

A silhouette of a large commercial airplane, likely a Boeing 747, flying directly towards the viewer. The aircraft is centered in the frame, with its four engines and landing gear clearly visible. The background is a dramatic sky at sunset or sunrise, with a large, bright sun partially obscured by the plane's tail. The sky is filled with soft, orange and yellow clouds, creating a high-contrast scene where the plane appears as a dark shape against the glowing light.

FLAT EARTH

by **Eddie Alencar**

16 Emergency Landings

proving



Eddie Alencar

16 Notlandungen beweisen die Flache Erde

First Edition

© Copyright 2019 by Eddie Alencar

Hardcover Color Book ISBNB

Ebook ISBNB

The content of this book is based upon the research of the author. The purpose is to engage the readers into conducting their own research into this so important topic which is the shape of this place we live in and call Earth. If you choose to use the content of this book for yourself, the author of this book and the publishers take no responsibilities for your actions, the decisions and the consequences thereof.

Cover Picture Airplane Landing

Credit: Designed by New7Ducks / Freepik

Proofreading by: Bill McComick - Tree House Eikaiwa (THE) Yokohama Back Cover

Review by: Eric Dubay

Preface by: Albino Galupinni

To contact the author: eddiealencar@yahoo.com

Ein unberechenbarer Standpunkt von Albino Galuppini	5
Vorwort	7
Die Karte der Flachen Erde	8
Einleitung - Flache Erde? LOL!	9
Kapitel 01 – 1988 Australia Bicentenary Gold Cup	13
Kapitel 02 – China Airlines Flug 008	17
Kapitel 03 - Lufthansa-Flug LH543	27
Kapitel 04 - Cathay Pacific Flug CX884	31
Kapitel 05 - Qatar Airways Flug QR725	35
Kapitel 06 - Air France-Flug AF116	39
Kapitel 07 - Emirates-Flug EK225	43
Kapitel 08 - PIA-Flug PK785	47
Kapitel 09 - Lufthansa Flug LH727	51
Kapitel 10 - American Airlines Flug AA263	55
Kapitel 11 - Korean Air Flug KE-38	59
Kapitel 12 - Swiss International Flug LX040	63
Kapitel 13 - China Airlines Flug 006	69
Kapitel 14 - Qantas-Flug QF64	73
Kapitel 15 - Hawaiian Airlines HA50 am SFO	81
Kapitel 16 - Hawaiian Airlines HA37 in Oakland	87
Kapitel 17 - Hawaiian Airlines HAL51 in Seattle	91
Kapitel 18 - Air Canada Flug AC33	99
Kapitel 19 - Flugrouten führen zu einer flachen Erde	110
Kapitel 20 - Richtiges Erdkugelmodell, vortreten!	117
Kapitel 21 - Die Karte der flachen Erde	131
Kapitel 22 - Gewicht ist die Definition von Schwerkraft	143
Kapitel 23 - Über den Autor dieses Buches	149
Kapitel 24 - Schlussfolgerung	158
Verweise nach Kapiteln	159

EIN UNBERECHENBARER STANDPUNKT VON ALBINO GALUPPINI

In den letzten Jahrzehnten haben viele "Verschwörungstheorien", vor allem dank der Arbeit von Radio, Fernsehen und unabhängigen Zeitungen, einige Fortschritte gemacht. Seit zwanzig Jahren haben sich die Internettechnologie, die Suchmaschinen und die Informationen dramatisch erweitert und passen nicht mehr in den durchschnittlichen so genannten "Mainstream". Es ist kein Wunder, wenn neue Gesichtspunkte von unabhängigen Forschern vorgebracht oder neue sensationelle Entdeckungen gemacht werden; aber eines der wichtigsten Themen in dieser Diskussion ist das heliozentrische Modell.

Das heliozentrische Modell besagt, daß die Erde ein Planet ist, der um die Sonne kreist und in einer Galaxie namens Milchstraße eingeschlossen ist, die nur eine von unzähligen Galaxien ist, die ein sich ständig ausdehnendes Universum bilden. Aber wer von uns war schon einmal auf dem Mars oder auf dem Mond, um deren wahre Farben zu sehen? Wer kann überprüfen, ob die vom Hubble-Weltraumteleskop aufgenommenen Fotos echt sind?

Nichtsdestotrotz haben private Unternehmen mit Kameras ausgestattete Höhenballons gestartet, die Bilder aufgenommen haben, die keine Krümmung der Erdoberfläche zeigen. Wow, die angebliche Krümmung unseres Planeten sollte doch nicht nur von der Beobachtung von am Horizont verschwindenden Schiffen abhängen, oder?

Seit geraumer Zeit werden Zweifel am Wahrheitsgehalt der Mondlandungen und der Erkundung des Sonnensystems laut. Ganz zu schweigen von der Unmöglichkeit, die Rotation der Erde festzustellen. Keiner von uns hat je den Eindruck gehabt, auf der Oberfläche einer Kugel zu laufen, die sich mit tausend Meilen pro Stunde um ihre Achse dreht. Ein Netz von Widersprüchen kennzeichnet das heliozentrische Modell, dessen Ungereimtheit wir selbst staunend zur Kenntnis nehmen, und wir stellen uns diese Frage:

Wie kommt es, daß wir so lange gebraucht haben, um diese Fragen zu stellen? Eines der größten Probleme in Bezug auf die Kugelgestalt der Erde wird in der Luftfahrt gesehen. Aufgrund der Krümmung und der Reisegeschwindigkeit eines Verkehrsflugzeugs müssen die Piloten die Nase des Flugzeugs ständig nach unten richten, um eine konstante Flughöhe zu halten. Es gibt jedoch keine Vorschriften dafür. In den Flughandbüchern wird dies nicht erwähnt, und auch das Gyroskop an Bord berücksichtigt die Erdkrümmung nicht.

Ein weiteres faszinierendes Kapitel ist das Hauptthema dieses Buches: Flugrouten.

Wenn man den Weg von Flugzeugen zurückverfolgt, der durch spezialisierte Internetseiten verifiziert wurde, stellt man fest, daß der Weg auf einem Globus wenig Sinn macht, der das Kartierungsmodell zu sein scheint, das sich am besten an die reale Welt anpasst, aber auf einer azimutal äquidistanten Polarprojektion vollkommen sinnvoll ist.

So wurde beispielsweise gezeigt, daß der Flug von Los Angeles (Kalifornien) nach Shanghai (China) über Alaska und den Polarkreis führt, während auf einem Globusmodell die kürzeste Route durch den Pazifischen Ozean führt. Kritiker argumentieren, daß die Fluggesellschaften die Kontinentalmassen überfliegen, um im Falle einer Notlandung das offene Meer zu meiden. Diese Version verliert jedoch an Glaubwürdigkeit, wenn man bedenkt, daß die Flugrouten beim Überfliegen der Kontinentalmassen wieder nach Norden abbiegen.

Nur ein Vierteljahrhundert nach dem ersten Motorflug der Gebrüder Wright gelang dank des technischen Fortschritts der Flugzeuge der erste Flug über den Atlantik.

Es war Charles Lindbergh, ein 25-jähriger Pilot der US-Luftwaffe, der dieses waghalsige Unterfangen 1927 unternahm. Aus einer "zetetica"-Perspektive kann man nicht umhin festzustellen, daß Lindberghs Weg auf einer "flachen Erdkarte" fast eine gerade Strecke ist. Umgekehrt ist die zurückgelegte Strecke gekrümmt und langgestreckt, wenn man sie auf einem Globus nachzeichnet. Wie lässt sich das erklären, wenn man nicht davon ausgeht, daß die Erde eine andere Form hat als eine Kugel?

Aber das sind noch nicht alle Rätsel, die die Luftfahrt umgeben. Viele haben Zweifel an der Funktionsweise von Düsentriebwerken geäußert und daran, wie viel Treibstoff einem Flugzeug zugeführt wird, bevor es abhebt. Es ist leicht, zu dem Schluss zu kommen, daß auch die Luftfahrtwissenschaft, ja die gesamte bisherige Geschichte, mit dicken Lügen gespickt ist. Aus diesem Grund glaube ich, daß dieses Buch von Eddie Alencar, das sich speziell mit den Flugbahnen beschäftigt, ein wichtiges Teil des Puzzles ist, das die Form der Erde darstellt.

Ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen!

Albino Galuppini

VORWORT

Viele Leute haben mir Fragen geschickt und mich um meine Meinung zu Flugrouten und Notlandungen gebeten und wie diese Flugrouten beweisen, daß die Form der Erde keine Kugel ist. Seitdem habe ich mich entschlossen, dieses Buch zu schreiben, in dem ich 16 Notlandungen vorstelle, die die flache Erde beweisen, und ich zeige, indem ich die Flugwege nebeneinander auf dem Kugelmodell und auf der Karte der flachen Erde vergleiche, daß die Wege dieser Flüge auf der Karte der flachen Erde mehr Sinn machen als ein Kugelmodell.

Zu Beginn dieses Buches erzähle ich ein wenig über mich und meinen Kampf, als ich zum ersten Mal auf die Informationen über die flache Erde stieß. Nachdem ich zweimal in meinem Leben die NASA in Huntsville, Alabama, besucht hatte und ein großer Wissenschaftsgläubiger und Science-Fiction-Leser war, fiel es mir anfangs extrem schwer, die Beweise zu durchschauen und die versteckte Wahrheit hinter einem Haufen Lügen zu finden. Seit Beginn meiner Untersuchungen und Forschungen vertrete ich die Position, daß Flugbahnen und Notlandungen zu den stärksten Beweisen, wenn nicht sogar zu den stärksten Beweisen dafür gehören, daß die Erde keine Kugel ist. Ich bin auch zu dem Schluss gekommen, daß diejenigen, die diese Informationen zurückgehalten haben, dies schon seit langem tun und alle möglichen Mechanismen nutzen: das Bildungssystem, die Technologie und die Medien, um zu verhindern, daß diese Wahrheit in der Weltbevölkerung bekannt wird.

Ich hoffe, daß dieses Buch Ihnen, dem Leser, helfen wird, die Lügen und den Betrug zu durchschauen. Wenn Sie Ihre Augen öffnen und diese Wahrheit finden, behalten Sie sie bitte nicht für sich, sondern teilen Sie sie mit der Welt!

Die Karte der flachen Erde, die ich in diesem Buch verwenden werde, ist die Karte, die als Gleason's Map bekannt geworden ist, die neue Standardkarte der Welt, die von Alex Gleason am 15. November 1892 patentiert wurde. Es gibt keine Karte, die zu 100 % genau ist, und die Gleason-Karte mag ihre Schwächen haben oder auch nicht, aber für den Vergleich von Flugrouten ist sie ein perfektes Hilfsmittel. Auf der nächsten Seite finden Sie die Gleason's Map. Eine hochauflösende Version der Gleason's Map finden Sie unter dem Link am Ende dieses Buches.

Eddie Alencar

GLEASON'S

1106

NEW STANDARD MAP OF THE WORLD

ON THE PROJECTION OF
MODERN COLLEGE,
SCIENTIFICALLY AND

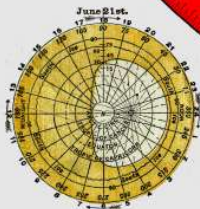
A S
"IT IS"

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

LONGITUDE
AND
TIME
CALCULATOR.

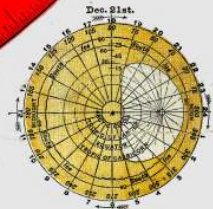
PATENT ALLOWED
November 15, 1892.

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



JUNE SOLSTICE.

IN the figure 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.



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 21st 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 0.4.1892

EINLEITUNG - FLACHE ERDE? LOL!

Wir schrieben das Jahr 2015. Ich beschäftigte mich intensiv mit Politik, als die US-Vorwahlen Anfang des Jahres begannen. Ted Cruz kündigte seine Kandidatur im März 2015 an und Marco Rubio folgte Ted Cruz mit der Ankündigung seiner eigenen Kandidatur im April desselben Jahres. Am 6. August 2015 wurde die erste Debatte der Republikaner auf dem Sender Fox ausgestrahlt, bei der 10 Kandidaten gegeneinander antraten. Auf Seiten der Republikaner gab es insgesamt 17 Kandidaten für das Amt des Präsidenten der Vereinigten Staaten. Hier sind die Namen der Kandidaten für die Republikanische Partei, in keiner bestimmten Reihenfolge:

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

Die Demokraten hatten nicht die gleichen Schwierigkeiten wie die Republikaner, die keinen Kandidaten hatten, der gegen einen amtierenden Präsidenten antreten konnte, aber auch sie hatten ihren Anteil an Kandidaten und Debatten. Einige Namen waren mir bekannt, andere nicht so sehr. Die Demokraten hatten den Vorteil, daß sie das Weiße Haus seit 2008 innehatten, als Barack Hussein Obama den verstorbenen John McCain besiegte und die Präsidentschaft gewann. Hier sind die Namen der Kandidaten, die auf dem Ticket der Demokraten um die Nominierung zum Präsidenten der Vereinigten Staaten kämpften.

In keiner besonderen Reihenfolge:

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



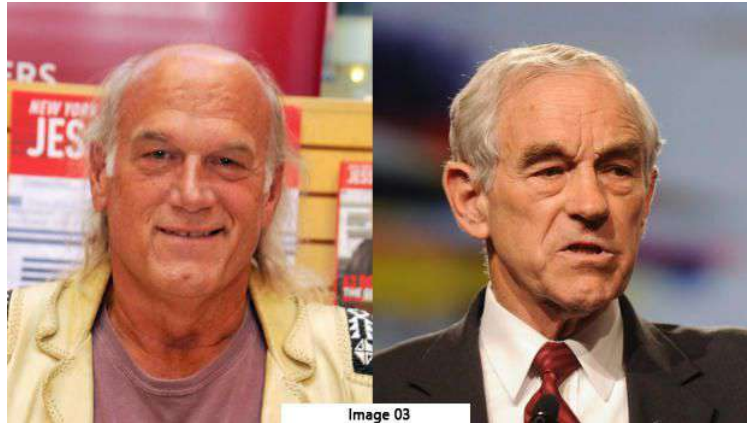
Wie ich eingangs erwähnte, hat mich 2015 kein anderes Thema mehr beschäftigt als die US-Wahlen und die Wahl des Kandidaten der Republikanischen Partei, der gegen Hillary Rodham Clinton antreten sollte, nachdem ziemlich klar war, daß sie die Kandidatin der Demokraten werden würde. Da die Demokraten auf den "Erfolg" von Barack Hussein Obama und seine Unterstützung für Hillary als Präsidentschaftskandidatin setzten, sahen die Demokraten keine wirkliche Bedrohung durch die Republikanische Partei und ihre Kandidatenreihe.

Ich habe es wirklich genossen, den republikanischen Kandidaten dabei zuzusehen, wie sie sich bei den Debatten gegenseitig vernichten. Ich wollte keine einzige Debatte verpassen, obwohl meine Zeitzone anders ist als die Zeitzonen in den USA. Man muss zugeben, daß es urkomisch ist, zu sehen, wie sich Politiker gegenseitig auf die Schulter klopfen und sich dann, wenn sie um dieselbe Position konkurrieren, live im Fernsehen gegenseitig abschlachten. Einige der Debatten konnte ich in Echtzeit verfolgen, bei anderen musste ich bis zum nächsten Morgen warten und die Debatten auf YouTube ansehen. Manchmal wurde die gesamte Debatte am nächsten Tag hochgeladen, manchmal habe ich nur die Höhepunkte gesehen. Ich muss gestehen, daß ich zu dieser Zeit politisch eher "unabhängig" war. Im Jahr 2011 sah ich die Serie "Conspiracy Theories" mit Jesse Ventura auf True TV, und ich mochte seinen Ansatz und glaubte seinen Schlussfolgerungen. Ventura hatte 2011 erklärt, daß er eine Ron-Paul-Kandidatur unterstütze oder sogar erwäge, als "Ron Paul/Jesse Ventura" zu kandidieren.

Ich dachte, daß Rand Paul, falls er die republikanische Nominierung gewinnen würde, seinem Vater ähnlicher sein könnte und somit ein guter Kandidat und möglicherweise ein guter Präsident wäre.

Aber er hatte keine wirklichen Chancen und schied schließlich am 3. Februar 2016 aus dem Rennen aus.

"Ich sage Ihnen dies.
Wenn Ron Paul als
Unabhängiger
kandidiert, werde ich es
sehr in Betracht ziehen,
sein Kandidat zu sein",
sagte Mr. Ventura.



Da ich ständig auf der
Suche nach

Wiederholungen der Debatte, Highlights der Debatte, Interviews und Meinungen über die Kandidaten auf YouTube bin, konnte ich nicht umhin, die Videovorschläge von YouTube auf der rechten Seite des Bildschirms zu bemerken. "Flache Erde?" Das reichte für einen guten Lacher!

Die Vorschläge tauchten immer wieder auf, und ich habe nie wirklich darauf geachtet, auf einen von ihnen zu klicken. Dafür hatte ich keine Zeit, denn die Politik beschäftigte mich mehr als alles andere. Obwohl ich in Japan lebte, unterhielt ich mich mit meinen Freunden in den USA über Skype oder durch den Austausch von Textnachrichten über Politik.

Abgesehen von den politischen Nachrichten war das einzige andere Thema, das mich interessierte, aber nicht so sehr wie die Politik, die biblische Archäologie oder biblische Dokumentarfilme oder jedes andere Thema, das mit biblischer Archäologie zu tun hatte. Ich fing an, mir Videos auf einem Kanal namens "Truth Unveiled" anzusehen (dieser Kanal wurde schließlich von YouTube gelöscht und ich glaube, der Besitzer hat einen anderen Kanal mit einem ähnlichen Namen eingerichtet).

Ich sah mir ein Video auf diesem Kanal an, in dem es um den tatsächlichen Ort ging, an dem die Israeliten auf ihrer Flucht aus Ägypten das Rote Meer durchquerten. Das Video zeigte den gespaltenen Felsen in Saudi-Arabien und den Ort, an dem die Israeliten um den gespaltenen Felsen lagerten. Es war ein sehr interessanter Dokumentarfilm, und ich begann, die Inhalte dieses Kanals zu genießen und hielt ihn für vertrauenswürdig.

Das folgende Bild stammt von diesem Ort in Saudi-Arabien, der Al Naslaa Rock Formation, die sich in der Tayma-Oase befindet, wo der gespaltene Felsen zu finden ist.

Obwohl dies nicht das Hauptthema dieses Buches ist, habe ich beschlossen, dieses Bild aufzunehmen, damit der Leser mit den Themen und Unterthemen vertraut ist, die mich im Jahr 2015 interessierten. Andere Themen von geringerer Bedeutung waren Musik, Filme, Bücher, Reisen und Dinge, die mit meiner Arbeit zu tun hatten. Mit meiner Familie war alles in Ordnung, so daß ich viel Zeit hatte, so ziemlich alles zu sehen und zu lernen, was ich wollte.



Irgendwann Ende 2015 war eines der Videos auf diesem Kanal mit dem Titel "Die Wahrheit über die flache Erde". Damals zögerte ich, mir das Video anzusehen, beschloss aber, mich später damit zu befassen. Politische Themen waren für mich weitaus interessanter als Videos über die flache Erde. Ich war zwar bereit, es zu versuchen, aber nur, wenn ich wirklich nichts anderes zu tun hatte.

Im Dezember 2015 waren die meisten großen Namen der Republikanischen Partei aus dem Rennen ausgeschieden, darunter Rick Perry und Bob Jindall, und der letzte, der aus dem Rennen ausschied, war Lindsay Graham am 21. Dezember 2015. Für mich war klar, daß Donald Trump der Kandidat sein würde, und wir hatten das ganze Jahr 2016 vor uns, um weitere Debatten innerhalb der Parteien und schließlich die Debatten zwischen dem Kandidaten der Republikanischen Partei und dem Kandidaten der Demokratischen Partei zu beobachten. (Ich sollte einfach "gegen Hillary" sagen).

Ja, 2016 sollte ein spannendes Wahljahr werden. Aber da alle verbliebenen Kandidaten für die Feierlichkeiten zum Jahresende eine Auszeit von der Politik nahmen, habe auch ich mich mit etwas anderem unterhalten. Ich schenkte mir zu Weihnachten 2015 ein fünfsaitiges Banjo und entschied mich kurz nach Neujahr, mein erstes Video über die flache Erde anzusehen. Damals wusste ich noch nicht, wie anders die Dinge zu Beginn des Jahres 2016 sein würden. Ich hatte keine Ahnung, daß das Anschauen meines ersten Flat-Earth-Videos mein Leben umkrempeln und Politik zu etwas machen würde, das ich heute verabscheue.

KAPITEL 01 – 1988 AUSTRALIA BICENTENARY GOLD CUP

Der Vorteil der Selbstständigkeit ist, daß man sich eine Pause gönnen kann, wann immer man will. Ich konnte mir meine Zeit so einteilen, daß ich mir zwei Stunden am Tag frei nehmen konnte, um das zu tun, was ich wollte. Zu Weihnachten 2015 hatte ich mir ein fünfsaitiges Banjo geschenkt, und ich hatte mir für das neue Jahr vorgenommen, 2016 das Banjo zu beherrschen. Nachdem ich mich vorher über das Instrument informiert hatte, erfuhr ich, daß man mit 700 Stunden Übung so gut spielen kann wie Flat & Scruggs, nämlich Banjo-Picking im Bluegrass-Stil. Ich nahm mir vor, an mindestens 350 der 365 Tage des Jahres 2016 täglich zwei Stunden Banjo zu üben, und am Ende des Jahres würde ich 700 Stunden Banjo geübt haben. Ich würde so gut sein wie Scruggs! Eine politische Debatte war erst für Ende Februar oder Anfang März 2016 angesetzt. Ich hatte reichlich Zeit, Banjo zu üben und mich mit der flachen Erde zu beschäftigen, also beschloss ich, mich damit zu beschäftigen.

Ich beschloss, darüber zu lesen, bevor ich mir Videos anschaute. Ich suchte im Internet und erfuhr mehr und mehr darüber. Eine der Websites, die ich besuchte, erwähnte diesen Typen namens Matt Boylan (auch bekannt als Math Powerland) und sein Wiki-Leaks-Video. Ich sah mir sein Video an, und als meine Frau nach der Arbeit nach Hause kam, zwang ich sie, sich das Video mit mir anzusehen. Als ich anfang, etwas über die flache Erde zu lernen, machten viele Dinge Sinn. Es brachte mich zurück zu dem Zeitpunkt vor fast 30 Jahren, als ich zum ersten Mal einen persönlichen Konflikt über die Form der Welt hatte.

Damals, in den 1980er Jahren, als ich noch jung war, arbeitete ich für eine Fluggesellschaft. Ich werde nicht zu viele Details über den Job verraten, aber ich arbeitete für diese Fluggesellschaft und hatte Kenntnisse über Flugrouten und -wege, die ich während meiner Arbeit für sie erworben hatte. Außerdem war ich ein begeisterter Fußballfan. 1988 gab es in Australien ein Fußballturnier namens "Australia Bicentenary Gold Cup". Es handelte sich um ein Turnier zur Feier des 200. Jahrestages der Ansiedlung von Kapitän Arthur Phillip in Port Jackson. Zwei südamerikanische Mannschaften wurden zu diesem Turnier eingeladen, Argentinien und Brasilien. Übrigens, ich habe es noch nicht erwähnt, aber ich komme ursprünglich aus Brasilien, und als gebürtiger Brasilianer war Fußball für mich die interessanteste Sportart. Ich wusste alles über jeden Spieler, jedes Spiel und jedes nationale oder internationale Turnier.

Nach all den Nachrichtenberichten über unsere Fußballnationalmannschaft und über dieses Turnier erfuhr ich, daß einige Mitglieder der brasilianischen Fußballmannschaft am internationalen Flughafen von São Paulo (GRU) sein würden und von dort aus nach Rio fliegen würden, wo sie den Rest der Mannschaft treffen würden.

Am Ende verpasste ich die Gelegenheit, einige der Spieler auf dem Flughafen in São Paulo zu sehen, aber als ich später am Tag meine Kollegen fragte, ob die brasilianische Nationalmannschaft nach Santiago, Chile, geflogen sei, wie es meine logische Schlussfolgerung war, wenn man von Südamerika nach Australien fliegt, wurde mir gesagt, daß der Flug von Rio nach Los Angeles LAX gegangen sei. Ich erinnere mich, daß ich das in Frage stellte und mit meinen Freunden am Flughafen sprach: "Los Angeles?"

Aber, aber, Australien ist doch nur ein Schuss über den Pazifik auf dem Globus. Warum LAX?" Ich musste das einfach akzeptieren, denn 1988 gab es nicht viel, was man tun konnte, um Informationen über Flüge zu finden, und ich hatte keine Karte der flachen Erde wie die Gleason's Flat Earth Map, die ich mit dem Globus vergleichen konnte. Ich hatte noch nie von einer flachen Erde gehört. Außerdem gab es für mich zu dieser Zeit nichts Interessanteres als Fußball! Könnte die brasilianische Nationalmannschaft einfach einen normalen Passagierflug genommen haben? Das Bild unten stammt von einer Boeing 747-400, die die Strecke Rio-Los Angeles flog.

Varig, eine nicht mehr existierende brasilianische Fluggesellschaft, war eine Zeit lang die offizielle

Fluggesellschaft der brasilianischen Fußballmannschaft und hatte einen Flug Sao Paulo - Rio - Lost Angeles und dann weiter nach Tokio (Varig Flug 832/833).

Könnte es dieser Flug gewesen sein, der die

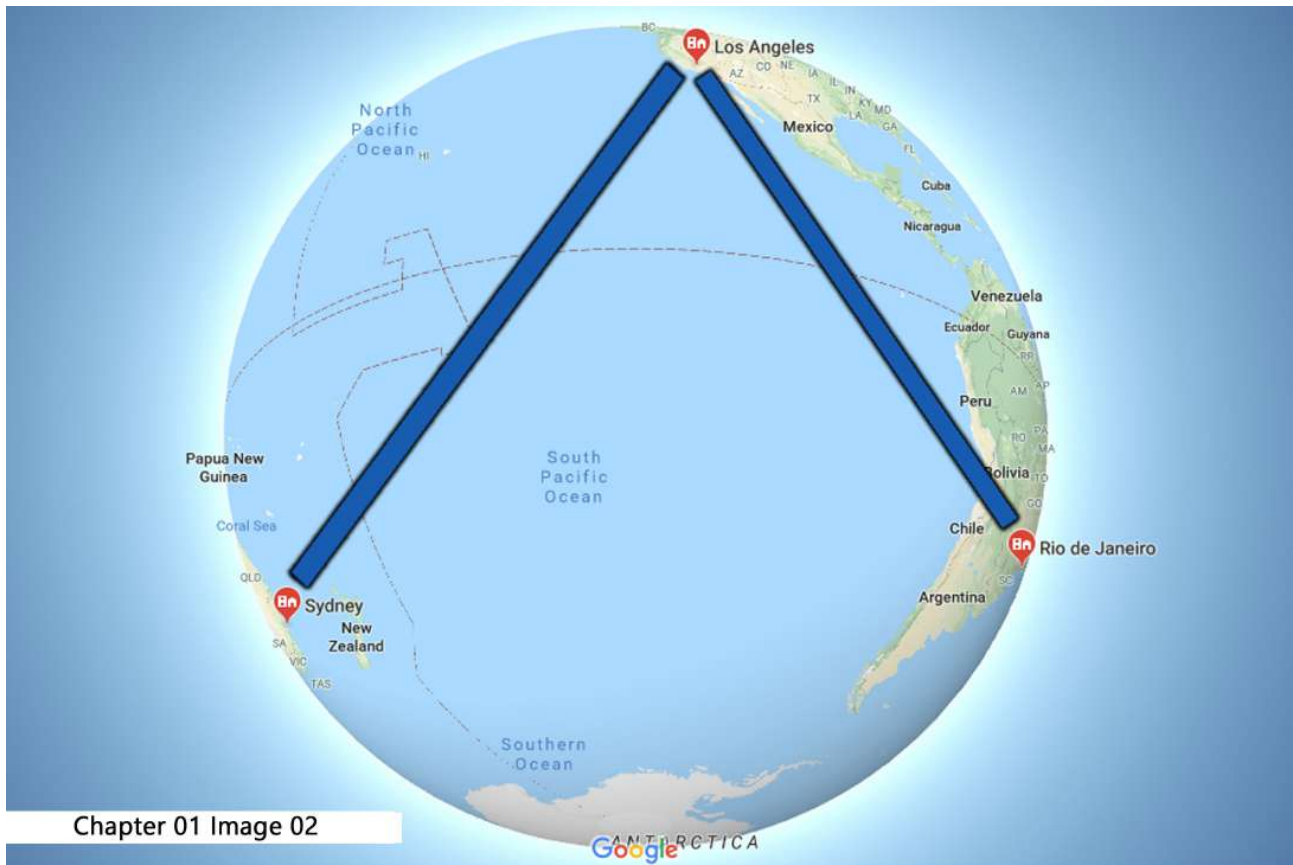
brasilianische

Mannschaft nach Australien brachte?

War es ein gecharterter Flug? Flog er direkt von Los Angeles nach Sydney? Ich konnte dazu keine Informationen finden. Bitte vergleichen Sie diese flache Bahn auf dem Globus und auf der Karte der flachen Erde auf Bild 02 auf der nächsten Seite:

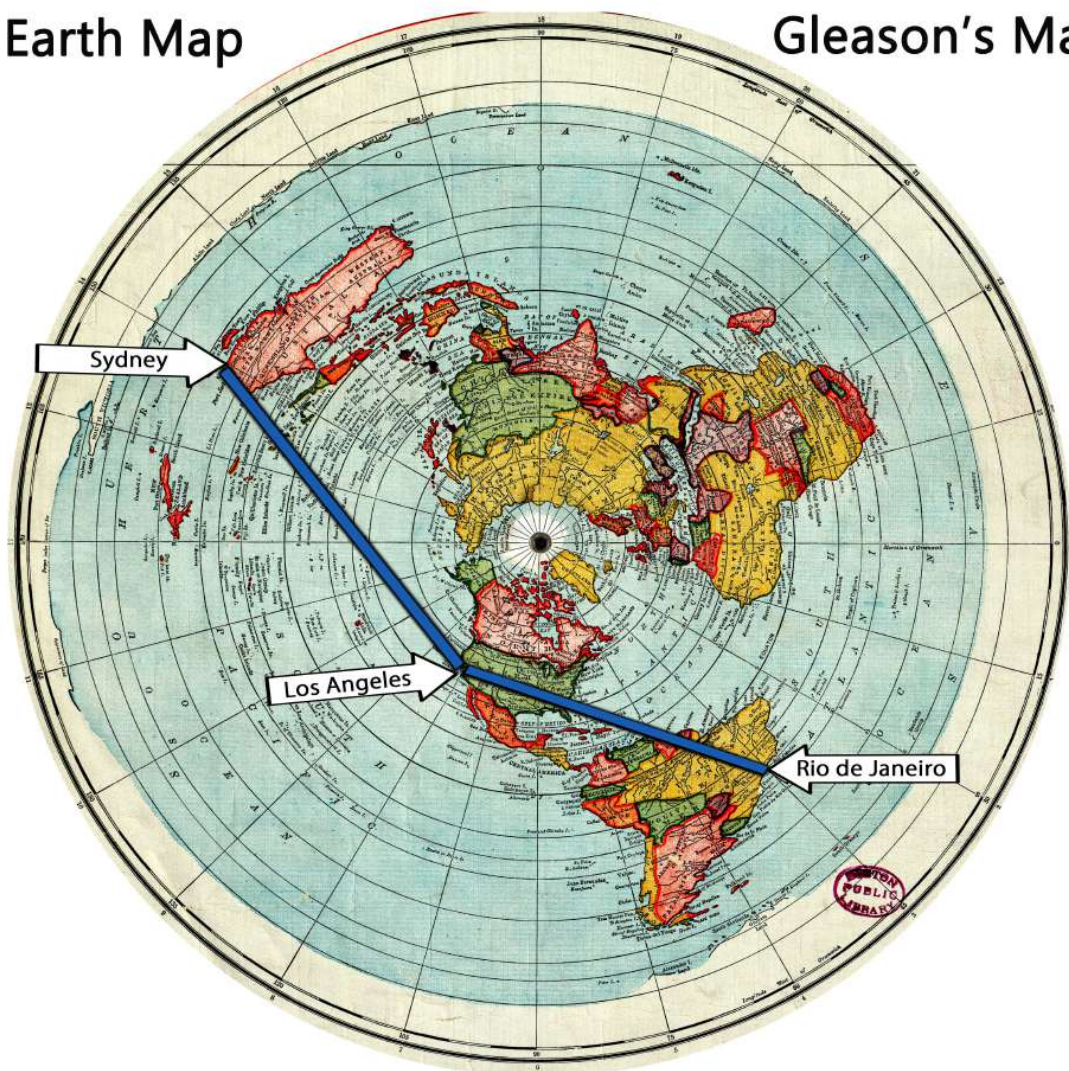


Chapter 01 Image 01

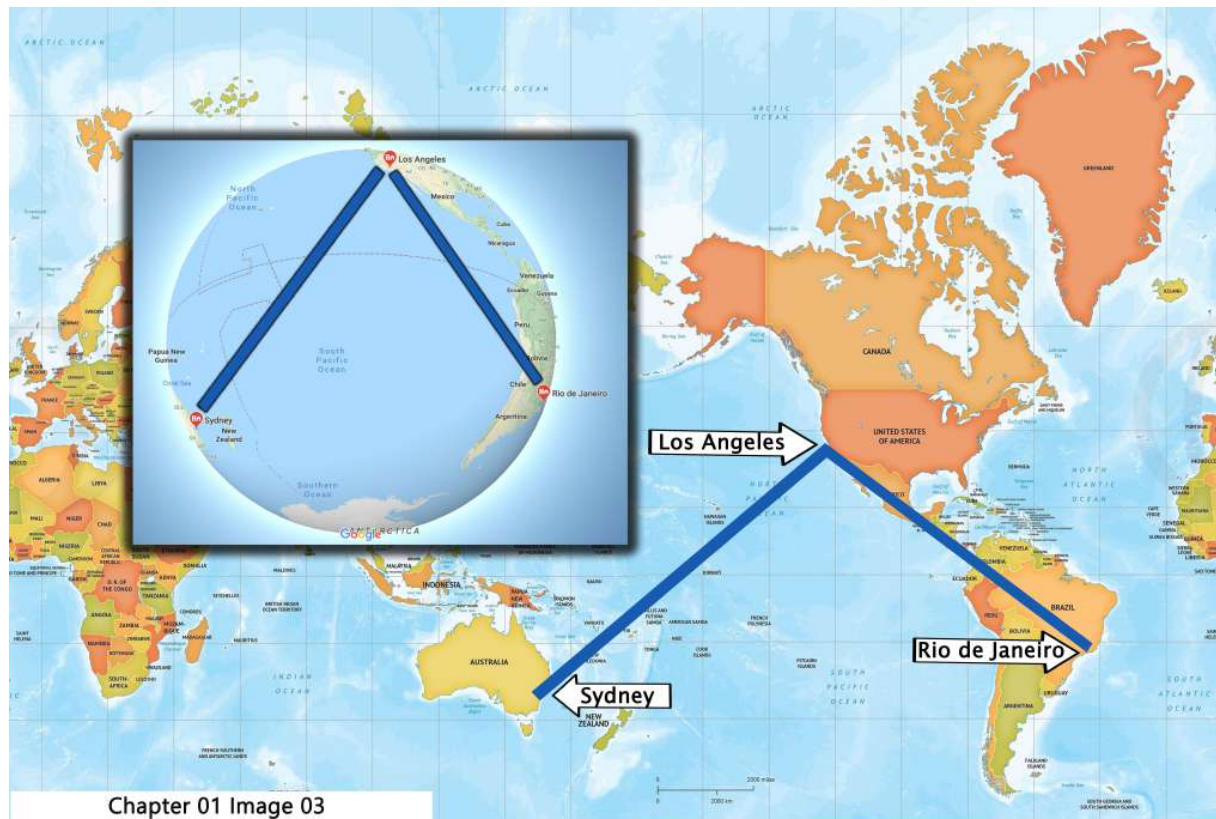


Flat Earth Map

Gleason's Map



Hätte ich 1988 eine Karte der flachen Erde gehabt, wie ich sie heute habe, hätte ich klar verstanden, was damals geschah. Selbst wenn man diesen Flug auf einer Mercator-Projektion vergleicht, wie auf dem Bild unten, ergibt diese Flugbahn auf einem Globus keinen Sinn:



Für das Team wäre es sinnvoller gewesen, nach Santiago, Chile, zu fliegen und von dort direkt nach Sydney. Wie ich mir schon dachte, wäre ein Flug von Südamerika nach Australien ein direkter Schuss über den Pazifik. Warum haben sie diese Route nicht genommen? Wenn sie mit einem regulären Passagierflugzeug geflogen sind, hatte Varig zwei Flüge nach Santiago, Chile:

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

Wäre die brasilianische Mannschaft dagegen mit einem Charterflug geflogen, hätte sie jederzeit entweder nach Santiago de Chile oder nach Buenos Aires in Argentinien und dann weiter nach Sydney in Australien fliegen können. Das waren die Fragen, die mir 1988 durch den Kopf gingen, als ich noch keine Ahnung von der wahren Form der Erde hatte.

