar, çdo lojë dhe çdo turne kombëtar apo ndërkombëtar. Pas të gjitha lajmeve për Kombëtaren tonë të Futbollit dhe për këtë turne, më thanë se disa anëtarë të ekipit brazilian të futbollit do të ishin në Aeroportin Ndërkombëtar të São Paulo (GRU) dhe do të niseshin prej andej për në Rio, ku do të takonin pjesën tjetër të ekipit. Përfundova duke humbur

mundësia për të parë disa nga lojtarët në aeroportin në São Paulo, por më vonë gjatë ditës kur pyeta kolegët e mi nëse ekipi kombëtar i Brazilit kishte fluturuar në Santiago, Kili, siç ishte përfundimi im logjik kur shkoja në Australi nga Amerika e Jugut, më thanë se fluturimi kishte shkuar nga Rio në Los Angeles LAX. Mbaj mend që e pyeta dhe fola me miqtë e mi në aeroport: "Los Angeles? Por, por, Australia është vetëm një e shtënë në të gjithë Paqësorin në botë. Pse LAX?" Thjesht duhej ta pranoja këtë sepse në vitin 1988 nuk mund të bëhej shumë për të gjetur informacione rreth fluturimeve dhe nuk kisha një hartë të tokës së sheshtë si Harta e Tokës së Sheshtë të Gleason-it që mund ta krahasoja me globin. Nuk kisha dëgjuar kurrë më parë për një tokë të sheshtë. Për më tepër, për mua në atë kohë nuk kishte asgjë më interesante se futbolli! A mundet që Kombëtarja e Brazilit të ketë marrë një fluturim të rregullt pasagjerësh? Fotografia më poshtë është nga një Boeing 747-400 i cili fluturoi rrugën Rio-Los Angeles.



Chapter 01 Image 01

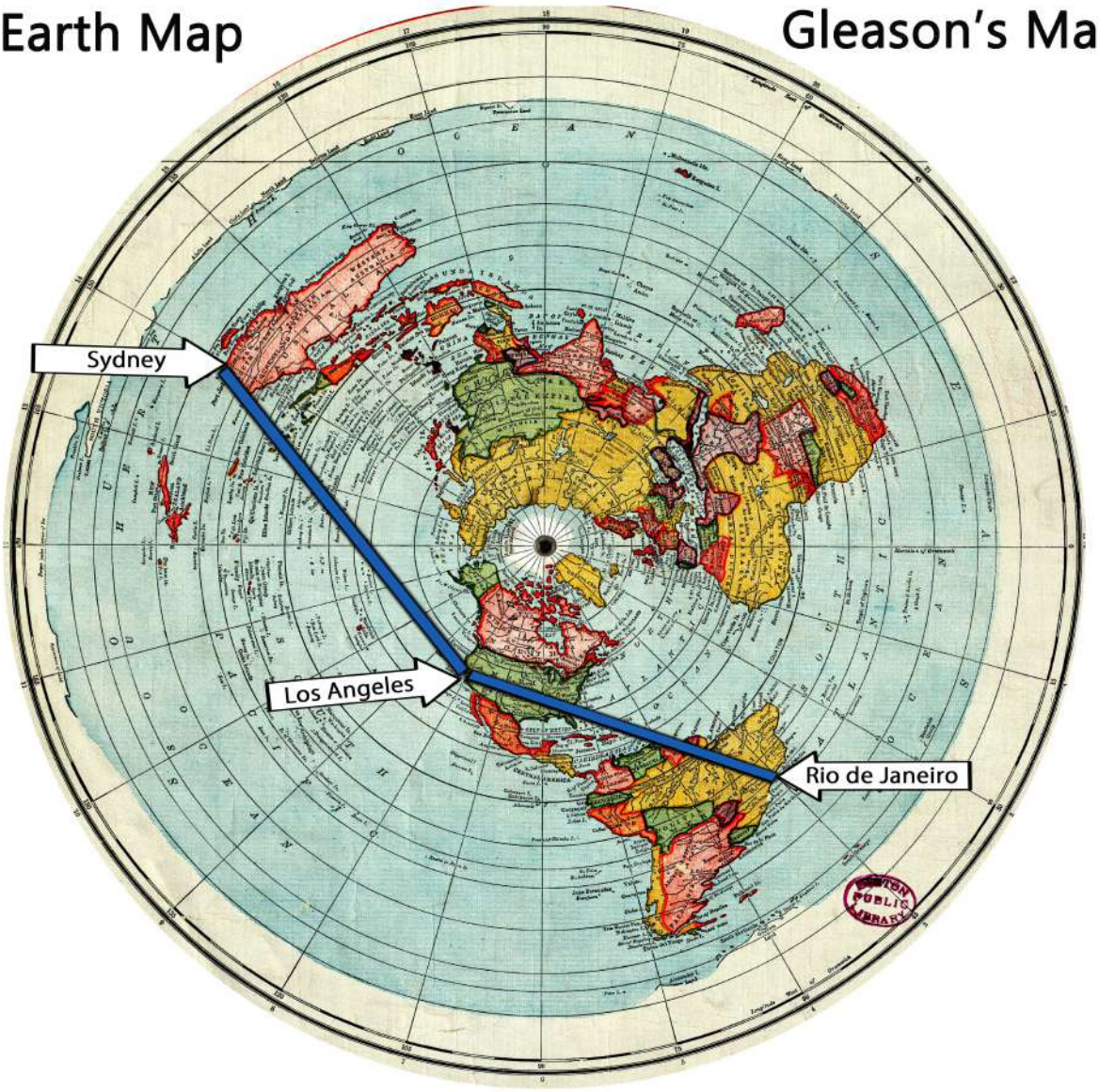
Varig, një linjë ajrore braziliane e zhdukur ishte transportuesi zyrtar i ekipit brazilian të futbollit për disa kohë dhe ata kishin një fluturim Sao Paulo - Rio - Lost Angeles dhe më pas për në Tokio (Varig Flight 832/833). A mund të ketë qenë ai fluturim që e çoi ekipin brazilian në Australi? Ishte një fluturim çarter? A fluturoi direkt nga Los Angeles në Sydney? Unë thjesht nuk mund të gjeja ndonjë informacion për këtë. Ju lutemi krahasoni këtë interar të sheshtë në glob dhe në hartën e tokës së sheshtë në imazhin 02 në faqen tjetër:



Chapter 01 Image 02

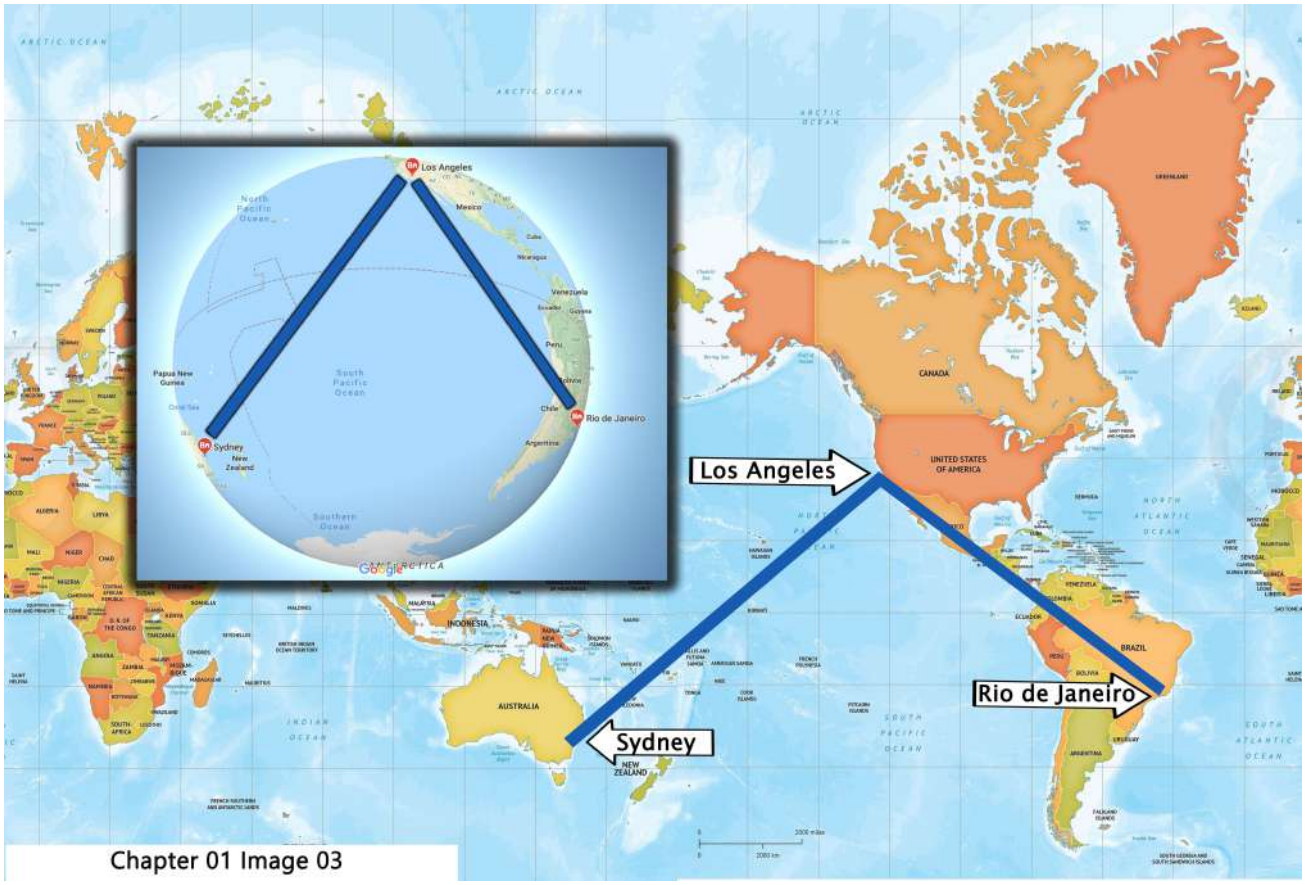
Flat Earth Map

Gleason's Map



Kapitulli 01 – Kupa e Artë e Dyqindvjetorit të Australisë 1988

Sikur të kisha një hartë të sheshtë të tokës në vitin 1988, siç e kam sot, do ta kisha kuptuar qartë se çfarë ndodhte atëherë. Edhe kur e krahasojmë këtë fluturim në një projeksion Mercator si në foton më poshtë, kjo rrugë fluturimi nuk do të ketë ende kuptim në një glob:



Për skuadrën, do të kishte më shumë kuptim të kishte fluturuar në Santiago të Kilit dhe më pas nga atje të fluturonte direkt në Sidnej. Siç mendova më parë, një fluturim nga Amerika e Jugut drejt Australisë do të ishte një hap drejtpërsëdrejti përtej Oqeanit Paqësor. Pse nuk morën atë rrugë? Nëse ata po fluturonin me një fluturim të rregullt pasagjerësh, Varig kishte dy fluturime për në Santiago, Kili:

Sao Paulo – Santiago de Chile	5 727	RG920/921
	1 727	RG922/923

Nga ana tjetër, nëse skuadra braziliane do të kishte fluturuar me çarter, ata mund të kishin fluturuar në çdo kohë ose në Santiago, Kili ose Buenos Aires, Argjentinë dhe më pas në Sidnej, Australi. Këto ishin pyetjet në mendjen time në vitin 1988, kur nuk kisha njohuri për formën e vërtetë të tokës. Më shumë pyetje rreth fluturimeve lindin kur fluturimi 008 i China Airlines bëri një ulje emergjente në Anchorage, Alaska më 7 tetor 2015. Kjo është tema për kapitullin tjetër.

Kapitulli 02 - Fluturimi i China Airlines 008

Ndërsa kërkoja vazhdimisht lajme rreth politikës në vitin 2015, më mungonte shumë ajo që po ndodhte përveç kësaj teme. Një gjë që u bë lajm në tetor të 2015 ishte historia e një gruaje që lindi gjatë një fluturimi nga Tajvani në Los Anxhelos duke e detyruar pilotin të bënte një ulje emergjente në….ALASKA! Epo, le të flasim fillimisht për historinë dhe më pas do të përqendrohemi në shtegun e fluturimit.

Gruaja, një shtetase tajvaneze me sa duket gënjeu se ishte 36 javë në shtatzëninë e saj. Ajo deklaroi në sportelin e kontrollit se ishte 30 javë në shtatzëni. Edhe pse nuk ka një ndalim zyrtar për të udhëtuar në atë fazë të shtatzënisë, ekziston një rregull midis kompanive ajrore që gratë shtatzëna nuk duhet të udhëtojnë nëse gruaja është mbi 32 javë shtatzënë. Ajo nuk paraqiti asnjë dokument nga mjeku, thjesht deklaroi se ishte nën 32 javë shtatzënë dhe u lejua të fluturonte. Ajo hipi në aeroplan e vetme drejt Los Angeles LAX.

Askush nuk e di me siguri nëse ky ishte rasti i saj, por ka pasur një treg të zi kinez që i merr gratë shtatzëna kineze për të lindur në Shtetet e Bashkuara, duke e bërë fëmijën të lindte me nënshtetësi amerikane automatike. Quhet "turizëm i lindjes". Ka raporte se disa gra paguajnë deri në 35,000 dollarë amerikanë për të shkuar në Shtetet e Bashkuara për të lindur foshnjat e tyre në tokën e SHBA. Ka disa raporte, artikuj dhe video lajmesh në internet të autoriteteve që bastisin klinikat dhe marrin mjekë dhe infermierë në paraburgim për pjesëmarrje në një skemë të tillë. Askush nuk e di nëse kjo grua ishte një nga ato gra që pagoi një shumë të tillë parash për të lindur fëmijën e saj në tokën amerikane. Disa pasagjerë që ishin në të njëjtin fluturim dhe e panë dhe madje e filmuan të gjithë, thanë se, në një moment gruaja pyeti: "A jemi ende në hapësirën ajrore të SHBA?" Pas uljes në Anchorage, Alaska, agjentët e Patrullës Kufitare hynë në aeroplan dhe kontrolluan pasaportën e gruas. Ajo u shpall fajtore për gënjeshtër se sa larg ishte shtatzënia e saj kur hipi në aeroplan dhe dy ditë më vonë u deportua përsëri në Tajvan. Foshnja në fakt mori nënshtetësinë amerikane dhe mbeti në SHBA pasi një gjykatës vendosi që avioni “po fluturonte drejt SHBA-së dhe kështu foshnja duhej të lindte në SHBA”. Raportet thanë se foshnja u ribashkua më vonë me nënën në Tajvan.

Kapitulli 02 - Fluturimi i China Airlines 008

Kjo nuk është hera e parë që një vendim i tillë për shtetësinë e foshnjave të lindura gjatë një udhëtimi ndërkombëtar ishte i favorshëm për familjet. Ka raporte se edhe në fund të viteve 1800 dhe në fillim të viteve 1900, foshnjat e lindura gjatë udhëtimeve të gjata nëpër detet e hapura që vinin nga Evropa në drejtim të Amerikës jepnin automatikisht nënshtetësinë pas mbërritjes në Ellis Island nga inspektorët e imigracionit. Atyre foshnjave iu dha shtetësia për shkak të qëllimit për të lindur në Amerikë.

Shumë njerëz në bordin e fluturimit 008 të China Airlines fotografuan dhe bënë video në celular të kësaj lindjeje "në ajër" dhe mbushën internetin me pamjet e tyre. Më poshtë janë disa foto të stjuardesat që ndihmuan gruan dhe një doktor që, për fat, po fluturonte nga Tajvani në LAX.



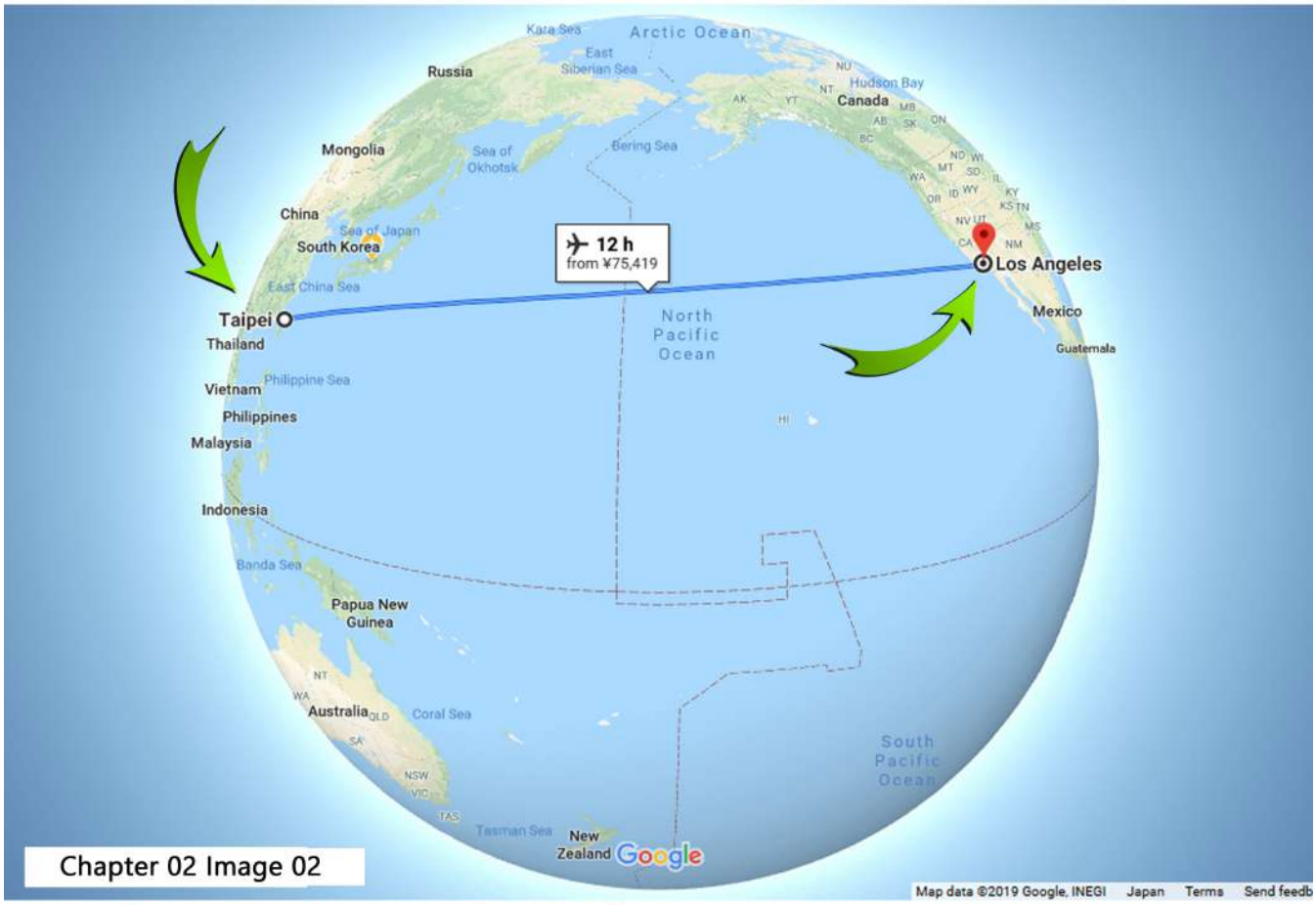


Chapter 02 Image 01

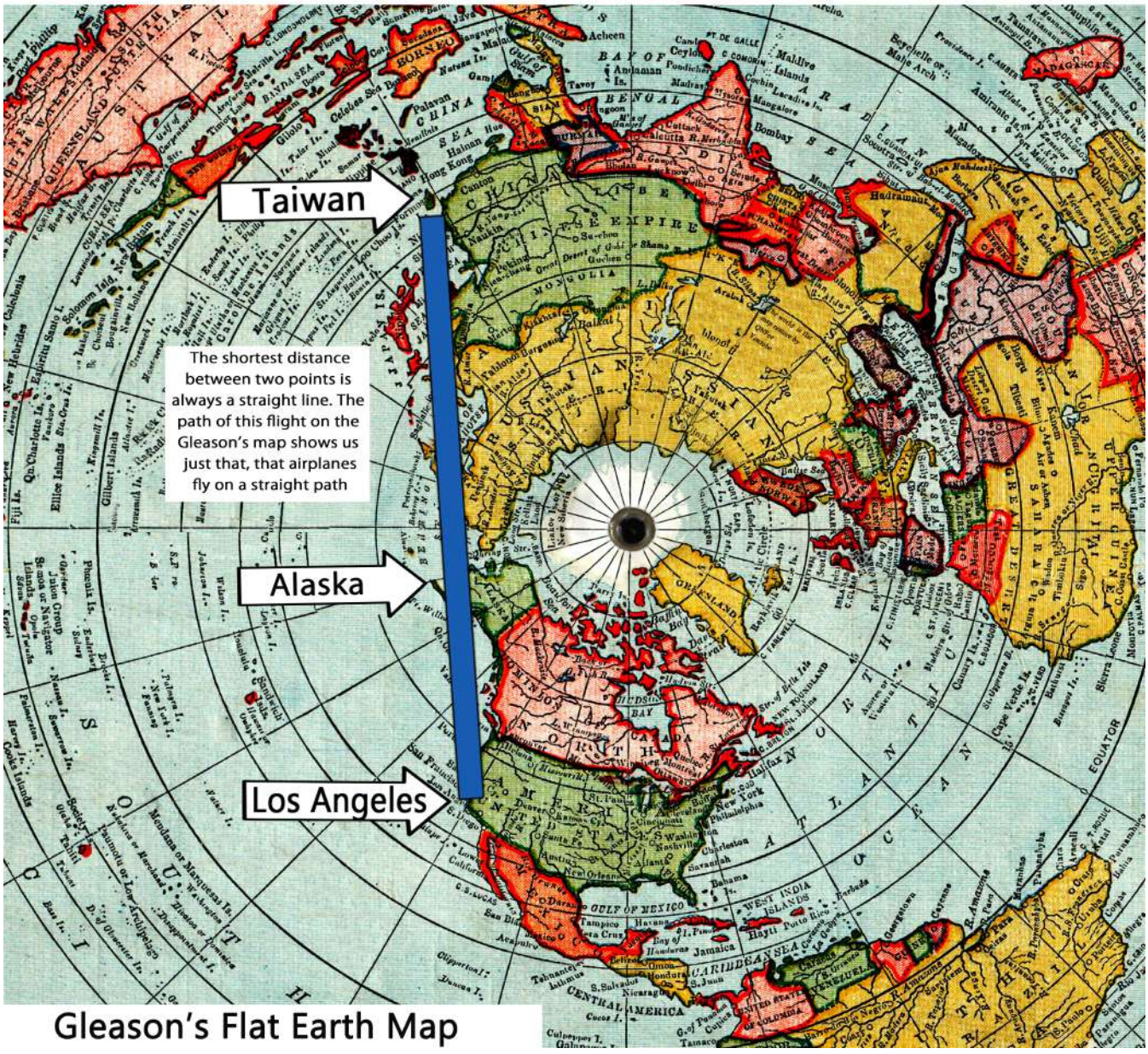




Pasi pata informacion të mjaftueshëm për origjinën e fluturimit dhe njerëzit e përfshirë në të dhe arsyen pse piloti duhej të bënte një ulje emergjente në Anchorage, Alaska, më pas hodha një vështrim në intenerarin e fluturimit dhe krahasova fluturimet në një model globi kundrejt një modeli të tokës së sheshtë dhe mora përfundimin tim. Megjithëse kjo ulje emergjente ndodhi në të njëjtën kohë kur videot me tokë të sheshtë po shfaqeshin në furnizimin tim të sugjerimeve në YouTube, unë nuk i lidha menjëherë pikat. Vetëm pasi bëra krahasimin dhe hulumtimin tim që ato gjëra filluan të kishin kuptim për mua. Imazhi 02 në faqen tjetër tregon rezultatin e hulumtimit tim:



Chapter 02 Image 02



Gleason's Flat Earth Map

Kapitulli 02 - Fluturimi i China Airlines 008

Siç e shohim në imazhin e ofruar nga Google Maps në faqen paraprake, vija blu tregon dy qytetet: Taipei në Tajvan dhe Los Anxhelos në SHBA. Fluturimi në glob duhet të ishte diku mbi Oqeanin Paqësor dhe më pas sipas disa mediave, ai u devijua në veri drejt Anchorage, gjë që do t'i kishte marrë pilotit aq kohë sa do të arrinte në AnLA. avion që fluturon. Ose piloti mund ta kishte ulur avionin në Hawaii pasi logjika e zakonshme është se, Hawaii ndodhet midis kontinentit të SHBA-së dhe Azisë. Imazhi 03 më poshtë tregon se çfarë u raportua në lajme pasi ndodhi kjo ngjarje:

Një kërkim i vetëm në internet në uljen emergjente të Fluturimit 8 të China Airlines do të rezultojë në imazhe si kjo në të djathtë, të një avioni që fluturon mbi Oqeanin Paqësor i devijuar drejt Alaskës.

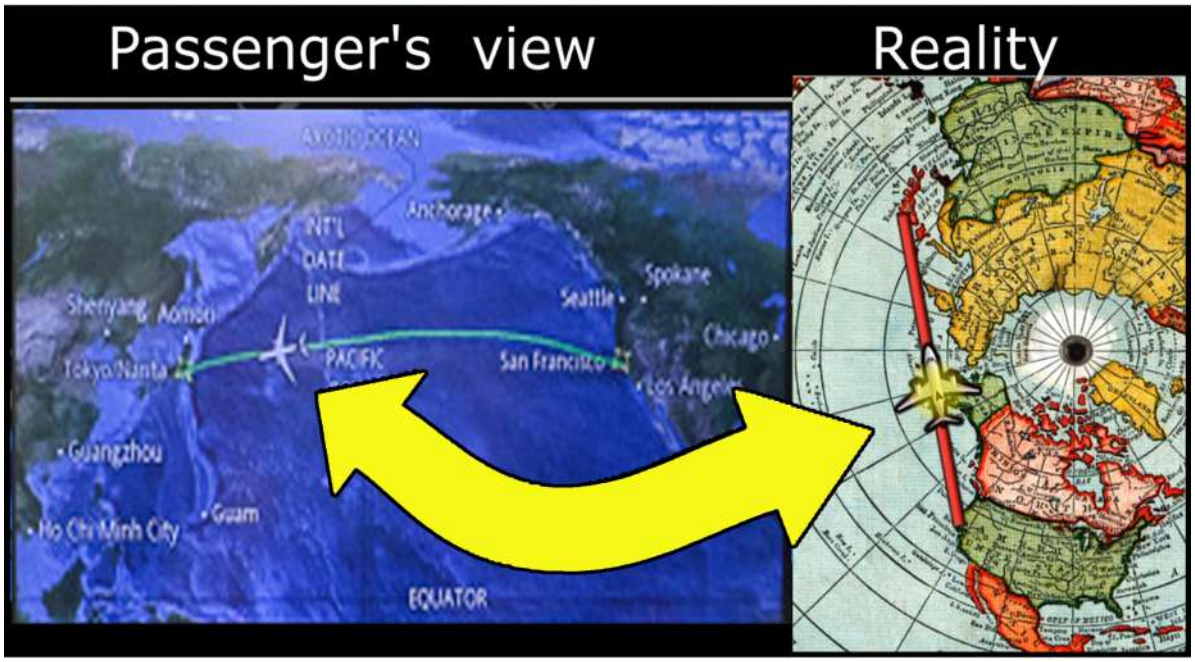


Koha e fluturimit ndërmjet këtyre dy qyteteve sipas një kërkimi në internet është nga 12 deri në 13 orë. China Airlines deklaroi se: "fluturimi u nis nga Tajvani në orën 23:50 të së mërkurës me orën e Taipeit dhe ishte planifikuar të mbërrinte në SHBA në orën 12:35 me orën Taipei (20:35, të mërkurën, me orën e Los Anxhelosit)". Ky do të ishte një fluturim i gjatë 12 orë e 45 minuta. Ulja emergjente në Anchorage u zhvillua në orën 9:06 të mëngjesit me kohën e Taipei. Kjo është 3 orë e 29 minuta përpara kohës së planifikuar të mbërritjes në LAX dhe 9 orë e 16 minuta në fluturim. Kjo nuk kishte kuptim në një glob. Ai tregoi vetëm proven se avioni tashmë po fluturonte mbi Alaskë kur piloti e uli avionin. Nuk kishte asnjë devijim. Fluturimi nuk ishte mbi Paqësor dhe askund afër Hawaiit.

Tani ishte e qartë për mua se fluturimi 008 i China Airlines nuk mund të kishte zbritur në Hawaii sepse Hawaii nuk është në të vërtetë midis Azisë dhe Amerikës, ai shfaqet në glob dhe gjithashtu demonstrohet në ekranet televizive gjatë fluturimeve dhe në ekranin e sediljes para pasagjerit siç tregon imazhi në faqen tjetër të marrë gjatë një fluturimi nga San Francisko në Tokio. Atëherë e kuptova se ne jemi mashtruar duke besuar se çfarë po na bombardojnë vazhdimisht me imazhe të një globi dhe ne e shohim atë në

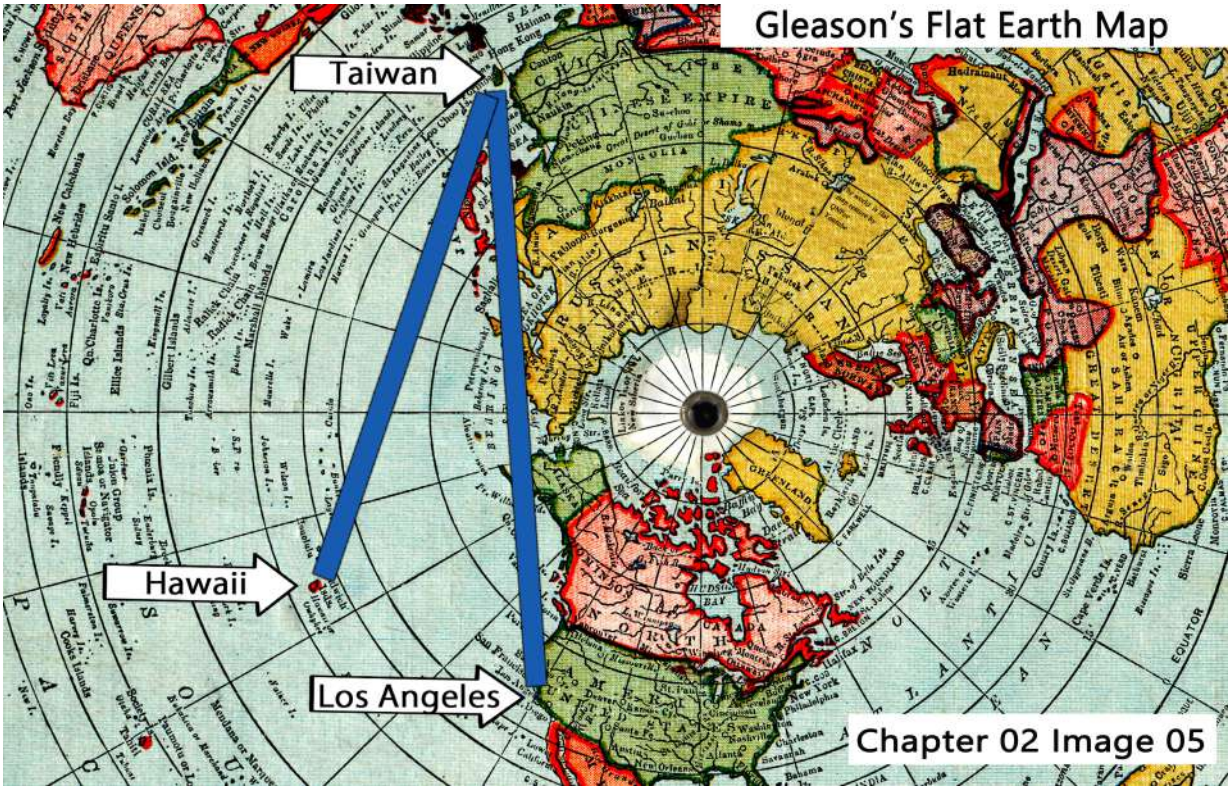
çdo fluturim që bëjmë. Megjithatë, realiteti është shumë i ndryshëm dhe e kuptova këtë fakt kur hodha një vështrim nga afër në fluturimin 008 të China Airlines.





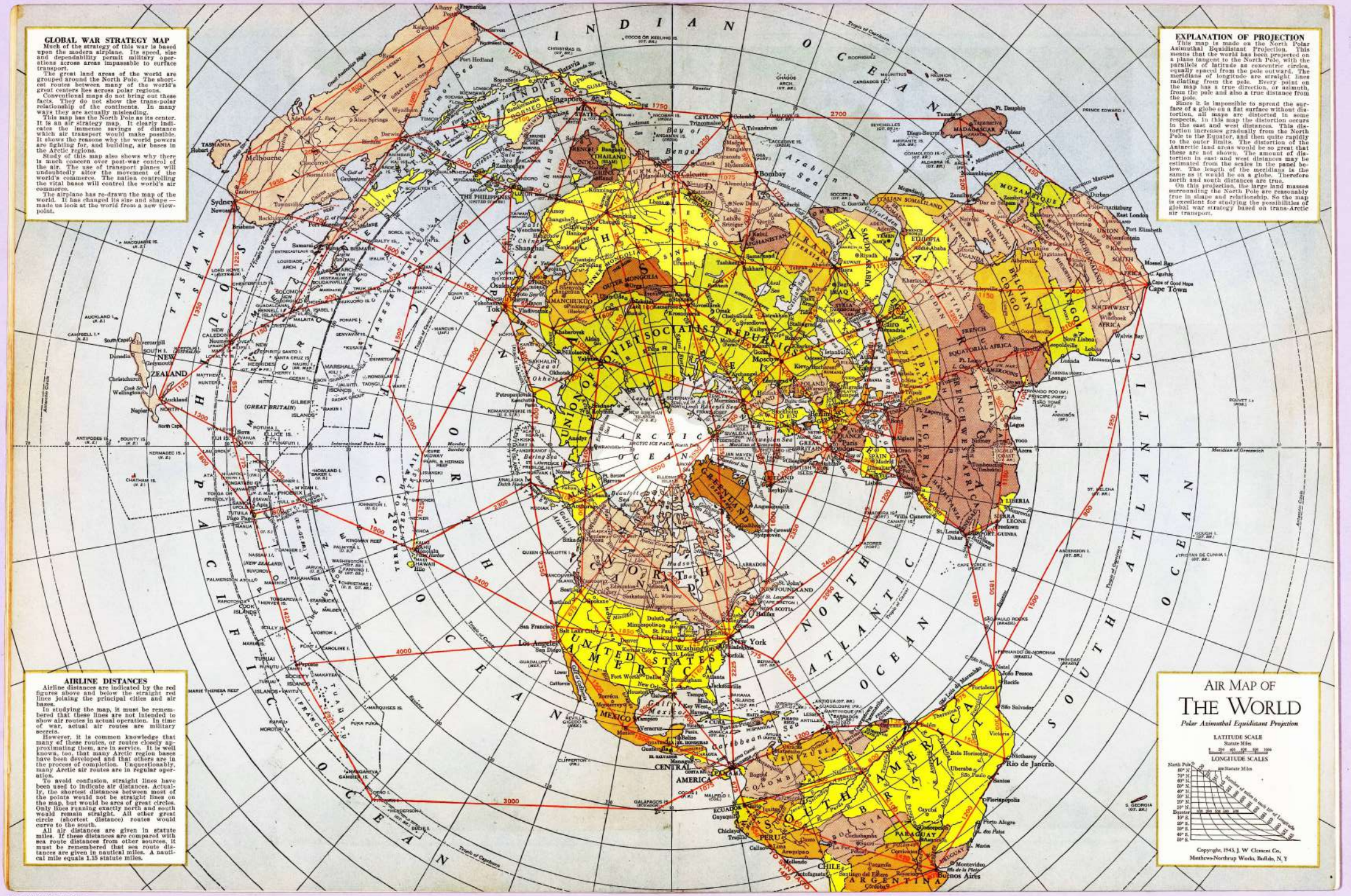
Siç tregohet më lart në imazhin më të madh dhe më pas në imazhin më të vogël që krahason të njëjtën rrugë fluturimi midis San Franciskos në Tokio, si në projeksionin e globit ashtu edhe në hartën e tokës së sheshtë, avioni nuk fluturon askund afër Hawait. Imazhi i shfaqur në ekranin e pasme të sediljes është vetëm për të bindur pasagjerin të besojë se ai po fluturon mbi Paqësor afër

Honolulu, Hawaii kur në fakt avioni po fluturon mbi Alaskë më afër Polar Jet Stream, askund afër Hawaiit. Kjo më shpjegoi pse fluturimi 008 i China Airlines bëri një ndalesë të menjëhershme pikërisht aty ku ishin 9 orë e 16 minuta në fluturim brenda 3 orëve e 29 minutave nga mbërritja në Los Anxhelos. Do të kishte qenë e pamundur që piloti të kishte zbritur në Hawaii, sepse Havai nuk është as midis Los Anxhelosit dhe Tajvanit, ose midis Los Anxhelosit dhe Filipineve, ose midis Los Anxhelosit dhe Tokios, ose midis Los Anxhelosit dhe Singaporit, ose midis Los Anxhelosit dhe Indonezisë ose midis kudo në Azi dhe Azinë Jugore. Hawaii është shumë larg në mes të Oqeanit Paqësor siç e shohim në imazhin 05 të hartës së tokës së sheshtë të Gleason, të ilustruar më poshtë:



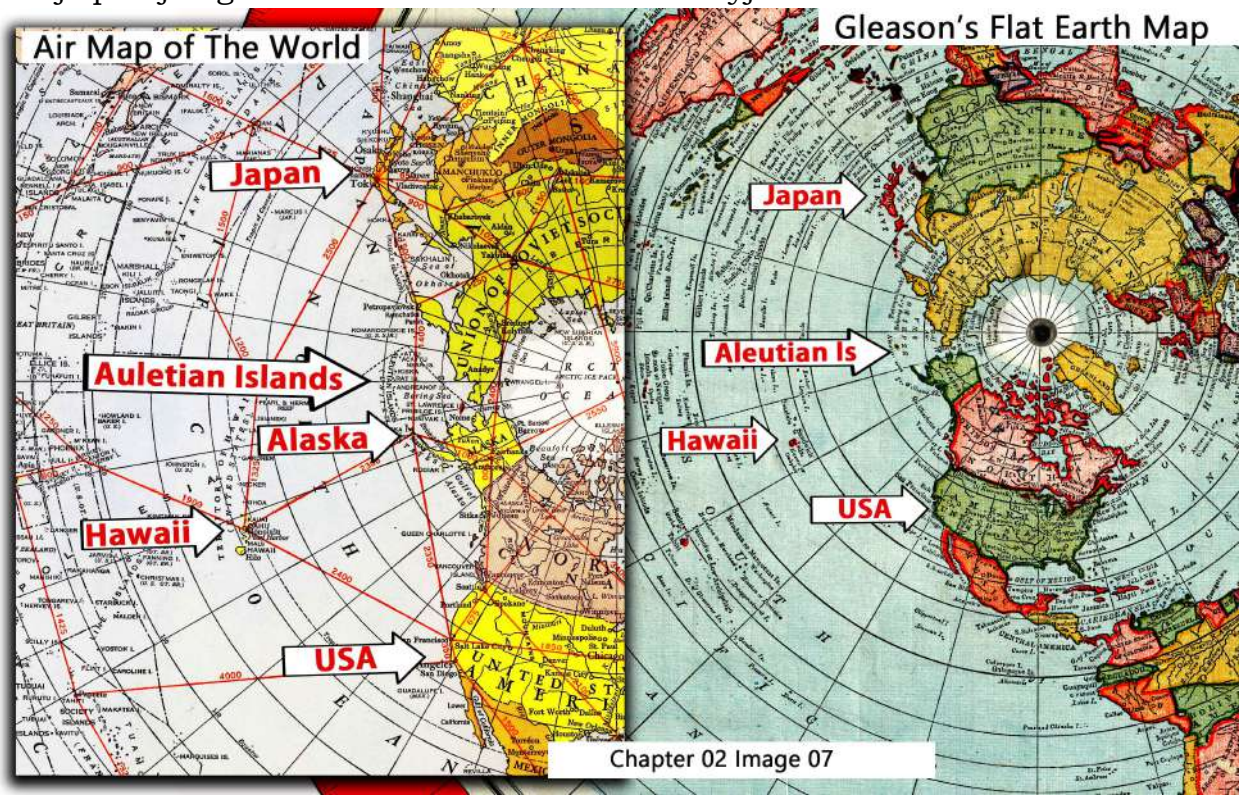
Kuptova se asnjë fluturim që vjen ose shkon në Japoni, Kinë, Kore, Singapor, Tajlandë, Indonezi, Malajzi ose Filipine nuk mund të bëjë ndonjëherë një ulje emergjente në Hawaii sepse toka nuk është një glob dhe kështu, fluturimet që shkojnë ose vijnë nga këto vende fluturojnë të gjitha mbi Alaskë. Dëshmia ishte e qartë pikërisht para syve të mi se forma e tokës nuk është ajo që kisha mësuar gjatë viteve të shkollës fillore, të shkollës së mesme, në vitet e shkollës së mesme dhe të kolegjit dhe gjatë viteve të programit të Masterit në Shkencë. Gjithçka që kisha mësuar në shkollë për formën e tokës ishte një gënjeshtër e madhe! Gjithçka filloi të kishte kuptim për mua. Ai hodhi dritë mbi një pyetje 25-vjeçare që kisha në lidhje me fluturimin nga Rio në Sidnej duke bërë një ndalesë në Los Anxhelos. Australia nuk është "një e shtënë përtej Paqësorit nga Kili"

siç e kisha menduar më parë. Kuptova se toka është një fushë e gjatë dhe e gjerë dhe se Australia është në anën tjetër, përballë Amerikës së Jugut. Isha konfliktuar brenda vetes. Kam biseduar me familjen time, me vajzat dhe me nxënësit e mi. Unë e kisha ndihmuar vajzën time për të ndërtuar projektin e saj shkencor që në vitet e saj të shkollës fillore. Ne ndërtuam Sistemin Diellor dhe ajo mori një notë të mirë për atë projekt. Ne bëmë udhëtime në NASA në Huntsville, Alabama së bashku si familje. Ajo bëri udhëtime në NASA me shkollën e saj. Unë kisha qenë një besimtar i madh në NASA-n dhe dokumentarët shkencorë dhe kërkimet përpara se të zbuloja të vërtetën për tokën e sheshtë. Kam kaluar orë e orë të tëra duke lexuar libra shkencorë, duke parë dokumentarë, duke mësuar dhe mësuar shkencën. Atëherë kuptova se gjithçka që kisha mësuar nuk ishte gjë tjetër veçse teori të ndërtuara mbi teori të tjera që janë thjesht koncepte të paprovuara të krijuara në mendjet e të ashtuquajturve "shkencëtarë". Është si një shtëpi e bërë me letra: nëse hiqet një nga kartat e themelit, e gjithë shtëpia e letrave bie. Duke qenë toka e sheshtë, gjithçka që kisha mësuar dhe gjithçka që mësohej në shkolla nuk bëhet gjë tjetër veçse një gënjeshtër e madhe për të penguar njerëzimin të shohë dhe të kuptojë qëllimin tonë të vërtetë në jetë.
Duke pasur një hartë të sheshtë të tokës në duart e mia, përveçse mund të kuptoja rrugën e çuditshme të skuadrës braziliane të futbollit që fluturonte në veri të Ekuatorit për në Los Anxhelos vetëm për të fluturuar në jug të Ekuatorit për në Sidnei, unë gjithashtu munda të kuptoja fakte në histori që më dukeshin konfuze për kaq shumë kohë. Duke qenë i martuar me një grua japoneze dhe duke pasur fëmijë të lindur dhe rritur në SHBA, gjithmonë kam dashur që ata të mësojnë për Luftën e Dytë Botërore dhe konfliktin midis dy vendeve. Unë vetë pashë shumë dokumentarë për luftën në Teatrin e Paqësorit. Unë kisha njohur një burrë rreth 30 vjet më parë që luftoi kundër japonezëve në Guadalcanal. Unë munda të dëgjoja disa histori të treguara prej tij. Harta e Gleason më ndihmoi të kuptoja se si u zhvillua fushata e luftës japoneze në Paqësor dhe gjithashtu më bëri të kuptoj një fakt pak të njohur për shumë njerëz. Shumë amerikanë nuk kanë dëgjuar kurrë për Ishujt Aleutian dhe pushtimin japonez të ishujve. Japonezët pushtuan Ishujt Aleutian më 3 qershor 1942. Duke pasur kontroll mbi pjesën më të madhe të Azisë dhe Azisë Juglindore, Japonia u zhvendos më pas drejt Amerikës së Veriut duke u përpjekur të kontrollonte atë korridor të drejtë që shkon nga brigjet e Kalifornisë deri në Filipine, siç shohim në hartën e Gleason. Nuk është e lakuar siç përshkruhet në glob duke pasur Hawaiin në mes. Billy Mitchell, gjenerali amerikan deklaroi në vitin 1935 se, "Unë besoj se në të ardhmen, kushdo që mban Alaskën do të mbajë botën. Mendoj se është vendi më i rëndësishëm strategjik në botë." Le të shohim një hartë tjetër të quajtur "Harta Ajrore e Botës 1945":


GLOBAL WAR STRATEGY MAP
Much of the strategy of this war is based upon the modern airplane. Its speed, size and dependability permit military operations across areas impassable to surface transport.
The great land areas of the world are grouped around the North Pole. The shortest routes between many of the world's great centers lies across polar regions.
Conventional maps do not bring out these facts. They do not show the trans-polar relationship of the continents. In many ways they are actually misleading.
This map has the North Pole as its center. It is an air strategy map. It clearly indicates the immense savings of distance which air transport would make possible. It shows the reasons why the world powers are fighting for, and building, air bases in the Arctic regions.
Study of this map also shows why there is much concern over post-war control of the air. The use of transport planes will undoubtedly alter the movement of the world's commerce. The nation controlling the vital bases will control the world's air commerce.
The airplane has re-drawn the map of the world. It has changed its size and shape — made us look at the world from a new viewpoint.
EXPLANATION OF PROJECTION
This map is made on the North Polar Azimuthal Equidistant Projection. This means that the world has been projected on a plane tangent to the North Pole, with the parallels of latitude as concentric circles, equally spaced from the pole outward. The meridians of longitude are straight lines radiating from the pole. Every point on the map has a true direction, or azimuth, from the pole and also a true distance from the pole.
Since it is impossible to spread the surface of a globe on a flat surface without distortion, all maps are distorted in some respects. In this map the distortion occurs in the east and west distances. This distortion increases gradually from the North Pole to the Equator, and then quite rapidly to the outer limits. The distortion of the Antarctic land areas would be so great that these are not shown. The amount of distortion in east and west distances may be estimated from the scales in the panel below. The length of the meridians is the same as it would be on a globe. Therefore north and south distances are true.
On this projection, the large land masses surrounding the North Pole are reasonably true in shape and relationship. So the map is excellent for studying the possibilities of global war strategy based on trans-Arctic air transport.
AIRLINE DISTANCES
Airline distances are indicated by the red figures above and below the straight red lines joining the principal cities and air bases.
In studying the map, it must be remembered that these lines are not intended to show air routes in actual operation. In time of war, actual air routes are military secrets.
However, it is common knowledge that many of these routes, or routes closely approximating them, are in service. It is well known, too, that many Arctic region bases have been developed and that others are in the process of completion. Unquestionably, many Arctic air routes are in regular operation.
To avoid confusion, straight lines have been used to indicate air distances. Actually, the shortest distances between most of the points would not be straight lines on the map, but would be arcs of great circles. Only lines running exactly north and south would remain straight. All other great circle (shortest distance) routes would curve to the south.
All air distances are given in statute miles. If these distances are compared with sea route distances from other sources, it must be remembered that sea route distances are given in nautical miles. A nautical mile equals 1.15 statute miles.
AIR MAP OF
THE WORLD
Polar Azimuthal Equidistant Projection
LATITUDE SCALE
Statute Miles
LONGITUDE SCALES
Number of zones in each 10° of Latitude
Copyright, 1943, J. W. Clement Co.,
Mathews-Northrup Works, Buffalo, N. Y.
INDIAN OCEAN
PACIFIC OCEAN
ATLANTIC OCEAN
ARCTIC OCEAN
AUSTRALIA
NEW ZEALAND
CHINA
INDIA
JAPAN
THE PHILIPPINES
UNION OF SOVIET SOCIALIST REPUBLICS
UNITED STATES OF AMERICA
CANADA
GREENLAND
MEXICO
CENTRAL AMERICA
SOUTH AMERICA
BRAZIL
ARGENTINA
CHILE
PERU
EUROPE
AFRICA
Arctic Circle
Antarctic Circle
Tropic of Cancer
Tropic of Capricorn
Equator
International Date Line
Meridian of Greenwich

Kapitulli 02 - Fluturimi i China Airlines 008

Ne mund të shohim në këtë hartë se si Alaska luan një rol të madh në këtë korridor dhe pse gjenerali Mitchell tha "kushdo që mban Alaskën, mban botën". Kjo hartë ka distancat nga Tokio në Petropavlovski në Rusi dhe prej andej në Limanin Hollandez në Alaskë dhe nga Alaska në Los Anxhelos. Ishte një korridor shumë strategjik gjatë Luftës së Dytë Botërore dhe jo një cep i harruar në një glob, ndërsa Hawaii ishte në mes. Megjithëse shënimi në këndin e sipërm djathtas pretendon se ky është një projeksion i një globi në një sipërfaqe të sheshtë, është krejt e kundërta pasi harta e tokës së sheshtë është mbi 1000 vjeçare ndërsa globi i parë u prezantua në vitin 1497. Ky diskutim do ta lë të diskutohet në kapitullin 21. Më poshtë një pamje nga afër e krahasuar anash të të dyja hartave.



Ulja emergjente e fluturimit 008 të China Airlines në Alaskë ndodhi në një kohë të mirë të historisë. Ishte e drejtë kur të gjitha këto informacione për Tokën e Sheshtë po publikoheshin. Më vonë mësova se, nëna tajvaneze po shkonte mirë, foshnja fitoi nënshtetësinë amerikane, mjeku ishte në vendin e duhur në kohën e duhur, piloti mori vendimin e duhur për shëndetin e foshnjës dhe nënës, pasagjerët nuk u ankuan dhe madje duartrokitën kur dëgjuan fëmijën duke qarë. Por pjesa më e rëndësishme është se sytë e mi u hapën dhe kjo ulje emergjente që ndodhi në kohën e duhur, ndihmoi shumë njerëz të hapin sytë dhe të shohin të vërtetën se toka është vërtet e sheshtë. Që atëherë i kam kushtuar kohë studimit dhe demonstrimit të uljeve të tjera emergjente që paraqesin edhe më shumë prova se toka nuk është një glob. Toka është një plan, jo një planet!

Ende i ndikuar disi nga politika, në fillim të vitit 2016 krijova një kanal në YouTube me emrin "**Flat Earth, Banjo, USA, Japan & Brazil**". Disa njerëz më kanë pyetur pse një emër kaq i gjatë për një kanal dhe unë e shpjegoj arsyen këtu: doja një kanal për të diskutuar politikën në SHBA, Brazil dhe Amerikën Latine në përgjithësi dhe në Japoni ku jetoj me gruan time japoneze dhe dy vajzat e mia. Meqenëse sapo kisha blerë një banjo për Krishtlindjet 2015, doja të flisja edhe për melodité e banjos dhe baladat e banjos. Por kombinimi i humbjes së interesit tim për të gjitha gjërat politike dhe faktit që kërkimi im për tokën e sheshtë ishte tani interesi kryesor në jetën time, e lashë banjon në cep të dhomës sime të ndenjjes dhe kisha pak kohë për të luajtur me të. Pasi hulumtova disa ulje emergjente në vitin 2016, bëra një video të thirrur"**Six Emergency Landings that prove the earth is Flat**". Fluturimi 008 i China Airlines ishte një nga fluturimet për të cilat fola në videon time. Në vitin 2019 bëra një video vijuese me titull"**SIX MORE Emergency Landings Proving Earth is not a Globe**." Unë kam zgjedhur 16 nga këto fluturime për t'u paraqitur në këtë libër. Pasi kam shkruar për fluturimin 008 të China Airlines, tani do të paraqes pesëmbëdhjetë ulje të tjera emergjente që do t'i tregojnë lexuesit se toka nuk është një glob.

Le të hedhim një vështrim në një tjetër ulje emergjente me një tjetër foshnjë të lindur gjatë fluturimit, duke e bërë pilotin të ule aeroplanin ku, mirë, le të themi vetëm se, ai e uli avionin aty ku nuk do të duhej të ulej nëse toka do të ishte një rruzull...

Kapitulli 03 - Fluturimi i Lufthansa LH543

Kolumbi! Çfarë ju vjen në mendje kur mendoni ose dëgjoni emrin e shtetit Kolumbia? Epo, dikush mund të ketë dëgjuar për Pablo Escobar, liderin e famshëm të kartelit të drogës i vrarë në 1993. Të tjerë mund të mendojnë për këngëtaren kolumbiane Shakira, e cila këndoi këngën zyrtare "Waka-Waka" për Kupën Botërore të Futbollit FIFA në Afrikën e Jugut në vitin 2010. Të tjerë mund të mendojnë për kafen kolumbiane. Më kujtohet veçanërisht historia e futbollistit kolumbian, Andrés Escobar, i vrarë në vitin 1994 pasi kishte shënuar autogol kur Kolumbia luajti kundër SHBA-së në Kupën e Botës të SHBA-së në vitin 1994, duke bërë që Kolumbia të dështonte për të kaluar në raundin tjetër të turneut.



Kolumbia është e famshme për kafen, gratë e bukura, kartelet e drogës dhe futbollistët e aftë. Shakira, siç në foto në të majtë është një këngëtare dhe kompozitore me famë botërore nga Kolumbia. Në të djathtë është fotografia e Andrés Escobar, i vrarë kur u kthye në Kolumbi pasi shënoi një autogol që eliminoi Kolumbinë nga Kupa e Botës 1994 në SHBA.



Përveç gjërave të listuara më sipër, Kolumbia ishte sërish në lajme në korrik të 2017-ës kur një fluturim i cili u nis nga Bogotá, Kolumbi drejt Frankfurt, Gjermani, duhej të bënte një ulje emergjente.

Fluturimi LH543 me 191 pasagjerë në bord dhe një ekuipazh prej 13 anëtarësh u nis nga Bogotá më 26 korrik 2017 drejt Frankfurt, Gjermani. Fluturimi i Lufthansa LH543 është një fluturim ditor nga Bogotá në Frankfurt i cili fluturon me rreth 520 mph në 39,000 këmbë. Fluturimi zgjat rreth 11 orë për të mbërritur në destinacionin e tij dhe distanca midis Bogota dhe Frankfurt është 5,650 milje. Mes 191 pasagjerëve një grua shtatzënë, me origjinë nga Bullgaria, hipi në avion pa probleme të mëdha. Por diçka krejt e pazakontë për ekuipazhin prej 13 vetash ndodhi gjatë fluturimit mbi Atlantik. Diku mbi Atlantik, gruaja lindi një djalë duke u ndihmuar nga stjuardesat. Siç ndodhi me fluturimin 008 të China Airlines, LH543 thjesht nuk kishte një mjek në bord, por tre.

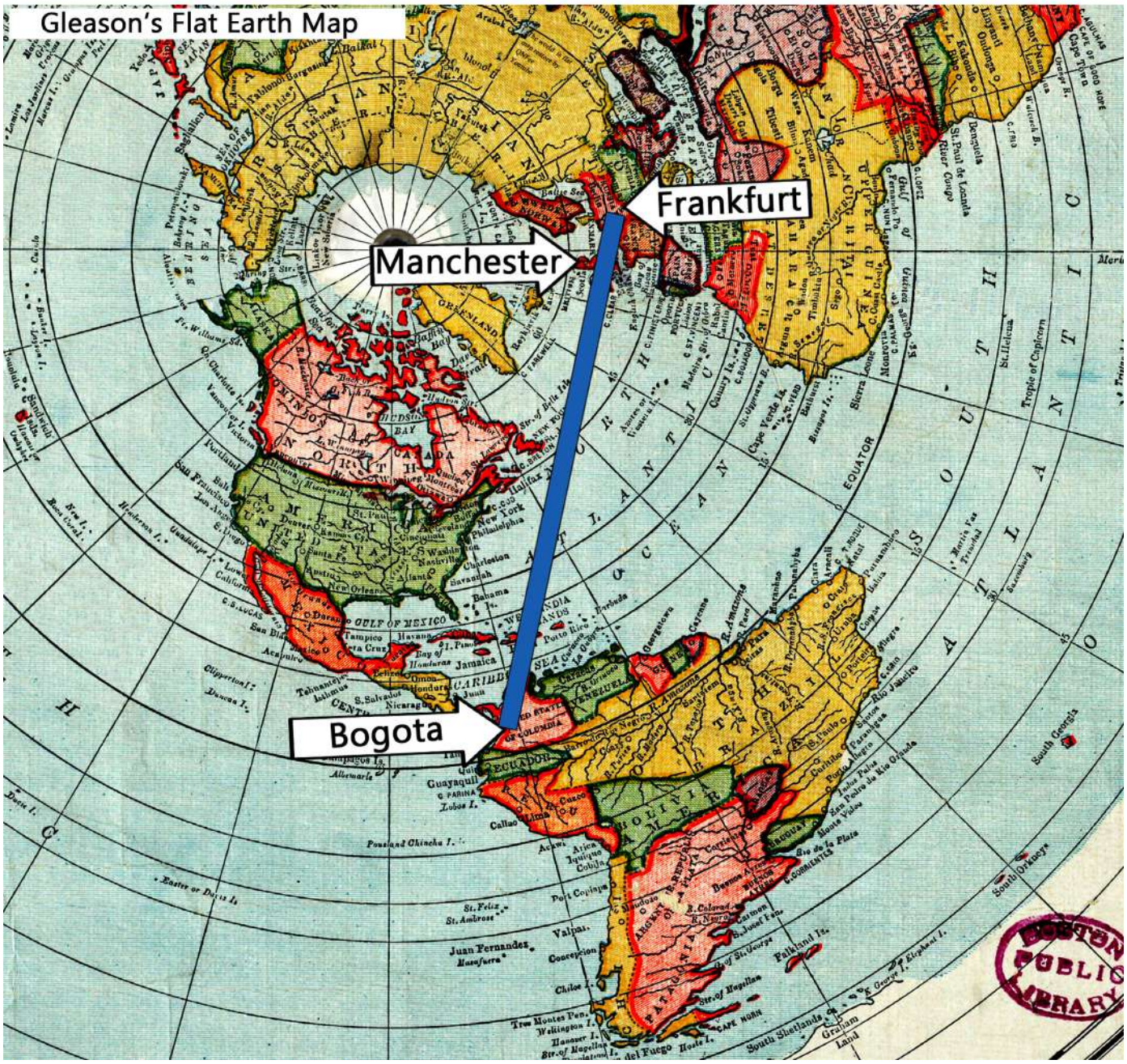
Kapitulli 03 - Fluturimi i Lufthansa LH543

Raportet thonë se pasagjerëve u është dashur të lëvizin vendet dhe pjesa e pasme e avionit është shndërruar në një dhomë lindjeje. Ashtu siç ndodhi me fluturimin 008 të China Airlines, edhe kapiteni vendosi të bënte një ulje emergjente për mirëqenien e fëmijës. Ajo që nuk ka kuptim është qyteti ku u ul avioni. Fluturimi i Lufthansa LH543 bëri një ulje emergjente në, Mançester, në Angli.
Le t'i hedhim një vështrim nga afër intenerarit të fluturimit midis Bogotas dhe Frankfurtit në modelin e tokës glob të demonstruar në imazhin 03 më poshtë:



Sipas intenerarit të fluturimit në Google Maps, Lufthansa LH543 fluturon në veri të Portugalisë dhe Spanjës. Ai fluturon vetëm në jug të Parisit, në jug të Brukselit dhe mbi Luksemburg përpara se të arrijë në Frankfurt. Edhe nëse aeroplani do të duhej të fluturonte pak në veri të rrugës së tij të fluturimit në glob, një ndalesë në Londër mund të ishte disi e pranueshme. Por avioni u ul në Mançester, 200 milje në veri të Londrës. Kjo nuk ka absolutisht asnjë kuptim në modelin e tokës glob. Mançesteri ndodhet 694 milje në veriperëndim të Frankfurtit. Fluturimi vjen nga Amerika e Jugut, në veri të Ekuatorit. Nuk ka asnjë shpjegim në një tokë të globit pse Lufthansa LH543 po fluturonte 700 milje në veriperëndim të destinacionit të saj, 200 milje në veri të qytetit të Londrës. Kur shikoni intenerarin e fluturimit në hartën e tokës së sheshtë, gjithçka bëhet e qartë, gjithçka ka kuptim. Unë dua që ju, lexues, të krahasoni rrugën e fluturimit të Lufthansa LH543 në modelin e tokës së globit dhe në hartën e tokës së sheshtë dhe të shihni vetë se si gjithçka ka më shumë kuptim në një hartë të tokës së sheshtë:


Chapter 03 Image 04
United States
Mexico
Gulf of Mexico
Guatemala
Cuba
Honduras
Nicaragua
Costa Rica
Panama
Dominican Republic
Puerto Rico
Bogotá
Caracas
Venezuela
Ecuador
Guyana
French Guiana
Montreal
Philadelphia
Labrador Sea
North Atlantic Ocean
11 h 10 min
from ¥136,027
Ireland
United Kingdom
London
Netherlands
Denmark
Poland
Belarus
Ukraine
Moldova
Romania
Frankfurt
Prague
Paris
France
Spain
Portugal
Barcelona
Tyrrhenian Sea
Italy
Croatia
Serbia
Greece
Istanbul
Turkey
Latvia
Turkmenistan
Azerbaijan
Iran
Iraq
Lebanon
Israel
United Arab Emirates
Oman
Saudi Arabia
Mecca
Egypt
Yemen
Gulf of Aden
Eritrea
Libya
Tunisia
Algeria
Morocco
Western Sahara
Mauritania
Mali
Niger
Chad
Sudan
Ethiopia
Kenya
Uganda
Tanzania
Nigeria
Burkina Faso
Benin
Togo
Lagos
Ghana
Guinea
Senegal
The Gambia
Sierra Leone
Gulf of Guinea
Gabon
Zambia
DRC
Malawi
Google
Map data ©2019 Google, INEGI
Japan
Terms
Send feedback
1000 km


Gleason's Flat Earth Map
Frankfurt
Manchester
Bogota
EQUATOR
Tropic of Capricorn
GREENLAND
CANADA
UNITED STATES
GULF OF MEXICO
Jamaica
Havana
Tampico
Veracruz
Panama
Guayaquil
Lima
Callao
Valparaiso
Concepcion
Juan Fernandez
Falkland Is.
South Georgia
South Orkneys
South Shetlands
Graham Land
Cape Horn
Str. of Magellan
Tierra del Fuego
Easter or Davis Is.
Pitcairn I.
Marquesas Is.
Tuamotu Archipelago
Society Is.
Samoa
Fiji Is.
Tonga
New Zealand
Tasmania
Australia
Cape of Good Hope
Cape Town
Mozambique
Madagascar
Mauritius
Reunion
Zanzibar
Mombasa
Nairobi
Kilimanjaro
Lake Victoria
Lake Tanganyika
Lake Nyasa
Zambezi R.
Victoria Falls
Kalahari Desert
Namib Desert
Angola
Congo
Gabon
Cameroon
Nigeria
Niger
Lake Chad
Sahara
Algeria
Tunis
Libya
Egypt
Cairo
Nile R.
Red Sea
Arabia
Persian Gulf
Mecca
Aden
Abyssinia
Somaliland
Ethiopia
Sudan
Khartoum
Timbuktu
Senegal
Cape Verde Is.
Canary Is.
Azores
Madeira
Iceland
Spitsbergen
Greenland
Baffin Bay
Hudson Bay
Labrador
Newfoundland
Nova Scotia
Quebec
Montreal
Boston
New York
Philadelphia
Washington
Charleston
Savannah
Bahama Is.
Cuba
Haiti
Puerto Rico
Jamaica
Panama
Caracas
Venezuela
Colombia
Ecuador
Peru
Bolivia
Chile
Argentina
Rio de la Plata
Buenos Aires
Rio Janeiro
Brazil
Amazon R.
Orinoco R.
Magdalena R.
Andes
Rocky Mts.
Mississippi R.
Missouri R.
Great Lakes
Lake Superior
Lake Michigan
Lake Huron
Lake Erie
Lake Ontario
Hudson Bay
Alaska
Aleutian Is.
Bering Sea
Kamchatka
Siberia
Lena R.
Yenisei R.
Ob R.
Arctic Ocean
North Pole
Barents Sea
Novaya Zemlya
White Sea
Archangel
St. Petersburg
Moscow
Volga R.
Caspian Sea
Black Sea
Constantinople
Mediterranean Sea
Malta
Sicily
Italy
Rome
Naples
Venice
Vienna
Danube R.
Hungary
Poland
Warsaw
Berlin
Prussia
Germany
Rhine R.
Paris
France
Spain
Portugal
Lisbon
Gibraltar
Strait of Gibraltar
Bay of Biscay
English Channel
London
Ireland
Dublin
Scotland
Edinburgh
Glasgow
Aberdeen
Norway
Sweden
Stockholm
Finland
Helsinki
Baltic Sea
Gulf of Bothnia
Gulf of Finland
Denmark
Copenhagen
Netherlands
Amsterdam
Belgium
Brussels
Switzerland
Alps
Turkey
Smyrna
Persia
Tehran
Afghanistan
Kabul
India
Bombay
Calcutta
Madras
Ceylon
Burma
Siam
Bangkok
China
Peking
Shanghai
Canton
Hong Kong
Japan
Tokyo
Yokohama
Osaka
Nagasaki
Philippine Is.
Manila
Borneo
Sumatra
Java
Singapore
Malay Peninsula
Indian Ocean
Pacific Ocean
Atlantic Ocean
BOSTON PUBLIC LIBRARY

Kapitulli 03 - Fluturimi i Lufthansa LH543

Siç e shihni në imazhin 04 në faqen e mëparshme, Mançesteri ndodhet direkt në shtegun e fluturimit LH543 të Lufthansa. Ashtu siç ndodhi me fluturimin 008 të China Airlines kur piloti po fluturonte avionin direkt mbi Alaskë, e njëjta gjë ndodhi me fluturimin LH543 të Lufthansa. Mançesteri në Angli ndodhet direkt në shtegun e këtij fluturimi që lidh Bogotan dhe Frankfurt. Për të përforcuar dhe për të shpëlarë trurin e popullsisë që të besojë në një model të tokës së globit, media vazhdon të përsërisë fjalë të tilla si "fluturimi i devijuar" në mënyrë që t'i bëjë masat të besojnë se toka është një sferë rrotulluese që gjuan nëpër hapësirë. Fakti i çështjes është se, toka është një plan dhe nuk rrotullohet dhe nuk rrotullohet rreth diellit. Shtigjet e fluturimit provojnë një tokë të sheshtë, jo rrotulluese dhe ulje emergjente "*seal the deal*".

I sugjeroj fuqimisht lexuesit të bëjë kërkimin e tij/saj. Unë kam ofruar një lidhje në kanalin tim në YouTube për shikuesit që të shkarkojnë një hartë të Gleason me rezolucion të lartë, e cila mund të printohet në madhësinë e posterit ose të shihet në detaje në kompjuter. Lexuesit duhet t'i bëjnë këto krahasime midis hartës së tokës së sheshtë dhe hartës së modelit të globit dhe të arrijnë në përfundimin e tyre për formën e tokës. Në fund të këtij libri, unë do të jap një lidhje që mund të shtypet në shfletuesin tuaj të preferuar dhe një hartë e Gleason me rezolucion të lartë mund të shkarkohet dhe studiohet me kujdes. Ju inkurajoj fuqimisht ta bëni këtë.

Fluturimi i ardhshëm që do të shikojmë nuk përfshin më asnjë foshnjë "në ajër". Nuk ka më mjekë, fëmijë që qan, pasagjerë që duartrokasin dhe stjuardesa që kryejnë detyrat e infermierëve. Megjithatë, rruga e saj e fluturimit ngjan me atë të fluturimit 008 të China Airlines. Le të shkojmë në Hong Kong dhe të marrim fluturimin e Cathay Pacific CX884 dhe të bëjmë një ulje emergjente në... ALASKA (përsëri)!

Kapitulli 04 - Fluturimi i Cathay Pacific CX884

29 korrik 2015. Fluturimi i Cathay Pacific CX884 po fluturon nga Hong Kongu për në Los Anxhelos dhe gjithçka duket se është mirë, deri në momentin që disa pasagjerë vërejnë stjuardesat që vrapojnë përpara dhe mbrapa nëpër korridor me pamje të shqetësuar në fytyrat e tyre.

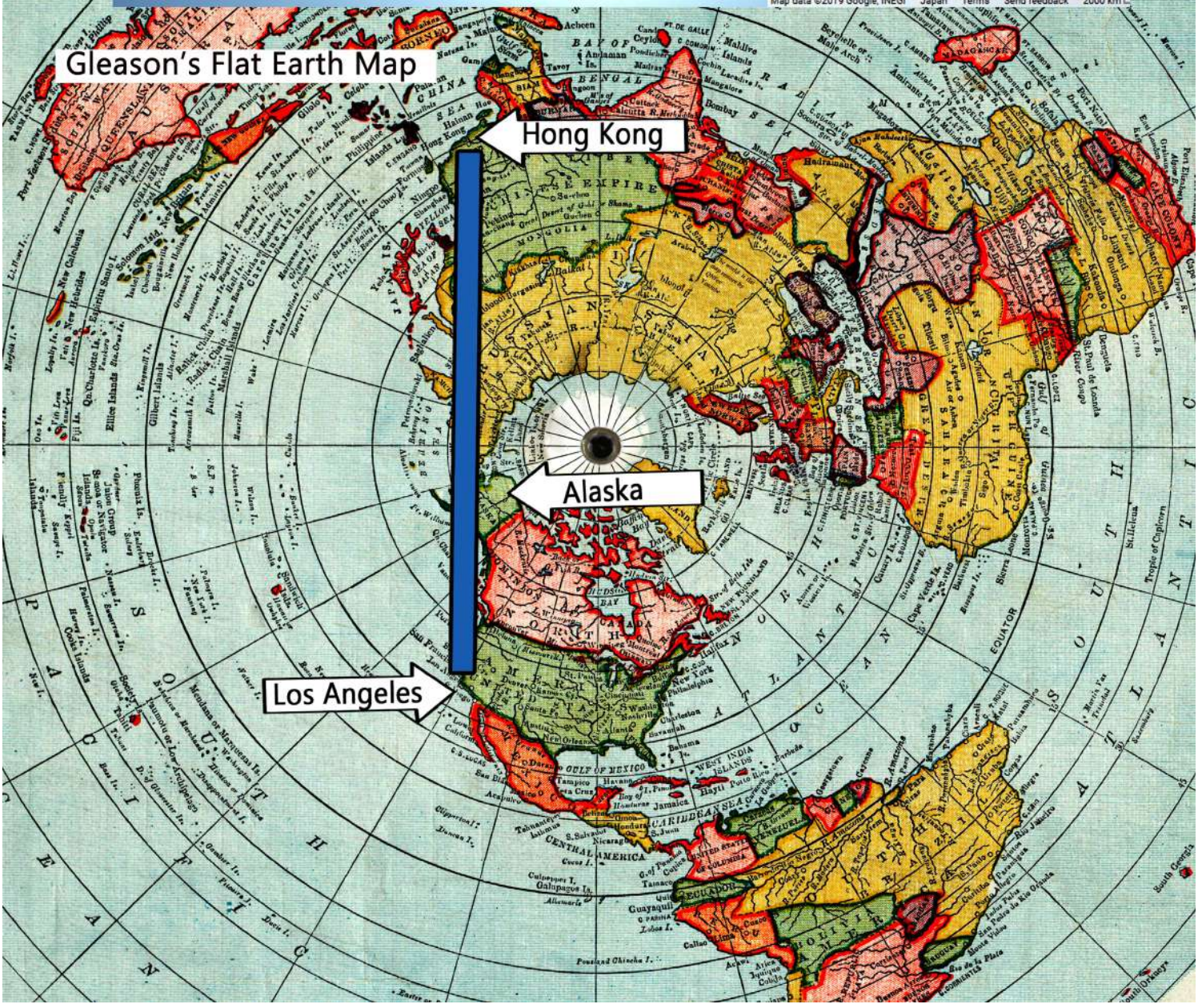
Cathay Pacific është një fluturim ditor nga Hong Kongu në Los Anxhelos. Sipas faqes së internetit FlighStats, koha e fluturimit është 13 orë e 40 minuta. Ai niset nga Hong Kongu rreth orës 13:05. dhe mbërrin në Los Anxhelos rreth orës 11:35 PDT. Lloji i avionit është një Boeing 777-300ER Turisti britanik Ethan Williams rrëmbeu telefonin e tij dhe filloi të dokumentonte gjithçka: "Nuk jam i sigurt se çfarë po ndodh, por diçka po ndodh në këtë fluturim [sic]", thotë Williams në videon e tij të ngarkuar në kanalin e tij në YouTube. Në kapitullin e krediteve të këtij libri lexuesi do të gjejë një lidhje me kanalin e tij.