Weitere Fragen zu Flügen kamen auf, als China Airlines Flug 008 am 7. Oktober 2015 in Anchorage, Alaska, notlanden musste.

Dies ist das Thema des nächsten Kapitels.

KAPITEL 02 – CHINA AIRLINES FLUG 008

Da ich im Jahr 2015 ständig auf der Suche nach Nachrichten über Politik war, habe ich vieles verpasst, was neben diesem Thema passierte. Eine Sache, die im Oktober 2015 für Schlagzeilen sorgte, war die Geschichte einer Frau, die während eines Fluges von Taiwan nach Los Angeles ein Kind bekam und den Piloten zu einer Notlandung inALASKA zwang! Nun, lassen Sie uns zuerst über die Geschichte sprechen und dann auf die Flugroute eingehen.

Die Frau, eine taiwanesisches Staatsangehörige, log darin, in der 36. Woche schwanger zu sein. Am Check-in-Schalter gab sie an, daß sie in der 30. Woche ist. Obwohl es kein offizielles Verbot für Reisen in diesem Stadium der Schwangerschaft gibt, ist es eine Regel der Fluggesellschaften, daß schwangere Frauen nicht reisen dürfen, wenn sie über 32 Wochen schwanger sind. Sie legte kein ärztliches Attest vor, sondern erklärte lediglich, daß sie kürzer als in der 30. Woche schwanger sei und durfte fliegen. Sie bestieg das Flugzeug allein in Richtung Los Angeles LAX.

Niemand weiß mit Sicherheit, ob das bei ihr der Fall war, aber es gibt einen chinesischen Schwarzmarkt, auf dem schwangere Chinesinnen in den Vereinigten Staaten entbinden, so daß das Baby bei der Geburt automatisch die US-Staatsbürgerschaft erhält. Man nennt das "Geburtstourismus". Berichten zufolge zahlen manche Frauen bis zu 35.000 US-Dollar, um in die Vereinigten Staaten zu reisen und dort ihr Kind zu bekommen. Im Internet finden sich mehrere Berichte, Artikel und Nachrichtenvideos über Razzien in Kliniken und die Verhaftung von Ärzten und Krankenschwestern, die an solchen Machenschaften beteiligt waren.

Niemand weiß, ob diese Frau zu den Frauen gehörte, die einen solchen Geldbetrag gezahlt haben, um ihr Baby auf amerikanischem Boden zur Welt zu bringen. Einige Passagiere, die auf demselben Flug waren und das Ganze gesehen und sogar gefilmt haben, sagten, daß die Frau irgendwann fragte: "Sind wir schon im amerikanischen Luftraum?" Nach der Landung in Anchorage, Alaska, betraten Grenzschutzbeamte das Flugzeug und überprüften den Reisepass der Frau. Sie wurde der Lüge für schuldig befunden, sie habe beim Betreten des Flugzeugs angegeben, wie weit sie schwanger sei, und zwei Tage später wurde sie nach Taiwan zurückgeschickt. Das Baby erhielt die US-amerikanische Staatsbürgerschaft und blieb in den USA, da ein Richter entschied, daß das Flugzeug in die USA flog und das Baby daher in den USA geboren werden sollte". Berichten zufolge wurde das Baby später mit seiner Mutter in Taiwan wiedervereint. Es ist nicht das erste Mal, daß eine solche Entscheidung über die Staatsbürgerschaft von Babys, die während einer internationalen Reise geboren wurden, zugunsten der Familien ausfällt.

Dies ist nicht das erste Mal, daß eine solche Entscheidung über die Staatsbürgerschaft von Babys, die während einer internationalen Reise geboren wurden, zugunsten der Familien ausfiel. Es gibt Berichte, daß bereits Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts Babys, die auf langen Seereisen von Europa nach Amerika geboren wurden, bei ihrer Ankunft auf Ellis Island von Einwanderungsinspektoren automatisch die Staatsbürgerschaft verliehen wurde. Diese Babys erhielten die Staatsbürgerschaft, weil sie in der Absicht geboren wurden, in Amerika zu leben.

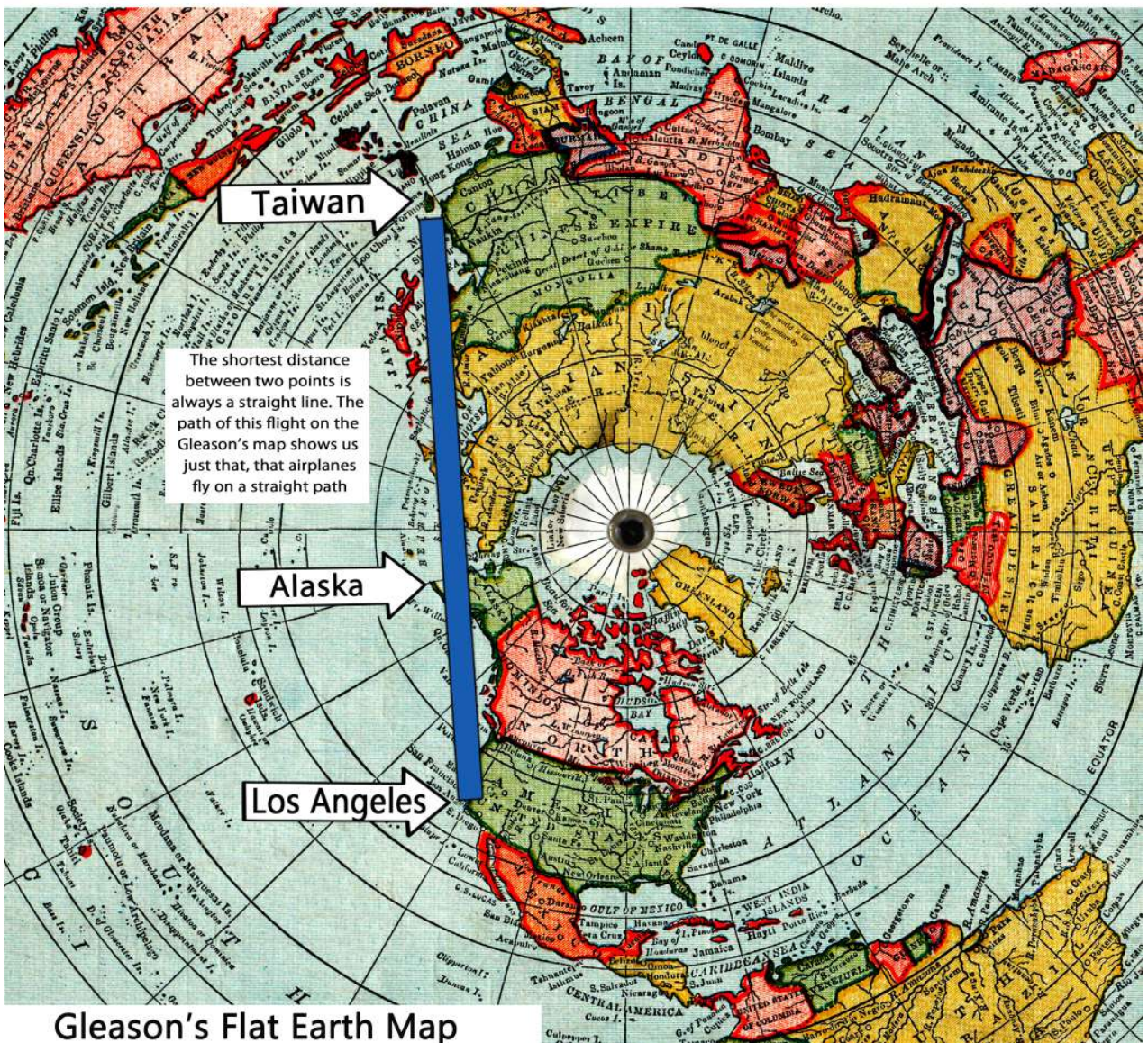
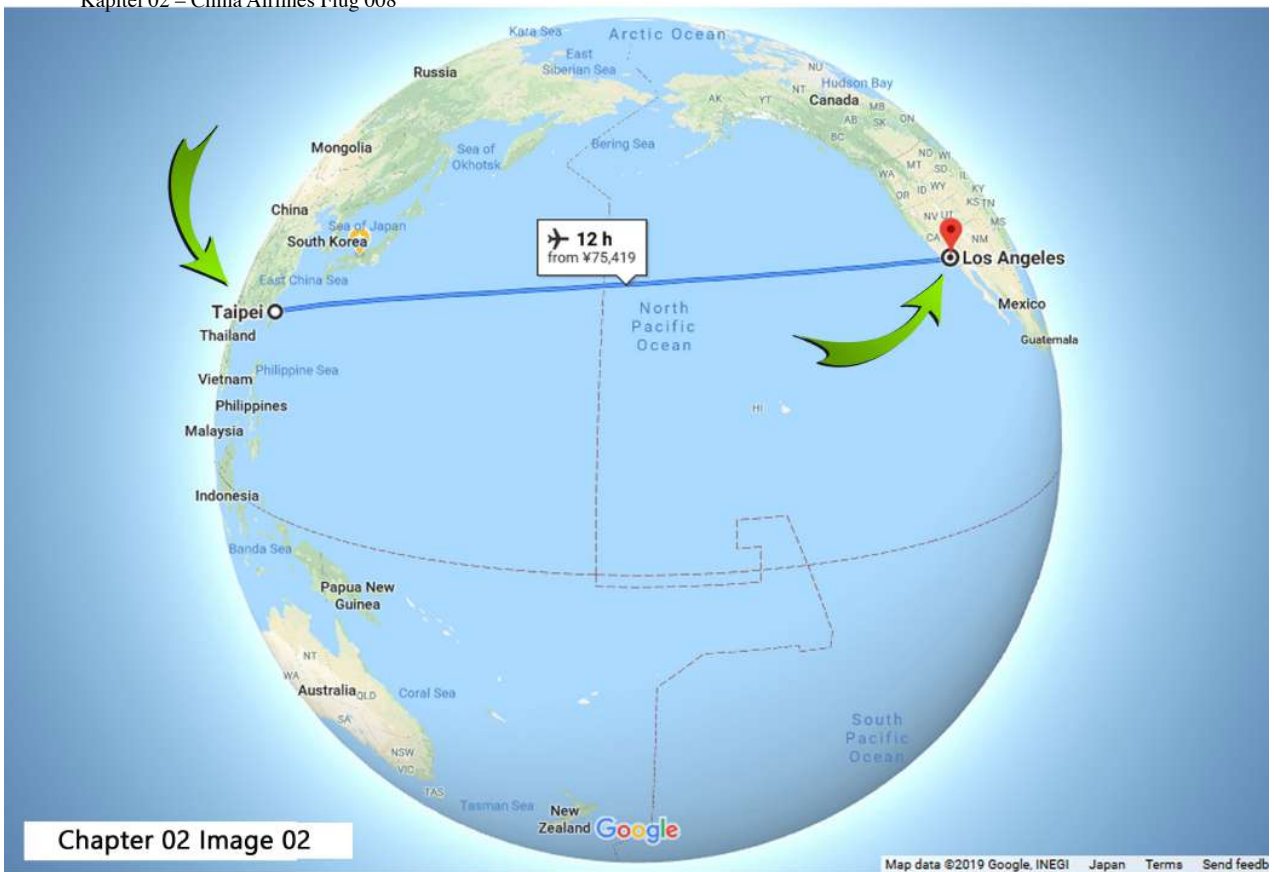
Viele Menschen an Bord des China-Airlines-Fluges 008 machten Fotos und Handyvideos von dieser Geburt "in der Luft" und füllten das Internet mit ihren Aufnahmen. Nachstehend finden Sie einige Bilder der Flugbegleiter, die der Frau halfen, und eines Arztes, der glücklicherweise von Taiwan nach LAX flog.



Chapter 02 Image 01



Nachdem ich genügend Informationen über den Ursprung des Fluges und die beteiligten Personen sowie den Grund, warum der Pilot in Anchorage, Alaska, notlanden musste, hatte, sah ich mir die Flugbahn an und verglich die Flüge auf einem Kugelmodell mit einem Modell der flachen Erde, und ich kam zu meiner eigenen Schlussfolgerung. Obwohl diese Notlandung etwa zur gleichen Zeit stattfand, als auf meinem YouTube-Feed Videos über die flache Erde auftauchten, habe ich nicht sofort einen Zusammenhang hergestellt. Erst als ich meine eigenen Vergleiche anstellte und Nachforschungen anstellte, begannen diese Dinge für mich Sinn zu ergeben. Bild 02 auf der nächsten Seite zeigt das Ergebnis meiner Nachforschungen:



Wie auf dem Bild von Google Maps auf der vorherigen Seite zu sehen ist, zeigt die blaue Linie die beiden Städte: Taipeh in Taiwan und Los Angeles in den USA. Der Flug auf dem Globus hätte sich irgendwo über dem Pazifischen Ozean befinden müssen, und dann wurde er laut mehreren Nachrichtenagenturen nach Norden in Richtung Anchorage umgeleitet, was den Piloten genauso lange nach Anchorage gebracht hätte, wie er nach LAX gebraucht hätte, wenn er das Flugzeug einfach weitergefliegen wäre. Der Pilot hätte das Flugzeug auch einfach in Hawaii landen können, da Hawaii nach gängiger Logik zwischen dem amerikanischen Festland und Asien liegt. Bild 03 unten zeigt, was in den Nachrichten berichtet wurde, als dieses Ereignis geschah:

Eine einzige Internetsuche nach der Notlandung von China Airlines Flug 8 führt zu Bildern wie diesem rechts, das ein Flugzeug zeigt, das über den Pazifik fliegt und nach Alaska umgeleitet wird.



Die Flugzeit zwischen diesen beiden Städten beträgt laut Internetrecherche zwischen 12 und 13 Stunden. China Airlines erklärte dies: "Der Flug startete in Taiwan um 23.50 Uhr am Mittwoch Taipeh-Zeit und sollte um 12.35 Uhr Taipeh-Zeit (20.35 Uhr, Mittwoch, Los Angeles-Zeit) in den USA ankommen". Das wäre ein 12 Stunden und 45 Minuten langer Flug gewesen. Die Notlandung in Anchorage erfolgte um 9.06 Uhr Taipeh-Zeit. Das sind 3 Stunden und 29 Minuten vor der geplanten Ankunftszeit in LAX und 9 Stunden und 16 Minuten nach Beginn des Fluges. Auf einem Globus machte das keinen Sinn. Es zeigte nur, daß das Flugzeug bereits über Alaska flog, als der Pilot die Maschine landete. Es gab keine Umleitung. Der Flug war nicht über dem Pazifik und auch nicht in der Nähe von Hawaii.

Jetzt war mir klar, daß China Airlines Flug 008 nicht in Hawaii gelandet sein konnte, denn Hawaii liegt nicht wirklich zwischen Asien und Amerika, wie es auf dem Globus und auch auf den Fernsehbildschirmen während des Fluges und auf dem Bildschirm an der Rückenlehne vor dem Passagier gezeigt wird, wie das Bild auf der nächsten Seite zeigt, das während eines Fluges von San Francisco nach Tokio aufgenommen wurde. Da wurde mir klar, daß man uns vorgaukelt, wir würden ständig mit Bildern einer Weltkugel bombardiert und sähen sie bei jedem Flug, den wir unternehmen.

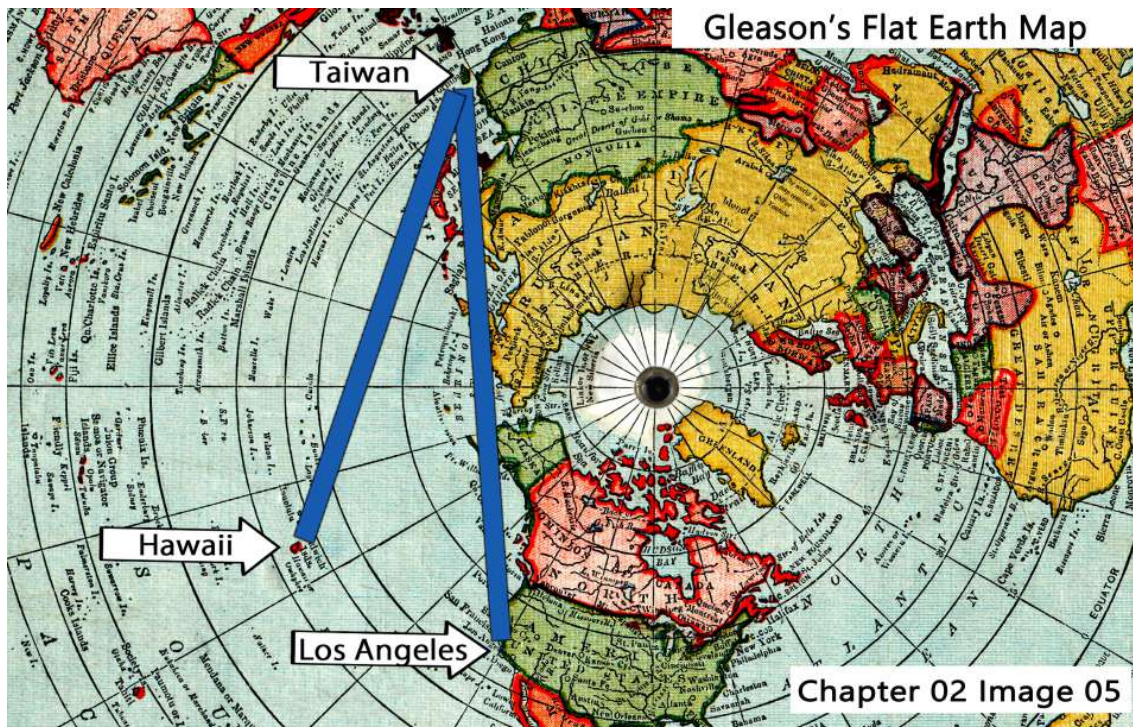
Die Realität sieht jedoch ganz anders aus, und das wurde mir klar, als ich mir den China Airlines Flug 008 genauer ansah.



Wie oben auf dem größeren Bild und dann auf dem kleineren Bild, das dieselbe Flugroute zwischen San Francisco und Tokio vergleicht, zu sehen ist, fliegt das Flugzeug sowohl auf der Globusprojektion als auch auf der Karte der flachen Erde nicht in der Nähe von Hawaii.

Das auf dem Bildschirm der Rückenlehne gezeigte Bild dient nur dazu, dem Passagier vorzugaukeln, daß er über den Pazifik in der Nähe von Honolulu, Hawaii, fliegt, während das Flugzeug in Wirklichkeit über Alaska fliegt, näher am polaren Jetstream, und nicht in der Nähe von Hawaii.

Das erklärte mir, warum der China Airlines Flug 008 nach 9 Stunden und 16 Minuten Flugzeit und 3 Stunden und 29 Minuten nach Erreichen von Los Angeles eine sofortige Zwischenlandung einlegte. Es wäre für den Piloten unmöglich gewesen, in Hawaii zu landen, denn Hawaii liegt nicht einmal zwischen Los Angeles und Taiwan, oder zwischen Los Angeles und den Philippinen, oder zwischen Los Angeles und Tokio, oder zwischen Los Angeles und Singapur, oder zwischen Los Angeles und Indonesien oder irgendwo in Asien und Südasiens. Hawaii liegt mitten im Pazifischen Ozean, wie wir es auf der Gleason's Flat Earth Map Image 05 unten sehen:



Mir wurde klar, daß keine Flüge, die aus Japan, China, Korea, Singapur, Thailand, Indonesien, Malaysia oder den Philippinen kommen oder dorthin gehen, jemals in Hawaii notlanden können, weil die Erde keine Weltkugel ist und daher alle Flüge, die aus diesen Ländern kommen oder dorthin gehen, über Alaska fliegen.

Der Beweis lag klar vor meinen Augen, daß die Form der Erde nicht dem entspricht, was ich während meiner Grundschulzeit, der Mittelschulzeit, der Oberschulzeit, der Collegezeit und während meines Master of Science Programms gelernt hatte. Alles, was ich in der Schule über die Form der Erde gelernt hatte, war eine große Lüge!

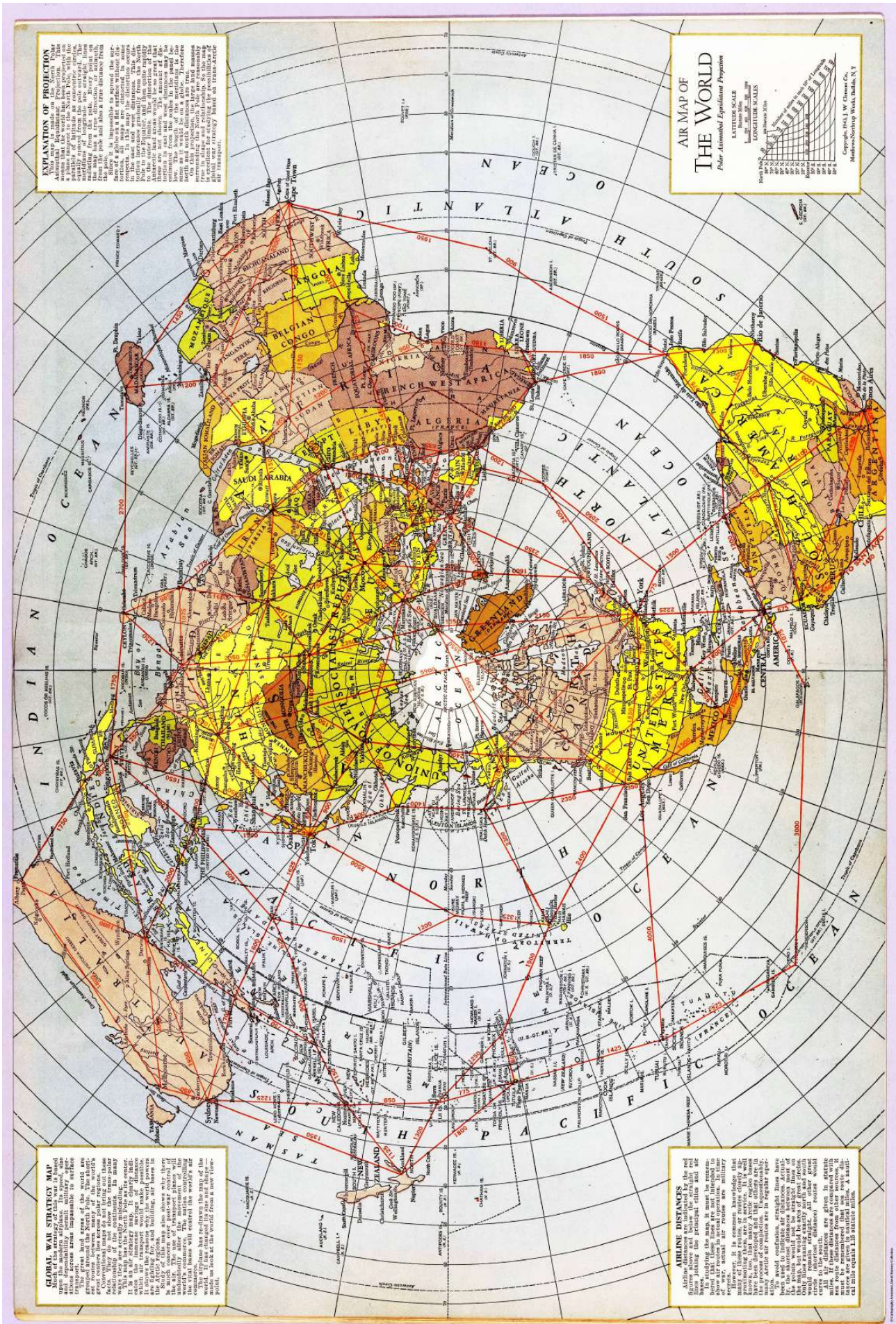
Alles begann für mich Sinn zu ergeben. Es brachte Licht in eine 25 Jahre alte Frage, die ich über den Flug von Rio nach Sydney mit Zwischenlandung in Los Angeles hatte. Australien ist nicht "ein Schuss über den Pazifik von Chile aus", wie ich bisher gedacht hatte.

Mir wurde klar, daß die Erde eine lange, ausgedehnte Ebene ist und daß Australien auf der anderen Seite von Südamerika liegt. Ich war mit mir selbst im Zwiespalt. Ich sprach mit meiner Familie, mit meinen Töchtern und mit meinen Schülern. Ich hatte meiner Tochter in ihrer Grundschulzeit bei ihrem Wissenschaftsprojekt geholfen. Wir bauten das Sonnensystem und sie bekam eine gute Note für dieses Projekt. Wir haben gemeinsam als Familie Ausflüge zur NASA in Huntsville, Alabama, unternommen. Sie unternahm mit ihrer Schule Ausflüge zur NASA. Ich war ein großer Anhänger der NASA und wissenschaftlicher Dokumentationen und Untersuchungen, bevor ich die Wahrheit über die flache Erde herausfand. Ich verbrachte viele Stunden damit, wissenschaftliche Bücher zu lesen, Dokumentarfilme anzuschauen und Wissenschaft zu lehren und zu lernen. Dann wurde mir klar, daß alles, was ich gelernt hatte, nichts weiter als Theorien waren, die auf anderen Theorien aufbauten und nur unbewiesene Konzepte waren, die in den Köpfen der so genannten "Wissenschaftler" entstanden.

Es ist wie ein Haus, das aus Karten besteht: Wenn eine der Grundkarten entfernt wird, stürzt das ganze Kartenhaus ein. Da die Erde flach ist, wird alles, was ich gelernt habe und was in den Schulen gelehrt wird, zu einer großen Lüge, die die Menschheit daran hindern soll, ihre wahre Bestimmung im Leben zu erkennen und zu verstehen.

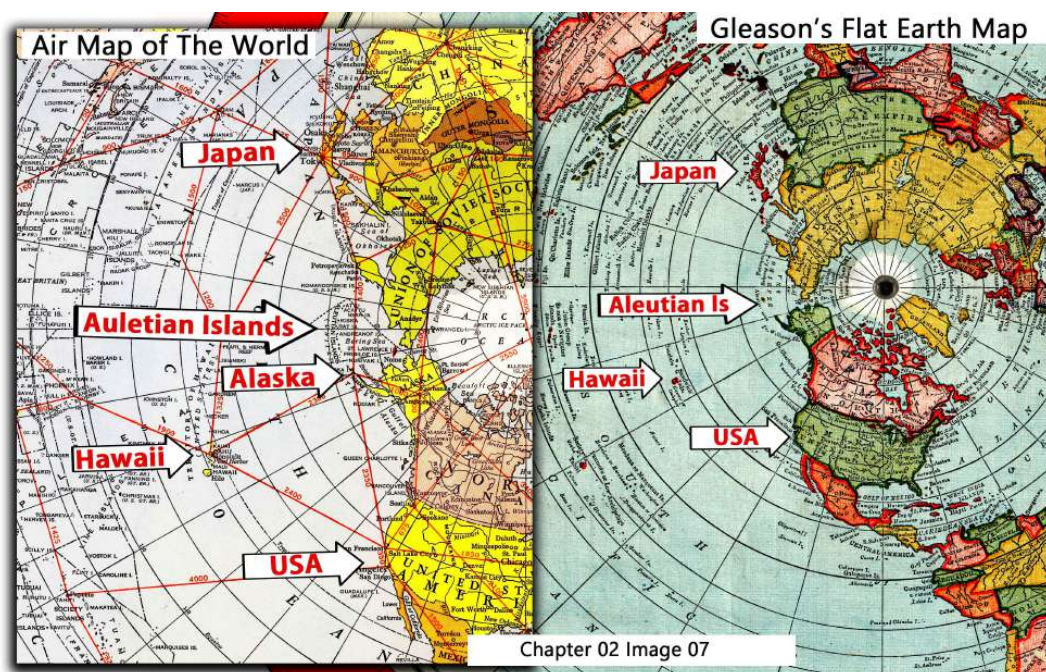
Als ich eine Karte der flachen Erde in den Händen hielt, konnte ich nicht nur den seltsamen Weg der brasilianischen Fußballmannschaft verstehen, die nördlich des Äquators nach Los Angeles flog, um dann südlich des Äquators nach Sydney zurück zu fliegen, sondern auch Fakten in der Geschichte, die mir so lange verwirrend erschienen. Da ich mit einer Japanerin verheiratet bin und Kinder habe, die in den USA geboren und aufgewachsen sind, wollte ich immer, daß sie etwas über den Zweiten Weltkrieg und den Konflikt zwischen den beiden Ländern lernen. Ich selbst habe viele Dokumentarfilme über den Krieg im pazifischen Raum gesehen. Vor etwa 30 Jahren kannte ich einen Mann, der auf Guadalcanal gegen die Japaner gekämpft hatte. Ich konnte einige Geschichten von ihm hören. Die Gleason-Karte half mir zu verstehen, wie sich der japanische Kriegszug im Pazifik entwickelte, und sie machte mir auch eine Tatsache verständlich, die vielen Menschen kaum bekannt ist.

Viele Amerikaner haben noch nie von den Aleuten und der japanischen Invasion der Inseln gehört. Die Japaner besetzten die Aleuten am 3. Juni 1942. Nachdem Japan den größten Teil Asiens und Südasiens unter seine Kontrolle gebracht hatte, bewegte es sich in Richtung Nordamerika und versuchte, den geraden Korridor zu kontrollieren, der von der kalifornischen Küste bis zu den Philippinen verläuft, wie wir auf der Gleason-Karte sehen. Er ist nicht gekrümmt, wie es auf dem Globus mit Hawaii in der Mitte dargestellt ist. Billy Mitchell, U.S.-General, erklärte 1935: "Ich glaube, daß in der Zukunft derjenige, der Alaska hält, die Welt beherrschen wird. Ich halte es für den wichtigsten strategischen Ort der Welt." Schauen wir uns eine andere Karte mit dem Titel "1945 Air Map of the World" an:



Auf dieser Karte können wir sehen, daß Alaska in diesem Korridor eine große Rolle spielt und warum General Mitchell sagte: "Wer Alaska hält, hält die Welt". Diese Karte zeigt die Entfernungen von Tokio nach Petropavlovski in Russland und von dort nach Dutch Harbor in Alaska und von Alaska nach Los Angeles. Es war ein sehr strategischer Korridor während des Zweiten Weltkriegs und keine vergessene Ecke auf einem Globus, während Hawaii in der Mitte liegt. Obwohl die Notiz in der rechten oberen Ecke behauptet, daß es sich um eine Projektion eines Globus auf eine flache Oberfläche handelt, ist es genau umgekehrt, denn die Karte der flachen Erde ist über 1.000 Jahre alt, während der erste Globus 1497 eingeführt wurde.

Diese Diskussion werde ich in Kapitel 21 führen. Nachfolgend eine Nahaufnahme beider Karten im Vergleich nebeneinander.



Die Notlandung des China Airlines Fluges 008 in Alaska fand zu einem günstigen Zeitpunkt in der Geschichte statt. Es war genau zu dem Zeitpunkt, als all diese Informationen über die flache Erde veröffentlicht wurden. Später erfuhr ich, daß es der taiwanesischen Mutter gut ging, das Baby die US-Staatsbürgerschaft erhielt, der Arzt zur richtigen Zeit am richtigen Ort war, der Pilot die richtige Entscheidung für die Gesundheit des Babys und der Mutter traf, die Passagiere sich nicht beschwerten und sogar klatschten, als sie das Baby weinen hörten.

Aber das Wichtigste ist, daß mir die Augen geöffnet wurden und diese Notlandung zur richtigen Zeit vielen Menschen geholfen hat, ihre Augen zu öffnen und die Wahrheit zu sehen, daß die Erde wirklich flach ist. Seitdem habe ich Zeit darauf verwendet, andere Notlandungen zu studieren und zu demonstrieren, die noch mehr Beweise dafür liefern, daß die Erde keine Kugel ist.

Die Erde ist eine Ebene, keine Kugel!

Immer noch irgendwie von der Politik beeinflusst, habe ich Anfang 2016 einen YouTube-Kanal mit dem Namen "**Flat Earth, Banjo, USA, Japan & Brazil**" erstellt. Einige Leute haben mich gefragt, warum ein so langer Name für einen Kanal und ich erkläre den Grund hier: Ich wollte einen Kanal, um über die Politik in den USA, Brasilien und Lateinamerika im Allgemeinen und in Japan, wo ich mit meiner japanischen Frau und meinen beiden Töchtern lebe, zu diskutieren. Da ich mir gerade zu Weihnachten 2015 ein Banjo gekauft hatte, wollte ich auch über Banjo-Melodien und Banjo-Balladen sprechen.

Aber die Kombination aus dem Verlust meines Interesses an allem, was mit Politik zu tun hat, und der Tatsache, daß meine Forschung über die flache Erde nun das Hauptinteresse in meinem Leben ist, hat dazu geführt, daß ich das Banjo in der Ecke meines Wohnzimmers stehen ließ und wenig Zeit hatte, damit zu spielen.

Nachdem ich im Jahr 2016 mehrere Notlandungen recherchiert hatte, machte ich ein Video mit dem Titel "Sechs Notlandungen, die beweisen, daß die Erde flach ist". China Airlines Flug 008 war einer der Flüge, über die ich in meinem Video sprach. 2019 habe ich ein Folgevideo mit dem Titel "**SIX MORE Emergency Landings Proving Earth is not a Globe**" gedreht. Ich habe 16 dieser Flüge ausgewählt, um sie in diesem Buch vorzustellen. Nachdem ich über den China Airlines Flug 008 geschrieben habe, werde ich nun fünfzehn weitere Notlandungen vorstellen, die dem Leser zeigen, daß die Erde kein Globus ist.

Werfen wir nun einen Blick auf eine weitere Notlandung mit einem weiteren Baby, das während des Fluges geboren wurde und den Piloten veranlasste, das Flugzeug dort zu landen, wo, nun ja, sagen wir einfach, er das Flugzeug dort landete, wo es nicht hätte landen sollen, wenn die Erde eine Kugel wäre...

KAPITEL 03 - LUFTHANSA-FLUG LH543

Kolumbien! Was kommt Ihnen in den Sinn, wenn Sie den Namen des Landes Kolumbien denken oder hören? Nun, einige haben vielleicht von Pablo Escobar gehört, dem berühmten Anführer des Drogenkartells, der 1993 getötet wurde. Andere denken vielleicht an die kolumbianische Sängerin Shakira, die den offiziellen Song "Waka-Waka" für die FIFA Fußball-Weltmeisterschaft 2010 in Südafrika gesungen hat. Andere denken vielleicht an kolumbianischen Kaffee. Ich erinnere mich vor allem an die Geschichte des kolumbianischen Fußballspielers Andrés Escobar, der 1994 ermordet wurde, nachdem er beim Spiel Kolumbiens gegen die USA bei der Fußballweltmeisterschaft 1994 ein Eigentor geschossen hatte, wodurch Kolumbien nicht in die nächste Runde des Turniers kam.



Kolumbien ist berühmt für seinen Kaffee, schöne Frauen, Drogenkartelle und geschickte Fußballspieler. Shakira, wie links abgebildet, ist eine weltberühmte Sängerin und Songschreiberin aus Kolumbien. Rechts ist das Bild von Andrés Escobar zu sehen, der ermordet wurde, als er nach Kolumbien zurückkehrte, nachdem er ein Eigentor



geschossen hatte, durch das Kolumbien bei der Weltmeisterschaft 1994 in den USA ausschied.

Neben den oben genannten Ereignissen war Kolumbien im Juli 2017 erneut in den Nachrichten, als ein Flug von Bogotá, Kolumbien, nach Frankfurt, Deutschland, notlanden musste.

Flug LH543 mit 191 Passagieren und 13 Besatzungsmitgliedern an Bord startete am 26. Juli 2017 von Bogotá in Richtung Frankfurt, Deutschland. Lufthansa-Flug LH543 ist ein täglicher Flug von Bogotá nach Frankfurt, der mit einer Geschwindigkeit von ca. 520 mph in 39.000 Fuß Höhe fliegt. Der Flug dauert etwa 11 Stunden bis zum Zielort und die Entfernung zwischen Bogotá und Frankfurt beträgt 5.650 Meilen. Unter den 191 Passagieren befand sich auch eine schwangere Frau aus Bulgarien, die ohne größere Probleme an Bord des Flugzeugs kam.

Doch während des Fluges über den Atlantik geschah etwas für die 13-köpfige Besatzung recht Ungewöhnliches. Irgendwo über dem Atlantik brachte die Frau einen Jungen zur Welt, wobei sie von den Flugbegleitern unterstützt wurde. Wie beim China Airlines-Flug 008 hatte auch LH543 nicht nur einen, sondern gleich drei Ärzte an Bord.

Berichten zufolge mussten die Passagiere die Sitze wechseln, und der hintere Teil des Flugzeugs wurde in einen Entbindungsraum umgewandelt. Wie beim China-Airlines-Flug 008 entschied sich der Kapitän auch hier für eine Notlandung, um das Wohl des Kindes zu gewährleisten. Was keinen Sinn ergibt, ist die Stadt, in der das Flugzeug gelandet ist. Der Lufthansa-Flug LH543 musste in Manchester, England, notlanden.



Schauen wir uns die Flugroute zwischen Bogotá und Frankfurt auf dem Globus-Earth-Modell an, das in Bild 03 unten gezeigt wird:

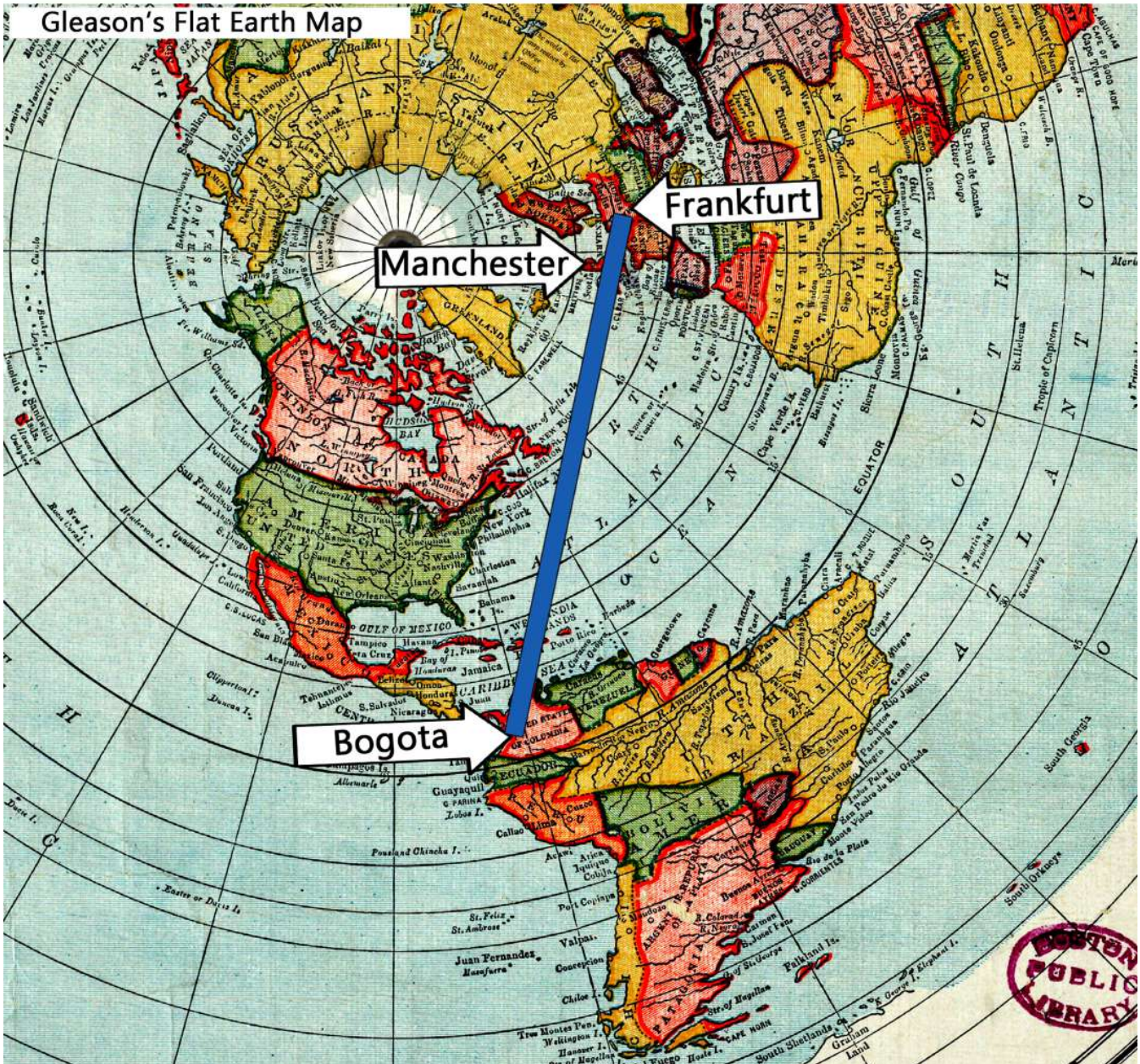
Laut der Flugroute in Google Maps fliegt Lufthansa LH543 knapp nördlich von Portugal und Spanien. Sie fliegt knapp südlich von Paris, südlich von Brüssel und über Luxemburg, bevor sie Frankfurt erreicht. Selbst wenn das Flugzeug ein wenig nördlich seiner Flugbahn auf dem Globus fliegen müsste, wäre eine Zwischenlandung in London einigermaßen akzeptabel.

Aber das Flugzeug ist in Manchester gelandet, 200 Meilen nördlich von London. Das macht auf dem Erdkugelmodell absolut keinen Sinn. Manchester liegt 694 Meilen nordwestlich von Frankfurt. Der Flug kommt aus Südamerika, knapp nördlich des Äquators.

Es gibt keine Erklärung auf Globe Earth, warum Lufthansa LH543 700 Meilen nordwestlich ihres Ziels, 200 Meilen nördlich der Stadt London, flog. Wenn man sich die Flugroute auf der Karte der flachen Erde ansieht, wird alles klar, alles macht Sinn. Ich möchte, daß Sie, der Leser, die Flugroute von Lufthansa LH543 auf dem Erdkugelmodell und auf der Karte der flachen Erde vergleichen und selbst sehen, daß alles auf einer Karte der flachen Erde mehr Sinn ergibt:



Gleason's Flat Earth Map



Wie Sie in Bild 04 auf der vorherigen Seite sehen, liegt Manchester direkt in der Flugbahn von Lufthansa-Flug LH543. Genau wie bei China Airlines Flug 008, als der Pilot das Flugzeug direkt über Alaska flog, geschah das Gleiche mit Lufthansa Flug LH543. Manchester in England liegt direkt in der Flugroute dieses Fluges, der Bogotá und Frankfurt verbindet. Um die Bevölkerung in ihrem Glauben an das Erdkugelmodell zu bestärken und einer Gehirnwäsche zu unterziehen, wiederholen die Medien immer wieder Worte wie "Flug umgeleitet", um die Massen glauben zu machen, daß die Erde eine sich drehende Kugel ist, die durch den Raum schießt. Tatsache ist, daß die Erde eine Ebene ist, sich nicht dreht und nicht um die Sonne kreist. Flugbahnen beweisen eine flache, nicht rotierende Erde und Notlandungen "besiegeln die Sache".

Ich empfehle dem Leser dringend, selbst zu recherchieren. Ich habe in meinem YouTube-Kanal einen Link bereitgestellt, über den die Zuschauer eine hochauflösende Gleason-Karte herunterladen können, die in Postergröße ausgedruckt oder im Detail am Computer betrachtet werden kann. Die Leserinnen und Leser müssen diese Vergleiche zwischen der Karte der flachen Erde und der Globusmodellkarte anstellen und sich ihre eigene Meinung über die Form der Erde bilden. Am Ende dieses Buches gebe ich einen Link an, den Sie in Ihren Lieblingsbrowser eingeben können, um eine hochauflösende Karte von Gleason herunterzuladen und sorgfältig zu studieren. Ich empfehle Ihnen dringend, das zu tun.

Der nächste Flug, den wir uns ansehen werden, beinhaltet keine "fliegenden" Babys mehr. Es gibt keine Ärzte mehr, keine schreienden Babys, keine klatschenden Passagiere und keine Flugbegleiter, die die Aufgaben von Krankenschwestern übernehmen. Die Flugroute ähnelt jedoch der des China Airlines Fluges 008.

Fliegen wir nach Hongkong und nehmen wir den Cathay Pacific Flug CX884 und machen eine Notlandung in... ALASKA (schon wieder)!

KAPITEL 04 - CATHAY PACIFIC FLUG CX884

29. Juli 2015. Der Cathay-Pacific-Flug CX884 fliegt von Hongkong nach Los Angeles, und alles scheint in Ordnung zu sein, bis zu dem Moment, in dem einige Passagiere die Flugbegleiter bemerken, die mit beunruhigtem Gesichtsausdruck in den Gängen hin und her laufen.

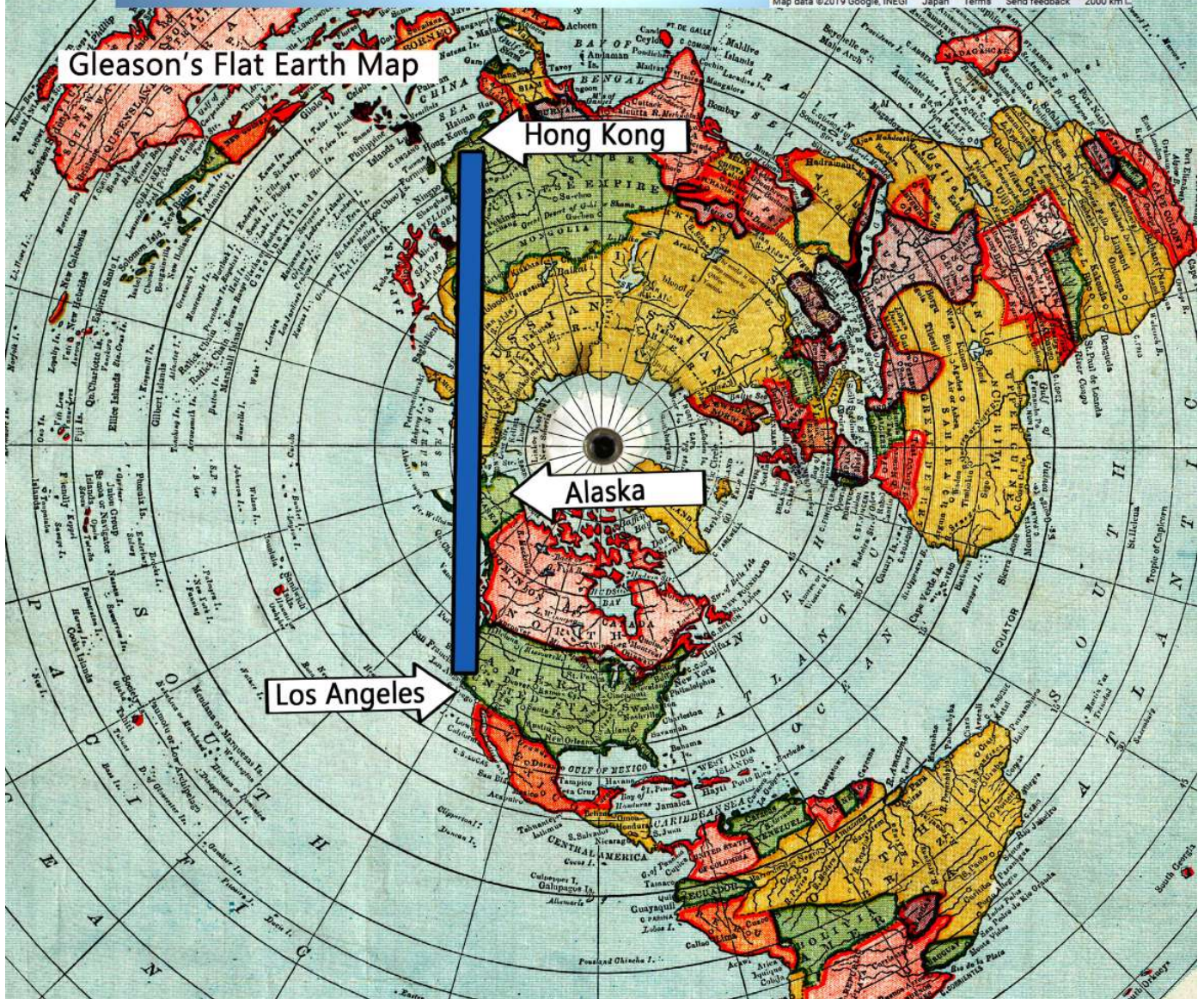
Cathay Pacific fliegt täglich von Hongkong nach Los Angeles. Laut der Website FlighStats beträgt die Flugzeit 13 Stunden und 40 Minuten. Der Abflug in Hongkong erfolgt um 13:05 Uhr und die Ankunft in Los Angeles um 11:35 Uhr PDT. Der Flugzeugtyp ist eine Boeing 777-300ER.

Der britische Tourist Ethan Williams schnappte sich sein Handy und fing an, alles zu dokumentieren: "Ich bin mir nicht sicher, was passiert, aber irgendetwas ist los, auf diesem Flug [sic]", sagt Williams in seinem Video, das er auf seinen YouTube-Kanal hochgeladen hat. Im Abspann dieses Buches findet der Leser einen Link zu seinem Kanal. Bitte sehen Sie sich das ganze Video an!

Wie der China Airlines Flug 008 sollte auch dieser Flug über den Pazifischen Ozean fliegen, aber auch diese Notlandung findet auf den Aleuten in Alaska statt, wo das Flugzeug sicher auf dem Militärflughafen Shemya landete. Das Globusmodell zeigt uns, daß Hawaii zwischen der Westküste der USA und Asien liegt, wie Bild 01 unten von einer Kreuzfahrt-Website zeigt, und während wir auf dem Bildschirm der Rückenlehne eines Fluges von San Francisco nach Tokio zu sehen.

In Bild 02 auf der nächsten Seite gezeigt, werden wir den Cathay Pacific Flug CX884 sowohl auf dem Globusmodell als auch auf der Gleason's Flat Earth Map vergleichen.





Flight Tracking image

HKG

LAX

Chapter 04 Image 03

Gleason's Flat Earth Map

Hong Kong

Alaska

Los Angeles

Wie auf den vorherigen Seiten zu sehen war, ergibt diese Notlandung mehr Sinn, wenn wir die Städte und die Flugroute auf der Gleason's Flat Earth Map lokalisieren. Es handelt sich um einen geraden Flugweg von Hongkong nach Los Angeles, wobei die Aleuten und Alaska direkt auf dem Weg liegen. Wenn sie wirklich über den Pazifischen Ozean geflogen wären, wie es das Globusmodell nahelegt, hätte es Stunden gedauert, bis sie umgeleitet worden wären und diese abgelegene Region in Alaska erreicht hätten. Da die Passagiere aufgefordert wurden, ihre Rettungswesten anzulegen und sich auf die Notwasserung vorzubereiten, liegt der Schluss nahe, daß der Flug gerade den russischen Luftraum verlassen hatte und im Begriff war, über der Beringsee in den amerikanischen Luftraum einzudringen, als der Kapitän die Entscheidung traf, auf der Insel zu landen.



Das obige Bild 04 zeigt auf einer Erdkugel die vermeintliche Route eines Fluges von San Francisco nach Tokio. Daneben befindet sich, wie auf der Gleason's Flat Earth Map dargestellt, die Beringsee, die den russischen und den amerikanischen Luftraum trennt. Die rote Linie zeigt die Flugroute von Cathay Pacific Flug CX884.

Die Fakten über diese Notlandung, die am 29. Juli 2015 stattfand, sind damit nicht beendet. Im Juli 2018 meldete sich der Kapitän dieses Fluges und verklagte Cathay Pacific wegen Verletzungen im Zusammenhang mit dem Vorfall. "Annabelle Cochrane-Lorentsson, die 1998 in das Unternehmen eintrat und 2007 die erste Flugkapitänin des Unternehmens wurde", so die South China Morning Post, beschuldigte das Unternehmen der "Fahrlässigkeit und Pflichtverletzung".

Als bekannt wurde, daß sie in Alaska landen würden, fügte Williams in seinem Video Folgendes hinzu: "Das ist wirklich eine gute Nachricht, aber wir wissen immer noch nicht warum. Es ist eigentlich auch egal, solange wir gut landen". Ich hoffe, er versteht jetzt, daß seine Landung in Alaska mehr Sinn macht, wenn man sich die Karte der flachen Erde ansieht!

KAPITEL 05 - QATAR AIRWAYS FLUG QR725

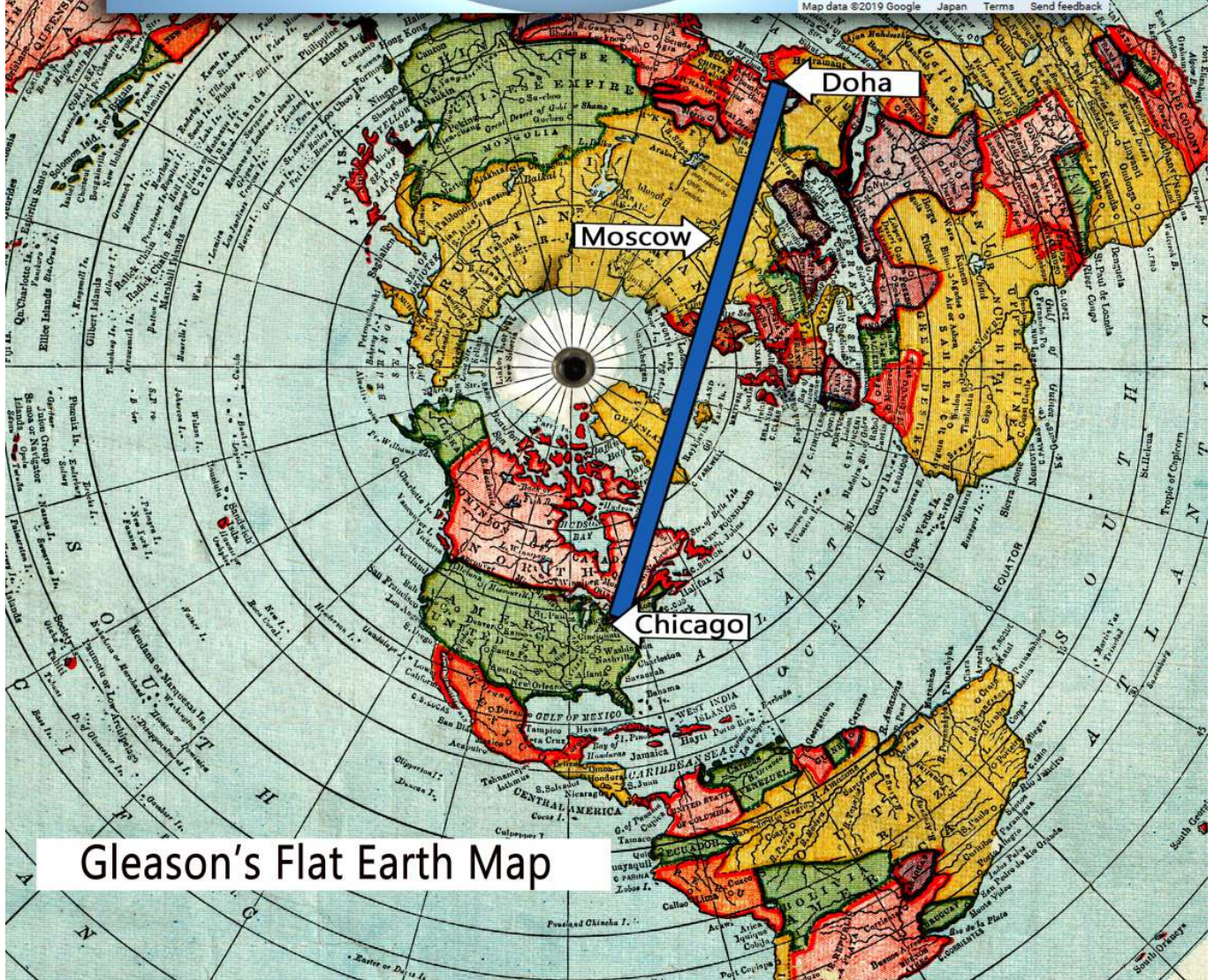
Nachdem ich über drei Jahre lang über Notlandungen recherchiert habe, musste ich feststellen, daß einige der Flüge, zu denen ich die Weblinks ausgewählt und gespeichert hatte, um entweder darüber zu schreiben oder Videos zu drehen, "verschwunden" sind. Damit meine ich, daß die Links, die ich gespeichert hatte, um sie in Zukunft zu verwenden, nicht mehr funktionieren. Andere Flüge, die zufällig eine Flugroute haben, die nicht mit den auf einer flachen Erdkarte eingezeichneten Flugrouten kollidiert, sind immer noch in beiden Formaten, als Videos oder/und als Artikel, weithin verfügbar. Einer dieser Flüge, der online weithin verfügbar ist, ist Qatar Airways Flug QR-972, der von Doha nach Bali fliegt. Im November 2017 befand sich ein Ehepaar mit seinem Kind an Bord des Fluges QR-972 von Doha nach Bali, als die Frau während des Fluges herausfand, daß ihr Mann sie betrügt. Sie wurde aggressiv und griff ihren Mann in der Luft körperlich an. Der Kapitän entschied sich für eine Notlandung in Chennai, Indien.

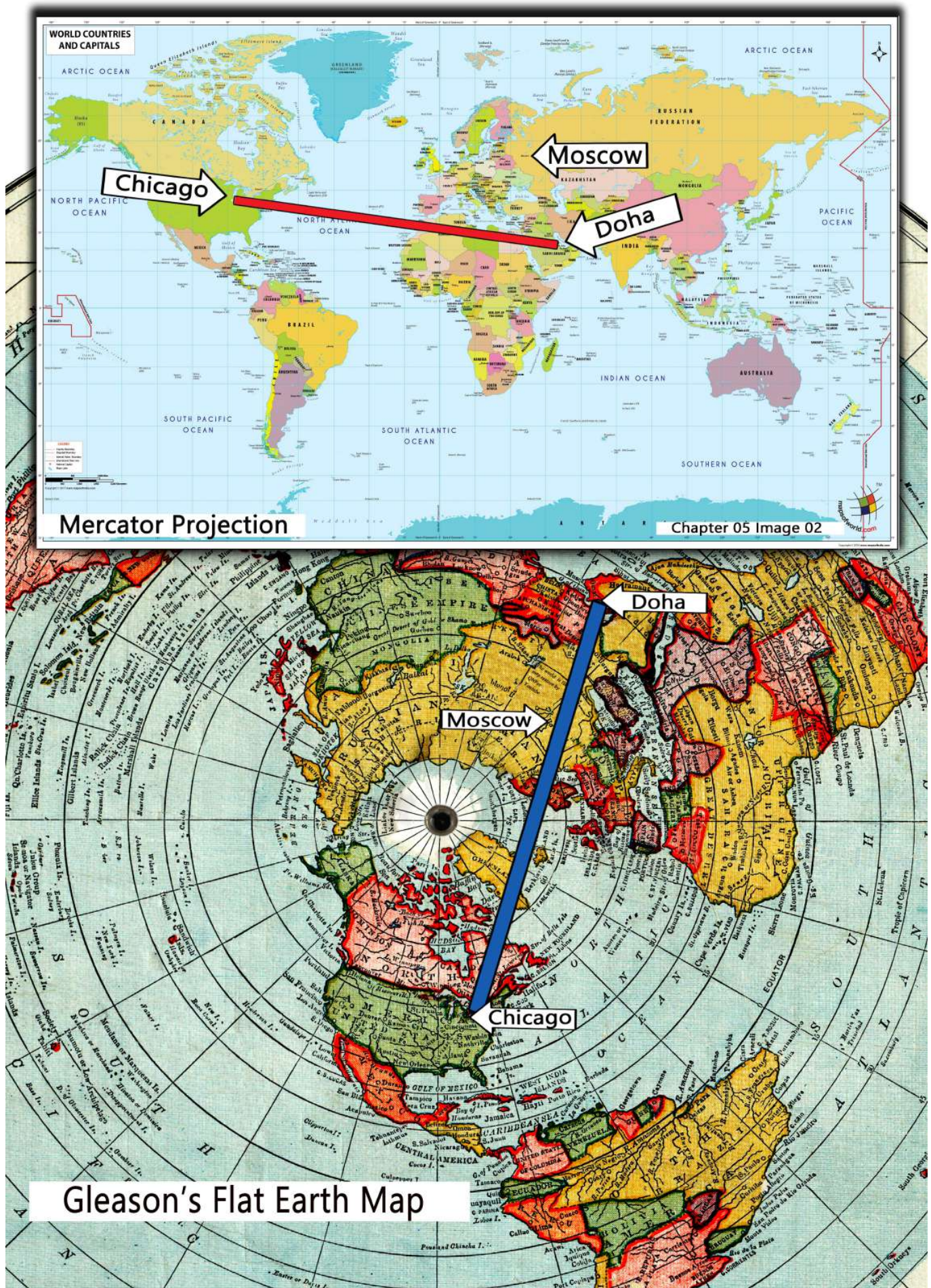
Wenn man diese Flugroute auf einer flachen Erdkarte oder auf dem Globus einzeichnet, zeigt die Flugroute auf beiden Karten eine gerade Linie. Das ist auf der Erdkugel seltsam, denn die meisten Globusverteidiger behaupten, daß Flüge auf Langstreckenflügen Kurven oder Bögen fliegen. Einige Globusverteidiger haben mich dafür kritisiert, daß ich Google Maps anstelle von Google Satellite verwende. Interessanterweise ändert sich diese Flugroute kein bisschen, wenn man von Google Maps zu Google Satellite wechselt.

Der YouTube-Kanal IMMUNE2BS hat ein großartiges Video mit dem Titel "**The Azimuthal Equidistant Map is the Flat Earth**" (Die azimuthal äquidistante Karte ist die flache Erde), das genau zeigt, daß sich die Messlinien auf Google Maps auf dem Globus krümmen, wenn sie nicht auf Längslinien oder auf dem Äquator liegen.