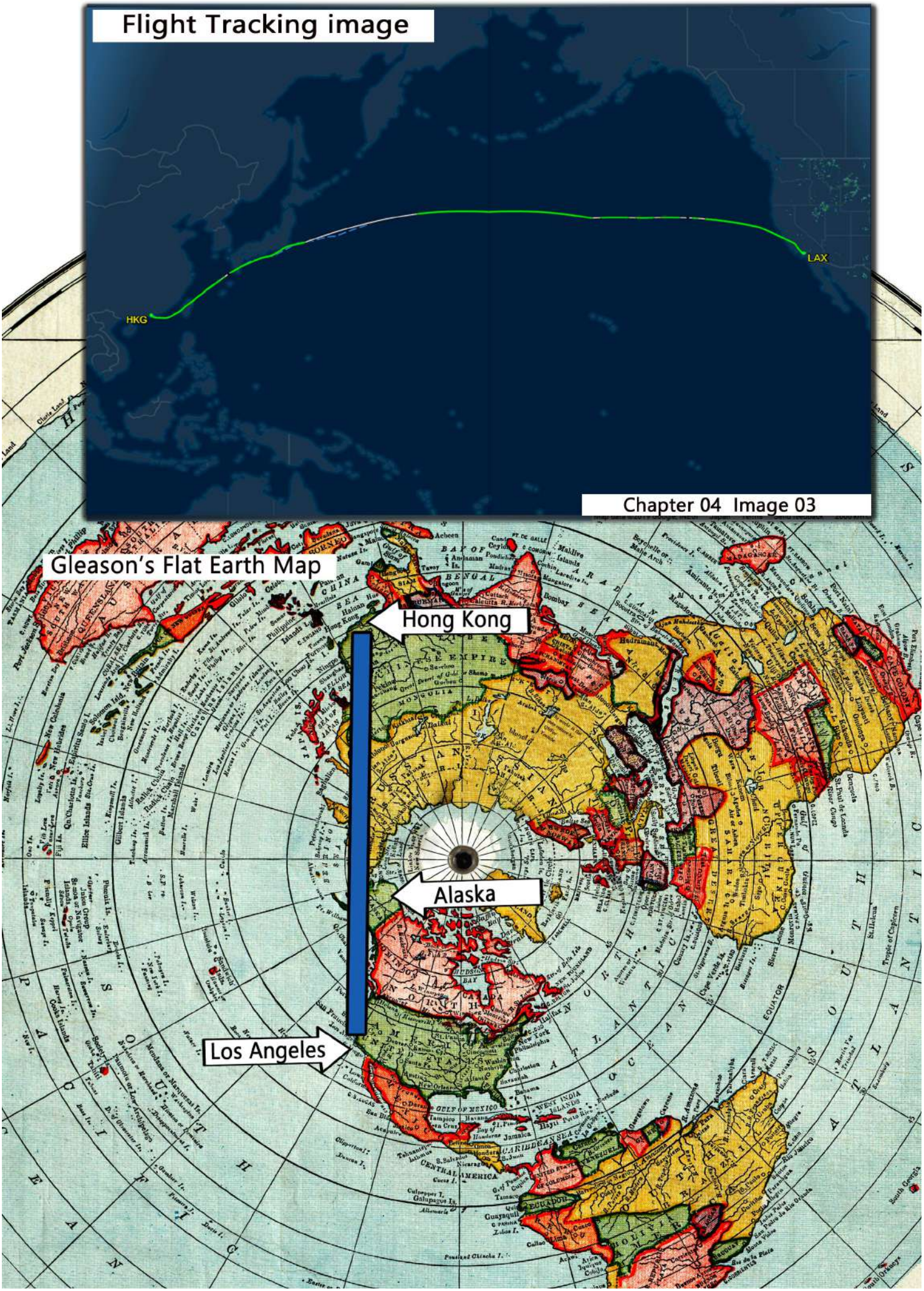
Ju lutemi shikoni videon e plotë!

Siç ndodhi me fluturimin 008 të China Airlines, edhe ky fluturim supozohet se do të fluturojë mbi Oqeanin Paqësor, por përsëri, kjo ulje emergjente bëhet në Ishujt Aleutian, Alaska ku avioni u ul i sigurt në aeroportin ushtarak Shemya. Modeli i globit na tregon Hawaiin duke qëndruar në mes të Bregut Perëndimor të SHBA-së dhe Azisë, siç ilustron Imazhi 01 më poshtë nga një uebsajt i lundrimit detar dhe ndërsa shikojmë në ekranin e pasme të sediljes së një fluturimi nga San Francisko në Tokio, siç tregohet në imazhin 02 në faqen tjetër, ne do të krahasojmë Cathay Pacific, modelin e Cathay Pacific, CX8844 në Tokë dhe modelin e Flamurit në Tokë.




Greenland Sea
Kara Sea
Arctic Ocean
Russia
Kazakhstan
East Siberian Sea
Canada
Kyrgyzstan
Mongolia
Bering Sea
Sea of Okhotsk
Nepal
China
Sea of Japan
Japan
Los Angeles
Mexico
Myanmar (Burma)
East China Sea
12 h 55 min
Hong Kong
North Pacific Ocean
South China Sea
Philippine Sea
Malaysia
Indonesia
Banda Sea
Papua New Guinea
Australia
Coral Sea
South Pacific Ocean
Google
Zealand
Chapter 04 Image 02
Map data ©2019 Google, INEGI
Japan
Terms
Send feedback
2000 km


Gleason's Flat Earth Map
Hong Kong
Alaska
Los Angeles


Flight Tracking image
HKG
LAX
Chapter 04 Image 03
Gleason's Flat Earth Map
Hong Kong
Alaska
Los Angeles

Siç shihet në faqet e mëparshme, ky ulje emergjente ka më shumë kuptim kur lokalizojmë qytetet dhe shtegun e fluturimit në Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleason. Është një rrugë e drejtë që fluturon nga Hong Kongu në Los Anxhelos duke pasur Ishujt Aleutian dhe Alaskën pikërisht në rrugën e fluturimit. Nëse ata vërtet do të fluturonin mbi Oqeanin Paqësor, siç sugjeron modeli i globit, do t'u duheshin orë të tëra që të devijonin dhe të arrinin në atë rajon të largët në Alaskë. Teksa po përgatiteshin për rrëshqitje nga uji duke u kërkuar pasagjerëve të vishnin jelekët e tyre shpëtimtarë, përfundimi i natyrshëm është se fluturimi sapo ishte larguar nga hapësira ajrore ruse dhe ishte gati të hynte në hapësirën ajrore të SHBA-së mbi Detin Bering, kur kapiteni mori vendimin për t'u ulur në ishull.



Imazhi 04 më sipër tregon itinerarin e supozuar të një fluturimi që shkon nga San Francisko në Tokio në një tokë rruzullore. Pranë tij, siç tregohet në hartën e tokës së sheshtë të Gleason është Deti Bering që ndan hapësirën ajrore ruse dhe amerikane. Vija e kuqe tregon rrugën e fluturimit të Cathay Pacific CX884.

Faktet për këtë ulje emergjente të ndodhur më 29 korrik 2015 nuk mbaruan me kaq. Në korrik të 2018 kapiteni i atij fluturimi doli përpara dhe paditi Cathay Pacific për lëndime në lidhje me incidentin. "Annabelle Cochrane-Lorentsson, e cila iu bashkua kompanisë në 1998 dhe u bë kapiteni i parë i kompanisë në 2007", sipas South China Morning Post, akuzoi kompaninë për "*neglizhencë dhe shkelje të detyrës*" Kur u njoftua se do të zbarkonin në Alaskë, Williams shtoi këtë në videon e tij: "*Kjo është me të vërtetë një lajm i mirë, por ne ende nuk e dime. Rendesi ka ulja*". Shpresoj se tani ai e kupton se ulja e tij në Alaska ka më shumë kuptim kur shikon hartën e tokës së sheshtë!

Kapitulli 05 – Fluturimi i Qatar Airways QR725

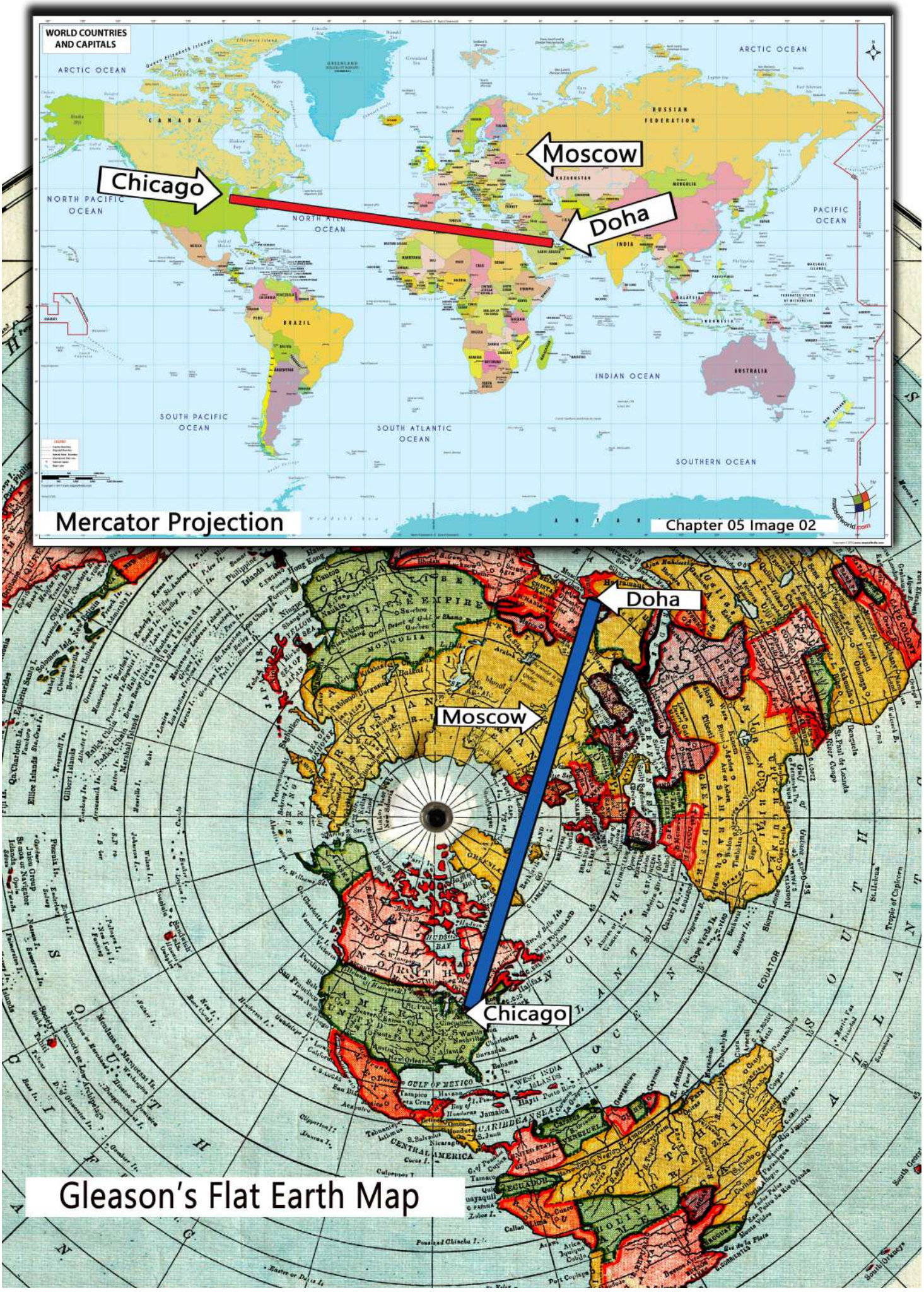
Pasi hulumtova uljet emergjente për më shumë se tre vjet, zbulova se disa nga fluturimet që kisha zgjedhur dhe ruajtur lidhjet në ueb, ose të shkruaja rreth tyre ose të bëja video rreth tyre, janë "zhdukur". Ajo që dua të them është se, lidhjet që kisha ruajtur për t'i përdorur në të ardhmen, nuk funksionojnë më. Fluturime të tjera që rastësisht kanë një intnerar fluturimi që nuk bie ndesh me shtigjet e tyre të fluturimit, siç gjurmohen në një hartë të tokës së sheshtë, janë ende gjerësisht të disponueshme në të dy formatet, si video ose/dhe si artikuj. Një nga këto fluturime të disponueshme gjerësisht në internet është fluturimi i Qatar Airways QR-972 i cili fluturon nga Doha në Bali. Në nëntor të vitit 2017, një çift dhe fëmija i tyre hipën në fluturimin QR-972 nga Doha në Bali kur gruaja zbuloi gjatë fluturimit se burri i saj po e tradhtonte. Ajo u bë agresive dhe sulmoi fizikisht bashkëshortin e saj në ajër. Kapiteni vendosi të bënte një ulje emergjente në Chennai, Indi. Kur vizatoni këtë intenerar fluturimi në një hartë të sheshtë të tokës ose në glob, shtegu tregon një vijë të drejtë në të dyja. Kjo është e çuditshme në tokën e globit, sepse shumica e mbrojtësve të globit do të pretendojnë kurbë fluturimi ose hark kur janë në një distancë të gjatë. Disa mbrojtës të globit më kanë kritikuar për përdorimin e Google Maps në vend të përdorimit të Google Satellite. Mjaft interesante, kur kaloni nga Google Maps në Google Satellite, kjo rrugë fluturimi nuk ndryshon pak. Kanali në YouTube **IMMUNE2BS** ka një video të mrekullueshme të quajtur "**Harta ekuidistante azimutale është toka e sheshtë**" duke treguar saktësisht se linjat matëse në Google Map lakohen në glob kur nuk janë në vija gjatësore ose në Ekuator. Nëse zhvendoset mbi Ekuator, çdo vijë nga Lindja në Perëndim ose nga Perëndimi në Lindje do të lakohet. Kjo për faktin se, ata ju tregojnë një glob, por matjet janë nga harta e tokës së sheshtë. Do të trajtoj Google Maps dhe Google Satellite dhe fluturimin QR972 në kapitullin 20 deri në fund të këtij libri. Megjithatë, ky kapitull s'është per *Qatar Airways flight QR-972*. Ky kapitull ka të bëjë me uljen emergjente të fluturimit të Qatar Airways QR725 në Moskë në prill të vitit 2016.

Një adoleshent nga Arabia Saudite ra në koma në fluturimin QR725 të Qatar Airways, i cili u nis nga Çikago në drejtim të Doha, Katar. Faqja e lajmeve në internet **Express UK** raportoi se, "*Një adoleshent nga Arabia Saudite në bordin e fluturimit QR725 kishte sindromën e shokut toksik dhe hipertermi*". Pasi adoleshenti ra në koma, kapiteni vendosi të bënte një ulje emergjente. Vendi ku u ul avioni është vendi ku filloi argumenti Toka e sheshtë kundrejt tokës Globe. Avioni u ul në Moskë. Shikoni imazhin 01 dhe 02:



Chapter 05 Image 01

Gleason's Flat Earth Map


WORLD COUNTRIES AND CAPITALS
ARCTIC OCEAN
CANADA
RUSSIAN FEDERATION
Moscow
Chicago
Doha
NORTH PACIFIC OCEAN
NORTH ATLANTIC OCEAN
PACIFIC OCEAN
INDIA
BRAZIL
INDIAN OCEAN
AUSTRALIA
SOUTH PACIFIC OCEAN
SOUTH ATLANTIC OCEAN
SOUTHERN OCEAN
Mercator Projection
Chapter 05 Image 02
Doha
Moscow
Chicago
Gleason's Flat Earth Map

Kapitulli 05 – Fluturimi i Qatar Airways QR725

Siç mund ta shohim në faqet e mëparshme në Image 01 dhe 02, sipas modelit të globit dhe Google Maps, ky fluturim duhet të fillojë të fluturojë në juglindje drejt Lindjes së Mesme duke fluturuar direkt mbi Portugali dhe Spanjë dhe mbi Detin Mesdhe. Më pas duhet të fluturojë mbi Izrael, Jordani dhe Arabinë Saudite dhe më në fund të arrijë në Katar. Chicago ndodhet në 41.8781° veri dhe Doha ndodhet në 25.2854° veri. Rruga e fluturimit në Google Maps do të ishte e saktë nëse toka do të ishte një rruzull sepse tregon fluturimin duke zbritur paralelet nga 41.8781° në veri deri në arritjen e 25.2854° veriore që është vendi ku ndodhet Doha. Në vend të kësaj, ky fluturim u ul në Moskë, e cila ndodhet në 55,7558° N. Me fjalë të tjera, në modelin e globit ky fluturim do të duhej të fluturonte lart (me hundën e drejtuar "lart") dhe më pas të fluturonte poshtë. Në të vërtetë nuk ka fare kuptim. Megjithatë, kur vizatohet në hartën e tokës së fluturimit, ky fluturim ka kuptim të përsosur pasi harta e tokës së fluturimit tregon se Moska ndodhet drejtpërdrejt midis Çikagos dhe Dohas, siç shihet në imazhin 01 dhe 02 në faqen e mëparshme.

Ndërsa përparojmë në këtë libër duke ekzaminuar dhe studiuar secilin prej fluturimeve të listuara këtu, lexuesi do të shohë se të gjitha këto fluturime kanë më shumë kuptim kur vizatohen në një hartë të tokës së sheshtë. Qoftë në Hartën e Gleason-it ose në Hartën AE, kur qytetet nga u nisën këto fluturime dhe destinacionet e tyre dhe qytetet ku u bënë uljet e tyre emergjente të jenë të vendosura të gjitha dhe të vizatohen shtigjet e tyre të fluturimit, lexuesi nuk do të ketë asnjë përfundim tjetër veçse të kuptojë se toka nuk është një rruzull. Është e mundur që deri tani disa prej jush mund të kenë parë se ka diçka që nuk shkon me modelin e globit. Ky është vetëm fillimi miqtë e mi! Harta e Tokës së Sheshtë nuk është stampuar në flamurin e KB për disa arsye dekorative. Udhëheqësit e kësaj bote e dinë se toka në fakt është e sheshtë. Ata thjesht e mbajtën këtë informacion për vete për të na manipuluar dhe kontrolluar. Pikërisht kur filluan të botoheshin disa libra në vitet 1800 me argumente dhe prova të forta që favorizonin tokën e sheshtë, qeveritë në të gjithë botën filluan të miratonin ligje që e bënin arsimin publik të detyrueshëm dhe kështu, ata prezantuan modelin e globit në klasa për t'u shpëlarë trurin fëmijëve të moshës 6 vjeç që të besonin se toka është një top i cili ka udhëtuar për një miliardë vjet në botë. të rrugës së tij, edhe pse vetë pretendojnë se ekzistojnë miliarda galaktika, triliona yje, katërliona vrima të zeza, diej dhe hëna të panumërta dhe lloj-lloj meteorësh dhe kometash në "hapësirë". Shpresoj që lexuesi ta ketë kuptuar pse ata ofrojnë arsim falas dhe të detyrueshëm për të paktën 12 vjet të gjithë jetës. Është për të na larë trurin me gjithë këto marrëzi.

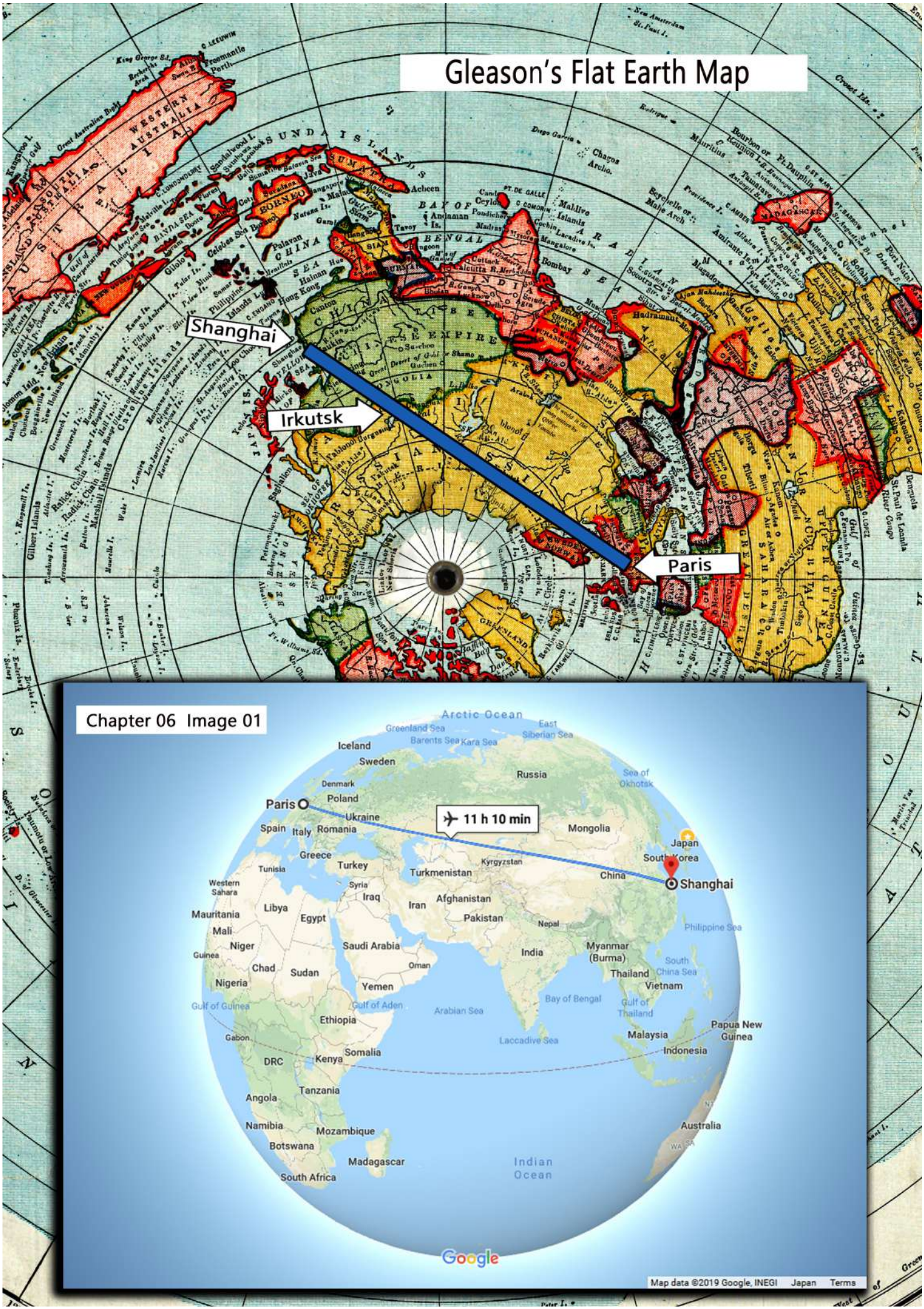
Kapitulli 06 – Fluturimi i Air France AF116

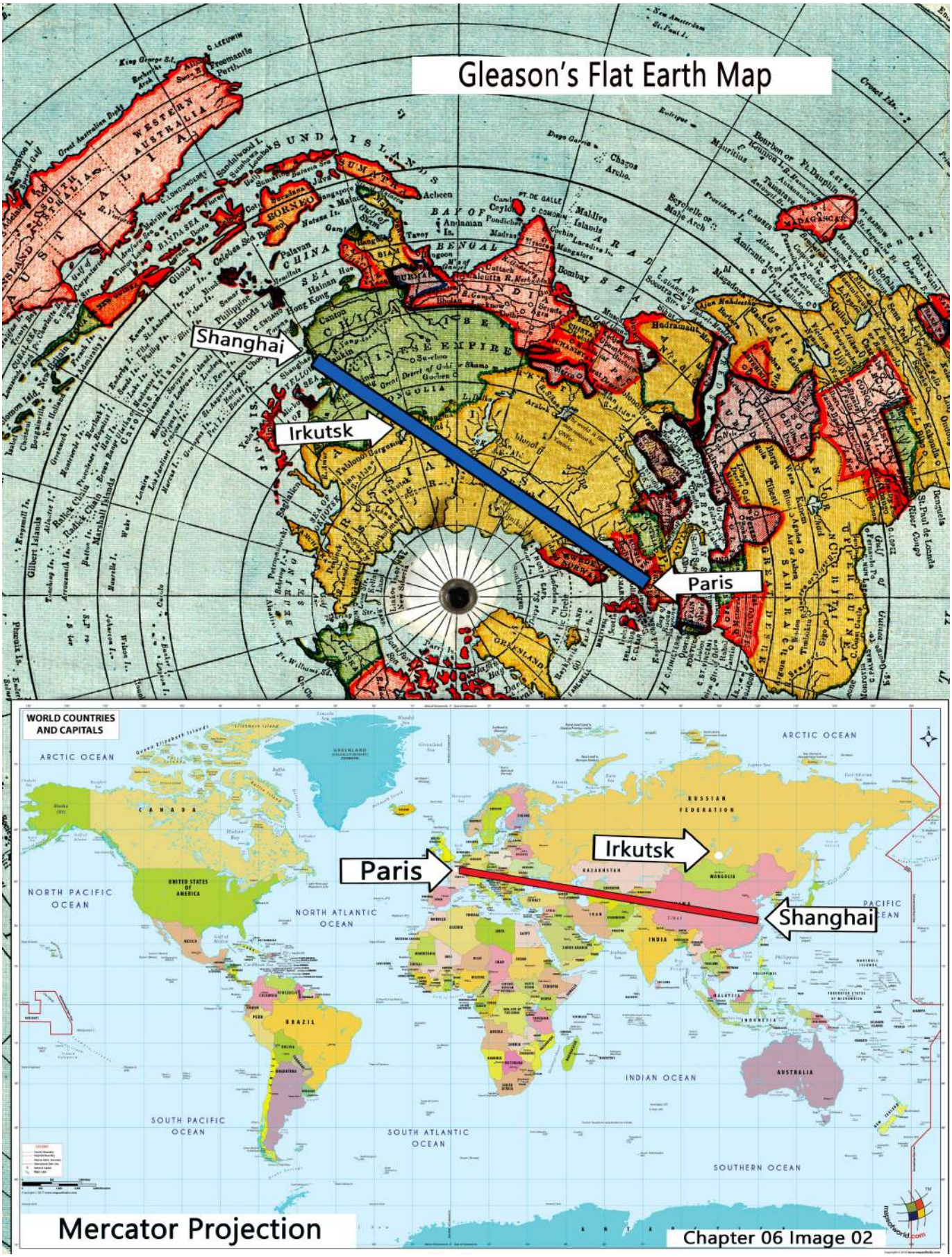
Kur dëgjova për herë të parë fjalën "Siberia" dhe uljen emergjente që ndodhi atje kur fluturimi AF116 i Air France hasi në probleme gjatë një fluturimi nga Parisi në Shanghai, Kinë, disa histori që dëgjova kur isha adoleshente më erdhën menjëherë në mendje. Nëse dikush di diçka për Bashkimin Sovjetik të zhdukur dhe dy nga udhëheqësit e tij më famëkeq të quajtur Vladimir Lenin dhe Joseph Stalin, dikush do të jetë i njohur për kampet e punës së detyruar të Gulagut Sovjetik që u përhapën në të gjithë Bashkimin Sovjetik, por kryesisht në të gjithë Siberinë.

Alexander Solzhenitsyn shkroi për sistemin Gulag në librin e tij "Archipelago Gulag", shkruar në një periudhë dhjetëvjeçare midis 1958 dhe 1968. Ai vetë ishte burgosur dhe kaloi 8 vjet të jetës së tij në Siberi duke punuar në një nga kampet e punës së detyruar që ndodheshin atje. Vladimir Lenini dhe Joseph Stalin vranë mbi 50 milionë të krishterë ortodoksë, kryesisht ukrainas, por edhe rusë etnikë dhe dërguan mijëra disidentë fetarë dhe politikë në Siberi për të punuar në kampet e punës si pjesë e dënimeve të tyre.

Duke ditur të gjitha këto informacione që kur isha shumë i vogël, kur dëgjova se fluturimi AF116 i Air France kishte zbritur në Irkutsk të Siberisë, mendova menjëherë që pasagjerët të dërgoheshin në kampet e punës së detyruar duke harruar për momentin se Bashkimi Sovjetik nuk ekziston më. Por kjo nuk do të thotë se pasagjerët kishin ndonjë liri ndërsa prisnin një avion zëvendësues. Kanalet e lajmeve transmetonin imazhe të pasagjerëve që mbaheshin në aeroport dhe vëzhgoheshin nga oficerë të armatosur rëndë pasi ata nuk kishin viza. Për t'i bërë gjërat edhe më keq, avioni zëvendësues kishte gjithashtu probleme, kështu që pasagjerët u desh të qëndronin të bllokuar në aeroport për gati 3 ditë. Edicioni online i revistës Time titullohet: "*Pasagjerët e Air France të bllokuar në Siberi për 3 ditë pas mosfunksionimit të 2 avionëve*".

Fluturimi i Air France AF116 Paris për në Shangai është një fluturim ditor dhe duhen afërsisht 11 orë e 20 minuta fluturim për të mbuluar një distancë të llogaritur në rreth 5800 milje. Le të krahasojmë shtegun e fluturimit të Air France AF116 si në modelin e globit ashtu edhe në një model të tokës së sheshtë, ku lexuesi do të shohë se kjo ndalesë emergjente në Irkutsk, Siberi nuk ka kuptim në glob. Megjithatë, ka kuptim të përsosur në një tokë të sheshtë. Thuhet se një fotografi tregon një mijë histori, kështu që lërini Imazhet 01 dhe 02 të flasin me ju:


Gleason's Flat Earth Map
Shanghai
Irkutsk
Paris
Chapter 06 Image 01
Arctic Ocean
Greenland Sea
East Siberian Sea
Barents Sea
Kara Sea
Iceland
Sweden
Russia
Sea of Okhotsk
Denmark
Poland
Paris
Ukraine
11 h 10 min
Spain
Italy
Romania
Mongolia
Japan
South Korea
Greece
Turkey
Kyrgyzstan
Tunisia
Turkmenistan
China
Shanghai
Western Sahara
Syria
Iraq
Afghanistan
Iran
Libya
Mauritania
Egypt
Pakistan
Nepal
Philippine Sea
Mali
Niger
Saudi Arabia
India
Myanmar (Burma)
Guinea
Chad
Sudan
Oman
South China Sea
Thailand
Nigeria
Vietnam
Yemen
Bay of Bengal
Gulf of Guinea
Gulf of Aden
Arabian Sea
Gulf of Thailand
Ethiopia
Malaysia
Papua New Guinea
Gabon
Laccadive Sea
Somalia
Indonesia
DRC
Kenya
Tanzania
Angola
Namibia
Mozambique
Australia
Botswana
Madagascar
Indian Ocean
South Africa
Google
Map data ©2019 Google, INEGI
Japan
Terms



Siç mund ta shohë lexuesi në faqen 34, shtegu i fluturimit të Air France AF116 ka më shumë kuptim në Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleason kur e krahason atë me modelin e tokës së globit. E njëjta gjë mund të thuhet kur e krahasojmë intenerarin e fluturimeve te te dyjave në

projeksionin Mercator dhe hartën e tokës së sheshtë të Gleason siç shihet në imazhin 02 në faqen 35. Ky ulje emergjente në Irkutsk, Siberi, ka kuptim vetëm në hartën e tokës së sheshtë të Gleason.

Siç mund ta shohë lexuesi në Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleason në faqen 34, linja blu lidh Parisin me Shangain mbi Siberi duke pasur qytetin e Irkutskut në shtegun e fluturimit. Harta e tokës së sheshtë tregon në një mënyrë bindëse se toka është e sheshtë dhe se fluturimi AF116 i Air France po fluturonte pikërisht përgjatë rrugës, siç vizatohet në hartën e tokës së sheshtë të Gleason. Nga ana tjetër, kur shikojmë modelin e globit dhe rrugën e fluturimit siç tregohet nga Google Maps, do të zbulojmë se avioni nuk po fluturonte përgjatë rrugës siç përshkruhet në glob. Sipas modelit të globit, ky fluturim duhet të fluturojë vetëm në veri të Vjenës në Austri dhe më pas përgjatë Ukrainës, Kazakistanit jugor dhe më pas mbi territorin veriperëndimor të Kinës derisa të mbërrijë në Shangai. Lexuesi duhet të marrë parasysh edhe faktin se, në modelin Globe Air France AF116 fluturon në jug të Moskës, ndërsa në modelin Flat Earth kjo rrugë fluturimi shkon në veri të Moskës. Irkutsk ndodhet afër kufirit të Siberisë dhe Mongolisë. Nëse fluturimi AF116 i Air France do të fluturonte në një glob, kjo ulje emergjente do të kishte ndodhur diku në veriperëndim të Kinës drejt Kinës juglindore. Fakti që fluturimi AF116 i Air France u ul në Irkutsk në Siberi është provë e mjaftueshme që forma e tokës nuk është sferike. Në fakt është e sheshtë siç tregohet nga çdo ulje emergjente që kemi mbuluar deri më tani. Herë pas here kur krahasojmë shtigjet e fluturimit në glob dhe më pas në hartën e tokës së sheshtë, modeli i tokës së sheshtë rezulton të jetë i saktë dhe modeli i globit provon të jetë i gabuar. Më pas, do të shikojmë një fluturim që bëri një ulje emergjente në Moskë, edhe pse në modelin e globit nuk duhet të fluturojë askund afër tij! Le të shohim fluturimin EK225 të Emirates. Por më parë, mendoni për këtë:



Flamuri i Kombeve të Bashkuara ka një hartë me tokë të sheshtë të stampuar në të. A mund të jetë kjo thjesht një rastësi apo dikush po përpiqet të na thotë diçka?

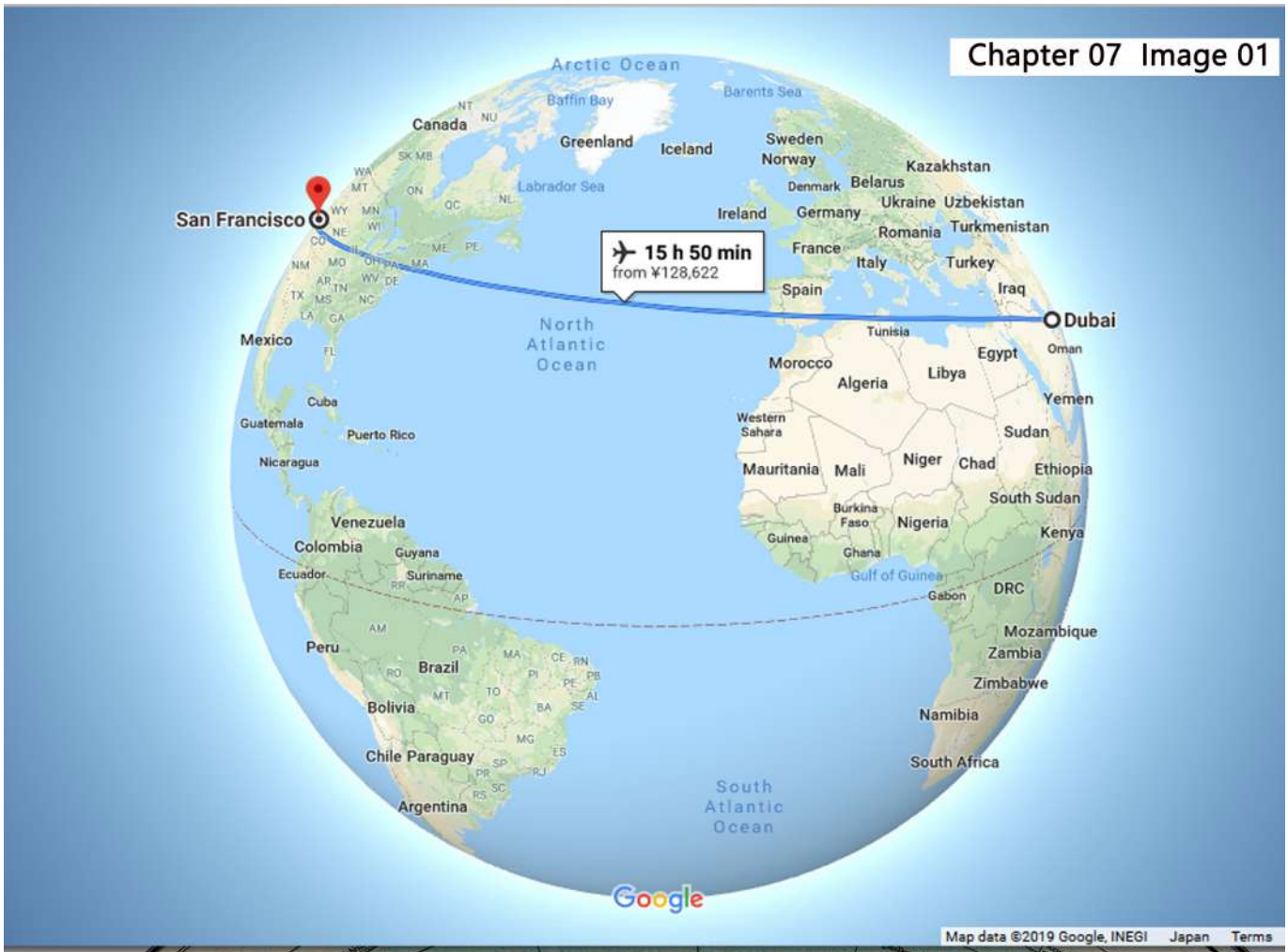
Mendohu !

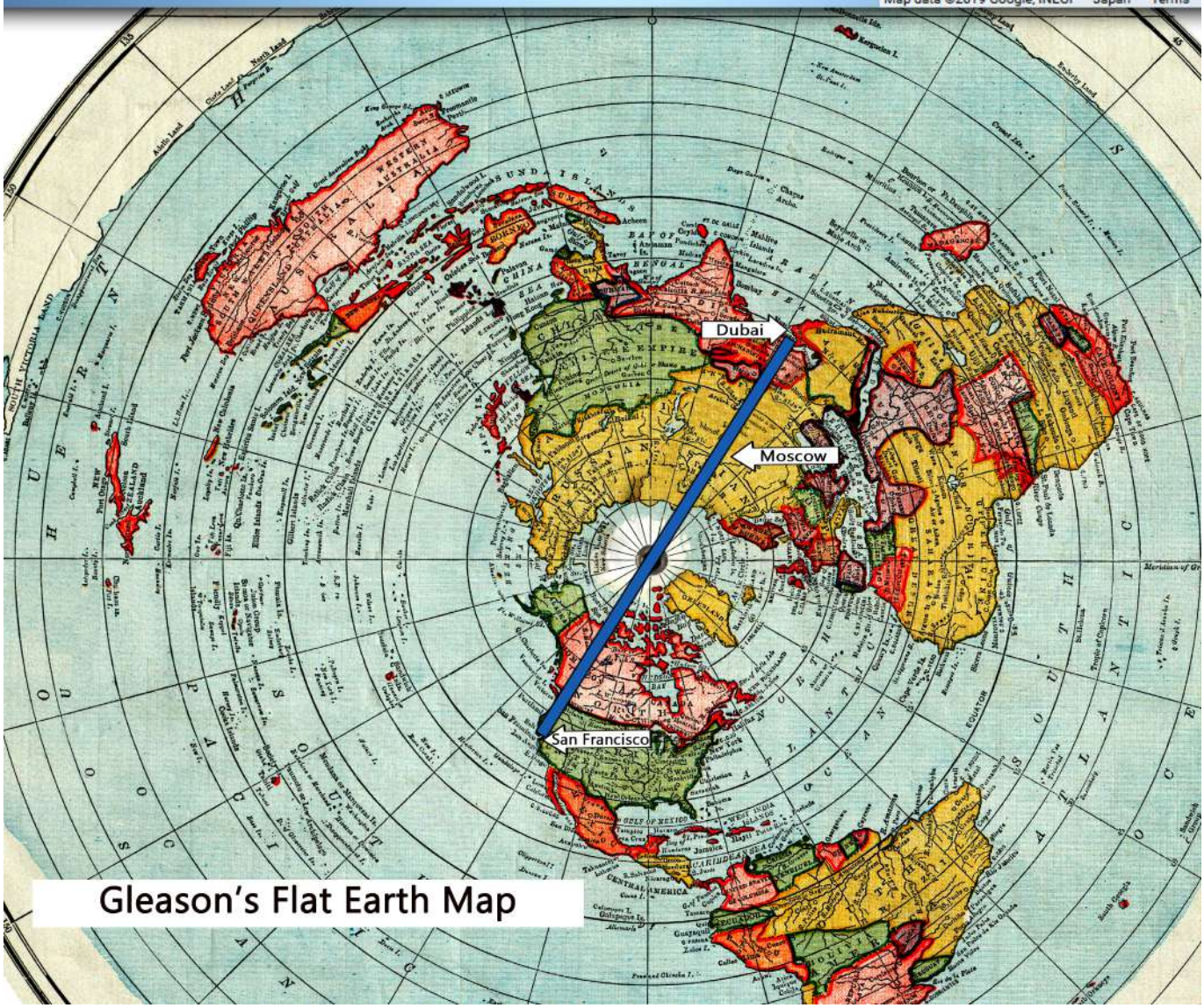
Kapitulli 07 - Fluturimi i Emirates EK225

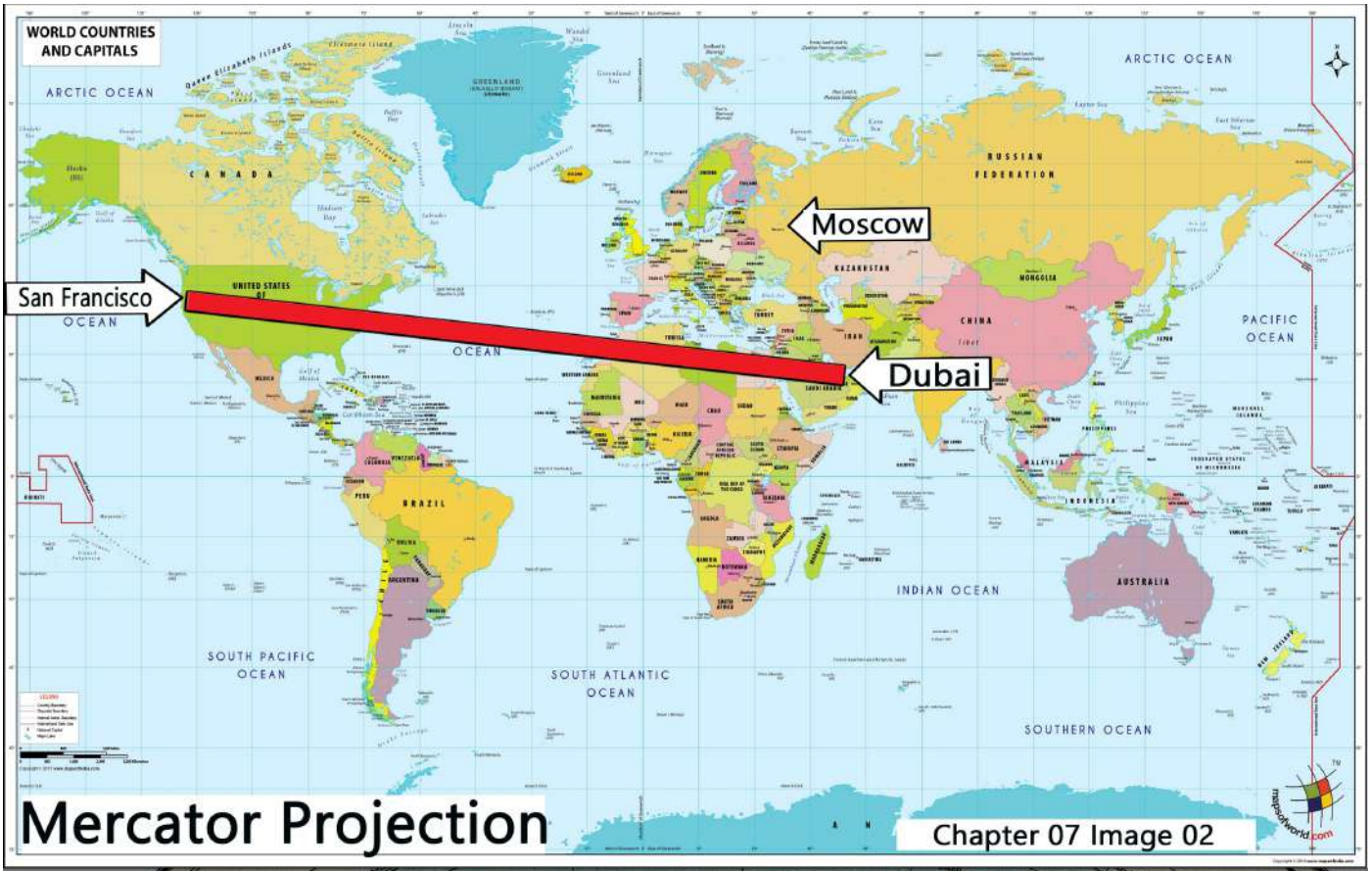
Fluturimi i Emirates EK225 është një fluturim ditor dhe i drejtpërdrejtë nga San Francisko (SFO) në Dubai (DXB). Avioni që fluturon në këtë rrugë është Airbus 380 modern dhe koha e fluturimit ndërmjet këtyre dy qyteteve është rreth 15 orë e 50 minuta duke qenë një nga fluturimet më të gjata të kryera nga Emirates.

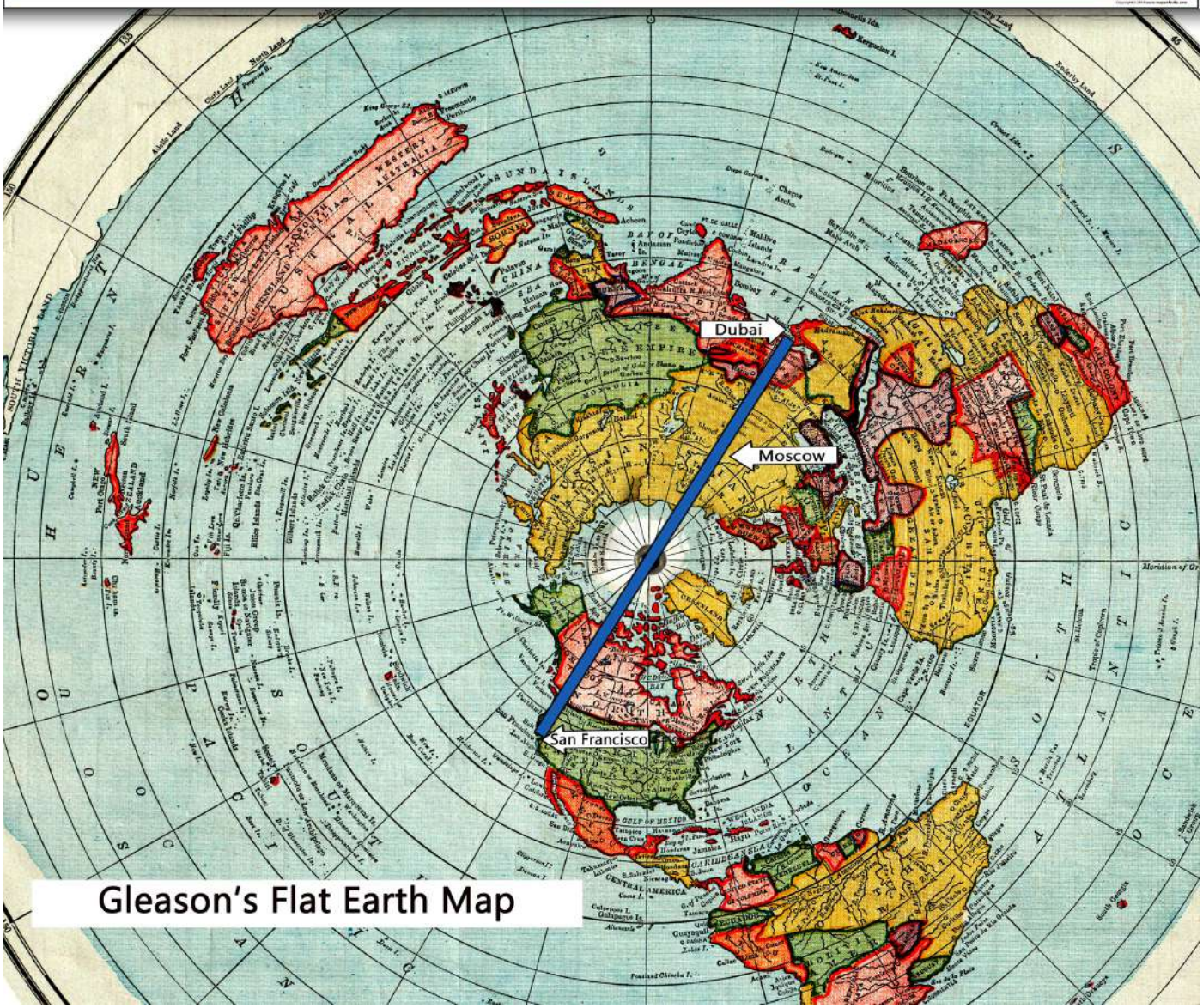
Më 20 nëntor 2016, fluturimi EK225 i Emirates duhej të bënte një ulje emergjente për faktin se dikush u sëmur gjatë fluturimit. Agjencia ruse e lajmeve TASS raportoi në faqen e saj të internetit se, "Aeroplani u ul në Domodedovo të Moskës në orën 16:33 me orën e Moskës, pasi një pasagjere 70-vjeçare, një shtetase indiane, u ndje i sëmurë. Ajo do të dërgohet në spital", tha burimi". San Francisko ndodhet në 37,7749° N Gjerësia Gjeografike, ndërsa Dubai ndodhet në 28°S, duke ekzaminuar këtë fluturim N, në lartësinë 24,20.

Ulje emergjente që vërtetojnë se toka është e sheshtë" ku kam vizatuar vija në një glob për të demonstruar shtigjet e fluturimit që shkojnë në të dyja drejtimet, në drejtimin lindor dhe në drejtimin perëndimor. Imazhi 01 në faqen tjetër do t'i paraqesë lexuesit itinerarin e këtij fluturimi në një glob që shkon në drejtimin lindor duke kaluar Shtetet e Bashkuara ndërsa zbret nga linjat e gjerësisë gjeografike duke kaluar në Portugali në Atlantik në Google. Hartat, EK225 vazhdon të fluturojë mbi Detin Mesdhe dhe më pas mbi Izrael, Jordani, Arabi Saudite derisa të arrijë në Dubai, nëse ky fluturim do të fluturonte në drejtimin perëndimor, ai do të fluturonte mbi Oqeanin Paqësor mbi Japoninë, Koreně, Kinën dhe Pakistanin dhe më pas do të mbërrinte në një ulje emergjente në një nga vendet në listë. në një drejtim lindor në një glob, fluturimi EK225 i Emirates bëri një ulje emergjente në Moskë, Rusi, nëse toka supozohet të jetë një sferë dhe Google Maps na paraqet rrugën e saktë të fluturimit që shkon drejt lindjes, përgjigja për këtë pyetje është se toka nuk është një glob, kur lexuesi krahason "Globe" në shtegun. do të shohë se rruga e Gleason's Map ka më shumë kuptim duke treguar një vijë të drejtë që shkon nga San Francisko në Dubai duke fluturuar mbi Kanada dhe më pas mbi Rusi, duke e bërë Moskën një nga opsionet më të mira për një ulje emergjente në Globe, mund të argumentojnë se Google Maps nuk tregon rrugën më të shkurtër në glob, por si mund të jetë nëse Google Maps jo vetëm tregon shtegun e fluturimit dhe llogarit 50 minuta?


Chapter 07 Image 01
Arctic Ocean
Baffin Bay
Barents Sea
Canada
Greenland
Iceland
Sweden
Norway
Kazakhstan
Labrador Sea
Denmark
Belarus
Ukraine
Uzbekistan
San Francisco
Ireland
Germany
Romania
Turkmenistan
15 h 50 min
from ¥128,622
France
Italy
Turkey
Spain
Iraq
Dubai
Tunisia
Egypt
Oman
Mexico
North Atlantic Ocean
Morocco
Libya
Algeria
Yemen
Cuba
Guatemala
Western Sahara
Puerto Rico
Sudan
Nicaragua
Niger
Chad
Ethiopia
Mauritania
Mali
South Sudan
Burkina Faso
Nigeria
Venezuela
Kenya
Colombia
Guyana
Guinea
Ghana
Ecuador
Suriname
Gulf of Guinea
DRC
Gabon
Mozambique
Peru
Brazil
Zambia
Zimbabwe
Bolivia
Namibia
Chile
Paraguay
South Africa
Argentina
South Atlantic Ocean
Google
Map data ©2019 Google, INEGI
Japan
Terms


Dubai
Moscow
San Francisco
Gleason's Flat Earth Map


WORLD COUNTRIES AND CAPITALS
ARCTIC OCEAN
ARCTIC OCEAN
CANADA
RUSSIAN FEDERATION
Moscow
San Francisco
UNITED STATES OF
OCEAN
OCEAN
KAZAKHSTAN
MONGOLIA
CHINA
PACIFIC OCEAN
Dubai
BRAZIL
INDIAN OCEAN
AUSTRALIA
SOUTH PACIFIC OCEAN
SOUTH ATLANTIC OCEAN
SOUTHERN OCEAN
Mercator Projection
Chapter 07 Image 02


Dubai
Moscow
San Francisco
Gleason's Flat Earth Map

Kapitulli 07 - Fluturimi i Emirates EK225

Nëse Google Maps na e paraqet kohën e saktë të fluturimit si 15 orë e 50 minuta duke treguar një drejtim nga lindja të fluturimit që shkon mbi Atlantik dhe më pas Evropën Jugore dhe mbi Mesdhe drejt Lindjes së Mesme derisa të arrijë në Dubai, pse besimtarët e globit do të argumentonin se duhet të përdor Google Satelitin në vend të kësaj, nëse koha e fluturimit e llogaritur në Google Maps dhe Google Satellite është i njëjti? Nëse koha e fluturimit është e njëjtë, atëherë pse të argumentoni duke thënë se Google Maps nuk tregon rrugën më të shkurtër në Globe? Fakti është se Google Maps bën çmos për të demonstruar rrugën e fluturimit dhe për të llogaritur kohën e fluturimit në një glob. Problemi është se meqenëse toka nuk është një glob, shtigjet e fluturimit të Google Maps nuk përputhen me realitetin! Pikërisht kur ndodhin ulje emergjente, ne mësojmë rrugët e vërteta të fluturimit të këtyre fluturimeve. Ky problem nuk gjendet vetëm në Google Maps. Në fakt, të gjitha faqet e internetit të gjurmuesve të fluturimit janë të lidhura me një program master i cili është krijuar nga NASA. Ky program konverton të dhënat e tokës së sheshtë në të dhëna të tokës së globit për t'iu përshtatur modelit heliocentrik. Toka e globit ekziston vetëm në teori dhe ajo duhet të mbështetet nga imazhet, programet televizive, programet e Hollivudit, mësimi i detyrueshëm në shkollat publike, programimi i sofistikuar i softuerit dhe aktorët me pagesë. Toka e sheshtë qëndron në fakte ashtu siç lexuesi mund të vëzhgojë në realitet çdo ditë. Horizonti është gjithmonë i sheshtë dhe takohet me sytë e vëzhguesit kur ngjitemi ose në një aeroplan ose në një tullumbace me ajër të nxehtë. Asnjë lëvizje e tokës nuk është zbuluar ndonjëherë dhe të gjitha eksperimentet e së kaluarës të krijuara për të zbuluar çdo lëvizje, të gjitha kanë dështuar. Lexuesi mund të dëshirojë të hulumtojë eksperimentet e mëposhtme në histori: Michelson-Morley, Sagnac Experiment dhe Airy's Failure.

Fakti që Google Maps përdor softuerin dhe harduerin më të sofistikuar dhe ka qenë përpara të gjitha agjencive të tjera, duke përfshirë agjencitë qeveritare në hartimin, llogaritjen, matjen e distancave që lëshojnë balonat në stratosferë dhe vë në dispozicion të gjithë informacionin që mbledhin në internet, ju tregon se ata nuk po bëjnë gabim duke vizatuar shtigjet e fluturimit ashtu siç bëjnë. Ata punësojnë inxhinierët, matematikanët dhe teknikët më të zgjuar të softuerit për të sjellë ilustrimin më të mirë të modelit të globit. Problemi është se, duke qenë se toka nuk është një glob, informacioni i tyre nuk do të përputhet kurrë me realitetin kur kemi të bëjmë me shtigjet e fluturimit dhe uljet emergjente. Toka e globit është një botë virtuale ndërsa Toka e Sheshtë është realiteti që mund të vëzhgohet nga pothuajse kushdo. Edhe fëmijët mund t'ju thonë se nuk po rrotullohemi 1000 mph në Ekuator. Vetëm pas shpëlarjes së trurit në shkollat publike, ne fillojmë të mendojmë se toka rrotullohet rreth boshtit të saj dhe ka lakim, kur asnjëra nga këto nuk është e vërtetë!

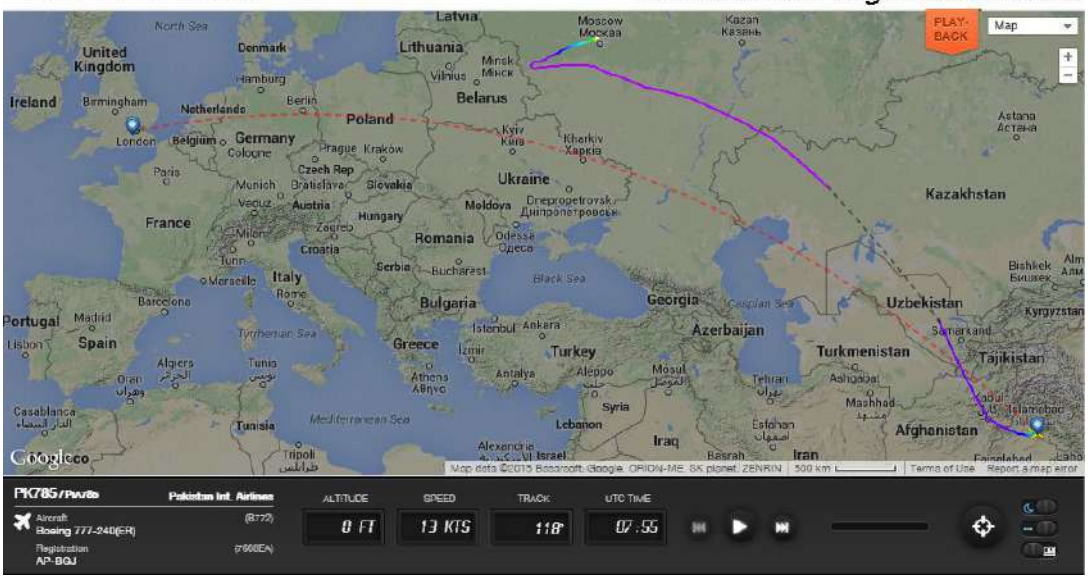
Kapitulli 08 – Fluturimi i PIA-s PK785

Aeroporti Ndërkombëtar Benazir Bhutto në Islamabad, Pakistan mban emrin e politikanit të famshëm që u vra gjatë fushatës për zgjedhjet e vitit 2008. Benazir Bhutto shërbeu si kryeministre e Pakistanit për dy vjet në vitet 1980 dhe pas një periudhe pushimi, ajo u kthye si kryeministre për tre vjet të tjera në fillim të viteve 1990. Një konflikt ka lindur kur u njoftua për vdekjen e saj. Qeveria pakistaneze pretendoi se ajo u vra kur një bombë shpërtheu ku ajo ishte duke bërë fushatë, ndërsa mbështetësit e saj pretenduan se ajo u qëllua dy herë në kokë para shpërthimit të bombës.

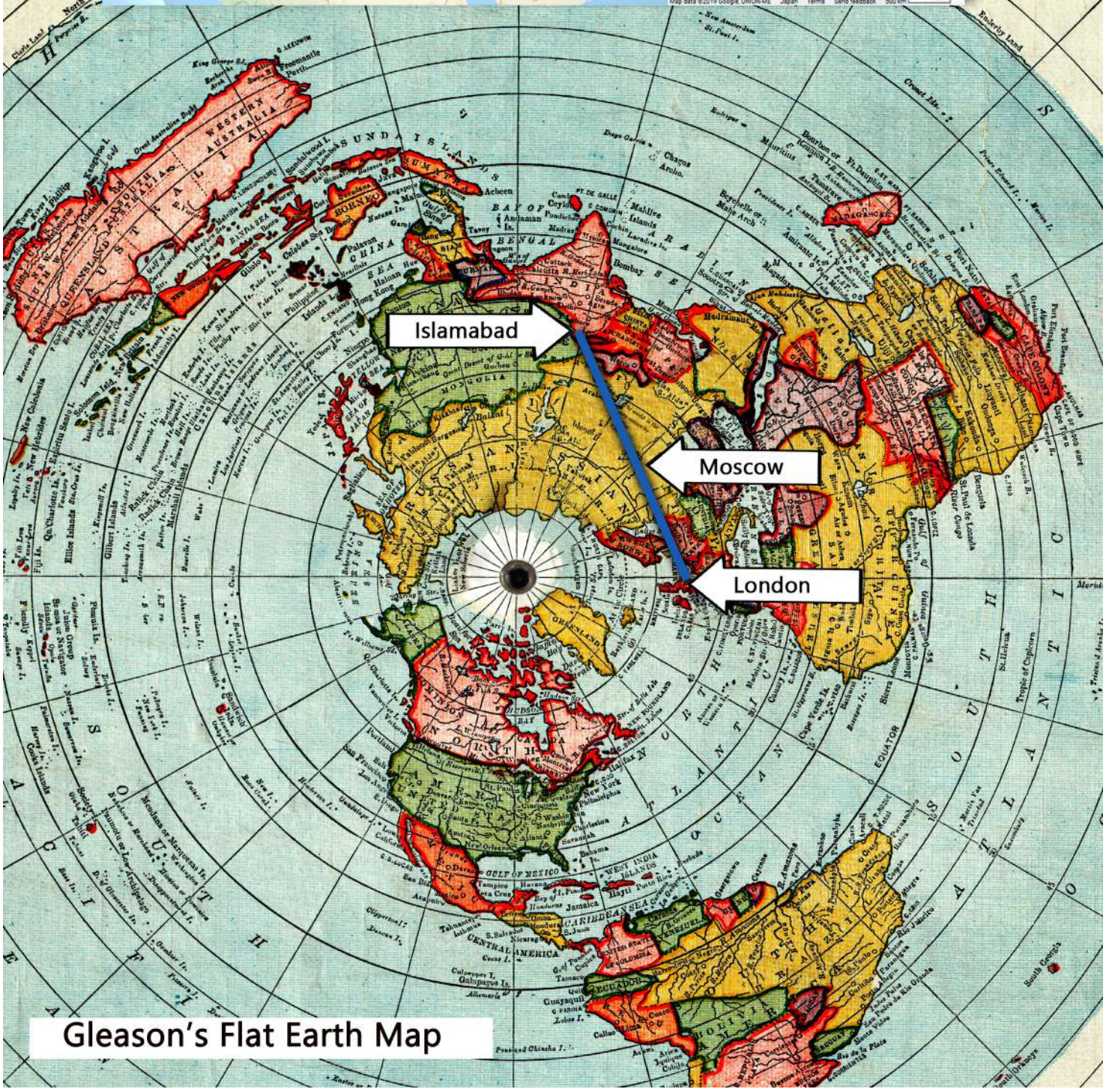
Fluturimi PK785 i Pakistan International Airlines (PIA) u ngrit nga aeroporti ndërkombëtar Benazir Bhutto më 15 mars 2015. Gjatë fluturimit një pasagjer u ankua për dhimbje gjoksi dhe kapiteni mori vendimin e menjëhershëm për të ulur avionin. Avioni u ul në Moskë!

Kur fola për herë të parë për këtë fluturim në videon time "**Gjashtë ulje emergjente që vërtetojnë se Toka është e sheshtë**", i vizatova linjat në glob ashtu si vijat me pika të kuqe në hartën më poshtë në imazhin 01. Pamja e ekranit e shtegut të fluturimit PK785 e kapur nga FlightRadar24.com tregon një rrugë të ngjashme me linjat që kisha vizatuar në atë video. Piloti duhet të kishte bërë një ndalesë urgjente në Poloni apo edhe në Gjermani apo në Ukrainën Perëndimore. Në vend të kësaj, avioni u ul në Moskë ku pasagjeri mori kujdes mjekësor. Nuk ka shumë kuptim në një glob se pse ky aeroplan u ul në Moskë, por kur shtegu i fluturimit vizatohet në Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleason, ka kuptim të përsosur siç do ta shohim në imazhin 02 në faqen tjetër:

Chapter 08 Image 01. Screenshot of FlighRadar24.com



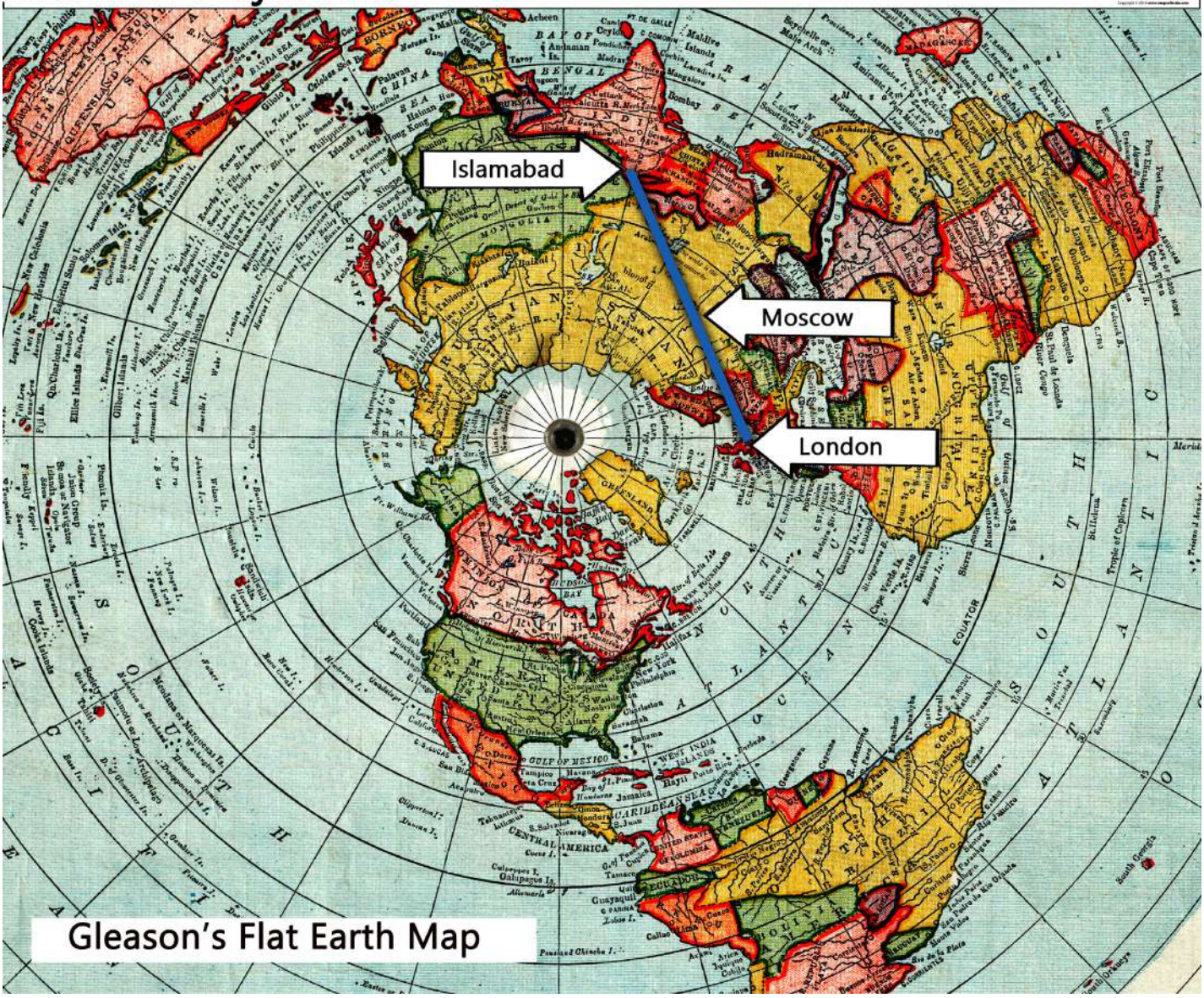

Chapter 08 Image 02
8 h 10 min
92 h
7,987 km
Islamabad
London
Netherlands
Belgium
Poland
Belarus
France
Portugal
Spain
Italy
Romania
Bulgaria
Greece
Turkey
Georgia
Azerbaijan
Kazakhstan
Uzbekistan
Turkmenistan
Tajikistan
Kyrgyzstan
Afghanistan
Pakistan
China
Mongolia
North Korea
South Korea
Taiwan
India
Iran
Iraq
Syria
Lebanon
Israel
Jordan
Saudi Arabia
Egypt
Libya
Algeria
Morocco
Mauritania
Mali
Niger
Sudan
Myanmar (Burma)
Vietnam
Cambodia
Malaysia
Singapore
Philippines
Bhutan
Nepal
Google


Islamabad
Moscow
London
Gleason's Flat Earth Map



Mercator Projection

Chapter 08 Image 03



Gleason's Flat Earth Map

Kapitulli 08 – Fluturimi i PIA-s PK785

Siç mund ta shohim në imazhin 02 në faqen 42, shtegu i fluturimit të fluturimit PIA PK785 i treguar në Google Maps është shumë i ngjashëm me shtegun e fluturimit të demonstruar në pamjen e ekranit të marrë nga FlightRadar24 dhe në projeksionin Mercator në faqen 43. Në të dyja imazhet ne shohim shtegun e fluturimit duke kaluar mbi Poloni dhe mbi Gjermani. Islamabadi, qyteti ku u ngrit avioni ndodhet në 33,6844° në veri, ndërsa Londra, destinacioni përfundimtar për fluturimin PK785 ndodhet në 51,5074° N. Moska ndodhet në 55,7558° N. Ne shohim qartë se kjo rrugë fluturimi në glob nuk ka fare kuptim. Por, kur vihet linja mbi Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleason, ka kuptim të përsosur pse fluturimi i PIA PK785 u ul në Moskë. Moska ndodhet në shtegun e fluturimit kur fluturon nga Londra në Islamabad ashtu siç tregohet në hartën e tokës së sheshtë.

Kjo nuk ishte një situatë unike. Në fakt, në vitin 2013 një tjetër pasagjer u sëmur gjatë fluturimit të PIA-s, fluturimi PK785 Islamabad për në Londër dhe e njëjta gjë ndodhi. Kapiteni bëri një ulje emergjente në Moskë. Fatkeqësisht, ai pasagjer vdiq nga një atak në zemër kur ndodhi në vitin 2013. Në vitin 2016, fluturimi PK785 bëri sërish një ulje emergjente në Moskë. Vetëm këtë herë ishte për arsye teknike dhe mekanike.

Këto tre ulje emergjente, në 2013, 2015 dhe 2016 në Moskë nga fluturimi i Pakistanit International Airlines PK785 tregojnë se këta avionë nuk po devijohen nga qindra milje nga rruga e tyre e fluturimit për në Moskë. Ata demonstrojnë se Moska është në rrugën e tyre të fluturimit, se këto shtigje fluturimi shkojnë drejtpërdrejt nga Islamabad në Londër dhe se toka nuk është një rruzull. Ashtu si të gjitha fluturimet e tjera të paraqitura si shembuj deri këtu, këto ulje emergjente janë prova të qarta se toka është në fakt e sheshtë! Imazhet 02 dhe 03 në faqet e mëparshme demonstrojnë në mënyrë efektive se rruga e fluturimit siç tregohet në glob qoftë në Google Maps, në FlightRadar24 dhe në projeksionin Mercator është e gabuar. Rruga e saktë e fluturimit për fluturimin PIA PK785 është saktësisht siç tregohet në Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleason.

Shtigjet e fluturimit dhe uljet emergjente janë një nga provat më të forta se toka nuk është një glob. Çdo intenerar fluturimi kur vizatohet në hartën e tokës së sheshtë do të ketë më shumë kuptim sesa ato të përshkruara në një tokë të supozuar me top rrotullues. Kjo për të mos përmendur vështirësitë që do të haste një pilot kur ulet një aeroplan që fluturon le të themi, nga jugu në veri, ndërsa toka rrotullohet nga perëndimi në lindje. Do të dëgjonim për përplasjen e avionëve gjatë gjithë ditës, gjithë natës, çdo ditë dhe kudo.

Kapitulli 09 - Fluturimi i Lufthansa LH727

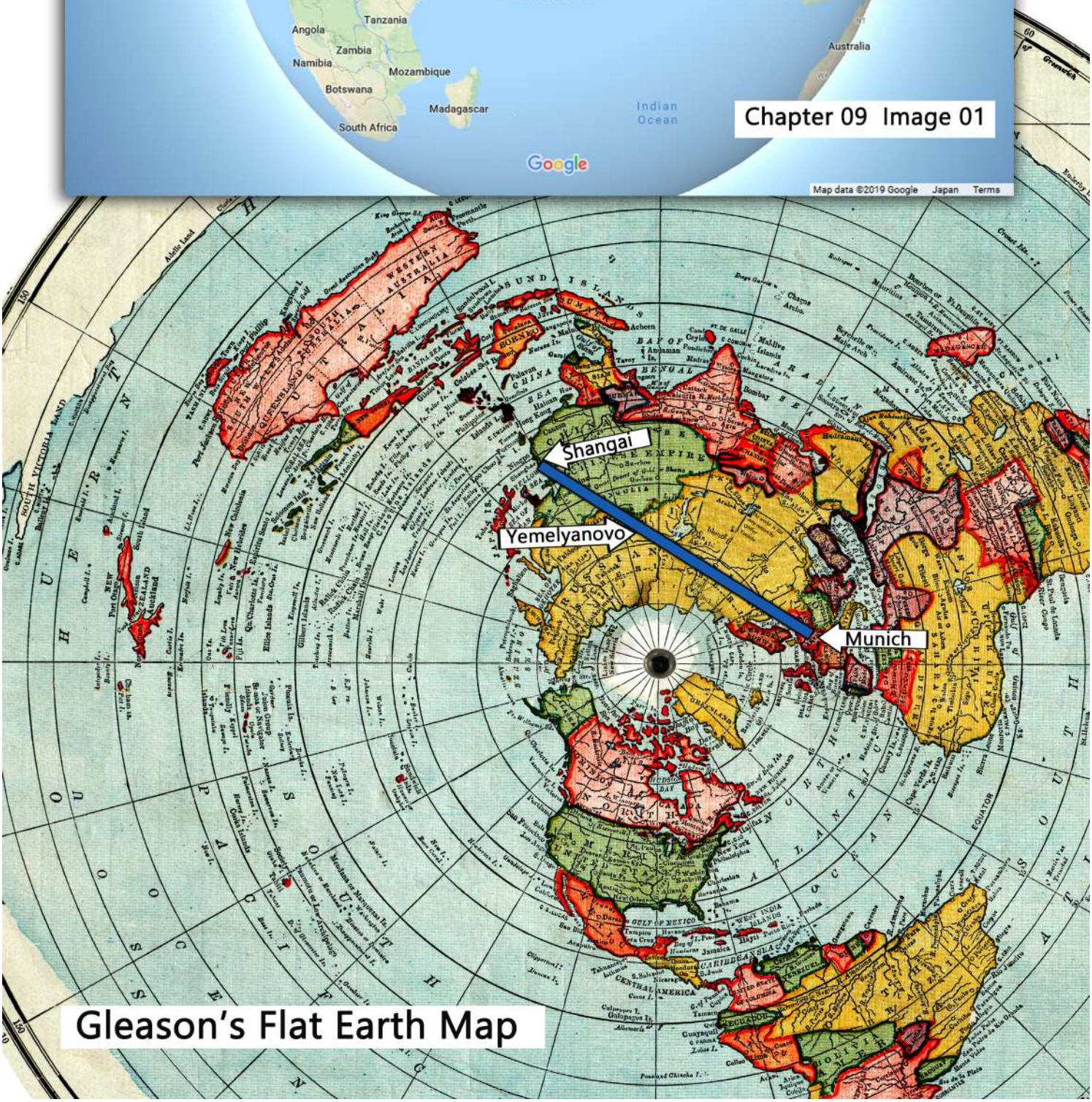
Megjithëse Shtetet e Bashkuara filluan programin e tyre Sky Marshal në vitin 1968, vetëm pas 11 shtatorit 2001 ky program u bë i njohur gjerësisht nga publiku në Shtetet e Bashkuara. Ky program u krijua si një mjet kundër terrorizmit ku një oficer i fshehtë udhëton me fluturime të brendshme ose ndërkombëtare dhe parandalon rrëmbimet dhe/ose shqetësime të tjera të shkaktuara nga pasagjerë të padisiplinuar. Do të doja të ekzistonte një program i ngjashëm ku një "Sky Doctor" të mund të ishte i pranishëm në çdo fluturim, pasi ka kaq shumë raste të foshnjave që lindin gjatë fluturimeve ose disa lloj sëmundjesh të manifestuara tek pasagjerët gjatë fluturimeve të gjata. Fluturimi i Lufthansa LH727 në ulje emergjente përfshiu një vajzë të vogël që vdiq në një fluturim nga Shangai në Kinë për në Mynih të Gjermanisë. Avioni u ul në Jemelyanovo, në Rusi.