Wenn sie sich über dem Äquator befinden, werden alle Linien von Ost nach West oder von West nach Ost gekrümmt. Das liegt daran, daß die Karten zwar einen Globus zeigen, die Messungen aber auf einer flachen Erdkarte basieren. Ich werde Google Maps und Google Satellite und den Flug QR972 in Kapitel 20 am Ende dieses Buches behandeln. In diesem Kapitel geht es jedoch nicht um Qatar Airways Flug QR-972. In diesem Kapitel geht es um die Notlandung von **Qatar Airways Flug QR725** in Moskau im April 2016.

Ein Teenager aus Saudi-Arabien fiel an Bord des Qatar Airways-Fluges QR725, der von Chicago nach Doha, Katar, startete, ins Koma. Die Online-Nachrichten-Website **Express UK** berichtete: "Ein Jugendlicher aus Saudi-Arabien an Bord des Fluges QR725 hatte ein toxisches Schocksyndrom und eine Hyperthermie". Nachdem der Teenager ins Koma gefallen war, beschloss der Kapitän eine Notlandung. Wo das Flugzeug gelandet ist, ist der Ort, an dem der Streit zwischen Flacherde und Erdkugel begann. Das Flugzeug landete in Moskau. Sehen Sie sich Bild 01 und 02 an:





Wie auf den vorangegangenen Seiten auf Bild 01 und 02 zu sehen ist, sollte dieser Flug laut Globusmodell und Google Maps in südöstlicher Richtung in Richtung Naher Osten starten und direkt über Portugal und Spanien und über das Mittelmeer fliegen. Anschließend sollte er Israel, Jordanien und Saudi-Arabien überfliegen und schließlich Katar erreichen. Chicago liegt auf $41,8781^{\circ}$ N und Doha auf $25,2854^{\circ}$ N.

Die Flugroute auf Google Maps wäre korrekt, wenn die Erde ein Globus wäre, denn sie zeigt, daß der Flug die Parallelen von $41,8781^{\circ}$ N bis $25,2854^{\circ}$ N, wo sich Doha befindet, abfliegt. Stattdessen ist dieser Flug in Moskau gelandet, das auf $55,7558^{\circ}$ N liegt. Mit anderen Worten, auf dem Globusmodell müsste dieser Flug nach oben fliegen (mit der Nase nach "oben") und dann nach unten fliegen. Das macht eigentlich überhaupt keinen Sinn. Auf der Flugübersichtskarte macht dieser Flug jedoch durchaus Sinn, denn die Flugübersichtskarte zeigt, daß Moskau direkt zwischen Chicago und Doha liegt, wie auf den Bildern 01 und 02 auf der vorherigen Seite zu sehen ist.

Im weiteren Verlauf dieses Buches, in dem wir jeden der hier aufgeführten Flüge untersuchen und studieren, wird der Leser sehen, daß alle diese Flüge mehr Sinn ergeben, wenn sie auf einer flachen Erdkarte eingezeichnet werden. Ob auf der Gleason's Map oder auf der AE Map, wenn die Städte, von denen diese Flüge ausgingen, ihre Zielorte und die Städte, in denen ihre Notlandungen stattfanden, alle lokalisiert und ihre Flugrouten eingezeichnet sind, wird der Leser keine andere Schlussfolgerung ziehen können, als zu erkennen, daß die Erde kein Globus ist. Es ist möglich, daß einige von Ihnen inzwischen erkannt haben, daß mit dem Globusmodell etwas nicht stimmt.

Das ist erst der Anfang, meine Freunde! Die Karte der flachen Erde ist aus irgendeinem dekorativen Grund nicht auf der Flagge der Vereinten Nationen abgebildet. Die Führer dieser Welt wissen, daß die Erde in der Tat flach ist. Sie haben diese Information nur für sich behalten, um uns zu manipulieren und zu kontrollieren. Als in den 1800er Jahren mehrere Bücher mit stichhaltigen Argumenten und Beweisen für die flache Erde veröffentlicht wurden, begannen die Regierungen auf der ganzen Welt, Gesetze zu erlassen, die den öffentlichen Unterricht zur Pflicht machten, Sie führten das Modell der flachen Erde in den Klassenzimmern ein, um Kindern im Alter von 6 Jahren eine Gehirnwäsche zu verpassen, damit sie glauben, daß die Erde eine Kugel ist, die seit 14 Milliarden Jahren durch das Universum reist, ohne jemals auf irgendwelche Hindernisse zu stoßen, obwohl sie selbst behaupten, daß es Milliarden von Galaxien, Billionen von Sternen, Billiarden von schwarzen Löchern, unzählige Sonnen und Monde und alle Arten von Meteoren und Kometen im "Weltraum" gibt. Ich hoffe, daß der Leser jetzt versteht, warum sie mindestens 12 Jahre lang kostenlose und obligatorische Bildung anbieten.

Es geht darum, uns mit all diesem Unsinn eine Gehirnwäsche zu verpassen.

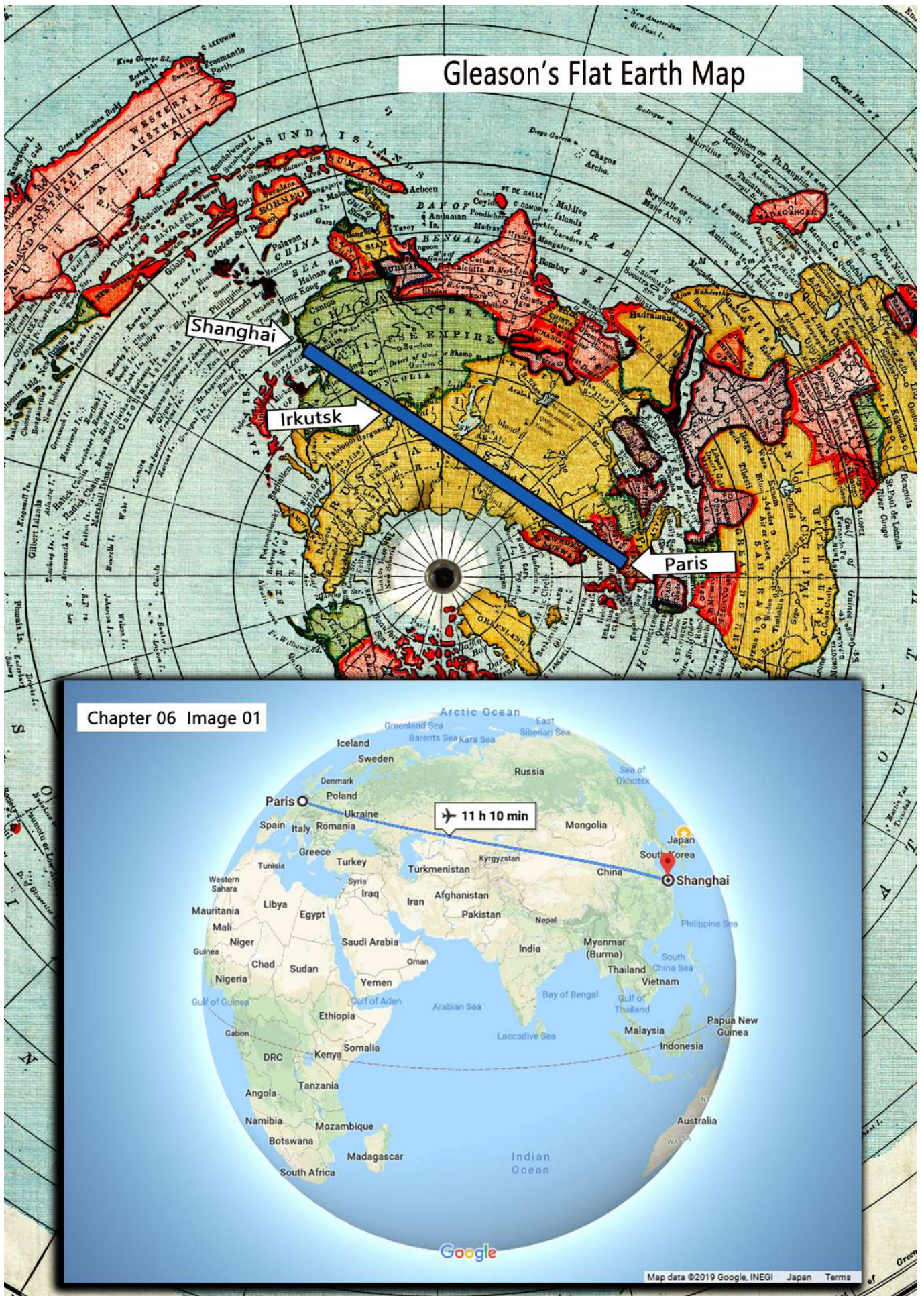
KAPITEL 06 - AIR FRANCE-FLUG AF116

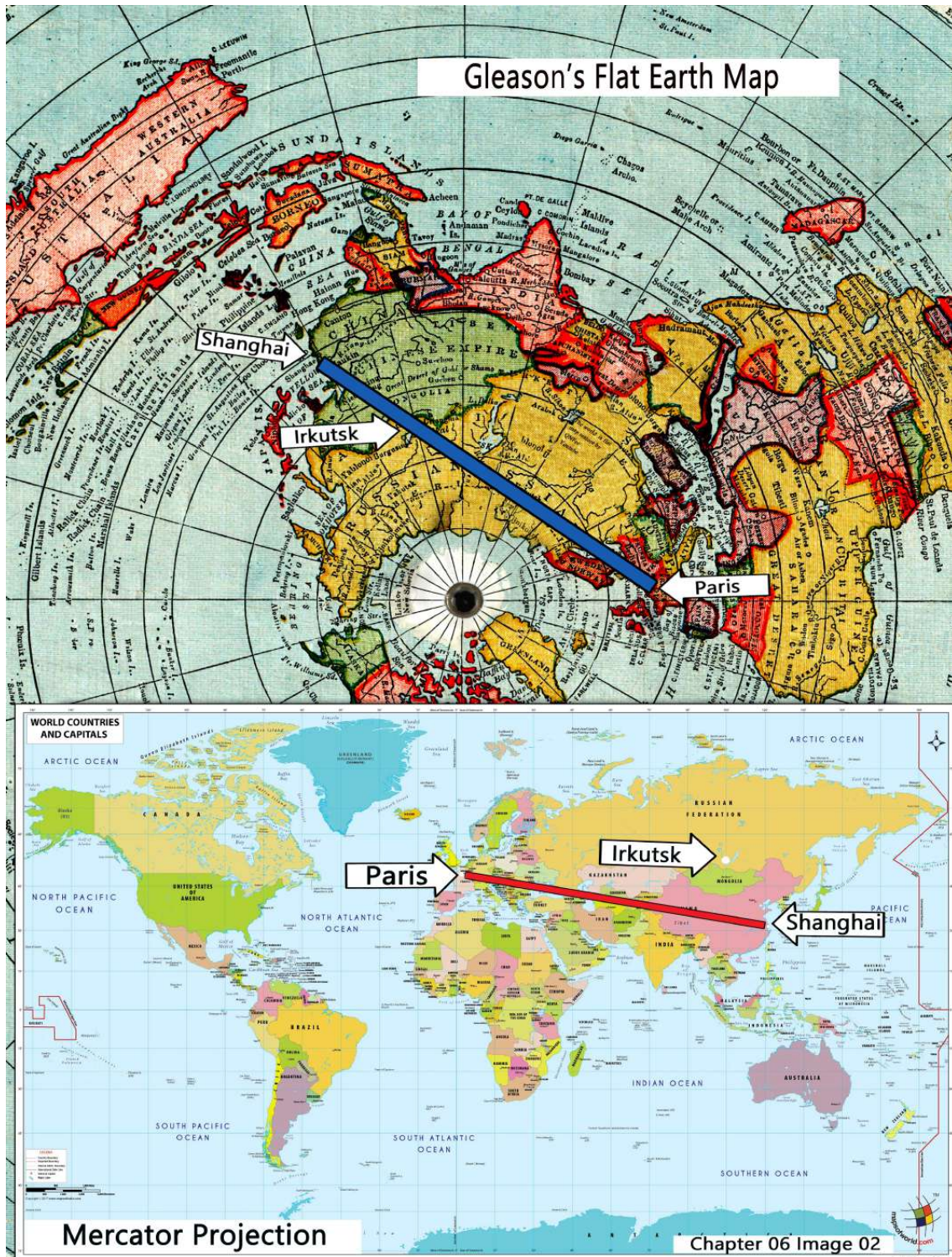
Als ich zum ersten Mal das Wort "Sibirien" und die Notlandung hörte, die dort stattfand, als der Air-France-Flug AF116 auf dem Flug von Paris nach Shanghai, China, Probleme hatte, kamen mir sofort einige Geschichten aus meiner Jugendzeit in den Sinn. Wer etwas über die untergegangene Sowjetunion und zwei ihrer berühmtesten Führer namens Wladimir Lenin und Josef Stalin weiß, wird mit den sowjetischen Gulag-Zwangsarbeitslagern vertraut sein, die über die gesamte Sowjetunion, vor allem aber über Sibirien verteilt waren.

Alexander Solschenizyn schrieb über das Gulag-System in seinem Buch "Der Archipel Gulag", das in einem Zeitraum von zehn Jahren zwischen 1958 und 1968 entstand. Er war selbst inhaftiert worden und verbrachte 8 Jahre seines Lebens in Sibirien, wo er in einem der dortigen Zwangsarbeitslager arbeitete. Wladimir Lenin und Josef Stalin töteten über 50 Millionen orthodoxe Christen, vor allem Ukrainer, aber auch ethnische Russen, und schickten Tausende von religiösen und politischen Dissidenten nach Sibirien, wo sie als Teil ihrer Strafe in Arbeitslagern arbeiten mussten.

Als ich hörte, daß der Air-France-Flug AF116 in Irkutsk, Sibirien, gelandet war, dachte ich sofort an die Passagiere, die in Zwangsarbeitslager geschickt wurden, und vergaß dabei, daß die Sowjetunion nicht mehr existiert. Aber das bedeutete nicht, daß die Passagiere keine Freiheit hatten, während sie auf ein Ersatzflugzeug warteten. Die Nachrichtensender zeigten Bilder von Passagieren, die am Flughafen festgehalten und von schwer bewaffneten Beamten überwacht wurden, da sie keine Visa hatten. Zu allem Überflus hatte auch das Ersatzflugzeug Probleme, so daß die Passagiere fast drei Tage lang auf dem Flughafen festsäßen. Die Online-Ausgabe des Time Magazine titelt: "Air-France-Passagiere stranden 3 Tage lang in Sibirien, nachdem 2 Flugzeuge eine Fehlfunktion hatten".

Der Air France-Flug AF116 von Paris nach Shanghai ist ein täglicher Flug, der etwa 11 Stunden und 20 Minuten dauert, um eine Strecke von etwa 5.800 Meilen zurückzulegen. Vergleichen wir die Flugroute des Air France Fluges AF116 sowohl mit dem Globusmodell als auch mit einem Modell der flachen Erde, so wird der Leser feststellen, daß diese Notlandung in Irkutsk, Sibirien, auf dem Globus keinen Sinn ergibt. Auf einer flachen Erde hingegen ergibt sie durchaus Sinn. Man sagt, daß ein Bild mehr als tausend Geschichten erzählt, also lassen Sie die Bilder 01 und 02 zu Ihnen sprechen:





Wie der Leser auf Bild 01 sehen kann, ergibt die Flugroute von Air France AF116 auf der Gleason's Flat Earth Map mehr Sinn, wenn man sie mit dem Globe Earth Modell vergleicht. Dasselbe gilt, wenn man die Flugroute sowohl auf der Mercator-Projektion als auch auf der Gleason's Flat Earth Map vergleicht, wie auf Bild 02 auf dieser Seite zu sehen ist.

Diese Notlandung in Irkutsk, Sibirien, ergibt nur auf der Gleason's Flat Earth Map einen Sinn.

Wie der Leser auf der Gleason's Flat Earth Map auf Seite 40 sehen kann, verbindet die blaue Linie Paris mit Shanghai über Sibirien, wobei die Stadt Irkutsk auf dem Flugweg liegt. Die Karte der flachen Erde zeigt auf überzeugende Weise, daß die Erde flach ist und daß der Air-France-Flug AF116 genau entlang der auf der Gleason's Flat Earth Map eingezeichneten Route flog. Betrachtet man hingegen das Globusmodell und die von Google Maps angezeigte Flugroute, so stellt man fest, daß das Flugzeug nicht entlang der auf dem Globus beschriebenen Route flog. Dem Globusmodell zufolge sollte der Flug direkt nördlich von Wien in Österreich beginnen und dann über die Ukraine, Südkasachstan und dann über das nordwestliche Gebiet Chinas bis zur Ankunft in Shanghai führen. Der Leser muss auch die Tatsache berücksichtigen, daß Air France AF116 nach dem Globusmodell südlich von Moskau fliegt, während nach dem Modell der flachen Erde diese Flugroute nördlich von Moskau verläuft. Irkutsk liegt in der Nähe der Grenze zwischen Sibirien und der Mongolei.

Wäre Air France Flug AF116 auf einer Erdkugel geflogen, hätte diese Notlandung irgendwo nordwestlich von China in Richtung Südostchina stattgefunden. Die Tatsache, daß Air-France-Flug AF116 in Irkutsk in Sibirien gelandet ist, ist Beweis genug dafür, daß die Erde nicht kugelförmig ist. Sie ist in der Tat flach, wie jede Notlandung, über die wir bisher berichtet haben, zeigt. Immer wieder, wenn wir die Flugrouten auf der Erdkugel und dann auf der Karte der flachen Erde vergleichen, erweist sich das Modell der flachen Erde als richtig und das Modell der Erdkugel als falsch.

Als Nächstes werden wir uns einen Flug ansehen, der in Moskau notgelandet ist, obwohl er nach dem Globusmodell gar nicht in dessen Nähe fliegen dürfte! Schauen wir uns den Emirates-Flug EK225 an. Aber vorher sollten Sie Folgendes bedenken:



Auf der Flagge der Vereinten Nationen ist eine flache Erdkarte eingeprägt. Kann das nur ein Zufall sein oder will uns jemand etwas sagen?

Denken Sie darüber nach!

KAPITEL 07 - EMIRATES-FLUG EK225

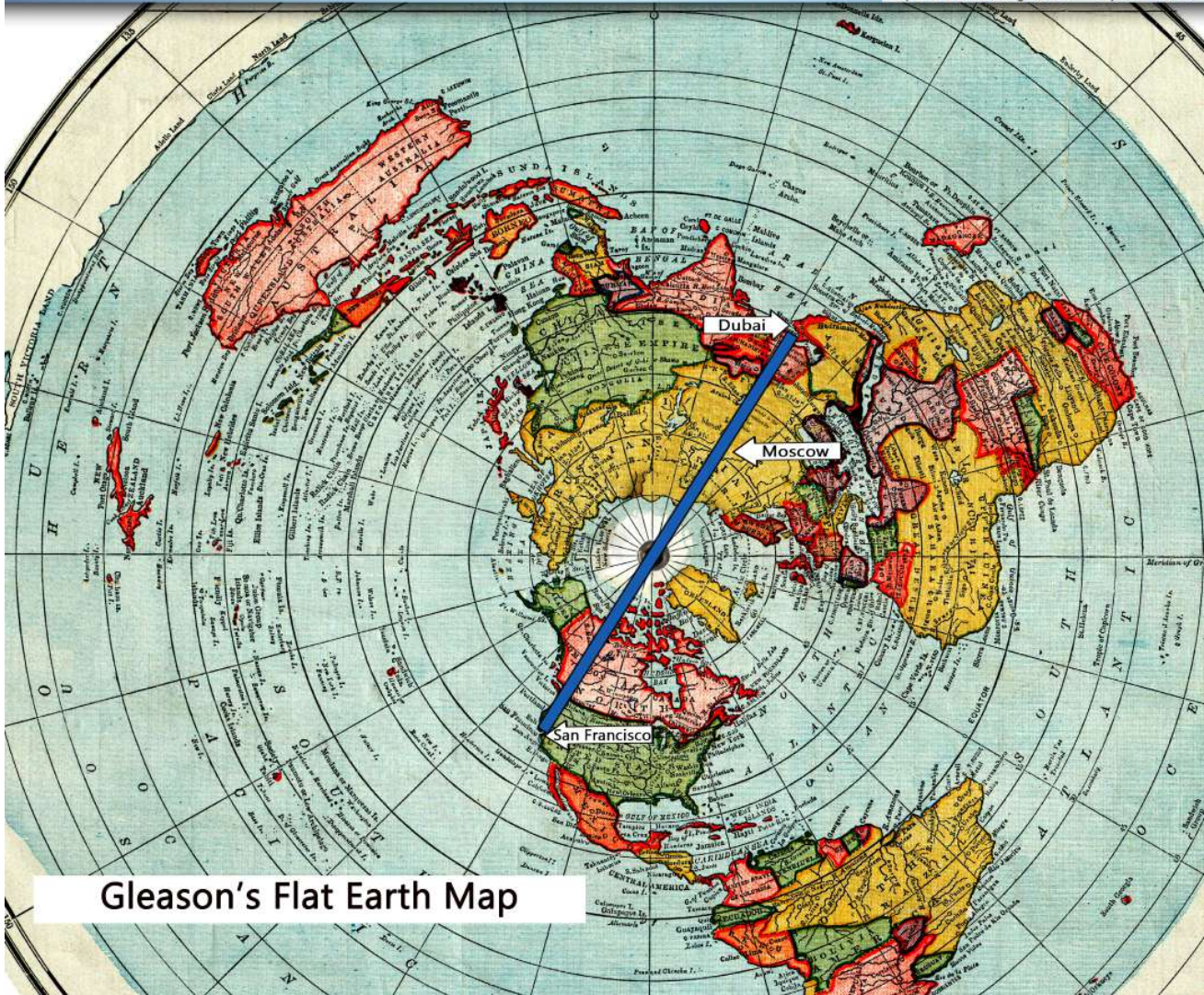
Der Emirates-Flug EK225 ist ein täglicher Direktflug von San Francisco (SFO) nach Dubai (DXB). Das Flugzeug, das diese Strecke fliegt, ist ein moderner Airbus 380. Die Flugzeit zwischen diesen beiden Städten beträgt etwa 15 Stunden und 50 Minuten und ist damit einer der längsten Flüge, die von Emirates durchgeführt werden.

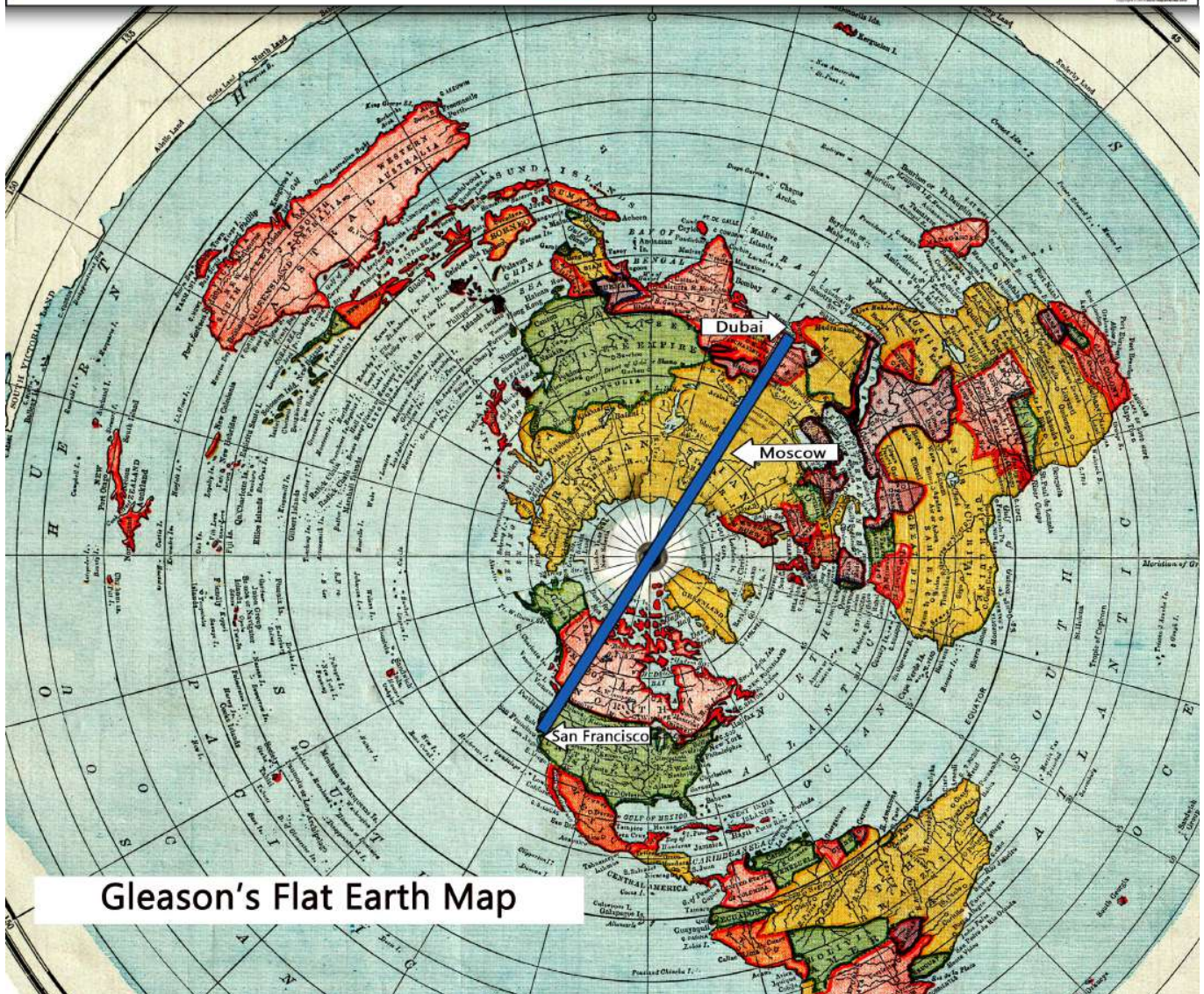
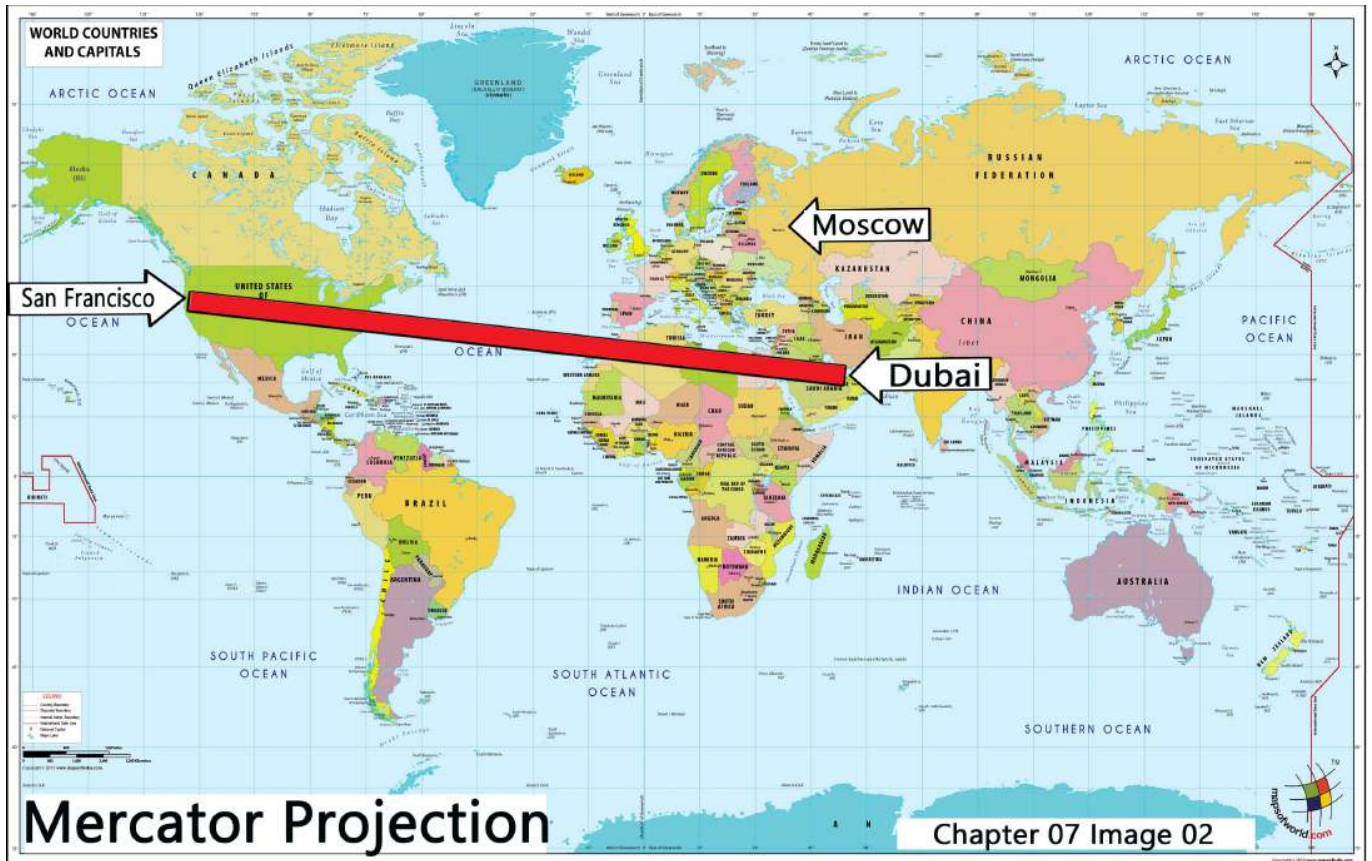
Am 20. November 2016 musste der Emirates-Flug EK225 notlanden, weil eine Person während des Fluges erkrankt war. Die russische Nachrichtenagentur TASS meldete auf ihrer Website: "Das Flugzeug landete um 16:33 Uhr Moskauer Zeit auf dem Moskauer Flughafen Domodedowo, da sich eine 70-jährige Passagierin, eine indische Staatsangehörige, krank fühlte. Sie wird in ein Krankenhaus gebracht", sagte die Quelle".

San Francisco befindet sich auf 37,7749° nördlicher Breite, während Dubai auf 25,2048° nördlicher Breite liegt. Ich habe diesen Flug in meinem Video "**Sechs Notlandungen, die beweisen, daß die Erde flach ist**" untersucht, in dem ich Linien auf einen Globus gezeichnet habe, um Flugrouten in beide Richtungen zu demonstrieren, in östlicher und westlicher Richtung. Bild 01 auf der nächsten Seite zeigt dem Leser die Flugroute auf einem Globus, die in östlicher Richtung über die Vereinigten Staaten führt, während sie entlang der Breitengrade den Atlantik überquert, um Portugal und Spanien zu überfliegen. Wie auf Google Maps zu sehen ist, fliegt EK225 weiter über das Mittelmeer und dann über Israel, Jordanien und Saudi-Arabien, bis er Dubai erreicht.

Würde dieser Flug in westlicher Richtung verlaufen, würde er den Pazifik überfliegen, weiter über Japan, Korea, China und Pakistan fliegen und dann in Dubai ankommen. Anstelle einer Notlandung in einem der Länder, die bei einem Flug in westlicher Richtung aufgelistet sind, oder in einem der Länder, die bei einem Flug in östlicher Richtung auf dem Globus aufgelistet sind, ist der Emirates-Flug EK225 in Moskau, Russland, notgelandet.

Wie ist das möglich, wenn die Erde eine Kugel sein soll und Google Maps uns die genaue Flugroute in östlicher Richtung anzeigt? Nun, die Antwort auf diese Frage ist, daß die Erde keine Kugel ist! Wenn der Leser die Flugroute auf der Gleason's Map und auf dem Globus in Google Maps vergleicht, wird er sehen, daß die Gleason's Map-Route mehr Sinn macht, da sie eine gerade Linie von San Francisco nach Dubai zeigt, die über Kanada und dann über Russland führt, was Moskau zu einer der besten Optionen für eine Notlandung macht. Globe-Gläubige mögen argumentieren, daß Google Maps nicht die kürzeste Route auf dem Globus anzeigt, aber wie kann das sein, wenn Google Maps nicht nur die Flugroute anzeigt, sondern auch die Flugzeit mit 15 Stunden und 50 Minuten berechnet?





Wenn Google Maps uns die korrekte Flugzeit von 15 Stunden und 50 Minuten anzeigt, indem es den Flug in östlicher Richtung über den Atlantik, dann über Südeuropa und über das Mittelmeer in Richtung Naher Osten bis nach Dubai zeigt, warum sollten die Globus-Gläubigen dann argumentieren, daß ich stattdessen Google Satellite verwenden sollte, wenn die auf Google Maps und Google Satellite berechnete Flugzeit dieselbe ist? Wenn die Flugzeit dieselbe ist, warum dann die Behauptung, Google Maps zeige nicht die kürzeste Route auf dem Globus? Tatsache ist, daß Google Maps sein Bestes tut, um die Flugroute zu zeigen und die Flugzeit auf einem Globus zu berechnen. Das Problem ist, daß die Erde kein Globus ist und die Flugrouten von Google Maps nicht der Realität entsprechen! Erst wenn es zu Notlandungen kommt, erfahren wir die wahren Flugrouten dieser Flüge.

Dieses Problem tritt nicht nur bei Google Maps auf. Tatsächlich sind alle Flugverfolgungs-Websites mit einem Masterprogramm verbunden, das von der NASA entwickelt wurde.

Dieses Programm wandelt die Daten der flachen Erde in Daten der Erdkugel um, damit sie in das heliozentrische Modell passen. Die flache Erde existiert nur in der Theorie und muss durch Bilder, Fernsehprogramme, Hollywood-Programme, obligatorischen öffentlichen Schulunterricht, ausgeklügelte Softwareprogramme und bezahlte Schauspieler unterstützt werden. Die flache Erde beruht auf Fakten, die der Leser tagtäglich in der Realität beobachten kann. Der Horizont ist immer flach und trifft die Augen des Beobachters, wenn wir entweder in einem Flugzeug oder in einem Heißluftballon aufsteigen. Es wurde noch nie eine Bewegung der Erde festgestellt, und alle Experimente der Vergangenheit, die darauf abzielten, irgendeine Bewegung festzustellen, sind gescheitert. Der Leser kann die folgenden Experimente in der Geschichte recherchieren: Michelson-Morley, Sagnac-Experiment und Airy's Failure.

Die Tatsache, daß Google Maps die ausgeklügeltste Software und Hardware einsetzt und allen anderen Agenturen, einschließlich Regierungsbehörden, bei der Kartierung, Berechnung und Messung von Entfernungen voraus ist, indem es Ballons in die Stratosphäre steigen lässt und alle gesammelten Informationen online zur Verfügung stellt, zeigt, daß es kein Fehler ist, die Flugrouten so zu zeichnen, wie sie es tun. Sie beschäftigen die klügsten Software-Ingenieure, Mathematiker und Techniker, um das Erdmodell so gut wie möglich abzubilden. Das Problem ist, daß die Erde kein Globus ist und ihre Informationen niemals mit der Realität übereinstimmen werden, wenn es um Flugrouten und Notlandungen geht.

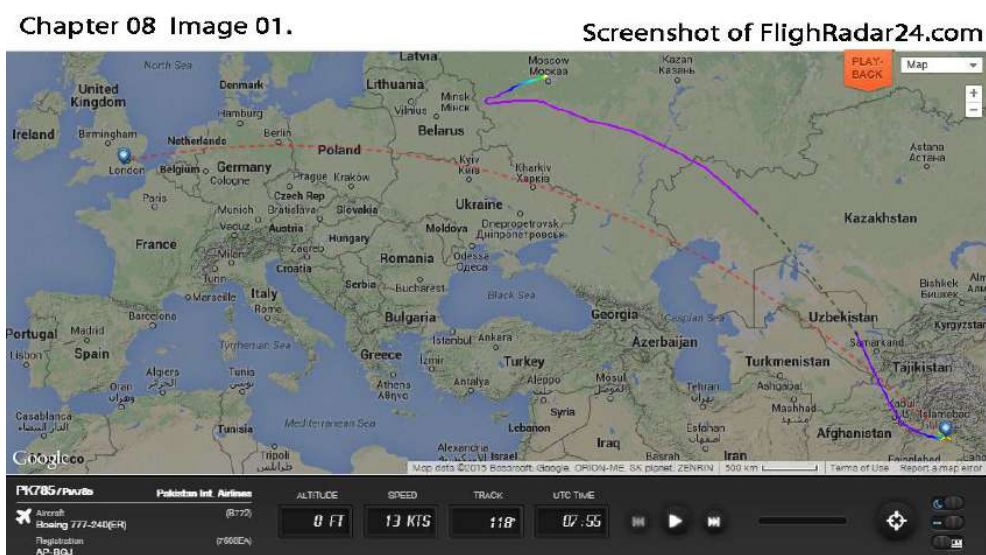
Die Erdkugel ist eine virtuelle Welt, während die flache Erde die Realität ist, die von fast jedem beobachtet werden kann. Selbst Kinder können Ihnen sagen, daß wir uns am Äquator nicht mit 1.000 Meilen pro Stunde drehen. Erst nach der Gehirnwäsche in den öffentlichen Schulen fangen wir an zu glauben, daß sich die Erde um ihre Achse dreht und daß es eine Krümmung gibt, obwohl nichts von beidem stimmt!

KAPITEL 08 - PIA-FLUG PK785

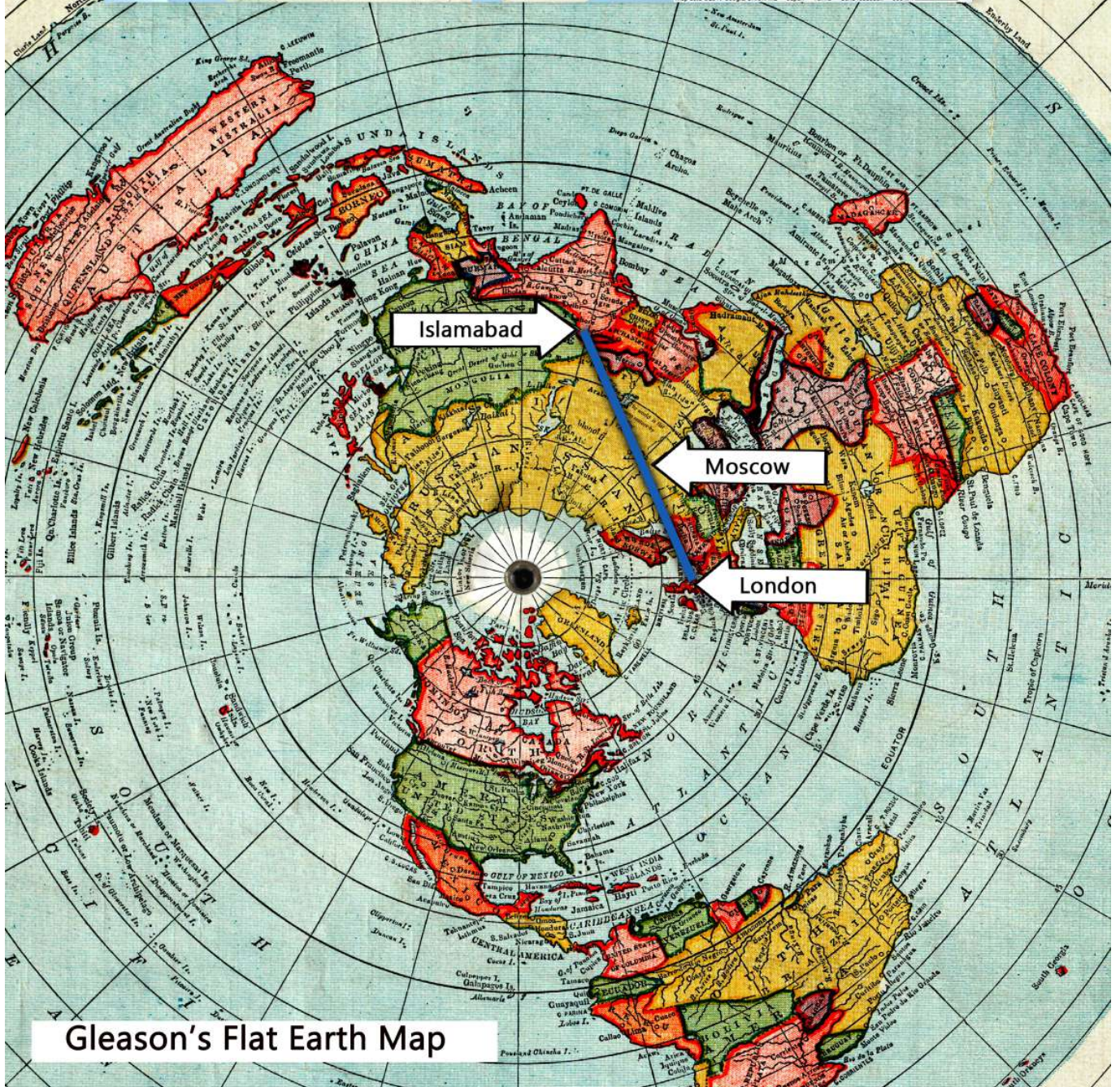
Der internationale Flughafen Benazir Bhutto in Islamabad, Pakistan, ist nach der berühmten Politikerin benannt, die während des Wahlkampfes 2008 ermordet wurde. Benazir Bhutto war in den 1980er Jahren zwei Jahre lang Premierministerin Pakistans, und nach einer Auszeit kehrte sie Anfang der 1990er Jahre für drei weitere Jahre als Premierministerin zurück. Als ihr Tod bekannt gegeben wurde, kam es zu einem Konflikt. Die pakistanische Regierung behauptete, sie sei bei der Explosion einer Bombe auf einer Wahlkampfveranstaltung ums Leben gekommen, während ihre Anhänger behaupteten, ihr sei vor der Bombenexplosion zweimal in den Kopf geschossen worden.

Der Flug PK785 der Pakistan International Airlines (PIA) hob am 15. März 2015 vom internationalen Flughafen Benazir Bhutto ab. Während des Fluges klagte ein Passagier über Schmerzen in der Brust, woraufhin der Kapitän die sofortige Entscheidung traf, das Flugzeug zu landen. Das Flugzeug landete in Moskau!

Als ich in meinem Video **"Sechs Notlandungen, die beweisen, daß die Erde flach ist"** zum ersten Mal über diesen Flug sprach, zeichnete ich die Linien auf dem Globus genauso wie die rot gepunkteten Linien auf der Karte unten in Bild 01. Der Screenshot der Flugroute von PK785, der von FlightRadar24.com aufgenommen wurde, zeigt eine ähnliche Route wie die Linien, die ich in diesem Video gezeichnet hatte. Der Pilot hätte in Polen oder sogar in Deutschland oder in der Westukraine eine



Notlandung einlegen müssen. Stattdessen landete das Flugzeug in Moskau, wo der Passagier medizinisch versorgt wurde. Auf einem Globus macht es nicht viel Sinn, warum dieses Flugzeug in Moskau gelandet ist, aber wenn die Flugroute auf der Gleason's Flat Earth Map eingezeichnet wird, ergibt sie einen perfekten Sinn, wie wir in Bild 02 auf der nächsten Seite sehen werden:





Wie in Bild 02 auf Seite 48 zu sehen ist, ist die Flugroute des PIA-Fluges PK785 auf Google Maps sehr ähnlich zu der Flugroute, die in dem Screenshot von FlightRadar24 und auf der Mercator-Projektion auf Seite 49 gezeigt wird. Auf beiden Bildern sehen wir, daß die Flugroute über Polen und über Deutschland verläuft. Islamabad, die Stadt, in der das Flugzeug gestartet ist, liegt auf $33,6844^{\circ}$ N, während London, das endgültige Ziel von Flug PK785, auf $51,5074^{\circ}$ N liegt. Moskau befindet sich auf $55,7558^{\circ}$ N. Wir sehen deutlich, daß diese Flugroute auf dem Globus überhaupt keinen Sinn ergibt. Aber wenn man die Linie über die Gleason's Flat Earth Map zieht, ergibt es durchaus Sinn, warum PIA-Flug PK785 in Moskau gelandet ist. Moskau liegt auf der Flugroute von London nach Islamabad, genau wie auf der Karte der flachen Erde dargestellt.

Diese Situation war kein Einzelfall. Im Jahr 2013 erkrankte ein anderer Passagier während des PIA-Flugs PK785 von Islamabad nach London und es geschah das Gleiche. Der Kapitän leitete eine Notlandung in Moskau ein. Leider starb der Passagier 2013 an einem Herzinfarkt. Im Jahr 2016 musste Flug PK785 erneut in Moskau notlanden. Diesmal waren es jedoch technische und mechanische Gründe.

Diese drei Notlandungen von Pakistan International Airlines Flug PK785 in Moskau in den Jahren 2013, 2015 und 2016 zeigen, daß diese Flugzeuge nicht Hunderte von Meilen von ihrer Flugroute entfernt nach Moskau umgeleitet werden. Sie zeigen, daß Moskau auf ihrer Flugroute liegt, daß diese Flugrouten direkt von Islamabad nach London führen und daß die Erde kein Globus ist. Genau wie alle anderen Flüge, die bis hierher als Beispiele gezeigt wurden, sind diese Notlandungen eindeutige Beweise dafür, daß die Erde in der Tat flach ist! Die Bilder 02 und 03 auf den vorangegangenen Seiten zeigen auf eindrucksvolle Weise, daß die Flugroute, wie sie auf dem Globus bei Google Maps, bei FlightRadar24 und in der Mercator-Projektion dargestellt ist, falsch ist. Die korrekte Flugroute für den PIA-Flug PK785 ist genau so, wie sie auf der Gleason's Flat Earth Map dargestellt ist.

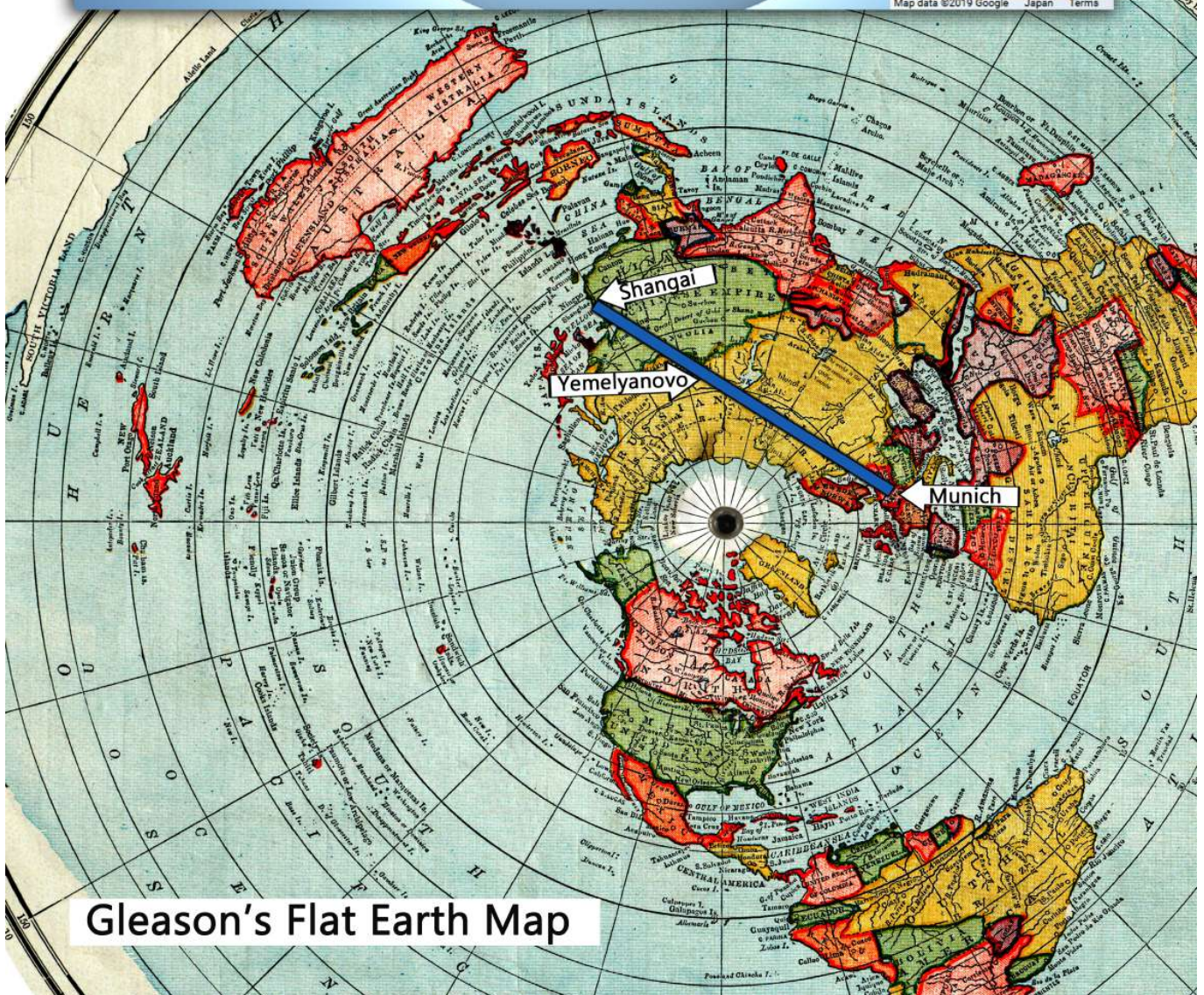
Flugrouten und Notlandungen sind einer der stichhaltigsten Beweise dafür, daß die Erde keine Weltkugel ist. Jede Flugroute, die auf der Karte der flachen Erde eingezeichnet ist, ergibt mehr Sinn als die, die auf einer sich angeblich drehenden Kugelerde eingezeichnet ist. Ganz zu schweigen von den Schwierigkeiten, auf die ein Pilot bei der Landung eines Flugzeugs stoßen würde, das, sagen wir, von Süden nach Norden fliegt, während sich die Erde von Westen nach Osten dreht. Wir würden den ganzen Tag, die ganze Nacht, jeden Tag und überall von Bruchlandungen von Flugzeugen hören.

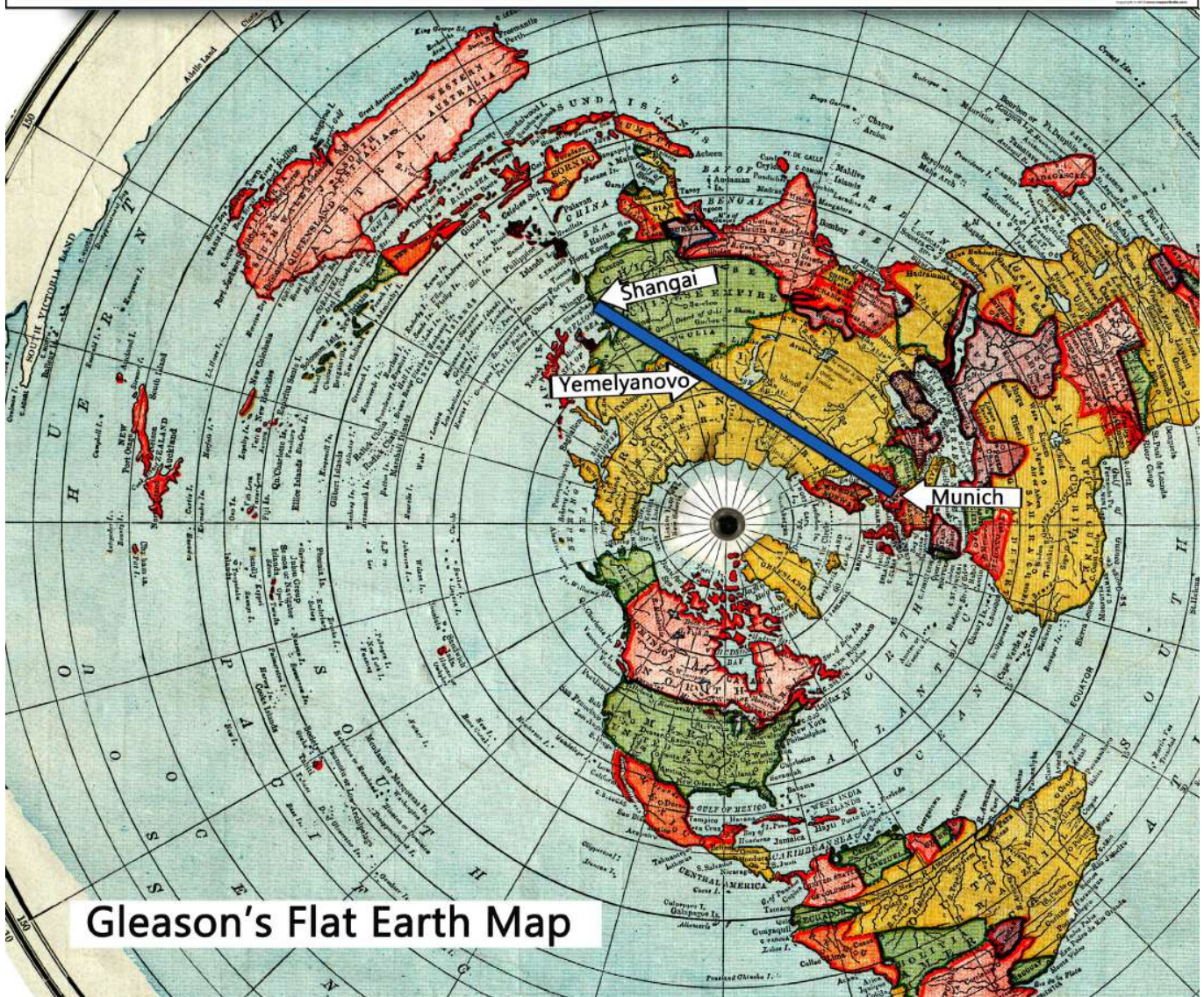
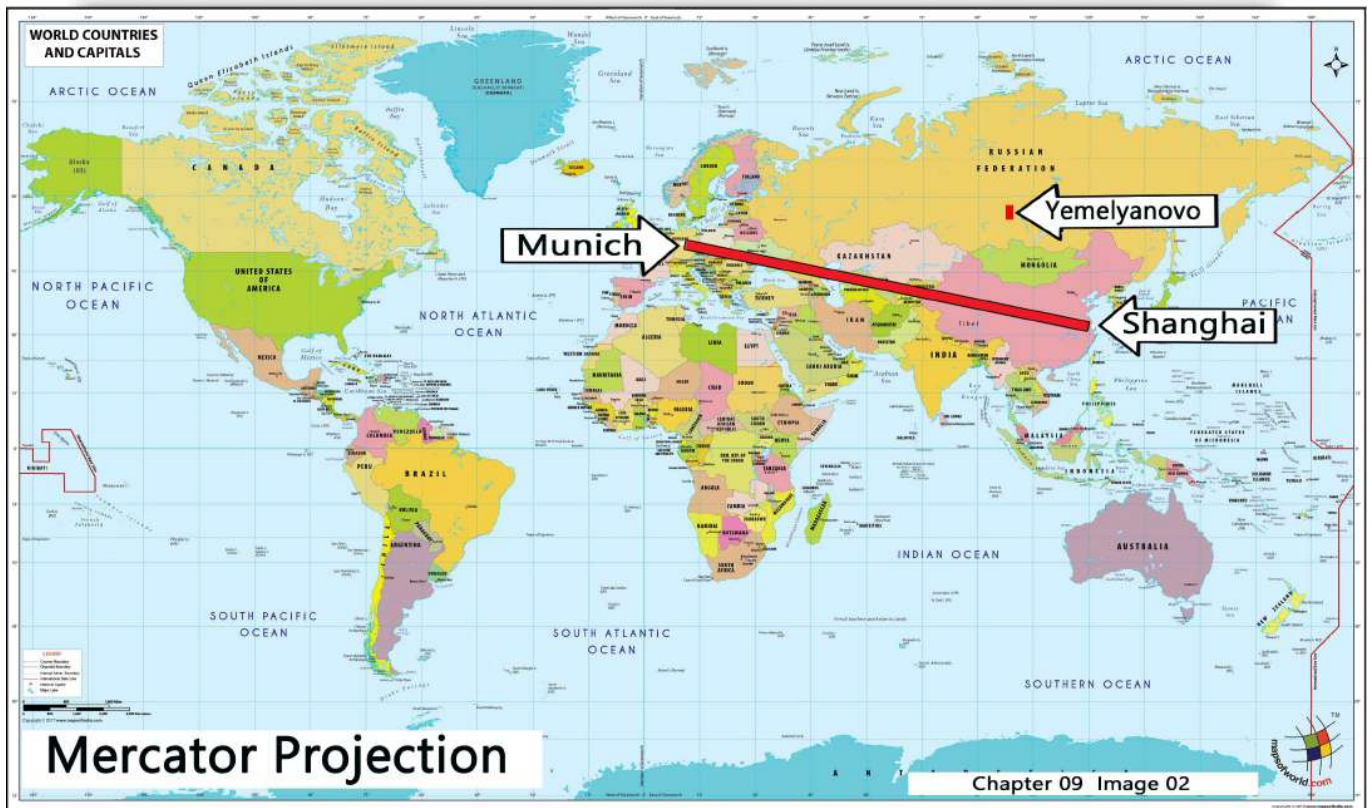
KAPITEL 09 - LUFTHANSA FLUG LH727

Obwohl die Vereinigten Staaten ihr Sky Marshal Programm bereits 1968 ins Leben gerufen haben, wurde dieses Programm erst nach dem 11. September 2001 in der amerikanischen Öffentlichkeit bekannt. Dieses Programm wurde als Instrument zur Terrorismusbekämpfung konzipiert, bei dem ein verdeckter Beamter auf einem Inlands- oder Auslandsflug mitfliegt und Entführungen und/oder andere Störungen durch ungehorsame Passagiere verhindert. Ich wünschte, es gäbe ein ähnliches Programm, bei dem ein "Sky Doctor" auf jedem Flug anwesend sein könnte, da es so viele Fälle von Babys gibt, die während eines Fluges geboren werden, oder von Krankheiten, die bei Passagieren während eines langen Fluges auftreten. Bei der Notlandung des Lufthansa-Flugs LH727 starb ein kleines Mädchen auf einem Flug von Shanghai in China nach München in Deutschland. Das Flugzeug landete in Jemeljanowo in Russland.

Lufthansa-Flug LH727 ist ein täglicher Flug, der Shanghai (PVG) mit München (MUC) verbindet. Die Entfernung zwischen den beiden Städten beträgt etwa 5.500 Meilen. Die Fluggeschwindigkeit beträgt durchschnittlich 470 Meilen pro Stunde, und der Airbus A340-600 benötigt für den Flug von Shanghai nach München etwa 12 Stunden und 05 Minuten.

Wie der Leser auf der folgenden Seite sehen kann, sollte dieser Flug von Shanghai nach München einer ähnlichen Flugroute folgen wie der Flug von Shanghai nach Paris: Er fliegt in Richtung Nordwesten Chinas, weiter über Kasachstan, dann über den südlichsten Teil Russlands in die Ukraine und über die Slowakei und Österreich und kommt dann in München in Deutschland an. München liegt auf $48,1351^{\circ}$ N, während Shanghai auf $31,2304^{\circ}$ N liegt. Google Maps zeigt in Abbildung 9a, wie genau dieser Flugweg auf dem Globusmodell aussehen müsste. Stattdessen sehen wir, daß diese Notlandung wieder in Jemeljanowo, Russland, auf $56,1721^{\circ}$ N stattfindet. Es macht auf dem Globus keinen Sinn, warum ein Flugzeug, das von einer Koordinate auf einem niedrigeren Breitengrad fliegt, den ganzen Weg bis zu einem höheren Breitengrad fliegt und dann zu seinem Ziel auf einem niedrigeren Breitengrad hinunterfliegt. Der kürzeste Weg zwischen zwei Punkten ist immer eine gerade Linie. Google Maps tut genau das, wenn es diese beiden Städte auf einem Globus einzeichnet und uns die genaue Flugzeit und die Route angibt, die das Flugzeug nehmen sollte. Wenn wir all diese Informationen auf die Gleason's Flat Earth Map übertragen, werden wir sehen, daß die Landung in Jemeljanowo nicht nur auf der Karte der flachen Erde mehr Sinn macht, sondern auch erklärt, warum das Flugzeug dort gelandet ist, da 90 % der Flugroute über chinesischem und russischem Territorium liegt. Vergleichen wir nun diesen Flug auf dem Globus und auf der Karte der flachen Erde und kommen wir zu der vernünftigsten Schlussfolgerung:





Wie wir auf der Gleason's Flat Earth Map in Bild 01 auf Seite 52 sehen, landete der Kapitän das Flugzeug kurz nach dem Überqueren der Grenze zwischen China und Russland in der Stadt Jemeljanowo in Russland. Die Karte der flachen Erde zeigt genau, warum Lufthansa LH727 in dieser Stadt einen Zwischenstopp einlegte: Sie liegt genau auf der Flugroute zwischen Shanghai und München.

Der Lufthansa-Flug LH727 ist die 8. Notlandung, die wir in diesem Buch bisher behandelt haben. Falls der Leser bis jetzt noch nicht bemerkt hat, daß mit dem Globusmodell etwas nicht stimmt, werden in den folgenden Kapiteln acht weitere Flüge besprochen, verglichen und diskutiert. Mein Ziel ist es, Beweise dafür zu liefern, daß all diese Notlandungen auf einer flachen Erdkarte mehr Sinn machen und daß diese Notlandungen auf einem Globusmodell wenig oder gar keinen Sinn machen. Ich verstehe, daß jahrelanges Programmieren es einigen schwer macht, zu sehen, was wir hier sehen. Aber es ist wichtig, daß der Leser bereit ist, die Wahrheit herauszufinden. Geben Sie sich nicht mit den Lügen zufrieden.

Auch wenn die Erkenntnis, daß die Erde tatsächlich flach ist, kurzfristig wenig oder gar keinen Nutzen bringen mag, wären viele Dinge, die wir heute sehen, anders, wenn die Wahrheit von Anfang an gesagt worden wäre. Sicherlich würden wir keine Kriege für die Reichen und Mächtigen führen, weil wir wissen, daß es ihre Gier ist, die uns in Kriege führt. Aber da dieselben wohlhabenden Leute das Bildungssystem finanzieren, werden wir einer Gehirnwäsche unterzogen, die uns glauben lässt, daß wir nur ein Exemplar im Universum sind und daß unser Leben keine Rolle spielt. Die Wahrheit ist, daß wir einzigartig sind und alles für uns geschaffen wurde.

Jeder von uns hat seinen Anteil daran und nicht nur ein paar Weltführer und Monarchen.

Die Erkenntnis, daß die Erde flach ist, liefert uns den Beweis dafür, daß viele, wenn nicht sogar alle dieser Weltführer rein böse Menschen sind. Warum verbergen sie diese Wahrheit vor uns? Warum werden wir daran gehindert zu wissen, woher wir wirklich kommen und wohin wir gehen? Warum hält man uns blind und lehrt uns, daß dieses Leben alles ist, was es ist?

Lassen Sie uns mit unseren Vergleichen fortfahren und eine weitere Notlandung untersuchen, diesmal in Nordamerika. Wieder wird auf der Karte der flachen Erde gezeigt, daß wir nicht auf einem Planeten leben, sondern auf einem Flugzeug. Wie man so schön sagt, nennt man es nicht ohne Grund "Plane". Planes (Flugzeuge) fliegen über eine PLANE EBENE!

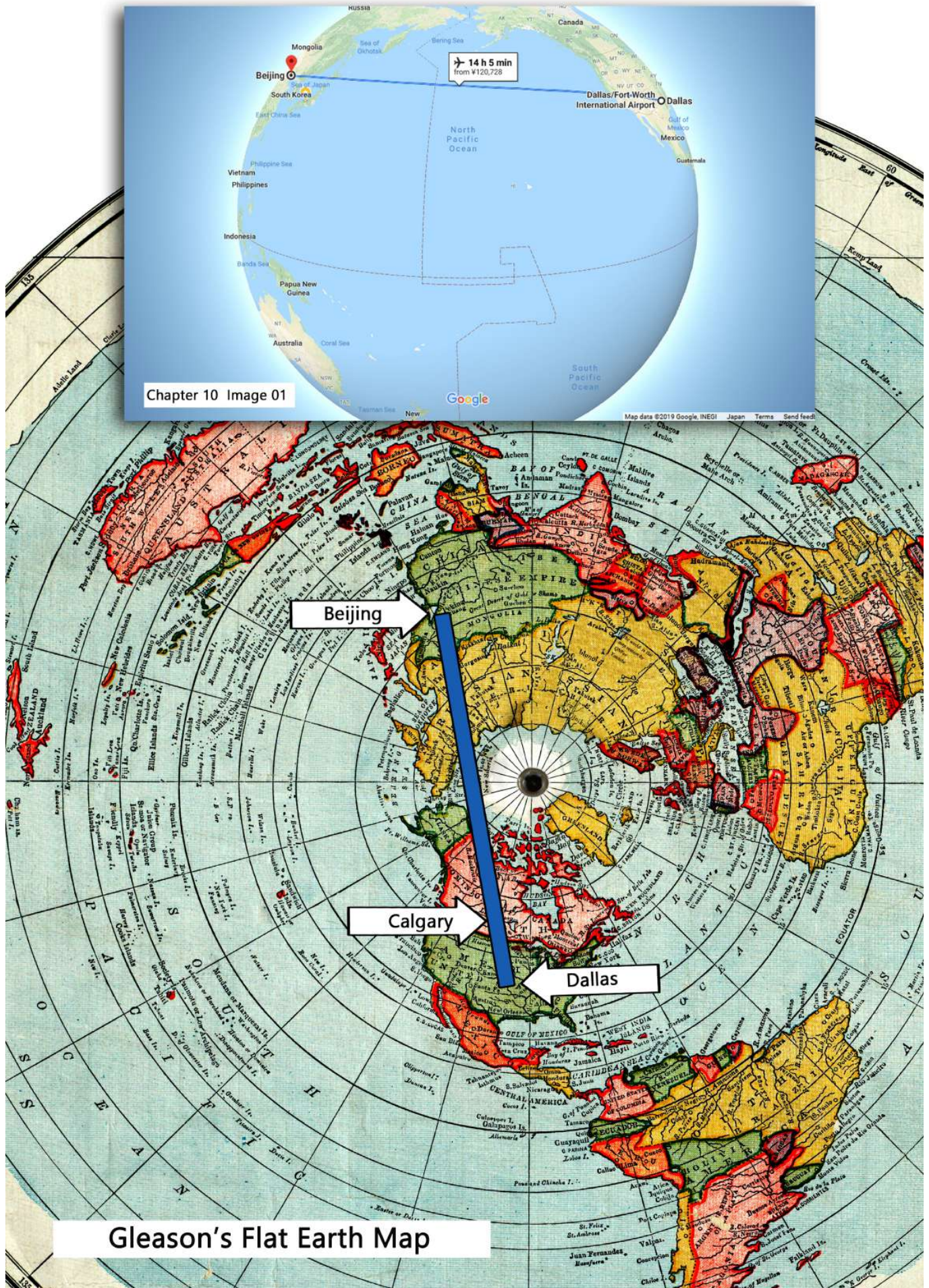
KAPITEL 10 - AMERICAN AIRLINES FLUG AA263

Wieder einmal führte ein medizinischer Zwischenfall während eines Fluges zu einer Notlandung, nur dieses Mal in Kanada auf einem Flug von Dallas nach Peking. Ursprünglich war angekündigt worden, daß das Flugzeug in Edmonton, Kanada, landen würde, aber aufgrund einiger Probleme mit dem Flugzeug musste der Pilot umkehren und nach Calgary fliegen, wo die Fluchtsstrecke länger ist und mehr Ressourcen für eine mögliche Notlandung zur Verfügung standen.