Fluturimi i Lufthansa LH727 është një fluturim ditor që lidh Shangain (PVG) me Mynihun (MUC). Distanca midis dy qyteteve është afërsisht 5500 milje. Shpejtësia mesatare e fluturimit është 470 mph dhe duhen rreth 12 orë e 05 minuta që Airbus A340-600 të fluturojë nga Shangai në Mynih.

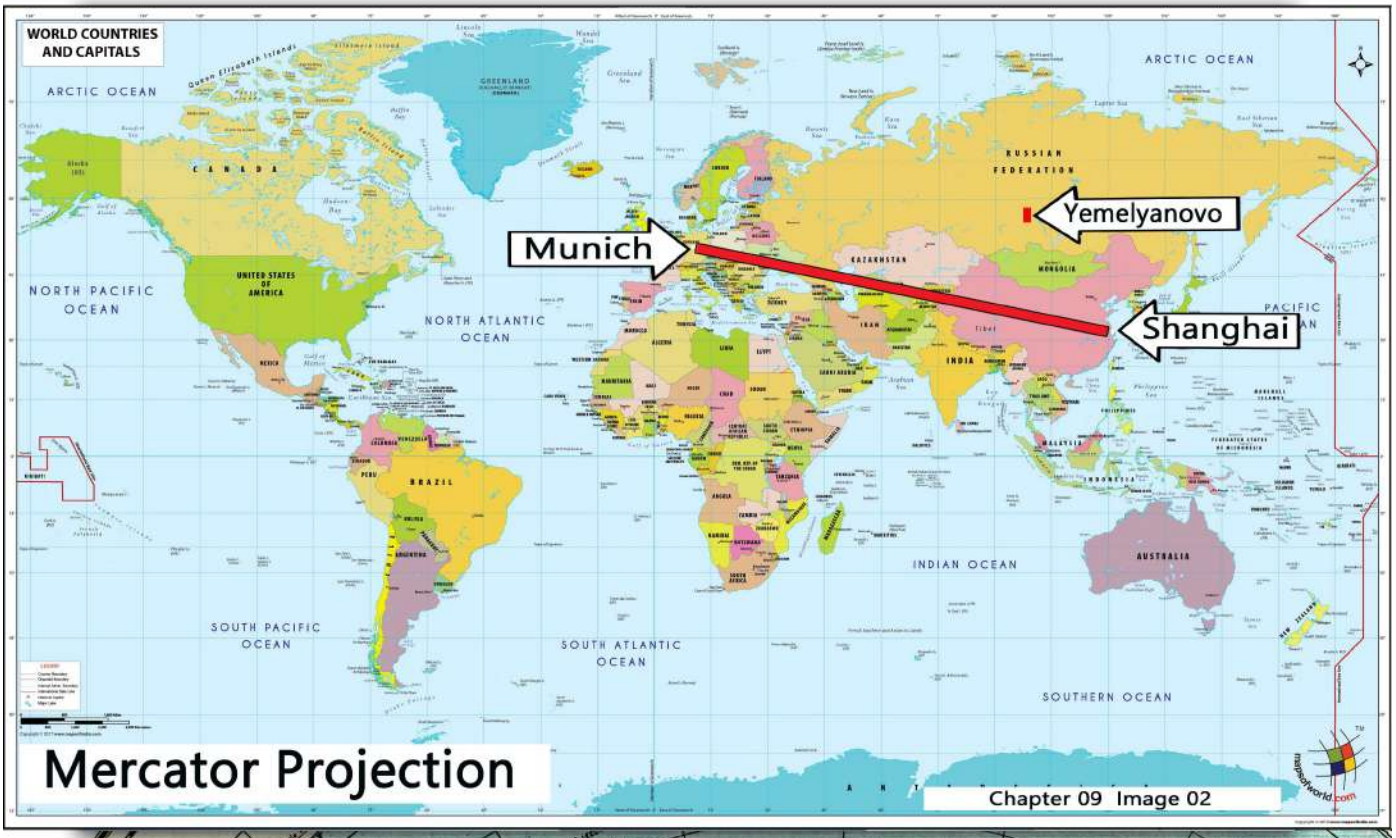
Siç mund ta shohë lexuesi në faqen në vijim, ky fluturim nga Shangai për në Mynih duhet të ndjekë një rrugë të ngjashme si fluturimi nga Shangai për në Paris duke fluturuar drejt veriperëndimit të Kinës, mbi Kazakistan, pastaj mbi pjesën më jugore të Rusisë në Ukrainë dhe mbi Sllovaki dhe Austri dhe më pas të mbërrijë në Mynih në Gjermani. Mynihu qëndron në 48,1351° në veri ndërsa Shangai në 31,2304° në veri. Google Maps tregon në ilustrimin 9a se si duhet të jetë saktësisht kjo rrugë fluturimi në modelin e globit. Në vend të kësaj, ne shohim këtë ulje emergjente të përsëritur në Yemelyanovo, Rusi në 56,1721° N. Nuk ka asnjë kuptim në botë pse një aeroplan që fluturon nga një koordinatë më e ulët e gjerësisë gjeografike do të fluturojë deri në një vijë më të lartë të gjerësisë gjeografike dhe më pas do të fluturojë deri në destinacionin e tij në një vijë më të ulët të gjerësisë gjeografike. Rruga më e shkurtër ndërmjet dy pikave është gjithmonë një vijë e drejtë. Google Maps bën pikërisht këtë kur harton këto dy qytete në një glob duke na dhënë kohën e saktë të fluturimit dhe itinerarin që duhet të ndjekë ky aeroplan. Kur i vizatojmë të gjitha këto informacione në hartën e tokës së sheshtë të Gleason, do të shohim se ulja në Yemelyanovo jo vetëm që ka më shumë kuptim në hartën e tokës së sheshtë, por gjithashtu shpjegon pse u ul atje pasi 90% e shtegut të fluturimit është mbi territorin kinez dhe mbi territorin rus. Tani le ta krahasojmë këtë fluturim në glob dhe në hartën e tokës së sheshtë dhe të arrijmë në përfundimin më të arsyeshëm:

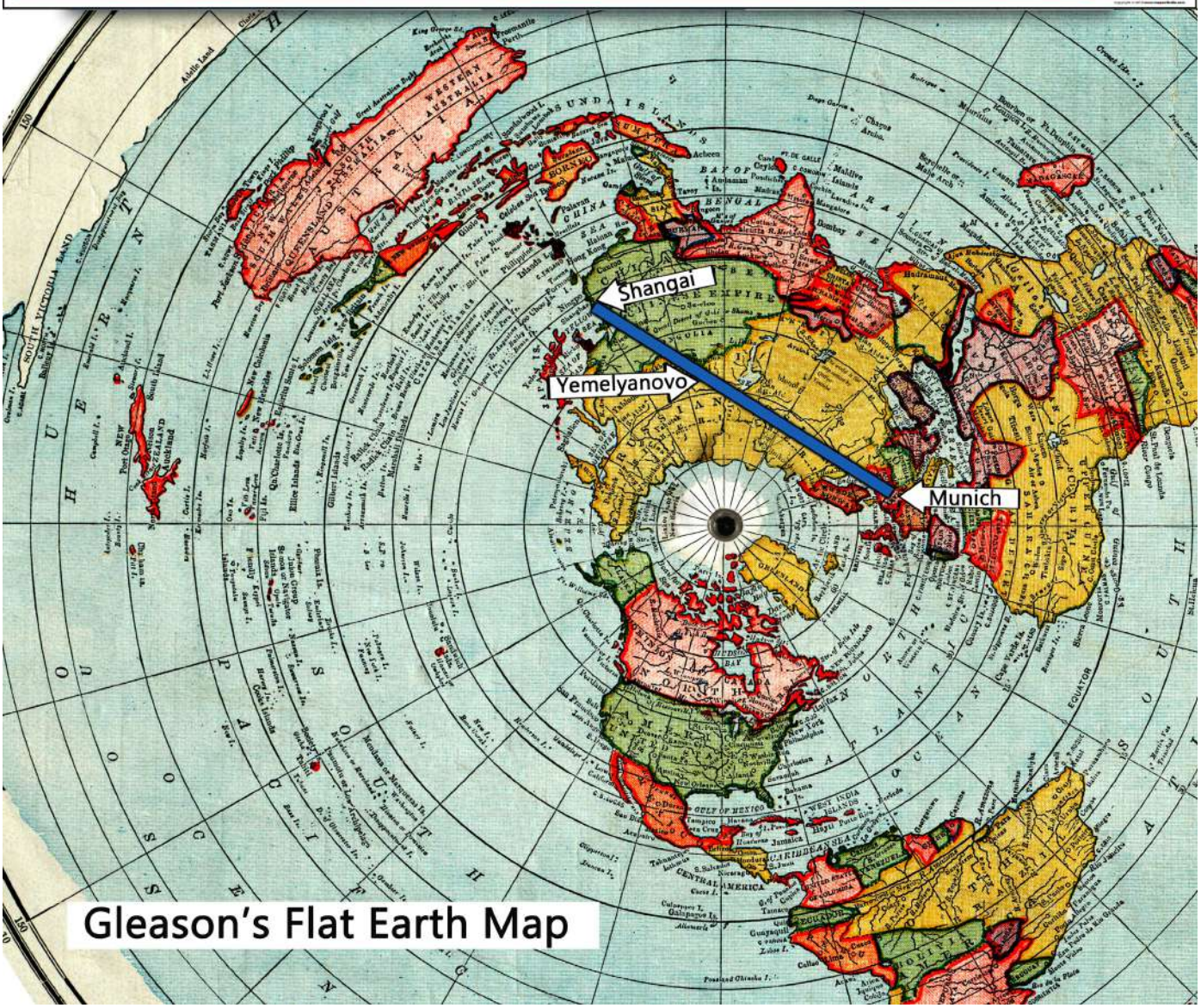


Chapter 09 Image 01



Gleason's Flat Earth Map


WORLD COUNTRIES AND CAPITALS
ARCTIC OCEAN
ARCTIC OCEAN
GREENLAND
CANADA
RUSSIAN FEDERATION
Yemelyanovo
Munich
KAZAKHSTAN
MONGOLIA
UNITED STATES OF AMERICA
NORTH PACIFIC OCEAN
NORTH ATLANTIC OCEAN
PACIFIC
Shanghai
IRAN
INDIA
BRAZIL
INDIAN OCEAN
AUSTRALIA
SOUTH PACIFIC OCEAN
SOUTH ATLANTIC OCEAN
SOUTHERN OCEAN
Mercator Projection
Chapter 09 Image 02


Shangai
Yemelyanovo
Munich
Gleason's Flat Earth Map

Kapitulli 09 - Fluturimi i Lufthansa LH727

Siç e shohim në hartën e tokës së sheshtë të Gleason në imazhin 01 në faqen 46, menjëherë pasi kaloi kufirin midis Kinës dhe Rusisë, kapiteni uli avionin në qytetin e Yemelyanovo, në Rusi. Harta e tokës së sheshtë tregon saktësisht pse Lufthansa LH727 bëri një ndalesë në këtë qytet: ndodhet pikërisht në rrugën e fluturimit midis Shangait dhe Mynihut.

Fluturimi i Lufthansa LH727 është ulja e 8-të emergjente që trajtojmë në këtë libër deri më tani. Nëse deri tani lexuesi nuk ka vënë re ndonjë gjë të keqe me modelin e globit, do të ketë edhe tetë fluturime të tjera në kapitujt e mëposhtëm për t'u folur, krahasuar dhe diskutuar. Qëllimi im është të paraqes prova që të gjitha këto ulje emergjente kanë më shumë kuptim kur vizatohen në një hartë të rrafshët të tokës dhe se këto ulje emergjente kanë pak kuptim ose aspak kuptim në një model të tokës së globit. E kuptoj që vitet e programimit e bëjnë të vështirë për disa që të shohin atë që po shohim këtu. Por është e rëndësishme që lexuesi të jetë i gatshëm të zbulojë të vërtetën. Mos u rehat me gënjeshtrat. Edhe pse të kuptuarit se toka në fakt është e sheshtë mund të sjellë pak ose aspak dobi në termat më të shkurtër, nëse e vërteta do të ishte thënë gjatë gjithë kohës, shumë nga gjërat që shohim sot do të ishin ndryshe. Sigurisht që ne nuk do të bënim luftëra për të pasurit dhe të fuqishmit duke e ditur se lakmia e tyre është ajo që na çon në luftëra. Por meqenëse po këta njerëz të pasur janë ata që financojnë sistemin arsimor, ne shpëlarje trurin duke besuar se ne jemi thjesht një specifikë në univers dhe se jeta jonë nuk ka rëndësi. E vërteta është se ne jemi unikë dhe gjithçka është krijuar për ne. Të gjithë ne kemi pjesë në të dhe jo vetëm disa liderë dhe monarkë botërorë. Kuptimi se toka është e sheshtë na paraqet dëshminë se shumë, nëse jo të gjithë këta udhëheqës botërorë, janë njerëz të këqij të pastër. Pse ta fshehim këtë të vërtetë nga ne? Pse na pengon të dimë se cila është origjina jonë e vërtetë dhe ku po shkojmë? Pse na mbajmë të verbër duke na mësuar se kjo jetë është gjithçka që është?

Le të vazhdojmë me krahasimet tona dhe të shqyrtojmë një tjetër ulje emergjente këtë herë në Amerikën e Veriut. Përsëri do të demonstrohet në hartën e tokës së sheshtë se ne nuk jetojmë në një planet; ne jetojmë në një plan. Siç thonë ata, nuk e quajnë "plan" pa arsye. Aeroplanët fluturojnë mbi një plan!

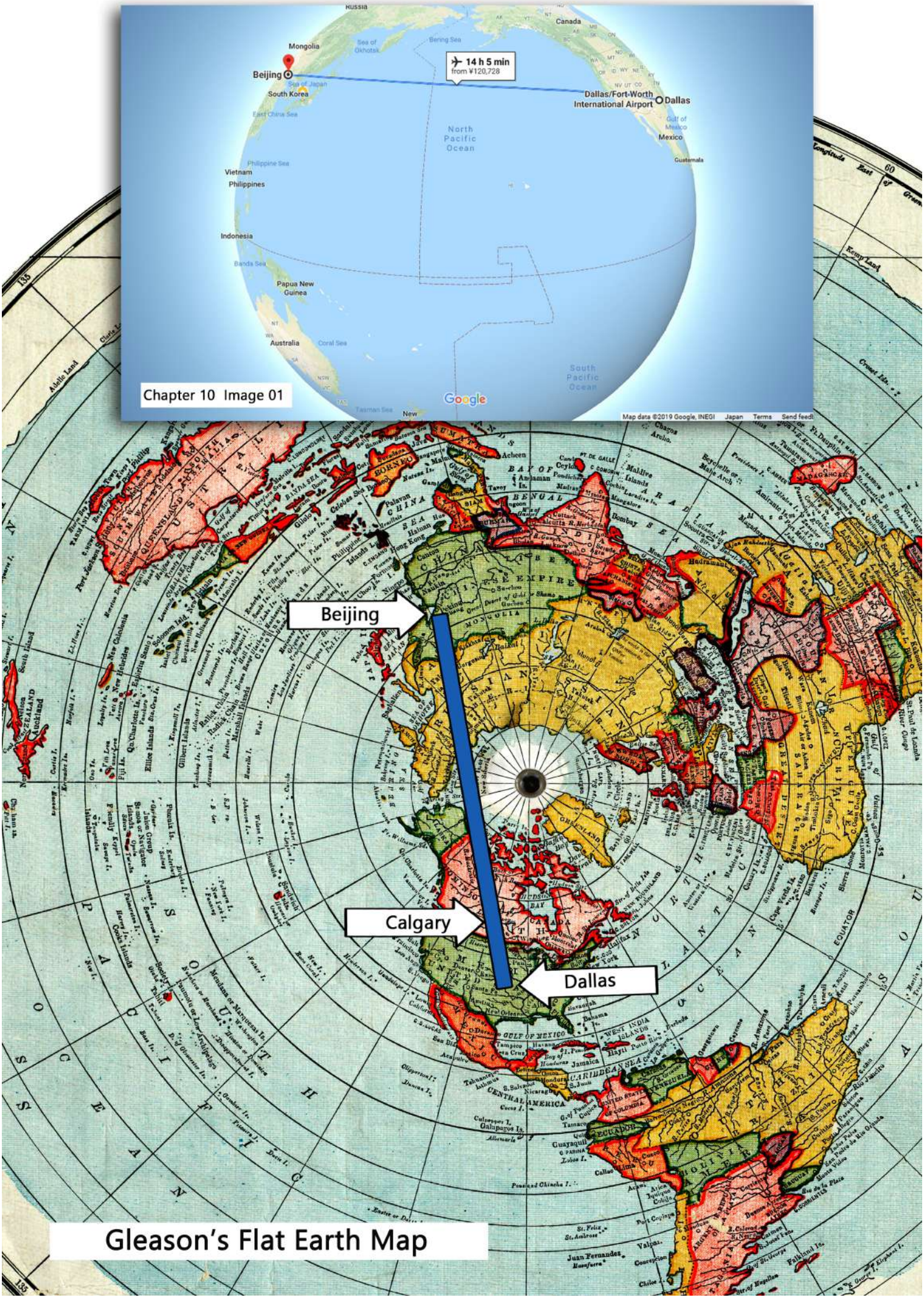
Kapitulli 10 – Fluturimi i American Airlines AA263

Edhe një herë, një situatë mjekësore gjatë një fluturimi shkaktoi një ulje emergjente vetëm këtë herë në Kanada gjatë një fluturimi nga Dallas në Pekin. Fillimisht u njoftua se avioni do të ulej në Edmonton, Kanada, por për shkak të disa problemeve me avionin, piloti duhej të devijonte dhe të fluturonte drejt Calgary, ku arratisja është më e gjatë dhe më shumë burime për një ulje të mundshme të aeroplanit të ashpër ishin në dispozicion.

Sipas faqes së internetit Heavy.com, AA263 "*për shkak të problemeve me përplasjet e avionit, fluturimi është devijuar në Calgary për një pistë më të gjatë dhe ka hedhur karburant gjatë rrugës për të lehtësuar aeroplanin përpara uljes së tij. Ishte një fluturim i tensionuar, por falë një piloti të qetë, ekuipazhit dhe kontrollit të fluturimit, avioni u ul i sigurt.*" Heavy.com po raportonte drejtpërdrejt ndërsa situata me fluturimin po zhvillohej. Ky ulje emergjente u bë më 11 tetor 2018. Detajet rreth këtij fluturimi janë si më poshtë: Boeing 787-8. Distanca 6,965 milje. Shpejtësia prej 568 mph. Koha e fluturimit është 14 orë e 05 minuta

Siç ndodh me fluturimet që shkojnë drejt Azisë nga Amerika e Veriut, dikush mund të mendojë se ky fluturim shkon në perëndim mbi Kaliforni dhe më pas mbi Oqeanin Paqësor drejt Kinës. Duke qenë se Dallas ndodhet në 32.7767° veri dhe Pekini në 39.9042° veri, ka kuptim vetëm të mendohet se ky fluturim shkon në perëndim dhe gradualisht arrin koordinatat e Pekinit ndërsa fluturon drejt Kinës. Jo vetëm shumica e njerëzve mendojnë se kjo duhet të jetë rruga e duhur, por edhe Google Maps "*mendon*" kështu, sepse kur përdorni Google Maps për të përcaktuar një intenerar fluturimi midis këtyre dy qyteteve, kjo është ajo që tregon rezultati.

Fakti që ky fluturim dhe të gjitha fluturimet e tjera që shkojnë drejt Azisë nga Amerika e Veriut, edhe nëse një fluturim nga Amerika e Veriut niset nga jugu deri në San Diego (fluturime ushtarake nga San Diego drejt bazave ushtarake në Japoni dhe Korenë e Jugut), të gjitha fluturojnë mbi Kanada dhe/ose Alaskë, pavarësisht nga ekrani i sediljeve që i tregojnë ata duke shkuar mbi oqean. Ndërsa shkruaj këtë kapitull, po gjurmoj AMX57 Tokyo (FlightAware) në Mexico City duke e treguar atë duke fluturuar mbi Oqeanin Paqësor në veri të Hawait. Zoti na ruajt që të bëhet një ulje emergjente tani, do të shihnim në lajme se ky fluturim duhej të "devijonte" në Alaska kur fluturonte mbi Alaskë gjatë gjithë kohës! Tani le të krahasojmë AA263 në modelin e globit dhe në hartën e tokës së sheshtë:

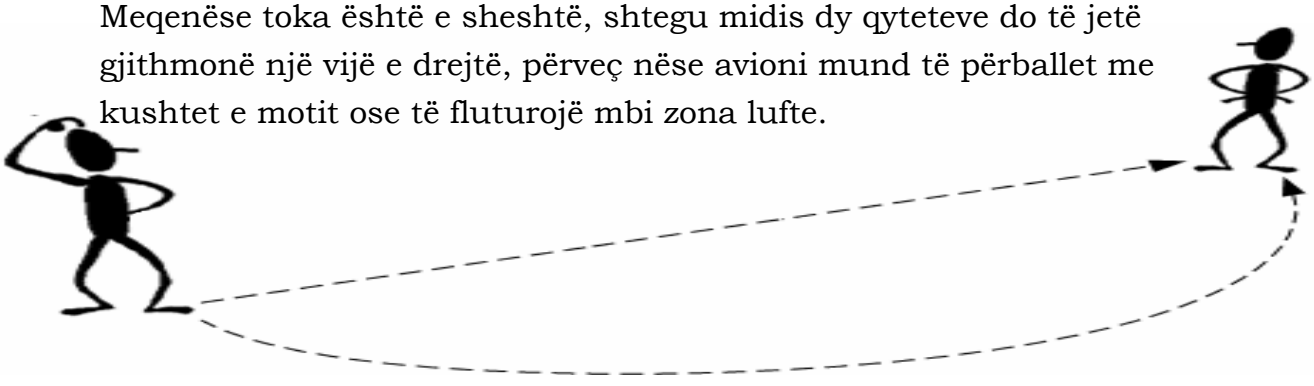

Russia
Canada
Mongolia
Sea of Okhotsk
Bering Sea
14 h 5 min
from ¥120,728
Beijing
Sea of Japan
South Korea
Dallas/Fort-Worth International Airport
Dallas
East China Sea
North Pacific Ocean
Gulf of Mexico
Mexico
Guatemala
Philippine Sea
Vietnam
Philippines
Indonesia
Banda Sea
Papua New Guinea
Australia
Coral Sea
South Pacific Ocean
Tasman Sea
New
Chapter 10 Image 01
Google
Map data ©2019 Google, INEGI
Japan
Terms
Send feedb
Beijing
Calgary
Dallas
Gleason's Flat Earth Map

Kapitulli 10 – Fluturimi i American Airlines AA263

Siç mund të shihet në imazhin 01 në faqen 50, AA263 demonstrohet në glob teksa fluturon në perëndim mbi Kaliforni dhe më pas mbi Oqeanin Paqësor drejt Kinës ndërsa fluturimi gradualisht shkon nga Dallas në 32,7767° N në Pekin në 39,9042° N. Në vend që të fluturojë drejtpërsëdrejti nga Rusia2 Airlines drejt veriut, AA2 Airlines mbi Candaa6. Kina siç tregohet në hartën e tokës së sheshtë të Gleason. Edhe një herë kemi prova se harta e tokës së sheshtë është e saktë kur vihet në skicim të rrugëve të fluturimit. Edhe një herë shohim qytetin ku ka ndodhur një ulje emergjente duke qenë në rrugën e fluturimit sipas hartës së tokës së sheshtë.

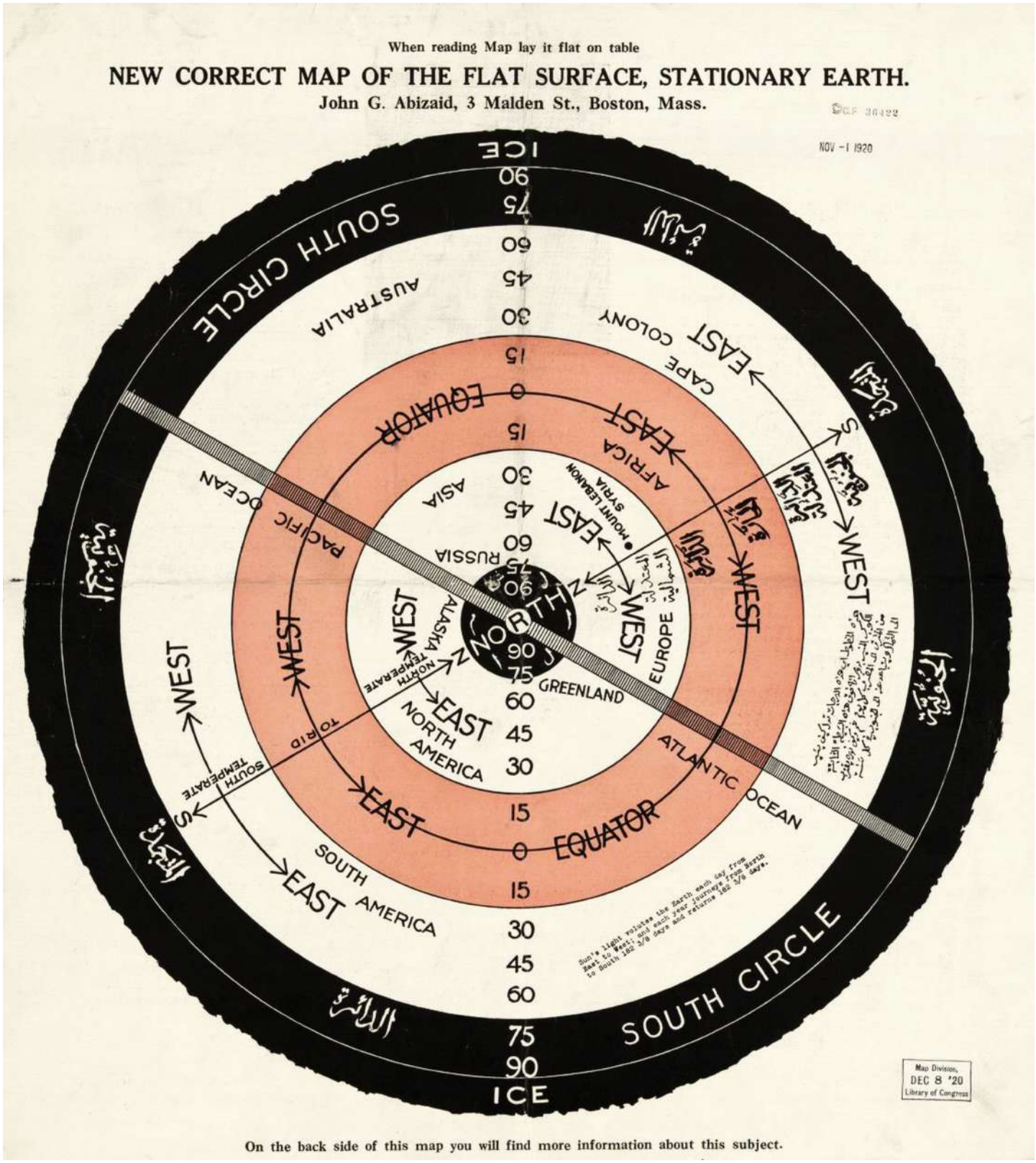
Siç mund ta ketë vënë re lexuesi deri tani, këto linja gjerësie nuk nënkuptojnë në të vërtetë ngjitjen ose zbritjen e një toke globi imagjinare që noton në "hapësirë" duke rrotulluar rreth boshtit të saj me 1,000 mph dhe duke rrotulluar diellin me 65,000 mph. Linjat e gjerësisë gjeografike me të vërtetë nënkuptojnë sa afër ose më larg nga Poli qendror (AKA Poli i Veriut) duke filluar nga Ekuatori në 0°. I njëjti proces përsëritet kur demonstrohen linjat e gjerësisë përtej Ekuatorit drejt rajoneve të panjohura të jugut.

Ekziston një hartë e njohur si "**Harta e Tokës së Sheshtë Abizaid**" e vizatuar nga një profesor nga Bostoni i quajtur John George Abizaid në nëntor të vitit 1920. Kjo hartë iu shtua bibliotekës së Kongresit më 8 dhjetor 1920. Emri zyrtar i kësaj harte është "**Harta e re e saktë e sipërfaqes së sheshtë, Toka e palëvizshme**". Edhe pse kjo hartë nuk do të përdoret gjerësisht gjatë gjithë këtij libri, unë kam vendosur ta shtoj këtë hartë në këtë kapitull për t'i shpjeguar lexuesit se si zbarkimet emergjente dhe shtigjet e fluturimit shpjegohen më mirë në një hartë tokësore të sheshtë. Le të themi se një aeroplan po fluturon nga 45° në veri nga Amerika e Veriut drejt 45° VL të Rusisë. Ky aeroplan do të duhet të kalojë mbi 60° deri në 75° më afër Polit Qendror (AKA Poli i Veriut) sepse rruga më e shkurtër ndërmjet dy pikave është gjithmonë një vijë e drejtë. Kjo për faktin se toka është e sheshtë dhe këtë e vërteton çdo ulje emergjente e paraqitur në këtë libër. Secili prej tyre tregon dy pika, në këtë rast, dy qytete. Kur vizatohej një vijë e drejtë midis këtyre dy qyteteve, ulja emergjente bëhej gjithmonë diku midis këtyre dy pikave, dy qyteteve! Meqenëse toka është e sheshtë, shtegu midis dy qyteteve do të jetë gjithmonë një vijë e drejtë, përveç nëse avioni mund të përballet me kushtet e motit ose të fluturojë mbi zona lufte.



Kapitulli 10 – Fluturimi i American Airlines AA263

Më poshtë është harta e vizatuar nga John George Abizaid. Ngjashëm me "Syrin e Demit", harta tregon linjat e gjerësisë gjeografike duke filluar nga Ekuatori drejt Polit Qendror (AKA Poli i Veriut) dhe linjat e gjerësisë gjeografike që fillojnë nga Ekuatori që shkojnë drejt Rrethit Jugor (AKA Poli i Jugut). Lidhjet për shkarkimin e kësaj harte do të jepen në fund të këtij libri.

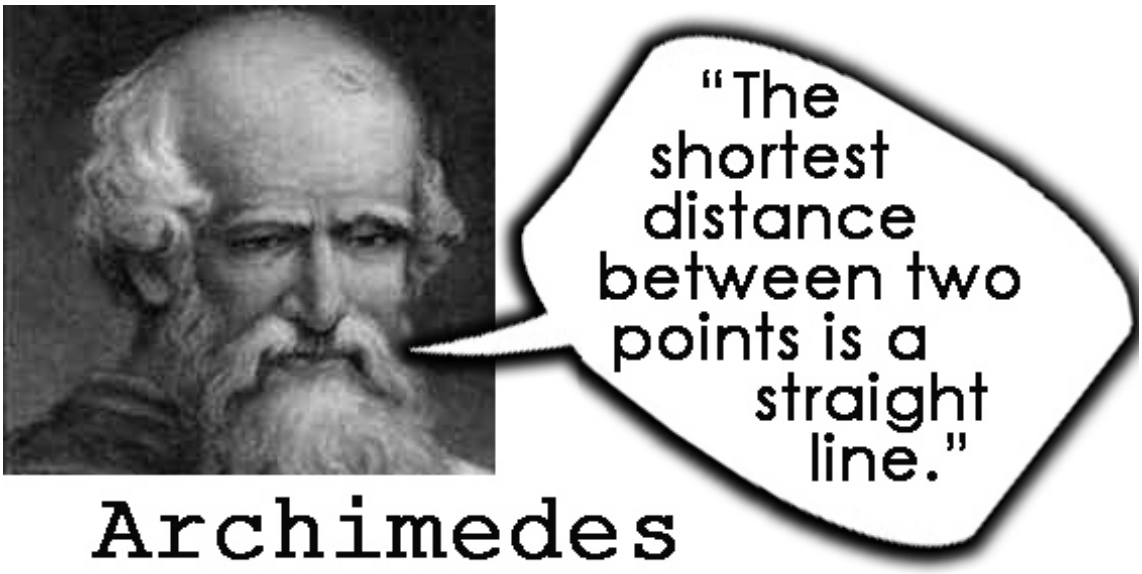


Kapitulli 11 – Fluturimi i Korean Air KE-38

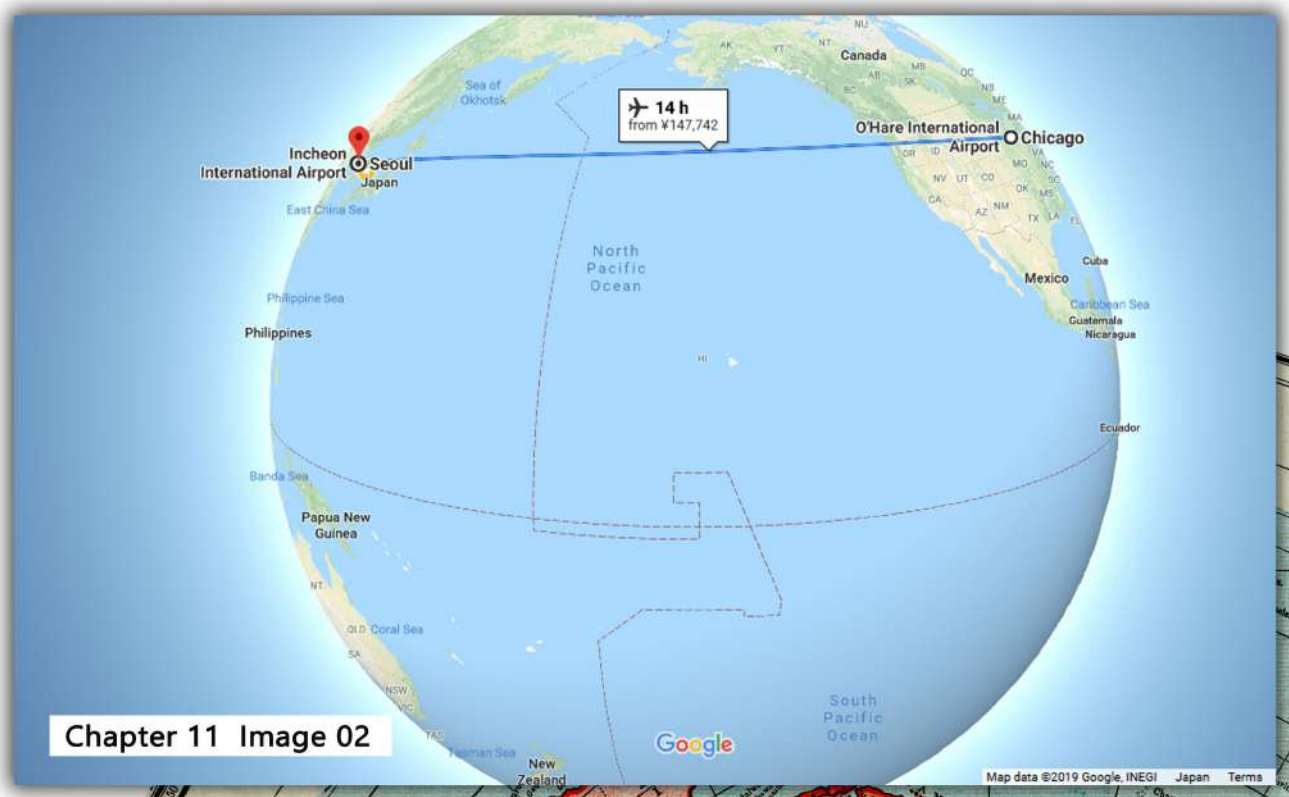
Aviation Herald publikoi në faqen e saj të internetit avherald.com të martën, 2 korrik 2013 sa vijon:

“Një Boeing 777-300 Korean Air, me regjistrim HL8275 që kryente fluturimin KE-38 (në fund të 1 korrikut) nga Çikago, IL (SHBA) në Seul (Kore e Jugut) me 273 persona në bord, ishte në rrugë në FL340 rreth 300 nm në jug të Anadyr-it, kur kur ekuipazhi duhej të fikte motorin e majtë . Ekuipazhi e zbriti avionin në FL270, u kthye në veri dhe u devijua në Anadyr duke hedhur karburant. Avioni u ul i sigurt në pistën 19 rreth një orë më vonë.

Nuk ka sekrete pasi kemi mësuar deri në këtë kapitull se të gjitha këto fluturime që vijnë nga Azia në Amerikën e Veriut fluturojnë mbi Rusi dhe Alaskë. Kujtoni atë që kemi thënë që në fillim të këtij libri, se rruga më e shkurtër midis dy pikave është një vijë e drejtë. Në fakt, ky citat është më i vjetër se shumë nga kombet perëndimore:

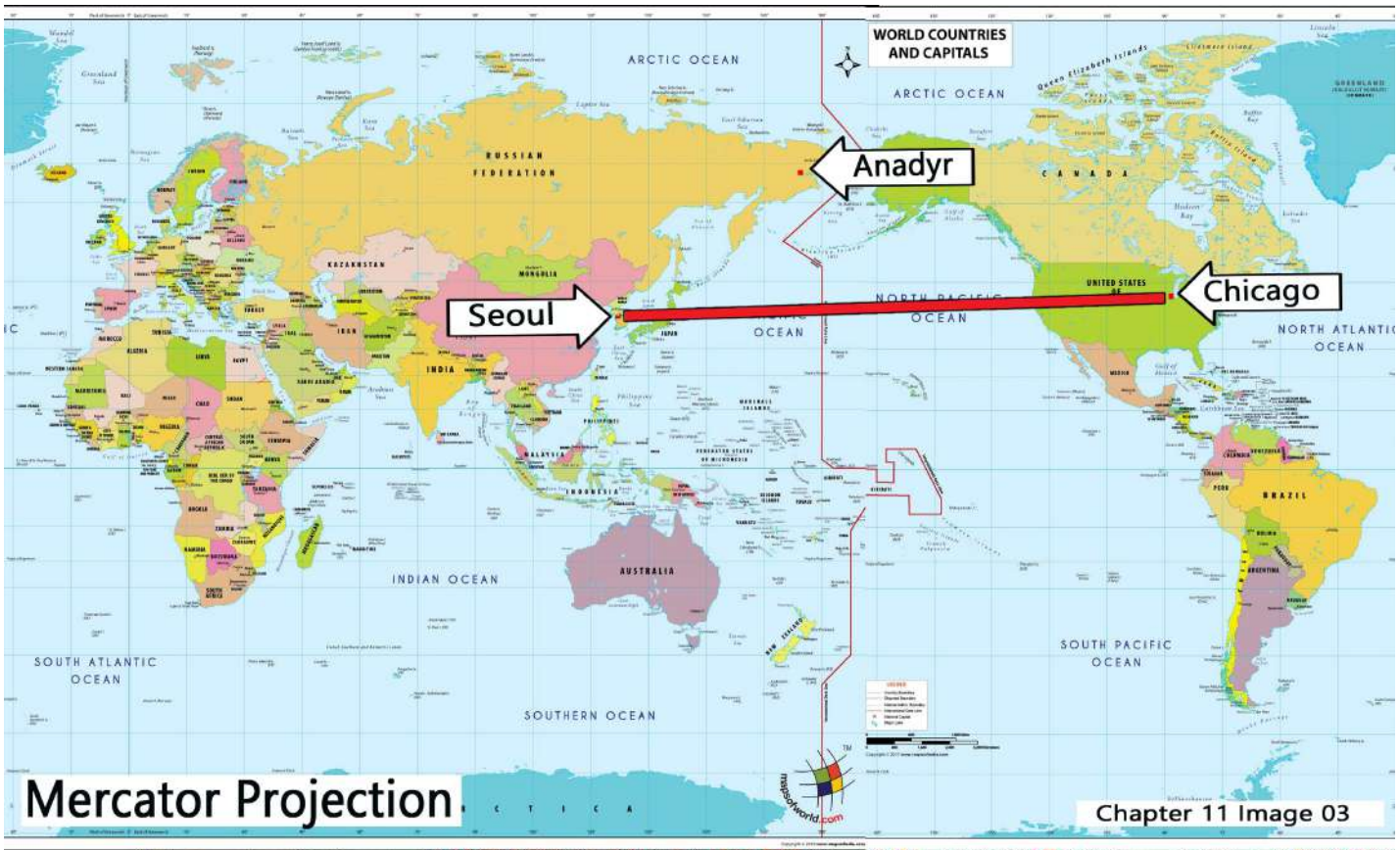


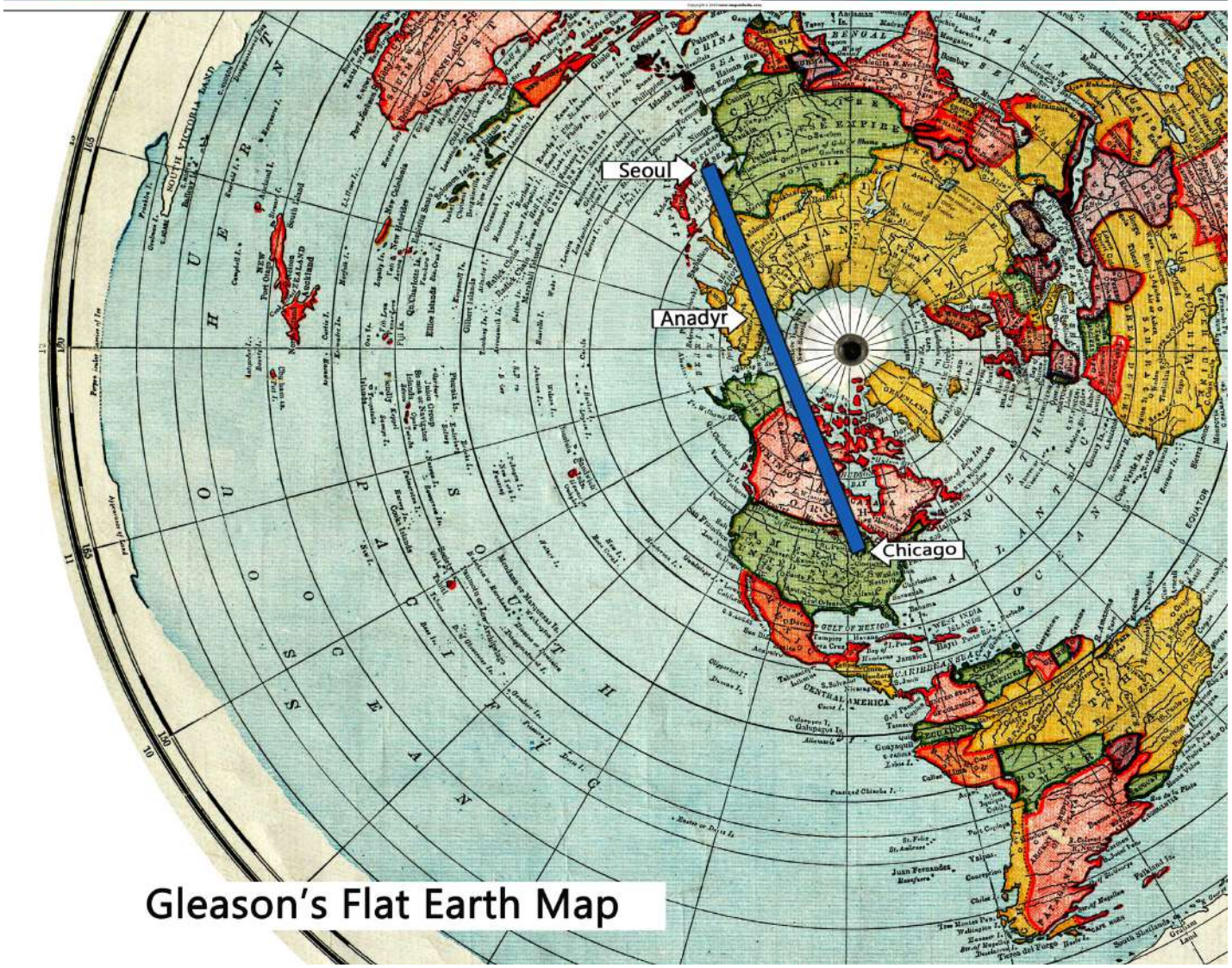
Ky nuk është incidenti i vetëm që përfshin Korean Air Lines. Ka edhe disa të tjera që nuk do të renditen në këtë libër. Në vitin 2001, një Korean Air Lines në rrugë për në Nju Jork iu tha të ulej menjëherë në Alaskë. Pas shtypjes së kodeve të gabuara, avioni u ndalua të ulej në Alaskë dhe u desh të ulej në provincën Yukon në Kanada, fqinje me Alaskën. Një tjetër Korean Air Lines u ul në Finlandë pasi u qëllua nga avionët sovjetikë në kohën e Luftës së Ftohtë. Të gjitha këto fluturime kur vizatohen në hartën e tokës së sheshtë tregojnë një gjë: të gjithë fluturojnë në një intenerar të drejtë nga pika "A" në "B"!



Chapter 11 Image 02

Gleason's Flat Earth Map


WORLD COUNTRIES AND CAPITALS
ARCTIC OCEAN
ARCTIC OCEAN
RUSSIAN FEDERATION
Anadyr
CANADA
KAZAKHSTAN
MONGOLIA
Seoul
Chicago
UNITED STATES OF
NORTH PACIFIC OCEAN
NORTH ATLANTIC OCEAN
INDIA
MALAYSIA
INDONESIA
BRAZIL
AUSTRALIA
INDIAN OCEAN
SOUTH PACIFIC OCEAN
SOUTH ATLANTIC OCEAN
SOUTHERN OCEAN
Mercator Projection
Chapter 11 Image 03


Seoul
Anadyr
Chicago
Gleason's Flat Earth Map

Kapitulli 11 – Fluturimi i Korean Air KE-38

Siç tregojnë qartë Imazhet 02 dhe 03 në faqet 54 dhe 55, fluturimi i Korean Air KE-38 nga Seuli në Çikago po fluturonte në një intenerar të drejtë në një sipërfaqe të sheshtë kur avioni duhej të ulej mbi Rusi. Kur e vizatojmë këtë fluturim në modelin e globit ose në projeksionin Mercator, ka kuptim zero. Sidoqoftë, kur e përshkruajmë këtë fluturim mbi Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleason, ka kuptim të plotë. Anadyr në Rusi ndodhet pikërisht në rrugën e këtij fluturimi nga Seuli, Kore në Çikago, Shtetet e Bashkuara.

Siç mund ta ketë kuptuar lexuesi deri tani, ekziston një model këtu. Asnjë fluturim apo dy fluturime nuk fluturojnë në këtë rrugë. Të gjitha këto fluturime që vijnë nga Azia fluturojnë në këtë rrugë, pavarësisht se faqet e internetit të gjurmimit të fluturimeve tregojnë të kundërtën. Siç e përmenda disa kapituj më parë, ndërsa po shkruaja një nga kapitujt, mbajta gjurmët e një fluturimi nga Tokio, Narita drejt Mexico City. Faqja e internetit po tregonte këtë aeroplan duke kaluar Oqeanin Paqësor në veri të Hawaiit drejt Meksikës, kur në fakt, ne e dimë se të gjitha fluturimet që vijnë nga Azia drejt Amerikës së Veriut DUHET të fluturojnë mbi pjesë të Rusisë dhe Alaskës dhe, natyrisht, Kanadasë ose hapësirës ajrore kanadeze mbi bregun perëndimor.

Ka vetëm një shpjegim për këtë: Toka është E SHFESË! Disa do të thonë se është një sferoid i shtrirë, të tjerë thonë se është i sheshtë vetëm në pole, ndërsa imazhet nga NASA tregojnë një sferë të përsosur. Pra, çfarë është ajo?

Këtu kemi një sferë të përsosur në këtë imazh të NASA-s të quajtur "Mermeri Blu". Për t'u siguruar që të gjithëve të shpërlahet truri nga ky imazh, disa vjet më parë kur Apple lëshoi iPhone-in e saj, ky imazh ishte sfondi i çdo iPhone të shitur në botë. Në kapitullin 20 përpara do t'i tregoj lexuesit shumë mospërputhje dhe të meta me globin modeli i tokës. Një person as nuk duhet të besojë në tokë të sheshtë për të parë të gjitha të metat me modelin heliocentrik dhe tokën e globit.



Le të shohim tani disa ulje të tjera emergjente. Fluturimi ynë i ardhshëm duhet të na çojë nga Shtetet e Bashkuara në Evropë, vetëm një e shtënë përtej Atlantikut. Apo është ajo?

Kapitulli 12 – Fluturimi ndërkombëtar Swiss LX040

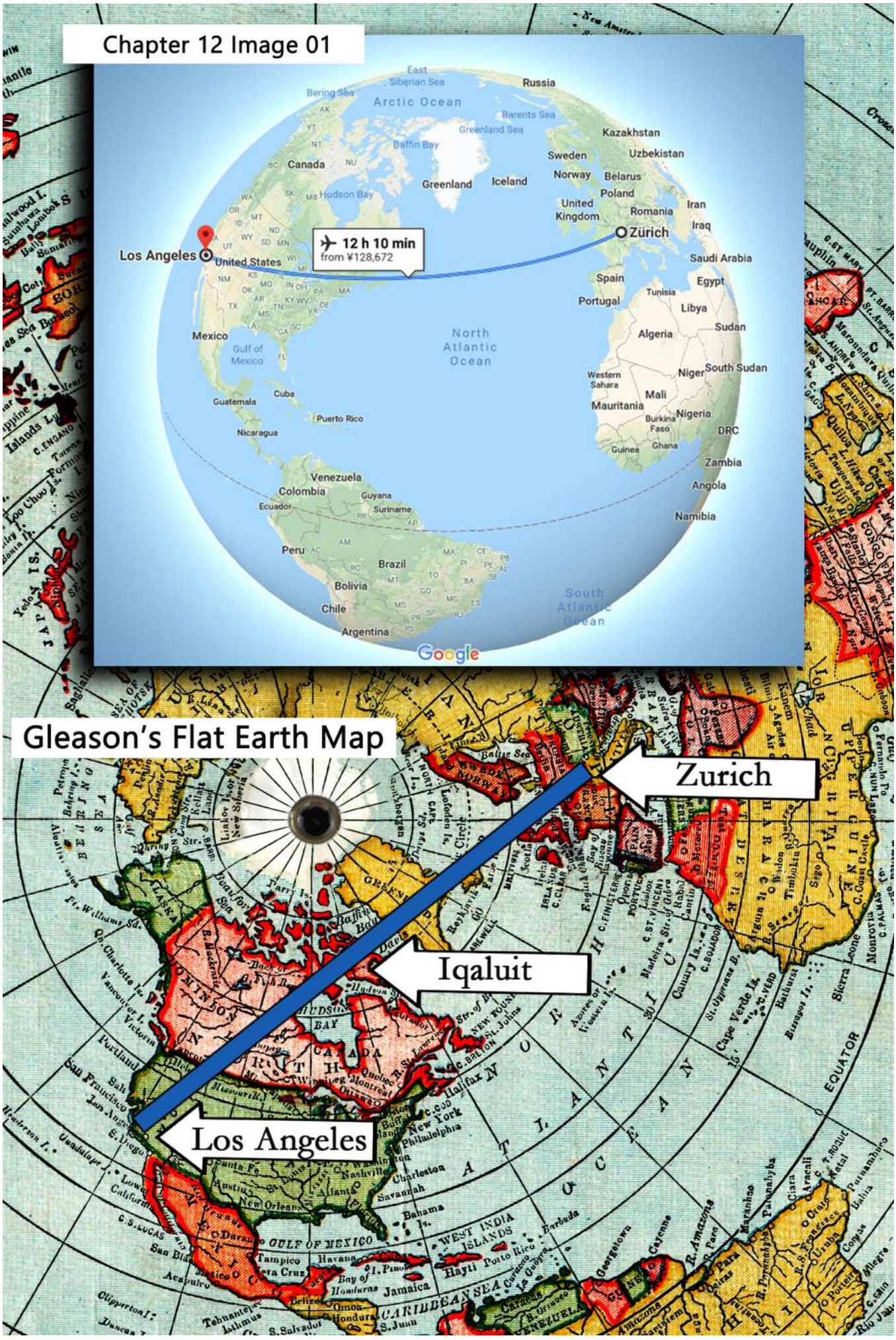
Zvicra thuhet se është një nga vendet më të mira, nëse jo, vendi më i mirë në botë. Djathi zviceran është i famshëm në mbarë botën. Shumica e milionerëve kanë llogari në bankat zvicerane dhe orët zvicerane thuhet gjithashtu se janë ndër më të mirat në botë. Megjithatë, duket se jo gjithçka është një lajm i mirë për Zvicrën. The Independent raportoi sot (21 maj 2019) në edicionin e saj online se,"*Nivelet e përdhunimit dhe dhunës seksuale 'të larta' në Zvicër me gratë 'të dështuara nga ligjet e rrezikshme*'

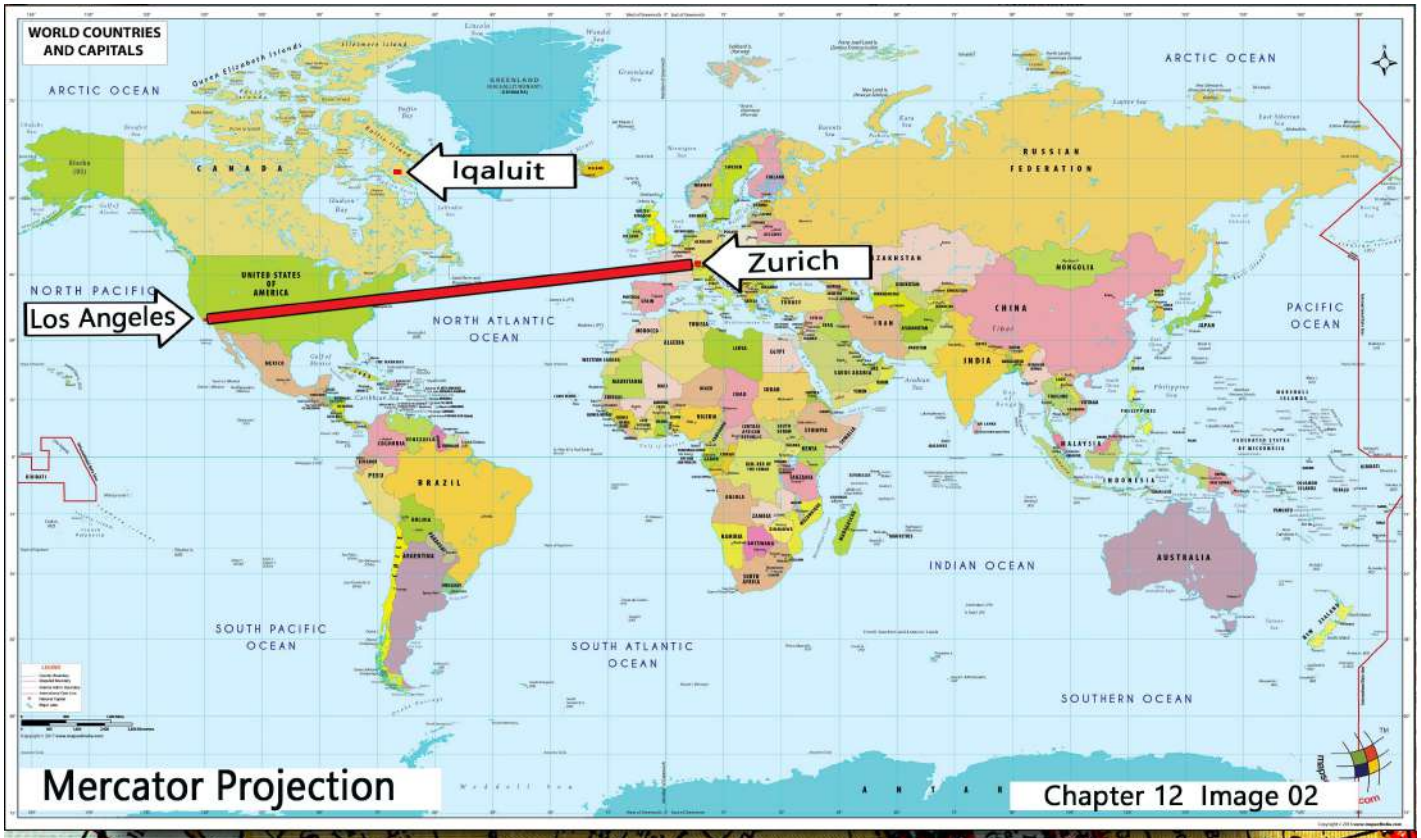
Lajmet e këqija për Zvicrën u bënë tituj edhe më 4 shkurt 2017, kur fluturimi Swiss International LX040 u detyrua të bënte një ulje emergjente në një aeroport të largët në Kanada. Fluturimi po vinte nga Cyrihu në Los Anxhelos kur një nga motorët e tij pushoi së punuari. Nuk ka më shumë se 6,000 banorë në qytetin e largët të **Iqaluit**, Kanada, ku fluturimi LX040 u detyrua të ulej.

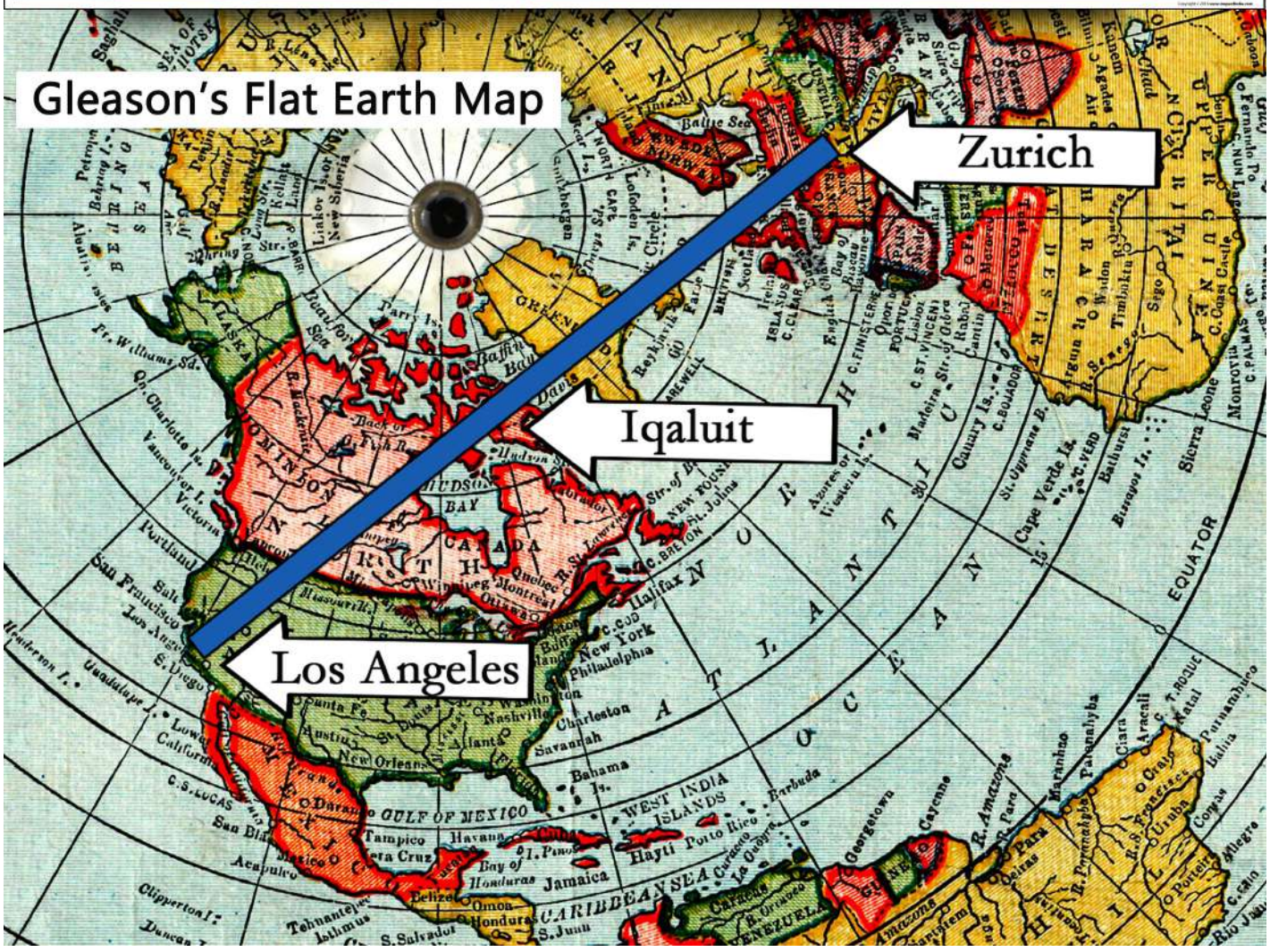
Disa detaje të tjera rreth fluturimit vijojnë: Boeing 777-300 që fluturon në një lartësi prej 34,000 ft me një shpejtësi prej 509 mph. Distanca midis Cyrihut në Los Anxhelos është afërsisht 5,930 milje dhe koha e fluturimit është 12 orë e 10 minuta.

Shumë njerëz në Amerikën e Veriut, veçanërisht ata që jetojnë në bregun lindor, mendojnë se nëse udhëtojnë drejt lindjes do të përfundojnë në Evropë. Kjo sepse kur shikoni modelin e globit, me pamje nga lindja përtej Atlantikut, do të shihni Portugalinë dhe Spanjën. Por fakti është se kur lundron në lindje nga Nju Jorku në një rrugë të drejtë, personi që lundron ose fluturon drejtpërdrejt në lindje nga Nju Jorku do të përfundojë duke kaluar Ekuatorin ose duke mbërritur në Sierra Leone në Afrikën Perëndimore. Kjo është për shkak se toka nuk është një rruzull. Në fakt është e sheshtë dhe kur të shikoni hartën e tokës së sheshtë, do të shihni qartë atë që unë po përpiqem të shpjegoj këtu. Imazhi 03 në faqen 59 përpara e demonstron këtë.

Si rezultat, ata që fluturojnë/lundrojnë për në Evropë, nuk mund të fluturojnë thjesht drejt lindjes. Ata duhet të fluturojnë nga veriu në verilindje, të fluturojnë mbi Kanada dhe Grenlandë për të arritur në Evropë. Kjo për faktin se toka është e sheshtë dhe jo një rruzull. Kur krahasojmë fluturimin zviceran LX040 në të dyja, projeksionin e globit dhe në hartën e tokës së sheshtë të Gleason, bëhet e qartë se asnjë fluturim nuk është demonstruar ndonjëherë se po fluturon në një tokë globit. Shikojeni vetë:


Chapter 12 Image 01
Arctic Ocean
Bering Sea
East Siberian Sea
Russia
Barents Sea
Greenland Sea
Baffin Bay
Kazakhstan
Uzbekistan
Sweden
Norway
Belarus
Poland
Canada
Greenland
Iceland
Hudson Bay
United Kingdom
Romania
Iran
Iraq
Zürich
12 h 10 min
from ¥128,672
Los Angeles
United States
Saudi Arabia
Spain
Egypt
Tunisia
Portugal
Libya
Sudan
Algeria
Mexico
Gulf of Mexico
North Atlantic Ocean
Niger
South Sudan
Western Sahara
Mali
Mauritania
Nigeria
Burkina Faso
DRC
Guinea
Ghana
Guatemala
Cuba
Puerto Rico
Nicaragua
Zambia
Angola
Venezuela
Colombia
Guyana
Ecuador
Suriname
Namibia
Peru
Brazil
Bolivia
Chile
Argentina
South Atlantic Ocean
Google
Gleason's Flat Earth Map
Zurich
Iqaluit
Los Angeles


WORLD COUNTRIES AND CAPITALS
ARCTIC OCEAN
Iqaluit
Zurich
Los Angeles
NORTH PACIFIC OCEAN
NORTH ATLANTIC OCEAN
PACIFIC OCEAN
INDIAN OCEAN
SOUTH PACIFIC OCEAN
SOUTH ATLANTIC OCEAN
SOUTHERN OCEAN
Mercator Projection
Chapter 12 Image 02

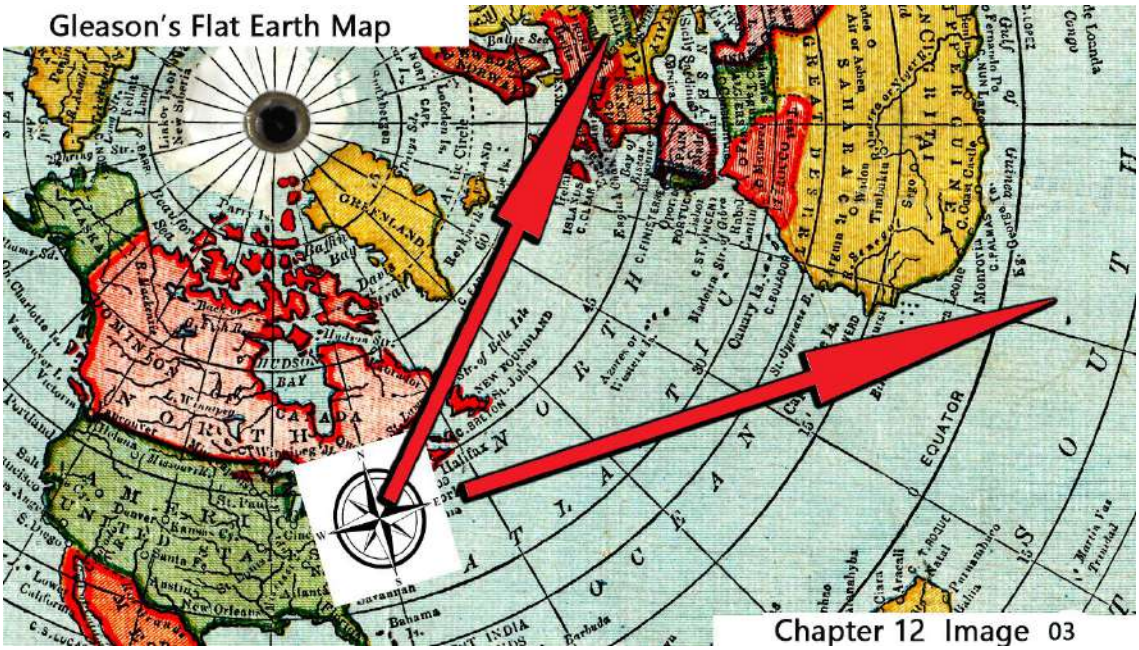

Gleason's Flat Earth Map
Zurich
Iqaluit
Los Angeles
EQUATOR

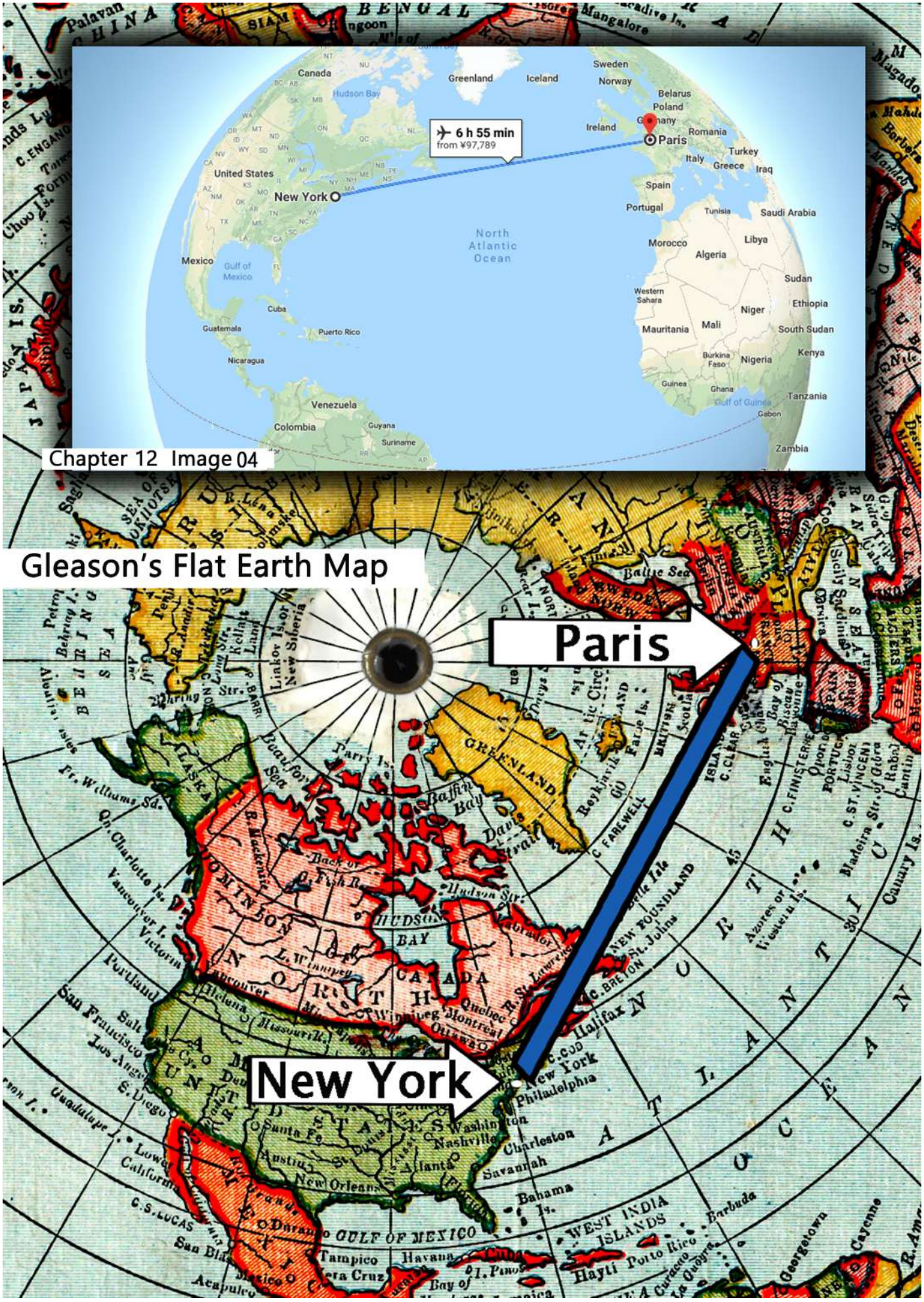
Kapitulli 12 – Fluturimi ndërkombëtar Swiss LX040

Siç e shohim në faqen 58 Imazhi 01, kjo rrugë fluturimi në glob ose çdo fluturim tjetër që shkon në lindje ose në perëndim nuk fluturon kurrë rrugët siç janë parashikuar në Google Maps. Ata kurrë nuk mund ta bëjnë këtë për faktin se nuk po fluturojnë mbi një glob. Modeli i tokës së globit është me të vërtetë një glob virtual ku gjithçka që bëhet bëhet gjithmonë në letër ose në një lloj softueri dhe programesh kompjuterike. Kur këto fluturime vizatohen, ato gjithmonë përputhen saktësisht me shtigjet siç vizatohen në hartën e tokës së sheshtë.

Nëse fluturimi Swiss International LX040 do të kishte fluturuar vërtet mbi një glob ndërsa u largua nga Cyrihu në Zvicër, ky fluturim do të kishte fluturuar mbi Francë në jug të Parisit dhe më pas mbi Oqeanin Atlantik. Ai do të kishte fluturuar mbi Nova Scotia, pastaj Maine, Vermont dhe në të gjithë SHBA-në verilindore derisa të arrinte në Kaliforni. Shanset janë që ata nuk do ta kishin arritur të sigurtë pasi problemi do të kishte ndodhur kur ata po kalonin mbi Atlantik, por për shkak se toka nuk është një glob, ata po fluturonin në një rrugë tjetër mbi Kanada dhe ishin në gjendje të uleshin të sigurt në aeroportin Iqaluit.

Disa njerëz mund të thonë se ky është një fluturim nga Cyrihu drejt bregut perëndimor të SHBA-së dhe se ky fluturim duhet të fluturojë mbi Kanada. Por pse të fluturojmë mbi Grenlandë? Për të demonstruar se jo vetëm fluturimet që vijnë nga Evropa në bregun perëndimor të Shteteve të Bashkuara, ose që shkojnë në Evropë nga bregu perëndimor i Shteteve të Bashkuara, fluturojnë mbi Kanada, unë ju tregoj këtu se fluturimet deri në lindje si nga Nju Jorku në Francë fluturojnë gjithashtu mbi Kanada. Shikoni faqen 61. Në vitin 1927 Charles Lindbergh fluturoi nga Nju Jorku në Paris. Le të krahasojmë itinerarin e tij të fluturimit në faqen 61 përpara dhe le të shohim drejtimet e vërteta në Lindje dhe Verilindje, siç tregohet në imazhin 03 më poshtë:




6 h 55 min
from ¥97,789
Paris
New York
Canada
Greenland
Iceland
Sweden
Norway
Belarus
Poland
Ireland
Romania
Turkey
Italy
Greece
Iraq
Spain
Portugal
Tunisia
Saudi Arabia
Libya
Morocco
Algeria
Sudan
Ethiopia
Niger
Mali
Mauritania
South Sudan
Kenya
Nigeria
Burkina Faso
Guinea
Ghana
Tanzania
Gulf of Guinea
Gabon
Zambia
United States
Mexico
Gulf of Mexico
Cuba
Guatemala
Puerto Rico
Nicaragua
Venezuela
Colombia
Guyana
Suriname
North Atlantic Ocean
Western Sahara
Hudson Bay
Chapter 12 Image 04
Gleason's Flat Earth Map
Paris
New York

Kapitulli 12 – Fluturimi ndërkombëtar Swiss LX040

Për të arritur vërtet Evropën, duhet të fluturosh në verilindje. Fluturimi i Lindbergh mbi Kanada nuk është një rrugë "Rrethi i Madh", siç mund të pretendojnë disa. Është e vetmja rrugë e mundshme pasi toka nuk është një glob. Nëse toka do të ishte me të vërtetë një glob, kushdo që lundron/fluturonte nga Nju Jorku drejt Lindjes, do të ishte në gjendje të arrinte Evropën. Fluturimi i Lindbergh nga Nju Jorku në Paris nuk ishte asgjë jashtë normales dhe as një rrugë "rreth i madh". Është e vetmja mënyrë për të fluturuar direkt nga Nju Jorku në Paris. Mos harroni atë që kemi thënë që në fillim, se distanca më e shkurtër midis dy pikave është gjithmonë një vijë e drejtë. Distanca më e shkurtër midis Nju Jorkut dhe Parisit është një vijë e drejtë mbi tokë të sheshtë dhe jo një vijë e lakuar mbi një tokë imagjinare të globit.