Laut der Website Heavy.com hat AA263 "aufgrund von Problemen mit den Flugzeugklappen den Flug nach Calgary umgeleitet, um eine längere Landebahn zu erhalten, und auf dem Weg dorthin Treibstoff abgelassen, um das Flugzeug vor der Landung zu entlasten. Es war ein angespannter Flug, aber dank eines ruhigen Piloten, der Besatzung und der Flugkontrolle ist das Flugzeug sicher gelandet." Heavy.com berichtete live über die Entwicklung der Situation bei diesem Flug. Diese Notlandung fand am 11. Oktober 2018 statt.

Details zu diesem Flug sind wie folgt: Boeing 787-8. Entfernung 6.965 Meilen. Geschwindigkeit von 568mph. Flugzeit: 14 Stunden und 05 Minuten
Wie bei Flügen, die von Nordamerika nach Asien gehen, könnte man meinen, daß dieser Flug westlich über Kalifornien und dann über den Pazifischen Ozean nach China führt. Da Dallas auf 32,7767° N und Peking auf 39,9042° N liegt, ist es nur logisch, daß dieser Flug nach Westen führt und auf dem Weg nach China allmählich die Koordinaten von Peking erreicht. Nicht nur die meisten Menschen sind der Meinung, daß dies die richtige Flugroute sein sollte, sondern auch Google Maps "denkt" so, denn wenn man mit Google Maps eine Flugroute zwischen diesen beiden Städten einzeichnet, zeigt das Ergebnis genau das an.

Die Tatsache, daß dieser Flug und alle anderen Flüge, die von Nordamerika aus in Richtung Asien gehen, selbst wenn ein Flug von Nordamerika aus so weit südlich wie San Diego startet (Militärflüge von San Diego in Richtung Militärbasis in Japan und Südkorea), sie alle über Kanada und/oder Alaska fliegen, obwohl der Bildschirm auf der Rückseite der Sitze zeigt, daß sie über den Ozean gehen. Während ich dieses Kapitel schreibe, verfolge ich den Flug AMX57 von Tokio (FlightAware) nach Mexiko-Stadt, der über den Pazifischen Ozean direkt nördlich von Hawaii fliegt. Gott bewahre, daß jetzt eine Notlandung stattfindet, dann würden wir in den Nachrichten sehen, daß dieser Flug nach Alaska "umgeleitet" werden musste, obwohl er die ganze Zeit über Alaska fliegt! Vergleichen wir nun AA263 auf dem Globusmodell und auf der Karte der flachen Erde:



Wie in Bild 01 auf Seite 56 zu sehen ist, fliegt AA263 auf dem Globus nach Westen über Kalifornien und dann über den Pazifischen Ozean in Richtung China, während der Flug allmählich von Dallas bei $32,7767^\circ$ N nach Peking bei $39,9042^\circ$ N führt. Statt diese Route zu fliegen, fliegt American Airlines Flug AA263 direkt nach Norden über Kanada, Russland und weiter nach China, wie auf der Gleason's Flat Earth Map dargestellt. Ein weiteres Mal haben wir den Beweis, daß die Karte der flachen Erde bei der Darstellung von Flugrouten korrekt ist. Einmal mehr sehen wir, daß die Stadt, in der eine Notlandung stattfand, auf der Flugroute gemäß der Karte der flachen Erde liegt.

Wie der Leser vielleicht schon bemerkt hat, bedeuten diese Breitengrade nicht wirklich, daß man auf einer imaginären, im "Weltraum" schwebenden Erde, die sich mit 1.000 km/h um ihre Achse dreht und mit 65.000 km/h um die Sonne kreist, auf- oder abfliegt. Breitengrade bedeuten in Wirklichkeit, wie nah oder wie weit entfernt vom Mittelpunkt (auch Nordpol genannt), ausgehend vom Äquator bei 0° . Der gleiche Prozess wiederholt sich, wenn man die Breitengrade jenseits des Äquators in Richtung der unbekannten Regionen des Südens aufzeigt.

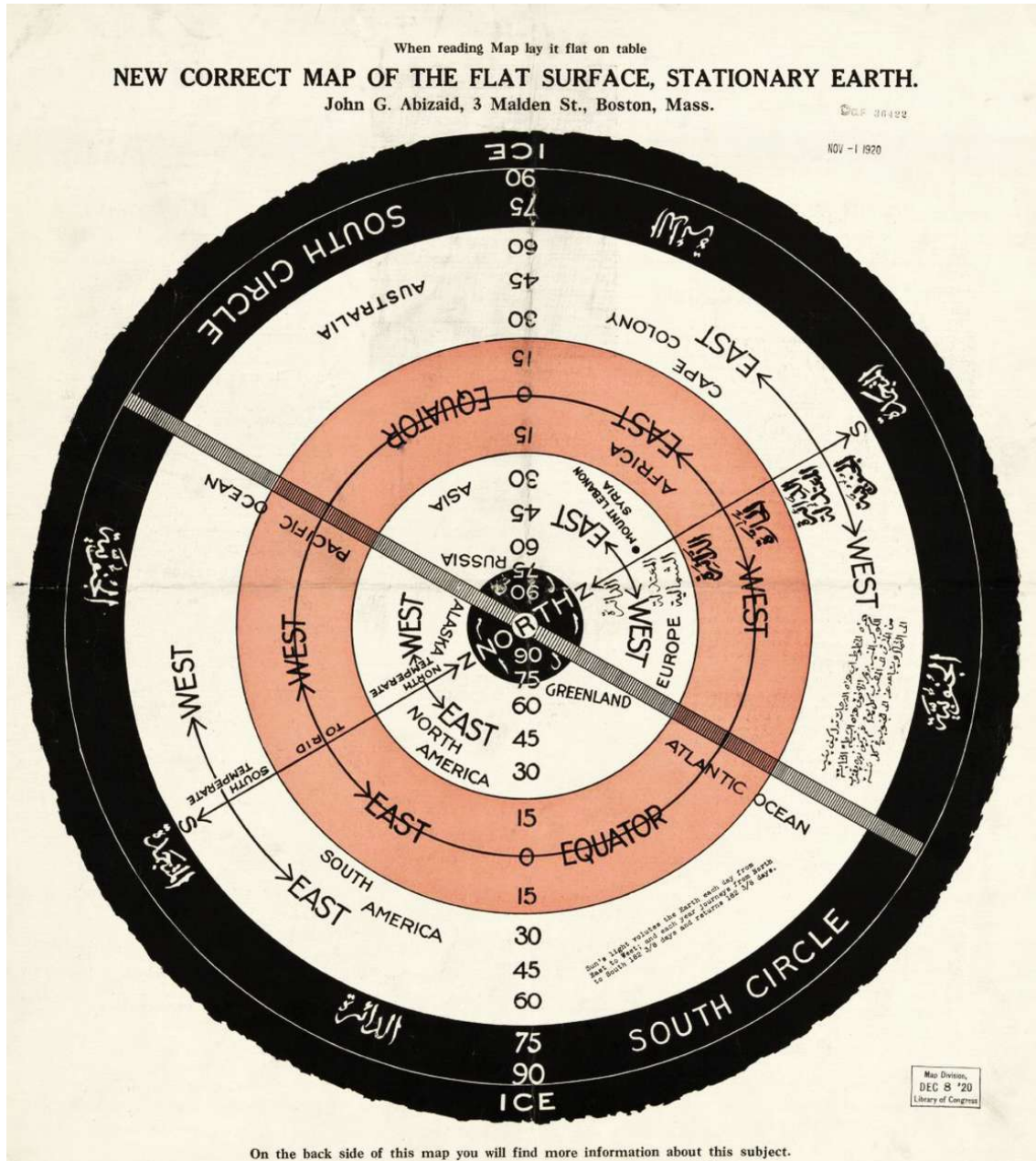
Es gibt eine Karte, die als "Abizaid Flat Earth Map" bekannt ist und von einem Professor aus Boston namens John George Abizaid im November 1920 gezeichnet wurde. Diese Karte wurde am 8. Dezember 1920 in die Library of Congress aufgenommen. Der offizielle Name dieser Karte ist "**New Correct Map of the Flat Surface, Stationary Earth**". Obwohl diese Karte in diesem Buch nicht ausgiebig verwendet werden soll, habe ich beschlossen, sie diesem Kapitel hinzuzufügen, um dem Leser zu erklären, wie Notlandungen und Flugwege auf einer Karte der flachen Erde besser erklärt werden. Nehmen wir an, ein Flugzeug fliegt von 45° N von Nordamerika in Richtung 45° NE von Russland.

Dieses Flugzeug müsste die 60° bis 75° näher am Zentrumspol (auch Nordpol genannt) überfliegen, da der kürzeste Weg zwischen zwei Punkten immer eine gerade Linie ist. Das liegt an der Tatsache, daß die Erde flach ist, und das wird durch jede in diesem Buch vorgestellte Notlandung bewiesen. Jede von ihnen zeigt zwei Punkte, in diesem Fall zwei Städte. Wenn man eine gerade Linie zwischen diesen beiden Städten zieht, fand die Notlandung immer irgendwo zwischen diesen beiden Punkten, zwei Städten, statt!

Da die Erde flach ist, wird der Weg zwischen zwei Städten immer eine gerade Linie sein, es sei denn, das Flugzeug gerät in eine Wetterlage oder überfliegt ein Kriegsgebiet.



Unten ist die von John George Abizaid gezeichnete Karte zu sehen. Ähnlich wie ein "Bull's Eye" zeigt die Karte die Breitengrade, die am Äquator beginnen und zum Nordpol führen, und die Breitengrade, die am Äquator beginnen und zum Südpol führen. Links zum Herunterladen dieser Karte finden Sie am Ende des Buches.

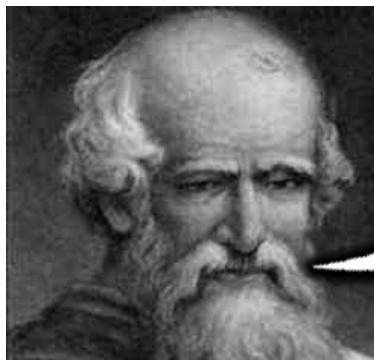


KAPITEL 11 - KOREAN AIR FLUG KE-38

Der Aviation Herald veröffentlichte auf seiner Website avherald.com am Dienstag, 2. Juli 2013, Folgendes:

"Eine Boeing 777-300 der Korean Air, Registrierung HL8275, die den Flug KE-38 (ab 1. Juli) von Chicago, IL (USA) nach Seoul (Südkorea) mit 273 Personen an Bord durchführte, befand sich auf FL340 etwa 300 nm südlich von Anadyr (Russland), als die Besatzung das linke Triebwerk (GE90) abstellen musste. Die Besatzung driftete das Flugzeug auf FL270 ab, drehte nach Norden und flog nach Anadyr, um dort Treibstoff abzulassen. Das Flugzeug landete etwa eine Stunde später sicher auf der Landebahn 19.

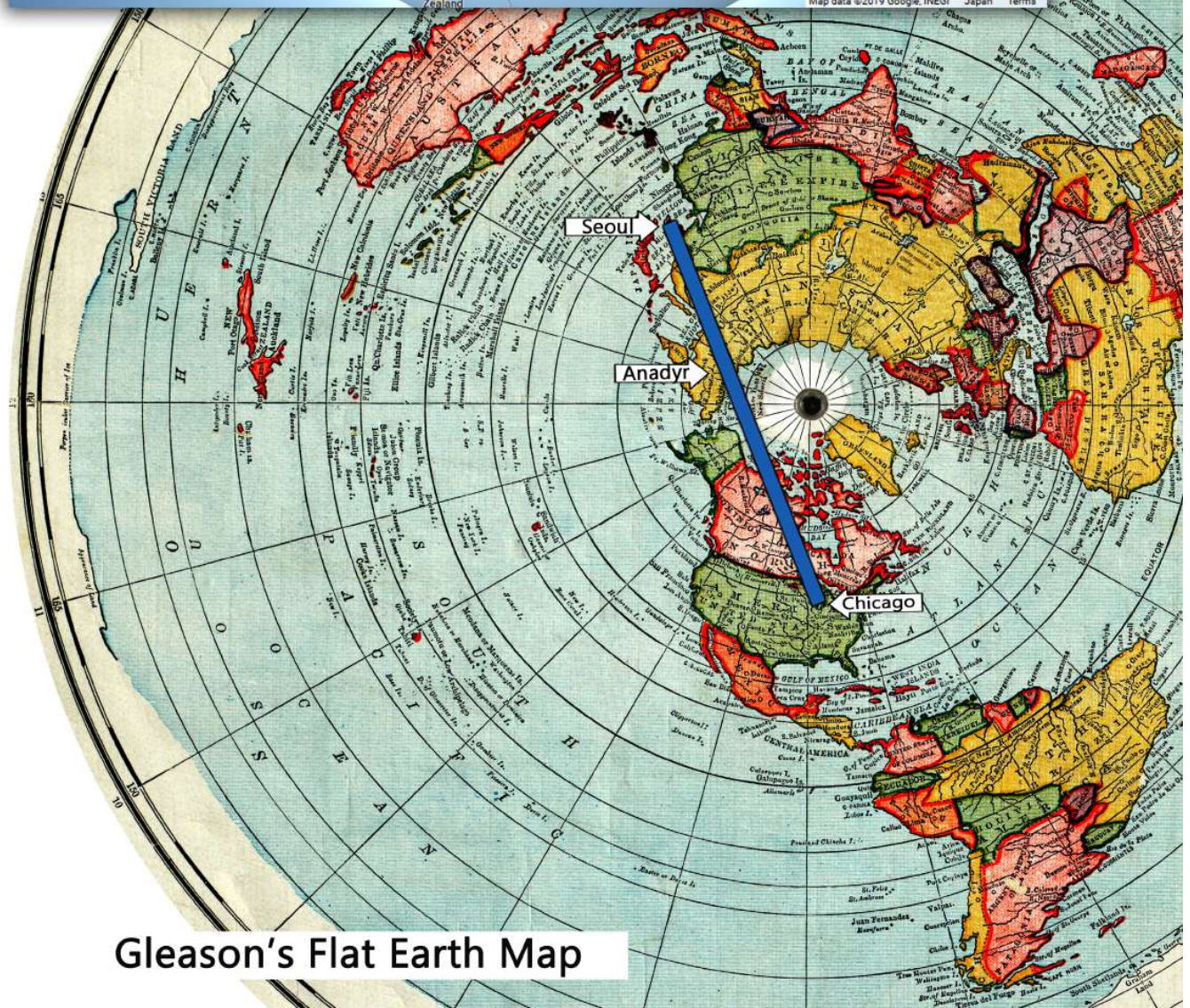
Es gibt keine Geheimnisse, wie wir bis zu diesem Kapitel gelernt haben, daß alle diese Flüge, die von Asien nach Nordamerika kommen, über Russland und Alaska fliegen. Erinnern Sie sich daran, was wir seit Beginn dieses Buches gesagt haben, nämlich daß der kürzeste Weg zwischen zwei Punkten eine gerade Linie ist. Dieses Zitat ist sogar älter als viele westliche Länder:

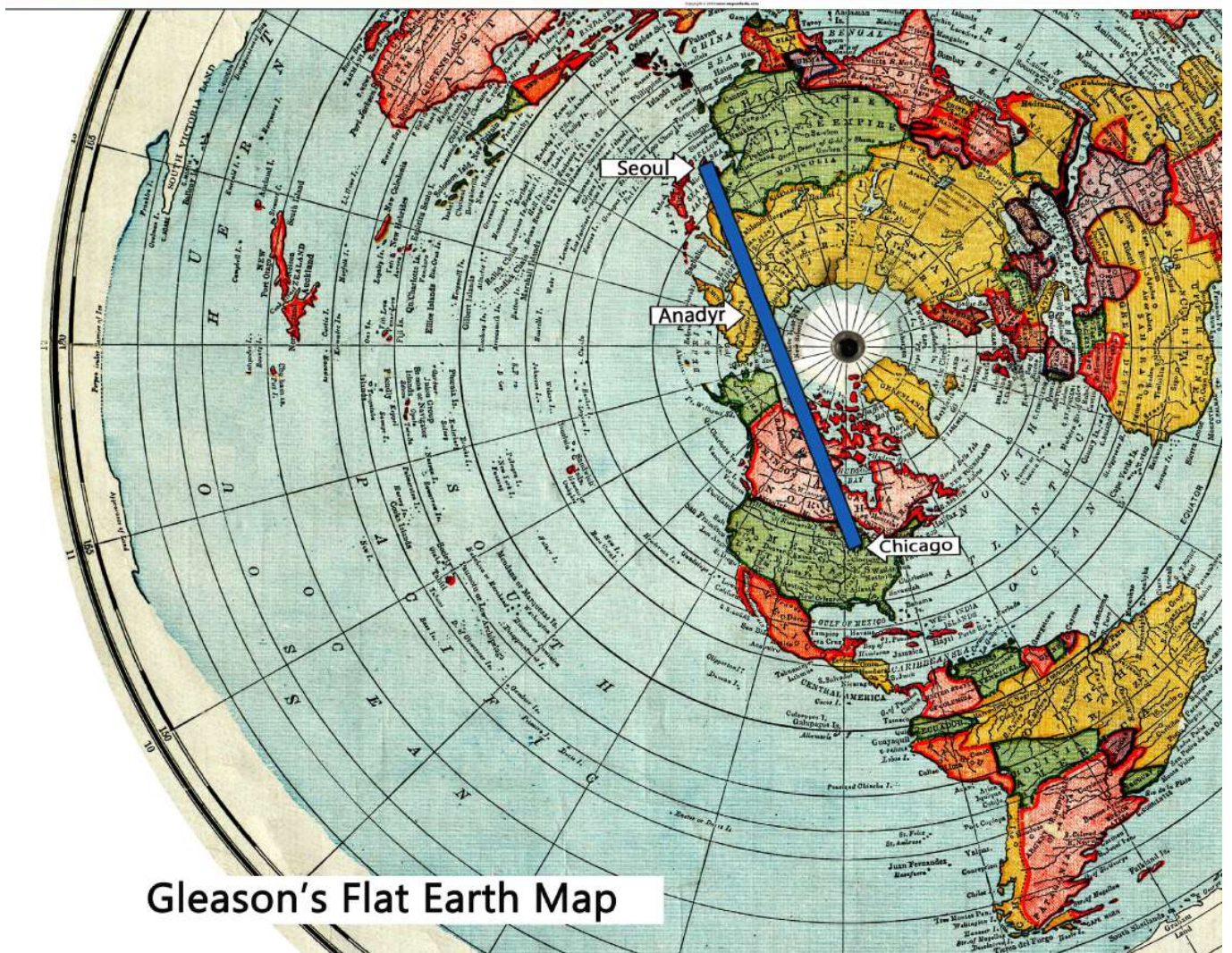
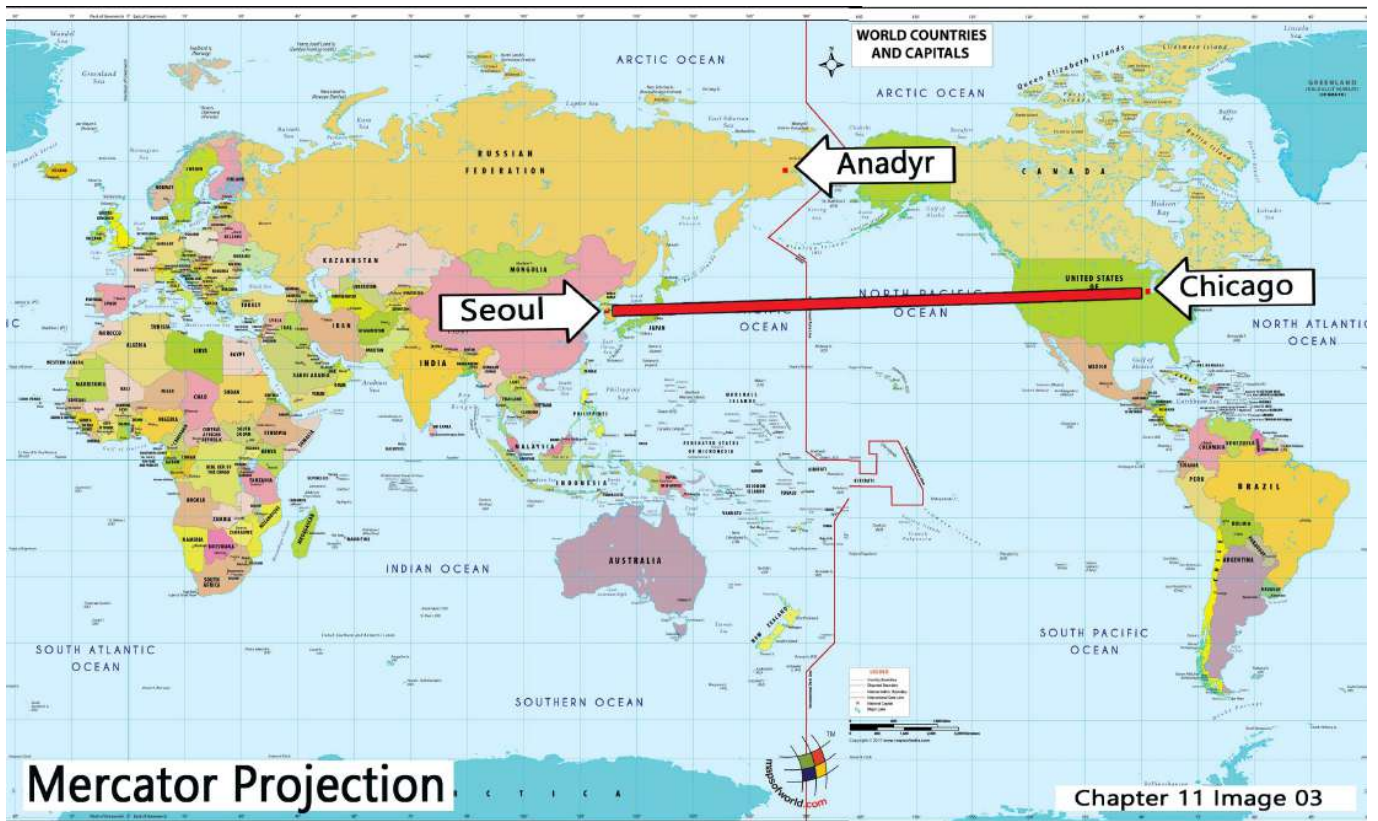


"The shortest distance between two points is a straight line."

Archimedes

Dies ist nicht der einzige Vorfall, in den Korean Air Lines verwickelt ist. Es gibt noch ein paar weitere, die in diesem Buch nicht aufgeführt werden. Im Jahr 2001 wurde eine Korean Air Lines auf dem Weg nach New York angewiesen, sofort in Alaska zu landen. Nach Eingabe der falschen Codes durfte das Flugzeug nicht in Alaska landen und musste in der kanadischen Provinz Yukon landen, die an Alaska grenzt. Eine andere Maschine der Korean Air Lines landete in Finnland, nachdem sie in der Zeit des Kalten Krieges von sowjetischen Jets beschossen worden war. Alle diese Flüge, wenn sie auf der Karte der flachen Erde eingezeichnet werden, zeigen eines: Sie fliegen alle einen geraden Weg von Punkt "A" nach "B"!





Wie die Abbildungen 02 und 03 auf den Seiten 54 und 55 deutlich zeigen, befand sich der Korean Air-Flug KE-38 von Seoul nach Chicago auf einer geraden Flugbahn auf einer ebenen Fläche, als das Flugzeug über Russland landen musste. Wenn wir diesen Flug auf einem Globusmodell oder in der Mercator-Projektion darstellen, ergibt er keinen Sinn. Wenn wir diesen Flug jedoch auf der Gleason's Flat Earth Map abbilden, ergibt er absolut Sinn. Anadyr in Russland liegt genau auf der Flugroute von Seoul in Korea nach Chicago in den Vereinigten Staaten.

Wie der Leser vielleicht schon herausgefunden hat, gibt es hier ein Muster. Es gibt nicht nur einen Flug oder zwei Flüge auf dieser Strecke. Alle diese Flüge, die aus Asien kommen, fliegen auf dieser Route, obwohl die Flugverfolgungs-Websites das Gegenteil anzeigen. Wie ich bereits vor einigen Kapiteln erwähnt habe, verfolgte ich während des Schreibens eines der Kapitel einen Flug von Tokio, Narita, nach Mexiko-Stadt. Die Website zeigte, daß dieses Flugzeug den Pazifischen Ozean nördlich von Hawaii in Richtung Mexiko überquerte, obwohl wir wissen, daß alle Flüge von Asien in Richtung Nordamerika Teile Russlands und Alaskas und natürlich Kanada oder den kanadischen Luftraum über der Westküste überfliegen MÜSSEN.

Dafür gibt es nur eine Erklärung: Die Erde ist FLACH! Manche sagen, sie sei ein abgeflachtes Sphäroid, andere sagen, sie sei nur an den Polen flach, während die Bilder der NASA eine perfekte Kugel zeigen. Was ist es also?

Auf diesem Bild der NASA, der "Blauen Murmel", sehen wir eine perfekte Kugel. Um sicherzugehen, daß jeder von diesem Bild eine Gehirnwäsche bekommt, wurde dieses Bild vor ein paar Jahren, als Apple sein iPhone herausbrachte, als Hintergrundbild für jedes verkaufte iPhone auf der Welt verwendet. In Kapitel 20 voraus werde ich dem Leser eine Reihe von Unstimmigkeiten und Schwächen des Erdkugelmodells aufzeigen. Man muss nicht einmal an die flache Erde glauben, um all die Mängel des heliozentrischen Modells und der Erdkugel zu erkennen.



Schauen wir uns nun ein paar weitere Notlandungen an. Unser nächster Flug sollte uns von den Vereinigten Staaten nach Europa führen, nur ein Schuss über den Atlantik.

Oder doch nicht?

KAPITEL 12 - SWISS INTERNATIONAL FLUG LX040

Die Schweiz gilt als eines der besten Länder, wenn nicht sogar als das beste Land der Welt. Der Schweizer Käse ist weltweit berühmt. Die meisten Millionäre haben Konten bei Schweizer Banken, und auch die Schweizer Uhren sollen zu den besten der Welt gehören. Es scheint jedoch, daß nicht alles, was die Schweiz betrifft, gute Nachrichten sind. Der Independent berichtete heute (21. Mai 2019) in seiner Online-Ausgabe: "Vergewaltigungs- und sexuelle Gewaltraten in der Schweiz "erschütternd hoch", Frauen "durch gefährliche Gesetze im Stich gelassen

Schlechte Nachrichten über die Schweiz machten auch am 4. Februar 2017 Schlagzeilen, als der Swiss International Flug LX040 auf einem abgelegenen Flughafen in Kanada notlanden musste. Der Flug war auf dem Weg von Zürich nach Los Angeles, als eines der Triebwerke ausfiel. In der abgelegenen Stadt Iqaluit in Kanada, wo Flug LX040 notlanden musste, leben nicht mehr als 6.000 Menschen.

Nachfolgend ein paar weitere Details zum Flug: Eine Boeing 777-300, die in einer Höhe von 34.000 Fuß mit einer Geschwindigkeit von 509 mph fliegt. Die Entfernung zwischen Zürich und Los Angeles beträgt etwa 5.930 Meilen und die Flugzeit 12 Stunden und 10 Minuten.

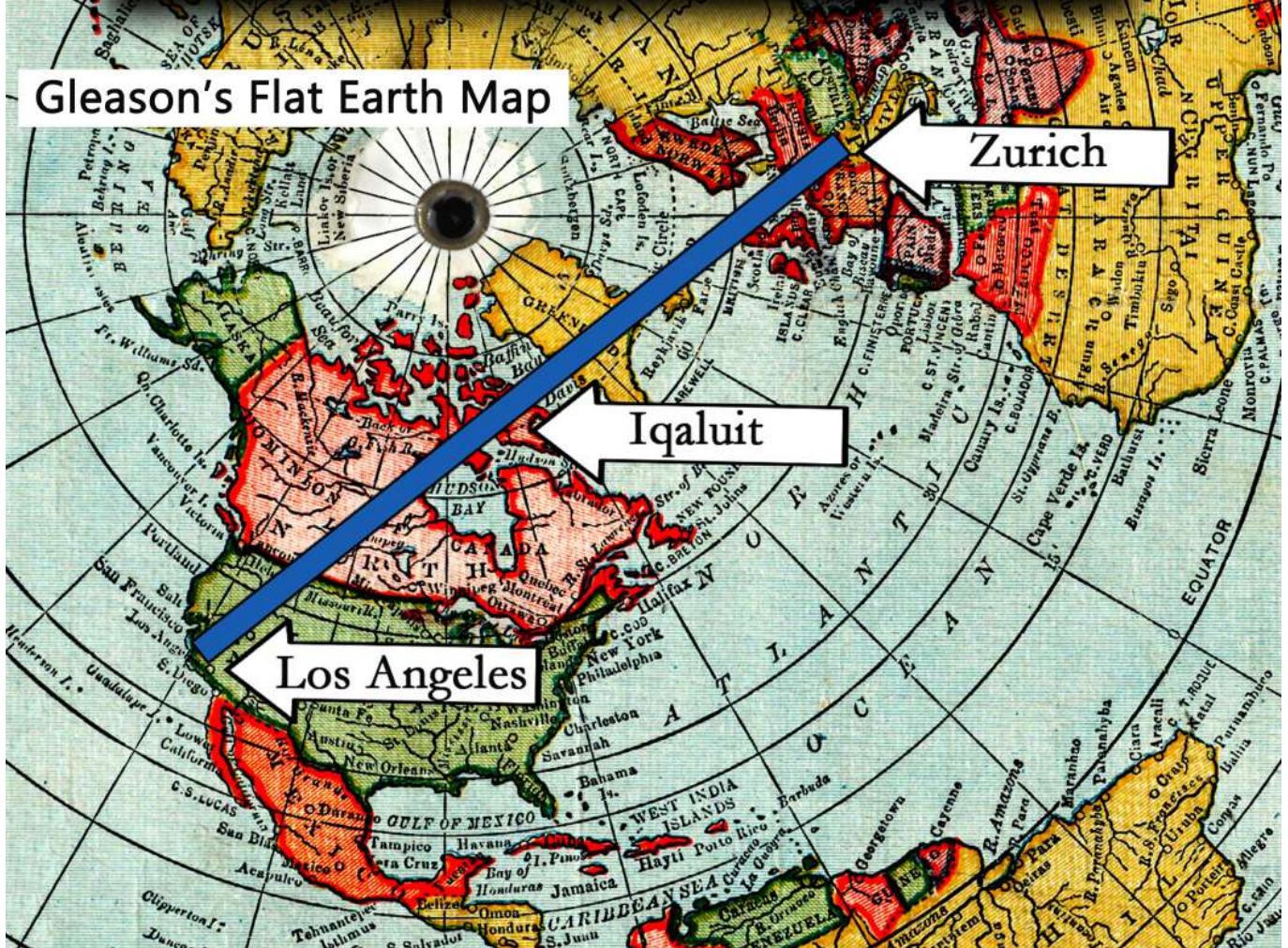
Viele Menschen in Nordamerika, insbesondere diejenigen, die an der Ostküste leben, denken, daß sie in Europa landen, wenn sie nach Osten reisen. Das liegt daran, daß man auf dem Globusmodell, wenn man nach Osten über den Atlantik schaut, Portugal und Spanien sieht. Tatsache ist jedoch, daß derjenige, der von New York aus auf geradem Weg nach Osten segelt oder fliegt, den Äquator überquert oder in Sierra Leone in Westafrika landet. Das liegt daran, daß die Erde kein Globus ist. Sie ist in der Tat flach, und wenn Sie sich die Karte der flachen Erde ansehen, werden Sie deutlich sehen, was ich hier zu erklären versuche. Abbildung 03 auf Seite 59 zeigt dies.