Në imazhin 03 në faqen 60, unë demonstroj së pari atë që po thosha në fillim të këtij kapitulli, se duke lundruar ose duke fluturuar në lindje nga Nju Jorku do të përfundojë duke kaluar Ekuatorin dhe duke arritur në bregun perëndimor të Afrikës. Unë kam vendosur një busull direkt mbi Nju Jork 75° W paralelisht dhe kam ndjekur shigjetën në busull që tregon Lindjen dhe atë që tregon Verilindjen. Lindbergh nuk po bënte asgjë të pazakontë kur fluturoi nga New Yorku në Paris, deri në një rrugë fluturimi.

Ai nuk po fluturonte në ndonjë rrugë të "rrethit të madh". Kjo është mënyra e vetme që ai mund ta kishte bërë këtë, sepse nëse do të kishte fluturuar në lindje nga Nju Jorku, do të kishte përfunduar në Afrikë.
Fluturimi ndërkombëtar Swiss LX040 ndalon në Irqaluit, Kanada, demonstroi edhe një herë dhe në mënyrë bindëse se aeroplanët nuk fluturojnë mbi një glob. Aeroplanët fluturojnë mbi një aeroplan! Fluturim me fluturim, ulje emergjente me ulje emergjente lexuesit i paraqiten prova të pakundërshtueshme se toka është e sheshtë.
Janë edhe gjashtë fluturime të tjera që janë ekzaminuar dhe krahasuar në kapitujt në vazhdim. Gjithmonë kur krahasohen, këto shtigje fluturimi favorizuan modelin e tokës së sheshtë dhe kurrë nuk e favorizuan modelin heliocentrik të globit rrotullues, për të cilin na është larë truri për të besuar se është i vërtetë. Unë me të vërtetë shpresoj që deri tani, ju lexues ta keni hapur mendjen dhe ta keni kuptuar këtë

The earth is NOT A GLOBE!

Kapitulli 13 - Fluturimi i China Airlines 006

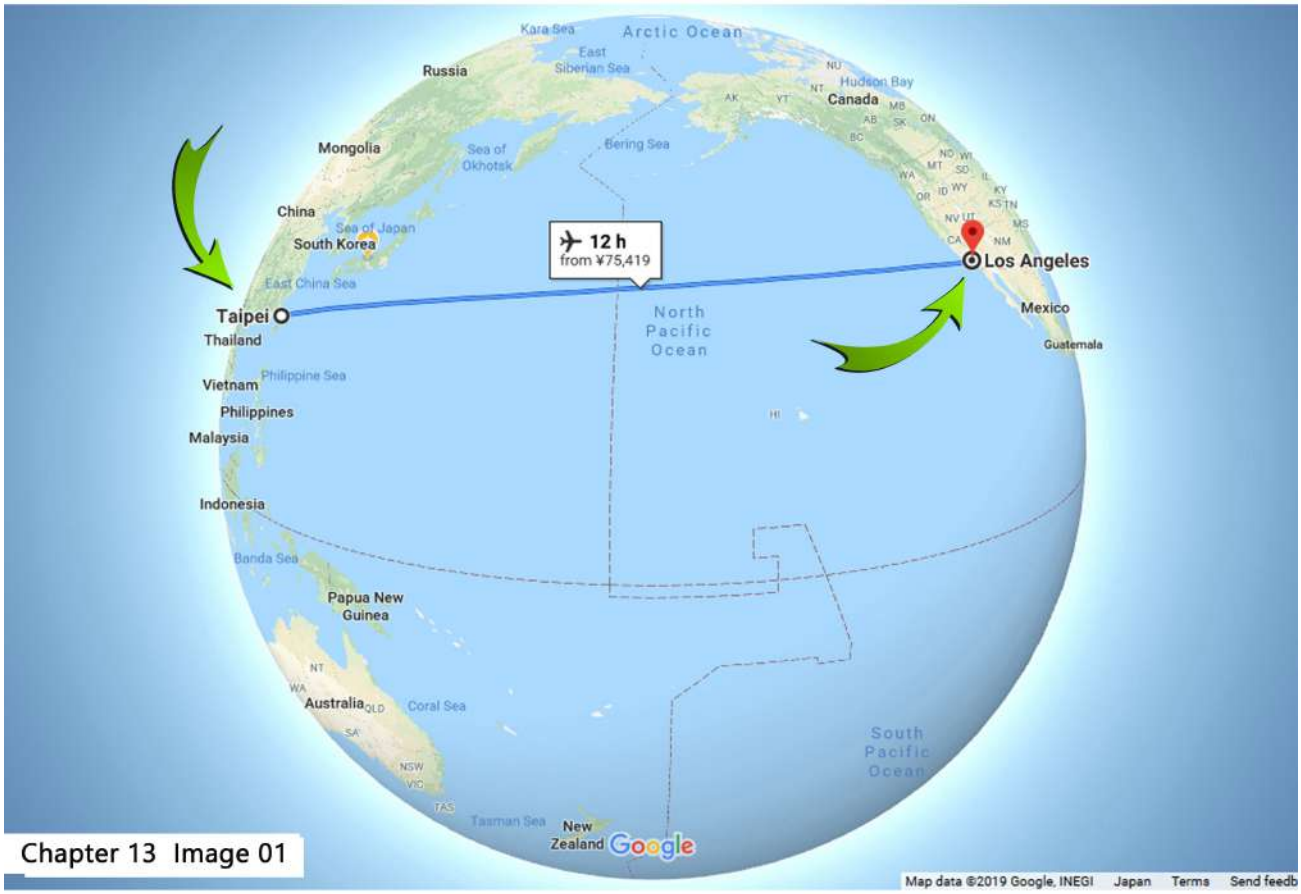
Pilotët konsiderohen si ndër njerëzit më të zgjuar në botë. Megjithatë, 60% deri në 80% e aksidenteve në aviacion janë për shkak të gabimeve të pilotëve.

Sipas faqes së internetit aviationknoledge.wikidot.com, këto janë gabimet më të zakonshme të kryera nga pilotët dhe anëtarët e ekuipazhit:

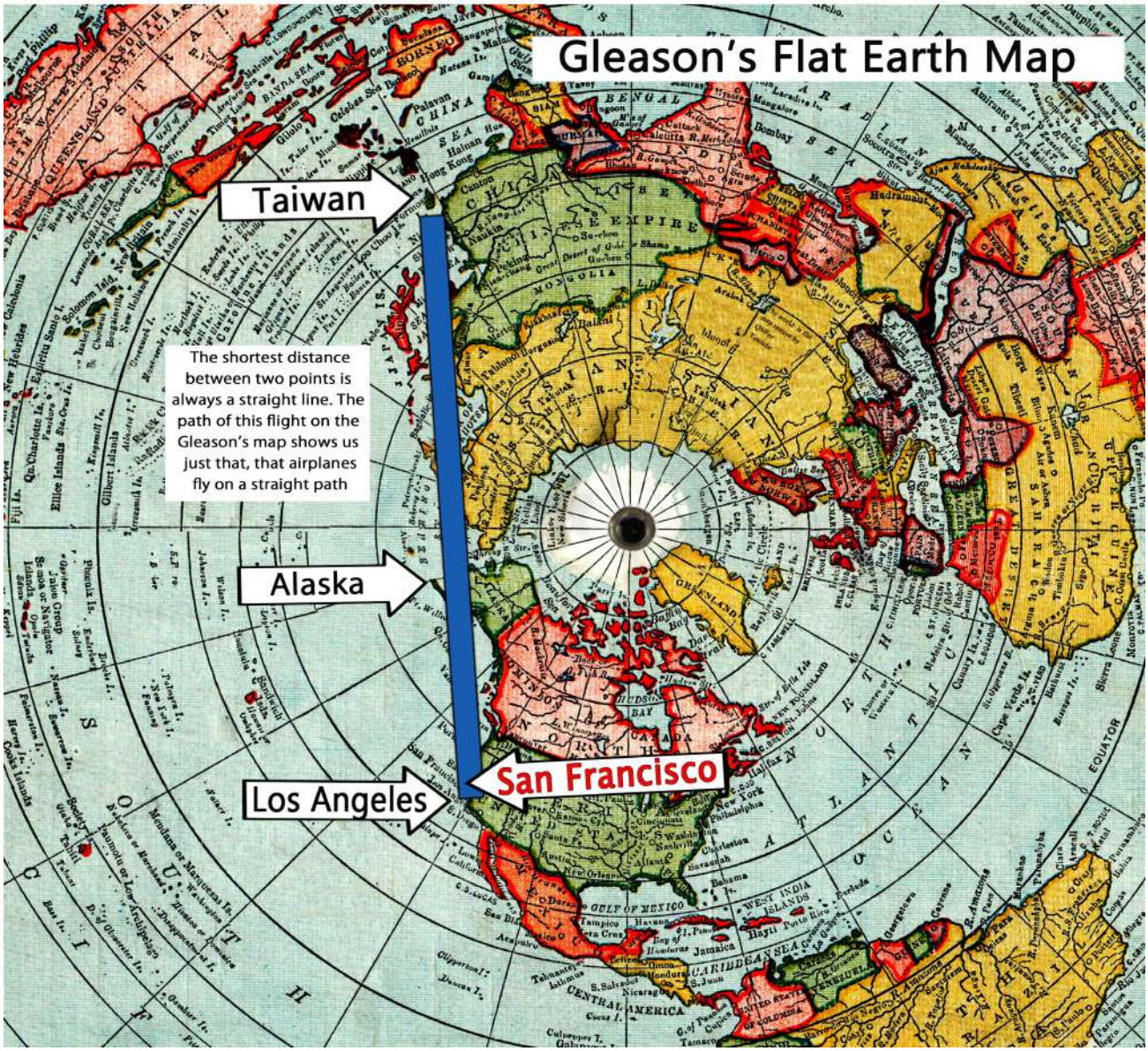
- **Mungesa** - Gabimet e lëshimit ndodhin kur anëtarët e ekuipazhit nuk arrijnë të kryejnë një detyrë të kërkuar.
- **Komisioni** - Gabimet e komisionit ndodhin kur anëtarët e ekuipazhit kryejnë një detyrë gabimisht ose bëjnë diçka që nuk kërkohet.
- **Slips** - Të cilat ndodhin si rezultat i gabimeve të vogla të ekzekutimit.
- **Lapsuse** - Të cilat ndodhin kur një pilot shpërqendrohet dhe nuk përfundon një detyrë ose lë një hap gjatë kryerjes së saj.
- **Gabimet** - të cilat ndodhin kur veprimet përputhen me një plan joadekuat.
- **Shkeljet** - Të cilat ndodhin kur veprimet devijojnë nga standardet apo rregullat e procedurave të sigurta, qofshin ato të qëllimshme apo të gabuara.

Ka raporte kontradiktore mbi atë që çka e bëri që motori i katërt i Boeing 747SP që mbante 251 pasagjerë dhe një ekuipazh prej 23 vetash që fluturonte në 41,000 këmbë nga Taipei drejt Los Anxhelosit, u fik në vetëm 350 milje nga mbërritja në brigjet e Kalifornisë. Disa raporte thonë se kapiteni Min-Yuan Ho ka hasur në disa turbulenca të rënda, ndërsa raporte të tjera thonë se avioni fluturoi nëpër hi vullkanik që shkaktoi fikjen e motorit të katërt. Problemi me teorinë e hirit vullkanik është se nuk ka vullkane mbi Oqeanin Paqësor. Por, çka nëse ata po fluturonin mbi rajone vullkanike në vend që të fluturonin mbi Paqësor, siç besojmë ne se është kështu?

Janë realizuar disa emisione televizive në lidhje me këtë incident ku janë intervistuar anëtarët e ekuipazhit, pasagjerët, agjentët e Kontrollit të Trafikut Ajror dhe ekspertë në fushën e hetimit të përplasjes ajrore. Rishfaqja e ngjarjes dhe animacioni kompjuterik i bërë për të demonstruar rrugën e këtij fluturimi dhe luftën e kapitenit Min-Yuan Ho për të rimarrë kontrollin është ajo që më tërhoqi vëmendjen. Në dokumentarin televiziv, avioni tregohet se po i afrohet Los Anxhelosit duke ardhur nga perëndimi mbi Oqeanin Paqësor. Le të krahasojmë fillimisht intenerarin e fluturimit në të dyja, ne glob siç tregohet në ripërtëritjen dhe në Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleason në imazhin 01 në faqen tjetër:



Chapter 13 Image 01

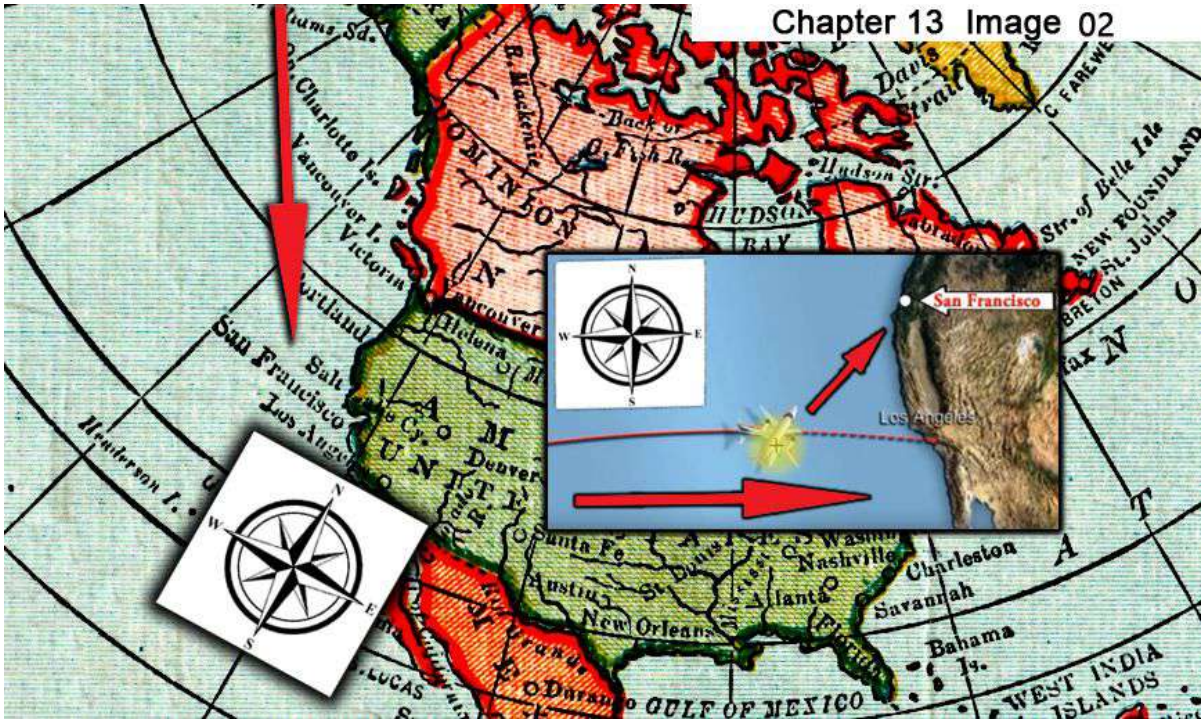


Kapitulli 13 - Fluturimi i China Airlines 006

Fluturimi 006 i China Airlines kishte një rrugë të ngjashme fluturimi si fluturimi 008 i China Airlines i mbuluar në kapitullin 02 të këtij libri. Të dy u nisën nga Taipei në Tajvan drejt Los Angeles LAX në Kaliforni.

Kur shikojmë projeksionin e globit dhe shtegun e fluturimit të fluturimit 006 të China Airlines, siç tregohet në Google Maps në faqen 64, Imazhi 01, ne e shohim këtë fluturim sikur vjen nga perëndimi drejt Los Anxhelosit mbi Oqeanin Paqësor. Dokumentari i bërë për rishfaqje televizive ku ata intervistuan disa nga anëtarët e ekuipazhit, pasagjerët dhe ekspertët në fushën e aviacionit tregon fluturimin 006 të China Airlines duke iu afruar brigjeve të Kalifornisë saktësisht siç tregohet në Google Maps. Problemi është se ky aeroplan u ul në San Francisko i cili ndodhet 380 milje në veri të Los Anxhelosit. Nuk ka shumë kuptim nëse avioni po i afrohej Los Anxhelosit për t'u nisur në verilindje drejt San Franciskos për një ulje emergjente. Raportimet thonë se aeroplanit po i mbaronte edhe karburanti. Nëse ky aeroplan do të fluturonte vërtet mbi një glob dhe do të vinte nga perëndimi siç tregohet në Google Maps, vendimi i duhur do të ishte thjesht të vazhdoni të fluturonte drejt në Los Anxhelos dhe të ulej i sigurt atje. Në vend të kësaj, ata zbarkuan në San Francisko.

Më poshtë, e mbivendosur mbi hartën e tokës së sheshtë është pamja e ekranit nga raporti hetimor që tregon avionin që i afrohet Kalifornisë nga perëndimi. Unë kam shtuar busullën dhe dy shigjetat e kuqe që tregojnë rrugën e avionit sipas asaj që u tregua se ndodhi. Në hartën e tokës së sheshtë, unë tregoj drejtimin e vërtetë nga vinte ky fluturim, siç tregohet me busullën e vendosur në paralelin 120 W dhe shigjetën që drejton VP:



Sipas asaj që u demonstrua në dokumentarin televiziv dhe u demonstrua në këtë kapitull në faqen 65, Imazhi 02, avioni iu afrua Los Anxhelosit nga perëndimi duke ardhur nga mbi Oqeanin Paqësor. Raportohet se avioni kishte mbetur pa karburant për shkak të problemeve që kishte gjatë fluturimit. Prandaj, ajo duhej të ulej shpejt.

Në glob, do të kishte qenë më e lehtë vetëm të vazhdosh të fluturoje drejt derisa të arrihej LAX. Në vend të kësaj, avioni u ul në San Francisko 380 milje në veri të Los Anxhelosit. Si mund të jetë kjo?

Kur shikojmë hartën e tokës së sheshtë të Gleason në imazhin 01, ne mund të shohim qartë shtegun e këtij fluturimi që vjen nga Veriu/ Veriperëndimi i Kalifornisë duke iu afruar fillimisht San Franciskos dhe më pas Los Anxhelosit. Kjo mbështetet edhe nga raporti zyrtar nga Bordi Kombëtar i Sigurisë së Transportit (NTSB) i cili deklaroi se avioni po i afrohej Kalifornisë nga veriperëndimi. Rruga në Hartën e Gleason është e saktë sipas raporteve, por në glob, rezulton e gabuar.

Edhe pse në raportin zyrtar thuhet qartë se ky avion po vinte nga veriperëndimi, për të ruajtur programimin dhe projeksionin e vazhdueshëm të teorisë së modelit të globit, imazhet e fluturimit që vjen nga perëndimi nga mbi Oqeanin Paqësor vazhdojnë. Do të ishte më e vërtetë për historinë nëse ata do të kishin demonstruar në shoun e rishfaqjes, intenerarin e këtij fluturimi në hartën e tokës së sheshtë siç ndodhi në të vërtetë. Në vend të kësaj ata zgjodhën të tregonin pjesërisht të vërtetën, duke treguar se çfarë ndodhi me blerjen e fluturimit duke u fshehur nga po vinte fluturimi sipas hartës së tokës së sheshtë.

E vërteta e tokës së sheshtë nuk është fshehur, shtypur dhe tallur vetëm në të kaluarën. Edhe sot ne shohim qeveri dhe kompani private që përpiqen të pengojnë popullsinë të zbulojë se cila është forma e vërtetë e tokës. Faqet e internetit si earth.nullschool.net ku modelet e motit, era dhe rrymat e oqeanit shfaqen në kohë reale, dikur kishin një projeksion të hartës së tokës së sheshtë. Tani më kanë hequr! Provat ishin thjesht shumë të qarta dhe ata duhej t'i fshihnin nga ne.

Por nuk ka rëndësi se çfarë bëjnë ata. Njerëzit do të vazhdojnë të hetojnë dhe të bëjnë kërkimet e tyre dhe të kuptojnë se, në kundërshtim me atë që shtyhet nga mediat kryesore, toka NUK ËSHTË GLOB!

Kapitulli 14 – Fluturimi i Qantas QF64

Disa muaj më parë pashë një video në një kanal në YouTube me emrin Rory dhe i lashë një koment që e shtyu të përgjigjej me kërkesën e mëposhtme: "Këtu është edhe një ulje emergjente që jam i sigurt se të gjithë do të donim t'ju shihnim duke e analizuar: QF64 Johannesburg në Sydney, i detyruar të ulej në Perth (2017)". Kërkesës së tij iu përgjigja duke bërë një video në lidhje me këtë ulje emergjente që mund të gjendet në kanalin tim. Videoja e përmendur quhet "Ulje emergjente në Perth, Australi e shpjeguar më mirë në TOKËN E SHESHTE"

Zakonisht nuk bëj video që flasin për një fluturim të veçantë, por fluturimi i Qantas QF64, i cili bëri një ulje emergjente në Perth në vitin 2017 kur unë gruaja humbi ndjenjat gjatë fluturimit, ishte një fluturim tjetër. E dija se duhej të shpenzoja pak kohë për të shpjeguar atë incident të vetëm. Fluturimi i Qantas QF64 është një fluturim ditor nga Johannesburg në Afrikën e Jugut në Sydney Australia. Lloji i avionit është një Boeing 747-400 i cili fluturon në 33,000 këmbë. Shpejtësia, (570 mph) do të diskutohet përpara në këtë kapitull.

Jo shumë njerëz e dinë se ka rryma avionësh që qarkullojnë rreth tokës me shpejtësi që arrijnë deri në 250 mph (400 km/h). Ka rryma avionësh polare dhe rryma avionësh subtropikale. Pilotët dinë për to dhe ata fluturojnë në këto rryma avionësh. Ato shtojnë shpejtësinë e avionit pa shkaktuar asnjë dëmtim në trup. Në fakt, këto rryma avionësh janë shumë të ngjashëm me ato shirita transportues që gjenden në aeroporte, qendra tregtare dhe madje edhe në disa qytete rreth tokës së sheshtë.

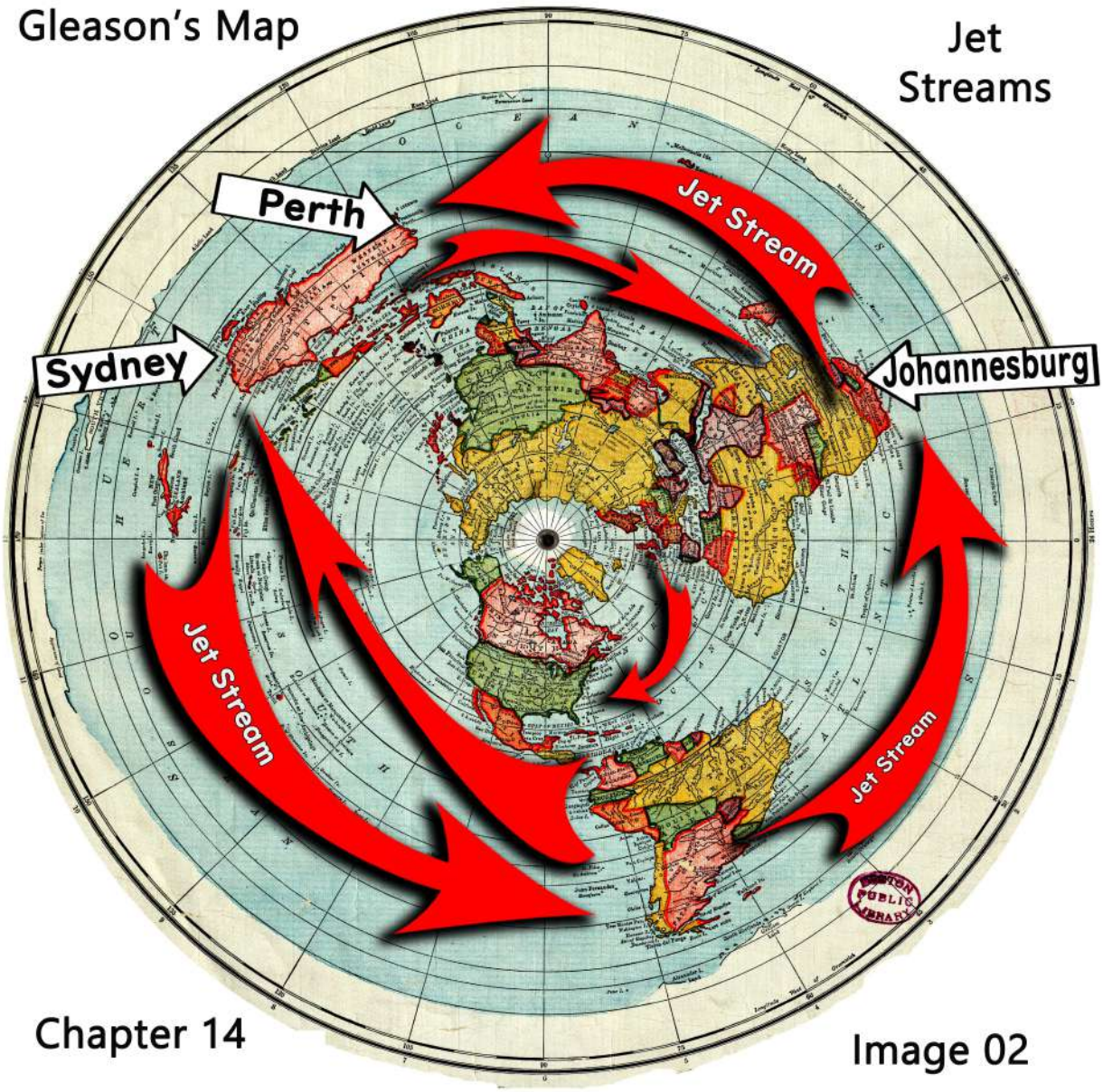
Në foto këtu është një rrip transportieri në këmbë. Nëse dikush e shkel dhe thjesht qëndron mbi të, ai person do të ecë përpara me shpejtësinë e rregullt të çdo personi që ecën. Por nëse personi shkel një rrip transportieri në këmbë dhe ecën përpara mbi të, ai person do të rrisë shpejtësinë e saj në mënyrë eksponenciale pa bërë asnjë përpjekje shtesë.



Kapitulli 14 – Fluturimi i Qantas QF64

Tani që keni një pamje në mendje, imagjinoni këto rryma avionësh si rripa transportues nga 7 deri në 15 milje lart që qarkullojnë në të gjithë tokën. Ka harta dhe softuer të disponueshëm për pilotët ku ata mund të lokalizojnë rrjedhat e avionëve dhe të fluturojnë mbi to. Imazhi 02 më poshtë tregon disa rryma avionësh të përfaqësuar nga shigjetat e kuqe që rrjedhin rreth e qark tokës së sheshtë duke shkuar në të gjitha drejtimet. Unë e kam krijuar këtë ilustrim bazuar në rrjedhat e avionëve dhe rrymat e erës nga faqja e internetit nullschool.net, e njëjta faqe interneti që hoqi hartën e projektimit AE nga zgjedhja e projeksioneve.

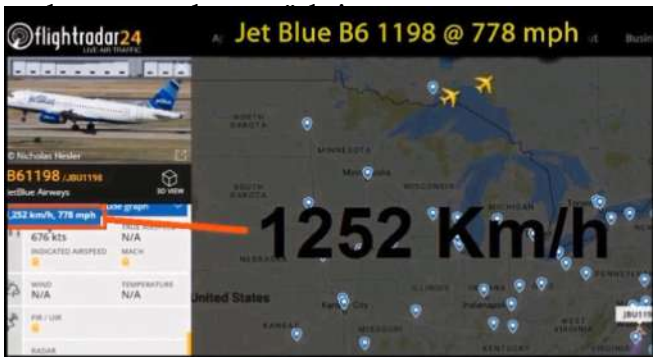
Fluturimi i Qantas AF64 fluturon përgjatë Rrethit Jugor mbi atë që Harta e Gleason e quan Oqeani i Jugut drejt Australisë. Fluturimi i kthimit fluturon me rrjedhën e avionit, si dhe duke shkuar në drejtim të kundërt. Duke parë ilustrimin e mëposhtëm, nuk është e vështirë të kuptosh pse piloti bëri një ulje emergjente në Perth. Është pikërisht përgjatë shtegut të fluturimit që shkon nga Johannesburg në Afrikën e Jugut në Sydney Australia duke fluturuar përgjatë rrjedhës së avionëve.



Kapitulli 14 – Fluturimi i Qantas QF64

Siç thashë në fillim, le të diskutojmë tani shpejtësinë e fluturimit të Qantas QF64. Shpejtësia e këtij avioni gjatë këtij fluturimi thuhet të jetë rreth 560 mph. Le të themi se kjo është kështu. Kur shtohet një shpejtësi tjetër 250 mph nga rryma e avionit, shpejtësia përfundimtare është e barabartë me 810 mph. Ky vlerësim bazohet duke supozuar se ky aeroplan gjatë këtij fluturimi fluturon me vetëm 560 mph. Faqja e internetit flugzeuginfo.net nga Gjermania thotë se ky lloj avioni fluturon me 583 kts = 610 mph. Kur fluturon përgjatë rrjedhës së avionit, shpejtësia përfundimtare është e barabartë me 860 mph pa shtuar asnjë fërkim në trup për shkak të faktit se avioni po fluturon me rrjedhën e avionit dhe jo kundër tij.

Shpejtësia e këtij lloji nuk është e pazakontë në aviacionin komercial. Në fakt, kjo ndodh mjaft shpesh, ndoshta më shumë sesa raportohet. Le të shohim disa fluturime me shpejtësi rreth 800 mph që



Këtu është një pamje e ekranit nga fluturimi radar që tregon fluturimin B6 1198 të jete **Blue që shkon nga Orlando në Nju Jork** me një shpejtësi prej 778 mph ose 1252 km/h duke pasur parasysh se ky është një fluturim i brendshëm i SHBA.

Këtu është një pamje tjetër e ekranit nga fluturimi radar24 që tregon **Egyptair MS 648** SU-GCK duke ecur me një shpejtësi prej 803 mph ose 1,293 km/h. Ky Boeing 787-9 fluturon nga Riadi në Arabinë Saudite në Kajro në Egjipt.



Këta dy shembuj të mësipërm nuk dolën në lajme si jashtëzakonisht të shpejtë për shkak të rrjedhave të avionëve dhe nuk jam i sigurt pse. Disa aeroplanë fluturojnë me një shpejtësi më të madhe se sa ne jemi në dijeni ose që pranojmë dhe besoj se ky është rasti me fluturimet e përmendura më lart. Në faqen në vijim do të shikojmë katër fluturime të shpejta që dolën në lajme si diçka jashtë normales. Fluturimet e diskutuara përpara arritën shpejtësi të jashtëzakonshme për faktin se ata fluturuan përgjatë rrjedhës së avionëve. Segmente të tëra në kanalet e lajmeve u dedikuan për të përhapur këtë lajm "novator" sikur të ishte diçka e padëgjuar më parë.

Kapitulli 14 – Fluturimi i Qantas QF64

Fluturimet e mëposhtme dolën në lajme kur fluturuan nga Evropa në Amerikën e Veriut me një shpejtësi prej rreth 800 mph:

Fluturimi norvegjez DY 7014 Nga New Yorku në Londër ne 2018
Fluturimi norvegjez DY 7014 Nga New Yorku në Londer po ne 2018
Fluturimi i British Airways BA114 Nga New Yorku ne Londer ne 2015

Më e fundit në shkurt të 2019-ës duke arritur **801 mph**
Fluturimi i Virgin Atlantic VS8 nga Los Anxheles në Londër

Nuk është sekret që rrjedha të tilla avionësh ekzistojnë në të gjithë tokën, veçanërisht përgjatë Rrethit Jugor ku kryhen fluturime nga Afrika e Jugut në Australi dhe nga Australia në Amerikën e Jugut. Problemi qëndron kur na thuhet për fluturime të shpejta brenda dhe rreth Evropës dhe Amerikës së Veriut. Fluturime me këtë shpejtësi përgjatë Rrethit Jugor nuk raportohen. A nuk ndodhin? Po, sigurisht që e bëjnë dhe kanë për dekada që përfitojnë nga rrymat e tilla të erës.

Një faktor tjetër që duhet marrë parasysh është distanca. Nuk e përfshiva distancën në fillim të këtij kapitulli kur dhashë detaje rreth fluturimit të Qantas QF64. Kam shkruar për llojin e avionit dhe lartësinë e fluturimit. Unë fola për shpejtësinë vetëm pasi shpjegova pak për rrymat e avionëve. Tani le të flasim pak për distancat.

Gjatë një interviste në të cilën kapiteni Marcelo R. ftoi një reporter amator në kabinë gjatë një fluturimi nga Sydney në Buenos Aires,

kapiteni tha se një fluturim nga Buenos Aires në Sidnei mund të zgjasë deri në 16 orë e 45 minuta **kohë fluturimi** dhe kjo po e shton faktin se ata fluturojnë me rrymë jet. Kapiteni tregon hartën me rrymat e erës mbi të dhe një intenerar të drejtë (jo të lakuar) në një rrugë të supozuar të "rrethit të madh", që lidh Sidnein me Santiago.

Ne kete foto eshte Kapiteni Marcelo R. duke treguar nje vije te drejte ne projeksionin e supozuar te globittokesor pergjate akullit te Antarktides Linja e lakuar "rrethi i madh" nuk gjendet askund.



Kapitulli 14 – Fluturimi i Qantas QF64

Sipas modelit të globit, distanca nga Buenos Aires në Sydney është 7.328 milje. Megjithëse fluturimi AR1181 i Aerolineas Argentinas tani është ndërprerë, koha e fluturimit e llogaritur në atë kohë ishte 14 orë e 25 minuta. Avioni i përdorur nga Aerolineas Argentinas për të fluturuar atë rrugë ishte një Airbus A340-200 që arrinte një shpejtësi prej 0.86 mach që është e barabartë me 659 mph. Epo, 14 orë e 25 minuta është një kohë e tmerrshme për një fluturim që mbulon 7,328 milje. Kjo është ekuivalenti i fluturimit me një shpejtësi prej vetëm 510 mph. Kur zbritet shpejtësia e shtuar prej 250 mph nga rryma e avionit, kjo është e barabartë me fluturimin me vetëm 260 mph. Është e qartë se këtu ka diçka që nuk shkon.

Ajo që është e gabuar me këtë foto janë distancat midis kontinenteve përgjatë Rrethit Jugor. Modeli i globit duhet të zvogëlojë distancat në mënyrë që të përshtatet me teorinë heliocentrike, por ato distanca nuk përfaqësojnë distancën e vërtetë midis vendeve përgjatë Rrethit Jugor.

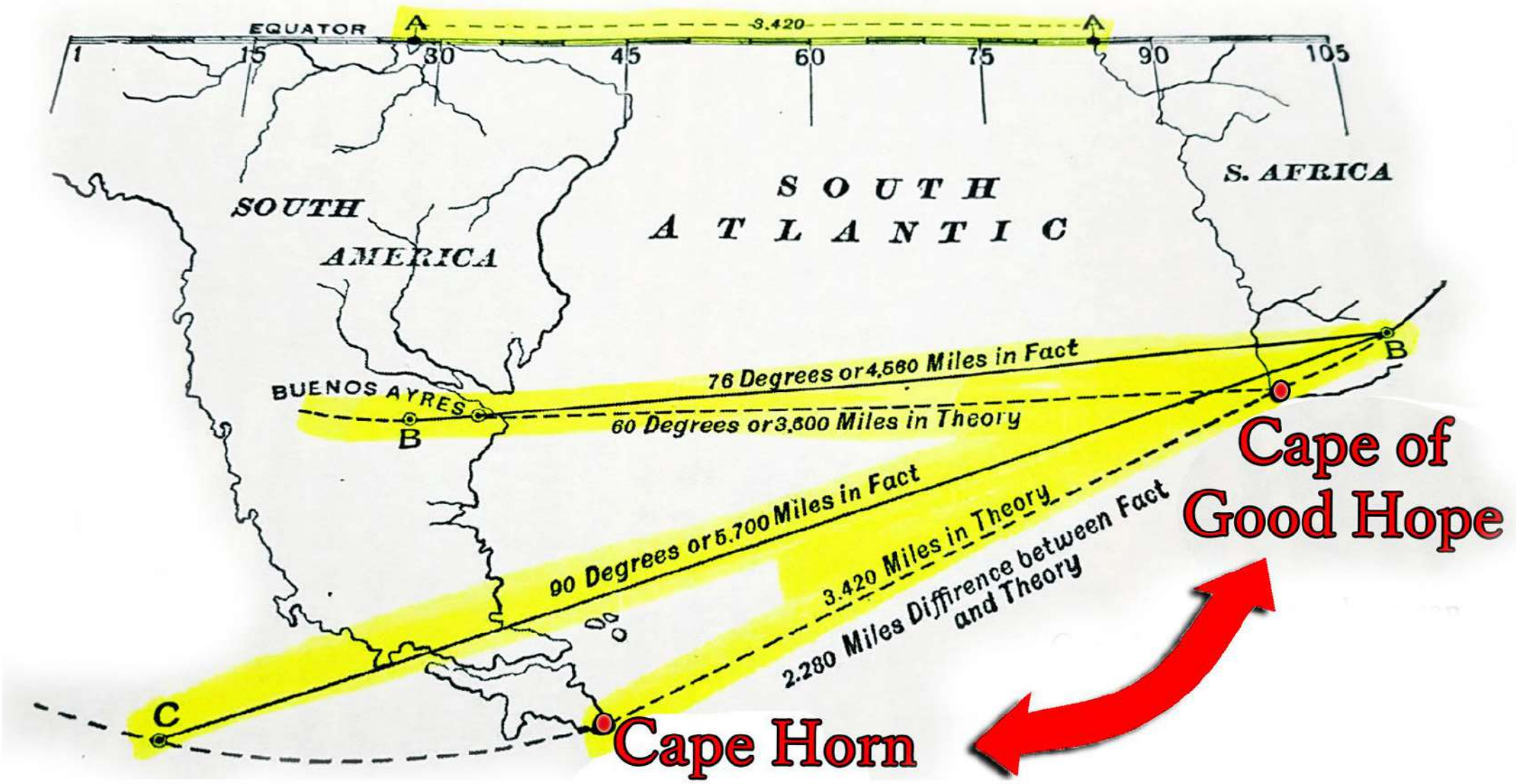
Le të lidhim tani numrat e duhur dhe të shohim se çfarë marrim. Latan fluturon një Airbus 320 me 528 mph nga Sydney në Buenos Aires. Ne shtojmë 250 mph rritje të shpejtësisë për shkak të rrymës së erës ose rrymës së avionit përgjatë Rrethit Jugor dhe shpejtësia totale e këtij fluturimi arrin rreth 778 mph. Megjithëse kapiteni Marcelo R, tha se mund të duhen deri në 16 orë e 45 minuta kohë fluturimi nga Sidnei në Buenos Aires, le të qëndrojmë me 14 orë e 25 minuta:

778 milje/h x **14 ore e 25 minutes fluturim** = **11,086.5** Miles

Tani zbresim 7,328 milje që është distanca midis Buenos Aires-it në Sydney sipas modelit të globit nga 11,086 milje që është distanca e mbuluar nga Sydney në Buenos Aires duke fluturuar me 778 mph për 14 orë e 25 minuta:

11,086 – 7,328 = <u>3,758 Miles</u> diference.

Tani kemi pothuajse 4000 milje diferencë midis distancës që modeli i globit pretendon të jetë midis Buenos Aires dhe Sydney deri në distancën reale kur llogaritet koha e fluturimit dhe shpejtësia e avionit. Është e qartë se ka diçka që nuk shkon me modelin e globit. Megjithatë, ky ndryshim në distancë dhe të kuptuarit se ka diçka të qartë që nuk shkon u ilustrua nga Alex Gleason siç e gjejmë në faqen 371 të librit të tij me titull "A është Bibla nga Parajsa? A është Toka një Glob?" Hidhini një sy:



The real distance between **Cape Horn** in South America and **Cape of Good Hope** in South Africa is 5.700 Miles in Fact.

"Is the Bible from Heaven? Is the Earth a Globe?" by Alex Gleason Page371

Kapitulli 14 – Fluturimi i Qantas QF64

Alex Gleason shpenzoi burimet e tij kur sfidoi modelin e globit dhe shkroi librin e tij në 1890. Ai ishte në gjendje të përdorte regjistrimet dhe regjistrat e udhëtimeve të bëra nga deti nga Kepi i Shpresës së Mirë në majë të Afrikës së Jugut deri në Kepin Horn në majë të Amerikës së Jugut. Në teori, distanca midis këtyre dy pikave duhet të jetë vetëm 3,420 milje, kur në fakt distanca reale midis këtyre dy pikave është 5,700 milje. Kjo rezulton në një ndryshim prej 2,280 miljesh. Detarët dhe kapitenët dëshmuan për këto dallime në distanca në debate dhe dëgjime publike me anëtarët e Shoqërisë Mbretërore Astronomike të Londrës që ishin të pranishëm siç theksoi Christine Garwood në librin e saj. Referenca do të jepet në kapitullin e Kredive të këtij libri.

Koha e fluturimit nga Johannesburg, Afrika e Jugut për në Perth në Australi është llogaritur të jetë 10 orë e 45 minuta. Ne kemi parë që të gjitha fluturimet kur fluturojnë me rrymë reaktiv fitojnë edhe 250 mph shpejtësi shtesë mbi shpejtësinë që avioni tashmë po fluturon pa shtuar asnjë fërkim në trup ose rrezik për pasagjerët. Distanca midis Perthit, Australisë dhe Johanesburgut në Afrikën e Jugut sipas modelit të globit llogaritet në Google si 5,163 milje. Boeing 747-400 që bëri uljen emergjente në Perth do të duhej të fluturonte me vetëm 500 mph për të mbuluar këtë distancë në 10 orë e 45 minuta. Nuk mund të jetë e vërtetë sepse, nëse zbresim shpejtësinë shtesë prej 250 mph të rrymës së avionit, fluturimi i Qantas QF64 do të duhej të fluturonte me vetëm 250 mph.

Kur shtojmë shpejtësinë shtesë të rrymës së avionëve në të paktën një shpejtësi prej 550 mph që fluturon Boeing-747-400, ky avion do të duhet të fluturojë të paktën me 800 mph. Të fluturosh me 800 mph për 10 orë e 45 minuta është e barabartë me një distancë prej 8,360 miljesh.

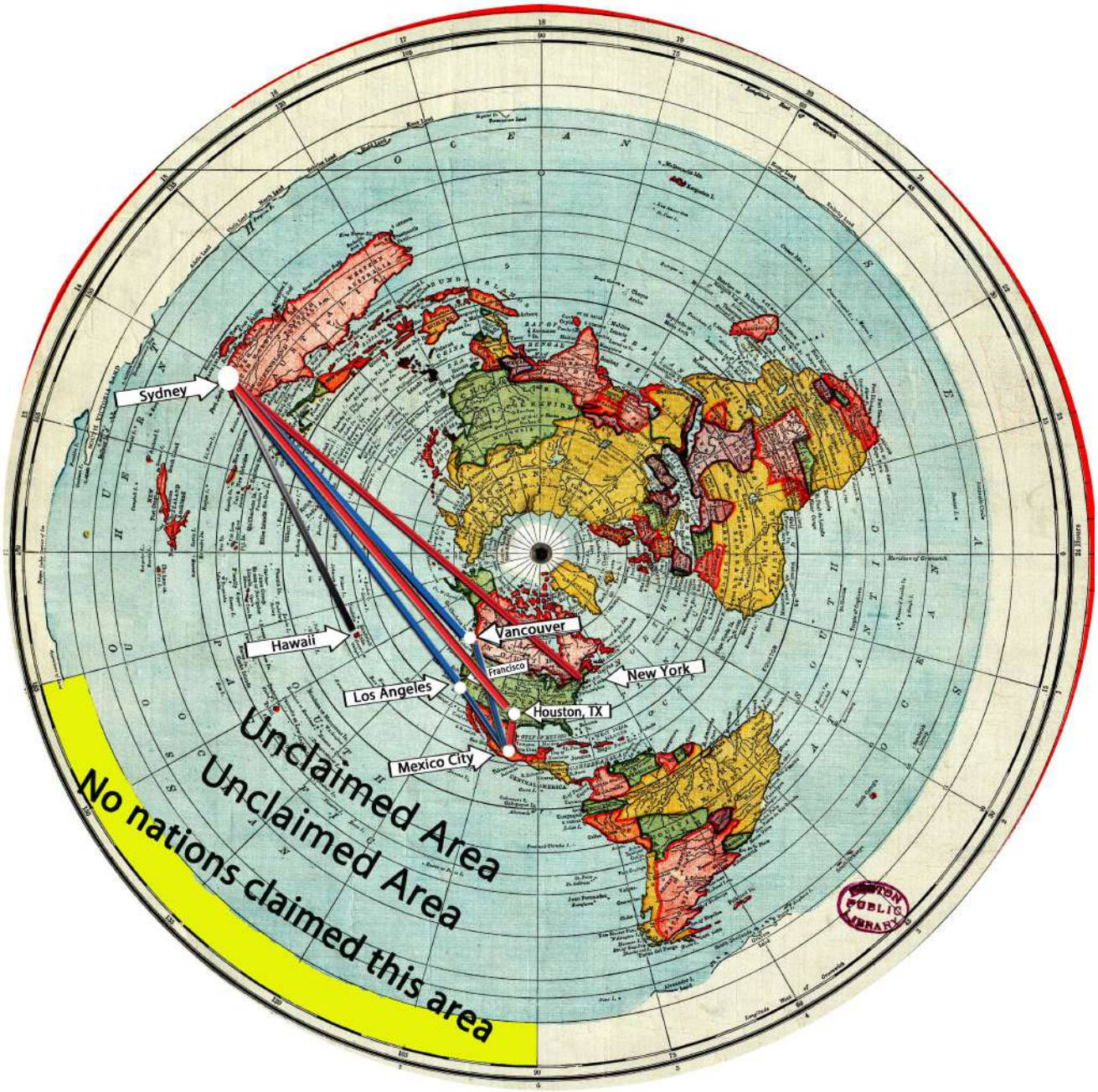
800 mph X 10 ore e 45 minuta = 8,360 Milje
8,360 Milje – 5,163 Milje = 3,197 Milje diference

Lexuesi tani mund të jetë i bindur se ka disa mospërputhje me modelin e globit. Distanca midis Johanesburgut në Perth është rreth **8,360 milje**; distanca midis Kepit të Shpresës së Mirë dhe Kepit të Hornit që është **5700 milje** dhe distanca midis Buenos Aires, Argjentinë dhe Sydney, Australi që është **11,086 milje** na jep disa të dhëna serioze se forma e tokës mund të mos jetë saktësisht siç na kanë mësuar gjatë viteve. Edhe pse do të mbulojmë edhe katër fluturime të tjera, kjo është dëshmi dhe provë e mjaftueshme se Toka nuk eshte nje glob!!!

Kapitulli 14 – Fluturimi i Qantas QF64

Një gjë tjetër dua të shtoj përpara se të mbyll këtë kapitull. Ju lutemi, mos u shqetësoni për inteneraret e fluturimit që shkojnë nga Sydney, Australia drejt Amerikës së Veriut dhe Hawaii në këtë kohë. Kjo do të diskutohet në fund të kapitullit 18 të këtij libri.

Në videon ku intervistohet kapiteni Marcelo R., ata flasin për 10 orë "**fluturim në errësirë**". Ajo që ata donin të thoshin është se ata fluturojnë mbi një zonë pa komunikim të mundshëm me Kontrollin e Trafikut Ajror as në Amerikën e Jugut ose në Oqeani. Unë thjesht dua të theksoj se, rastësisht kjo është zona e theksuar më poshtë në Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleason në të verdhë. Kjo zonë nuk është pretenduar kurrë nga asnjë komb.



Kapitulli 15 – Fluturimi i Hawaiian Airlines HA50

Kapitujt 15, 16 dhe 17 do të jenë shumë të rëndësishëm për kërkimin tonë. Fillimisht mendova t'i mbuloja këto tre fluturime të ardhshme të gjitha në një kapitull të vetëm, pasi këto janë të gjitha fluturime të brendshme dhe operohen të gjitha nga e njëjta kompani, Hawaiian Airlines. Megjithatë, duke qenë se nuk dua që lexuesi të ngatërrohet, do t'i trajtojmë ato një nga një në kapituj të veçantë.

Disa të vërteta fshihen në pamje të qartë! Për shembull, flamuri i OKB-së që mban hartën e tokës së sheshtë si simbol të tyre, **1)** Organizata Botërore Meteorologjike, **2)** Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil, **3)** Organizata Ndërkombëtare Detare dhe **4)** Organizata Botërore e Shëndetësisë që të gjithë mbajnë hartën e tokës së sheshtë si simbol të tyre. Nuk mund të bëhej më e dukshme!



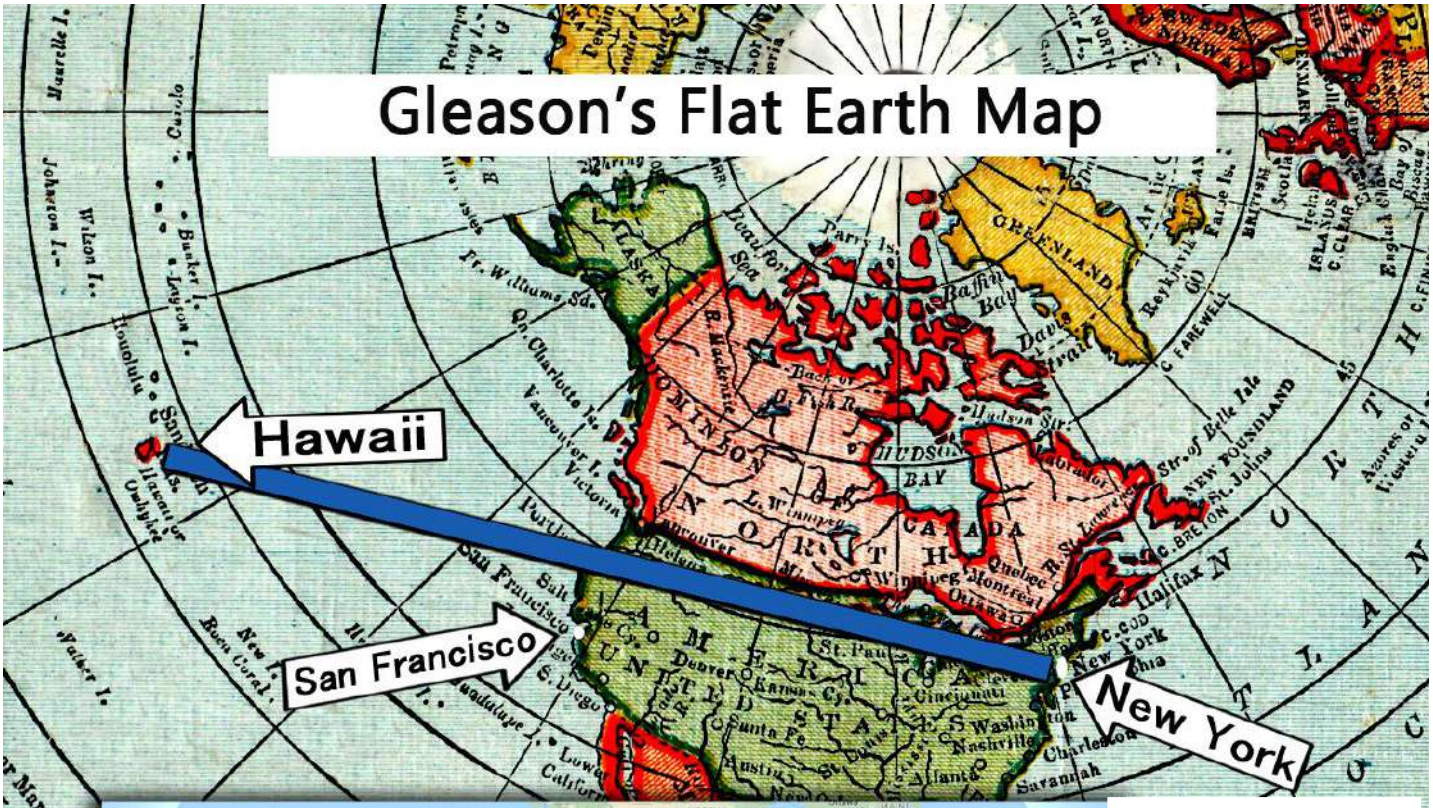
Në raste të tjera, do t'ju duhet të bëni disa gërmime ose të lidhni pikat për të kuptuar se gjërat me të vërtetë nuk janë ashtu siç supozohet të jenë. Tre uljet emergjente që do të trajtojmë në kapitujt 15, 16 dhe 17 ndjekin të njëjtin model, të njëjtën ngjashmëri, të njëjtën prirje. Ata të gjithë duhej të zbarkonin në të njëjtin rajon në SHBA, rajoni në Shtetet e Bashkuara të njohur si rajoni veriperëndimor: Kalifornia Veriore, Oregon dhe Washington State.

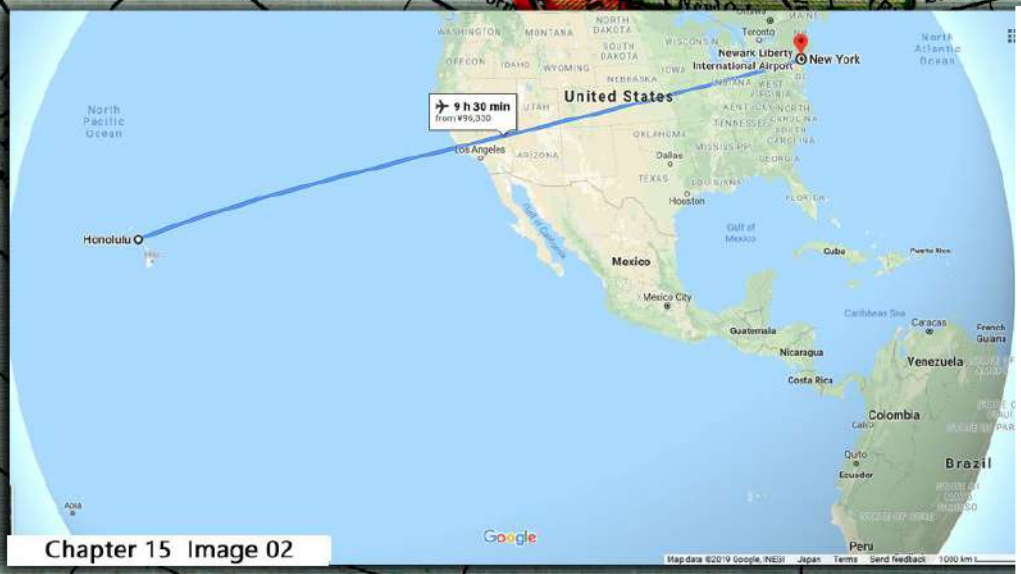
Kapitulli 15 – Fluturimi i Hawaiian Airlines HA50

Vërtet e çuditshme për fluturimet që ishin drejtuar drejt Jugperëndimit ose fluturonin drejt SHBA nga rajoni jugperëndimor i globit. Le të fillojmë me fluturimin tonë të parë, fluturimin HA50 të Hawaiian Airlines që fluturon nga Honolulu në Nju Jork JFK. Tani ju lutem, mos u ngatërroni sepse fluturimi HA51/HAL51 i Hawaiian Airlines do të mbulohet në Kapitullin 17 vetëm se, në kapitullin 17 ne do të shikojmë HA51/HAL51 që shkon drejt Honolulu-s pasi është nisur nga Nju Jorku JFK.
24 janar 2019. Gjithçka duket se është në rregull për Hawaiian Airlines HA50 që u nis nga Honolulu në orën 16:13. koha lokale me ulje të parashikuar në JFK në orën 6:55+1 EST.
Kohëzgjatja e këtij fluturimi është 9 orë e 35 minuta dhe tipi i avionit është Airbus A330. Avioni mbante 253 pasagjerë dhe kishte 12 anëtarë të ekuipazhit në bord.
Anëtari veteran i ekuipazhit Emile Griffith nuk ndihet mirë gjatë fluturimit. Griffith kishte punuar për Hawaiian Airlines për më shumë se 30 vjet dhe ai është i dashur dhe i respektuar nga kolegët e tij. Pasi fluturoi për gati tre orë, Griffith nuk ndihet më mirë dhe kapiteni vendos të bëjë një ulje emergjente në Aeroportin Ndërkombëtar të San Franciskos (SFO) rreth orës 23:00. koha lokale. Megjithëse anëtarët e ekuipazhit dhe personeli mjekësor punuan shumë për të shpëtuar jetën e Griffith-it, ai vdes nga një atak në zemër. Ai ishte 60 vjeç.

Për qëllimin e hulumtimit tonë, le të përqendrohemi në rrugën e këtij fluturimi. Hawaii qëndron në **19,8968° N, 155,5828° W**, ndërsa Nju Jorku qëndron në **40,7128° Verior, 74,0060° W**. San Francisko qëndron në **37,7749° N, 122,4194° W**. Është shumë e pjerrët nga 6° në 19°. **155,5828° W (Hawai)** deri **në 37,7749° N, 122,4194° W.** (SFO) dhe më pas qëndroni për gati 5 orë në të njëjtën gjerësi gjeografike derisa të arrijë në Nju Jork (JFK) në **40,7128° N, 74,0060° W**. Diçka nuk është e drejtë. Pse një fluturim që vjen nga jugperëndimi nuk do të fluturonte drejt San Diegos ose Los Anxhelosit, por do të fluturonte në veriperëndim drejt San Franciskos dhe më pas do të fluturonte për në Nju Jork në thelb në të njëjtën gjerësi gjeografike? Unë e kuptoj që lexuesi do të thotë se urgjenca mjekësore bëri që piloti të fluturonte ashtu siç bëri ai drejtpërdrejt nga **19,8968° N, 155,5828° W** deri në **37,7749° N, 122,4194° W**. Por kur lexuesi sheh se dy fluturimet e tjera që do të shikojmë ne do të kuptojë se kjo situatë nuk do të lexohet unike; ky është një model! Fluturimet që vijnë nga Hawaii në verilindje të SHBA-së do të fluturojnë mbi shtetin e Uashingtonit, Portland ose Kaliforninë Veriore. E shihni se çfarë nuk shkon? Le të krahasojmë fluturimin Havai HA50 si në glob ashtu edhe në hartën e Gleason:

Gleason's Flat Earth Map





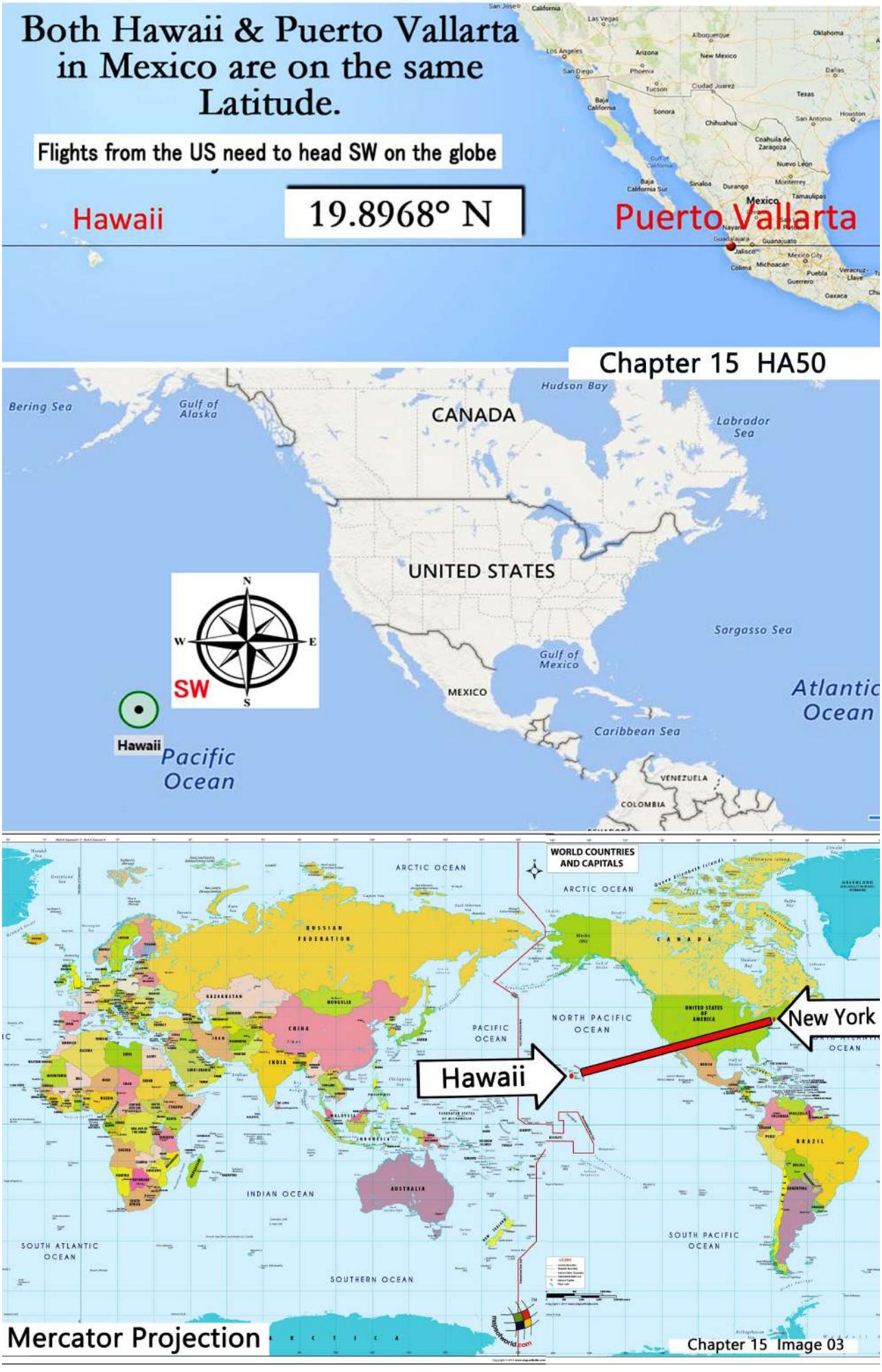
Chapter 15 Image 02

Although ball earth defenders criticize Google Maps, as seen here in both images from FlightAware and Google Maps, both have HA50 going in the same path. There is no difference at all between these two screenshots.



FlightAware Screenshot of HA50

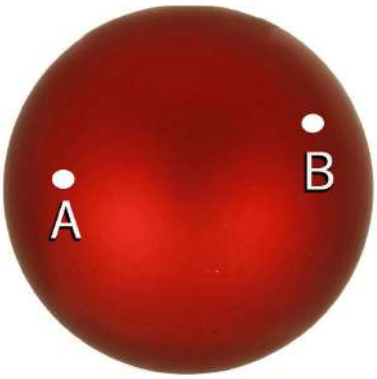
Kapitulli 15 – Fluturimi i Hawaiian Airlines HA50



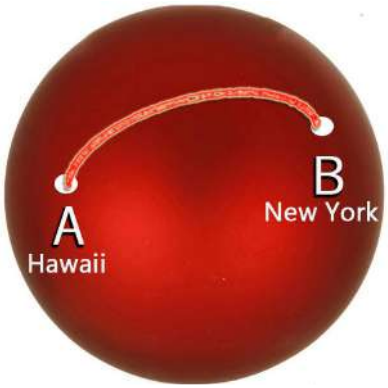
Kapitulli 15 – Fluturimi i Hawaiian Airlines HA50

Siç mund ta shohë lexuesi në faqen 77 Imazhi 02, në krye qëndron Harta e Tokës së Sheshtë të Gleason me shtegun e fluturimit të gjurmuar në ngjyrë blu nga Nju Jorku në Hawaii. Ka më shumë kuptim duke parë Hartën e Gleason-it pse piloti zgjodhi të ulte aeroplanin në San Francisko pasi ai po vinte drejt veriperëndimit të SHBA nga Hawaii.

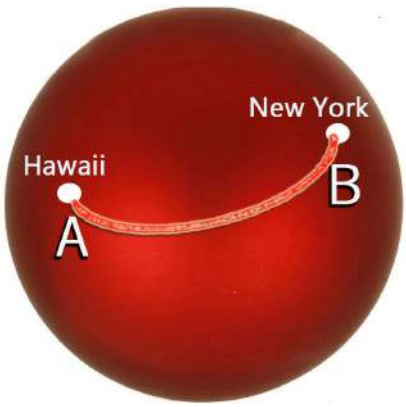
Nga ana tjetër, kur shikojmë rrugën e fluturimit sipas Google Maps, duhet të pyesim veten pse ky avion nuk u ul në San Diego apo Los Angeles. Edhe FlightAware ka shtegun e fluturimit të HA50 që fluturon mbi Kaliforninë Jugore. Nuk ka kuptim që ky fluturim të ulet në San Francisko. Pyes veten nëse fluturimi nga Honolulu për në Nju Jork konsiderohet të jetë një rrugë e "rrethit të madh". Nëse është, pse të jetë gjithmonë në veri? Nëse distanca nga A në B në një sferë është gjithmonë një hark rreth pikës më të lartë, a duhet të harkohet gjithmonë në veri? Nëse kjo linjë harkohet në jug, a do të kishte ndonjë ndryshim? Pse një fluturim nga Nju Jorku në Hawaii ose nga Hawaii në Nju Jork nuk mund të jetë në jug? Më lejoni ta ilustroj këtë:



Këtu kemi një sferë të përsosur ashtu si modeli i tokës së globit. Sipas modelit të tokës së globit, distanca më e shkurtër midis A dhe B në një sferë është një "rreth i madh" ose një vijë që rrotullohet rreth pikës më të lartë të sferës dhe rrotullohet "sikur" të kalonte në mes të sferës. Nuk duhet të bëjë dallim nëse kjo linjë rrethon sferën në veri apo në jug. Unë nuk do të ndryshoja distancën apo rrugën.



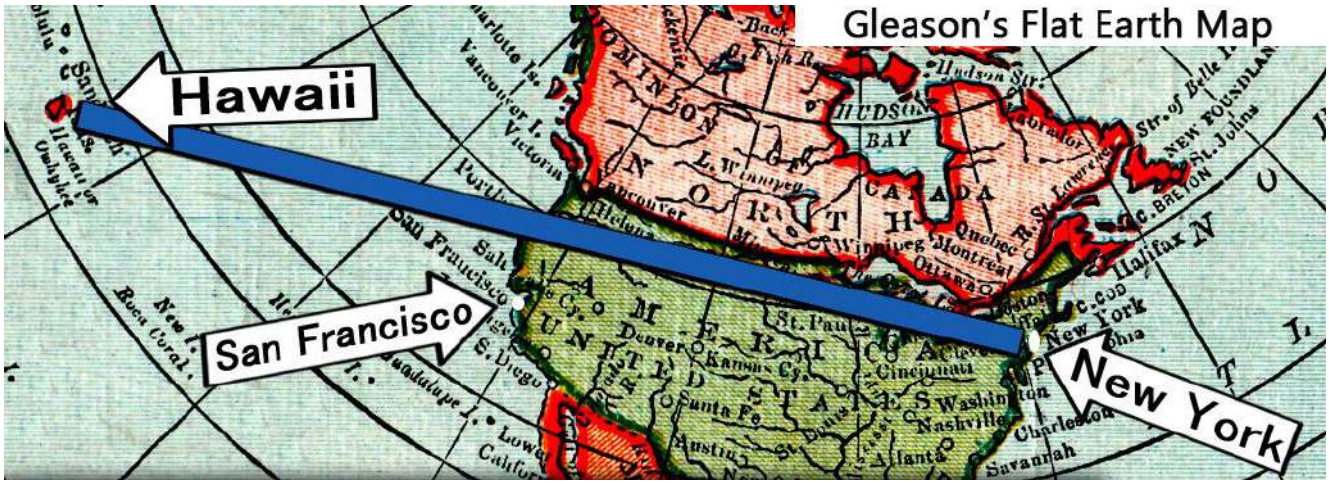
Le t'i japim emrat A & B. A është tani Hawaii ndërsa B është tani New York City. A konsiderohet ky fluturim i drejtpërdrejtë nga qyteti i Nju Jorkut si një rrugë "rrethore e madhe"? Duket se është sepse, siç do të shohim në dy uljet e ardhshme emergjente nga Hawaiian Airlines, të dyja u ulën gjithashtu në rajonin veriperëndimor të Shtet



Një "rreth i madh" duhet të jetë gjithmonë në veri? Nëse Hawaii në Nju Jork konsiderohet të jetë një rrugë "rrethi i madh", pse nuk mund të shkojë ky hark në jug? Pse fluturimet nga NYC në Hawaii nuk mund të nisin drejt jugut dhe të fluturojnë mbi Kolorado, Arizona dhe Kaliforni Jugore derisa të arrijnë në Hawaii? Gjurmuesit e fluturimit do ta tregojnë se e bën këtë, por nuk ndodh në jetën reale.

Kapitulli 15 – Fluturimi i Hawaiian Airlines HA50

Miqtë e mi të dashur, përfundimi ynë këtu është se HA50 nuk vinte nga jugperëndimi i një topi rrotullues. Siç mund ta shohim qartë në Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleason në Image 02, vija blu në krye që lidh Hawaiin me qytetin e Nju Jorkut është rruga e vërtetë e këtij fluturimi. Nuk ka rrugë të "rrethit të madh". Fluturimi HA50 i Hawaiian Airlines po vinte nga Hawaii në një rrugë të drejtpërdrejtë pikërisht siç tregon linja blu. Vendimi i kapitenit për të ulur në San Francisko SFO ishte logjik për faktin se ai do të fluturonte mbi rajonin veriperëndimor të Shteteve të Bashkuara. Imazhi më poshtë tregon saktësisht rrugën e fluturimit HA50 të Hawaiian Airlines. Të gjitha fluturimet e tjera nga Hawaii që fluturojnë direkt në verilindje të Shteteve të Bashkuara do të ndjekin të njëjtën rrugë fluturimi.



Unë kam hulumtuar shtigjet e fluturimit dhe kam provuar se toka është e sheshtë për më shumë se tre vjet dhe ende habitem me të **gjitha provat** që i gjej kaq të qarta para syve të mi. Kur kuptova gjithashtu se të gjitha fluturimet që vinin nga Australia në Amerikën e Veriut fluturojnë në veri të Hawaiit, ishte si të zbuloja Tokën e Sheshtë për herë të parë përsëri. Inteneraret e fluturimit do t'ju çojnë në Tokën e sheshtë. Ju duhet të lidhni pikat!

Më pas, do të shikojmë dy fluturime të tjera nga Hawaiian Airlines. Në kapitullin 16 do të mbuloj një ulje të çuditshme emergjente në rajonin veriperëndimor të Shteteve të Bashkuara dhe gjërat bëhen edhe më të çuditshme në kapitullin 17. Këto tre fluturime dhe kapituj do të jenë shumë të rëndësishëm sepse të gjithë janë pjesë e një enigme dhe ne duhet t'i bashkojmë pjesët.

Le të bëjmë tani një tjetër ulje emergjente në Oakland, Kaliforni!

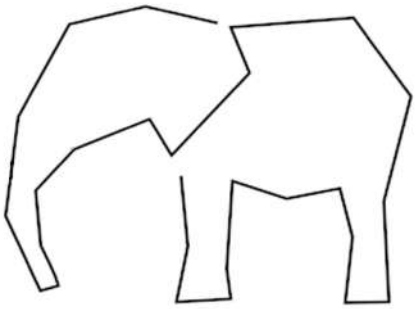
Kapitulli 16 – Fluturimi i Hawaiian Airlines HA37

A i pëlqen lexuesit lidhjen e pikave? Dikur ishte një nga argëtimet e mia të preferuara kur rritesha në Brazil. Gjërat ishin të vështira; familja ime nuk kishte shumë burime. Lodrat ishin të pakta, kështu që do të argëtoheshim me çdo gjë që gjenim. Shikova gazetat e vjetra për gjërat qesharake ose enigmën dhe duke lidhur vizatimet me pika si kjo më poshtë:



Before

In connect the dots puzzles you don't get to see the image until you connect all the numbered dots. Chapters 15, 16 and 17 are similar to connecting the dots puzzle.



After

Ne pamë në kapitullin 15 uljen e çuditshme emergjente të një fluturimi që vinte nga Hawaii në 19,8968° N, 155,5828° W dhe ulje në San Francisko në 37,7749° N, 122,4194° W. Ne mund ta interpretojmë këtë si një rast të izoluar, për shkak të një vdekjeje në mes të anëtarëve. këshilluar të shkoni në San Francisko nga Hawaiian Airlines.

Por çfarë të thuash për një fluturim që u nis nga San Diego në Kaliforninë Jugore në drejtim të Hawaii, por fluturon në Oakland, Kaliforni për një ulje emergjente? Kjo është pikërisht ajo që ndodhi më 23 tetor 2018 kur fluturimi HA37 i Hawaiian Airlines i nisur drejt Hawaiit (Maui) pati një problem në ajër kur një dritë e kabinës u ndez pak pas ngritjes, duke treguar një problem të mundshëm me një nga dy motorët e Airbus 321n.

Sipas MercuryNews.com, "aeroplani u nis nga San Diego ne 8:25 a.m. dhe u ul ne Oakland, California me 10:51 a.m".

Megjithatë, sipas faqes së internetit mercurynews.com, aeroporti mori vetëm raportet fillestare se aeroplani do të duhej të devijonte në orën 9:30 të mëngjesit. Kjo do të thotë se avioni ishte tashmë një orë në fluturim drejt Hawaiit duke u nisur nga Jugperëndimi mbi Oqeanin Paqësor kur njoftoi Aeroportin Oakland. Aeroplani u ul në Oakland një orë e 21 minuta pas njoftimit

Aeroporti Oakland. Si mundi një aeroplan që ishte 1 orë në një fluturim 5 orë e 50 minuta në drejtim të kundërt të Oakland, Kaliforni të mund të kthehej në drejtim të veriperëndimit dhe të ulte aeroplanin në vetëm 1 orë e 21 minuta pasi kishte njoftuar aeroportin e Oakland? Një fluturim direkt nga San Diego në Oakland zgjat 1 orë e 30 minuta nëse fluturimi niset nga San Diego dhe fluturon direkt për në Oakland. Si mundet një fluturim që ishte tashmë 1 orë në drejtim të kundërt të ulet në Oakland në vetëm 1 orë e 21 minuta pasi njoftoi aeroportin? Ju lutemi, shikoni imazhin 02 më poshtë:



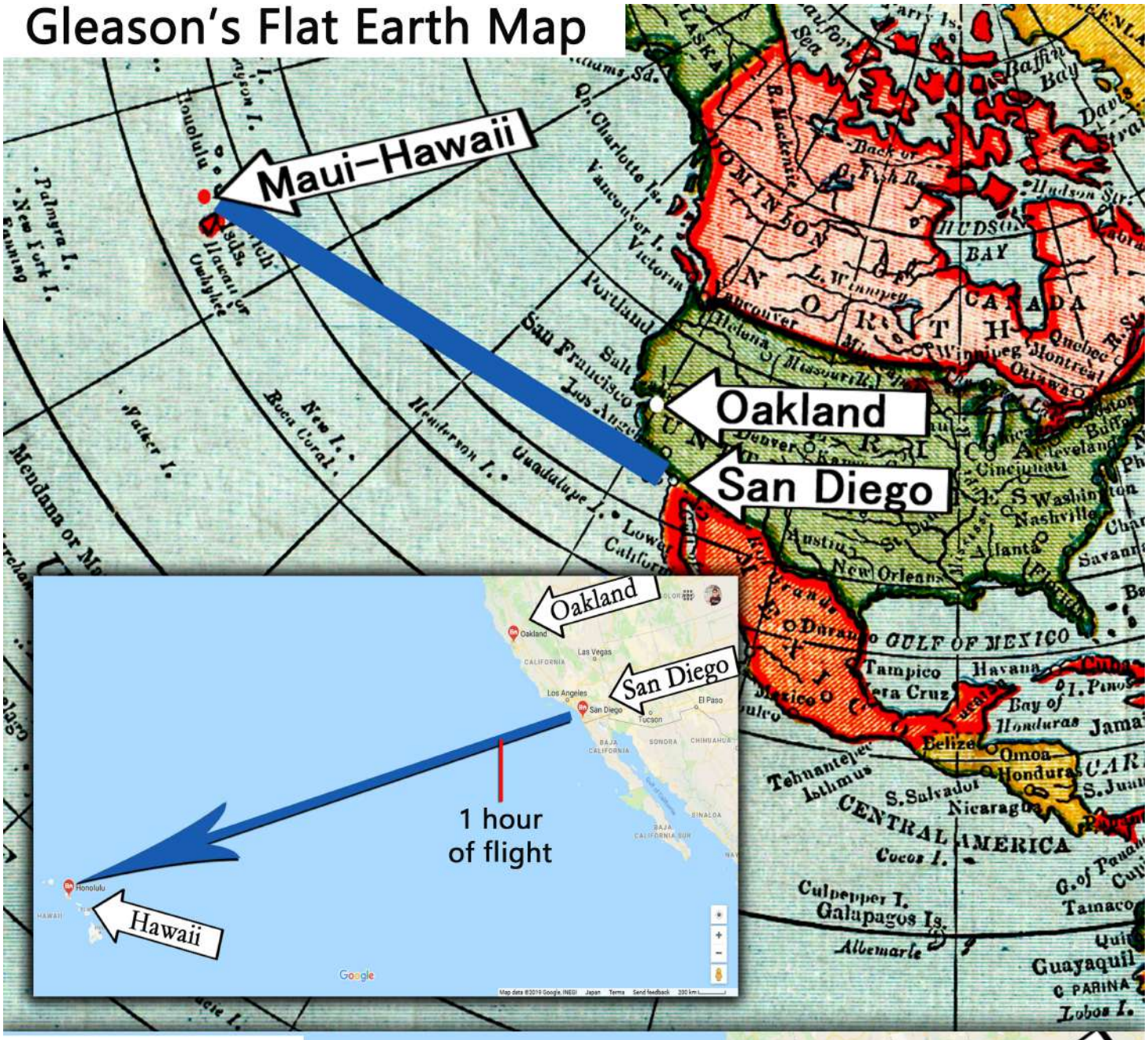
Siç mund të shihet në foton e mësipërme, do të duhej më shumë se 1 orë e 21 minuta që fluturimi HA37 i Hawaiian Airlines të arrinte në Oakland, Kaliforni në rajonin veriperëndimor të Shteteve të Bashkuara. Më e mira që mund të kishte bërë piloti në këtë rrethanë do të ishte kthimi në San Diego. Ky do të ishte aeroporti më i afërt për të.

Ky ulje emergjente nuk ka aspak kuptim kur shikoni modelin e globit. Është e qartë se San Diego do të kishte qenë alternativa më e mirë për një ulje emergjente nëse avioni ishte tashmë 1 orë larg mbi Paqësorin drejt Hawait.

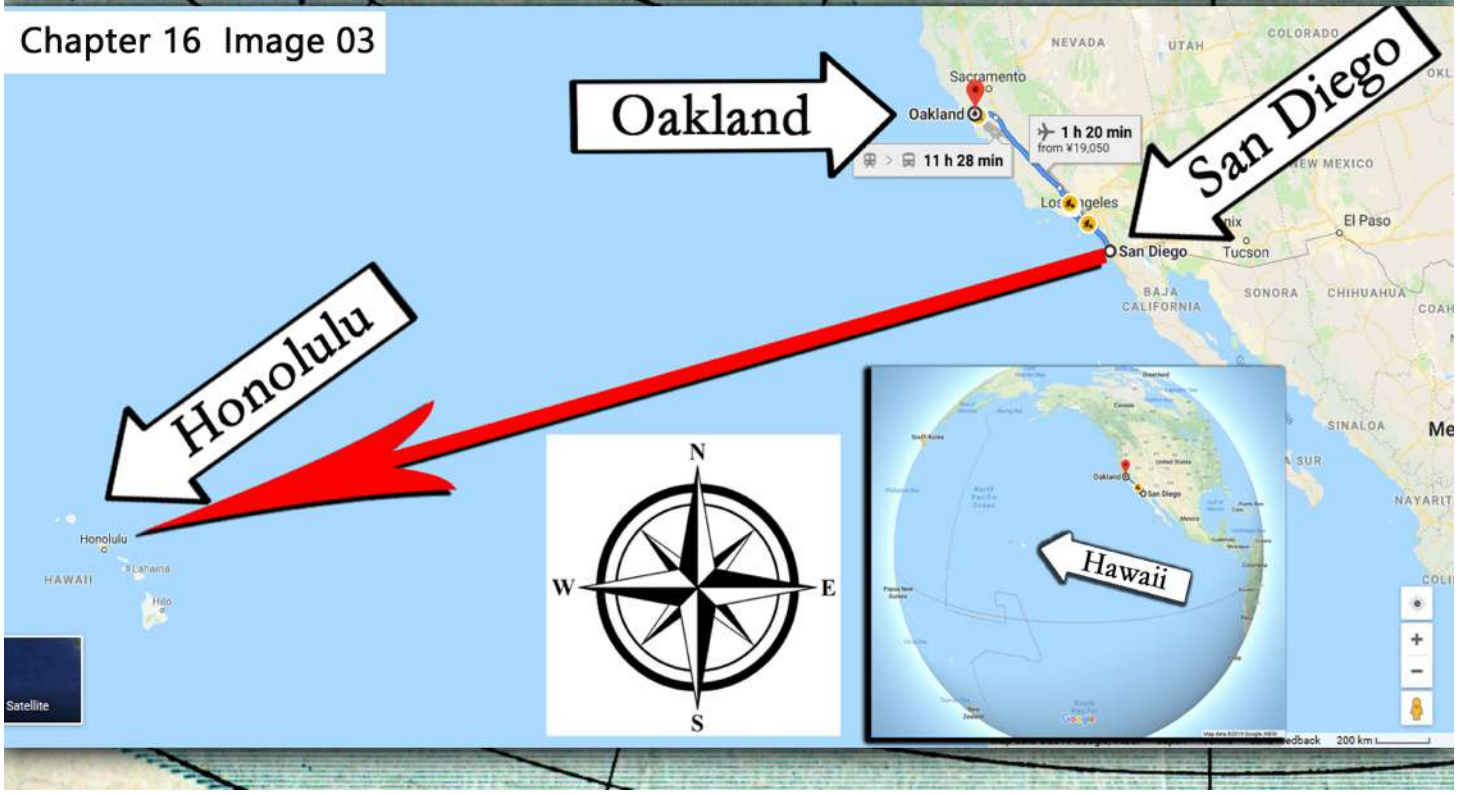
Por, çka nëse fluturimi HA37 i Hawaiian Airlines nuk do të fluturonte në atë drejtim? Po sikur fluturimi HA37 i Hawaiian Airlines të fluturonte tashmë drejt veriperëndimit? Epo, nuk mund të jetë, apo jo? A nuk ndodhet Hawaii në jugperëndim të San Diegos? Le të shohim, San Diego ndodhet në 32,7157° N, 117,1611° W, Hawaii ndodhet në 19,8968° N, 155,5828° W.

Gjithçka bëhet më e qartë kur shikojmë hartën e tokës së sheshtë të Gleason dhe krahasojmë me modelin e globit siç do të bëjmë në faqen tjetër:

Gleason's Flat Earth Map

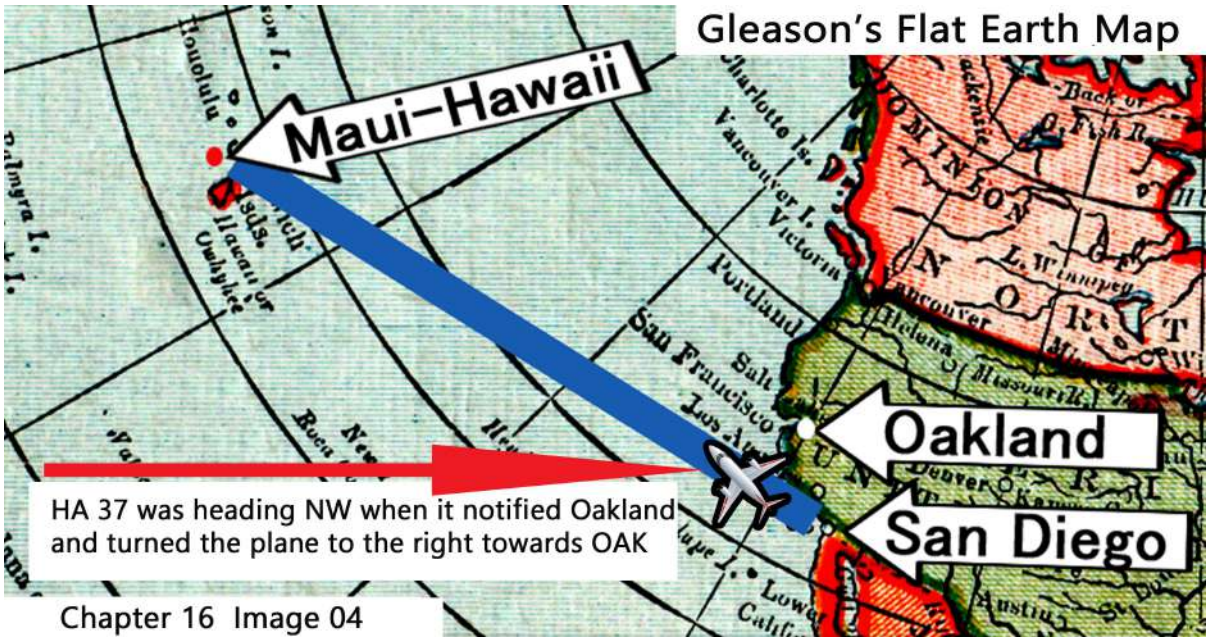


Chapter 16 Image 03



Kapitulli 16 – Fluturimi i Hawaiian Airlines HA37

Ndërsa krahasojmë intenerarin e fluturimit HA37 të Hawaiian Airlines si në modelin e globit ashtu edhe në hartën e sheshtë të tokës së Gleason, bëhet e qartë pse ky aeroplan u ul në Oakland, Kaliforni. Fluturimi ishte tashmë 1 orë në fluturimin që shkonte në veriperëndim të bregdetit të Kalifornisë. Piloti njoftoi OAK, ktheu avionin në të djathtë dhe u nis drejt Oakland.



Siç e kemi parë në kapitullin 15 me fluturimin HA50 të Hawaiian Airlines me një ulje emergjente në San Francisko SFO dhe me këtë fluturim fluturimi i Hawaiian Airlines HA37 që u ul në Oakland (OAK) i cili është vetëm 31 milje larg njëri-tjetrit, këto dy fluturime po shkonin dhe vinin nga e njëjta rrugë siç tregohet në Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleason. Toka është e sheshtë dhe shtigjet e fluturimit dhe uljet emergjente e vërtetojnë këtë fakt!

Lexuesi mund të besojë ende në një rastësi të thjeshtë. I gjithë sistemi heliocentrik bazohet në rastësi dhe rastësi. I dashur lexues, tani është koha të hapni sytë dhe të shihni se nuk ka rastësi si kjo. Ne kemi mbuluar 15 ulje emergjente që të gjitha kanë rezultuar të kenë më shumë kuptim në hartën e tokës së sheshtë sesa në një tokë rruzullore të globit, e cila "rastësisht" ndodhi të ishte në vendin e duhur në univers. Rastësisht kimikatet e duhura shpërthyen rastësisht duke krijuar jetë.

Jo, jo miku im. Këtu nuk ka rastësi! Të gjithëve na kanë gënjyer. Tani është koha për të hapur sytë dhe për të hequr qafe këtë besim heliocentrik dhe rrjetën e tij të gënjeshtrave. Siç thonë…

"*Real eyes realize real lies*"! **sy reale - realize - genjeshter reale**"

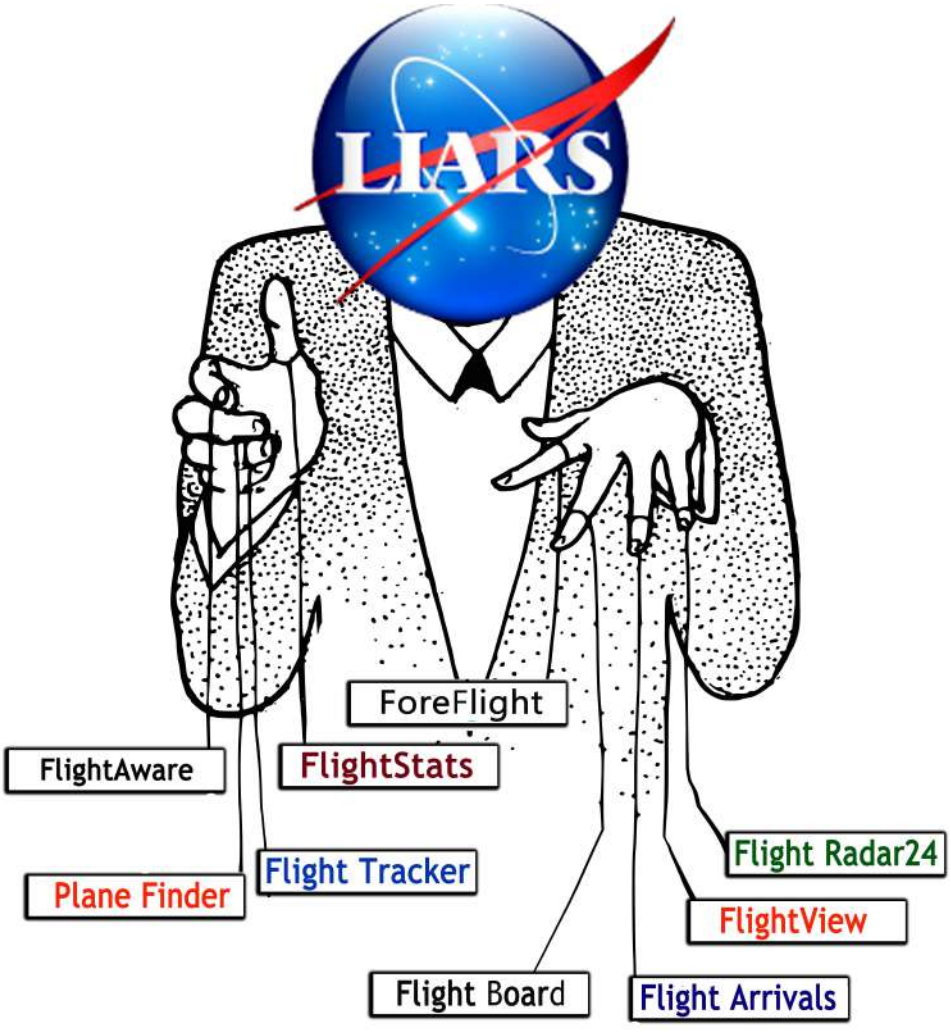
Kapitulli 17 - Hawaiian Airlines HAL51 në Seattle

Ndonjëherë marr mesazhe nga avokatë të tokës së globit që më dërgojnë lidhje ose pamje nga faqet e internetit të gjurmimit të fluturimeve ose aplikacionet duke u përpjekur të më bindin se toka është një glob thjesht duke më treguar një imazh dixhital në një ekran dixhital. Është e mahnitshme të shohësh se sa shumë besojnë ata në imazhet që vijnë nga një ekran kompjuteri që mund të manipulohen lehtësisht nga burrat. Mbrojtësit e Globe Earth mund ose nuk mund të jenë të vetëdijshëm për këtë, por, të gjitha faqet e internetit të gjurmimit të fluturimeve, programet e planifikimit të fluturimit, aplikacionet dhe imazhet e shfaqura në ekranin e pasme të sediljeve të avionëve marrin të gjitha të dhënat e tyre nga e njëjta agjenci: NASA! Këtu është një shembull për të vërtetuar mendimin tim, partneriteti AirNav Live Flight Tracker me NASA.

AirNav Live Flight Tracker - Our Successful Flagship Product

Used by Aviation Professionals and Enthusiasts in all the world,
AirNav Live Flight Tracker is considered the most powerful flight tracking application currently available.

Used in Airline Fleet Management, Vortex and wake-turbulence studies (Denver Airport - Coherent Technologies in partnership with FAA and NASA), Aviation TV programs (Discovery Channel and others) this hi-tech application is available not only for professionals but for anyone with just an internet connection, and for the cheapest cost in the market.



Kapitulli 17 - Hawaiian Airlines HAL51 në Siatell

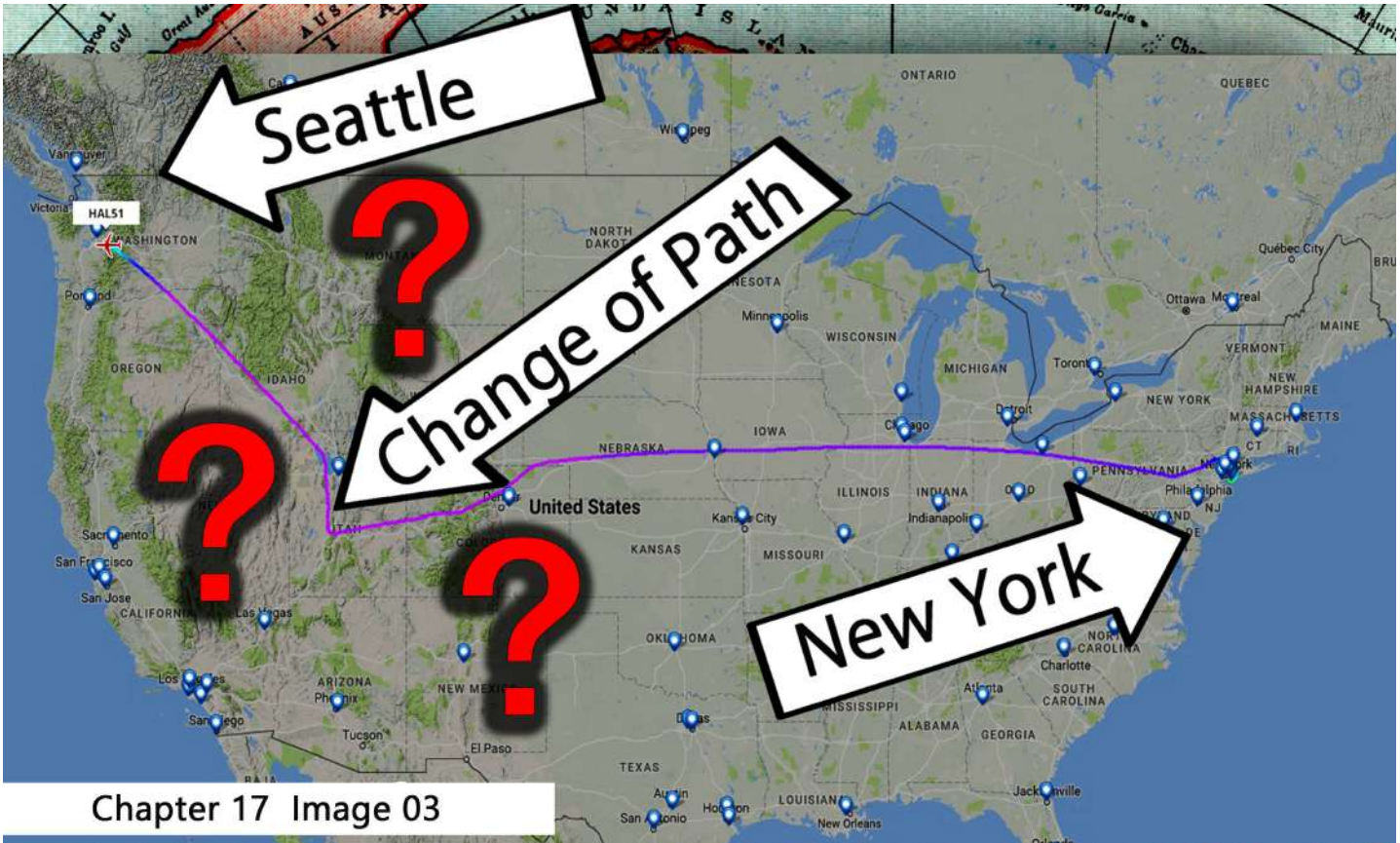
Siç mund ta shohim në faqen e mëparshme, ekziston një agjenci që tërheq fijet pas të gjitha atyre faqeve të internetit të gjurmimit të fluturimeve. Kjo agjenci u ofron atyre të dhëna që tashmë janë konvertuar nga një hartë e tokës së sheshtë në një projeksion të tokës së globit. Konvertimi i të dhënave nuk është diçka e re, është bërë dhe është bërë në shumë platforma të ndryshme.

Unë solla faqet e internetit të gjurmimit të fluturimeve në këtë kapitull sepse fluturimi që do të mbulojmë këtu pati një ndryshim jashtëzakonisht të pazakontë dhe të çuditshëm të rrugës kur iu desh të bënte një ulje emergjente. Ndërsa po ndiqej drejtpërdrejt, shikuesit morën pamje nga ekrani dhe postuan në një grup diskutimi, administratori i të cilit është Mick West, një avokat i tokës së globit.

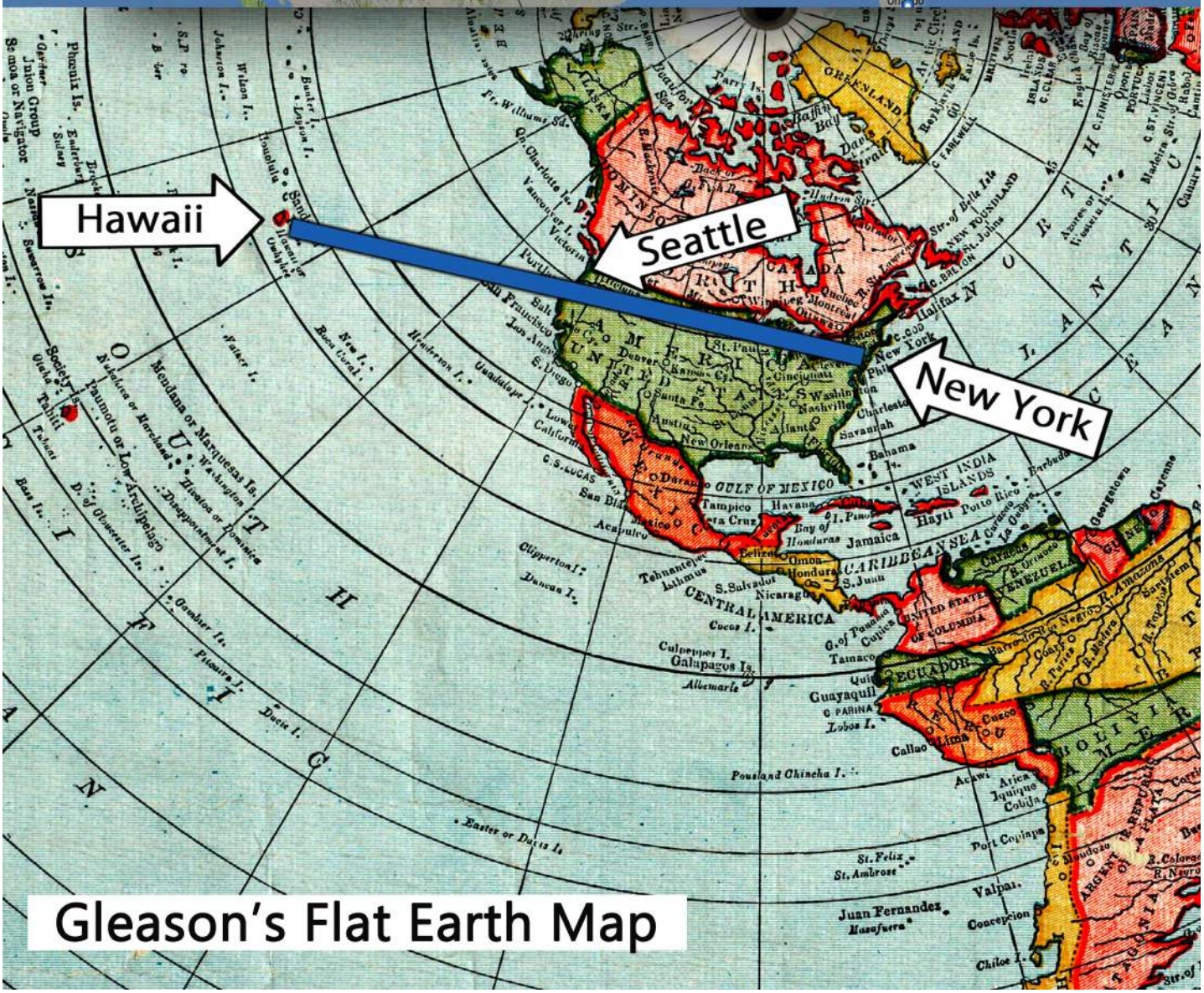
Sipas FlightRadar24, fluturimi HA51/HAL51 i Hawaiian Airlines po fluturonte në jug të Salt Lake City mbi Utah kur ndryshoi befas rrugën drejt veriperëndimit për të bërë një ulje emergjente në Seattle. Fluturimi po gjurmohej drejtpërdrejt dhe shtegu i fluturimit i paraqitur në ekran ishte në përputhje me modelin e tokës së globit dhe Google Maps. Papritur avioni bëri një kthesë 90 gradë në të djathtë të tij dhe u nis drejt Seattle për një ulje emergjente. Si mund të ishte edhe kjo e mundur?

Detajet e fluturimit vijojnë: Fluturimi i Hawaiian Airlines HA51/ HAL51 Airbus A330-243, kodi i modalitetit-5 A479B2, numri serial 1310, AGE 5 vjeç, Shpejtësia tokësore 437 kts, Shpejtësia e vërtetë e ajrit 474 kts, shpejtësia e treguar e ajrit 26 kts, 271 Mak. FIR/UIR Salt Lake City, Radar T-KSLC3, Latitude 42.5208, Longitude -114.2024. Data siç ndodhi ishte më 5 qershor, si në kapitullin 15 me fluturimin HA50 të Hawaiian Airlines duke bërë një ulje emergjente në rajonin veriperëndimor të Shteteve të Bashkuara dhe kapitullin 16 ku ne mbuluam fluturimin e Hawaiian Airlines HA37 gjithashtu duke bërë një ulje emergjente në Oakland, CA 31 Miles NE të San Franciskos në rajonin veriperëndimor të Shteteve të Bashkuara, duke mësuar ky plan për tokë në Detin Veriperëndimor të Shteteve të Bashkuara. Me shumë mundësi, ky aeroplan nuk ishte as në vendin ku softueri gjurmues po e tregonte të ishte.

Nuk mund të gjendet shumë për këtë fluturim ose pse ai shkoi nga jugu i Utah në Seattle për një ulje emergjente. Sidoqoftë, ne ende duhet të krahasojmë shtegun e këtij fluturimi siç tregohet në pamjen e ekranit me Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleason në faqen tjetër dhe të shohim se çfarë përfundimi marrim:



Chapter 17 Image 03



Gleason's Flat Earth Map

Kapitulli 17 - Hawaiian Airlines HAL51 në Siatell

Krahasuar në faqen 87 Imazhi 03, shtegu i fluturimit të fluturimit HA51/HAL51 të Hawaiian Airlines në Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleason është një vijë e drejtë nga Nju Jorku JFK në Honolulu HNL në Hawaii që ka Seattle saktësisht përgjatë rrugës së saj. Ne konkludojmë se ky ulje emergjente në Seattle ka më shumë kuptim kur shikojmë hartën e tokës së sheshtë dhe nuk ka fare kuptim kur shikohet në modelin e tokës së globit. Rruga e këtij fluturimi në pamjen e ekranit që tregon aeroplanin duke bërë një kthesë të papritur djathtas dhe duke u nisur nga veriperëndimi drejt Seattle, lë një gjurmë pyetjesh: Pse ky aeroplan nuk u ul në Salt Lake City pasi po fluturonte në jug të Utah? ? Po në Las Vegas? Pse ky fluturim nuk vazhdoi derisa arriti në Los Angeles ose San Diego? Çfarë nuk shkon me San Diego-n dhe Los Anxhelosin që këto fluturime që vijnë nga verilindja drejt Hawait në jugperëndim gjithmonë zbarkojnë në rajonin veriperëndimor të Shteteve të Bashkuara? E njëjta gjë ndodh me fluturimet që vijnë nga Hawaii drejt Shteteve të Bashkuara përfundojnë duke bërë ulje emergjente në rajonin veriperëndimor të Shteteve të Bashkuara?

Shikoni më poshtë distancën midis Seattle dhe Salt Lake City:

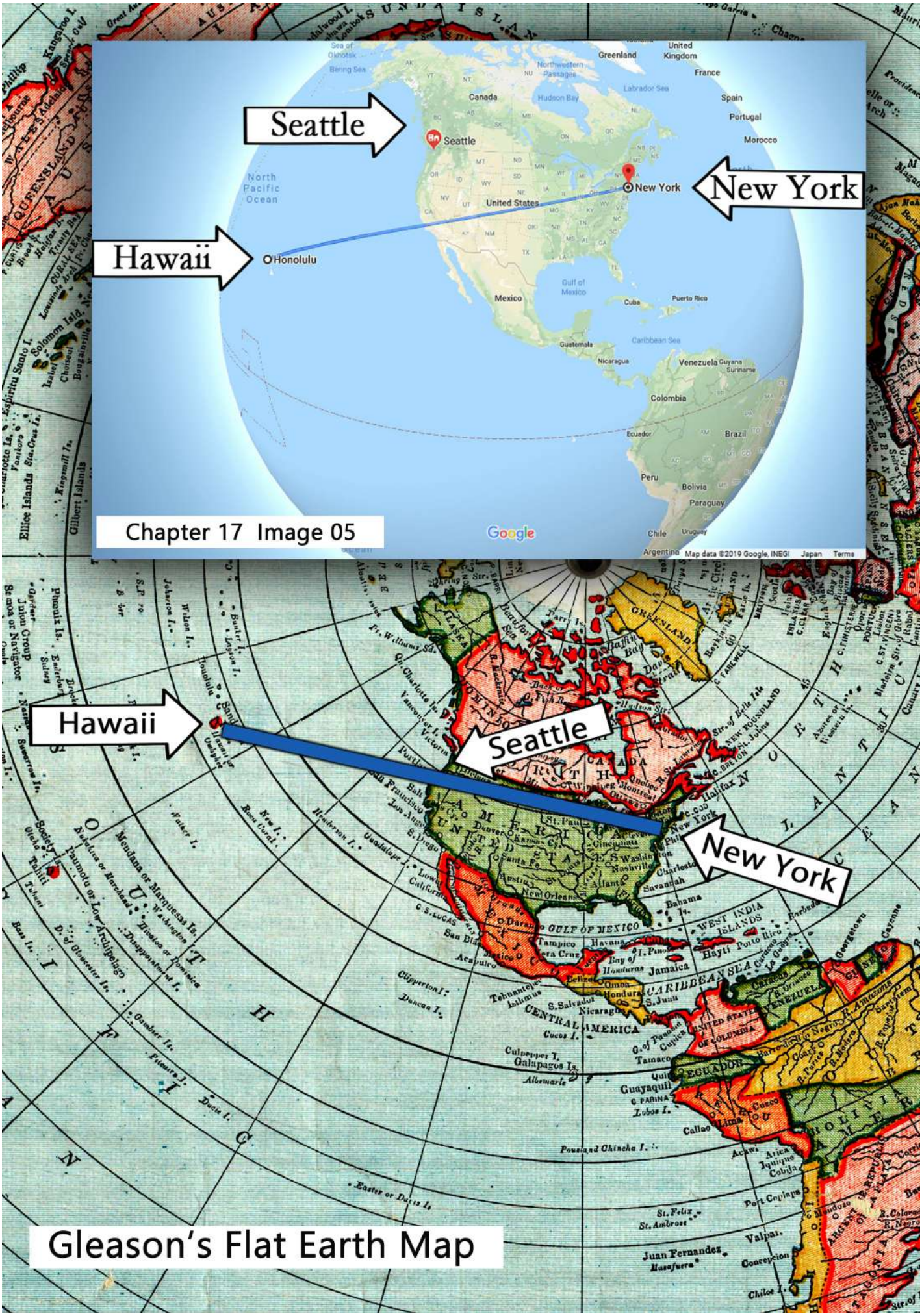
DISTANCE

From - To	mi	km	NM
Seattle (**SEA**) - Salt Lake City (**SLC**)	689	1108	598

Vetëm një kujtesë për lexuesin, sipas pamjes së ekranit, fluturimi HA51/HAL51 i Hawaiian Airlines po fluturon në dhomë 200 milje në jug të Salt Lake City.

Ka më shumë fluturime nga Hawaiian Airlines që bëjnë ulje emergjente në rajonin veriperëndimor të Shteteve të Bashkuara. Në fakt, ka disa! Hawaiian Airlines është rrënuar me ulje emergjente në vitet e fundit dhe është marrë nga media dhe ka disa artikuj të shkruar në internet që flasin për betejat që Hawaiian Airlines ka pasur me uljet emergjente kohët e fundit.

Në ilustrimin 17a krahasuam shtegun e fluturimit HA51/HAL51 të Hawaiian Airlines në të dyja, pamjen e ekranit nga FlighRadar24 siç është postuar në forumin e diskutimit dhe në Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleason. Tani do të krahasojmë shtegun e fluturimit të HA51/HAL51 në modelin e tokës së globit sipas Google Maps me Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleason. Le t'i vendosim të dyja shtigjet e fluturimit krah për krah dhe të shohim se cila ka më shumë kuptim: Modeli i tokës së globit rrotullues ose modeli gjeocentrik dhe i palëvizshëm i tokës së sheshtë:


Seattle
New York
Hawaii
Seattle
New York
Hawaii
Seattle
New York
Chapter 17 Image 05
Google
Map data ©2019 Google, INEGI
Japan
Terms
Gleason's Flat Earth Map

Siç tregohet në faqen 89 Imazhi 04, nuk ka asnjë ndryshim midis shtegut të fluturimit të projektuar në modelin e tokës së globit të paraqitur në Google Maps dhe shtegut të fluturimit siç tregohet në pamjen e ekranit nga FlightRadar24 në faqen 87 Imazhi 03. Në të dyja ilustrimet shtegu i fluturimit të një avioni që fluturon nga Hawaii HLN në drejtim të Nju Jorkut në drejtim të Nju Jorkut, në drejtim të Nju Jorkut JFK është i ngjashëm mbi itinerarin e Nju Jorkut JFK. Kalifornia shkon ose vjen nga Hawaii. Megjithatë, kur ndodhi një ulje emergjente, vendi ku u ul ky fluturim nuk përputhet me itinerarin sikur të ishte vërtet duke fluturuar në një model të tokës globit.

Harta e Tokës së Sheshtë të Gleason tregon një intenerarin fluturimi që shkon drejtpërdrejt nga Hawaii HLN në Nju Jork JFK. Të tre uljet emergjente të mbuluara në kapitujt 15, 16 dhe 17 kanë të përbashkët uljet e tyre në rajonin veriperëndimor të Shteteve të Bashkuara duke favorizuar modelin e tokës së sheshtë. Kështu, arrijmë në përfundimin:

☛All three emergency landings covered in Chapter 15 – Hawaiian Airlines flight HA50; in Chapter 16 – Hawaiian Airlines flight HA37 and in Chapter 17 – Hawaiian Airlines flight HA50/HAL51 favor the Gleason's Flat Earth Map over the globe earth spinning ball model.

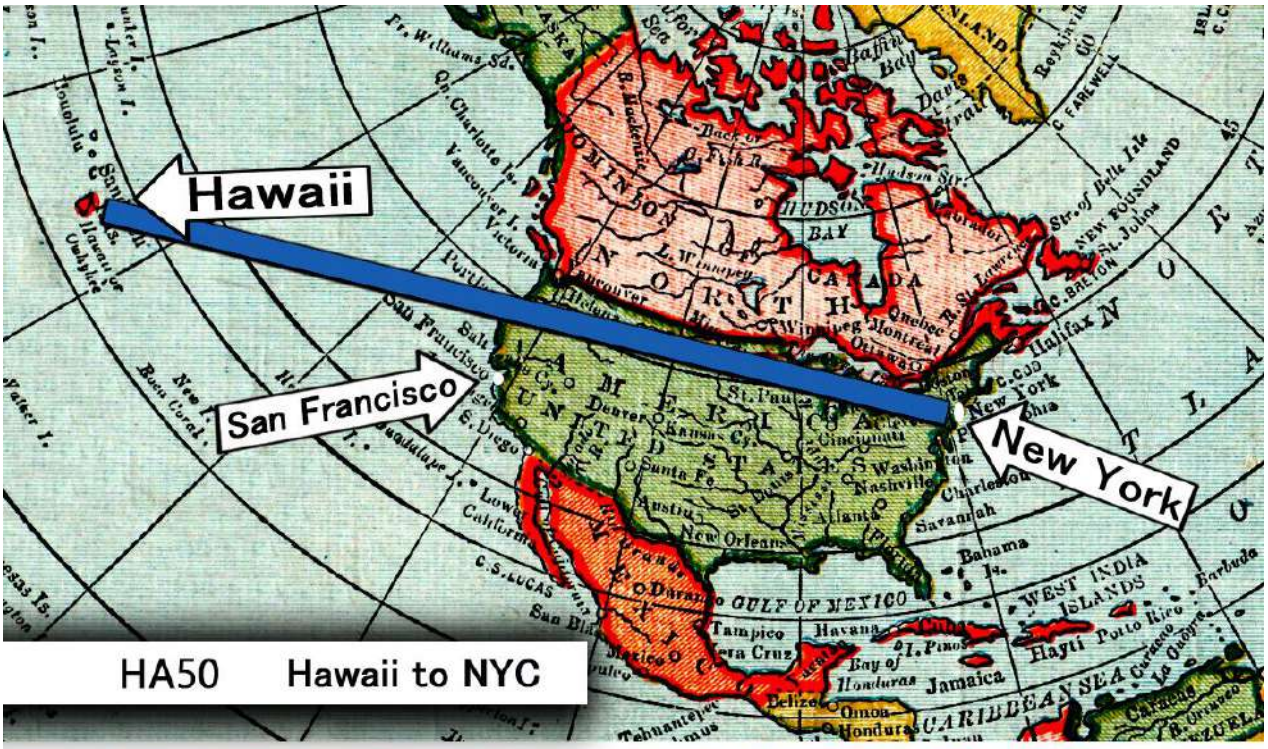
☛All three emergency landings took place on the path of the flights as demonstrated on the Gleason's Flat Earth Map.

☛All three emergency landings show to be evident that all these flights fly over the Northwest region of the United States and these three emergency landings were not three consecutive "coincidences".

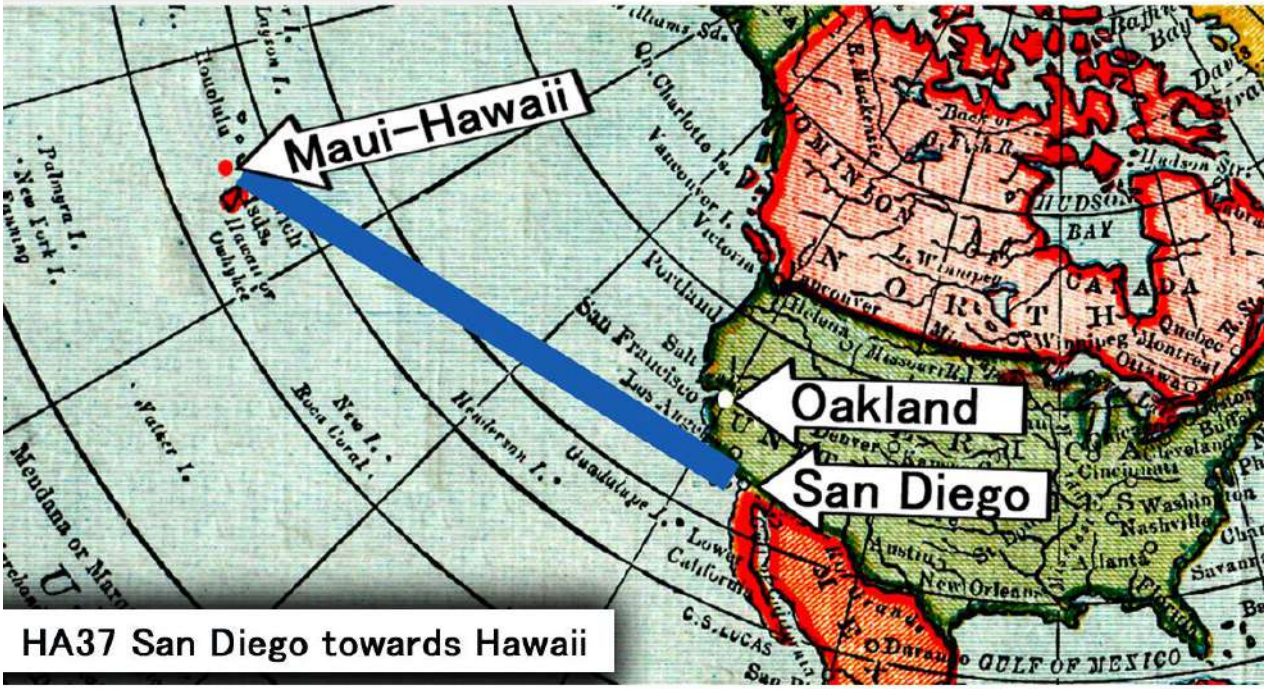
☛All three emergency landings demonstrated that what is being shown in flight tracking websites, seat back screen of airplanes and flight tracking applications is a simulation of a globe earth, and not the reality of a flat, non-rotating earth.

☛All three emergency landings demonstrated what we have known for quite some time; that official agencies hide the true shape of the earth.

Let's now compare all three flights on the Gleason's Flat Earth Map on the next page and the reader will arrive at the conclusion that, these three flights prove when flying straight and **directly** to or from Hawaii, to or from the Northeast of the United States (NYC, Boston, etc), they all fly above the Northwest region of the United States and emergency landing in cities along the way like Seattle, Oakland and San Francisco make more sense when we look at the flat earth map. There are no coincidences here. The flat earth map makes more sense, the flat earth map is correct!

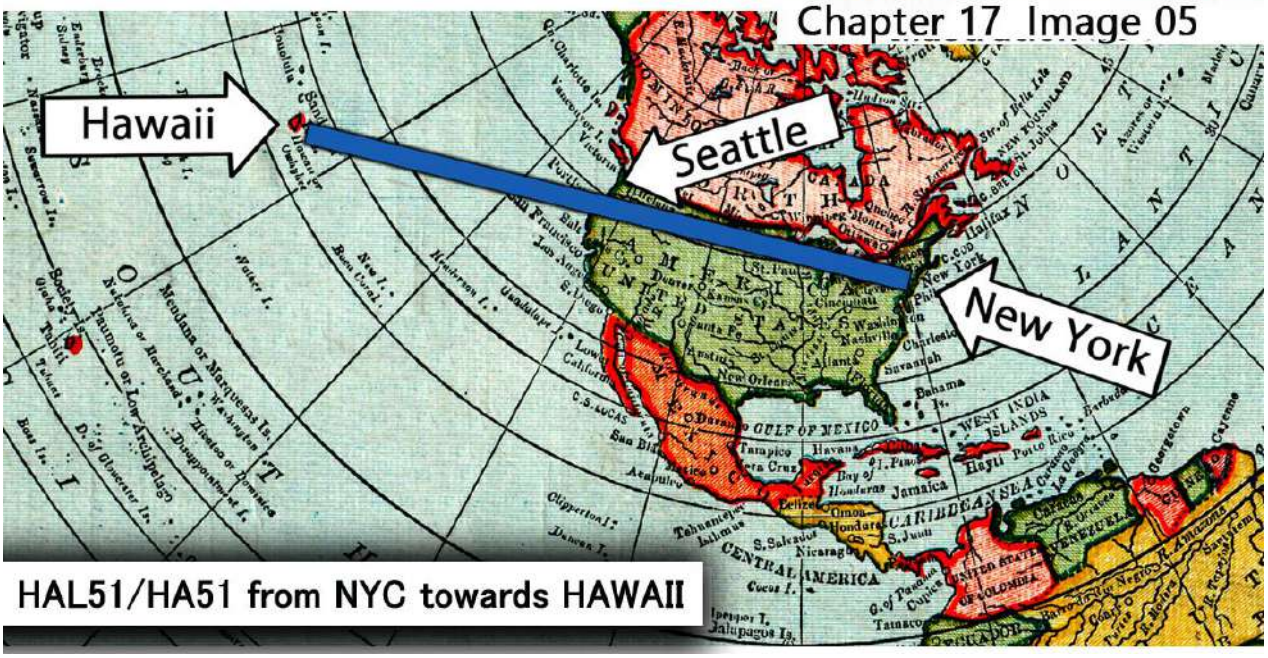


HA50 Hawaii to NYC



HA37 San Diego towards Hawaii

Chapter 17 Image 05



HAL51/HA51 from NYC towards HAWAII

Kapitulli 17 - Hawaiian Airlines HAL51 në Siatell

Nuk ka asnjë kuptim në modelin e globit pse HAL/51 fluturoi pothuajse 700 milje nga jugu i Utah-it në veriperëndim të SHBA-së për të bërë një ulje emergjente në Seattle!

Nuk ka asnjë kuptim në modelin e globit se si HA37, pasi fluturoi në jugperëndim për 1 orë mbi Oqeanin Paqësor drejt Hawaii-t, u ul në Oakland 31 milje në verilindje të San Franciskos në vetëm 1 orë e 21 minuta pas kontaktit me aeroportin e Oakland-it!

Nuk ka asnjë kuptim në modelin e globit pse HA50 bëri një ngritje të thellë duke u nisur nga Hawaii në 19.8968° N, 155.5828° W drejt San Franciskos në 37.7749° N, 122.4194° W. (SFO) nëse mund të kishte fluturuar thjesht drejt San Diego-s ose Los Angeles-it në gjerësi më të ulët!

Megjithatë, të tre uljet emergjente kanë kuptim të plotë në Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleasonit!

Ashtu siç e demonstrova në Kapitullin 16 me një puzzle për të lidhur pikat me numra nga njëra anë dhe një elefant nga ana tjetër, ndonjëherë duhet të lidhim pikat për të qenë në gjendje të shohim tërë pamjen. Nuk mund të mbështetesh në faqet e ndjekjes së fluturimeve sepse ato janë thjesht tentakuj të zgjatur të NASA-s. Ato kurrë nuk do të tregojnë rrugët e fluturimeve ashtu siç janë në hartën e tokës së sheshtë. Ato gjithmonë do të tregojnë një model të simuluar SI PËR SHKAK se toka është një top që rrotullohet. Shpresoj që lexuesi tani të ketë arritur në përfundimin se ne nuk jetojmë në një sferë që rrotullohet ku gjithçka erdhi në ekzistencë kur ASGJË nuk u përplas me ASGJË. Ne jetojmë në një plan të sheshtë dhe të palëvizshëm dhe gjithçka që ekziston këtu erdhi në ekzistencë me qëllim.

Nëse deri tani, ke hapur sytë,

Mirë se vini në TOKËN E SHESHTE

Kapitulli 18 – Fluturimi i Air Canada AC33

Kam mbuluar nga Kapitulli 02 deri në Kapitullin 17 një t**otal prej 16 Uljesh Emergjente që provojnë Tokën e Sheshtë**. Këto ulje emergjente treguan se këto avionë nuk po fluturonin aty ku duhej të fluturonin nëse Toka do të ishte vërtet një glob! Imagjino nëse do të fluturoje nga Tokio në San Francisco dhe imazhi në ekranin e ulëses përballë teje tregonte avionin tënd që kalonte Oqeanin Paqësor, sapo mbi Hawaii, dhe papritmas kapiteni shpall se avioni do të ulej në Alaska për shkak të një situate emergjente. Sigurisht që do të ishe i konfuzuar. Epo, kjo është ajo që iu ndodhi shumicës së pasagjerëve nga fluturimet e mbuluara në këtë libër!

Dëshmia: "Në ushtrinë në vitet '90 unë shkova dy herë në Okinawa nga Kalifornia Jugore. Në atë kohë më habiti plotësisht që kishim një ndalim të karburantit në Alaskë. Jo vetëm gjatë rrugës, por edhe në fluturimin e kthimit. Ndodhi të dyja herët. Në një hartë të tokës së sheshtë ka më shumë kuptim".



Here is the list of Emergency Landings covered in this book:

1. *Fluturimi i parë i China Airlines 008 ulje emergjente në Alaska, SHBA*
2. *Ulje emergjente e fluturimit të dytë të Lufthansa LH543 në Mançester, MB*
3. *Fluturimi i tretë i Cathay Pacific CX884 ulje emergjente në Alaskë, SHBA*
4. *Fluturimi i katërt i Qatar Airways QR725 ulje emergjente në Moskë*
5. *Ulje emergjente e fluturimit të 5-të të Air France AF116 në Siberi*
6. *Ulje emergjente e fluturimit të 6-të të Emirates EK225 në Moskë*
7. *Ulje emergjente e fluturimit të 7-të të PIA-s PK785 në Moskë*
8. *Fluturimi i 8-të i Lufthansa LH727 ulje emergjente në Yemelyanovo, Rusi*
9. *Fluturimi i 9-të i American Airlines AA263 ulje emergjente në Calgary*
10. *Fluturimi i 10-të Korean Air KE-38 ulje emergjente në Anady, Rusi*
11. *Fluturimi i 11-të Swiss International 40 ulje emergjente në Iqaluit,*
12. *Kanada Fluturimi i 12-të i China Airlines 006 ulje emergjente në San*
13. *Francisko Fluturimi i 13-të i Qantas QF64 ulje emergjente në Perth, Australi*
14. *Ulje emergjente e 14-të Hawaiian Airlines HA50 në SFO, CA*
15. *Ulje emergjente e 15-të Hawaiian Airlines HA37 në Oakland, CA*
16. *Ulje emergjente e 16-të e Havai Airlines HA51 në Seattle, WA*

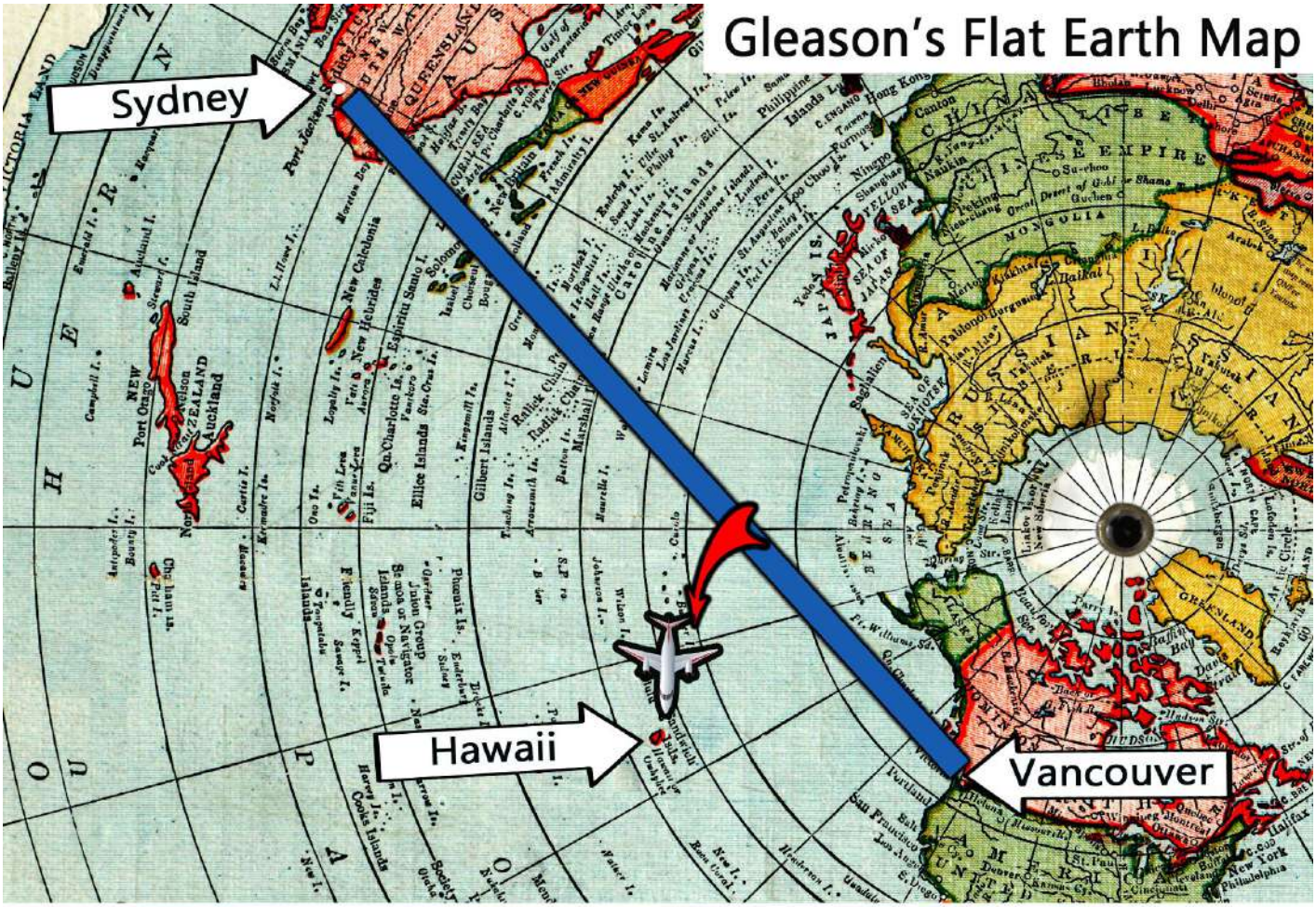
Kapitulli 18 – Fluturimi i Air Canada AC33

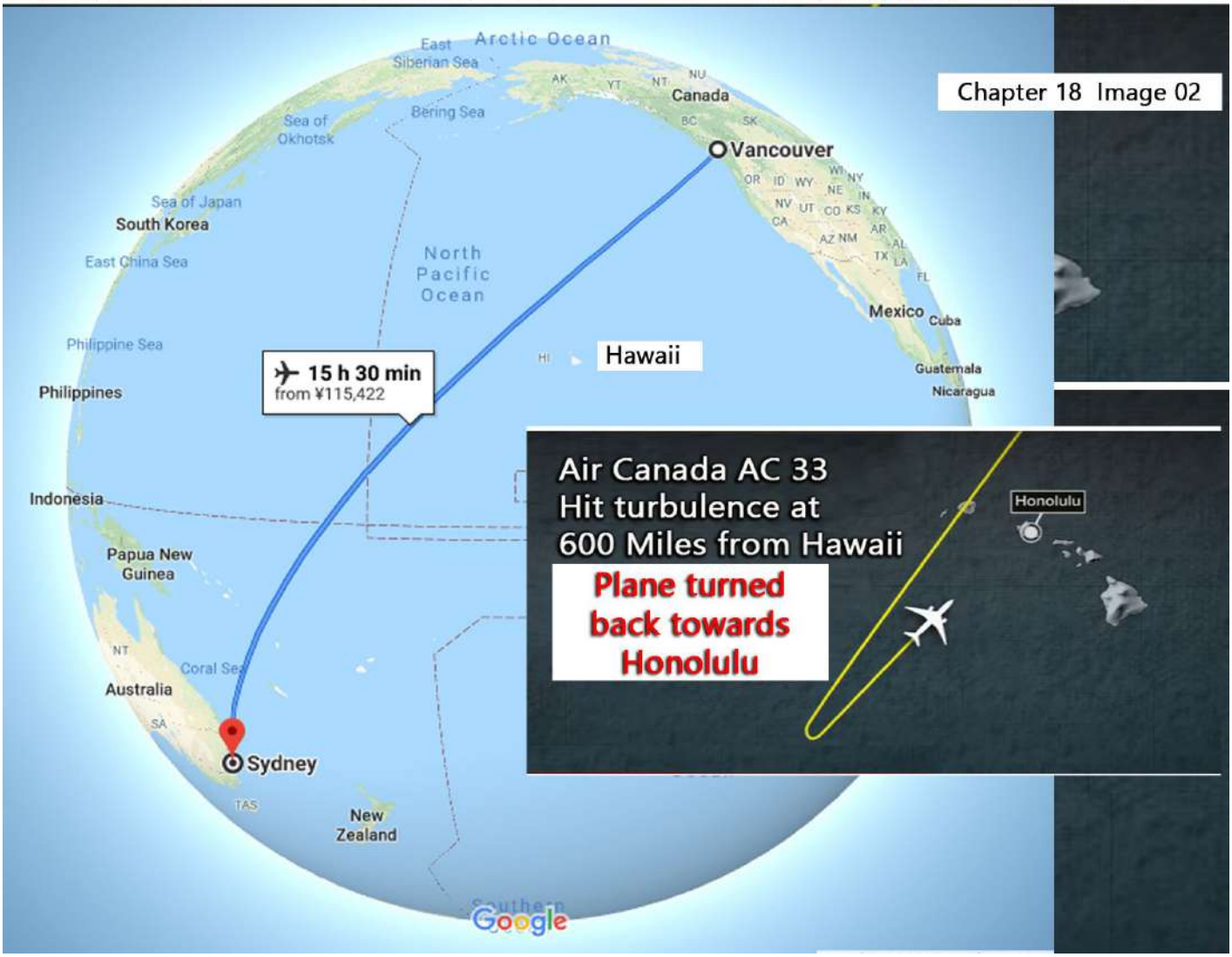
Qëllimi i sjelljes së fluturimit të Air Canada AC 33 në këtë diskutim është për të theksuar një argument tjetër që pata me një pilot në kanalin tim në YouTube. Fluturimi i Air Canada AC 33 nuk do të llogaritet si "ulja e 17-të emergjente", por do të shërbejë për qëllimin tonë në një mënyrë tjetër. Të gjitha filluan disa muaj më parë kur ngarkova një intervistë në kanalin tim ku një pilot fliste për planifikimin e një fluturimi nga Brisbane në New York dhe programi që përdorte tregonte një plan fluturimi që kalonte mbi Alaska. Duke qenë se intervista origjinale ishte e gjatë dhe plot tema të tjera, vendosa të editoj atë që nuk ishte interesante për temën e Aviacionit, të pastronte të gjitha zhurmat nga skedari audio dhe të ngarkoja vetëm përmbajtjen ku ai flet për rrugën e fluturimit Brisbane në New York. Videoja është ende e disponueshme dhe titulli i videos në kanalin tim në YouTube është: “Intervista me Pilotin: Fluturimi Brisbane në New York mbi Alaska”.

Duket se piloti që u intervistua nga **Paul On The Plane** është në fakt një Instruktor Fluturimi. Nuk e ndoqa pjesën tjetër të historisë sepse kisha diçka tjetër në mendje ndërsa shkëmbeja argumente me **Wolfie6020**. Le të jetë e qartë këtu se unë personalisht nuk kam asgjë kundër Wolfie6020. Mendoj se ai duket si një njeri i ndershëm, baba i dy vajzave, ashtu si unë gjithashtu kam dy vajza. Argumenti ynë është për formën e tokës, ku unë besoj se është e sheshtë dhe e palëvizshme, ndërsa ai beson se toka është sferike dhe rrotullohet mbi boshtin e saj me 1,000 mph dhe lëviz rreth diellit me 65,000 mph.

Më 11 korrik 2019, një fluturim nga Vancouver në Sydney kaloi përmes disa turbulencave të rënda, duke i hedhur pasagjerët në ajër dhe duke i goditur ata në kokë me compartimentin e bagazheve. Më shumë se 30 njerëz u plagosën rëndë dhe Kapiteni ishte i detyruar të bënte një ulje emergjente në Honolulu. Fluturimi i Air Canada, AC33, ka si tip avioni një Boeing 777-200LR/F. Ngjarja ndodhi rreth 36,000 këmbë lartësi dhe rreth 600 milje në jugperëndim të Honolulu. Disa pasagjerë bënë video me celularë që tregonin gjak në shumë pjesë të avionit për të ilustruar sa e rëndë ishte ngjarja. Pasi avioni u ul, 37 njerëz u dërguan menjëherë në spital.

Le të hedhim një shikim të shpejtë në rrugën e fluturimit të Air Canada, AC33, dhe ta krahasojmë në të dyja modelet, modelin e Tokës sferike dhe në Hartën e Sheshtë të Gleason-it. Nuk do të ketë shumë ndryshim, pasi të dyja modelet kanë rrugën e këtij fluturimi që kalon në veri të Hawaii dhe kthehet drejt Honolulu. Le të shikojmë faqen 95, Imazhi 02:

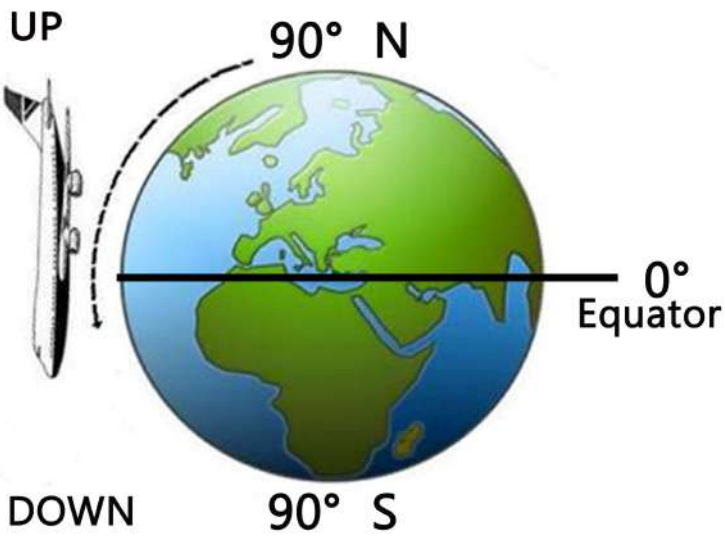

Gleason's Flat Earth Map
Sydney
Hawaii
Vancouver


Chapter 18 Image 02
Arctic Ocean
East Siberian Sea
Bering Sea
Sea of Okhotsk
Canada
Vancouver
Sea of Japan
South Korea
East China Sea
North Pacific Ocean
Philippine Sea
Philippines
Hawaii
Mexico
Cuba
Guatemala
Nicaragua
15 h 30 min
from ¥115,422
Air Canada AC 33
Hit turbulence at
600 Miles from Hawaii
Plane turned back towards Honolulu
Honolulu
Indonesia
Papua New Guinea
Coral Sea
Australia
Sydney
New Zealand
Google

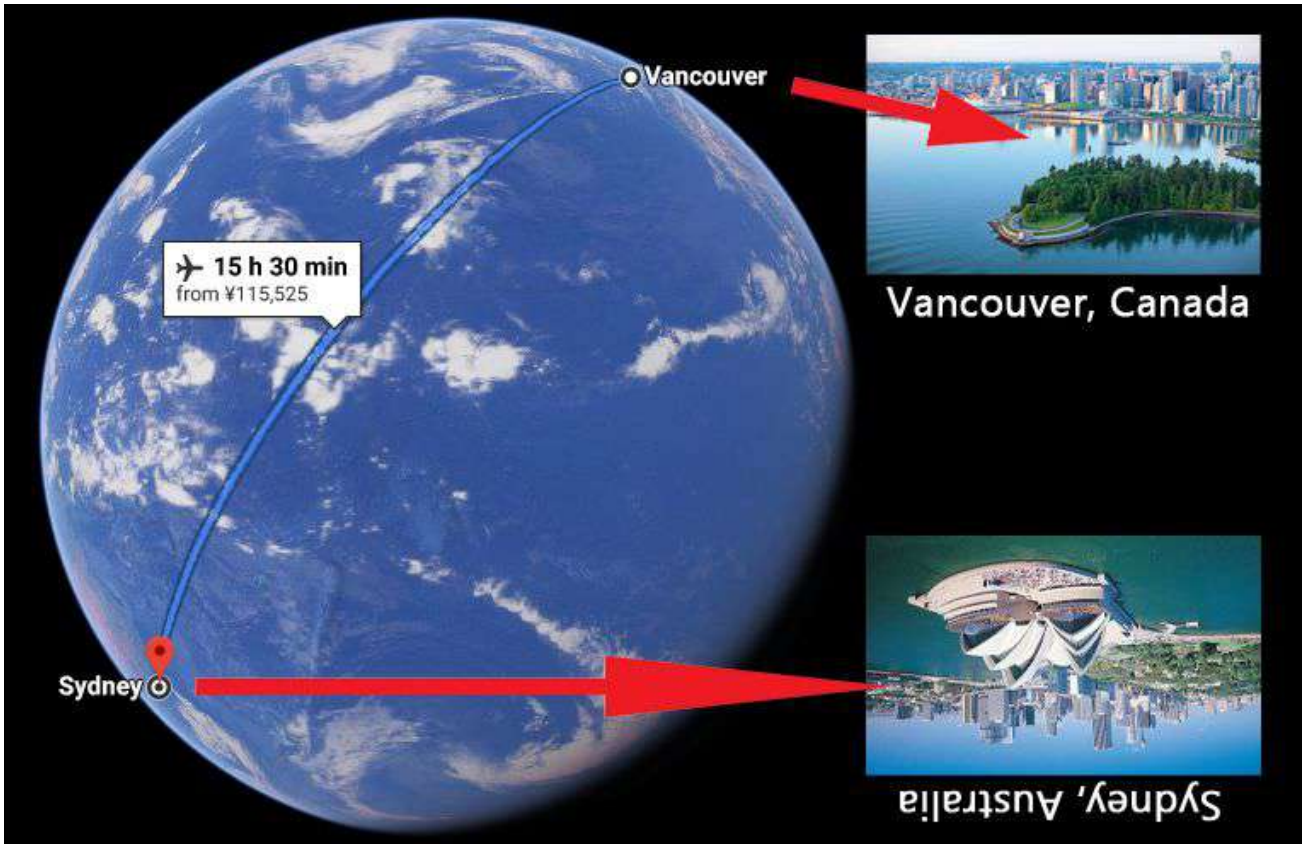
Kapitulli 18 – Fluturimi i Air Canada AC33

Në faqen 95, Imagini 02, shohim Hartën e Sipërfaqes së Planetit të Sheshtë të Gleason-it në krye me një vijë të drejtpërdrejtë blu që tregon rrugën e fluturimit të Air Canada AC33 që shkon nga Vancouver në Sydney. 600 milje përtej Havai, piloti u kthye dhe u drejtua drejt Honolulu për një ulje emergjente. Në pjesën e poshtme të Imagin 02, kemi në mënyrë të pabesueshme një fluturim të Air Canada AC33 që fluturon në një rrugë të drejtpërdrejtë me përjashtim se kjo rrugë përkulet poshtë, pasi piloti (ose avioni automatikisht e bën këtë) duhet të rregullojë dhe të përkulë hundën e avionit poshtë për t'u përshtatur me kurbën e tokës.

Ky është një fluturim ditor dhe kalon ekuatorin në rrugën e tij drejt Sidneit. Sipas teorisë së globit, ky avion e drejton hundën e tij drejt funditt të universit ndërsa lëviz në jug, vetëm për të ateruar përmbys në Sidnei, duke u ngjitur magjikisht në tokë.



Për të ilustruar më mirë se çfarë po trajtojmë këtu, ju lutem shikoni imazhin më poshtë, pasi ai tregon të dy qytetet njëkohësisht:

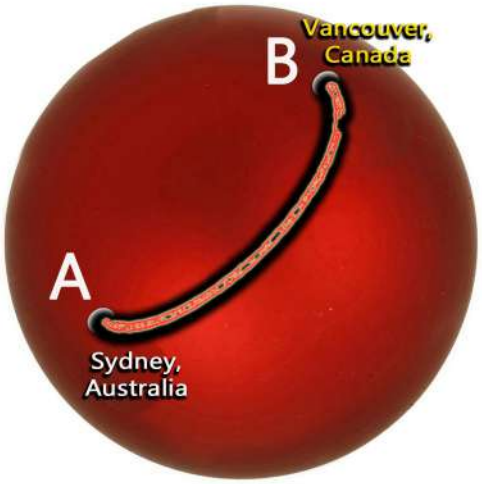


Kapitulli 18 – Fluturimi i Air Canada AC33

Duke u kthyer në faqen 95 dhe rrugën e fluturimit të fluturimit të Air Canada AC33, mund të shohim se në të dy modelet, toka e sheshtë dhe toka sferike, ky fluturim shkon në veri të Hawaii, kthehet në të majtë dhe kthehet drejt Honolulu për një ulje emergjente. Po ashtu, shohim se rruga e këtij fluturimi duket si një vijë e drejtpërdrejtë në të dy Google Maps dhe Google Satellite. Nëse ata thonë se rruga më e shkurtër mbi një sferë nuk është një vijë e drejtpërdrejtë, por një "cirkël i madh", pyetja ime është, ku është "cirkulli i madh" në këtë rrugë? Si mund të jetë kaq selektive? Ne do të trajtojmë cirklet e mëdha në Kapitullin 20 të këtij libri.

Një tjetër argument që dëgjoj nga besimtarët e tokës sferike është ky: "*fluturimet bëjnë hark në veri kur fluturojnë nga Azia në Amerikën e Veriut sepse pilotët duhet të fluturojnë pranë tokës në rast se duhet të bëjnë një ulje emergjente*". Pra, pse fluturimi i Air Canada AC33 po niset nga Vancouver dhe aventurohet direkt mbi Oqeanin Paqësor? Pse ky fluturim nuk po shkon në jug përgjatë bregut të Kalifornisë deri në San Diego dhe pastaj të niset për në Australi?

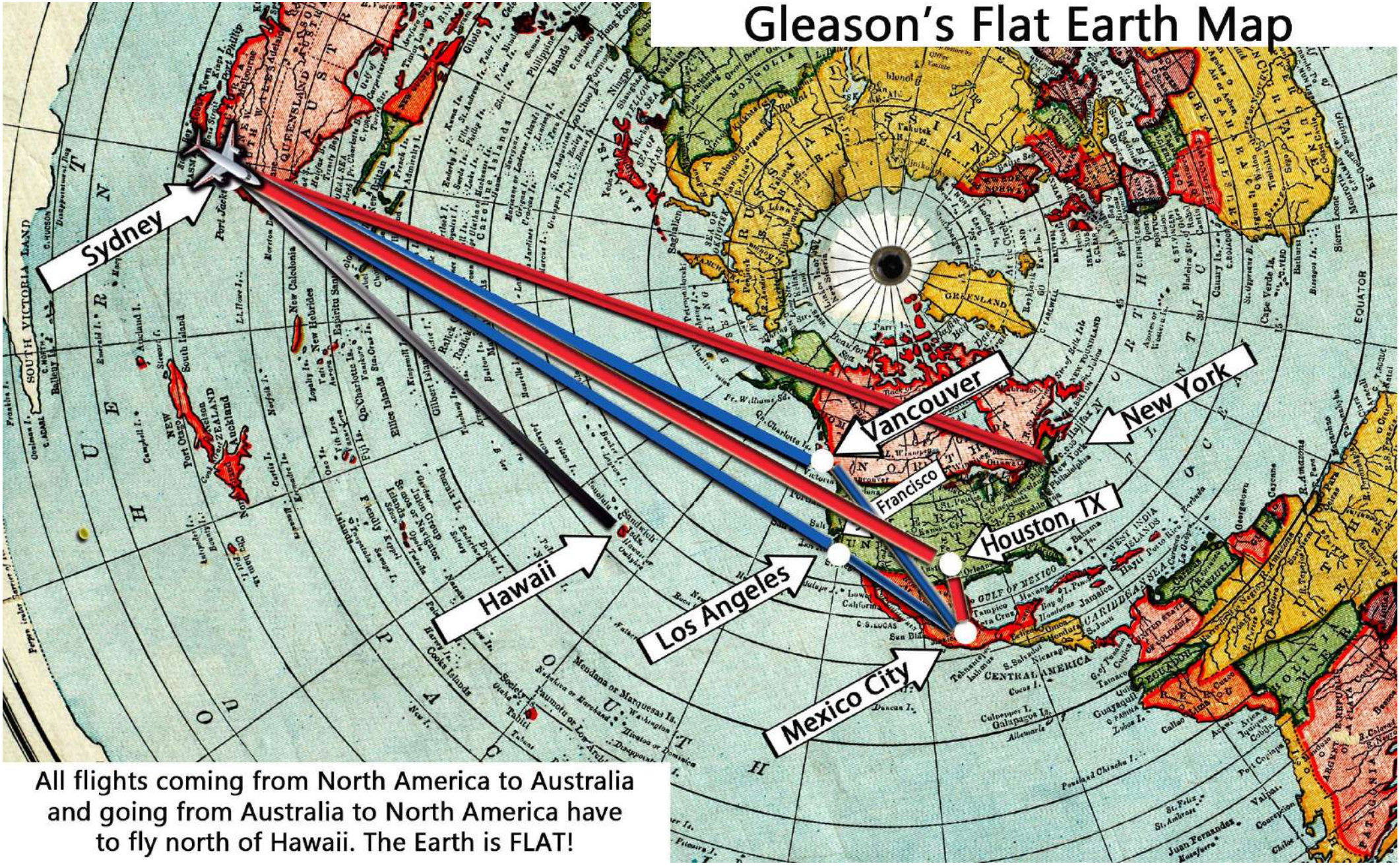
Nëse distanca më e shkurtër midis A dhe B në një sferë është një rrugë e madhe rrethore dhe nëse për situata emergjente një avion duhet të fluturojë afër tokës, afër bregut, pse fluturimi i Air Canada AC33 nuk po e bën këtë? Pse fluturimet e tjera nga Kanadaja në Australi po bëjnë të njëjtën gjë? Pse të gjitha fluturimet nga Shtetet e Bashkuara në Australi fluturojnë në veri të Havai? Përgjigjja është e thjeshtë, shoku im, Toka është e sheshtë dhe nuk ka asnjë mënyrë që këto fluturime të shkojnë nga Amerika Veriore drejt Australisë duke fluturuar në jug të Havai!



Fluturimi i Air Canada AC33 nuk po fluturon përgjatë bregut të Kalifornisë drejt Australisë siç pritej, sepse fluturimi i Air Canada AC33 nuk po fluturon mbi një tokë sferike. Kjo është gjithashtu arsyeja pse ky fluturim nuk e ndërron drejtimin në jug ndërsa kalon mbi Oqeanin Paqësor dhe nuk e kthen as në veri. Ai thjesht ngrihet nga Vancouver dhe aventuron mbi oqean, sepse kjo është e vetmja mundësi siç mund ta shohim në hartën e tokës së sheshtë.