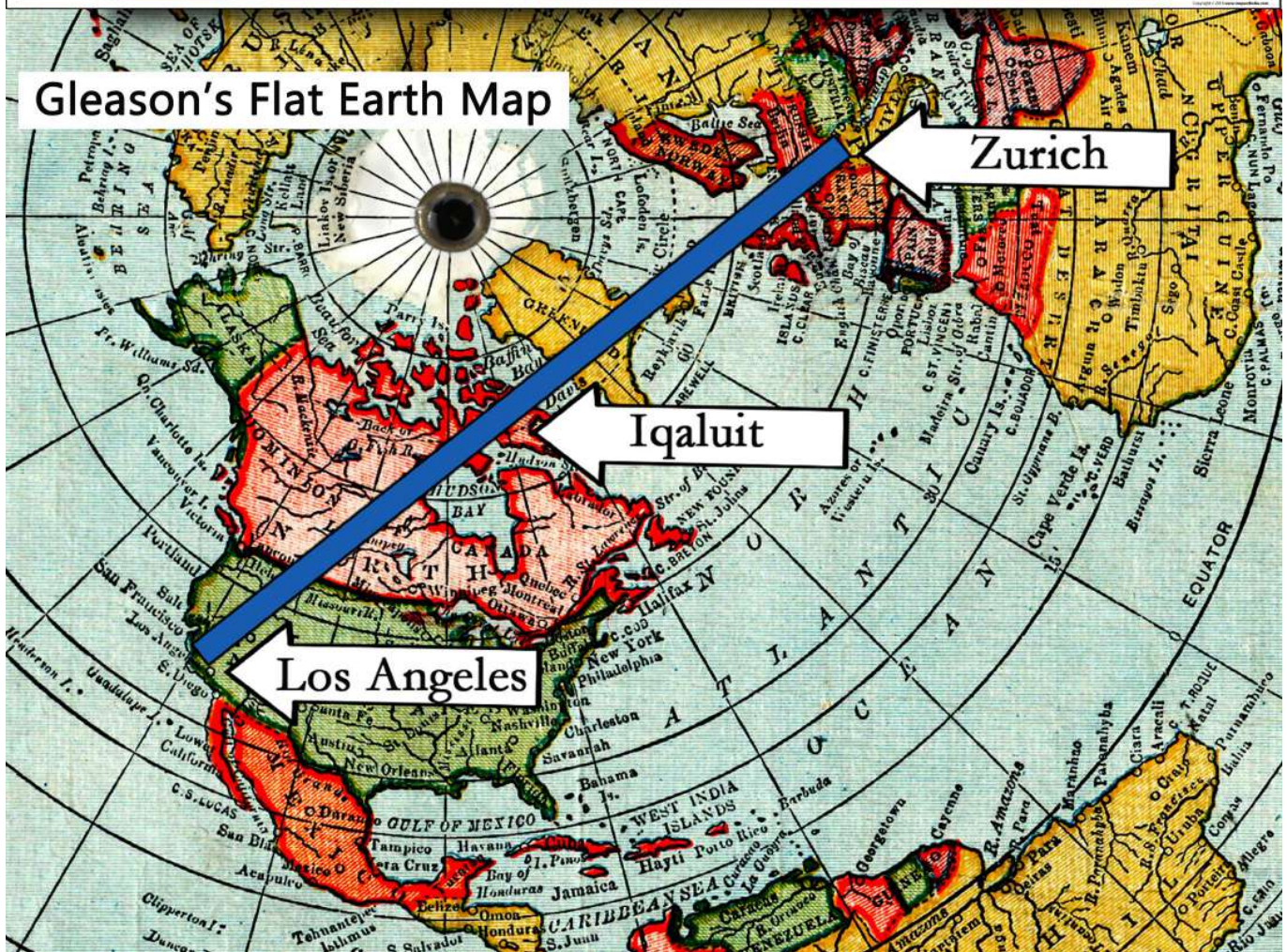
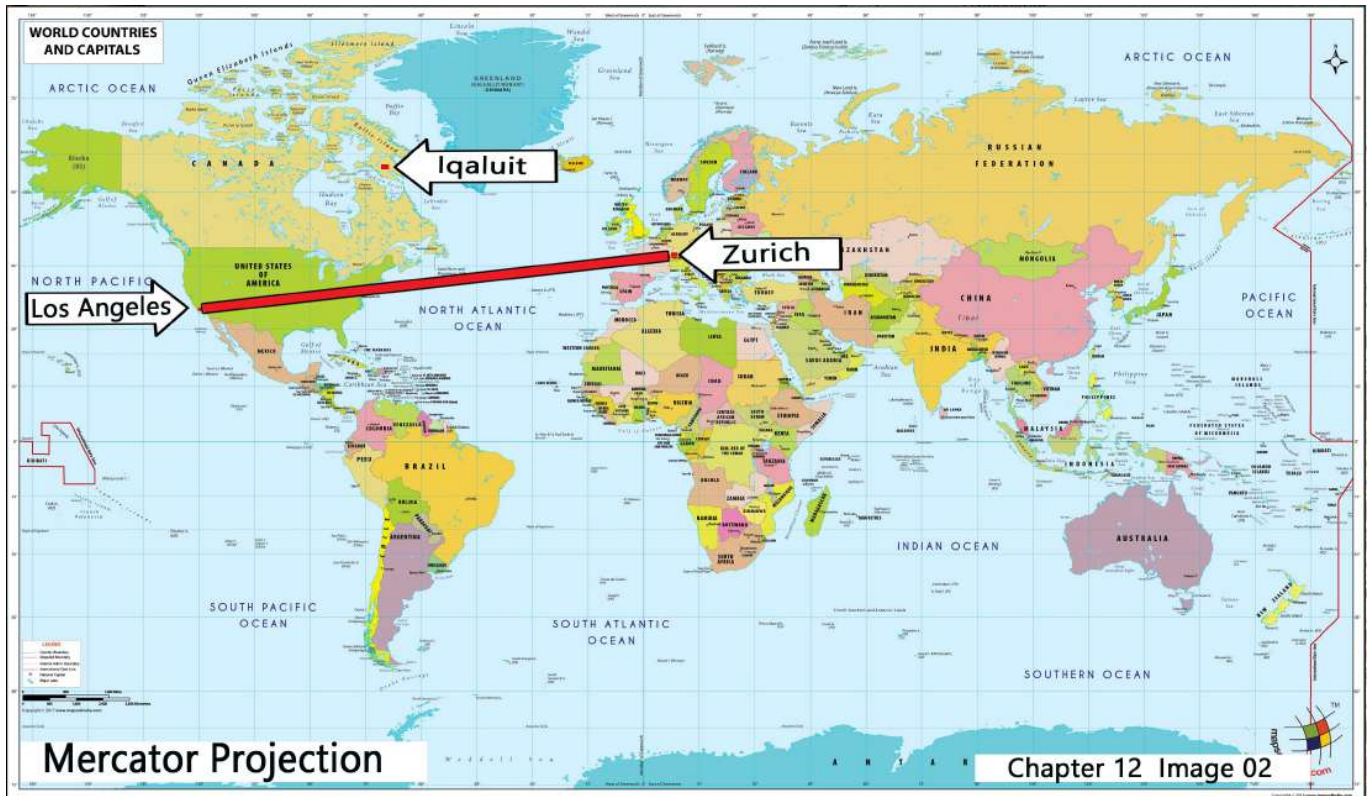
Folglich können diejenigen, die nach Europa fliegen/segeln, nicht einfach nach Osten fliegen. Sie müssen von Norden nach Nordosten fliegen, Kanada und Grönland überfliegen, um Europa zu erreichen. Das liegt daran, daß die Erde flach ist und keine Weltkugel. Wenn wir den Schweizer Flug LX040 sowohl auf der Globusprojektion als auch auf der Gleason's Flat Earth Map vergleichen, wird deutlich, daß kein einziger Flug auf einer Erdkugel durchgeführt wurde. Sehen Sie es selbst:

Chapter 12 Image 01



Gleason's Flat Earth Map

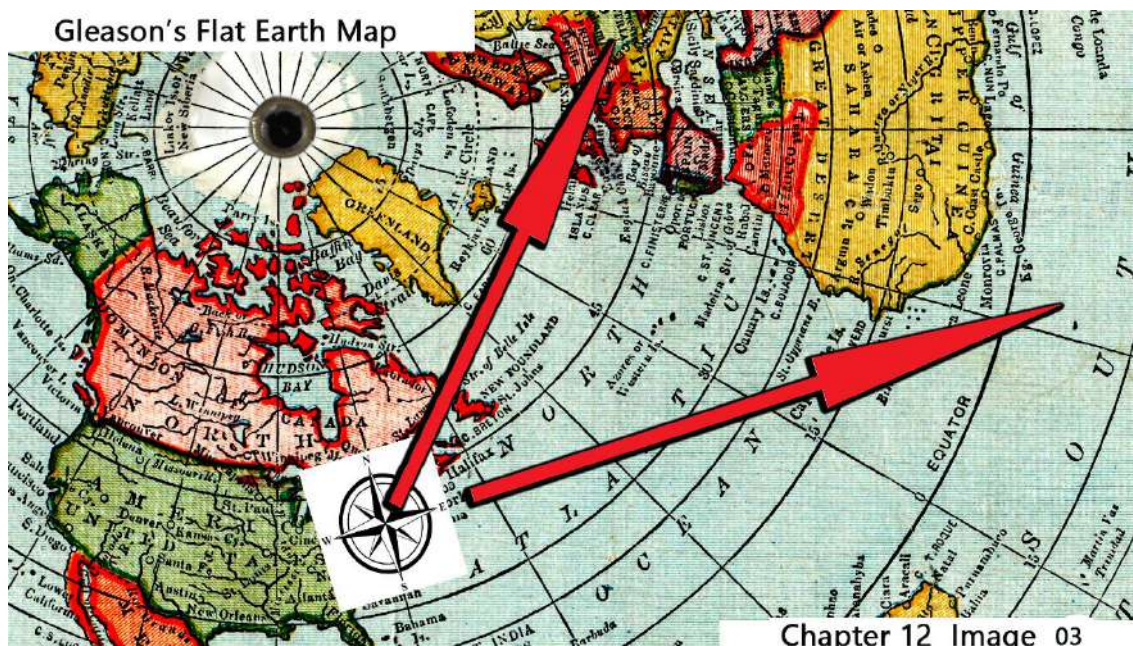




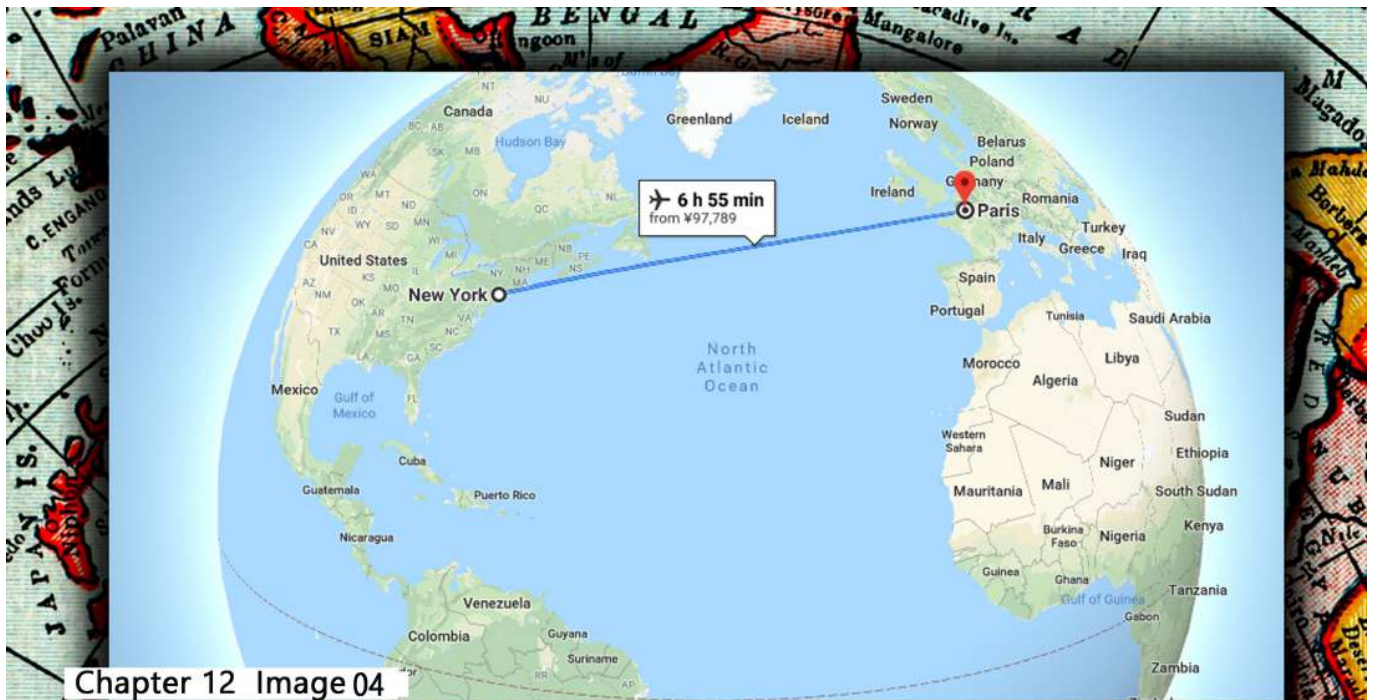
Wie wir auf Seite 64, Bild 01, sehen, fliegen dieser Flugweg auf dem Globus oder jeder andere Flug, der nach Osten oder Westen geht, niemals die Routen, die auf Google Maps projiziert werden. Sie können das niemals tun, weil sie nicht über eine Erdkugel fliegen. Das Erdkugelmodell ist in Wirklichkeit ein virtueller Globus, auf dem alles, was getan wird, immer auf Papier oder in einer Art Software und Computerprogrammen geschieht. Wenn diese Flüge aufgezeichnet werden, stimmen sie immer genau mit den auf der flachen Erdkarte eingezeichneten Pfaden überein. Wäre der Swiss International Flug LX040 wirklich über einen Globus geflogen, als er Zürich in der Schweiz verließ, wäre dieser Flug über Frankreich südlich von Paris und dann weiter über den Atlantik geflogen. Er wäre über Nova Scotia, Maine, Vermont und den gesamten Nordosten der USA geflogen, bis er Kalifornien erreichte. Wahrscheinlich hätten sie es nicht sicher geschafft, da das Problem bei der Überquerung des Atlantiks aufgetreten wäre, aber da die Erde keine Kugel ist, flogen sie einen anderen Weg über Kanada und konnten sicher auf dem Flughafen Iqaluit landen.

Einige Leute mögen sagen, daß es sich um einen Flug von Zürich in Richtung der Westküste der USA handelt und daß dieser Flug über Kanada fliegen muss. Aber warum über Grönland fliegen? Um zu zeigen, daß nicht nur Flüge, die von Europa an die Westküste der Vereinigten Staaten kommen oder von der Westküste der Vereinigten Staaten nach Europa gehen, über Kanada fliegen, zeige ich Ihnen hier, daß auch Flüge von New York nach Frankreich über Kanada fliegen. Schauen Sie auf Seite 67.

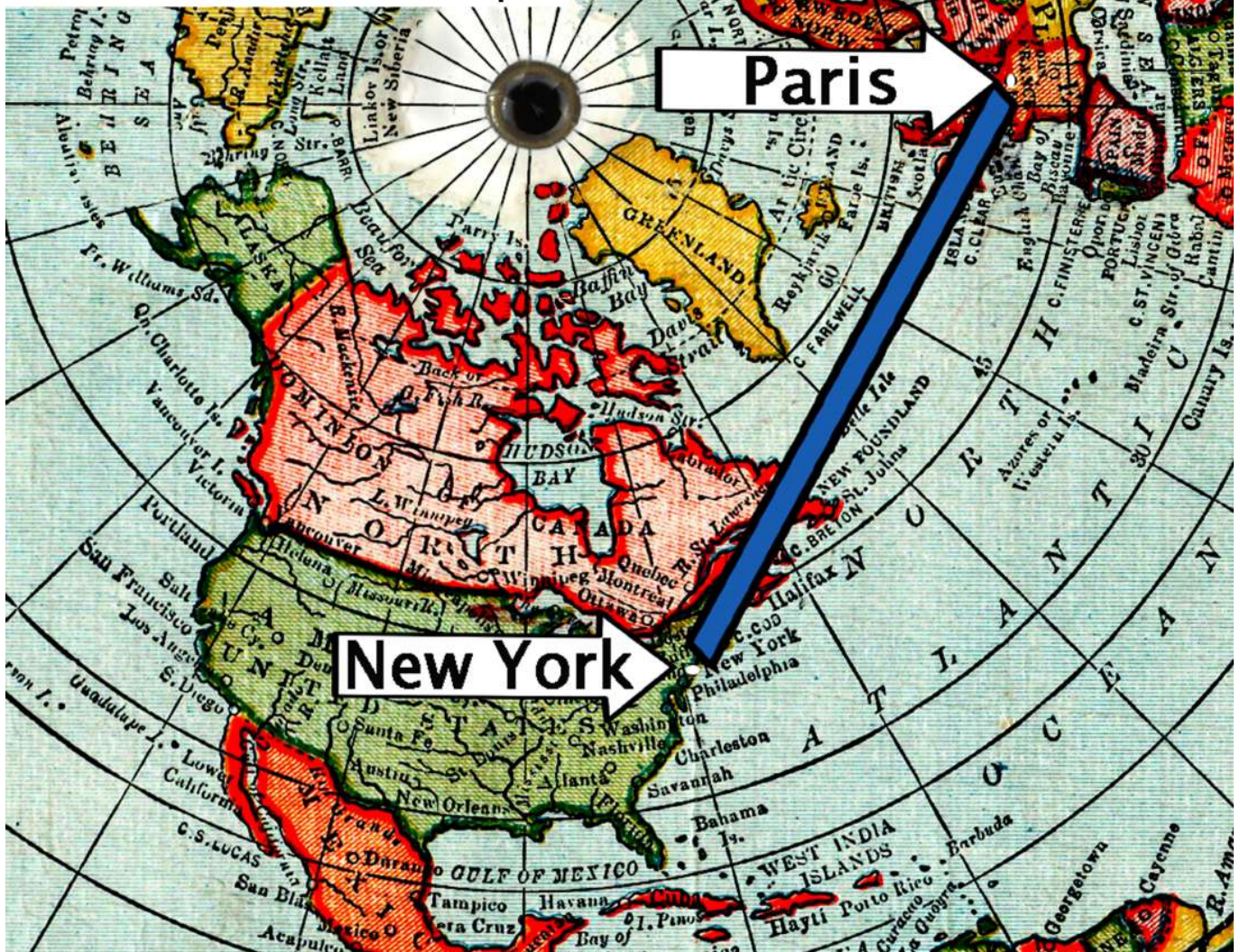
Im Jahr 1927 flog Charles Lindbergh von New York nach Paris. Vergleichen wir seine Flugroute auf Seite 67 und schauen wir uns die wahren Richtungen Osten und Nordosten an, wie in Bild 03 unten gezeigt:



Chapter 12 Image 03



Gleason's Flat Earth Map



Um Europa wirklich zu erreichen, muss man nach Nordosten fliegen. Lindberghs Flug über Kanada ist keine "Großkreisroute", wie manche behaupten. Es ist die einzig mögliche Route, da die Erde keine Weltkugel ist. Wäre die Erde wirklich eine Weltkugel, könnte jeder, der von New York aus in Richtung Osten segelt/fliegt, Europa erreichen. Lindberghs Flug von New York nach Paris war nichts Ungewöhnliches und auch keine "Großkreis"-Route. Es ist die einzige Möglichkeit, direkt von New York nach Paris zu fliegen. Erinnern Sie sich daran, was wir von Anfang an gesagt haben, nämlich daß die kürzeste Entfernung zwischen zwei Punkten immer eine gerade Linie ist. Die kürzeste Entfernung zwischen New York und Paris ist eine gerade Linie über die flache Erde und nicht eine gekrümmte Linie über eine imaginäre Erdkugel.

In Bild 03 auf Seite 66 demonstriere ich zunächst, was ich zu Beginn dieses Kapitels gesagt habe, nämlich daß man, wenn man von New York aus in Richtung Osten segelt oder fliegt, den Äquator überquert und die Westküste Afrikas erreicht. Ich habe einen Kompass direkt über den 75°-W-Parallel zu New York gelegt und bin dem Pfeil auf dem Kompass gefolgt, der nach Osten und dem Pfeil, der nach Nordosten zeigt. Lindbergh unternahm nichts Ungewöhnliches, als er von New York nach Paris flog, was die Flugroute betraf. Er flog keine "Großkreis"-Route. Nur so konnte er es schaffen, denn wenn er von New York aus nach Osten geflogen wäre, wäre er in Afrika gelandet.

Der Swiss International Flug LX040 mit Zwischenlandung in Iqaluit, Kanada, hat einmal mehr und auf überzeugende Weise gezeigt, daß Flugzeuge nicht über eine Weltkugel fliegen. Flugzeuge fliegen über ein PLANE! Flug für Flug, Notlandung für Notlandung werden dem Leser unwiderlegbare Beweise präsentiert, daß die Erde flach ist.

In den folgenden Kapiteln werden sechs weitere Flüge untersucht und verglichen. Bei jedem Vergleich sprachen diese Flugrouten für das Modell der flachen Erde und niemals für das heliozentrische Modell der sich drehenden Erdkugel, von dem wir durch eine Gehirnwäsche überzeugt wurden, daß es wahr ist. Ich hoffe aufrichtig, daß Sie, der Leser, inzwischen Ihren Geist geöffnet und verstanden haben, daß...

...die Erde KEIN GLOBUS ist!

KAPITEL 13 - CHINA AIRLINES FLUG 006

Piloten gelten als die intelligentesten Menschen der Welt. Dennoch sind 60 bis 80 % der Unfälle in der Luftfahrt auf Pilotenfehler zurückzuführen.

Laut der Website aviationknowledge.wikidot.com sind dies die häufigsten Fehler, die von Piloten und Besatzungsmitgliedern begangen werden:

Unterlassung - Unterlassungsfehler treten auf, wenn Besatzungsmitglieder eine vorgeschriebene Aufgabe nicht ausführen.

Begehungsfehler - Begehungsfehler treten auf, wenn Besatzungsmitglieder eine Aufgabe falsch ausführen oder etwas tun, was nicht erforderlich ist.

Ausrutscher - Sie entstehen durch kleinere Ausführungsfehler.

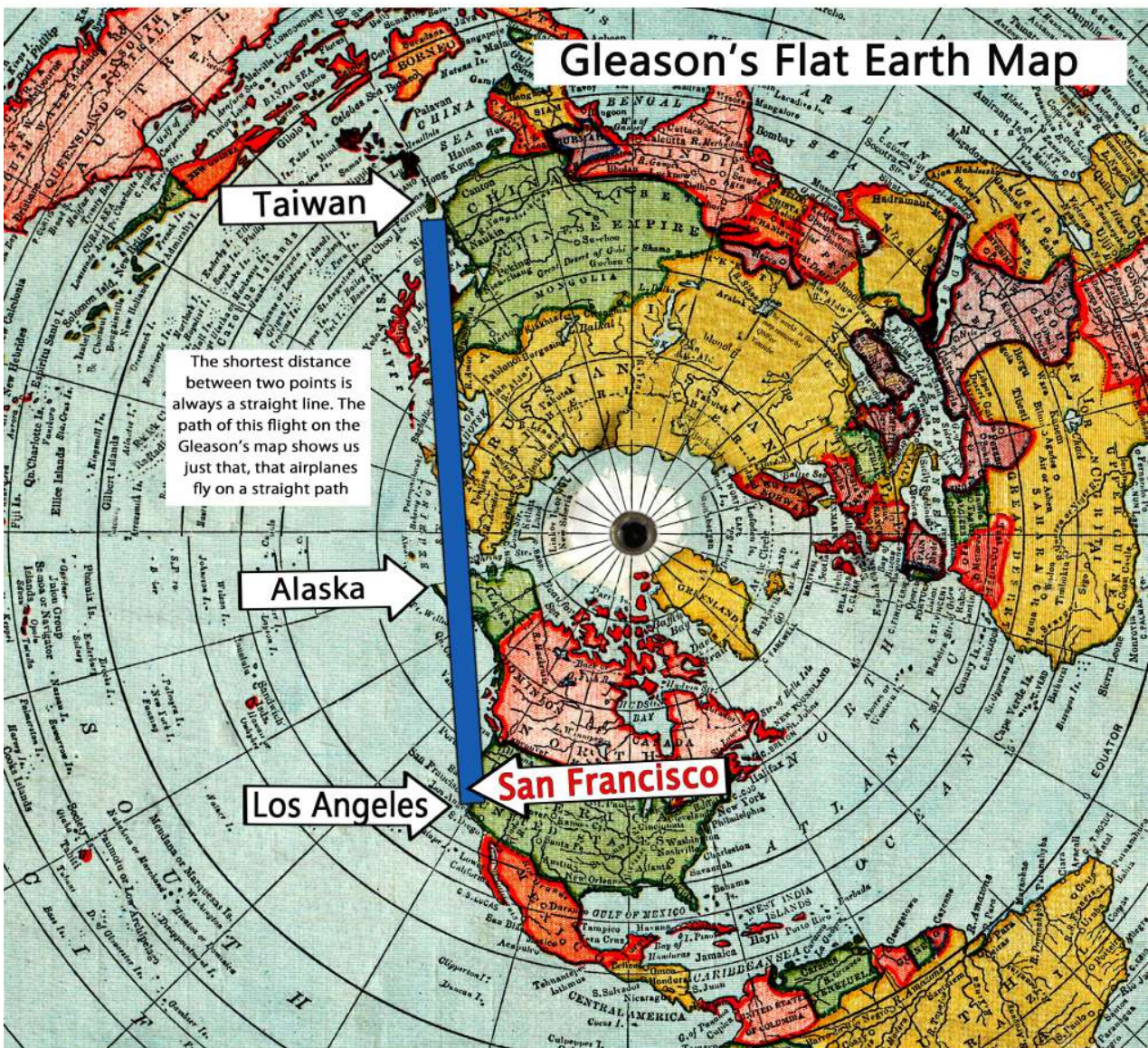
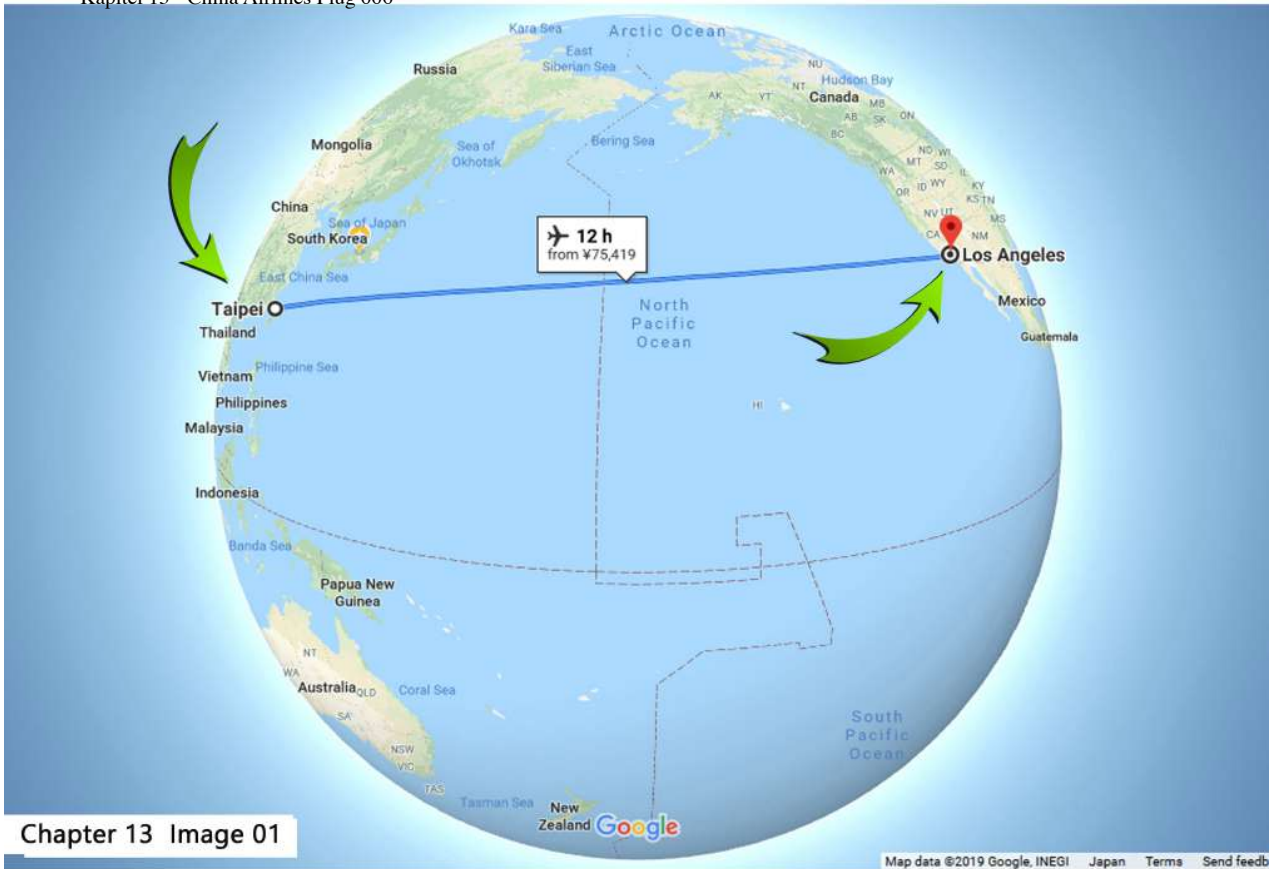
Ablenkungsfehler - Sie treten auf, wenn ein Pilot abgelenkt wird und eine Aufgabe nicht zu Ende führt oder einen Schritt bei der Ausführung auslässt.

Fehler - Handlungen, die einem unzureichenden Plan entsprechen.

Verstöße - Handlungen, die absichtlich oder irrtümlich von sicheren Verfahrensstandards oder Regeln abweichen.

Es gibt widersprüchliche Berichte darüber, was die Ursache dafür war, daß das vierte Triebwerk der Boeing 747SP mit 251 Passagieren und 23 Besatzungsmitgliedern an Bord, die in 41.000 Fuß Höhe von Taipeh in Richtung Los Angeles flog, nur 350 Meilen vor der kalifornischen Küste ausfiel. Einigen Berichten zufolge geriet Kapitän Min-Yuan Ho in schwere Turbulenzen, während anderen Berichten zufolge das Flugzeug durch Vulkanasche flog, was zum Abschalten des vierten Triebwerks führte. Das Problem mit der Theorie der Vulkanasche ist, daß es über dem Pazifik keine Vulkane gibt. Aber was wäre, wenn sie über vulkanische Regionen geflogen wären, anstatt über den Pazifik, wie man uns glauben machen will?

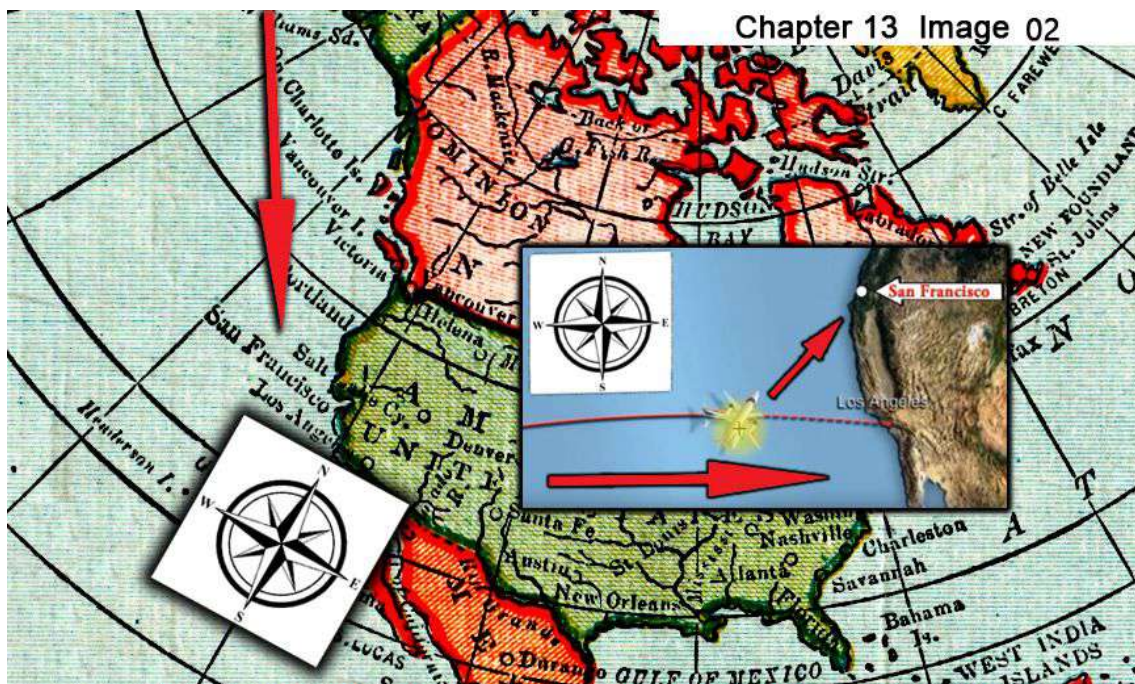
Es wurden einige Fernsehsendungen über diesen Vorfall gedreht, in denen Besatzungsmitglieder, Passagiere, Mitarbeiter der Flugsicherung und Experten auf dem Gebiet der Untersuchung von Flugzeugabstürzen interviewt wurden. Die Nachstellung des Ereignisses und die Computeranimation, die den Verlauf des Fluges und den Kampf von Flugkapitän Min-Yuan Ho um die Wiedererlangung der Kontrolle zeigen, haben meine Aufmerksamkeit erregt. In der Fernsehdokumentation wird gezeigt, wie sich das Flugzeug aus westlicher Richtung über den Pazifik auf Los Angeles zubewegt. Vergleichen wir zunächst die Flugbahn auf dem Globus, wie sie in der Nachstellung gezeigt wird, und auf der Gleason's Flat Earth Map in Bild 01 auf der nächsten Seite:



China Airlines Flug 006 hatte eine ähnliche Flugroute wie der in Kapitel 02 dieses Buches behandelte China Airlines Flug 008. Beide starteten von Taipeh in Taiwan in Richtung Los Angeles LAX in Kalifornien.