Siç e pamë në Kapitujt 15, 16 dhe 17 me Hawaiian Airlines, ka gjithashtu një model që po ndodh. Ju lutem, kushtoni vëmendje të veçantë Hartës së Gleason në faqen tjetër ku kam vizatuar linja nga Sydney në disa qytete në Amerikën Veriore duke treguar rrugët e fluturimit nga dhe për në Australi në N. Amerika:

Gleason's Flat Earth Map

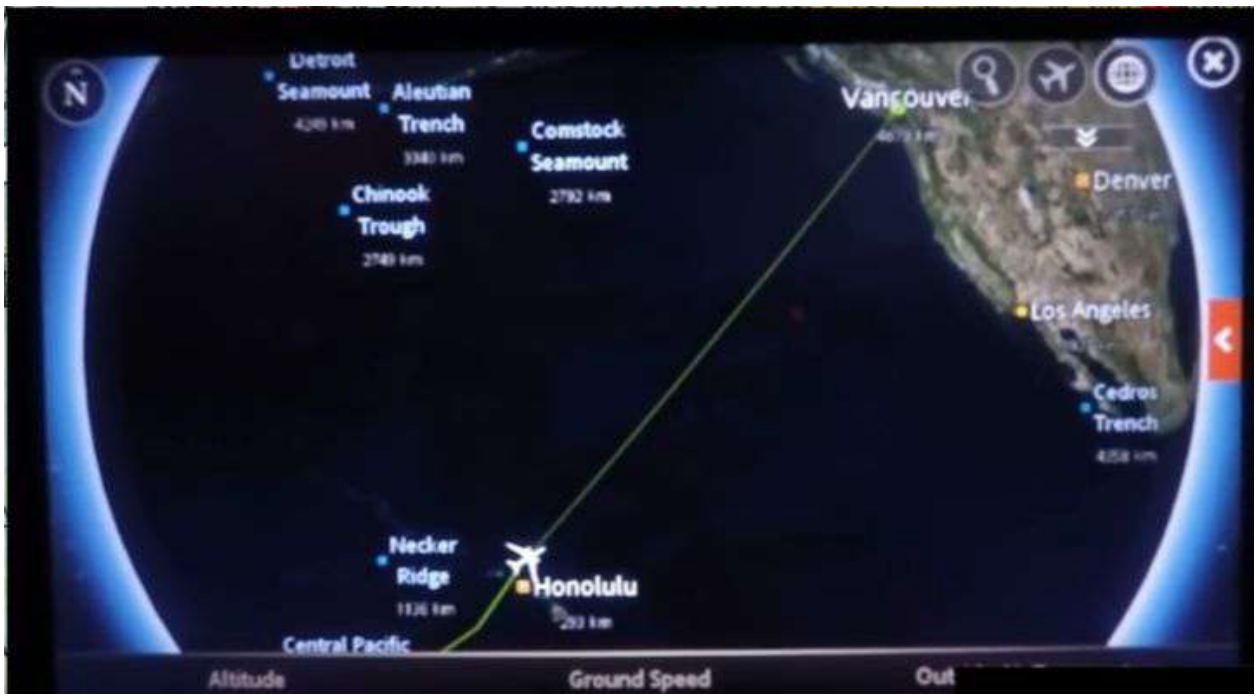


All flights coming from North America to Australia and going from Australia to North America have to fly north of Hawaii. The Earth is FLAT!

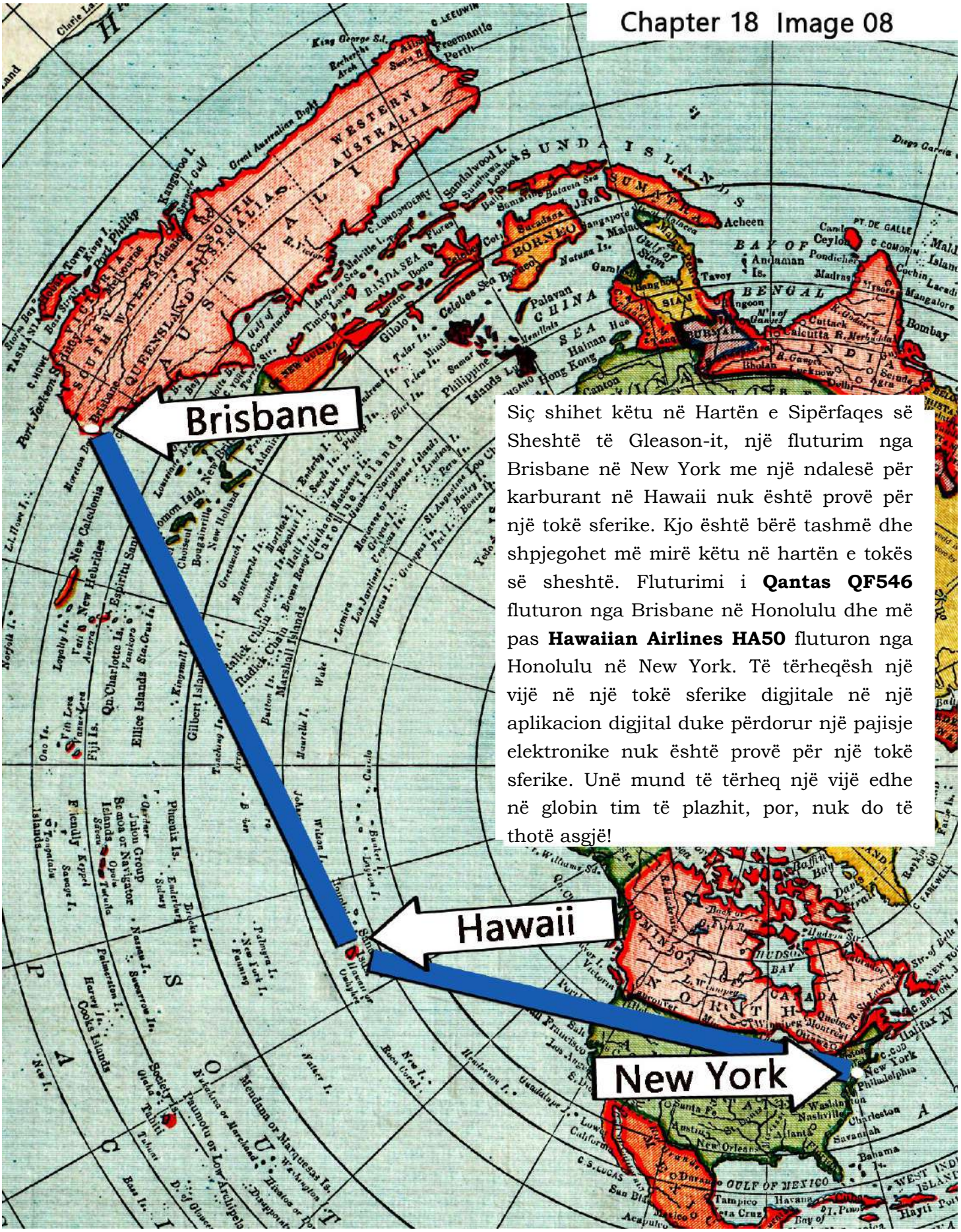
Kapitulli 18 – Fluturimi i Air Canada AC33

Siç u vërejt në faqen e mëparshme, rrugët e fluturimeve nga Australia në Sydney ndjekin të njëjtin model. Ato i qasen Amerikës së Veriut nga veriperëndimi, nga "lart poshtë". Ky është i njëjti model që vërejmë me Hawaiian Airlines që fluturojnë në ose nga kontinenti i Shteteve të Bashkuara. Të gjitha fluturojnë drejt veriperëndimit, e konfirmuar nga uljet emergjente në San Francisco, Oakland dhe Seattle.

Softueri i ndjekjes së fluturimeve dhe ekrani pas sediljes mund të tregojnë këto fluturime si duke fluturuar mbi një tokë sferike, por në të vërtetë, të gjitha fluturojnë mbi një tokë të sheshtë. Në një screenshot të marrë nga ekrani pas sediljes gjatë një fluturimi nga Brisbane në Vancouver, rruga e fluturimit ngjan me një "S", që do të thotë se avioni duket se po shkon nga Australia në Amerikën e Veriut përmes jugut të Hawaii-t, por pastaj shkoi në veri të Hawaii-t.



Ky debat i gjithë ka filluar kur piloti i YouTube **53C52** planifikoi një fluturim nga Australia në New York duke përdorur një softuer dhe një tokë dixhitale sferike, por dështoi të thoshte se cili avion do të bënte udhëtimin prej 20 orësh e 50 minutash. Ai gjithashtu dështoi të ofronte ndonjë ndalesë për karburant dhe vendndodhje për një ulje emergjente të mundshme. Planifikimi i një ndalese për karburant në Hawaii nuk është provë për një tokë sferike, pasi të gjithë pasagjerët që vijnë nga Australia dhe fluturojnë për në New York JFK duhet të fluturojnë për në Hawaii dhe pastaj të marrin fluturimin e Hawaiian Airlines HA50, i njëjti fluturim që duhej të bënte një ulje emergjente në San Francisco kur stjuardesa pësoi një atak në zemër (Kapitulli 15).



Siç shihet në tokën e sheshtë më sipër, një ndalesë për karburant në Hawaii nuk është një provë për një tokë që rrotullohet si një top. Ajo është më shumë një provë për një tokë të sheshtë, që nuk rrotullohet!

Kapitulli 18 – Fluturimi i Air Canada AC33



Shumë njerëz impresionohen nga softueri i dizajnuar për planifikimin e fluturimeve, sikur të mund të dalin jashtë, të marrin një Boeing 747-400 dhe të fluturojnë me planet e tyre të fluturimeve në dorë. Është komike të shohësh pilotët që përpiqen të provojnë se Toka është një top që rrotullohet duke përdorur softuer digjital. Është si të provosh se Superman është i vërtetë duke treguar një koleksion të tërë të librave të komikëve të Superman-it.

Merrni një marker të përhershëm dhe vizatoni një vijë në këtë top plazhi që lidh Brisbane me New York, ashtu siç bëri piloti në globin e tij digjital. Pyetja është: A është ky plan fluturimi i realizueshëm? Jo, nuk është! Nuk do të kishte ndonjë ndryshim nëse do të vizatoja vijën në një glob plazhi plastike apo në ekranin e një pajisjeje digjitale duke përdorur një stilolaps prekës.

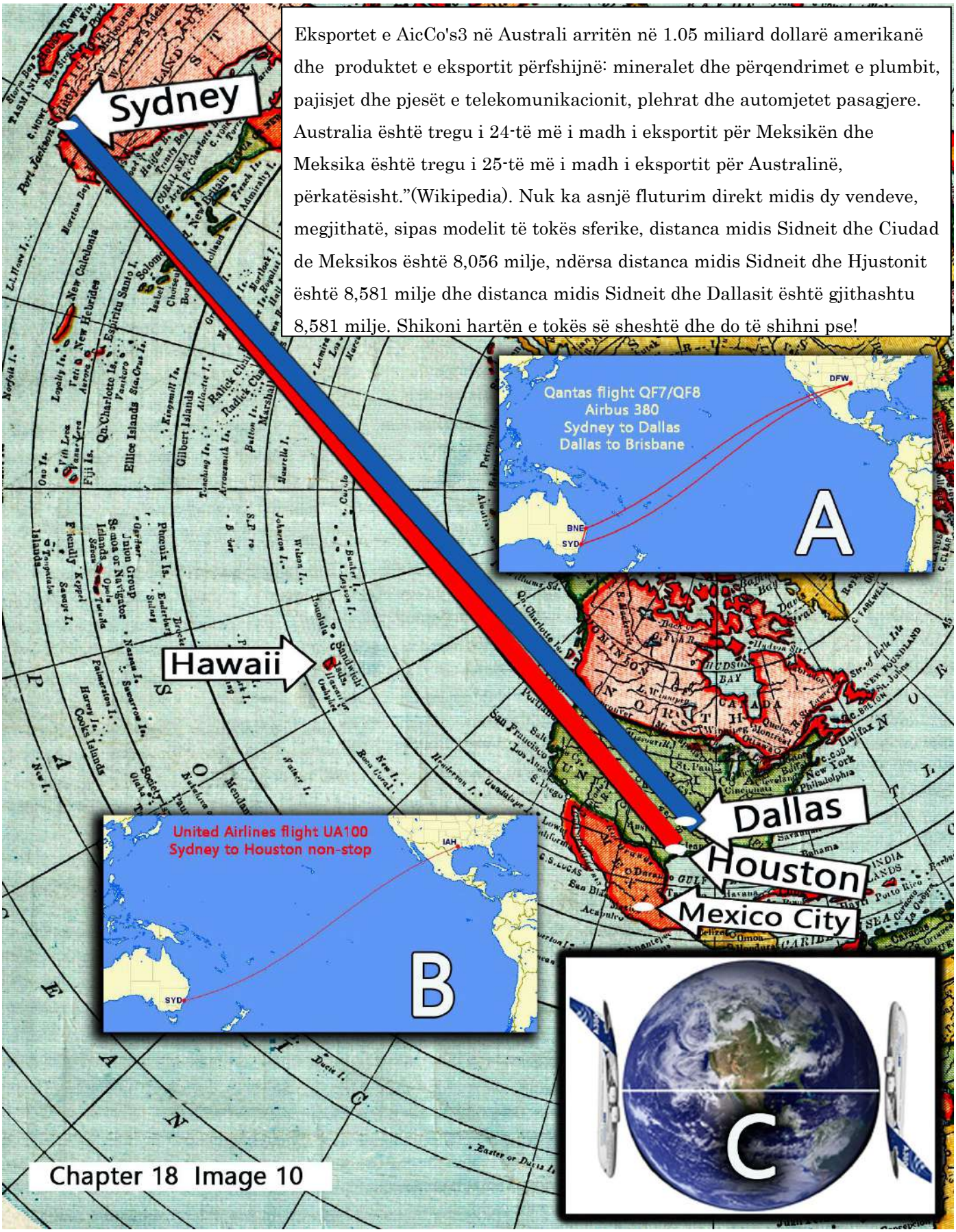
Tani, le të shikojmë dy fluturime të tjera që gjithashtu vijnë nga Australia në Amerikën e Veriut: Qantas QF7/QF8 dhe United Airlines UA100.

Fluturimi i Qantas QF7/QF8 nga Sidnei në Dallas - Airbus A380-800. 15 orë e 27 minuta kohë fluturimi.

Fluturimi i United Airlines UA100 nga Sidnei në Hjuston – Boeing 787-8 Dreamliner. 15 orë e 40 minuta kohë fluturimi.

Në faqen 102, Imazhi 10 do të shohim rrugën e fluturimit të këtyre dy fluturimeve në Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleasonit. Fluturimi i Qantas QF7 ilustrohet me një **vijë të drejtpërdrejtë blu**, ndërsa fluturimi i United Airlines UA100 ilustrohet me një **vijë të drejtpërdrejtë të kuqe**. Kam përfunduar se kështu operojnë këto dy fluturime, duke fluturuar drejt për drejt duke iu afruar Shteteve të Bashkuara nga rajoni veriperëndimor i Shteteve të Bashkuara, ashtu siç ilustrohet në faqen 102, Imazhi 10 dhe gjithashtu në faqen 98 të këtij kapitulli me vijat e drejta që përfaqësojnë fluturimet nga Sidnei në të gjitha qytetet kryesore në Amerikën e Veriut.

Në faqen 102, lexuesi mund të krahasojë këto dy fluturime në të dy modelet. Në imazhin "**A**" shohim Qantas QF7/8 nga Sydney në Dallas dhe në imazhin "**B**" shohim fluturimin UA100 të United Airlines që fluturon nga Sydney në Houston. Sipas teorisë së tokës sferike, këto fluturime duhet të udhëtojnë në jug të Hawaii-t. Ata gjithashtu kanë këto dy fluturime që fluturojnë drejtpërdrejt mbi Meksikën, pothuajse mbi Ciudad de México. Konkluzioni im është se këto fluturime vërtet po vijnë nga veriperëndimi i Shteteve të Bashkuara, ashtu siç kemi parë që të gjitha këto fluturime arrijnë ose largohen nga SHBA nga veriperëndimi:



Eksportet e AicCo's3 në Australi arritën në 1.05 miliard dollarë amerikanë dhe produktet e eksportit përfshijnë: mineralet dhe përqendrimet e plumbit, pajisjet dhe pjesët e telekomunikacionit, plehrat dhe automjetet pasagjere. Australia është tregu i 24-të më i madh i eksportit për Meksikën dhe Meksika është tregu i 25-të më i madh i eksportit për Australinë, përkatësisht."(Wikipedia). Nuk ka asnjë fluturim direkt midis dy vendeve, megjithatë, sipas modelit të tokës sferike, distanca midis Sidneit dhe Ciudad de Meksikos është 8,056 milje, ndërsa distanca midis Sidneit dhe Hjustonit është 8,581 milje dhe distanca midis Sidneit dhe Dallasit është gjithashtu 8,581 milje. Shikoni hartën e tokës së sheshtë dhe do të shihni pse!

According to picture "**C**" above, you also have to believe that these powerful Airbus A380 are crossing the Equator pointing its nose UP as a rocket or down towards the bottom of the universe!

Kapitulli 18 – Fluturimi i Air Canada AC33

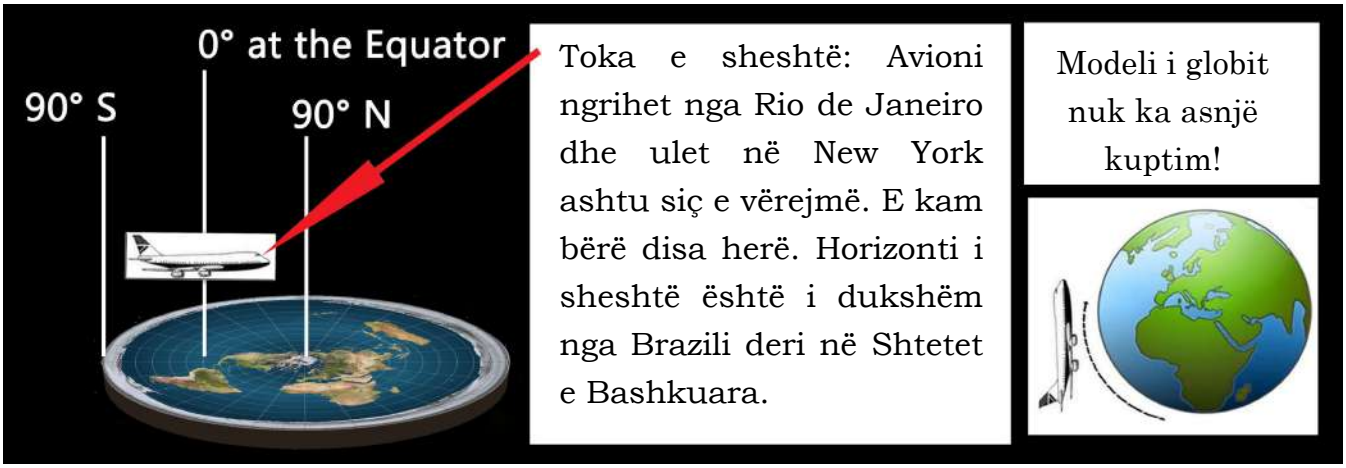
Nëse je një qytetar meksikan që jeton në Australi, duhet të marrësh një vizë amerikane vetëm për të kthyer në shtëpi në vendin tënd, sepse sipas teorisë së globit, këto fluturime fluturojnë drejtpërdrejt mbi Meksikë, por ulen në Shtetet e Bashkuara. Duhet të marrësh një vizë amerikane për të ateruar në Houston/Dallas dhe pastaj të marrësh një fluturim tjetër ndërkombëtar nga Houston/Dallas për të udhëtuar përsëri në vendin tënd, pavarësisht faktit se fluturon mbi vendin tënd, Meksikën, për të kaluar nga Sydney në Houston/Dallas.

Distanca nga Sidnei në Ciudad de Meksiko sipas teorisë së tokës sferike është 8,056 milje, ndërsa distanca nga Sidnei në Hjuston është 8,581 milje dhe distanca nga Sidnei në Dallas është 8,581 milje. Do të kishte më shumë kuptim të bëhej një ndalesë në Ciudad de Meksiko, të lejohej qytetarëve meksikanë të zbrisnin nga avioni në vendin e tyre, të merrnin më shumë pasagjerë dhe të fluturonin për në Hjuston/Dallas. Në vend të kësaj, ata bëjnë të kundërtën, duke mos pasur asnjë kuptim!

Në të vërtetë, asgjë në këtë teori të tokës sferike nuk ka kuptim!

Para se të mbyll këtë kapitull, me lejoni të sqaroj që lexuesi të kuptojë çfarë po përpiqem të them në lidhje me fluturimin në veri ose në jug dhe kalimin e Ekuatorit.

Siç ilustrohet në imazhin më poshtë, në modelin e tokës sferike duhet të besoni (dhe nuk ka mënyrë tjetër për ta parë) që në momentin që kaloni Ekuatorin, qoftë duke shkuar në jug ose në veri, avioni duhet të jetë ose i drejtuar poshtë drejt fundin e universit ose lart, duke u ngjitur drejt lartësisë si një raketë. Nuk ka mënyrë tjetër për ta parë!



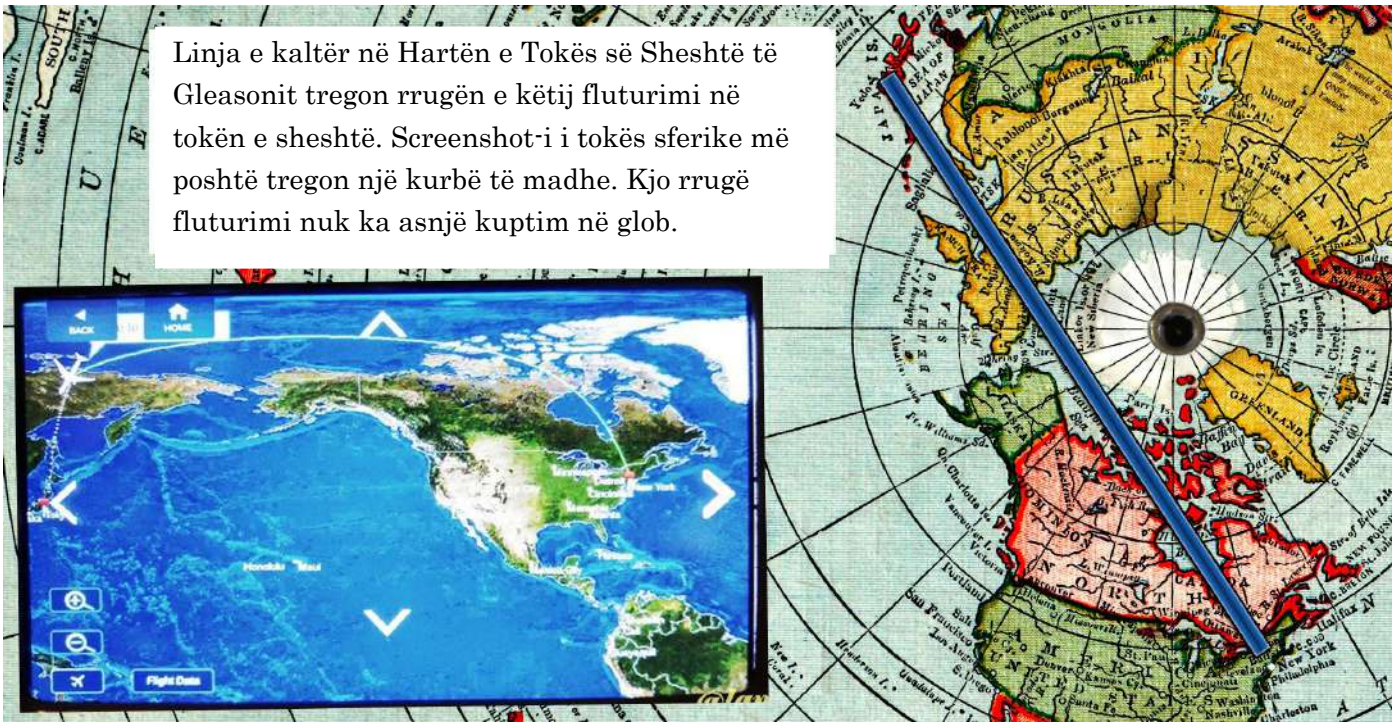
Modeli heliocentrik nuk është gjë tjetër veçse një fe. Sa më shpejt ta kuptosh këtë, aq më mirë.

Kapteri 19 – Rrugët e fluturimit te çojnë në Tokën e Sheshtë

Në këtë kapitull do të shqyrtojmë disa fluturime ndërkombëtare dhe do t'ju tregoj se si rrugët e fluturimit çojnë në një tokë të sheshtë, që nuk rrotullohet!

Merrni parasysh rrugën e fluturimit më poshtë. Ky është një fluturim i Delta nga New York JFK në Tokyo Narita. Megjithëse ka një ndalesë në Minneapolis, rruga e fluturimit siç tregohet në ekranin e pasagjerëve në karrigen e ulur tregon një linjë të madhe të kurvuar nga JFK në Aeroportin Haneda në Tokyo. Besimtarët e tokës sferike do të thonë se kjo linjë do të thotë se piloti po kalon mbi "majën" e globit të tokës, duke u ngritur nga New York në 40.7128° N, duke e niveluar avionin për t'u përshtatur me 90° N dhe pastaj duke e ulur hundën e avionit deri sa të arrijë në Tokyo në Gjerësinë 35.6762° N.

Në Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleason-it, siç e shohim më poshtë, është thjesht një linjë e drejtpërdrejtë, një rrugë e drejtpërdrejtë nga New York në Tokyo. Asnjë truk, asnjë ngritje apo ulje e hundës së avionit, asnjë magji graviteti, thjesht tokë e sheshtë, e pastër dhe e thjeshtë!

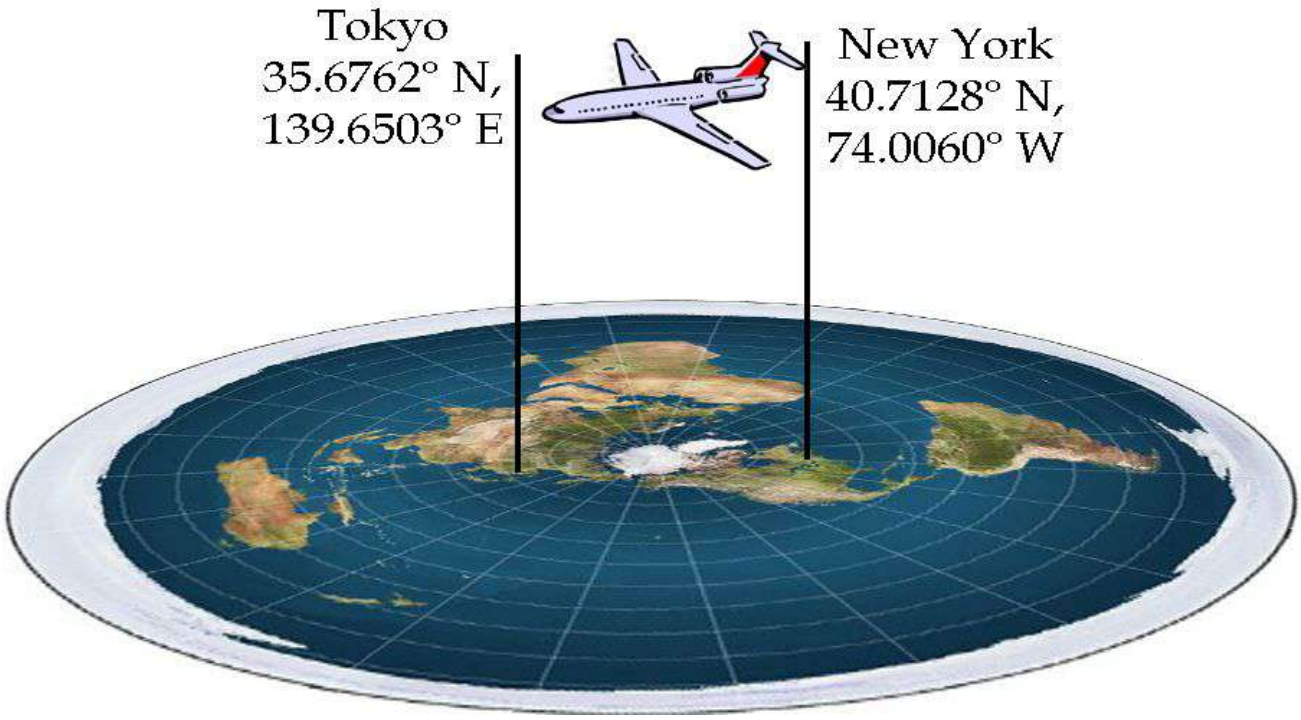


Linja e kaltër në Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleasonit tregon rrugën e këtij fluturimi në tokën e sheshtë. Screenshot-i i tokës sferike më poshtë tregon një kurbë të madhe. Kjo rrugë fluturimi nuk ka asnjë kuptim në glob.

Me keqardhje, mbrojtësit e tokës sferike refuzojnë të përdorin sensin e zakonshëm dhe të aplikojnë logjikën në modelin e tyre. Do të shohim në kapitullin 22 se graviteti nuk ekziston. Pasi të provojmë se graviteti nuk ekziston, i gjithë modeli heliocentrik shkatërrohet. Graviteti është ngjitësi që mban të gjitha gënjeshtrat heliocentrike së bashku.

Kapteri 19 ð Rrug±t e fluturimit te -ojn± n± Tok±n e Shesht±

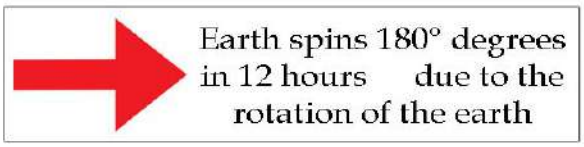
Si- e shohim n± k±t± ilust±rim m± posht±, k±shtu fluturon fluturimi Delta nga New York JFK n± Tokyo Haneda: Mbi nj± tok± t± shesht±, jo-rrotulluese!



Linjat e Gjerësisë nuk nënkuptojnë lakim. Gjerësia Veriore nënkupton distancat nga Ekuatori deri në Polin Qendror (po ashtu i njohur si Poli Verior) ose, sa afër ose larg mund të jetë dikush nga Ekuatori në Veri. Gjerësia Jugore nënkupton distancat nga Ekuatori deri në Rrethin Jugor, ose Rrethin Antarktik deri në 90° Jug dhe tregon sa afër/larg mund të jetë dikush nga Ekuatori deri në Rrethin ekstrem Jugor, një vend ku askush nuk ka qenë ndonjëherë!

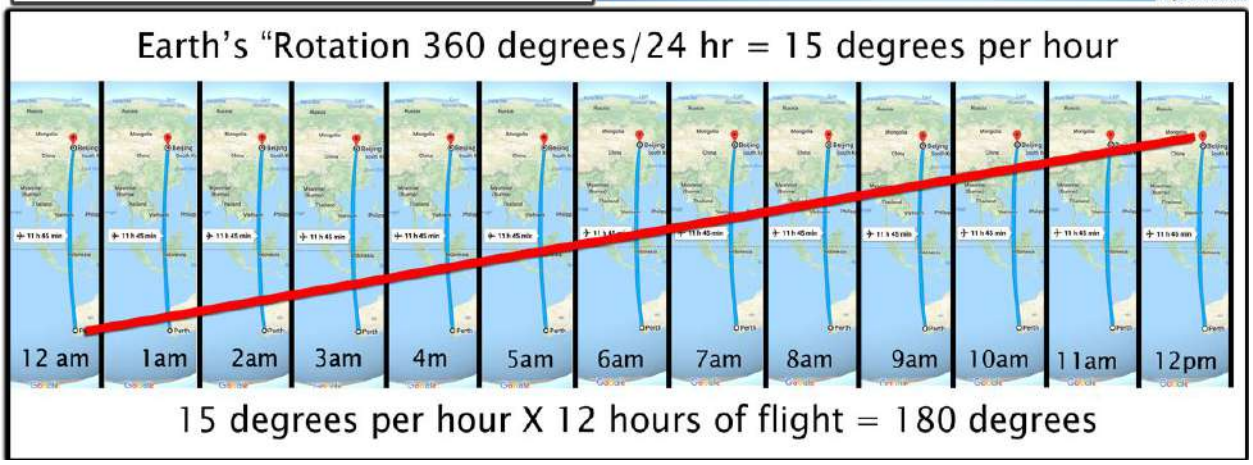
Kapteri 19 – Rrugët e fluturimit te çojnë në Tokën e Sheshtë











Siç shihet në ilustrimin më sipër, avioni në të vërtetë po transportohet anash me një shpejtësi më të madhe se shpejtësia e përparimit, por, hej, është magji: Askush nuk ndjen asgjë!

Tani le të krahasojmë të njëjtin rrugë fluturimi në hartën e tokës së sheshtë më poshtë. Avioni ngrihet nga Perth, Australi dhe fluturon për 12 orë deri sa arrin në Pekin, Kinë.

S'ka rrotullim magjik !

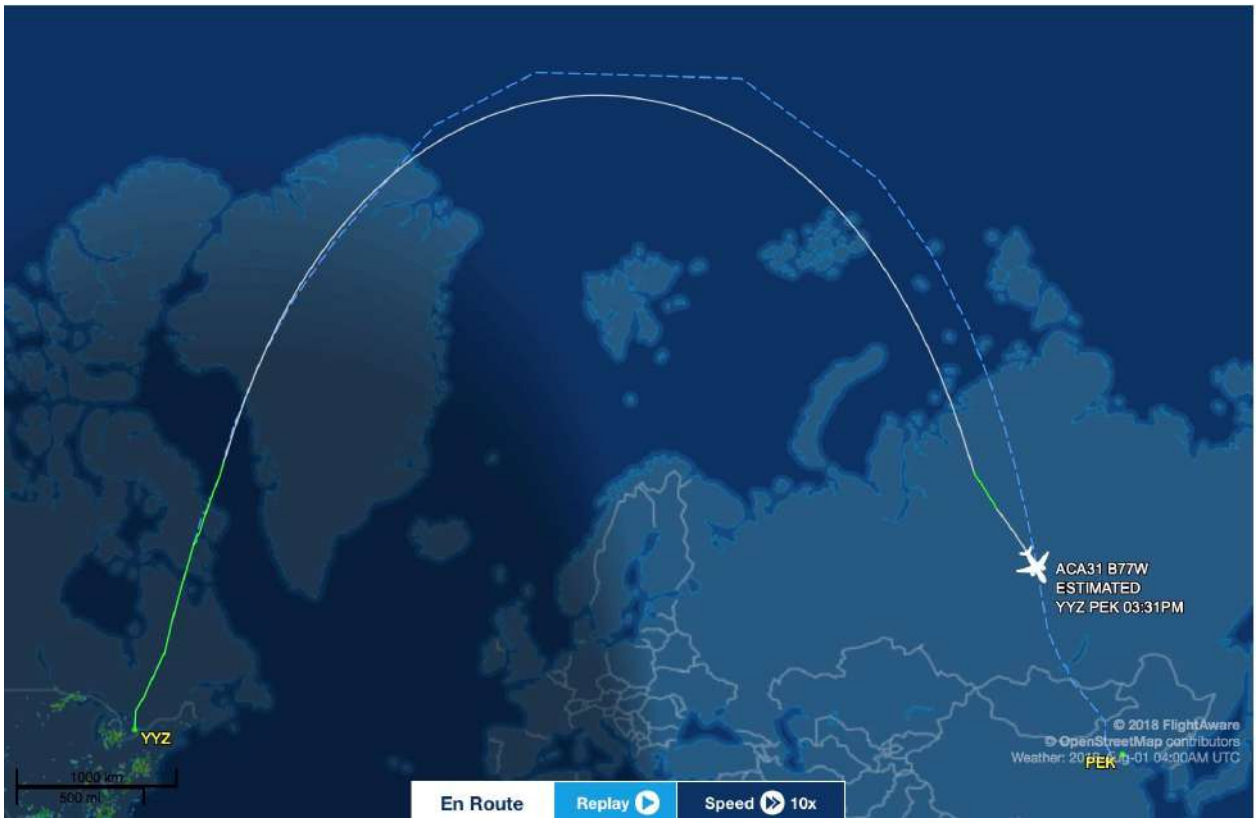
Asnjë ngritje ose ulje të hundës së avionit. Asnjë kalim mbi ekuator me 90° hundë lart. Thjesht shëndet i zakonshëm!



Kapteri 19 – Rrugët e fluturimit te çojnë në Tokën e Sheshtë

Merrni parasysh një fluturim nga Santiago, Kili në New York JFK. E njëjta gjë ndodh edhe këtu. Duhet 11 orë fluturim për të kaluar nga Santiago në New York, ndërsa avioni në të vërtetë po lëviz anash, sepse, kur arrin në New York 11 orë më vonë, avioni do të ketë kaluar 165° gradë anash me një shpejtësi prej 1.000 mph. Merrni parasysh? Askush nuk do ta ketë ndjerë asgjë sepse është magji! Askush nuk sheh lakimin, askush nuk e ndjen rrotullimin e tokës, por toka është një glob! Sa të marrë janë njerëzit që besojnë këtë marrëzi!

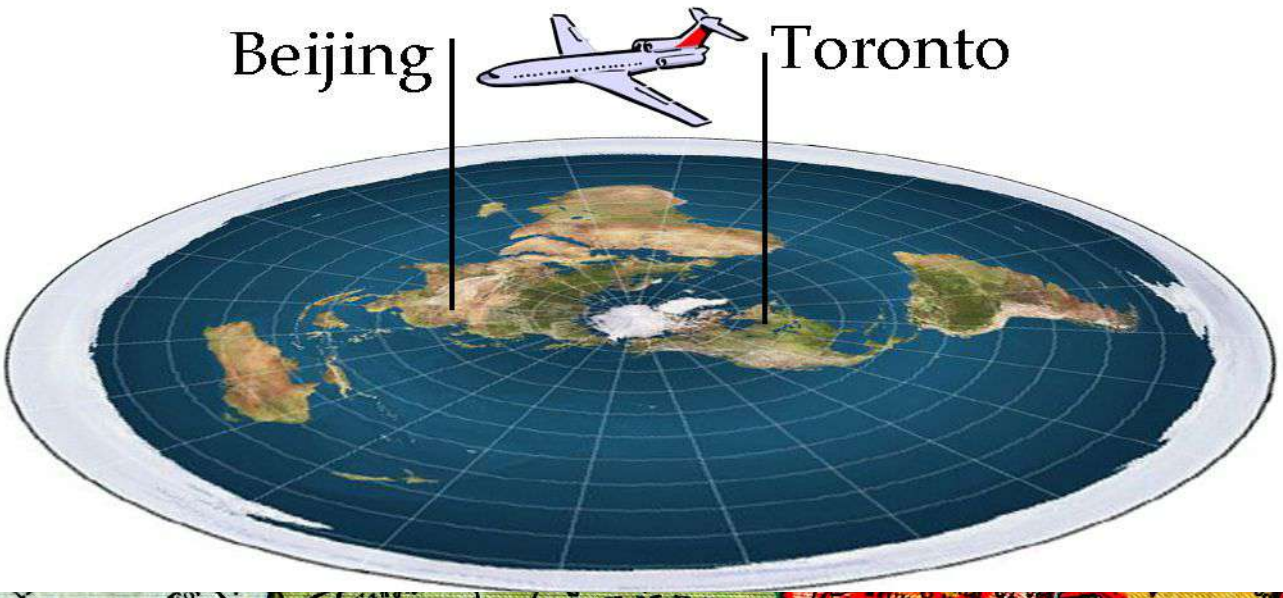
Një fluturim tjetër që do të shqyrtojmë është fluturimi i Air Canada AC031, i cili fluturon nga Pekini në Toronto. Ju lutem, shikoni këtë ekran të trajektoreve të fluturimit të Air Canada AC031, siç tregohet në këtë screenshot të FlightAware:

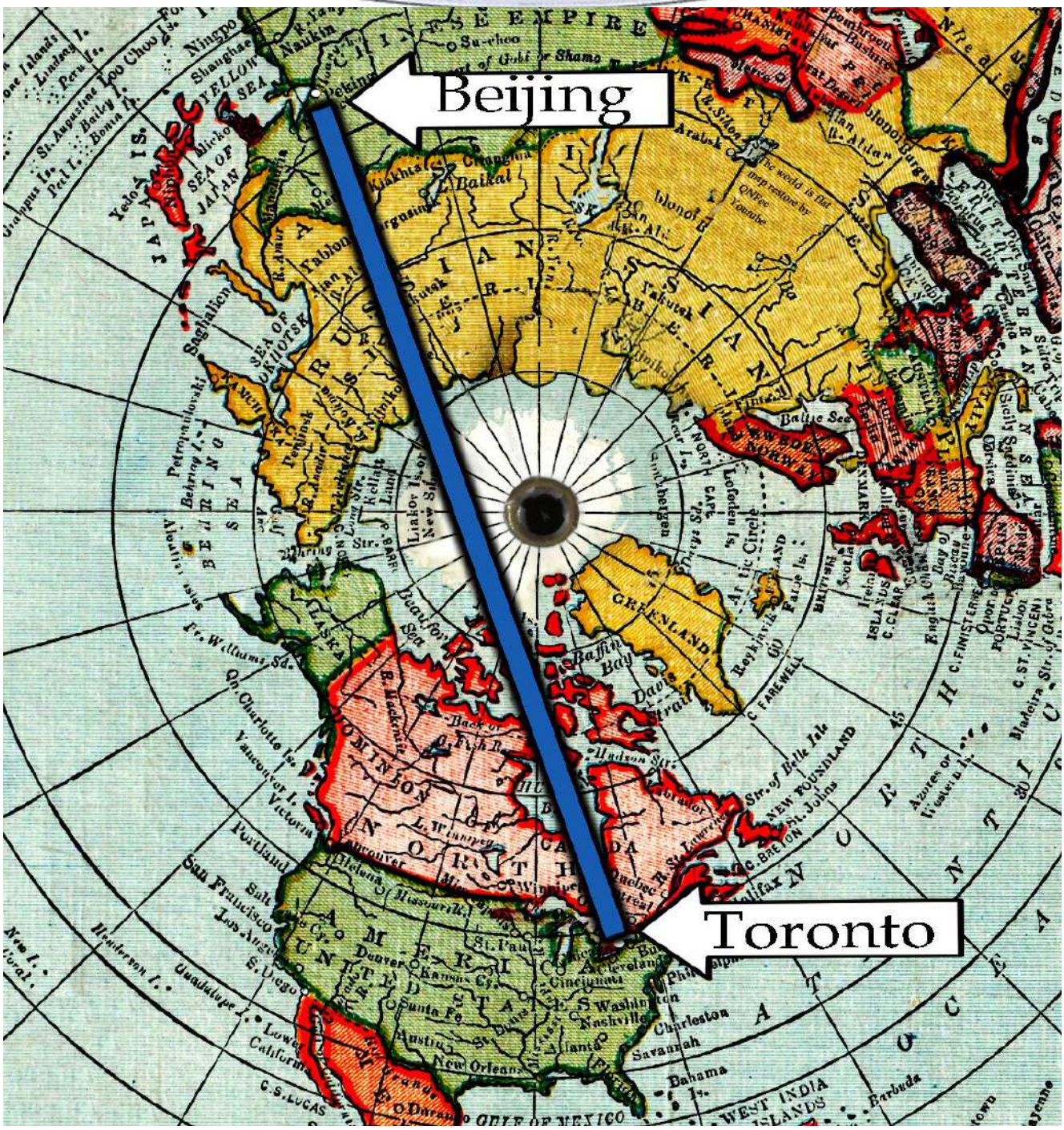


Avokatët e Globit pretendojnë se piloti në të vërtetë po e kthen hundën e avionit lart, drejt majës së tokës sferike, e vendos atë në një kënd prej 90° dhe pastaj ngadalë e kthen avionin poshtë drejt Pekinit në 39.9042° N. Të tjerë si Wolfie6020 thonë se pilotët nuk kanë nevojë ta kthejnë manualisht hundën e avionit lart ose poshtë, sepse avioni e bën automatikisht këtë. Të gjitha arsyet e zakonshme dhe logjika janë hedhur poshtë në dobi të modelit heliocentrik.

Now let us compare this same flight, Air Canada AC031, and the reader will see that this flight route makes sense only on a flat and motionless ground:

Kapteri 19 – Rrugët e fluturimit te çojnë në Tokën e Sheshtë

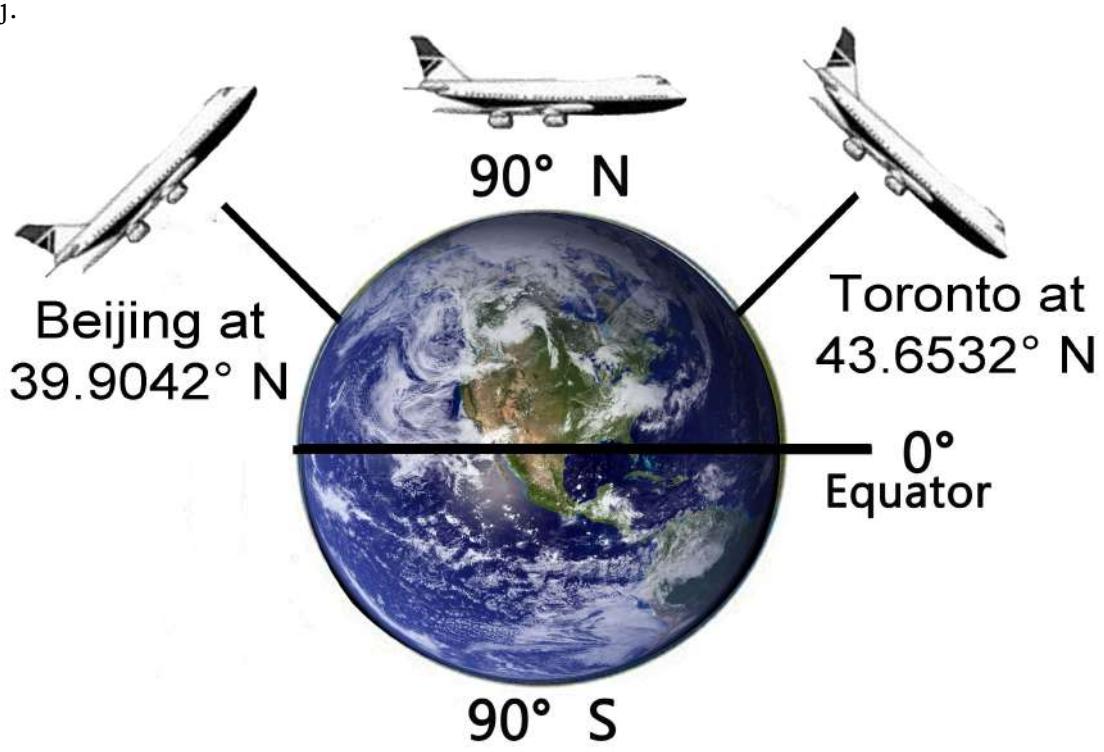




Kapteri 19 – Rrugët e fluturimit te çojnë në Tokën e Sheshtë

Siç shihet në faqen 107 në të dyja, Hartën AE dhe Hartën e Planes së Gleasonit, ky itinerar fluturimi ka më shumë kuptim në hartën e tokës së sheshtë. Ilustrimi më poshtë tregon se si do të duhej të ishte ky fluturim nëse toka do të ishte vërtet një glob. Duhet të aplikosh besim për të bërë që modeli i globit të funksionojë.

Në modelin e tokës së sheshtë, duhet vetëm të aplikosh **Logjikën** dhe Sensin e Zakonshëm. Në modelin e tokës sferike, më saktësisht në ilustrimin më poshtë, mund të aplikosh vetëm një gjë: **BESIMIN**! Besim sepse duhet të besosh në një teori të pa provuar të quajtur gravitet për ta bërë këtë model të funksionojë. Duhet të besosh se ekziston një forcë imagjinare që mban këtë avion poshtë në aeroportin e Pekinit në një kënd prej 39° dhe pastaj, kur arrin në Toronto, do të jetë e ngjitur në tokë në një kënd prej 43°. Pa këtë forcë magjike të quajtur gravitet, avioni do të rrëshqiste poshtë tokës sferike dhe do të binte drejt fundit të saj.



Siç mund ta shihni miq, modeli i Tokës sferike është si një fe. Duhet të keni besim në të për të bërë që këto rrugë fluturimi të çuditshme të funksionojnë mbi një top. Nuk ka mënyrë tjetër! Mund të vazhdoj e të shkruaj një libër të tërë vetëm për rrugët e fluturimit, por është e kotë. Lexuesi duhet të kuptojë se BESIMI është ai që e bën Tokën sferike të funksionojë, JO vëzhgimet. Besimi është ai që të bën të besosh se uji ngjitet mbi një top, jo ajo që vëzhgon. Besimi është ai që të bën të besosh se një avion fluturon lart si një raketë kur kalon ekuatorin në veri, jo ajo që vëzhgon. Modeli heliocentrik është një model që kërkon shumë besim nga ana jote, por, besim në çfarë? Epo, besim në vetvete, pasi heliocentriku është rezultati i një Big Bang-u pa Zot që krijoi gjithçka. Më bën të mendoj për fjalët e **Eric Dubay-t:**

"Ti beson se je në një tokë sferike; unë SHOH se jam në një tokë të sheshtë; dhe ndjej se jam në një tokë të palëvizshme; shoh se gjithçka në qiell rrotullohet rreth meje.

Po ashtu shoh se dielli dhe hëna janë të njëjtë në madhësi. Por, jam larë në mendje për të besuar diçka shumë ndryshe nga ajo që shoh.

Jam larë në mendje për të besuar se, toka e palëvizshme që ndjej nën këmbët e mia në të vërtetë po rrotullohet me 1.000 mph.

Jam larë në mendje për të besuar se yjet, dielli dhe hëna që qartë rrotullohen mbi ne, në të vërtetë, disa prej tyre po rrotullohen rreth nesh dhe ka këtë lëvizje të madhe spirale të planetëve dhe galaksive që rrotullohen siç na ka thënë NASA."

Ata na thonë gjithashtu se dielli është një top i madh dritë digjës 400 herë më larg dhe 400 herë më i madh se hëna. Megjithatë, kur shikoj në qiell, mund t'i shoh ata të jenë të njëjtë në madhësi.

Pra, në fakt, ajo që besojmë sot bazohet në diçka që është në kundërshtim me sensin tonë të zakonshëm dhe përvojën dhe në të vërtetë vjen nga filozofë si Aristoteli që na japin supozimisht prova për një tokë sferike dhe ndarjet e NASA-s me Photoshop CGI që na japin imazhe të rreme duke na bërë të besojmë ndryshe. Por nëse do të ishim lënë vetëm në pajisjet tona, të gjithë do të ishin besimtarë të tokës së sheshtë sepse, kështu është; Është e sheshtë, është e palëvizshme, gjithçka në qiell rrotullohet rreth nesh dhe kjo perspektivë e sensin të zakonshëm në të vërtetë është provuar eksperimentalisht gjithashtu, në shumë, shumë mënyra!

Ata thonë se nuk ka lart dhe poshtë, se gjithçka është relative! Ata thonë se nuk ka të mirë dhe të keqe, por ata flasin për relativitetin moral! Ata thonë se nuk ka aspektin yin-yang të diellit dhe hënës sepse, dielli është në të vërtetë shumë, shumë i madh dhe shumë, shumë i largët dhe hëna është shumë e vogël, por pak më afër dhe nga perspektiva jonë të gabuar duket thjesht si të ishin pikërisht të njëjtë në madhësi në qiell. Përsëri, magjistarët masonikë po të gënjejnë që të mos besosh sytë e tu që të tregojnë se dielli dhe hëna janë të barabartë, hyjnorë, të balancuar, të kundërt në qiell që rrotullohen mbi dhe rreth nesh duke mbajtur kohën, si një orë dhe kalendar qiellor."

Eric Dubay

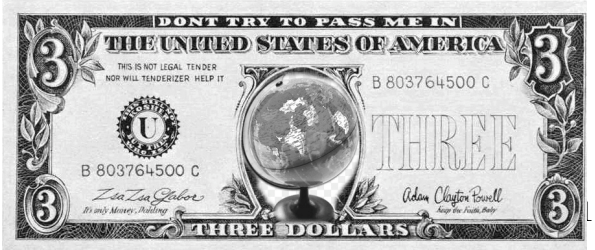
Chapter 20 – Correct globe model, step forward!

Certainly, one of the most frustrating experiences I had was when I tried to defend the globe earth model. "*Of course it is a globe, we all learned that in school*" was my first reaction. Then I looked for "proofs". Well, how can you show proof of the globe if there are no real photographs of this globe? The lineup below displays only 8 different out of several globe images released by space agencies over the years. There are images of the globe released with the same cloud formation but different dates; there are images of Australia taken during the day and then at night in a time lapse at the same location showing the same clouds formation in a 12 hours period. How can this be?



Chapter 20 - image 01

Will the correct globe model step forward? No because there is no correct and real globe model. For once there is no globe at all! In order to hide Flat Earth they work tirelessly creating in Photoshop images of a supposed globe earth. These images go as being real just like someone can get by and live a life for many years, sometimes a whole life is lived with a false identity, with a fake Id. The globe earth model is similar to this person who may be liked by everybody, known by everybody, very popular, very likeable but not real! The globe is as fake as a $3 dollars bill. Like a DL from the State of **Massassasetts**!





Kapteri 20 – Modeli i saktë i globit, një hap përpara!

Modeli i globit është një nga sistemet më të komplikuara që janë krijuar ndonjëherë nga një grup burra të pasur evropianë. Shpejt pas zhvillimit të modelit të tyre heliocentrik, ata dërguan minionët e tyre nëpër botë për të përhapur këtë gënjeshtër. Alex Gleason shkroi në librin e tij "**A është Bibla nga Qielli, A është Toka një Glob?**" Kinezët i tallën astronomët evropianë kur ata shkuan në Kinë për të përhapur këtë gënjeshtër heliocentrike. Fatkeqësisht, Kina e sotme i është nënshtruar pikërisht kësaj gënjeshtre që dikur e kundërshtonte.

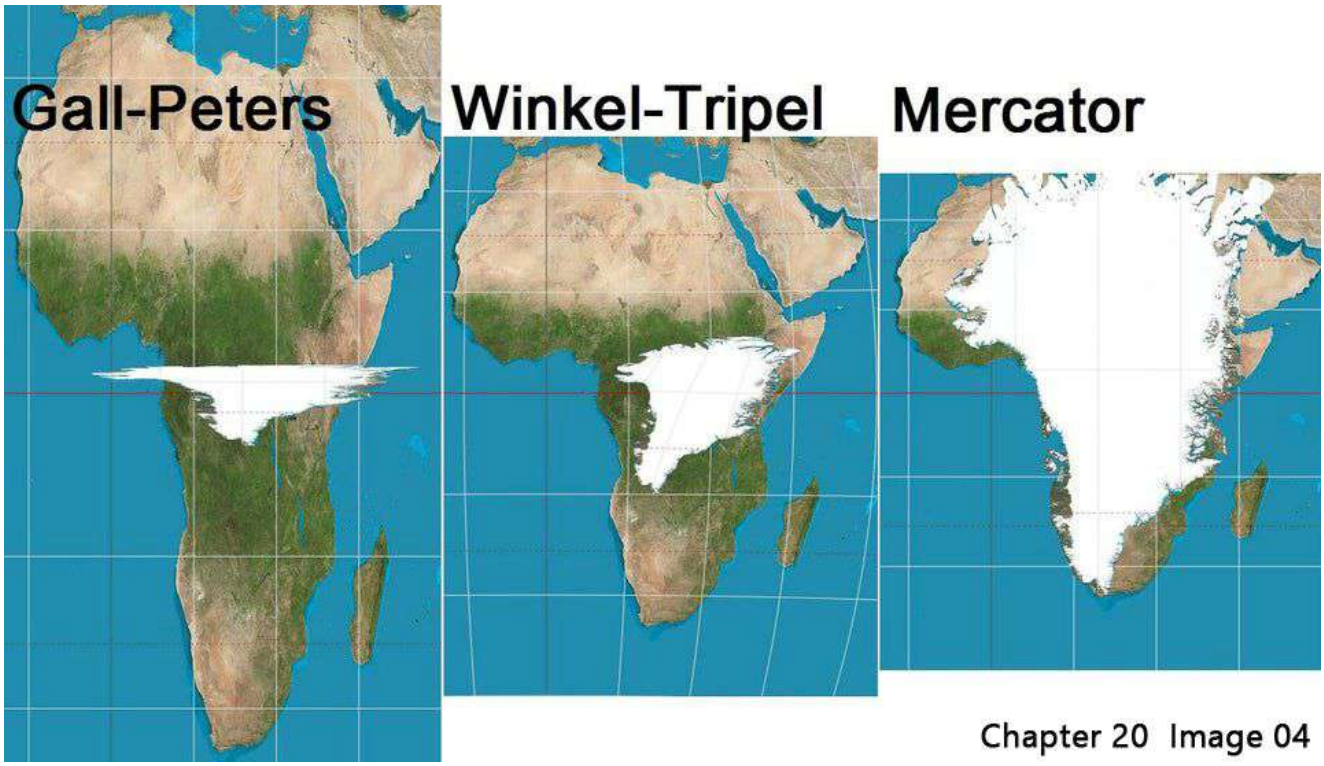
Si ndodhi vërtet Big Bangu

Sipas modelit heliocentrik, **ASGJËJA** shpërtheu dhe kjo **ASGJË** ishte kaq e fuqishme sa që sot, 14 miliardë vjet më vonë, forca e këtij shpërthimi të **ASGJËS** ende po zgjerohet. Jo vetëm kaq, por **ASGJËJA**, e cila ishte më e vogël se një atom kur shpërtheu, krijoi planete që janë qindra herë më të mëdhenj se Toka. Pa përmendur të gjitha yjet, diejt, kometat, asteroidët dhe vrimat e zeza, gjithçka që u shkaktua nga shpërthimi i **ASGJËS**. Praktikisht si një kapelë magjiku. Big Bang është një kapelë magjike me madhësinë e një atomi që derdh yje, planete dhe diellë!

Por prit një minutë! Për të pasur një reaksion kimik, është e nevojshme të paktën dy elemente kimike. Kjo do të thotë se **ASGJË** nuk mund të kishte shpërthyer e vetme! **ASGJË** duhej të përplasej me diçka tjetër për të shpërthyer. Mirë, atëherë mendoj se e kam kuptuar: **ASGJË** u përplas me **NADA** dhe **BUM**! Kam krijuar një formulë të re: (**No+Na=B**) që do të thotë **ASGJË + NADA** = **BUM! BUM** këtu mund të interpretohet si Big Bang.

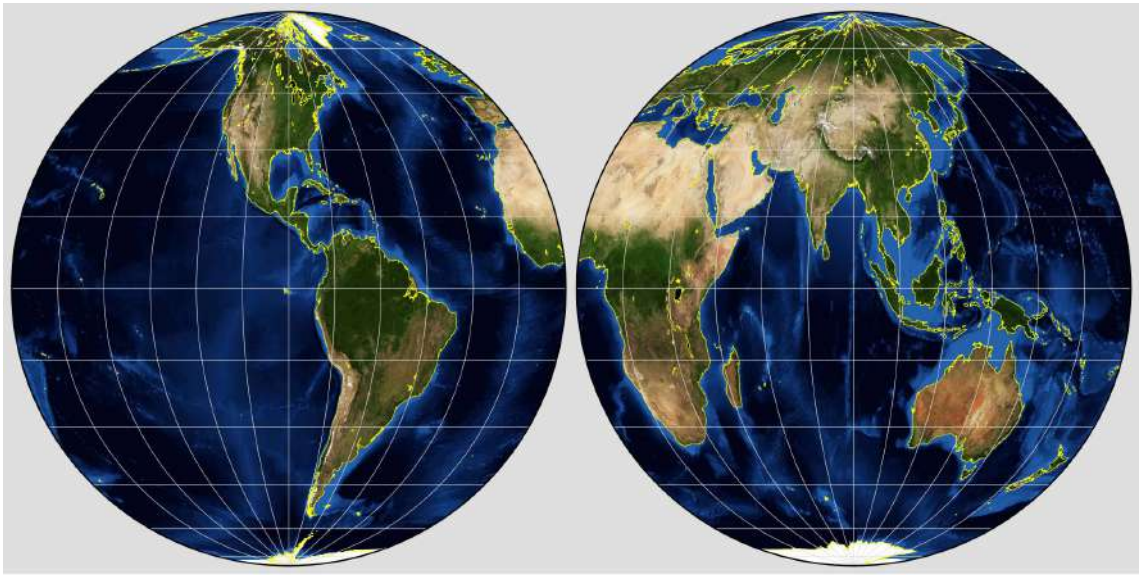
A e sheh lexuesi se çfarë është e gabuar këtu? Duhet të kesh më shumë besim në sistemin heliocentrik për ta bërë atë të funksionojë sesa në çdo gjë tjetër në jetën tënde, dhe kjo është vetëm fillimi. Duhet të **besosh** se **No+Na=B** krijoi jetën. Pastaj duhet të besosh se kjo jetë, në njëfarë mënyre, evoluon. Duhet të besosh se evolucioni shkaktoi ndryshime në specie. Duhet të **besosh** se këto specie që erdhën nga deti krijuan magjikisht mushkëri dhe ishin në gjendje të merrnin frymë ajri. Për më tepër, **No+Na=B** gjithashtu dhe magjikisht krijoi Oksigjenin!

Modeli heliocentrik është një teori e bazuar në besim. Pa besim, ai nuk mund të funksionojë. Është kontradiktor për një sistem që predikon ateizmin! Duhet të besosh në labirintin e teorive të tij, njëra më kontradiktore se tjetra. Le të hedhim një shikim të shpejtë në projekcionet e hartave të bazuara në modelin e Tokës sferike dhe do të shohësh çfarë kam parasysh. Shiko Imazhin 04 në faqen tjetër:



Chapter 20 Image 04

Siç mund ta shihni në imazhin më sipër, keni tri projeksione të ndryshme që tregojnë madhësi krejtësisht të ndryshme të Afrikës dhe Grenlandës. Shkollat në Boston tani po prezantojnë modele globi të bazuara në projeksionin Gall-Peters. Është krejtësisht ndryshe nga globi që fëmijët janë mësuar të studiojnë në shkolla. Zyrtarët e shkollave pretendojnë se Gall-Peters **është** projeksioni i vërtetë. Problemi është se çfarë ndodh me të gjithë ata miliona prej nesh që mësuam mbi bazën e projeksionit të vjetër të hartës? "Ups! Gabim na ndodhi!" do të thonë ata. Si për të gjitha ato rrugë fluturimi që na u treguan në globin që tani konsiderohet se nuk është projeksioni i vërtetë i botës? Ka më shumë për këtë. Ka një pilot YouTuber që bëri një video të tërë "planifikimi fluturimi" me një aplikacion që tregon të njëjtën hartë që tani konsiderohet e GABIMTË! Si mund të ndodhë kjo? Imazhi më poshtë tregon një projeksion tjetër. Shikoni Amerikën e Veriut!



Bacon Globular Projection

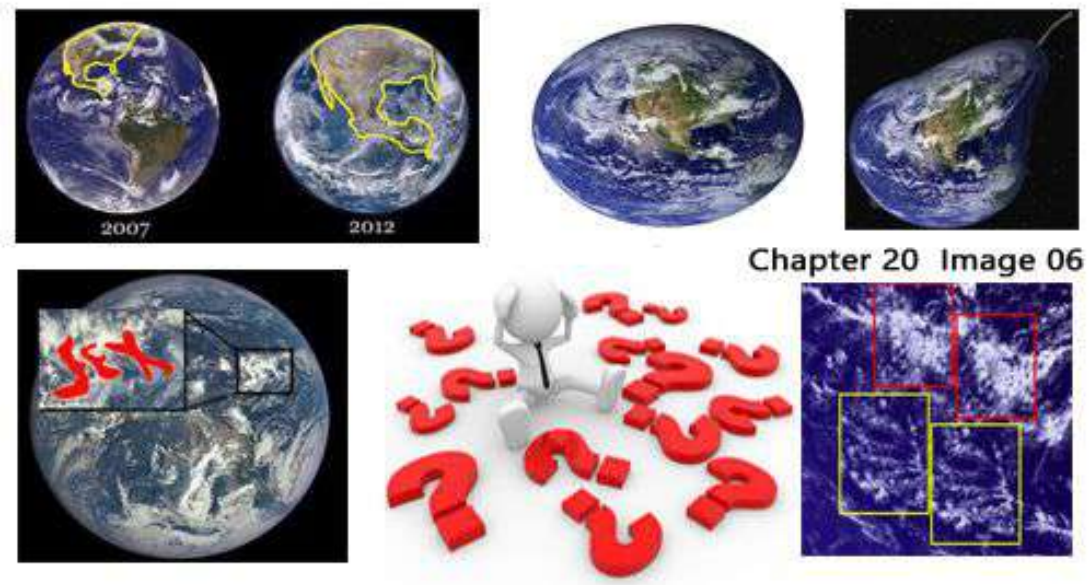
Chapter 20 Image 05

Kapteri 20 – Modeli i saktë i globit, një hap përpara!

E vërteta është se të gjitha të dhënat që përdoren nga ndjekësit e fluturimeve dhe programet e planifikimit të fluturimeve jepen nga NASA. Pilotët nuk e planifikojnë vërtet fluturimin e tyre. Ata thjesht shkojnë në punë si të gjithë të tjerët, sepse avionët praktikisht fluturojnë vetë. Të gjithë janë të programuar për të arritur nga pika A në pikën B. Pilotët kalojnë përmes një liste kontrolli, nisen dhe pastaj shkojnë për të fjetur. E kam parë vetë këtë në një fluturim nga Dubai në Kansai, Japoni. Pasi avioni u ngrit nga Dubai, pas 20 minutash fluturim u njoftua se kapiteni do të "bënte një gjumë të vogël". Avionët gjithashtu fluturojnë me të dhëna nga një Tokë e Sheshtë. Të gjitha të dhënat e programuar në sistemin e navigacionit vijnë nga një hartë e Tokës së Sheshtë. Të dhënat pastaj konvertohen dhe dalja tregon këto të dhëna si një projekcion globi. Këto të dhëna të konvertuara janë ato që shohim në ekranin e mbështetjes së sediljes ose në faqet e ndjekjes si FlighRadar, FlightStats dhe të tjera. E vërteta është, në ekranin e kompjuterit ose në aplikacione ose gjatë fluturimeve, ajo që shohim në ekranin e mbështetjes së sediljes është një **simulation** e një globi! (Kontrolloni këtë në Kapitulli 04, Imazhi 04).

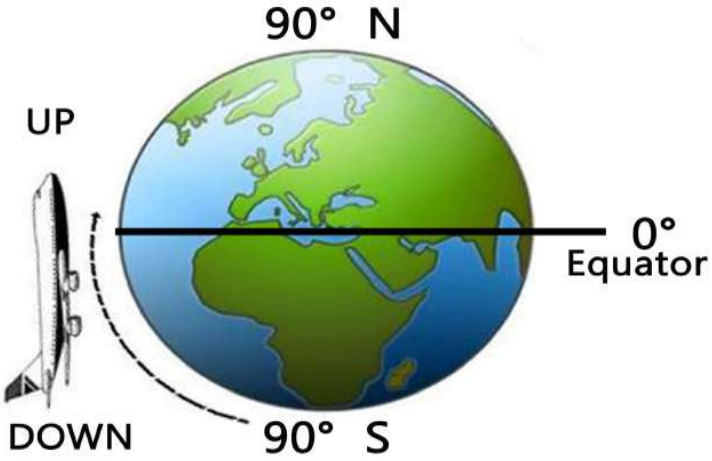
Më shumë nga kjo çmenduri e globit tokësor

Thjesht shiko ndryshimin në madhësitë e Amerikës së Veriut nga një imazh globi i publikuar nga NASA në një tjetër. Koha e fluturimit nga New York City në Los Angeles është 6 orë e 5 minuta. Shkëlqyer! Por, a është kjo kohë fluturimi e llogaritur mbi Amerikën e Veriut siç paraqitet në imazhin e vitit 2007 apo mbi Amerikën e Veriut siç paraqitet në imazhin e vitit 2012? Distanca nga New York City në San Francisco është 2,902 milje. A është ajo distancë e llogaritur mbi Amerikën "më të madhe" të vitit 2012 apo mbi Amerikën "më të vogël" të vitit 2007? Si për shembull, Toka në formë dardhe? Si është e mundur që softueri për planifikimin e fluturimeve kurrë nuk tregon një Tokë oblate sferoid dhe megjithatë ata mësojnë në shkollat e fluturimit se Toka është një oblate sferoid dhe mësojnë si të llogarisin distancat mbi një oblate sferoid? Ata thonë se kjo oblate është kaq e vogël saqë mezi mund të vëresh ndonjë ndryshim. O vërtet? Atëherë pse formula matematikore është ndryshe?



Imazhi 06 në faqen e mëparshme tregon vetëm disa nga formacionet e reve të imazheve të lëshuara nga NASA. Formacionet e klonuara të reve dhe fjala SEX e shkruar në qiell. E kujtoj kur kjo ishte në lajme. U mor nga shumë rrjete lajmesh edhe para se dikush të mund të mendonte për një Tokë të Sheshtë.

Si do të ishte të kalosh ekuatorin duke fluturuar mbi një Tokë oblate sferoidale? A mund ta imagjinosh kalimin e ekuatorit, zhylljen e hundës së një avioni që piloti do të duhej të bënte? Thjesht një tjetër marrëzi e mësuar nga modeli heliocentrik.

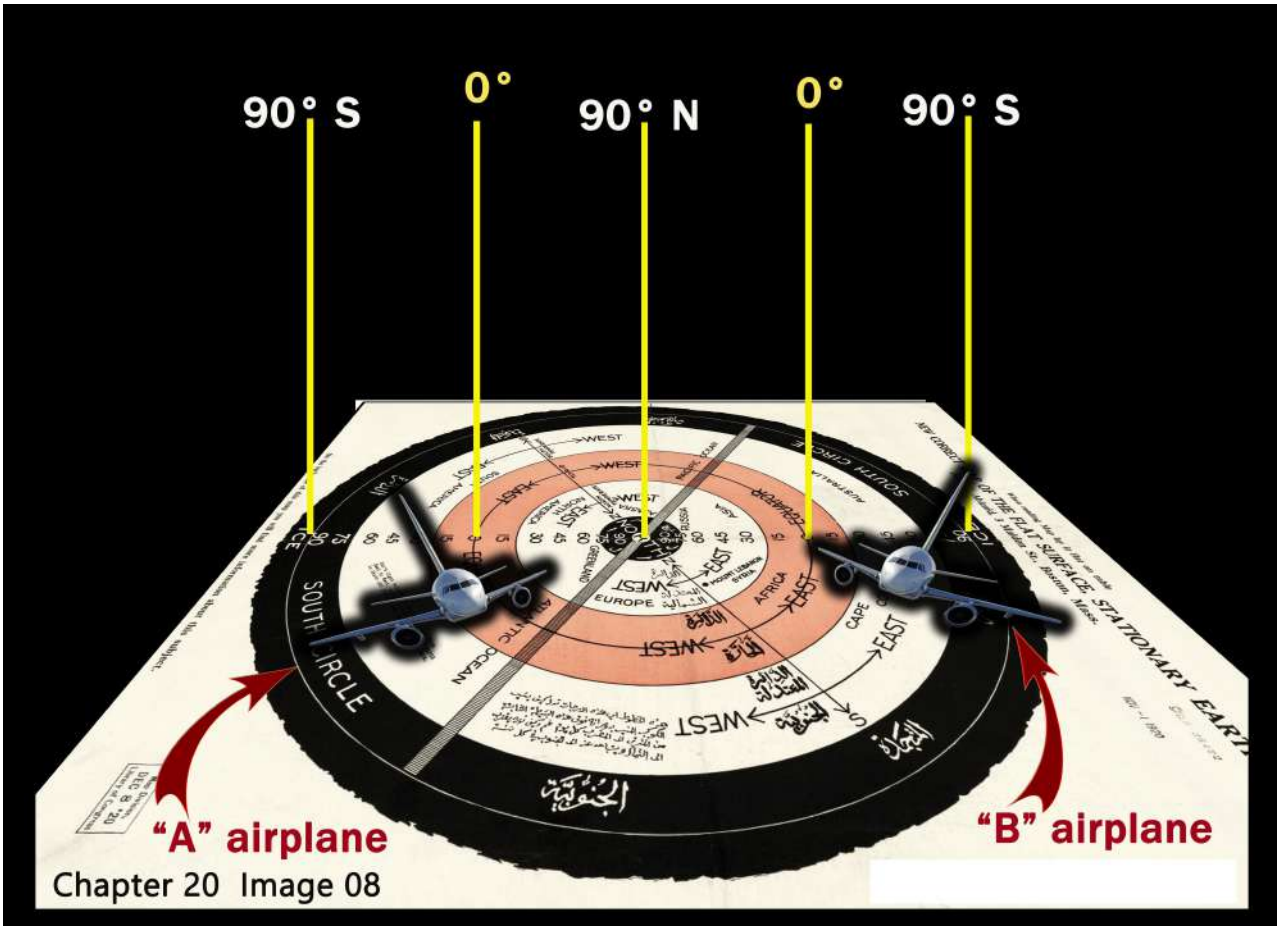


Këto janë vetëm disa nga pyetjet që kisha kur rishikova modelin e Tokës sferike. Nuk jam i vetëm në këtë, sepse di për shumë njerëz të tjerë që kishin të njëjtat pyetje si unë. Tani le të shohim një tjetër problem me modelin e Tokës sferike. Ne shohim në imazhin e mësipërm një avion që ngrihet lart si një raketë kur fluturon nga Amerika e Jugut në Amerikën e Veriut duke kaluar ekuatorin. Ky avion duhet të fluturojë në një kënd 90° duke u drejtuar **LART** ndërsa kalon ekuatorin. Çfarë marrëzie! Kështu nuk është në jetën reale. Avionët fluturojnë mbi një plan dhe jo me hundën lart si një raketë ose poshtë si një bombë kur hidhet nga një avion.

Nëse një avion po qarkullon mbi Tokën e sheshtë pikërisht në ekuator në 0° duke fluturuar nga Perëndimi në Lindje, nëse piloti pastaj dëshiron të drejtohet në veri, gjithçka që duhet të bëjë është të kthejë avionin në të majtë dhe do të shkojë në Veri. Nëse piloti po qarkullon mbi Tokën e sheshtë pikërisht në ekuator në 0° duke fluturuar nga Lindja në Perëndim dhe pastaj vendos të fluturojë në Veri, gjithçka që duhet të bëjë është të kthejë avionin në të djathtë dhe do të drejtohet në Veri.

Për të ilustruar më mirë atë që po përpiqem të shpjegoj, kam krijuar një ilustërim të bazuar në hartën që citoj në Kapitullin 10, hartën e John G. Abizaid. Ajo hartë është perfekte për të ilustruar se si në realitet janë gjërat, dhe jo marrëzia e një avioni që fluturon me hundën lart si një raketë kur kalon ekuatorin drejt Veriut ose me hundën poshtë drejt pafundësisë.

fundi i universit, (i cili, për t'u thënë me të vërtetë, nuk është fotografuar kurrë nga asnjë nga sondat e NASA-s), kur fluturonte drejt Amerikës së Jugut.



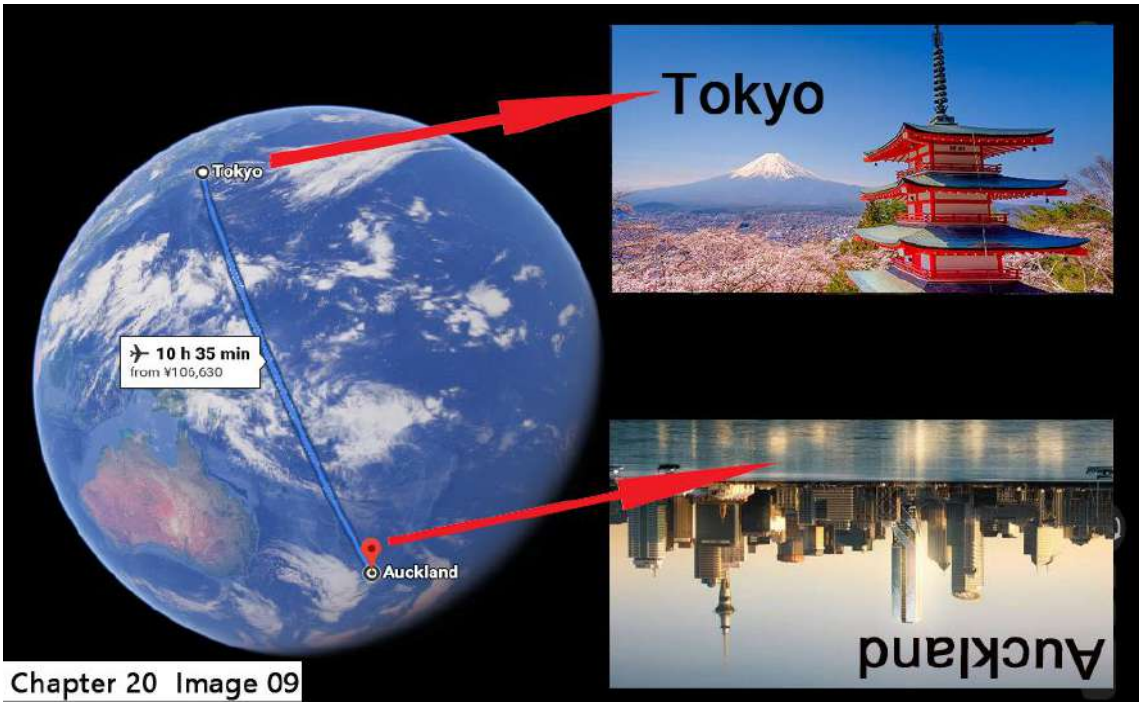
Siç e shihni në imazhin 08 më sipër, avioni "**A**" po fluturon nga **Perendimi** ne **Lindje** duke rrotulluar mbi Ekuator. Nëse avioni "**A**" duhet të fluturojë **Veriut** drejt Polin Qendror (njohur gjithashtu si Poli Verior), avioni "**A**" duhet të kthehet në drejtimin e tij **Majtas**. Nëse Avioni "**A**" vendos të fluturojë në Jug drejt Rrethit të Jugut (njohur gjithashtu si Polin e Jugut), avioni "**A**" ka dy mundësi: Të kthehet në drejtimin e tij **Djathtas** ose thjesht ndaloni së rrotulluari mbi Ekuator dhe fluturoni në vend. **I DREJTPERDREJT**. Aeroporti "**A**" do të drejtohet më pas drejt **JUGUT**..

Avioni "**B**" po fluturon nga Lindja në Perëndim duke rrotulluar mbi Ekuator. Nëse avioni "**B**" duhet të fluturojë në Veri drejt Polin Qendror (po ashtu i njohur si Poli Verior), avioni "**B**" duhet të kthehet në të **Djathtën** e tij. Nëse avioni "**B**" vendos të fluturojë në **Jug** drejt Rrethit të Jugut (po ashtu i njohur si Poli Jugor), avioni "**B**" ka dy mundësi: Të kthehet në të **Majtën** e tij ose thjesht të ndalojë rrotullimin mbi Ekuator dhe në vend të kësaj të fluturojë **Drejt**. Avioni "**B**" do të drejtohet më pas drejt Jugut.

Këto gjëra kanë shumë më shumë kuptim në një tokë të sheshtë, ndërsa nuk kanë asnjë kuptim në një model globi që është kontradiktor, i pabesueshëm dhe i pamundur.

Kapitulli 20 – Modeli i saktë i globit, një hap përpara!

Më shumë marrëzi për tokën sferike do të vijë akoma. Thjesht shikoni imazhin më poshtë:



Para dy muajve, bëra një udhëtim në Auckland, Zelandën e Re, duke fluturuar nga Tokio, Narita në Auckland. Gjatë udhëtimit, si unë ashtu edhe vajza ime vazhdonim të shikonim horizontin që na takonte në 37,000 këmbë. Kisha një libër me vete, "**Teoria e Komplotit të Tokës së Sheshtë**" nga Eric Dubay. Një vajzë e re amerikane që u ul pranë meje vazhdonte të shikonte librin tim dhe dritaren. Ne përfundimisht u bëmë miq dhe kur u takuam në Auckland në një datë më vonë, ajo më tha se nga ajo lartësi duket vërtet e sheshtë. Nëse e fik televizorin tënd dhe ndalon së kushtuar vëmendje propagandës së globit dhe larjes së trurit, edhe ti do të shohësh se: **a)** Kurvatura nuk ekziston dhe **b)** Nuk ka lëvizje të tokës.

Këtu është një tjetër marrëzi për tokën sferike. Felix Baumgartner u bë i njohur kur u hodh nga 127,852 këmbë në vitin 2012. Nëse ndjekim përkuljen e tokës sipas selfies së tij, toka do të ishte vetëm sa madhësia e shtetit të New Mexico. Ose ai ishte vërtet në hapësirë dhe u hodh nga të paktën 50,000 milje larg nga toka, që është 1/4 e distancës nga toka në hënë sipas modelit heliocentrik. Pandershmeria nga mbështetësit e tokës sferike është se ata përdorin lente me kënd të gjerë dhe e quajnë atë përkulje.

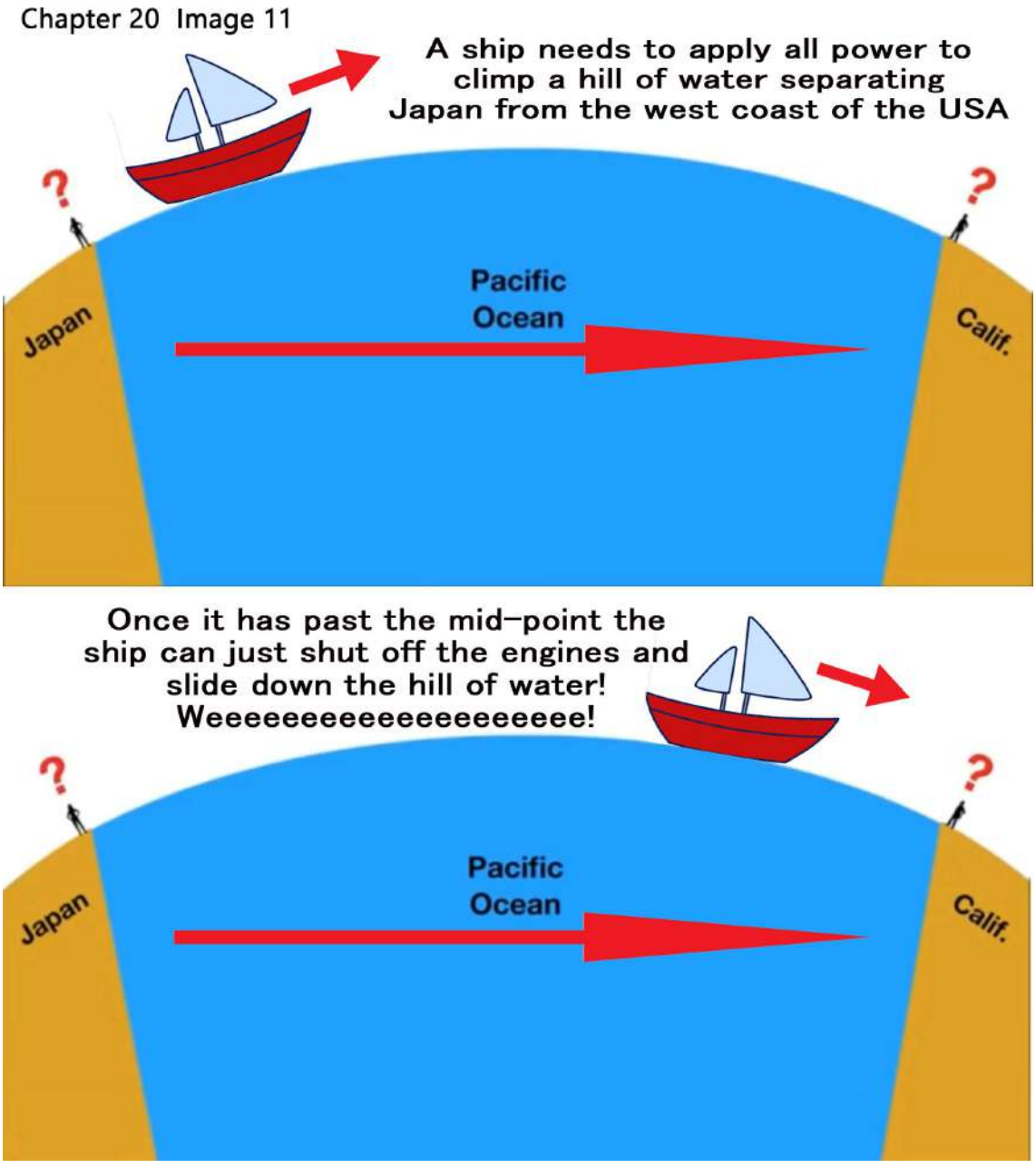


Kapitulli 20 – Modeli i saktë i globit, një hap përpara!

Një libër i tërë mund të shkruhet duke demonstruar të gjitha marrëzitë e teorisë së Tokës sferike, por unë kam rezervuar vetëm një kapitull të këtij libri për të shprehur frustrimin tim kur përpiqesha të shkoja kundër realitetit të një Toke të Sheshtë, kur e takova për herë të parë.

Çmenduri globale pa ndërprerje

Pasi toka është një sferë dhe uji mbulon 70% të kësaj sfere, një anije që lundron nga Japonia në Kaliforni do të duhej të lundronte mbi një kodër uji që ndodhet midis dy vendeve. Nëse toka është një sferë, kjo kodër uji midis dy vendeve do të duhej të ekzistonte. Por ajo nuk ekziston dhe nuk mund të ekzistojë, sepse uji është **gjithmonë** në nivel!

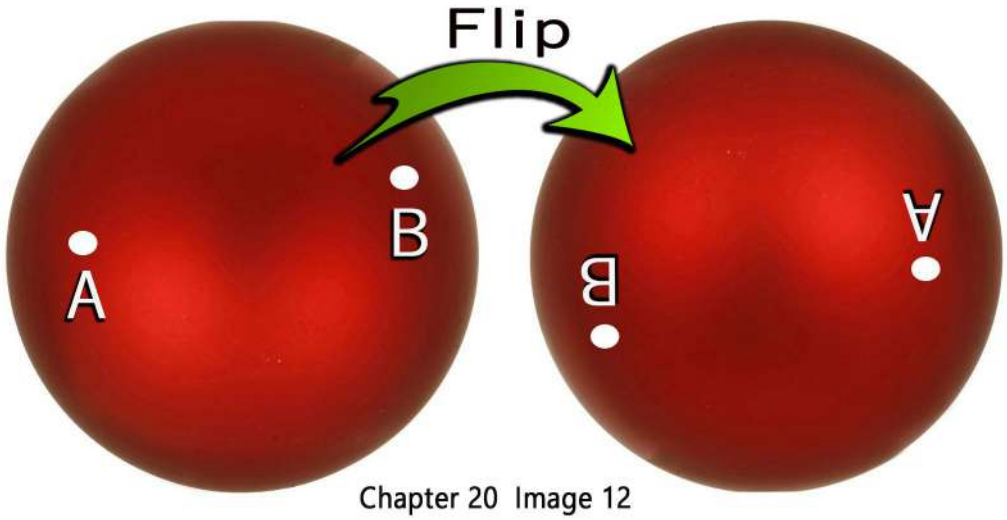


Kapitulli 20 – Modeli i saktë i globit, një hap përpara!

Në kapitullin 05 përmenda fluturimin nga Katari QR972 dhe uljen e tij emergjente në Chennai, Indi. Po ashtu thashë se do të flas për Google Maps dhe Google Satellite dhe pse po përdor ilustrime nga Google Maps në këtë libër.

Së pari, para se të filloja këtë libër, kontaktova Google dhe kërkova leje për të përdorur kapje ekranesh nga Google Maps. Jo vetëm që më u dha leja me e-mail, por ata gjithashtu më inkurajuan ta bëja këtë, për sa kohë që imazhet ruhen ashtu siç janë, dhe ato janë. Për këtë arsye, do të postoj të gjitha lidhjet për secilin imazh nga Google Maps të përfshirë në këtë libër.

Pra, le të marrim një sferë, një sferë perfekte natyrisht, si kjo në imazhin 12 më poshtë. Sfera më poshtë është po aq e rrumbullakët sa globi i Tokës i paraqitur nga fotografia e famshme Blue Marble e ofruar nga NASA. Pastaj le të vizatojmë dy pika të bardha mbi të. Le të emërtojmë pikën e parë "**A**" dhe pikën e dytë "**B**".

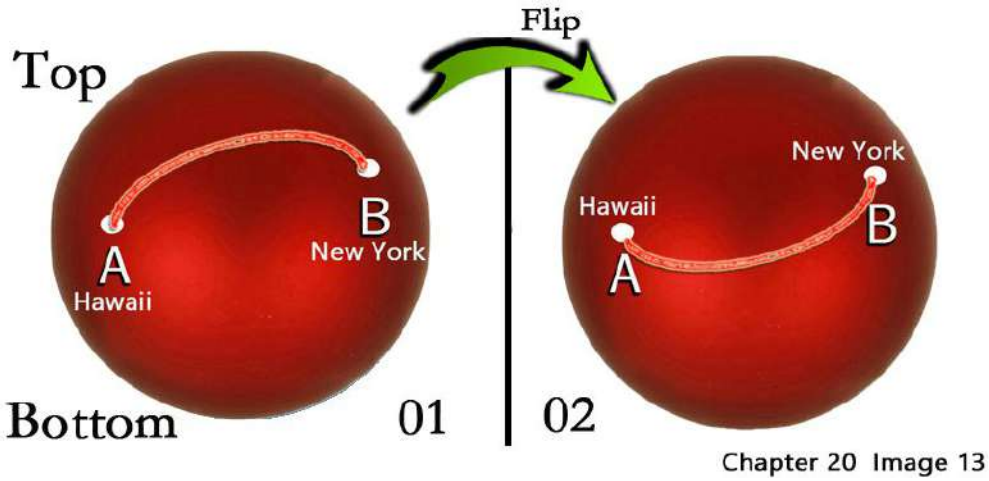


Chapter 20 Image 12

Sipas mbështetësve të Tokës sferike, distanca më e shkurtër midis dy pikave në një sferë nuk është një vijë e drejtpërdrejtë. Ajo është një **rreth i madh**! Ideja është që vija kalon përmes topit dhe jo mbi të, kështu që rrethi rrethon pikën më të lartë të **sferës** për ta bërë si të ishte duke kaluar përmes **sferës**. Nëse një mbështetës i globit do të vizatonte një vijë rrethi të madh që lidh "**A**" dhe "**B**" në imazhin e mësipërm, ajo do të përkujdesej ndoshta në veri ose "lart". Rrotullimi i sferës nuk do ta ndryshonte distancën, prandaj është e sigurt të thuhet se vija mund të vizatohet në një sferë si "lart" ashtu edhe "poshtë" ose si "veri" ashtu edhe "jug" të kësaj sfere. Problemi që kam gjetur me modelin e globit është se, këto vija në glob NUK janë KUR vizatuar duke u përkulur "poshtë" ose në jug, siç do të shohim në imazhin 13 në faqen tjetër. Këto "rrugë të mëdha rrethore" gjithmonë "përputhen" me rrugën e fluturimeve në një hartë të Tokës së sheshtë.

Kapitulli 20 – Modeli i saktë i globit, një hap përpara!

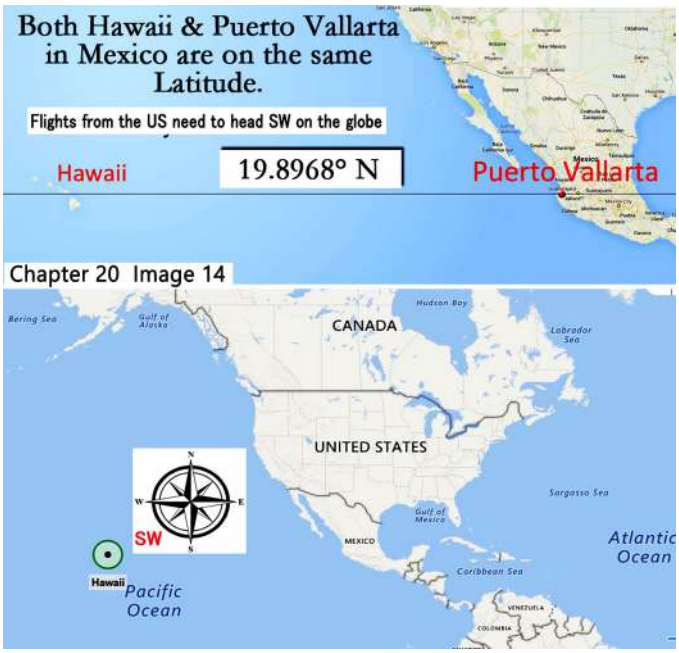
Në imazhin 13 më poshtë, në **FIGUREN 01** shohim një rrugë të madhe rrethore që lidh "A" dhe "B" duke u kthyer **VERI**, ose **LART**. Kur imazhi kthehet, shohim se harku tani po kthehet **JUG**, ose **POSHTË**, siç demonstrohet në **FIGUREN** 02. Nuk e ndryshon distancën nëse linja po kthehet **LART** ose **POSHTË**.



Chapter 20 Image 13

Problemi që kam gjetur me shpjegimin e rrethit të madh është se ata janë shumë selektivë. Vetëm disa ruta që ata pretendojnë se janë rruge të rrethit të madh, rastësisht përkojnë me ato rruge që përputhen saktësisht me hartën e tokës së sheshtë. Le të japim letra mbi emrat e qyteteve. Le të emërojmë "**A**" **Honolulu** dhe "**B**" **New York**. Hawaiian Airlines fluturon direkt **Honolulu/New York**. Distanca midis dy qyteteve është 4,957 milje dhe fluturimi zgjat 10 orë e 55 minuta. Honolulu ndodhet në 19.89° N, ashtu si qyteti meksikan Puerto Vallarta. Pse nuk mund të fillojë ky fluturim të përkulet në jug në momentin që largohet nga JFK, kur duhet të drejtohet në jugperëndim gjatë nisjes? Vetëm kur ndodhin ulje emergjente, siç përshkruhet në këtë libër, ne mësojmë rrugët e vërteta të këtyre fluturimeve.

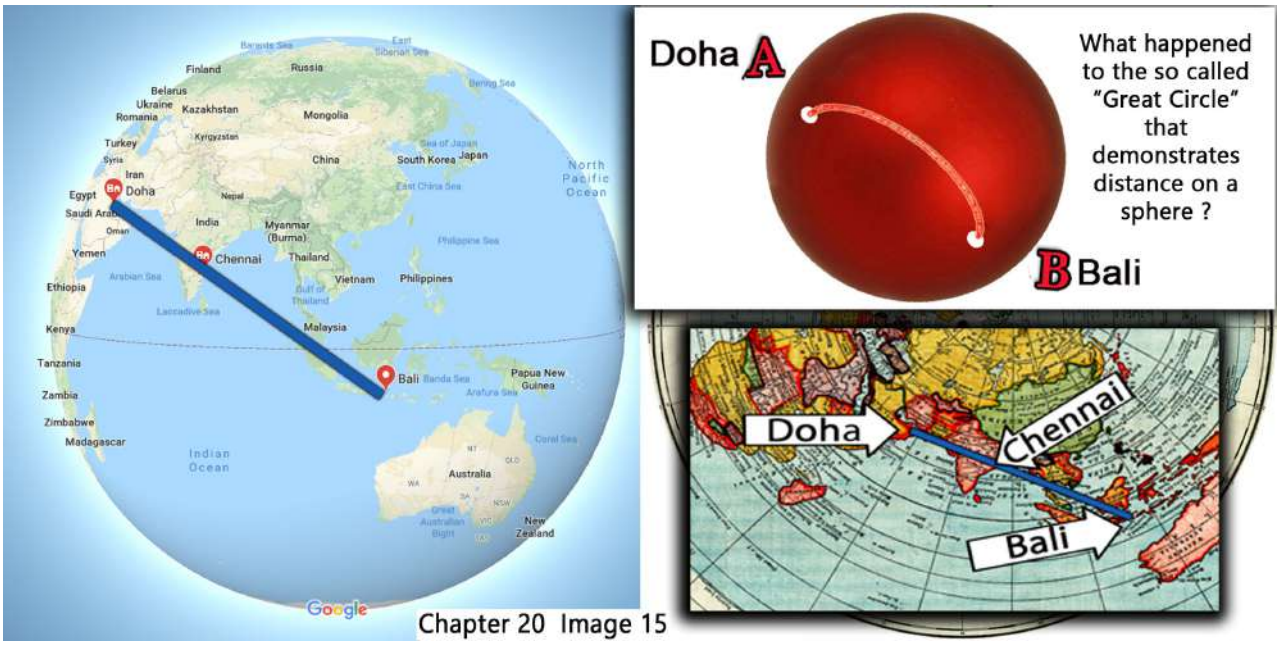
Dëshmia e një toke të sheshtë është e pranishme përreth nesh, por rrugët e fluturimit janë dëshmitë më bindëse. Nuk ka asnjë shpjegim për rrugët e fluturimit që të harkohen në veri siç bëjnë gjithmonë, përveç faktit se ato nuk janë me të vërtetë të harkuara, por në vend të kësaj, fluturojnë në rrugë të drejta mbi një tokë të sheshtë, që nuk rrotullohet. Fluturimet e Hawaiian Airlines HA51, HA37 dhe HA51 të mbuluara në njësitë 15, 16 dhe 17 demonstrojnë një PATERN, dhe jo përjashtime.



Chapter 20 Image 14

Kapitulli 20 – Modeli i saktë i globit, një hap përpara!

E përmenda në faqen e mëparshme se sa selektive janë këto rrugë të mëdha. Më poshtë do të shihni uljen emergjente që ndodhi kur QR972 po fluturonte nga Doha në Bali dhe duhej të bënte një ulje emergjente në Chennai, Indi. Do të shihni një vijë të drejtpërdrejtë në të dyja hartat, në glob dhe në hartën e tokës së sheshtë. Si mund të ndodhë kjo? Çfarë ndodhi me "*rrugën e madhe*" kur lidh dy pika në një sferë? Toka transformohet, mendoj! Ndonjëherë është një top, ndonjëherë është e sheshtë!

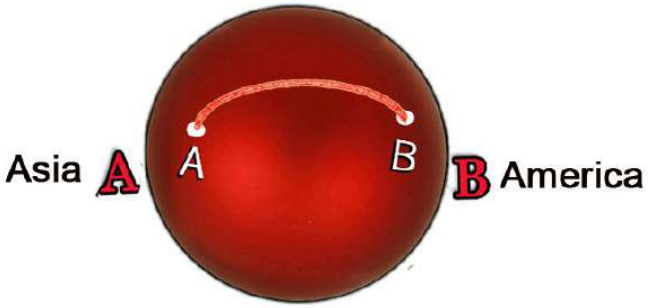


Fluturimi nga Doha në Bali zgjat 10 orë e 05 minuta dhe distanca midis këtyre dy qyteteve është 4,870.67 milje. Distanca midis Dohas dhe Balit është pothuajse e njëjtë me atë nga New Yorku në Honolulu. Pra, pse fluturimi nga New Yorku në Honolulu bëhet kaq i lakuar saqë një ulje emergjente duhet të ndodhë në Seattle, Oakland ose San Francisco, ndërsa fluturimi nga Doha në Bali nuk ka asnjë laku? Edhe Google Satellite e tregon atë si një vijë të drejtpërdrejtë siç shihet më poshtë.



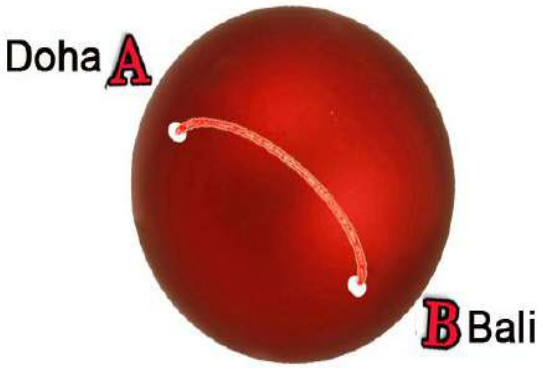
[2] Arsyeja pse përdor Google Maps në vend të Google Satellite është sepse Google Maps bën të gjitha llogaritjet dhe vizaton linjat pikërisht siç do të dukej në një glob. Google Maps është aplikacioni më i përdorur për hartë në SHBA me 160 milion përdorues në muaj. Ai angazhon programuesit dhe matematicienët më të mirë për llogaritjet e tij. Nëse Google Maps po vizaton këto linja gabim, a është duke e mashtruar qëllimisht popullatën?

Tani le të japim emra **A** dhe **B** të ilustruar në një sferë. Le të shikojmë shembullin më poshtë. Avokatët e globit pretendojnë se fluturimet nga Azia në Amerikë duhet të ndjekin një rrugë të madhe që përputhet me linjën e tërhequr në sferën më poshtë.

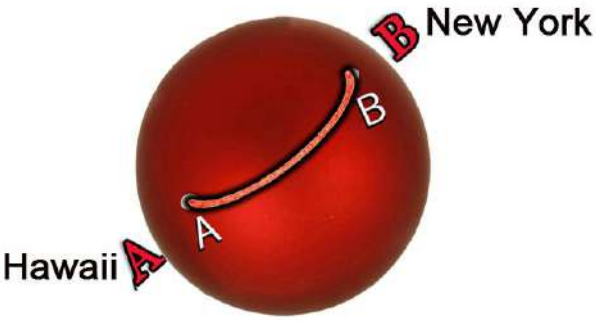


Për të ilustruar se sa selektive dhe të pabesueshme janë këto rrugë të mëdha rrethore në një tokë të supozuar sferike, shikoni ilustrimin më poshtë kur emërtojmë **"A" Doha** dhe "**B" Bali**, ashtu si ndodhi me fluturimin QR972. Siç shihet në Google Maps, Google Satellite dhe më saktë, në Hartën e Sheshtë të Tokës të Gleason-it në Imazhin 13 në faqen e mëparshme, fluturimi po shkonte drejt nga Doha në Bali kur ndodhi një ulje emergjente pikërisht në mes të rrugës së fluturimit, në Chennai, Indi.

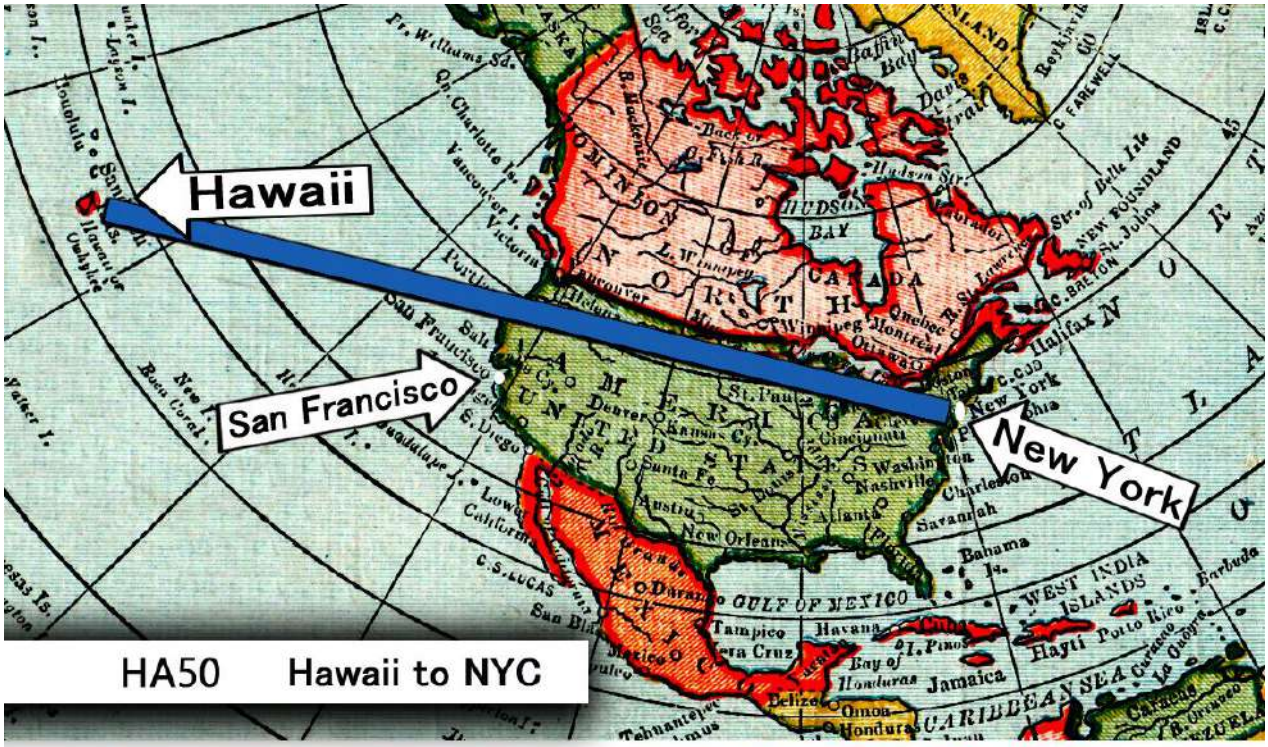
Si në teorinë e Gravitetit, ky matematikë e Rrethit të Madh mbi globin tokësor është shumë selektive. Ashtu si Graviteti mban poshtë oqeanet dhe traktorët, por lejon zogjtë dhe bletët të fluturojnë lirshëm, po ashtu edhe globi tokësor zgjedh cilat qytete i përket formula e rrethit të madh dhe cilat jo.



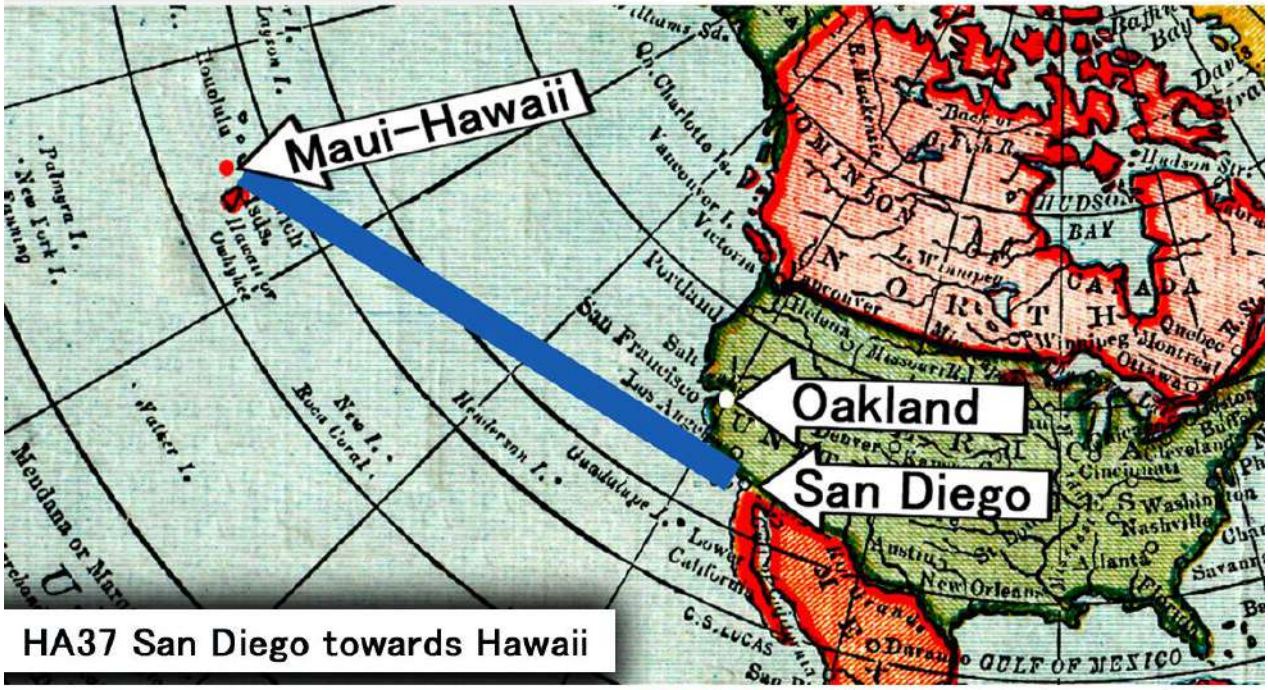
Më poshtë shohim një tjetër shembull se sa selektive janë rrugët/ matematika e rrethit të madh kur merremi me Tokën sferike. Në çdo sferë tjetër, nuk do të kishte asnjë ndryshim nëse arka shkon veriu apo jugu, lart apo poshtë. Por kur merremi me Tokën sferike, ajo gjithmonë duhet të përkulet veriu, duke përputhur rastësisht rrugët e fluturimit në një hartë të sheshtë të Tokës.



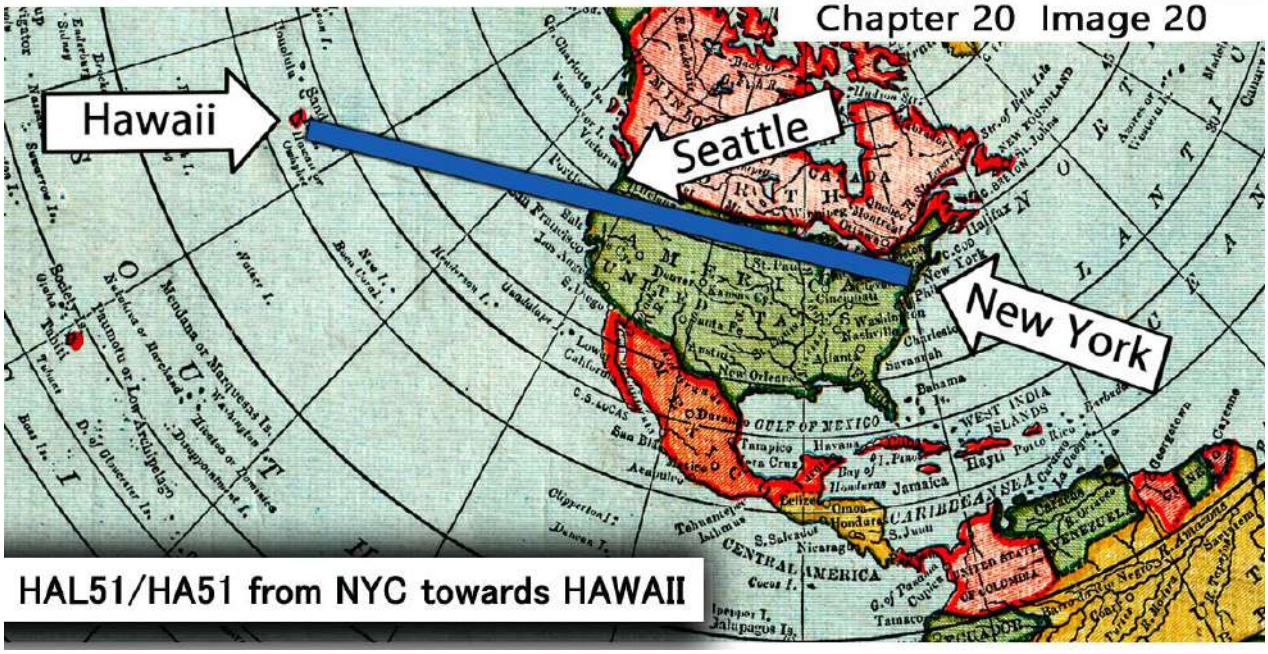
Një fluturim nga NYC në Hawaii ose nga Hawaii në NYC duhet të fillojë menjëherë të përkulet në jug ndërsa kalon nga një gjerësi më të lartë në një gjerësi më të ulët drejt jugperëndimit. Në vend të kësaj, siç demonstrohet nga uljet emergjente HA51, HA37 dhe HAL51, ata fluturojnë në veri-perëndim duke përputhur rrugën e tërhequr në një hartë të tokës së sheshtë. Shiko përsëri Ilustrimin 17b në faqen tjetër.



HA50 Hawaii to NYC



HA37 San Diego towards Hawaii



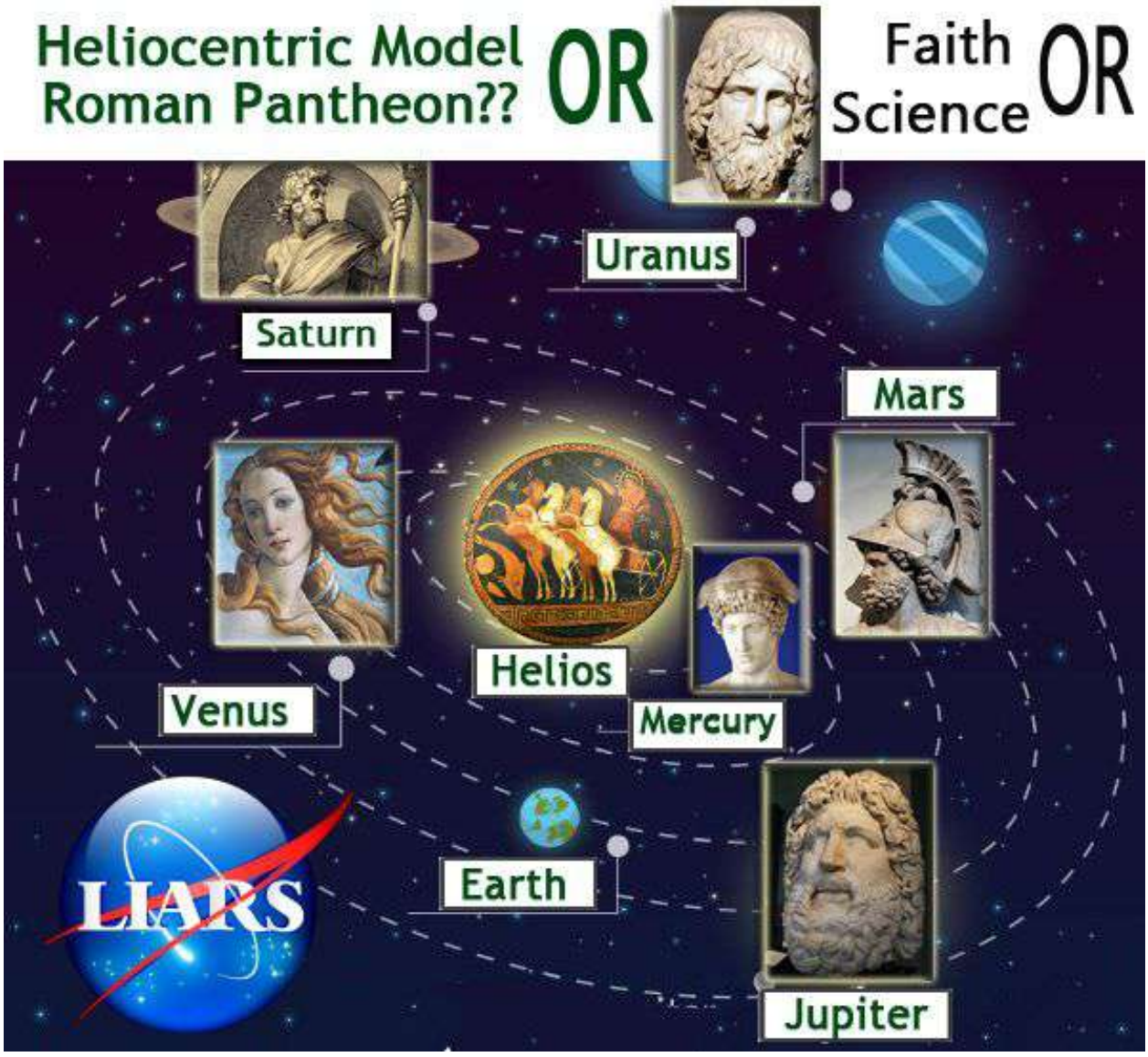
HAL51/HA51 from NYC towards HAWAII

Kapitulli 20 – Modeli i saktë i globit, një hap përpara!

Siç është trajtuar në Kapitujt 15, 16 dhe 17 dhe siç është vënë re përsëri në Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleason-it në faqen 123, çdo fluturim që kemi trajtuar në këtë libër ka më shumë kuptim në hartën e tokës së sheshtë. Por, ju duhet të **BESONI** se Toka rrotullohet me 1.000 mph, qarkullon rreth diellit me 65.000 mph, ndërsa e gjithë sistemi diellor lëviz përmes hapësirës me 500.000 mph. Pa përmendur se e gjithë galaksia gjithashtu po lëviz përmes hapësirës dhe universi po zgjerohet gjithashtu me një shpejtësi të pabesueshme. **Megjithatë, ne nuk ndiejmë asgjë!**

Modeli heliocentrik është një fe ku dielli adhurohet. Ata po e adhurojnë diellin dhe e paraqesin si shkencë.

A nuk mendon se është koha ta lësh këtë sistem besimi?



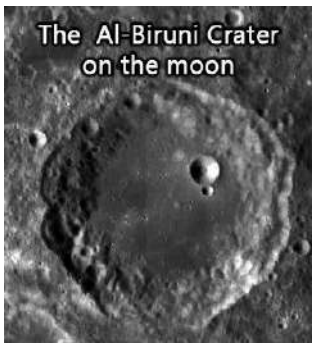
Toka eshte e sheshte !

Chapter 21 – Harta e Tokes së Sheshtë

Duhet të pranoj se kurrë në tërë jetën time nuk kisha dëgjuar emrin Al-Biruni, derisa pashë një seri videosh në YouTube të quajtur "**Flat Earth Clues**" nga Mark Sargent. Ndërsa hulumtoja rreth tokës së sheshtë, duhej të shqyrtoja çdo pretendim dhe të sigurohesha që gjithçka që thoshin videot që shihja dhe librat e faqeve që lexoja, ishte e vërtetë!



Në të majtë është një imazh i Al-Birunit, astronomit persian i cili njihet si krijuesi i hartës së tokës së sheshtë që erdhi të njihet si Harta AE ose "**Harta e Projekcionit Azimutal Ekuidistant**". Al-Biruni lindi më 15 Shtator 973 pas Krishtit në Uzbekistan dhe vdiq më 13 Dhjetor 1048 pas Krishtit në Afganistan. Mund të themi me siguri se harta e tokës së sheshtë është të paktën 1,000 vjet e vjetër.

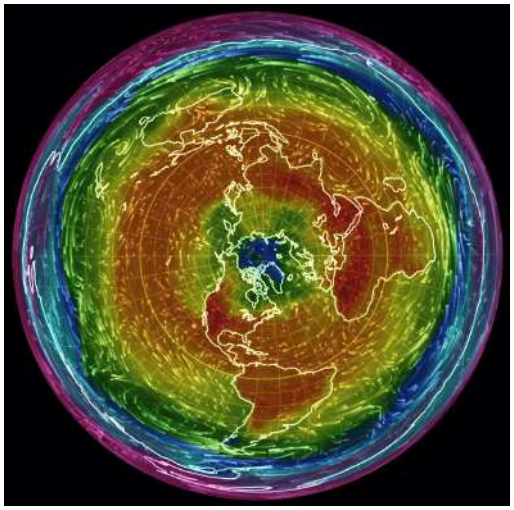


Ashtu siç u pretendua në "**Flat Earth Clues**", NASA e emëroi një krater në hënë "Al-Biruni" pas astronomit persian që i është dhënë merita për krijimin e hartës së tokës së sheshtë 1,000 vjet më parë. Një kujtesë për lexuesin se modeli i parë i globit të Tokës u prezantua në vitin 1492, i njohur zyrtarisht si Erdapfel dhe i është dhënë merita Martin Behaim nga Gjermania.

Askush nuk e di me të vërtetë se si janë të vendosura kontinentet në hartën e tokës së sheshtë. Më e mira që kemi deri tani është **Harta e Projeksionit Azimutaqik të Barabartë**, e cila përdoret gjerësisht nga **USGS** (Shërbimi Gjeologjik i Shteteve të Bashkuara), siç është theksuar në Bulletin-in e tij të Shërbimit Gjeologjik 1532, një dokument prej 330 faqesh të publikuar në vitin 1983. Dokumenti nuk përmend vetëm Hartën AE. Në fakt, të gjitha projeksionet e hartave, të sheshta dhe sferike, përmenden në dokument si mjete për USGS.

Unë do të prezantoj këtu Hartën AE që përdoret në disa fusha të shkencës, teknologjisë dhe studimeve të përgjithshme për të treguar lexuesit se harta e tokës së sheshtë përfaqëson në të vërtetë, formën e vërtetë të tokës.

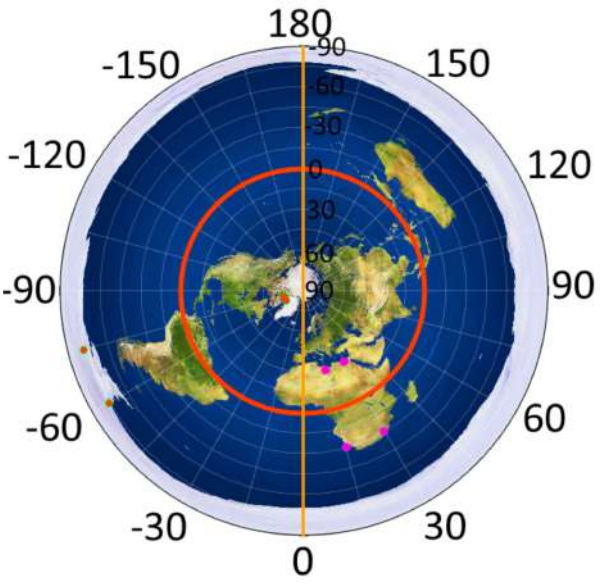
Ilustrimi i parë në faqen tjetër do të tregojë hartën e tokës së sheshtë të përdorur në **Meteorologji**, duke demonstruar temperaturat nëpër tokën e sheshtë:



Dielli është shumë më afër dhe shumë më i vogël se sa mësohet në modelin heliocentrik. Dielli rrotullohet rreth tokës së sheshtë në drejtim të akrepave të orës, duke kaluar tre muaj rreth Polin Qendror (po ashtu i njohur si Polin Verior). Ai lëviz drejt Ekuatorit ku rrotullohet për tre muaj të tjerë dhe pastaj lëviz dhe rrotullohet mbi Tropikun e Kaprikornit për tre muaj të tjerë para se të kthehet në Ekuator. Duke qenë se Ekuatori është...

Pikë e mesme midis Tropikut të Gaforres dhe Tropikut të Bricjapit, dielli rrotullohet rreth kësaj zone dy herë në vit, duke shkaktuar që temperaturat të jenë më të larta në atë rajon sesa rreth qendrës dhe rreth skajit afër Rrethit të Jugut ose Rrethit Antarktik. Në imazhin e mësipërm, ngjyrat e verdhë-të kuqe tregojnë se ku dielli rrotullohet dy herë në vit, ndërsa pjesët blu të hartës tregojnë se ku dielli rrotullohet vetëm një herë në vit. Mund të themi me siguri se temperaturat në Tokë kuptohen më mirë në hartën e tokës së sheshtë.

E njëjta mund të thuhet edhe në fushën e **Gjeografisë** dhe **Gjeologjisë**. Për shembull, kur studiojmë mbi Linjat e Gjerësisë dhe Linjat e Gjatësisë, harta e tokës së sheshtë na ofron një pamje të plotë të tokës nga 90° Veriore deri në 90° Jugore. Sipas faqes 141 të manualit të USGS-së të përmendur më sipër, projekcioni Ortografik, i cili përfshin zonën nga 90° N deri në 0° në Ekuator, janë linja të vërteta dhe ishte i njohur nga grekët dhe egjiptianët për 2,000 vjet. Zona në jug të Ekuatorit nuk ishte e njohur në kohët antike.



Në kohë lufte, nuk përdoret asnjë hartë tjetër përveç hartës së tokës së sheshtë! Në Kapitullin 02 të kësaj libri, faqe 18, do të gjeni Hartën Ajrore të Botës, e cila është harta e tokës së sheshtë që tregon distancat në milje midis qyteteve. Ka imazhe të Hitlerit që përdor hartën e tokës së sheshtë kur po ndante strategjinë e tij të luftës. Një fotografi e hartës së tokës së sheshtë shihet në Dhomën e Situatave të Kennedy-t.

Chapter 21 – Harta e Tokes së Sheshtë

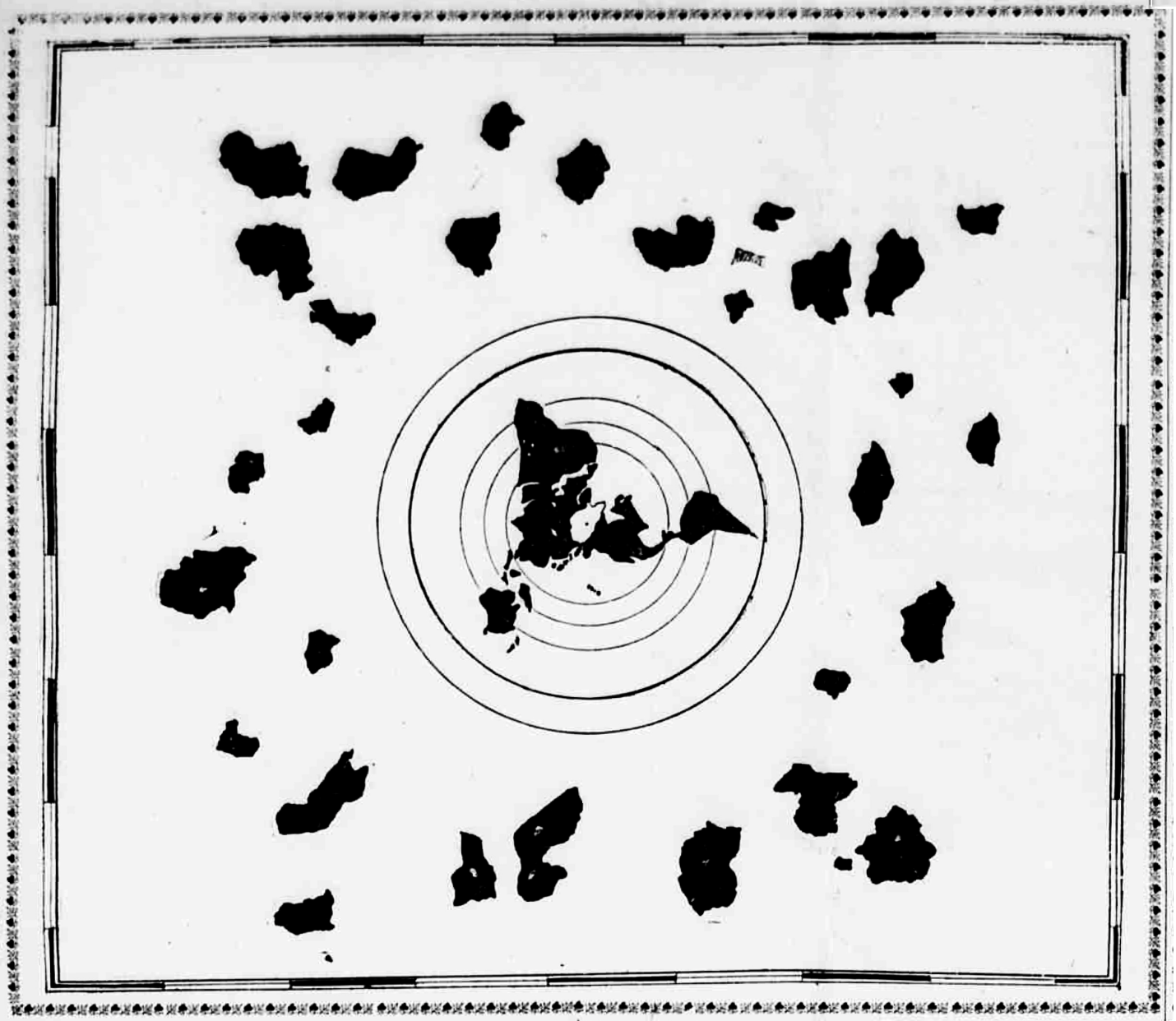
Harta më poshtë u përgatit për Alcoa (Kompania e Aluminit të Amerikës) në vitin 1943 dhe së fundmi u shit në një ankand për një shumë të paqartë. I kërkova Barry Lawrence Ruderman Antique Maps Inc. lejen për të përdorur këtë imazh në këtë libër. Repikat mund të gjenden në e-bay.





Në kulturën kineze, simboli Yin Yang nuk është gjë tjetër veçse harta e sheshtë e Tokës që tregon hënën që ndriçon natën, e përfaqësuar nga gjysma e zezë, dhe diellin që ndriçon ditën, e përfaqësuar nga gjysma e bardhë, duke qarkulluar nga lindja në perëndim, ashtu siç e vërejmë në jetën tonë të përditshme. Populli kinez ishte një nga popujt e fundit që pranuan modelin heliocentrik, kryesisht të detyruar nga kolonizatorë si francezët, anglezët dhe portugalezët. Në faqen tjetër do të shohim një hartë interesante që tregon jo vetëm hartën e tokës së sheshtë, por gjithashtu ato që duken si më shumë toka të fshehura. Shikoni:

Was This World Map Made Ten Centuries Ago?



Stranger almost than the "Manuscript found in a Copper Cylinder" is the copy of a map which came across seas to Honolulu from a Buddhist Temple in the mountains of central Japan. It is a map of the world made 1000 years ago. Dr. Kobayashi, the well-known Japanese physician and surgeon of Honolulu, has received a copy of the map, which he believes to have been made by Chinese priests ten centuries ago.

The map is drawn on the principle of the Mercator Projection showing the North Pole as the center of a circle in which are the continents of North and South America, Europe, Africa, Asia and Australia.

"The map was found by my brother in a Japanese temple in the mountains of Japan," said Dr. Kobayashi. "It has been hidden from the Japanese government in modern times just as it was in ancient times, for in olden days such a map would have been destroyed by the authorities. According to a letter the original map was brought from China by a Buddhist priest and concealed in this temple.

"Ten years ago my brother was a consumptive. Although I was a physician he did not wish to be treated with medicines. He decided to go into the mountains and attempt a cure by himself. For ten years he has remained there and used his will power to effect a cure. Today he is a well man. During his stay there he found this map. He evolved from it a theory of the flatness of the earth, despite all modern facts showing it to be a sphere. This theory has been his one aim in life. He is an artist and in order to demonstrate his theory he made beautiful drawings, picturesque and attractive to the eye, in which mechanical, astronomical and engineering methods are shown.

"My brother goes back to the days of Columbus and Amerigo Vespucci who, he says, sailed for a new country believing that by sailing directly in one general direction they would ultimately come to the place.

"We moderns know that a vessel sailing from a port and going continually in a general easterly manner will arrive at the same place. The vessel, of course, goes around the globe. My brother's theory is that one sails about a vast plane as one would sail around the edges of a bowl."

The illustrations accompanying the map are beautiful examples of Japanese art. No more attractive book of geography has ever been compiled. It is a mass of cherry blossoms, Fujiyamas, beautiful blue seas dotted with the sails of junks and sampans. There are landscapes and seascapes and bizarre pictures of Japanese women, designed along old-time styles. But in every sheet of such pictures the engineering lines are brought out in a way that does not mar the picture. With the text matter explaining each page, the geography should be easily understood.

Dr. Kobayashi now has all the original sheets, scores of them, and these he will return to Japan to his brother, who intends to have them put in the hands of publishers. It will be one of the most novel publications of the period.

The original map of which a copy drawn by Dr. Kobayashi's brother, and of which the accompanying cut is a tracing, is worm-eaten and barely holds together. The above map with all the continents and even the Hawaian Islands shown, was evidently not made by the priests who traced the original lines.

Chapter 21 – Harta e Tokes së Sheshtë

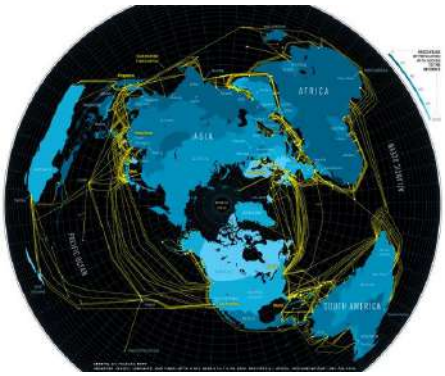
Kam shtuar hartën që shihet në faqen e mëparshme dhe tërë artikullin ashtu siç u shfaq në Hawaiian Gazette më 11 janar 1907, sepse dua të jem neutral në diskutimin nëse ka ose jo më shumë tokë përtej Rrethit Antarktik. Personalish nuk e di dhe kurrë nuk do të jem në gjendje të zbuloj se çfarë ndodhet përtej Rrethit Antarktik. Për shkak të Traktatit Antarktik, i cili u nënshkrua në Uashington më 1 dhjetor 1959 nga dymbëdhjetë vende në atë kohë, askush nuk mund të eksplorojë Antarktidën pa lejen e të gjitha vendeve pjesëmarrëse. Numri i vendeve pjesëmarrëse është rritur dhe sot arrin në 54 vende. Fat të mirë duke u përpjekur të marrësh leje nga të gjitha ato për të eksploruar Antarktidën!

Urbanizmi - I njohur si "Fontana e Tokës së Sheshtë" në Darling Park në Sidnej, Australi, parku në fotografinë më poshtë ka një zonë pushimi me një fontanë të bukur uji të krijuar sipas hartës së Tokës së Sheshtë. Vizitorët mund të ecin mbi kontinente dhe të kalojnë nga Afrika në Azi dhe më pas në Australi. Pastaj kthehen dhe ecin nga Azia në Amerikën e Veriut dhe më pas vazhdojnë në Amerikën e Jugut. Pa dyshim, siç e themi ne, "e vërteta e fshehur në shikim të qartë"!





Një orë e sheshtë me madhësi tre këmbë (një metër) është ekspozuar në hyrje të Parkut Darling. Vizitorët mund të shihen duke bërë fotografi pranë kësaj ore të famshme, ndërsa të tjerë thjesht luajnë me dorën e orës dhe dorën e sekondave. Ky fontan është një mjet i mirë mësimor për australianët për të mësuar se ata nuk janë në fund të një globi imagjinar!



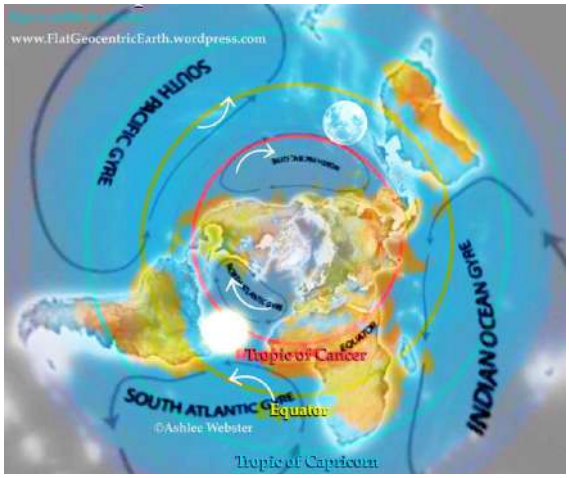
Teknologjia - Vendosja e gjerë e kabllove në fundin e detit për qëllime komunikimi jo vetëm që shpjegohet më mirë në hartën e tokës së sheshtë, por gjithashtu forcon nocionin se satelitët janë një mashtrim. Nëse do të ekzistonte numri i satelitëve që thuhet se janë në orbitë rreth tokës së supozuar sferike, nuk do të ishte e nevojshme të vendoseshin kabuj që janë aq të hollë sa 5 inç deri në aq të trashë sa 15 inç (37 cm).



Zonat e kohës shpjegohen më mirë në një hartë të tokës së sheshtë. Siç shihet këtu, dielli rrotullohet rreth tokës së sheshtë në 24 orë. Çdo orë përfaqëson një zonë kohe. Ky screenshot e kam marrë nga një aplikacion të quajtur Flat Earth Sun, Moon & Zodiac Clock.



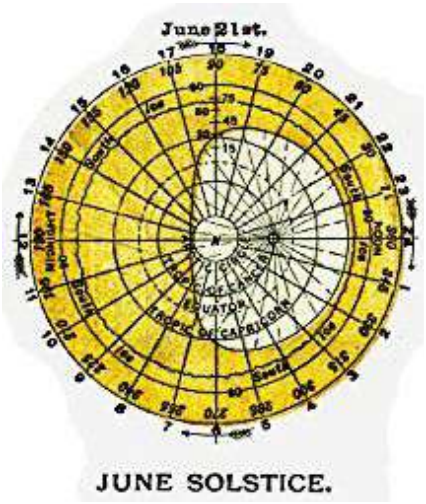
Rrymat Oqeanike - Siç shihet në imazhin më poshtë të marrë nga një faqe interneti e quajtur flatgeocentricearth.worldpress.com, ato shpjegohen më mirë kur shihen në hartën e tokës së sheshtë.



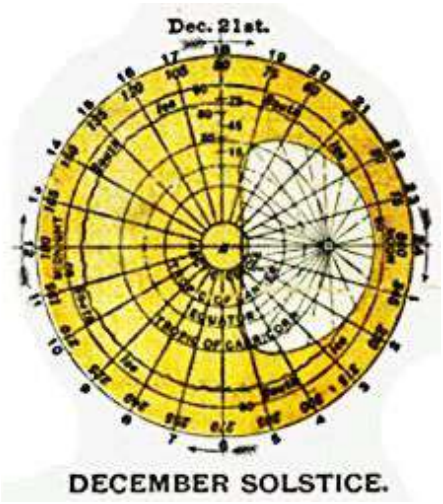
"Energjia elektromagnetike e diellit lëviz nga Tropiku i Gaforres drejt Tropikut të Ujorit dhe pastaj përsëri gjatë një viti, duke e shtyrë ujin larg rrugës së tij ndërsa bën udhëtimin e tij, duke krijuar dy drejtime në rrjedhën e ujit. Ndërsa dielli lëviz përgjatë rrugës së tij vjetore, energjia e tij shtyn rrjedhat jashtë dhe larg rrugës së tij, duke shkaktuar dy drejtime në rrjedhën e ujit."

Stinët gjithashtu shpjegohen më mirë në hartën e tokës së sheshtë. Në modelin e tokës së sheshtë, dielli rrotullohet mbi Tropikun e KanCerit për tre muaj. Ndërsa dielli rrotullohet mbi Tropikun e KanCerit, është verë në rajonin afër Polin Qendror (po ashtu i njohur si Poli Verior), ndërsa është dimër në rajonet Jugore. Kur dielli lëviz në ekuator, vera shndërrohet në vjeshtë në rajonin Verior dhe dimri shndërrohet në pranverë në rajonin Jugor. Kur dielli lëviz në Tropikun e Bricjapit,

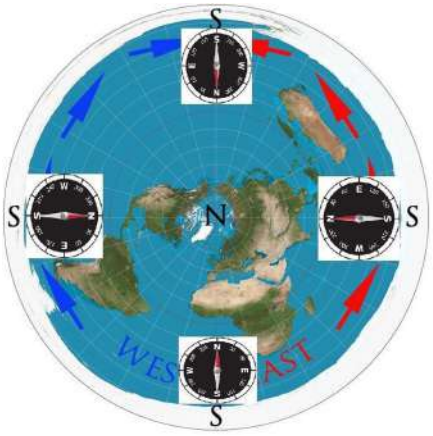
atëherë është verë në rajonin përtej Ekuatorit dhe dimër në rajonet veriore. Kjo përshkrim nga Alex Gleason e printuar në hartën e tij "**Harta e Re Standarde e Botës**" shpjegon se si funksionon ky proces:



Solstici i Qershorit – "E bardha përfaqëson pozitat e Diellit në muajt e tij përkatës, në Mesditë. Kjo tregon dritën e diellit brenda Rrethit Arktik për 24 orë. Nga 21 Qershori, Dielli lëviz rreth Tropikëve në një rreth spirale që zgjeron çdo ditë, derisa arrin destinacionin e tij në solsticin jugor ose të jashtëm, më 21 Dhjetor".



"**Solstici i Dhjetorit** – "Më 21 Dhjetor, Dielli lëviz rreth Tropikut të Bricjapit, dhe gjatë ditës ndriçon pjesën jugore të Tokës nga Rrethi Arktik deri në disa pjesë të akullit Antarktik. Nuk ka "dritë dielli" përtej 80 gradë në jug, por rajone të panjohura akulli. Më 23 Dhjetor, dielli fillon përsëri udhëtimin e tij drejt veri, duke u kthyer në vendin e tij të fillimit, dhe kështu përfundon stinët e tij".

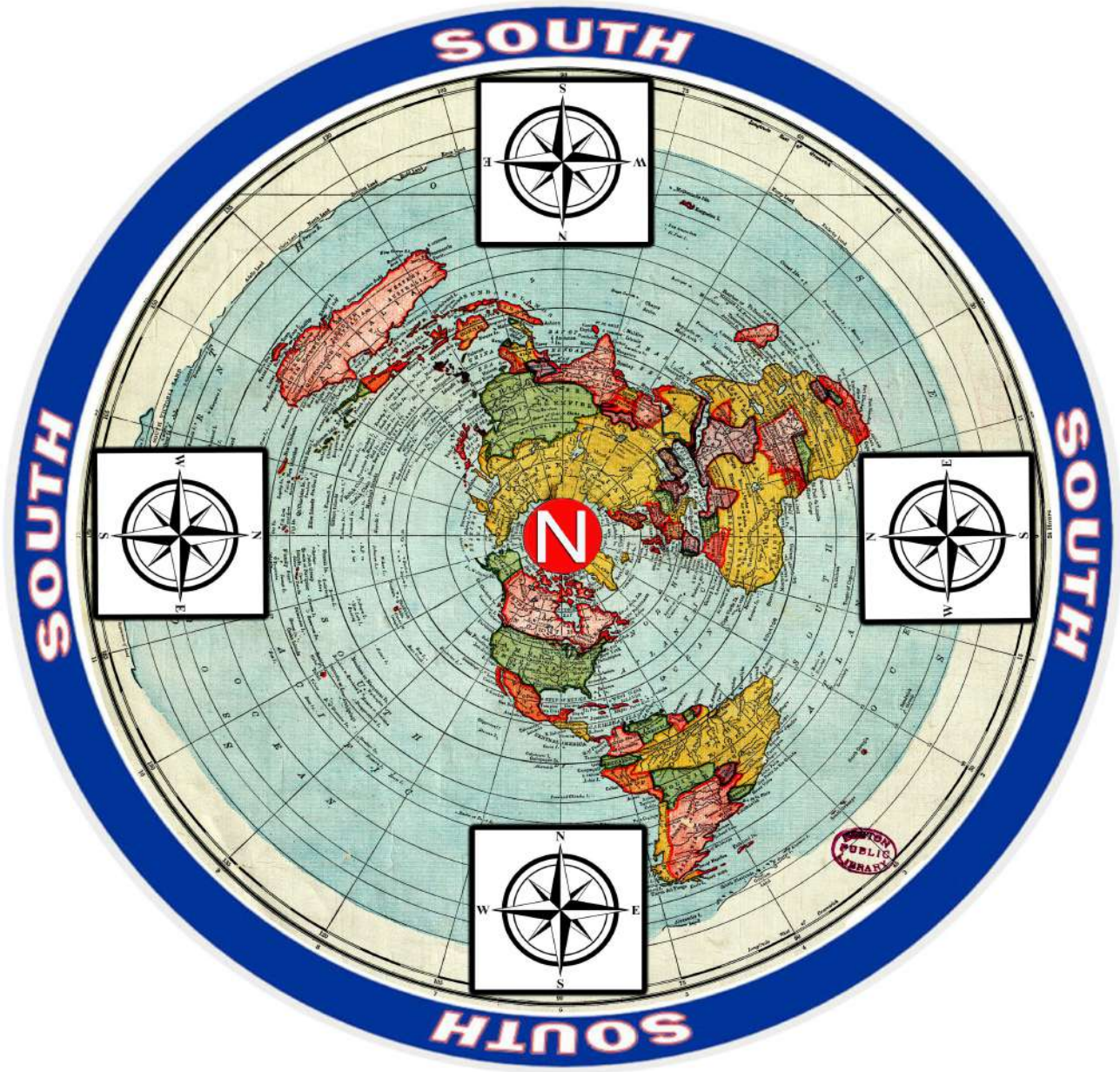


Në f**ushën ushtarake**, radarët nuk do të funksiononin nëse Toka do të ishte një glob. "**Radar** është një sistem zbulimi që përdor valë radioje për të përcaktuar distancën, këndin ose shpejtësinë e objekteve". Këto valë radioje nuk mund të përkulen.



Një **busull** nuk do të funksiononte në një tokë sferike. Një busull gjithmonë tregon drejt Qendrës së Polarit (po ashtu i njohur si Poli Verior). Nëse Toka do të ishte një glob, një busull do të tregonte Lindjen, Perëndimin ose thjesht do të çmendej në Ekuator dhe në Hemisferën Jugore do të tregonte drejt Polarit Jugor. Ne tashmë e kemi parë në Kapitullin 10 të kësaj libri në faqen 51 hartën e John G. Abizaid për Tokën e Sheshtë që përshkruan jugun si të gjithë rajonin që rrethon skajin e jashtëm të tokës së sheshtë:

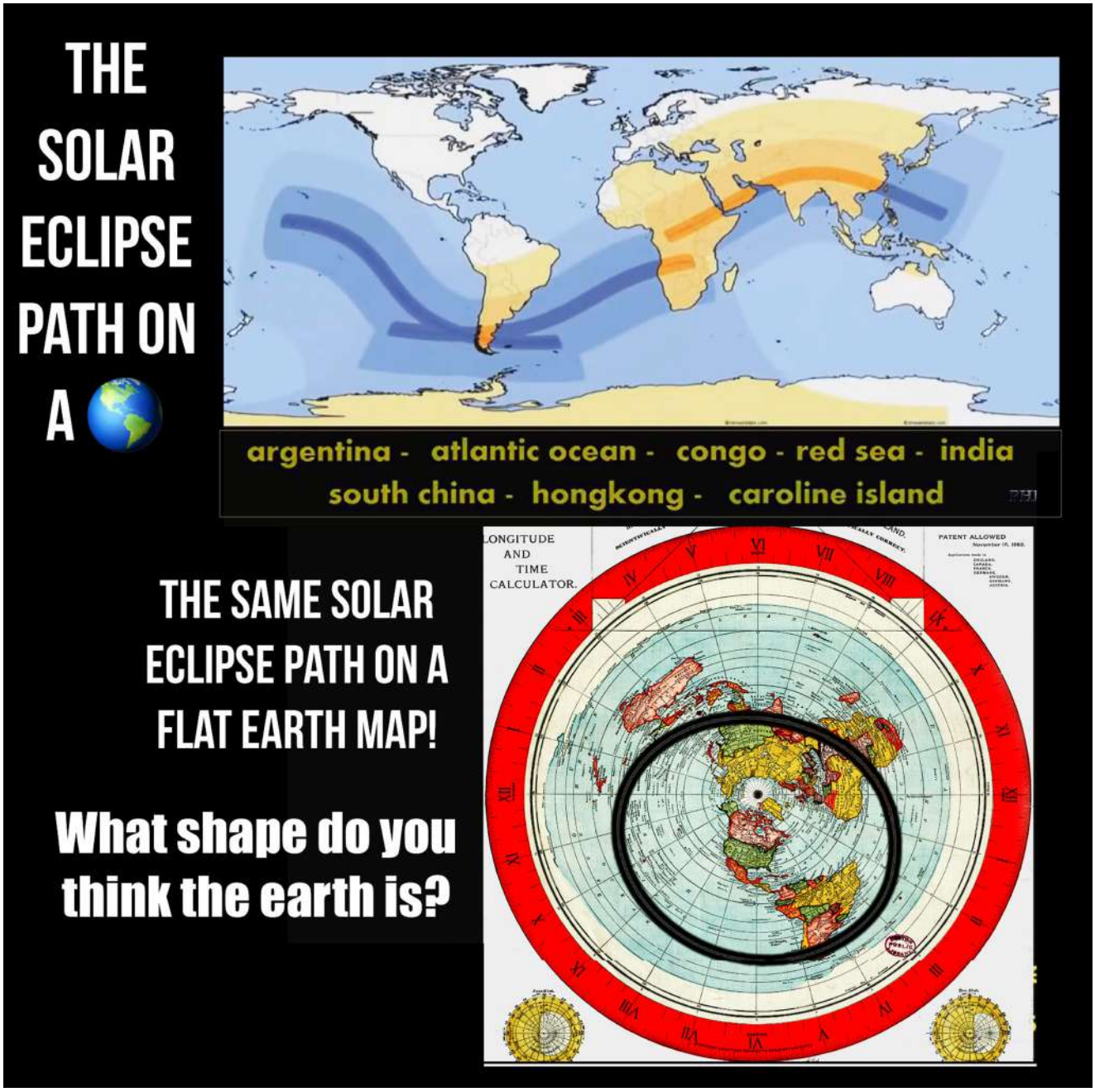
Për ta shpjeguar më mirë këtë koncept, kam shtuar imazhin më poshtë ku "**N**" përfaqëson **Veriun** ose **Polin Qendror** të Tokës së Sheshtë. Katër busullat tregojnë **Veriun** ndërsa ana e kundërt e gjilpërave të tyre tregon **Jugun**:



Eric Dubay, në librin e tij "**200 Prova që Toka Nuk është një Top i Rrotullueshëm**" thotë sa vijon në P**rovën 108:** *"Kompassi i marinarit është një instrument i pamundur dhe pa kuptim për përdorimin ne një Toke sferike. Ai tregon njëkohësisht Veriun dhe Jugun mbi një sipërfaqe të sheshtë, megjithatë pretendon se po tregon dy pola geomagnetikë që lëvizin vazhdimisht në skajet e kundërta të një sfere që rrotullohet, e cila origjinon nga një bërthamë metalike e lëngshme hipotetike. Nëse gjilpërat e kompassit do të tërhiqeshin vërtet drejt Polin Verior të një globi, gjilpëra "Jug" e kundërt do të tregonte në të vërtetë lart dhe jashtë në hapësirën e jashtme."*

Chapter 21 – Harta e Tokes së Sheshtë

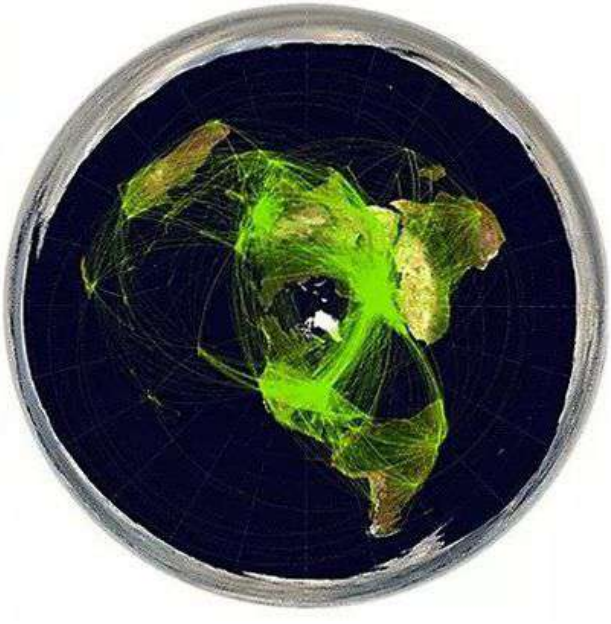
Eklipset – Eklipset shpjegohen më mirë në një hartë të tokës së sheshtë. Merrni parasysh rrugët e këtyre eklipseve në të dyja modelet më poshtë. Nuk ka asnjë kuptim fare mënyra se si funksionojnë këto eklipse në modelin heliocentrik duke parë vendet ku janë regjistruar: **Argjentinë, Oqeanin Atlantik, Kongon, Detin e Kuq, Indinë, Kinën Jugore, Hong Kongun dhe Ishullin Caroline.** Kur të njëjtat vende shënohen në Hartën e Tokës së Sheshtë të Gleasonit, gjithçka ka kuptim të përsosur! Dielli dhe hëna qarkullojnë mbi tokën e sheshtë.



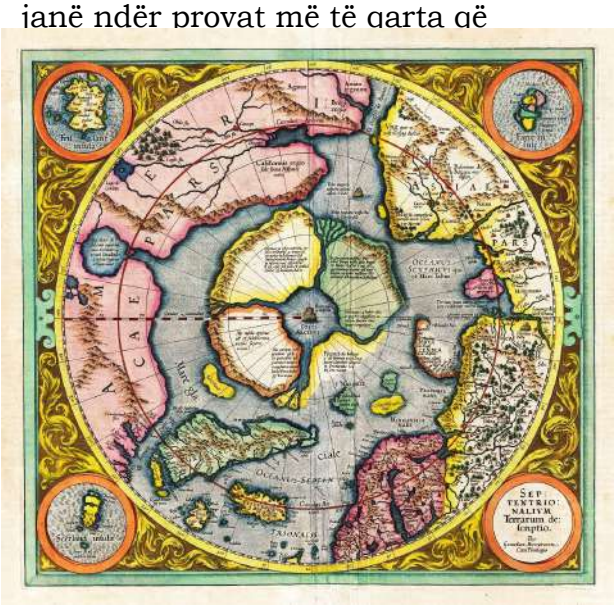
Në vitin 2017, bëra një video që shpjegon se si një diell dhe një hënë që rrotullohen shkaktojnë eklipset mbi tokën e sheshtë. Një faqe interneti e kontrolluar nga opozita ka përdorur prej atëherë imazhe nga videoja ime, por të paktën nuk e kanë shtrembëruar mesazhin. Dielli rrotullohet mbi tokën e sheshtë dhe eklipset e provojnë këtë vëzhgim.

Chapter 21 – Harta e Tokes së Sheshtë





Aviacioni – Çdo gjë që nuk ka kuptim në modelin e globit është shpjeguar dhe kuptuar në mënyrë të përsosur në modelin e tokës së sheshtë. Për shembull, rrugët e fluturimeve!
Ato kanë pak ose aspak kuptim kur shihen në një Hartë Projekti Mercator. Agjencitë qeveritare dhe agjencitë joqeveritare gjithashtu shmangin përdorimin e hartës së tokës së sheshtë nga frika se "do të kishte shumë kuptim". Për këtë arsye, nullschool.net e hoqi projekcionin e saj AE nga opsionet e projeksionit. Siç shihet në këtë imazh, rrugët e fluturimeve shpjegohen në mënyrë të përsosur në një hartë të tokës së sheshtë. Rrugët e fluturimeve dhe uljet emergjente janë ndër provat më të qarta që



Historia – E njohur me emrin e saj latin "Polus Arcticus Cum Vicinis Regionibus", harta e famshme e Mercatorit për Arktikun u publikua për herë të parë në 'Atlas Minor' të vitit 1607. Ajo është një hartë e tokës së sheshtë që tregon kontinentet rreth Polin Qendror (po ashtu i njohur si Poli Verior) me katër lumenj dhe një mal në mes. Një ishull i quajtur Frisland shfaqet në këtë hartë dhe në disa harta të tjera historike.

Në faqen tjetër lexuesi do të gjejë hartën e famshme **Urbano Monter 1587 AE.** Vetëm së fundmi e zbuluar, harta U**rbano Monte AE** u shtua në Koleksionin e Hartave David Rumsey në Universitetin Stanford në vitin 2017. "*Monte e krijoi hartën e tij për të shërbyer jo vetëm si një mjet gjeografik, por gjithashtu për të treguar klimën, zakonet, gjatësi e ditës, distancat brenda rajoneve - me fjalë të tjera, për të krijuar një planisferë shkencore universale. Në përkushtimin e tij në Tavola XL ai*

specifikon se si të rregullohen fletët e planisferës dhe e bën të qartë se e gjithë harta duhej të ngjitej në një panel druri 5 e gjysmë brachia katror (rreth dhjetë këmbë) në mënyrë që të mund të rrotullohej rreth një qendrore ose thike përmes poleve veriore. Kjo kurrë nuk u bë, por tani mund ta bëjmë virtualisht - Harta botërore e Monte-s me 60 fletë e mbledhur digjitalisht në një planisferë 10 këmbëshe.

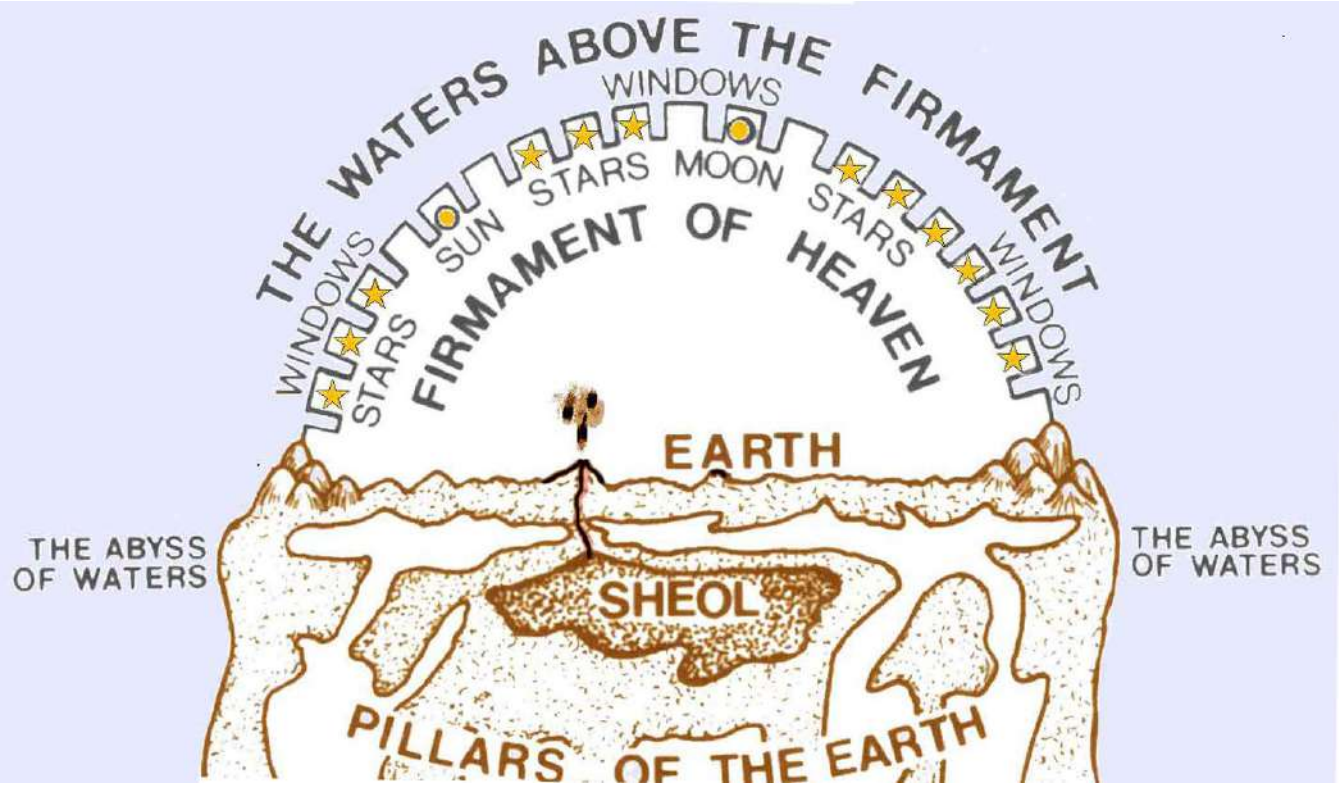
Besohet se shumë hartat e tokës së sheshtë ekzistonin që nga koha kur Al-Biruni vizatoi hartën e tij të parë AE. Fatkeqësisht, kolonizatorët evropianë i morën këto harta dhe ose i shkatërruan ose i çuan në Evropë, ku ranë në duar të Vatikanit. Kur portugalezët mbërritën në Indi dhe gjetën krishterë ortodoksë sirianë në rajonin Goya, ata konfiskuan tekstet e tyre të shenjta që datonin 1400 vjet dhe shkatërruan gjithçka. Kush e di se sa shumë dokumente historike dhe harta u shkatërruan në duar të kolonizatorëve evropianë!



Urbano Monte Flat EarthMap - 1587

Kapitulli 21 – Harta e Tokes së Sheshtë

Feja – Bibla e përshkruan tokën dhe krijimin pikërisht siç është paraqitur në hartën e tokës së sheshtë. Sipas Bibblës, ekziston një Firmament që ndan ujtë nga lart nga ujtë poshtë. Dielli, hëna dhe yjet ndodhen në Firmament. Toka është e sheshtë dhe qëndron mbi shtylla.



Siç e kemi parë në këtë kapitull, gjithçka shpjegohet më mirë në një tokë të sheshtë, jo rrotulluese. Lexuesi do të dëgjojë disa mbrojtës të globit duke thënë "toka e sheshtë është një glob që është rrafshuar" kur e vërteta është krejt e kundërta!

Siç e theksova në fillim të këtij kapitulli, Harta AE ose Harta e Tokës së Sheshtë i besohet Al-Birunit i cili jetoi nga viti 973 pas Krishtit deri në vitin 1048 pas Krishtit. Globi i parë nuk u krijua deri në vitin 1497 nga një gjerman i quajtur Martin Behain.

Kapteri 22 – Pesha është përkufizimi i Gravitetit

Lawrence Maxwell Krauss, një fizikant dhe kozmolog teorik amerikan-kanadez, i cili më parë ka mësuar në Universitetin e Shtetit të Arizonës, Universitetin Yale dhe Universitetin Case Western Reserve, nuk mund të përgjigjet në pyetjen se çfarë është graviteti. Gjatë një podkasti të Joe Rogan ku ai ishte mysafir, tema e gravitetit doli në pah. Gjatë shfaqjes ai tha se zgjidhja e tij për ata që thonë se graviteti nuk është real është: "dalë nga kati i 13-të i një ndërtese për të testuar idetë tuaja*". Si është kjo një definicion për gravitetin? Nuk është.*

Me të vërtetë do të doja të dija për Tokën e Sheshtë kur isha në universitet. Do të bëja kaq shumë pyetje profesorëve të Biologjisë që kisha! E kujtoj ditën e parë në klasën e tij, e cila ishte Biologji 101, kur ai tha menjëherë pas prezantimit të vet: "Nuk do të lejohet të diskutohet asnjë teori apo ide tjetër në këtë klasë përveç asaj që është në tekstin tonë të mësimit," i cili ishte një tekst shkencor mbi Big Bang-un dhe Evolucionin. Në atë kohë nuk kisha asgjë për ta kundërshtuar atë deklaratë.

Djem si Lawrence Maxwell Krauss dhe ai profesor që kisha në universitet më bëjnë të mendoj pse dikush do të shpenzonte kaq shumë para në universitet për të pasur njerëz si ata si profesorë. Nëse Lawrence Maxwell Krauss, Neil DeGrasse-Tyson dhe çdo profesor tjetër nuk mund të përcaktojnë se çfarë është Graviteti, lejoni MUA të përgjigjem për këtë pyetje. Jam gati të mbroj përgjigjen time pavarësisht se kush mund të jetë kjo person.

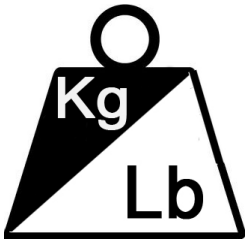
Thuhet se "fjalët kanë kuptim". Është një thënie e njohur dhe është mirë e themeluar. Fjalët vërtet kanë kuptim dhe kuptimi i Gravitetit nuk është tjetër veçse PESHA! Le të shpreh mendimin tim.

Gjuha ime amtare është portugalishtja, e cila është një nga pesë gjuhët romane. Gjuhët romane janë: portugalishtja, frëngjishtja, spanjishtja, italishtja dhe rumunishtja. Këto gjuhë të gjitha vijnë nga latinishtja. Graviteti vjen nga fjala latine **Gravitas** ose **Peshë**. Në portugalisht, **Grave** do të thotë "*que ou aquilo que tem peso*", që përkthehet si: "*ajo që ka peshë*". Definimi kryesor i **Gravitetit** në latinisht gjithmonë ka qenë peshë, madhësi, seriozitet i diçkaje. Pesha gjithmonë ka qenë definimi i parë, por gjithashtu është aplikuar për seriozitetin e thellësisë së diçkaje. Le të përdorim disa imazhe për të përshkruar dhe përcaktuar më mirë se çfarë është vërtet Graviteti.

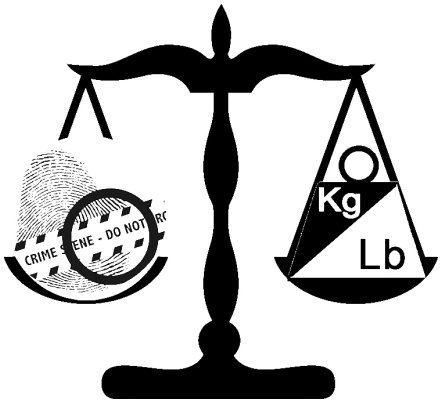
Kapteri 22 – Pesha është përkufizimi i Gravitetit



Le të themi se dikush ka kryer një krim. Krimi i kryer ka disa **peshe**, ose siç themi eshte i **rende**, ka një **gravitet** të caktuar. Një dënim me të njëjtin **peshë** duhet t'i jepet kriminelit për të balancuar shkallën, në mënyrë që viktima të justifikohet dhe krimineli të dërgohet në burg. Gjyqtari do ta dënojë kriminelin duke i dhënë një dënim të **rëndë nëse krimi është i rëndë,** ose mund të marrë një dënim të lehtë nëse është një krim i vogël. Siç e shihni këtu, gjithçka është e lidhur me peshën. Graviteti është i lidhur me peshën.



Vendimi duhet të ketë një peshë për të balancuar **gravitetin** e krimit. Sasia e duhur e **peshës** vendoset në peshore derisa ajo të jetë e niveluar.



Pasi **pesha** e dënimit është e barabartë me **peshën** ose **gravitetin** e krimit, ne themi *u arrit drejtesia* ! Kjo ishte e vetmja kuptim i fjalës gravitet dhe gjithmonë ishte e lidhur me peshën, madhësinë dhe seriozitetin. Nuk ishte deri sa ky djalë erdhi dhe prishi gjithçka. Ndoshta ai nuk e dinte kuptimin e vërtetë të kësaj fjale në latinisht. Ose ndoshta, ai kishte një përdorim shumë më të errët për këtë fjalë…

Një ditë, një djalë i quajtur Isaac Newton ishte jashtë në fushë dhe vendosi të ulej nën një pemë molle. Papritmas, një mollë ra nga maja e pemës dhe e goditi në kokë. Ai vendosi të thoshte se ishte një forcë nën të që e tërhiqte këtë mollë nga lart dhe e quajti këtë forcë të çuditshme, selektive, misterioze dhe magjike Gravitet!

Kjo është si të besosh se kurrë në jetën e tij nuk kishte parë asgjë me peshë që binte në tokë. Kurrë në jetën e tij nuk kishte lëshuar ndonjë nga librat e tij nga tavolina në shkollë; Kurrë nëna e tij nuk kishte lëshuar një pjatë nga banaku i kuzhinës; Kurrë asgjë që kishte ndonjë peshë nuk kishte rënë ose kishte rënë para tij deri në momentin kur një mollë ra mbi kokën e tij. A nuk e dinte ai se mollët shiten sipas peshës së tyre?

Edhe sot, mollët shiten sipas peshës së tyre. Siç shohim në imazhin përkrah, një supermarket po reklamonte mollët sipas peshës. Në këtë supermarket, një paund mollë kushton 4.29 dollarë. Imazhi tjetër ka një mollë mbi një shkallë. Çdo mollë vlerësohet të peshojë midis 0.33 deri në 0.50 paund ose 70 deri në 100 gram. A nuk shkonte ndonjëherë nëna e Newton-it për të blerë në një treg fermerësh të kohës së tij? A nuk pa ndonjëherë mollët që shiteshin sipas peshës së tyre? Newton e dinte se ishte pesha e vetë mollës (gravitacioni) që e sillte mollën poshtë. Graviteti ose Pesha është e përmbajtur brenda vetë objektit që është subjekt i rënies ose që është tashmë në tokë.





Çdo gjë që ka peshë do të bjerë në tokë. E gjithë kjo ka të bëjë me densitetin. Nëse një objekt është më i rëndë se ajri, ai do të bjerë në tokë, por nëse objekti është më i lehtë se ajri, ai do të fluturojë lart. E gjithë pesha (e njohur si graviteti) është brenda objektit/trupit në të cilin ndodhet. Një mollë, një person, një makinë, një elefant, një kavanoz, çdo gjë që ka peshë e njohur si gravitet, do të bjerë në tokë. Shihni shembullin e personit #1 dhe personit #2 më poshtë:

Graviteti nuk egziston !



Nuk ka një forcë magjike, misterioze, selektive që i tërheq këta dy individë në tokë. Ajo që i mban të ngjitur në tokë është pesha e tyre, e cila është e përmbajtur brenda trupave të tyre. Personi #1 ka më shumë mundësi të merret nga një tornado sepse ka akumuluar më pak **gravitet** ose **peshë** brenda trupit të saj. Personi #2 ka akumuluar shumë më tepër **peshë** në trupin e tij në formën e ujit, yndyrës, sheqerit dhe elementeve të tjera që janë të përmbajtura brenda lëkurës së tij dhe

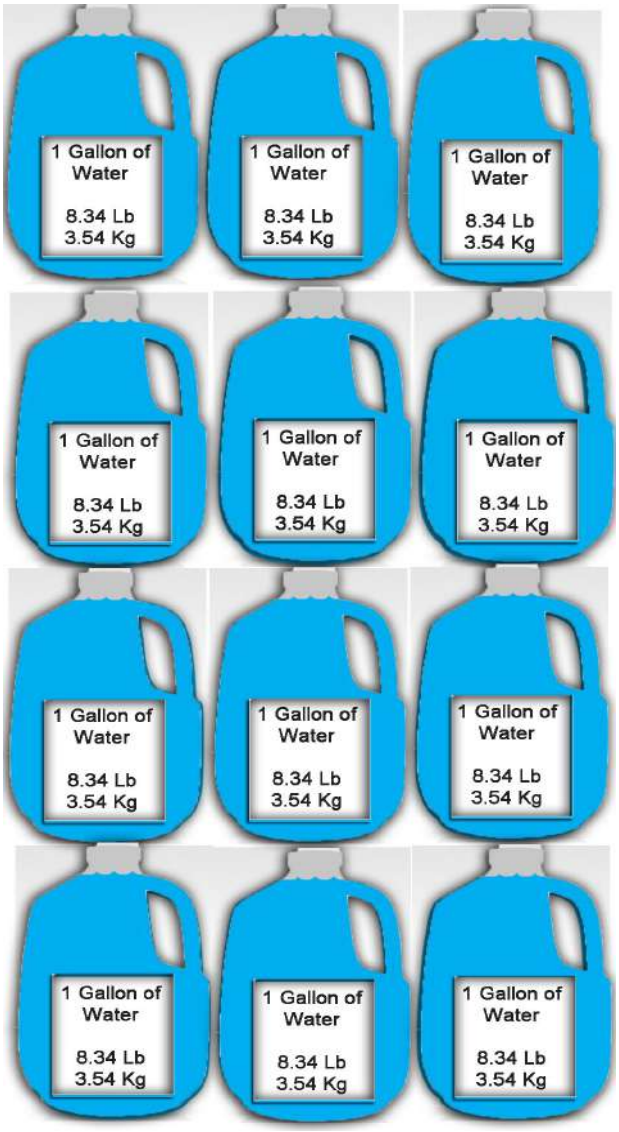


mbështetur nga struktura e tij kockore. Do të ishte më e vështirë të ngrije personin #2 për shkak të **gravitetit/peshës** që ndodhet në trupin e tij, ndërsa personi #1 do të ishte më e lehtë për t'u ngritur sepse ajo nuk ka akumuluar aq shumë **peshë** në trupin e saj sa personi #2. **Graviteti** si një forcë që vepron poshtë nuk ekziston fare!

Kapitulli 22 – Pesha është përkufizimi i Gravitetit

Tani që shohim se Graviteti/Pesha është i përfshirë brenda vetë objektit, ose personit, ose çdo gjëje tjetër të gjallë, mund të kthehemi dhe të argumentohemi me profesorin e shkëlqyer të Universitetit të Shtetit të Arizonës, Lawrence Maxwell Krauss. Ndoshta ai mund të mësojë diçka këtu!
Profesori i shkëlqyer Lawrence Maxwell Krauss sugjeroi që ata që mendojnë se Graviteti si forcë nuk është real, të hidhen nga kati i 13-të i një ndërtese, sikur pesha e përfshirë brenda trupit të atij personi të mos mjaftonte për ta sjellë atë poshtë. Një forcë eksternale, magjike, misterioze do të duhej të ishte e pranishme për ta sjellë atë person në tokë.
Profesori i shkëlqyer Lawraence Maxwell Krauss sugjeroi që ata që mendojnë se Graviteti si forcë nuk është real, të hidhen nga kati i 13-të i një ndërtese, sikur pesha e përfshirë brenda trupit të atij personi të mos mjaftonte për ta sjellë atë poshtë. Një forcë eksternale, magjike, misterioze do të duhej të ishte e pranishme për ta sjellë atë person në tokë. Profesori i shkëlqyer Lawrence Maxwell Krauss sugjeroi që ata që mendojnë se Graviteti si forcë nuk është real, të hidhen nga kati i 13-të i një ndërtese, sikur pesha e përfshirë brenda trupit të atij personi të mos mjaftonte për ta sjellë atë poshtë. Një forcë eksternale, magjike, misterioze do të duhej të ishte e pranishme për ta sjellë atë person në tokë.

Një burrë mesatar në SHBA peshon 200 paund (90 kilogramë) dhe është 5 këmbë e 9 inç (1.80 m) i gjatë. 70% e trupit të një personi përbëhet nga uji, që barazohet me 140 paund (63 kilogramë). Një galon ujë peshon 8.34 paund (3.8 kilogramë). Ne përfundojmë se një burrë që peshon 200 paund mban në trupin e tij 12 galon ujë, siç tregon figura në anë.



Zorrët - 7.5 paund (4 paund për zorrën e madhe, 3.5 paund për zorrën e vogël). Mushkëritë - 5 paund (2.5 paund secila). Flokët gjithashtu mbajnë disa peshë. Kockat përbëjnë 15% të peshës së trupit.

Lëkura vetë duhet të peshojë rreth 10 deri në 15 paund.

KU ËSHTË GRAVITACIONI SI NJË FORCE ?

kapitulli 22 – Pesha është përkufizimi i Gravitetit

Paga tipike e një profesori në Universitetin e Shtetit të Arizonës është 135,188 dollarë në vit. A nuk është kjo e çmendur? Kam parasysh, ata po paguajnë gjithë këtë para dhe personi nuk mund të mendojë për vete dhe të bëjë llogaritë si ajo në faqen e mëparshme? A duhet vetëm të ndjekë librin dhe të përgjigjet sipas modelit heliocentrik? Fatkeqësisht, përgjigjja për këtë pyetje është po! Për më tepër, një pagë prej 135,188 dollarësh në vit do të ishte e mjaftueshme për të mbajtur dikë të budallë, injorant dhe lenë për të menduar jashtë kutisë. Do të ishte e mjaftueshme për të penguar dikë nga mësimi i së vërtetës. Kush dëshiron të humbasë një punë që paguan 135,188 dollarë për të thënë se toka është e sheshtë? Vetëm ata që vërtet e duan të vërtetën! Një tjetër "Gjeni" Neil Degrasse-Tyson me një Bachelor në Fizikë nga Universiteti i Harvardit dhe një doktoraturë në Astrofizikë nga Universiteti i Kolumbisë duket se nuk e kupton se objektet bien sepse janë më të dendura e ajri.

Për të provuar tokën sferike, astrofizikanti Neil Degrasse-Tyson mbajti lart në dorë një mikrofon dhe e hodhi atë gjatë një shfaqjeje televizivetë drejtpërdrejtë, duke pretenduarse"gravitacioni" e bëri atë! Z. Tyson duket se injoron se mikrofonin e përbëjnë komponentë të rëndë si hekuri, bakri, goma, alumini dhe pjesë të tjera plastike dhe peshon 3.5 Lbs (1.60 Kg).



Components of a Microphone

Magnets made from neodymium iron boron compound

Cable and voice coil are made from copper

Case is made of Aluminum

A Microphone weighs 3.5 Lbs 1.60 Kg



Gjatë një interviste të dhënë një stacioni radioje në internet, z. Tyson nuk mundi të jepte një përgjigje për pyetjen "Çfarë është Graviteti?" e bërë nga hosti i shfaqjes, z. Tyson thjesht tha: "Nuk e di, pyetja tjetër!" Arsyeja pse z. Tyson nuk mundi të përgjigjej për pyetjen "Çfarë është Graviteti?" është sepse askush nuk mund të shpjegojë diçka që nuk ekziston. Për të regjistruar, z. Tyson fiton afërsisht 2.000.000 dollarë amerikanë në vit!

Kapitulli 22 – Pesha është përkufizimi i Gravitetit

Universitetet sot nuk e mësojnë vërtet njerëzit të mendojnë vetë. Unë dhashë shembullin tim në klasën time të Biologjisë 101 kur profesori na paralajmëroi në ditën e parë të klasës se nuk do të lejohej të diskutohej asnjë teori tjetër përveç atyre në tekstin tonë, teoria e Big Bang-ut, teoria e Evolucionit dhe teoritë e tjera që lidhen me modelin heliocentrik dhe pasojat e tij. Studentët paguajnë shumë para për shkollimin çdo vit në kolegje dhe universitete që t'u mësohet TË MOS jenë të zgjuar, TË MOS mendojnë vetë, TË MOS vënë në dyshim teoritë e tyre, TË MOS jenë kritikë ndaj argumenteve të tyre, TË MOS vënë në dyshim tekstet shkollore dhe njerëzit që financuan disa nga kërkimet dhe TË MOS vënë në dyshim agjendën e tyre.

Edhe më e trishtueshme se kaq është fakti se shumë nga mësimet dhe teoritë janë të bazuara në gënjeshtra të hapura, si teoria e Big Bang-ut, Teoria e Gravitetit, Relativiteti dhe Evolucioni. Më bën të mendoj sa i saktë ishte Reformatori Protestant gjerman Martin Luther kur tha:

"Kam shumë frikë se universitetet do të provohen si portat e mëdha të ferrit, përveç nëse ato punojnë me përkushtim në shpjegimin e Shkrimeve të Shenjta dhe në gdhendjen e tyre në zemrat e rinisë. Nuk i këshilloj askujt të vendosë fëmijën e tij në një vend ku Shkrimet nuk mbizotërojnë. Çdo institucion në të cilin njerëzit nuk janë vazhdimisht të angazhuar me Fjalën e Zotit duhet të bëhet i korruptuar."

Martin Luther

Chapter 23 – Rreth autorit te ketij libri

E kam shkruar këtë libër me qëllimin për të paraqitur prova të një Toke të sheshtë dhe jo-rrotulluese mbi një Tokë sferike, që rrotullohet mbi boshtin e saj, duke përdorur uljet emergjente si dëshmi. Kam kërkuar dhe kam bërë vëzhgime mbi këtë temë jo për ditë apo javë, por për tre vjet të tërë. Nëse kjo është mjaftueshëm provë për disa lexues, nuk e di. E inkurajoj lexuesin të bëjë vëzhgimet e tij/saj, të lidhë piketat dhe të ndajë gjetjet e tij/saj ashtu siç po ndaj gjetjet e mia këtu.

Kam bazuar kërkimin tim në fakte! Besimet e mia personale fetare janë besimet e mia dhe nuk kanë luajtur asnjë rol në gjetjen e rezultateve të kërkimit tim. Megjithatë, ato luajnë tani! Njerëzit duhet të dinë natyrën e vërtetë të botës sonë dhe arsyen pse liderët botërorë po përpiqen ta fshehin atë nga ne.

Modeli heliocentrik e bën gjithçka më të komplikuar. Më parë, kisha vështirësi në kuptimin e disa pasazheve në Bibël, por tani me Tokën e sheshtë, gjithçka më është bërë e qartë! Unë jam nga besimi kristian. E kam njohur Ungjillin e Zotit tonë dhe Shpëtimtarit Jezus Krisht kur isha 16 vjeç. U pagëzova 2 vjet më vonë, 2 ditë pas ditëlindjes sime, më 3 prill 1983.

Këto tri tema që lidhen me formën e Tokës më kanë ndjekur gjatë gjithë jetës sime ndërsa kam përpjekur të kërkoj përgjigje në shumë libra, video dhe biseda me besimtarë të tjerë kristianë. E lash këtë kapitull për në fund sepse lidhet me pikëpamjet dhe besimet e mia personale. Këtu janë tre temat biblike që nuk kam arritur kurrë t'i kuptoj në modelin e Tokës sferike:

Permbytja e madhe e Noes
Joshua dhe dielli e hëna që qëndrojnë të palëvizur
Kthimi i Jezu Krishtit
(pjesa “çdo sy do ta shohë atë” e Tekstit Biblik).

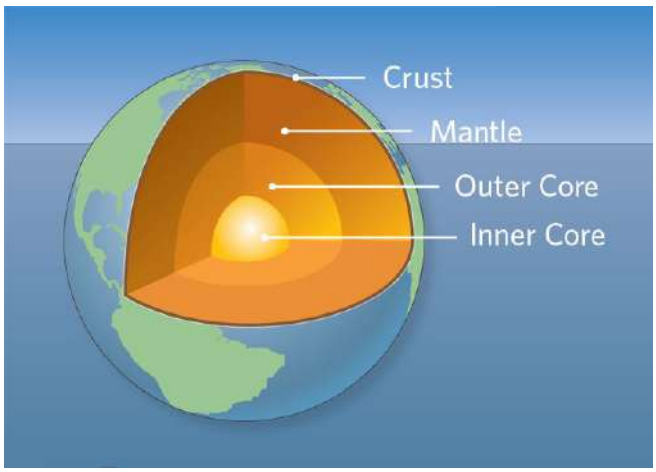
Do të flas për këto tri tema një nga një. Mund të jetë e dobishme për disa krishterë që mund të kenë të njëjtat pyetje që unë kam pasur. Le të fillojmë me tregimin biblik të Përmbytjes së Madhe siç është regjistruar në librin e Gjenezës, Kapitulli 7. Do të përdor versionin NIV të Biblës, pasi gjuha angleze në këtë version është pak më e lehtë për t'u kuptuar për mua. Bibla ime personale ka të dyja versionet, NIV dhe KJV përkrah njëra-tjetrës.

Përmbytja e Madhe e Noas Zanafilla 7:11-12, 17-24

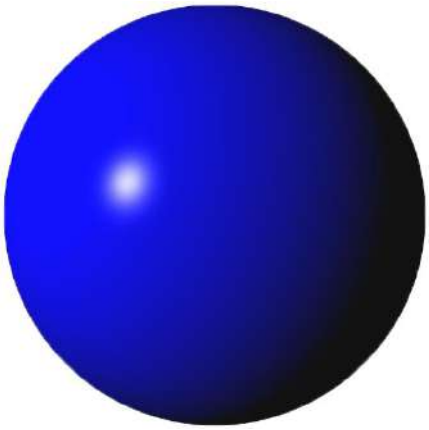
Në vitin e gjashtëqind të jetës së Noas, në ditën e seventëmbëdhjetë të muajit të dytë—në atë ditë, të gjitha burimet e thellësisë së madhe shpërthyen, dhe dyert e qiellit u hapën.. Dhe ra shi mbi tokë për dyzet ditë e dyzet netë.
Për dyzet ditë, përmbytja vazhdoi të vinte mbi tokë, dhe ndërsa uji rritej, arka u ngrit lart mbi tokë. Ujërat u ngritën dhe u rritën shumë mbi tokë, dhe arka notonte mbi sipërfaqen e ujit. Ato u ngritën shumë mbi tokë, dhe të gjitha malet e larta nën të gjithë qiellin u mbuluan. Ujërat u ngritën dhe mbuluan malet deri në një thellësi më shumë se pesëmbëdhjetë kubitë. Çdo gjë e gjallë që lëvizte mbi tokë vdiq—zgjedh, bagëti, kafshë të egra, të gjitha krijesat që zvarriten mbi tokë, dhe gjithë njerëzimi. Çdo gjë mbi tokë të thatë që kishte frymën e jetës në narin e saj vdiq. Çdo gjë e gjallë në faqen e tokës u shua; njerëzit dhe kafshët, krijesat që lëvizin në tokë dhe zogjtë u zhdukën nga toka. Vetëm Noa mbeti, së bashku me ata që ishin me të në arkë.

24 Ujërat përmbytën tokën për njëqind e pesëdhjetë ditë.

Sipas fragmentit biblik më sipër, ujërat e përmbytjes mbuluan të gjithë tokën. Edhe mali më i lartë u mbulua nga ujërat e përmbytjes. Tani duhet të keni marrë disa nga pyetjet e mia: Si mund të ishte një sferë në hapësirë e përmbytur me ujë? Nga erdhi gjithë ky ujë? Nëse ka lava të shkrirë në thellësinë e brendshme, më shumë lava në thellësinë e jashtme, në Mantël dhe në Shtresë, ku ndodhet ky "thellësi e madhe"?



Si janë këto "portat e qiellit"? Anijet kozmike hyjnë dhe dalin nga atmosfera e Tokës në hapësirë dhe sondat supozohet se udhëtojnë për dekada në errësirën e universit. Ku janë ato porta? Ku janë ujërat lart, siç përshkruhet në Zanafillën 1?



Planeti Tokë, i përmbytur nga ujërat, sipas modelit heliocentrik, duhet të ketë dukur si kjo topi blu në anë. Një pikë e vogël harku që fluturon mbi tërë sferën, ndërsa gjithë jeta ishte shkatërruar. “Graviteti” do të kishte duhur të kishte rritur fuqinë e tij në mënyrë eksponenciale për të mbajtur gjithë atë sasi të madhe uji që rrethonte Tokën sferike.

Këto ishin pyetjet e mia të sinqerta dhe kam parë disa video dhe kam kërkuar përgjigje në libra gjithashtu. Pasi kuptova se toka është e sheshtë, dyshimet që kisha u shuan të gjitha.

Me modelin e tokës së sheshtë, Firmamenti është real. Dielli, hëna dhe yjet janë të gjitha brenda Firmamentit. Ka ujë mbi firmament dhe ujë poshtë. Gjithçka është pikërisht ashtu siç përshkruhet në librin e Gjenezës.

Dielli qëndroi i palëvizur

Joshua 10:13 "Dhe dielli u ndal, dhe hëna qëndroi, derisa populli u hakmor ndaj armiqve të tij. A nuk është kjo shkruar në librin e Jasher? Kështu, dielli u ndal në mes të qiellit, dhe nuk nxitoi të perëndonte për një tërë ditë".

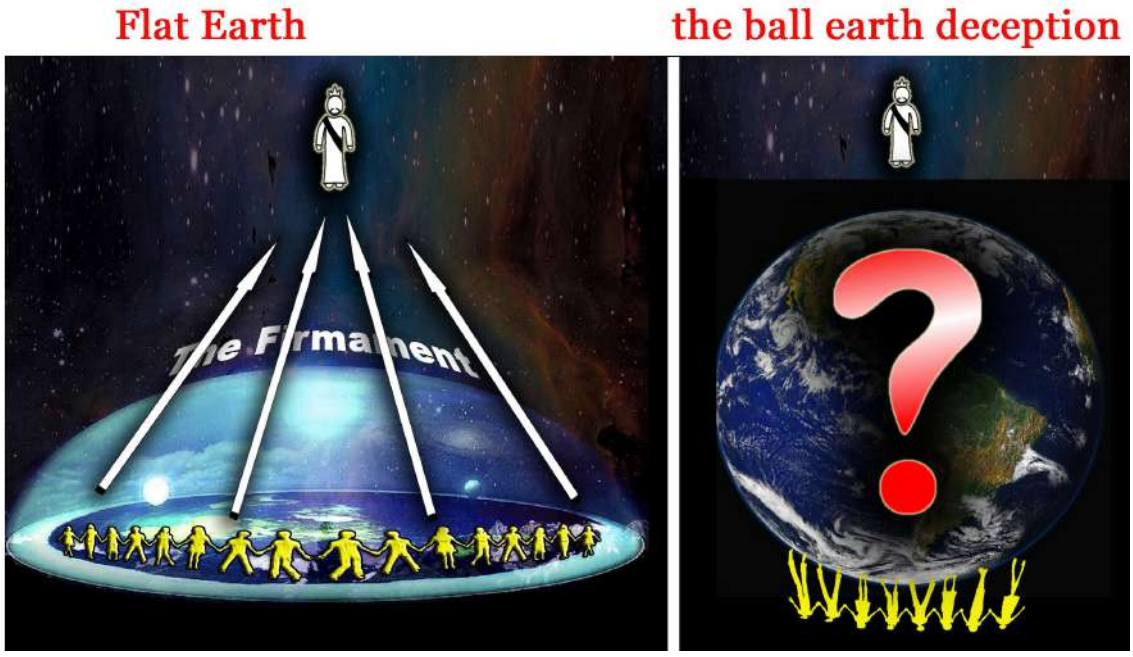


Dielli dhe hëna nuk mund të kishin ndaluar në modelin heliocentrik. Reformatori i madh Martin Luteri njëherë e sfidoi Kopernikanët: “Kur Josua urdhëroi diellin të ndalonte, a kishte në mendje tokën?” Përmbytja biblike dhe dielli që ndalon vetëm kanë kuptim në një tokë të sheshtë!

Kthimi i Jezu Krishtit
(çdo sy do ta shohë atë)

RZbulesat 1:7: “SHIKONI, AI PO VIJEN ME RE, dhe çdo sy do ta shohë Atë, madje edhe ata që e thyen; dhe të gjitha fiset e tokës do të vajtojnë për Të. Kështu do të ndodhë. Amen”.

Si mund të pajtosh besimin tënd të krishterë nëse ajo që thotë Bibla nuk mund të aplikohet në një tokë sferike që të kanë mësuar të besosh gjatë gjithë jetës? Kjo është arsyeja pse kaq shumë njerëz janë bërë ateistë. Është sepse ata mësojnë ateizmin përmes "shkencës". Ata kanë krijuar një model të tokës kaq të ndryshëm nga ajo që mësohet në Bibël dhe e forcojnë atë aq shumë në çdo film, karton, libër, lëndë shkollore, etj., saqë përfundon duke hedhur poshtë Biblën tënde duke menduar se është gjithçka fantazi.



Bibla provon Tokën e Sheshtë dhe Toka e Sheshtë provon Biblen. Është aq e thjeshtë! Në ilustrimin më sipër, krahasojmë të dyja modelet. Nuk ka kuptim në glob të thuash se çdo sy do ta shohë atë nëse dikush qëndron në fund të tokës. Nëse Jezusi kthehet nga lindja, askush në perëndim nuk do ta shohë atë. Nëse ai kthehet nga perëndimi, askush në lindje nuk do ta shohë as sepse e supozuar kurbura e tokës. E njëjta gjë do të ndodhte mes veriut/jugut. Kam dëgjuar disa shpjegime mjaft absurde për këtë varg biblik, një më absurde se tjetra. Ja disa prej tyre:

Chapter 23 – rreth autorit

"Jesus will come with the iCloud! (Meaning Apple's iCloud and everyone with an iPhone/ iPad, iMac will see him).

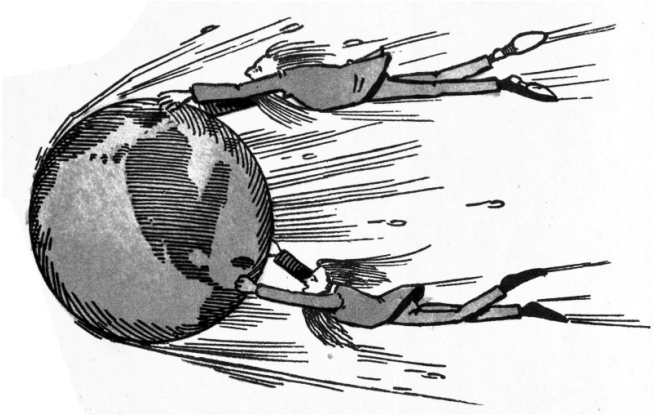
"It will be live on TV. TV sets will broadcast his coming all over the world".

"He is going to go around the earth as the earth rotates".

Këto argumente janë shumë të çuditshme. Kjo do të thotë, nëse je i lig dhe dëshiron të vonosh ose të abortosh KTHIMIN E TIJ, thjesht shkatërro disa kulla Wi-Fi dhe mund të vonosh/evitosh kthimin E TIJ. Prish disa kabuj interneti me shpejtësi të lartë nënujore dhe je i sigurt! Shkatërro disa centrale elektrike dhe pa energji elektrike, pa transmetim televiziv dhe pa askënd që të shikojë televizor, Jezusi nuk do të mund të kthehet! (Siç do të nevojitej Zoti ndihma e njerëzve për të përmbushur profecitë E TIJ!).

Këto ishin dyshimet e mia më të mëdha për Biblën, pasi është e pamundur të pajtohen këto tregime biblike me modelin heliocentrik. Të dyja janë krejtësisht të kundërta me njëra-tjetrën. Njeriut nuk mund t'i besosh Biblës dhe të besosh se ne po rrotullohemi dhe udhëtojmë përmes hapësirës për 14 miliard vjet pa u përplasur ndonjëherë me një planet tjetër "ballë për ballë" dhe të shkatërrojmë gjithçka. Kjo është e ngjashme me të fituarit e lotarisë çdo ditë për 14 miliard vjet radhazi, sepse çdo ditë, toka supozohet se udhëton 1.603 milion milje pa goditur ndonjë objekt! 1.603 milion milje në ditë pa goditur asgjë në rrugën e saj për 14 miliard vjet, a mund ta imagjinoni këtë?

Njeri nuk ka nevojë të besojë se toka është e sheshtë për t'u shpëtuar! Ajo që mendoj është se, duke u ankuar me astronominë moderne dhe interpretimet e njerëzve, disa kanë humbur besimin e tyre në Bibël dhe janë bërë humanistë, ateistë, sekularistë. Mendimi im është se, kolegjet biblike dhe çdo institucion dhe kishë krishtere duhet të mësojnë saktësisht atë që thotë Bibla, dhe jo atë që mendojnë njerëzit se ka ndodhur. Kishat duhet të mësojnë për tokën e sheshtë!



"Këta burra po fluturojnë në glob me shpejtësinë 65,000 milje në orë rreth diellit, dhe 1,042 milje në orë rreth qendrës së tokës (në mendjet e tyre).
Mendoni për atë shpejtësi!"

Kush është "në të" për ta fshehur këtë të vërtetë?

Ka shumë njerëz që promovojnë gënjeshtrën e tokës sferike dhe e kanë bërë këtë për të paktën pesë shekuj. Pse po gënjejnë? Sepse janë të djallit! Në Gjonin 8: 44-45 Jezusi tha: "J*u jeni nga ati juaj djalli, dhe dëshirat e atit tuaj do të bëni. Ai ka qenë një vrasës që nga fillimi, dhe nuk qëndroi në të vërtetën, sepse nuk ka të vërtetë në të. Kur ai flet një gënjeshtër, flet nga vetja e tij: sepse ai është një gënjeshtar, dhe ati i saj*". Po, ka ata që janë të djallit dhe do të gënjejnë ashtu si ati i gënjeshtrave. Është e kotë të përmendësh disa emra përgjegjës për fshehjen e të vërtetës së tokës së sheshtë, sepse ka kaq shumë njerëz që e fshehin atë. Për shembull, të gjitha agjencitë hapësinore në çdo vend! Të gjithë janë partnerë të NASA-s. Edhe agjencia hapësinore e Iranit është partner me NASA-n, pavarësisht faktit se Irani dhe Shtetet e Bashkuara nuk kanë pasur marrëdhënie të mira që nga viti 1979.

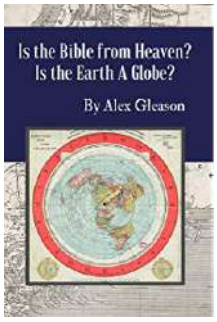
Djalli ka shumë fëmijë dhe këta fëmijë po punojnë fort për të kënaqur babain e tyre, djallin. Ata po shkatërrojnë familje, po krijojnë luftëra, po skllavërojnë qeniet njerëzore dhe po praktikojnë sakrifica njerëzish. Të gjitha këto i bëjnë për pushtet dhe para. Në Mateu 4:5 gjejmë djallin që e provokon Zotin Jezus: "*djalli e çoi në një mal shumë të lartë dhe i tregoi të gjitha mbretëritë e botës dhe lavdinë e tyre. 'Të gjitha këto do t'i jap Ty,' tha ai, 'nëse do të biesh përmbys dhe do të më adhurosh.'* Ka shumë që po adhurojnë djallin për disa nga këto gjëra tokësore, pushtet, para, status social, etj.

Edhe nëse e gjithë bota beson këtë gënjeshtër heliocentrike, ne duhet të vazhdojmë dhe të përhapim të vërtetën e tokës së sheshtë! 1 Gjoni 5:19 thotë: "E dimë se ne jemi fëmijët e Zotit, dhe se e gjithë bota është nën kontrollin e të keqit". Të keqi ka kontroll edhe mbi sistemin arsimor. "E gjithë bota" do të thotë, **E GJITHA BOTA**! Ne duhet të themi të vërtetën dhe të mos kemi asnjë pjesë në këtë gënjeshtër globale. Siç ka thënë dikush me të drejtë, "një gënjeshtër nuk bëhet e vërtetë thjesht sepse më shumë njerëz besojnë në të; ajo do të mbetet gjithmonë një gënjeshtër". Nuk ka rëndësi nëse e gjithë bota beson në modelin heliocentrik; kjo nuk e bën atë real, edhe nëse mësohet në universitetet më prestigjioze të botës!

E kuptoj që për disa njerëz kjo është shumë e vështirë për t'u kuptuar! Disa njerëz janë aq thellë në humanizëm dhe shkencë saqë nuk do të shohin se ka një anë shpirtërore në këtë. Siç më tha dikush me të drejtë, "njeri duhet të jetë i zgjuar shpirtërisht për të parë të vërtetën e tokës së sheshtë". A je ti?

Chapter 23 – rreth autorit *Librat qe ju rekomandoj*

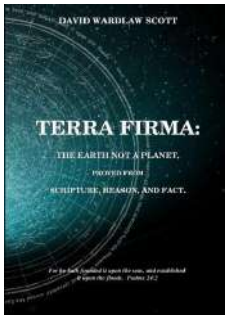
Librat e mëposhtëm kanë luajtur një rol të madh në ndihmën time për të kuptuar se si funksionon Toka e sheshtë. Shumica e tyre mund të gjenden online falas ose mund të porositen online nëse preferoni një kopje të printuar.

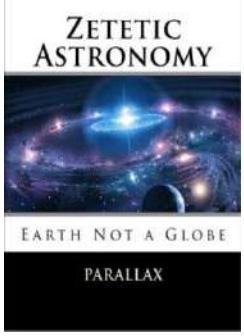


A është Bibla nga Qielli? A është Toka një Glob? Nga Alex Gleason
Krijuesi i Hartës së Re Standard të Botës, e njohur zakonisht si Harta e Gleason-it.

Terra firma: Toka: Toka nuk është një planet, E Provuar nga Shkrimi, Arsyetimi dhe Fakti

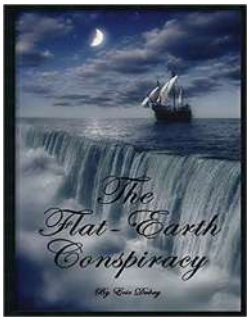
Nga
David Wardlaw Scott

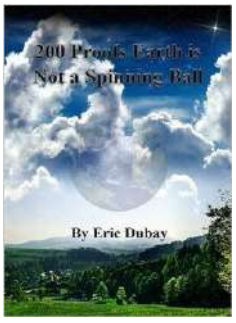




Astronomia zetetike, toka nuk eshte nje glob
By
Samuel Rowbothan

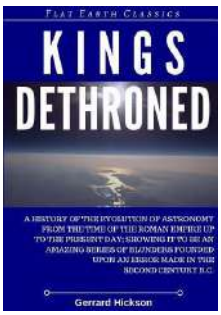
Konspiracioni mbi token e sheshte
By
Eric Dubay





200 prova qe toka nuk eshte glob
By
Eric Dubay

Chapter 23 – About the author

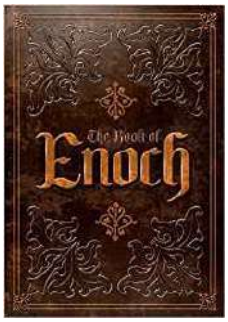


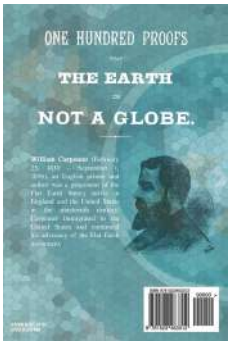
Mbrei shkurorizuar: Nje histori e evolucionit dhe Astronomise

by Gerrard Hickson

Libri Enohut

hequr nga Bibla prej Vaticanit





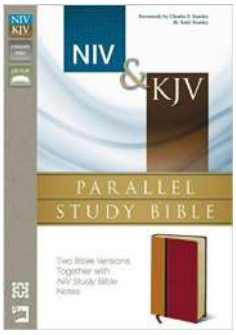
Njeqind prova se toka
nuk eshte nje glob

By William Carpenter

Where Are We?
Earth According To The Bible

By Chad Taylor





NIV & KJV
Parallel Study Bible

“Qiejt shpallin lavdinë e Zotit; dhe firmamenti tregon veprën e tij të dorës.”

Psalm 19:1

Chapter 24 - Konkluzion

Faleminderit për të gjithë ata që më kanë dërguar artikuj ose lidhje. Ka shumë ulje emergjente që nuk raportohen nga media dhe nuk e di pse disa arrijnë në lajme dhe të tjerat jo. Megjithatë, arrita të gjej disa interesante duke shikuar në faqet e internetit të kompanive ajrore. Ndonjëherë na duhet të thellohemi për të gjetur disa informacione të vlefshme.

Po bëhet gjithnjë e më e vështirë të hulumtohet mbi tokën e sheshtë në këtë moment, pasi shumë kanale janë fshirë dhe propaganda e dezinformatave ka përmbytur internetin. Në vend që të HULUMTONI TOKËN E SHESHTË, ndoshta do të donit të provoni së pari HULUMTONI GABIMIN E BOTES! Nuk keni nevojë as të hulumtoni fillimisht për tokën e sheshtë, thjesht shikoni sa shumë gënjeshtra shërbejnë si bazë për modelin heliocentrik; nga aty nuk do të jeni larg nga gjetja e së vërtetës mbi tokën e sheshtë!

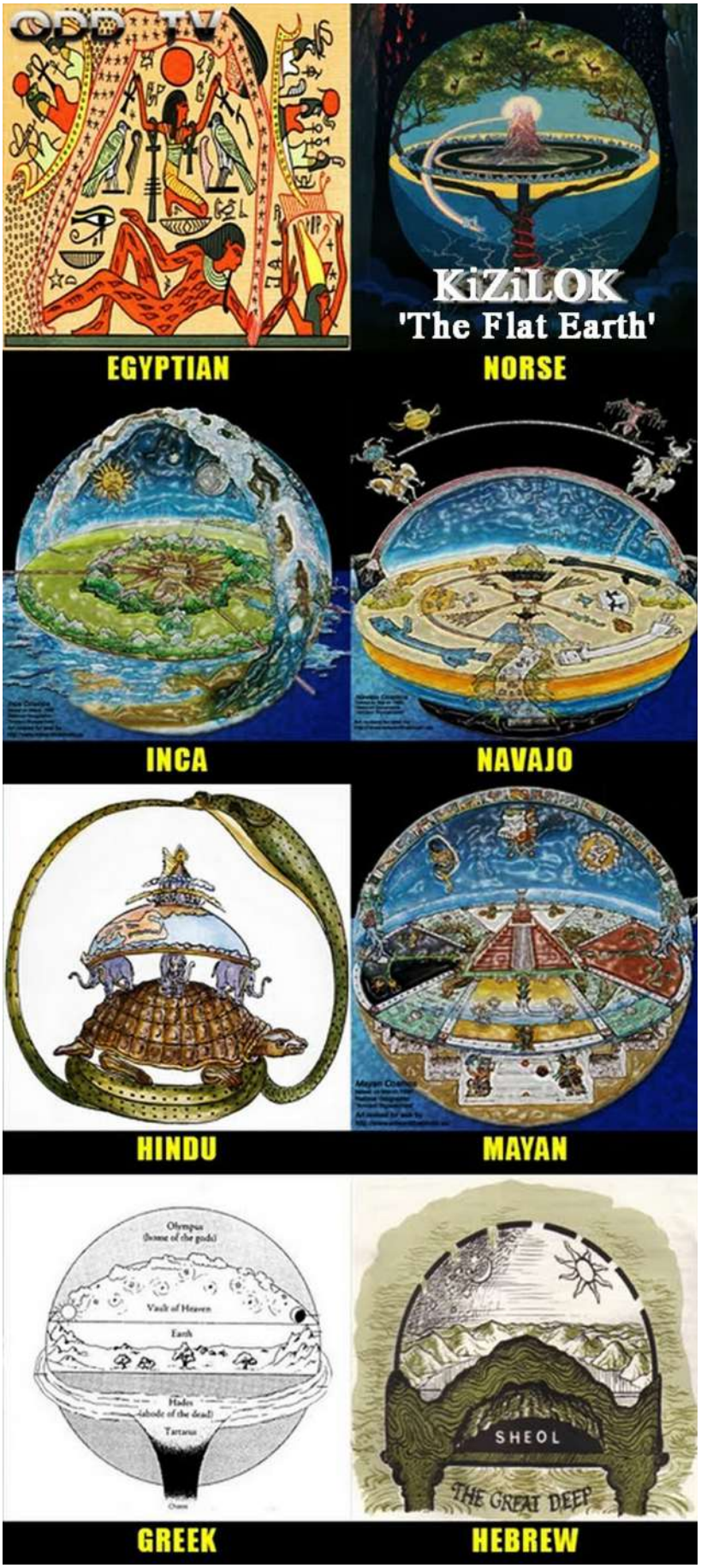
Unë do ta përkthej këtë libër në gjuhën portugeze së pari dhe së dyti, së shpejti, në gjuhën japoneze. Përkthime të tjera mund të pasojnë dhe mendoj se do të ishte një mjet i mirë për të zgjuar njerëzit.

Nuk i kushtoj kohë të plotë aktivizmit për tokën e sheshtë. Kam një biznes të vogël këtu në Japoni dhe duhet ta kujdesem për të. Kam një vajzë që do të shkojë në kolegj në vitin 2020 dhe kjo do të jetë e kushtueshme, kështu që nuk mund të marr shumë kohë larg biznesit tim, edhe pse do të doja të kaloja më shumë kohë duke hulumtuar dhe duke bërë video mbi uljet emergjente. Që nga fillimi, gjithmonë kam investuar burimet e mia në gjithçka që bëj në lidhje me tokën e sheshtë.

Kam menduar për një lëvizje të shkurtër në Zelandën e Re për të kaluar dy vjet atje për të marrë doktoratën time në Menaxhimin e Emergjencave, ndërkohë që vajza ime më e vogël do të kapë theksin Kiwi ndërsa ndjek shkollën e mesme. Duke qenë origjinale nga Alabama, ajo ka pak një theks jugor. Vajza ime më e madhe mund të flasë ende "jugor", por, ka humbur shumë prej tij gjatë viteve.

Të gjithëve ju, të gjitha të mirat për të krishterët dhe jo të krishterët, besimtarët e globit dhe ata që besojnë në tokën e sheshtë.

Kujdes, Eddie!


ODD TV
EGYPTIAN
KiZiLOK
'The Flat Earth'
NORSE
INCA
NAVAJO
HINDU
MAYAN
Olympus
(home of the gods)
Vault of Heaven
Earth
Hades
(abode of the dead)
Tartarus
GREEK
SHEOL
THE GREAT DEEP
HEBREW

Reference e kapitujve

Foreword – High Resolution Gleason's Map

https://www.dropbox.com/s/9lcp65memq7vyxd/hi%20res%20restored%20gleason%20map.png?dl=0

Hyrje:

Republican Candidates 2015
https://fox8.com/2015/08/03/first-debate-set-for-thursday-in-cle-meet-the-gop-presidential-candidates/

https://fivethirtyeight.com/features/how-the-republican-field-dwindled-from-17-to-donald-trump/

Jesse Ventura:
https://www.cbsnews.com/news/jesse-ventura-id-consider-being-ron-pauls-vp/

Chapter 01 – Rruga e fluturimit nga Rio në Sydney në Google Map

Image 01 Varig Brazilian Airlines
http://www.cavok.com.br/blog/varig-o-voo-ao-redor-do-mundo/

Image 02 – Rio de Janeiro, Los Angeles and Sydney
https://www.google.com/maps/search/rio+de+janeiro,+los+angeles,+sydney/@-17.8644707,-119.0151573,2.93z

Chapter 02 – China Airlines flight 008

Image 01: https://www.youtube.com/watch?v=HkByq-JfoUw

Image 02 Taipei to Los Angeles Google Maps:
https://www.google.com/maps/dir/Taipei,+Taiwan/Los+Angeles,+CA,+USA/@16.7168543,-174.8977521,3.07z/data=!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x3442ac72bce20a99:0x3f6a35cedd0ac2e0!2m2!1d121.5654177!2d25.0329694!1m5!1m1!1s0x80c2c75ddc27da13:0xe22fdf6f254608f4!2m2!1d-118.2436849!2d34.0522342

Online Article:

Credits

Taiwanese Woman Gives Birth at 30,000 Feet on CAL.Flight, October 12, 2015, http://www.chinapost.com.tw/taiwan/national/nationalnews/2015/10/12/448127/Taiwanese-woman.htm.

Taiwanese Woman gives birth, https://www.vox.com/2015/10/25/9604468/baby-plane-taiwanese

Aleutian Islands
Pike, Francis (2016). Hirohito's War: The Pacific War, 1941-1945. London: Bloomsbury Publishing. p. 1003.

Chapter 03 – Lufthansa flight LH543

Image 03 Bogotá to Frankfurt on Google Maps
https://www.google.com/maps/dir/Bogota,+Colombia/Frankfurt,+Germany/@22.2425365,-70.6408281,3z/data=!3m1!4b1!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x8e3f9bfd2da6cb29:0x239d635520a33914!2m2!1d-74.072092!2d4.7109886!1m5!1m1!1s0x47bd096f477096c5:0x422435029b0c600!2m2!1d8.6821267!2d50.1109221

Chapter 04 – Cathay Pacific flight CX884

Ethan Williams YT Channel
https://www.youtube.com/watch?v=KivHgCeJgiI

Image 02 Hong Kong to Los Angeles on Google Maps
https://www.google.com/maps/dir/hong+kong/los+angeles/@25.5608263,176.7788518,2.85z/data=!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x3403e2eda332980f:0xf08ab3badbeac97c!2m2!1d114.1693611!2d22.3193039!1m5!1m1!1s0x80c2c75ddc27da13:0xe22fdf6f254608f4!2m2!1d-118.2436849!2d34.0522342

Image 01 Cinematic Seascapres
http://www.jetsetenterprises.com/cruise/Cinematic%20Seascapes.htm

Image 03 - FlightStats
https://www.flightstats.com/v2/flight-details/CX/884?year=2019&month=7&date=5&flightId=1005784113

South China Morning Post

Credits

https://www.scmp.com/magazines/post-magazine/short-reads/article/3015359/when-cathay-pacific-ground-staff-went-strike

FlightAware: https://ja.flightaware.com/live/flight/CPA884
Female Pilot Sues Cathay Pacific
https://www.scmp.com/news/hong-kong/hong-kong-law-and-crime/article/2156846/cathay-pacifics-first-female-captain-sues

Chapter 05 – Qatar Airways QR725

Image 01 Chicago to Doha on Google Maps
https://www.google.com/maps/dir/Chicago,+IL,+USA/Doha,+Qatar/@28.9725845,-25.1835687,2.99z/data=!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x880e2c3cd0f4cbed:0xafe0a6ad09c0c000!2m2!1d-87.6297982!2d41.8781136!1m5!1m1!1s0x3e45c534ffdce87f:0x44d9319f78cfd4b1!2m2!1d51.5310398!2d25.2854473

Express UK
https://www.express.co.uk/news/world/659059/Qatar-Airways-flight-Chicago-diverted-Moscow-teen-coma

IMMUNE2BS - https://www.youtube.com/watch?v=FTUZ6bYJ490

Chapter 06 – Air France flight AF116

Alexander Solzhenitsyn
https://en.wikipedia.org/wiki/The_Gulag_Archipelago

Image 01 Paris to Shanghai on Google Maps
https://www.google.com/maps/dir/Paris/Shanghai/@17.0555035,66.6625838,2.94z/data=!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x47e66e1f06e2b70f:0x40b82c3688c9460!2m2!1d2.3522219!2d48.856614!1m5!1m1!1s0x35b27040b1f53c33:0x295129423c364a1!2m2!1d121.473701!2d31.230416

Time Online
https://time.com/5454114/air-france-passengers-stranded-siberia/

Chapter 07 – Emirates flight ED225

Tass Agency

Credits

https://tass.com/society/913556

Google Map San Francisco to Dubai flight
https://www.google.com/maps/dir/san+francisco/dubai/@31.0825079,17.1625527,4.83z/data=!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x80859a6d00690021:0x4a501367f076adff!2m2!1d-122.4194155!2d37.7749295!1m5!1m1!1s0x3e5f43496ad9c645:0xbde66e5084295162!2m2!1d55.2707828!2d25.2048493

Chapter 08 – PIA flight PK785

Image 02 Islamabad to London on Google Maps
https://www.google.com/maps/dir/Islamabad/London/@39.8478606,46.9492295,3.99z/data=!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x38dfbfd07891722f:0x6059515c3bdb02b6!2m2!1d73.0478848!2d33.6844202!1m5!1m1!1s0x47d8a00baf21de75:0x52963a5addd52a99!2m2!1d-0.1277583!2d51.5073509

FlightRadar Image 01
http://www.historyofpia.com/board/march_15/pk785_mar15.jpg

2016 Emergency Landing
https://dnd.com.pk/pia-flight-pk-785-en-route-to-london-made-an-emergency-landing-at-moscow-airport-flight-will-soon-leave-for-london-pia-spokesman/33268

PIA flight PK785 history of landing in Moscow
http://www.historyofpia.com/forums/viewtopic.php?t=23064

Chapter 09 – Lufthansa flight LH727

Image 01 – Munich to Shanghai on Google Maps
https://www.google.com/maps/dir/Shanghai,+China/munich/@18.5093347,62.9899264,3.2z/data=!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x35b27040b1f53c33:0x295129423c364a1!2m2!1d121.473701!2d31.230416!1m5!1m1!1s0x479e75f9a38c5fd9:0x10cb84a7db1987d!2m2!1d11.5819805!2d48.1351253

Little girl dies during flight Lufthansa LH727
https://www.airlive.net/breaking-9-year-old-girl-died-this-night-on-board-lufthansa-flight-lh727-shanghai-munich/

Credits

Chapter 10 – American Airlines flight AA263

Heavy.com
https://heavy.com/news/2018/10/american-airlines-flight-aa263-dallas-beijing-calgary/

Image 01 – Dallas to Beijing on Google Maps
https://www.google.com/maps/dir/dallas/beijing/@14.1436831,-169.9582774,3.23z/data=!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x864c19f77b45974b:0xb9ec9ba4f647678f!2m2!1d-96.7969879!2d32.7766642!1m5!1m1!1s0x35f05296e7142cb9:0xb9625620af0fa98a!2m2!1d116.4073963!2d39.9041999

John G. Abizaid Map - New Flat Earth Surface Library of Congress
https://www.loc.gov/item/2013585077/

Chapter 11 – Korean Air flight KE-38

Aviation Herald
http://avherald.com/h?article=464b75c6

Image 02 – Seoul to Chicago on Google Maps
https://www.google.com/maps/dir/seoul/chicago/@18.268355,-150.0296518,2.93z/data=!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x357ca28b61c565cd:0x858aedb4e4ea83eb!2m2!1d126.9779692!2d37.566535!1m5!1m1!1s0x880e2c3cd0f4cbed:0xafe0a6ad09c0c000!2m2!1d-87.6297982!2d41.8781136

Chapter 12 – Swiss International flight 40

Rape in Switzerland
https://www.independent.co.uk/news/world/europe/switzerland-rape-sexual-violence-consent-amnesty-women-a8923496.html

Image 01 – Los Angeles to Zurich on Google Maps
https://www.google.com/maps/dir/Los+Angeles,+CA,+USA/Zurich,+Switzerland/@24.2128018,-39.0517943,3.15z/data=!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x80c2c75ddc27da13:0xe22fdf6f254608f4!2m2!1d-118.2436849!2d34.0522342!1m5!1m1!1s0x47900b9749bea219:0xe66e8df1e71fdc03!2m2!1d8.541694!2d47.3768866

Image 04 – Charles Lindbergh flight
https://www.google.com/maps/dir/Paris,+France/New+York,+NY,+USA/@18.6211969,-34.326736,3.28z/data=!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x47e66e1f06e2b70f:0x40b82c3688c9460!

Credits

2m2!1d2.3522219!2d48.856614!1m5!1m1!1s0x89c24fa5d33f083b:0xc80b8f06e177fe62!2m2!1d-74.0059728!2d40.7127753

Chapter 13 – China Airlines flight 006

Image 01 – Taipei to Los Angeles on Google Maps
https://www.google.com/maps/dir/Taipei,+Taiwan/Los+Angeles,+CA,+USA/@14.1563582,177.9275845,3.09z/data=!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x3442ac72bce20a99:0x3f6a35cedd0ac2e0!2m2!1d121.5654177!2d25.0329694!1m5!1m1!1s0x80c2c75ddc27da13:0xe22fdf6f254608f4!2m2!1d-118.2436849!2d34.0522342

Chana flight 006 Pilot Error
http://aviationknowledge.wikidot.com/asi:china-airlines-flight-006:pilot-error

Air crash investigation
https://www.youtube.com/watch?v=3SlCAbUfSDk&t=5s

http://code7700.com/accident_china_airlines_006.htm

Chapter 14 – Qantas flight QF64

Airplane lands in Perth due to an emergency situation
https://thewest.com.au/travel/air-aviation/qantas-flight-qf64-diverted-to-perth-over-medical-emergency-ng-b88699077z

Airplanes flying at over 800 mph
https://www.independent.co.uk/travel/news-and-advice/virgin-atlanta-dreamliner-speed-record-boeing-787-london-los-angeles-a8787946.html

https://viewfromthewing.boardingarea.com/2019/02/19/virgin-atlantic-787-flew-faster-than-the-speed-of-sound-passengers-arrive-early-at-heathrow/

https://www.telegraph.co.uk/news/worldnews/northamerica/usa/11337617/Jet-stream-blasts-BA-plane-across-Atlantic-in-record-time.html

Captain Marcelo R.
https://www.youtube.com/watch?v=TqWmjtbGs-M

Credits

Christine Garwood book: “Flat Earth, the history of an infamous Idea” page 54.

Chapter 15 – Hawaiian Airlines flight HA50

Honolulu to New York on Google Maps
https://www.google.com/maps/dir/New+York,+NY,+USA/Honolulu,+HI,+USA/@12.2678276,-114.6077305,3.11z/data=!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x89c24fa5d33f083b:0xc80b8f06e177fe62!2m2!1d-74.0059728!2d40.7127753!1m5!1m1!1s0x7c00183b8cc3464d:0x4b28f55ff3a7976c!2m2!1d-157.8583333!2d21.3069444

Flight Attendant dies during flight
https://www.usatoday.com/story/travel/news/2019/01/25/hawaiian-air-flight-attendant-dies-apparent-heart-attack-plane/2682208002/

Chapter 16 – Hawaiian Airlines flight HA37

San Diego to Maui on Google Maps
https://www.google.com/maps/dir/San+Diego,+CA,+USA/Maui,+Hawaii,+USA/@39.5363485,-121.027717,3.79z/data=!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x80d9530fad921e4b:0xd3a21fdfd15df79!2m2!1d-117.1610838!2d32.715738!1m5!1m1!1s0x79552b4acc4c61dd:0xcc43e741dc113e7f!2m2!1d-156.3319253!2d20.7983626

The Mercury News
https://www.mercurynews.com/2018/10/22/hawaiian-airlines-flight-bound-for-maui-turns-around-lands-in-oakland/
https://www.foxnews.com/travel/san-diego-to-maui-flight-diverts-to-oakland-lands-safely

Chapter 17 – Hawaiian Airlines flight HA51/HAL51

NASA rules over FAA and all other aviation agencies
https://www.nasa.gov/aero/nasa-presents-faa-with-new-air-traffic-management-technology

New York to Honolulu on Google Maps
https://www.google.com/maps/dir/New+York,+NY,+USA/Honolulu,+HI,+USA/@12.2678

276,-114.6077305,3.11z/data=!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x89c24fa5d33f083b:0xc80b8f06e177fe62!2m2!1d-74.0059728!2d40.7127753!1m5!1m1!1s0x7c00183b8cc3464d:0x4b28f55ff3a7976c!2m2!1d-157.8583333!2d21.3069444

Forum where HA51/HAL51 was reported live having an emergency landing. Towards the bottom of the page
https://www.metabunk.org/flight-tracking-over-oceans-and-emergency-landings.t8674/

Chapter 18 – Air Canada flight AC33

Image 02 – Toronto to Sydney on Google Maps
https://www.google.com/maps/dir/Toronto,+ON,+Canada/Sydney+NSW,+Australia/@3.7516897,175.918173,3z/data=!3m1!4b1!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x89d4cb90d7c63ba5:0x323555502ab4c477!2m2!1d-79.3831843!2d43.653226!1m5!1m1!1s0x6b129838f39a743f:0x3017d681632a850!2m2!1d151.2092955!2d-33.8688197

37 people taken to Hospital in Honolulu
https://bc.ctvnews.ca/37-passengers-injured-on-air-canada-flight-from-vancouver-to-australia-1.4504107

Chapter 19 – Flight Paths lead to Flat Earth

Image 10 – Sydney to Houston on Google Maps
https://www.google.com/maps/dir/Houston,+TX,+USA/Sydney+NSW,+Australia/@9.5380958,-117.9503785,2.98z/data=!4m13!4m12!1m5!1m1!1s0x8640b8b4488d8501:0xca0d02def365053b!2m2!1d-95.3698028!2d29.7604267!1m5!1m1!1s0x6b129838f39a743f:0x3017d681632a850!2m2!1d151.2092955!2d-33.8688197

Chapter 20 – Correct Globe Model, Step Forward!

Boston switches from Mercator to Gall-Peters
https://www.dw.com/en/will-bostons-switch-from-mercator-maps-leave-kids-asking-where-in-the-world-is/a-38051003-0

21 – The Flat Earth Map

Al-Biruni
http://www-history.mcs.st-and.ac.uk/Biographies/Al-Biruni.html

Credits

War and Peace Auction Map
https://www.raremaps.com/gallery/detail/55647/global-map-for-global-war-and-global-peace-alcoa-map-department

The oldest globe is from 1497
https://www.atlasobscura.com/articles/oldest-globe-erdapfel-behaim

Largest Flat Earth Map in the world
https://www.davidrumsey.com/blog/2017/11/26/largest-early-world-map-monte-s-10-ft-planisphere-of-1587

USGS Report
https://pubs.usgs.gov/bul/1532/report.pdf

Japanese Buddhist Flat Earth Map on Hawaiian Newspaper
https://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn83025121/1907-01-11/ed-1/seq-2/

16 Emergency Landings PROVING FLAT EARTH

by Eddie Alencar



Eddie Alencar's work is greatly appreciated by myself and so many in the flat Earth community, for helping facilitate the Japanese translations of “200 Proofs Earth is Not a Spinning Ball” and “The Earth Plane,” for his diligent activism on and offline spreading this most important message, notably on his YouTube channel "Flat Earth, Banjo, USA, Japan and Brazil," and now for his excellent, concise yet comprehensive compendium: "16 Emergency Landings Proving Flat Earth." This book shows with more than 16 examples, using actual flight data, easily understandable charts, maps and pictures, comparing globe versus flat route projections, the absurdity of assuming airplanes are flying over a rotating spherical Earth. Eddie and I agree that no map in existence can be confirmed completely correct without full independent exploration, but this book clearly shows, and your own research will verify, that all commercial airplane routes, and especially during unplanned emergency landings, make far more sense when charted on Alexander Gleason's 1892 Flat Earth map than they do on any globe map ever created. If you are a flat-Earther, a globe-skeptic, or even if you have never heard of this subject before, "16 Emergency Landings Proving Flat Earth," is a worthy addition to any library and sure to spark some fascinating thought and stimulating conversation. **Eric Dubay**

RESEARCH FLAT EARTH