Betrachtet man die Globusprojektion und die Flugroute des China Airlines Fluges 006, wie sie auf Google Maps auf Seite 70, Bild 01, dargestellt ist, so sieht man, daß dieser Flug von Westen kommend über den Pazifischen Ozean nach Los Angeles führte. Die für das Fernsehen gedrehte Dokumentation, in der einige Besatzungsmitglieder, Passagiere und Luftfahrtexperten interviewt wurden, zeigt, daß China Airlines Flug 006 sich der Küste Kaliforniens genau so nähert, wie auf Google Maps dargestellt. Das Problem ist, daß dieses Flugzeug in San Francisco gelandet ist, das 380 Meilen nördlich von Los Angeles liegt. Es macht nicht viel Sinn, wenn das Flugzeug im Anflug auf Los Angeles war, um in nordöstlicher Richtung in San Francisco notzulanden. Berichten zufolge ging dem Flugzeug auch der Treibstoff aus. Wenn das Flugzeug wirklich über eine Weltkugel geflogen wäre und von Westen gekommen wäre, wie es auf Google Maps angezeigt wird, wäre es die richtige Entscheidung gewesen, einfach weiter geradeaus nach Los Angeles zu fliegen und dort sicher zu landen. Stattdessen landeten sie in San Francisco.

Unten ist der Screenshot aus dem Untersuchungsbericht, der das Flugzeug im Anflug auf Kalifornien von Westen her zeigt, über die flache Erdkarte gelegt. Ich habe den Kompass und die beiden roten Pfeile eingefügt, die den Weg des Flugzeugs zeigen, so wie es sich ereignet haben soll. Auf der flachen Erdkarte zeige ich die wahre Richtung, aus der das Flugzeug kam, wie mit dem Kompass auf dem 120. westlichen Breitengrad und dem Pfeil in Richtung Nordwesten gezeigt:



Nach dem, was in der Fernsehdokumentation gezeigt wurde und in diesem Kapitel auf Seite 71, Bild 02, dargestellt ist, näherte sich das Flugzeug Los Angeles aus westlicher Richtung über dem Pazifik. Es gibt Berichte, die besagen, daß dem Flugzeug aufgrund der Probleme, die es während des Fluges hatte, der Treibstoff ausging. Deshalb musste es schnell landen.

Auf dem Globus wäre es einfacher gewesen, einfach geradeaus weiterzufliegen, bis LAX erreicht war. Stattdessen landete das Flugzeug in San Francisco, 380 Meilen nördlich von Los Angeles. Wie konnte das sein?

Wenn wir uns die Gleason's Flat Earth Map in Bild 01 ansehen, können wir deutlich erkennen, daß der Flug aus dem Norden/Nordwesten Kaliforniens kam und zuerst San Francisco und dann Los Angeles anflog. Dies wird auch durch den offiziellen Bericht des National Transportation Safety Board (NTSB) bestätigt, der besagt, daß sich das Flugzeug Kalifornien aus nordwestlicher Richtung näherte. Die Flugbahn auf der Gleason's Map ist den Berichten zufolge korrekt, aber auf dem Globus erweist sie sich als falsch.

Obwohl der offizielle Bericht eindeutig besagt, daß das Flugzeug aus dem Nordwesten kam, werden zur Aufrechterhaltung der konstanten Programmierung und Projektion der Globusmodell-Theorie weiterhin Bilder des Fluges aus dem Westen über dem Pazifischen Ozean gezeigt. Es wäre wahrheitsgetreuer, wenn sie in der Reenactment-Show die Flugroute auf der Karte der flachen Erde so gezeigt hätten, wie sie wirklich stattgefunden hat. Stattdessen entschied man sich, die Wahrheit nur teilweise zu zeigen, indem man zeigte, was mit dem Flug geschah, und verschwieg, woher der Flug laut der Karte der flachen Erde kam.

Die Wahrheit über die flache Erde wurde nicht nur in der Vergangenheit versteckt, unterdrückt und verspottet. Auch heute noch versuchen Regierungen und private Unternehmen zu verhindern, daß die Bevölkerung erfährt, wie die Erde wirklich aussieht. Websites wie earth.nullschool.net, auf denen Wettermuster, Wind und Meeresströmungen in Echtzeit angezeigt werden, hatten einst eine Projektion der flachen Erdkarte. Sie wurde jetzt entfernt! Die Beweise waren einfach zu eindeutig und sie mussten sie vor uns verbergen.

Aber es spielt keine Rolle, was sie tun. Die Menschen werden weiterhin nachforschen und ihre eigenen Nachforschungen anstellen und erkennen, daß die Erde im Gegensatz zu dem, was von den Mainstream-Medien verbreitet wird,

KEIN GLOBUS ist!

KAPITEL 14 - QANTAS-FLUG QF64

Vor ein paar Monaten sah ich mir ein Video auf einem YouTube-Kanal von Rory an und hinterließ ihm einen Kommentar, woraufhin er mir mit folgender Bitte antwortete "Hier ist eine weitere Notlandung, die wir sicher alle gerne von dir analysieren lassen würden: QF64 von Johannesburg nach Sydney, gezwungen, in Perth zu landen (2017)". Ich bin seiner Bitte nachgekommen und habe ein Video über diese Notlandung gedreht, das Sie auf meinem Kanal finden. Das Video, auf das ich mich beziehe, heißt "Notlandung in Perth, Australien besser erklärt auf der FLAT EARTH".

Normalerweise mache ich keine Videos, in denen ich über einen bestimmten Flug spreche, aber der Qantas-Flug QF64, der 2017 in Perth notgelandet ist, als meine Frau während des Fluges das Bewusstsein verlor, war ein anderer Flug. Ich wusste, daß ich etwas Zeit aufwenden musste, um diesen einen Vorfall zu erklären.

Der Qantas-Flug QF64 ist ein täglicher Flug von Johannesburg in Südafrika nach Sydney in Australien. Der Flugzeugtyp ist eine Boeing 747-400, die in einer Höhe von 33.000 Fuß fliegt. Die Geschwindigkeit (570 mph) wird weiter vorne in diesem Kapitel behandelt.

Die wenigsten Menschen wissen, daß es Jetstreams gibt, die mit Geschwindigkeiten von bis zu 400 km/h um die Erde kreisen. Es gibt polare Strahlströme und subtropische Strahlströme. Piloten kennen sie und fliegen auf diesen Jetstreams. Sie erhöhen die Geschwindigkeit des Flugzeugs, ohne den Rumpf zu beschädigen. In der Tat sind diese Jetstreams den laufenden Förderbändern sehr ähnlich, die man auf Flughäfen, in Einkaufszentren und sogar in einigen Städten auf der ganzen Welt findet.

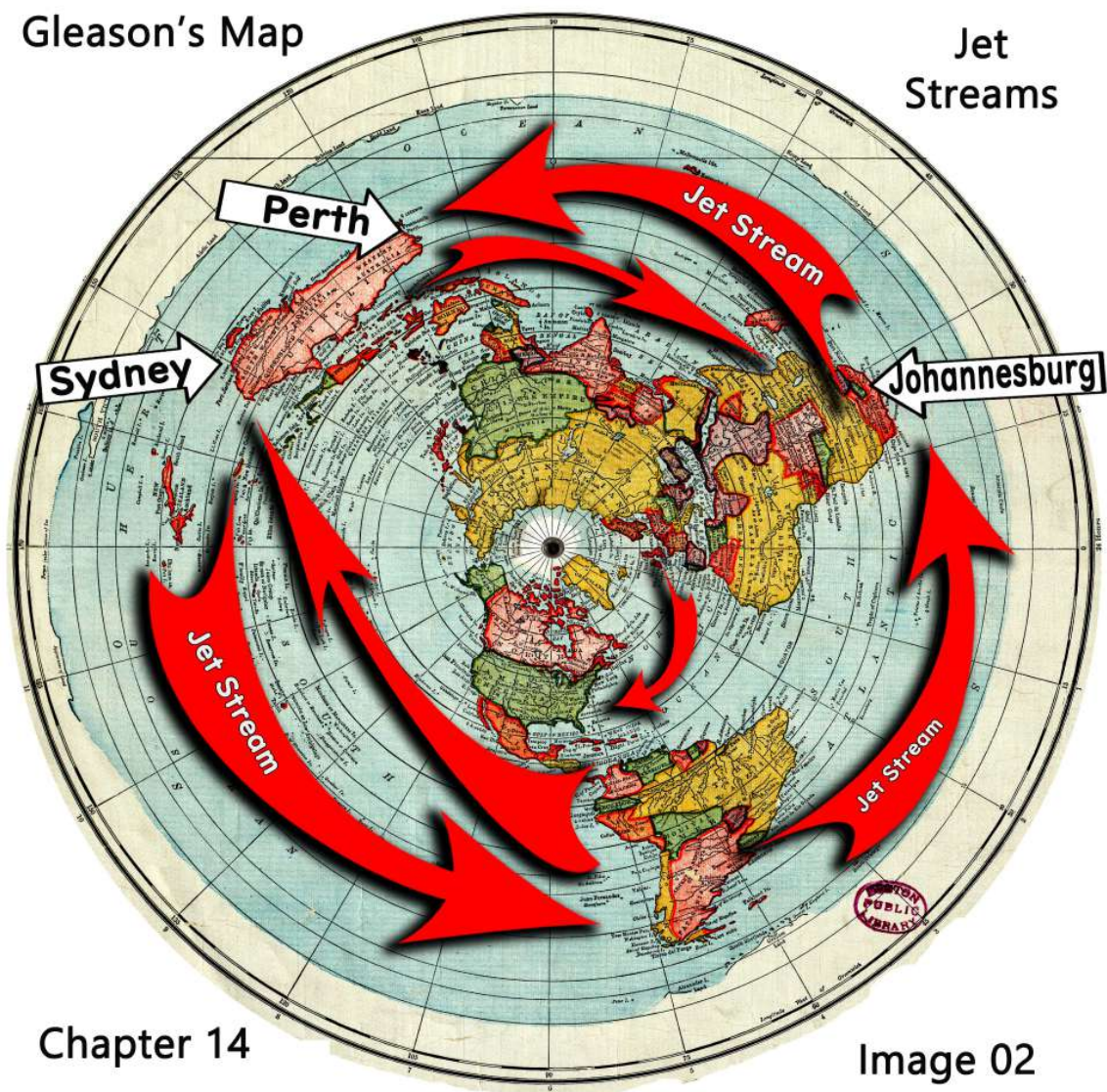
Das Bild zeigt ein laufendes Förderband. Wenn jemand auf das Band tritt und einfach nur darauf steht, bewegt sich diese Person mit der normalen Geschwindigkeit eines gehenden Menschen vorwärts. Wenn die Person jedoch auf ein laufendes Förderband tritt und darauf vorwärts geht, erhöht sich ihre Geschwindigkeit exponentiell, ohne daß sie sich besonders anstrengen muss.



Jetzt, wo Sie ein Bild vor Augen haben, stellen Sie sich diese Jetstreams als Förderbänder vor, die in einer Höhe von 7 bis 15 Meilen über der Erde zirkulieren. Für Piloten gibt es Karten und Software, mit denen sie Jetstreams lokalisieren und auf ihnen fliegen können.

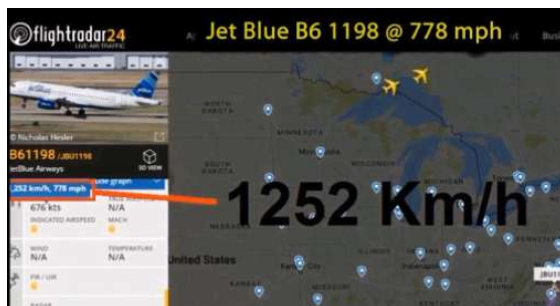
Die folgende Abbildung 02 zeigt einige Jetstreams, die durch die roten Pfeile dargestellt werden und um die flache Erde herum in alle Richtungen fließen. Ich habe diese Illustration auf der Grundlage der Jetstreams und Windströmungen von der Website nullschool.net erstellt, derselben Website, die die AE-Projektionskarte aus ihrer Auswahl an Projektionen entfernt hat.

Qantas-Flug AF64 fliegt entlang des Südkreises über das, was die Gleason's Map als Südozean bezeichnet, in Richtung Australien. Der Rückflug erfolgt ebenfalls mit dem Jetstream in die entgegengesetzte Richtung. Wenn man sich die Abbildung unten anschaut, ist es nicht schwer zu erkennen, warum der Pilot in Perth notlanden musste. Es liegt genau auf der Flugroute von Johannesburg in Südafrika nach Sydney in Australien, die entlang des Jetstreams verläuft.



Wie eingangs erwähnt, wollen wir uns nun mit der Geschwindigkeit des Qantas-Flugs QF64 befassen. Die Geschwindigkeit dieses Flugzeugs soll bei diesem Flug etwa 560mph betragen. Nehmen wir an, daß dies der Fall ist. Wenn man weitere 250 mph Geschwindigkeit aus dem Jetstream hinzurechnet, ergibt sich eine Endgeschwindigkeit von 810 mph. Diese Schätzung basiert auf der Annahme, daß das Flugzeug während dieses Fluges mit nur 560 mph fliegt. Die Website flugzeuginfo.net aus Deutschland gibt an, daß dieser Flugzeugtyp mit 583 kts = 610 mph fliegt. Wenn das Flugzeug entlang des Jetstreams fliegt, beträgt die Endgeschwindigkeit 860 mph ohne zusätzliche Reibung am Rumpf, da das Flugzeug mit dem Jetstream und nicht gegen ihn fliegt.

Solche Geschwindigkeiten sind in der kommerziellen Luftfahrt keine Seltenheit. Sie kommen sogar recht häufig vor, wahrscheinlich sogar häufiger als berichtet wird. Sehen wir uns einige Flüge mit Geschwindigkeiten um die 800 mph an, über die nicht in den Nachrichten berichtet wurde.



Hier ist ein Screenshot von flightradar24, der den **Jet Blue Flug B6 1198** von Orlando nach New York mit einer Geschwindigkeit von 778mph oder 1252 km/h zeigt, wenn man bedenkt, daß es sich um einen US-Inlandsflug handelt.

Hier ist ein weiterer Screenshot von flightradar24, der **Egyptair MS 648 SU-GCK** mit einer Geschwindigkeit von 803 mph oder 1.293 Km/h zeigt. Diese Boeing 787-9 fliegt von Riyadh in Saudi-Arabien nach Kairo in Ägypten.



Die beiden obigen Beispiele haben es nicht in die Nachrichten geschafft, weil sie aufgrund von Jetstreams außergewöhnlich schnell sind, und ich bin mir nicht sicher, warum. Manche Flugzeuge fliegen mit einer höheren Geschwindigkeit, als uns bewusst ist oder anerkannt wird, und ich glaube, daß dies bei den oben genannten Flügen der Fall ist. Auf der folgenden Seite werden wir uns vier rasante Flüge ansehen, die es als etwas Außergewöhnliches in die Nachrichten geschafft haben. Die hier besprochenen Flüge erreichten außergewöhnliche Geschwindigkeiten, weil sie entlang des Jetstreams flogen. Ganze Abschnitte in den Nachrichtensendern waren der Verbreitung dieser "bahnbrechenden" Nachricht gewidmet, als ob es sich um etwas noch nie Dagewesenes handelte.

Die folgenden Flüge haben es in die Nachrichten geschafft, als sie mit einer Geschwindigkeit von etwa 800 mph von Europa nach Nordamerika flogen:

Norwegian Flug DY 7014	New York nach London im Jahr 2018
Norwegian Flug DY 7014	New York nach London auch im Jahr 2018
British Airways Flug BA114	New York nach London im Jahr 2015

Der jüngste im Februar 2019 mit **801 mph**
Virgin Atlantic Flug VS8 von Los Angeles nach London

Es ist kein Geheimnis, daß es solche Jetstreams überall auf der Erde gibt, insbesondere entlang des Südkreises, wo Flüge von Südafrika nach Australien und von Australien nach Südamerika stattfinden. Das Problem liegt darin, daß man uns von schnellen Flügen nur in und um Europa und Nordamerika erzählt. Über Flüge mit dieser Geschwindigkeit entlang des Südkreises wird nicht berichtet. Gibt es sie nicht? Doch, natürlich gibt es sie, und sie nutzen solche Windströmungen seit Jahrzehnten.

Ein weiterer zu berücksichtigender Faktor ist die Entfernung. Ich habe zu Beginn dieses Kapitels, als ich Einzelheiten über den Qantas-Flug QF64 berichtete, die Entfernung nicht berücksichtigt. Ich habe über den Flugzeugtyp und die Höhe des Fluges geschrieben. Über die Geschwindigkeit habe ich erst gesprochen, nachdem ich ein wenig über die Jetstreams erklärt hatte. Lassen Sie uns nun ein wenig über Entfernungen sprechen.

Während eines Interviews, in dem Kapitän Marcelo R. einen Amateurreporter während eines Fluges von Sydney nach Buenos Aires ins Cockpit einlud, sagte der Kapitän, daß ein Flug von Buenos Aires nach Sydney bis zu 16 Stunden und 45 Minuten Flugzeit dauern kann, und das, obwohl sie mit dem Jetstream fliegen. Der Kapitän zeigt die Karte mit den Windströmungen und einem geraden (nicht gekrümmten) Weg auf einer angeblichen "Großkreis"-Route, die Sydney mit Santiago verbindet.

Auf dem Bild ist Capt. Marcelo R. zeigt eine gerade Linie auf einer angeblichen Projektion der Erdkugel entlang der Antarktis. Die gekrümmte Linie des "Großkreises" ist nirgends zu finden.



Nach dem Globusmodell beträgt die Entfernung zwischen Buenos Aires und Sydney 7.328 Meilen. Obwohl der Flug AR1181 von Aerolineas Argentinas inzwischen eingestellt wurde, wurde die Flugzeit seinerzeit mit 14 Stunden und 25 Minuten berechnet. Das von Aerolineas Argentinas auf dieser Strecke eingesetzte Flugzeug war ein Airbus A340-200, der eine Geschwindigkeit von 0,86 mach erreichte, was 659 mph entspricht. Nun, 14 Stunden und 25 Minuten sind eine enorme Zeit für einen Flug über 7.328 Meilen. Dies entspricht einer Fluggeschwindigkeit von nur 510 mph. Zieht man die zusätzliche Geschwindigkeit von 250 mph aus dem Jetstream ab, entspricht das einer Fluggeschwindigkeit von nur 260 mph. Es ist offensichtlich, daß hier etwas nicht stimmt.

Was in diesem Bild falsch ist, sind die Entfernungen zwischen den Kontinenten entlang des Südkreises. Das Globusmodell muss die Entfernungen verkleinern, damit sie in die heliozentrische Theorie passen, aber diese Entfernungen entsprechen nicht der wahren Entfernung zwischen den Ländern entlang des Südkreises.

Setzen wir nun die richtigen Zahlen ein und sehen wir, was wir erhalten. Latam fliegt mit einem Airbus 320 mit 528 mph von Sydney nach Buenos Aires. Addieren wir die 250 mph Geschwindigkeitszunahme aufgrund der Windströmung oder des Jetstreams entlang des Südkreises, erreicht die Gesamtgeschwindigkeit dieses Fluges etwa 778 mph. Obwohl Kapitän Marcelo R. sagte, die Flugzeit von Sydney nach Buenos Aires könne bis zu 16 Stunden und 45 Minuten betragen, bleiben wir bei 14 Stunden und 25 Minuten:

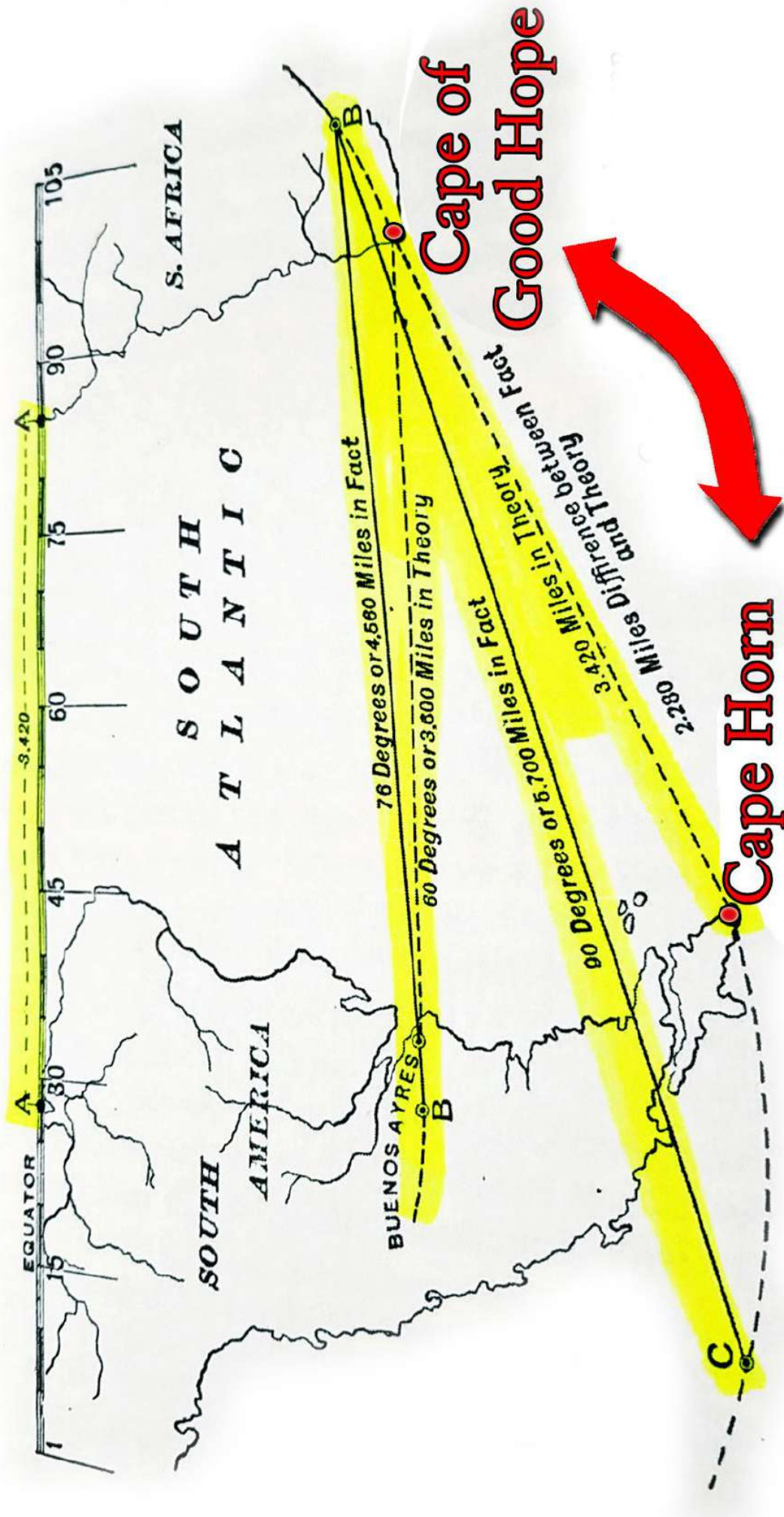
$$778 \text{ mph} \times 14 \text{ Stunden und } 25 \text{ Minuten Flugzeit} = 11.086,5 \text{ Meilen}$$

Wir subtrahieren nun **7.328** Meilen, die Entfernung zwischen Buenos Aires und Sydney nach dem Globusmodell, von 11.086 Meilen, der Entfernung, die von Sydney nach Buenos Aires bei einer Flugzeit von 14 Stunden und 25 Minuten mit 778 mph zurückgelegt wird:

$$11.086 - 7.328 = 3.758 \text{ Meilen Unterschied.}$$

Wir haben nun eine Differenz von fast 4.000 Meilen zwischen der Entfernung, die das Globusmodell zwischen Buenos Aires und Sydney angibt, und der tatsächlichen Entfernung, wenn man die Flugzeit und die Geschwindigkeit des Flugzeugs berechnet. Es ist klar, daß mit dem Globusmodell etwas nicht stimmt. Diese Entfernungsdifferenz und die Erkenntnis, daß hier eindeutig etwas nicht stimmt, wurde von Alex Gleason auf Seite 371 seines Buches mit dem Titel "**Is the Bible from Heaven? Is the Earth a Globe?**"

Werfen Sie einen Blick darauf:



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 Page 371

Alex Gleason gab seine eigenen Mittel aus, als er das Weltkugelmodell in Frage stellte und 1890 sein Buch schrieb. Er hatte Zugang zu Aufzeichnungen und Protokollen von Seereisen, die vom Kap der Guten Hoffnung an der Spitze Südafrikas bis zum Kap Hoorn an der Spitze Südamerikas unternommen wurden. Theoretisch sollte die Entfernung zwischen diesen beiden Punkten nur 3.420 Meilen betragen, tatsächlich beträgt die tatsächliche Entfernung zwischen diesen beiden Punkten aber 5.700 Meilen. Daraus ergibt sich eine Differenz von 2.280 Seemeilen. Seeleute und Kapitäne bezeugten diese Entfernungsunterschiede in Debatten und öffentlichen Anhörungen, bei denen auch Mitglieder der Royal Astronomical Society of London anwesend waren, wie Christine Garwood in ihrem Buch darlegt. Ein Hinweis darauf findet sich im Kapitel "Credits" dieses Buches.

Die Flugzeit zwischen Johannesburg, Südafrika, und Perth in Australien wird mit 10 Stunden und 45 Minuten berechnet. Wir haben gesehen, daß alle Flüge, die mit dem Jetstream durchgeführt werden, eine zusätzliche Geschwindigkeit von 250 mph zu der Geschwindigkeit, mit der das Flugzeug bereits fliegt, erreichen, ohne daß es zu einer zusätzlichen Reibung am Rumpf oder einer Gefährdung der Passagiere kommt. Die Entfernung zwischen Perth, Australien, und Johannesburg in Südafrika beträgt nach dem Globusmodell auf Google 5.163 Meilen. Die Boeing 747-400, die in Perth notgelandet ist, müsste mit nur 500 mph fliegen, um diese Strecke in 10 Stunden und 45 Minuten zurückzulegen. Das kann nicht stimmen, denn wenn wir die zusätzliche Geschwindigkeit des Jetstreams von 250 mph abziehen, müsste der Qantas-Flug QF64 nur mit 250 mph fliegen.

Wenn wir die zusätzliche Geschwindigkeit des Jetstreams zu der Geschwindigkeit von mindestens 550 mph addieren, die die Boeing-747-400 fliegt, müsste dieses Flugzeug mindestens mit 800 mph fliegen. Wenn man 10 Stunden und 45 Minuten lang mit 800 mph fliegt, entspricht das einer Entfernung von 8.360 Meilen.

$$800 \text{ mph} \times 10 \text{ Stunden und } 45 \text{ Minuten} = 8.360 \text{ Miles}$$

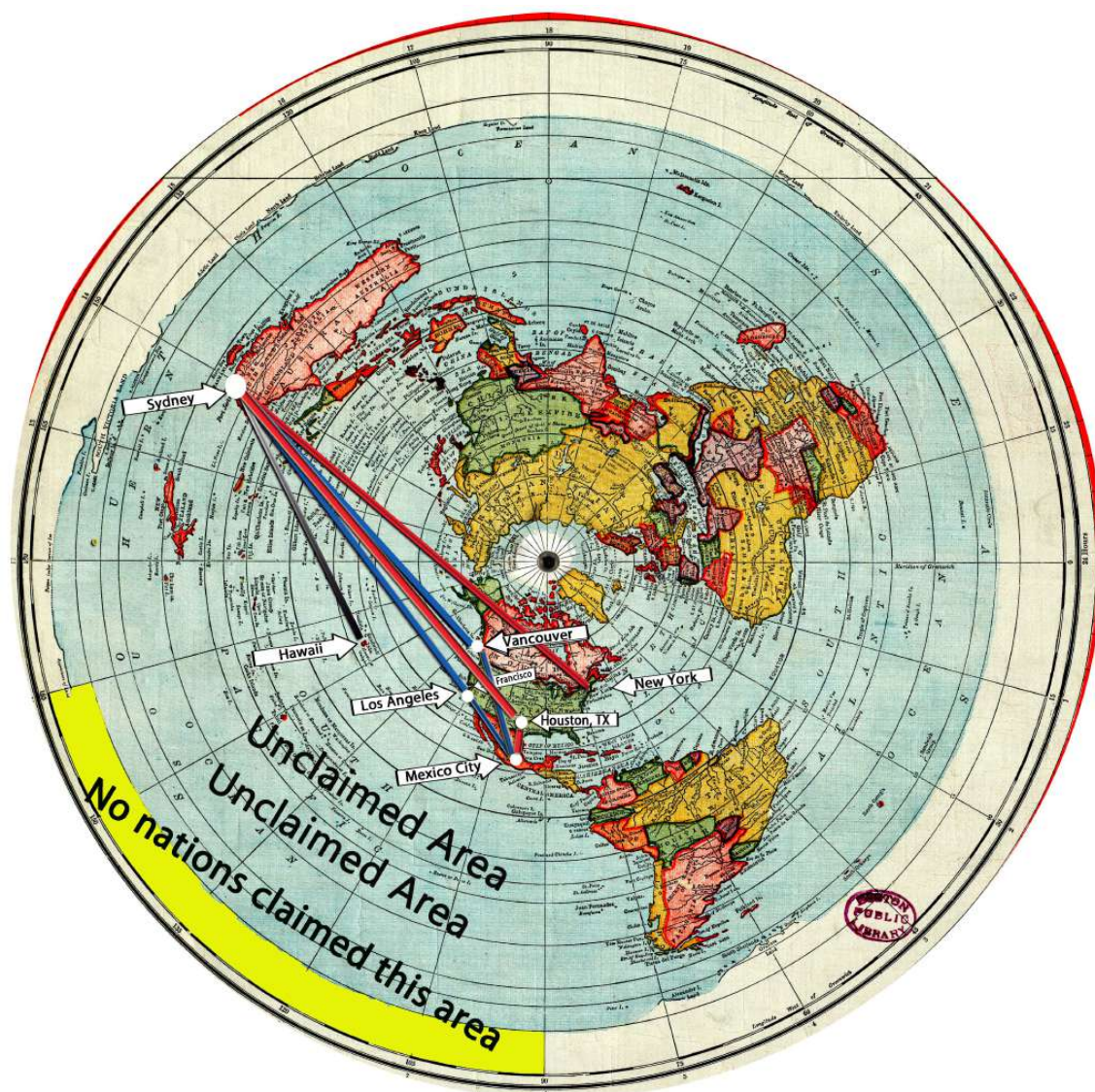
$$8.360 \text{ Miles} - 5.163 \text{ Miles} = 3.197 \text{ Miles Differenz}$$

Der Leser mag nun überzeugt sein, daß es einige Unstimmigkeiten mit dem Globusmodell gibt. Die Entfernung zwischen Johannesburg und Perth beträgt etwa **8.360 Meilen**; die Entfernung zwischen dem Kap der Guten Hoffnung und Kap Hoorn beträgt **5.700 Meilen** und die Entfernung zwischen Buenos Aires, Argentinien und Sydney, Australien beträgt **11.086 Meilen** und gibt uns einige ernsthafte Hinweise darauf, daß die Form der Erde nicht genau so ist, wie wir es im Laufe der Jahre gelernt haben.

Obwohl wir noch vier weitere Flüge vor uns haben, ist das genug Beweis und Beleg dafür, daß die Erde kein Globus ist!

Bevor ich dieses Kapitel schlieÙe, möchte ich noch eine Sache hinzufügen. Bitte machen Sie sich jetzt keine Gedanken über die Flugrouten von Sydney, Australien, nach Nordamerika und Hawaii. Dies wird am Ende von Kapitel 18 dieses Buches besprochen.

In dem Video, in dem Kapitän Marcelo R. interviewt wird, sprechen sie davon, daß sie 10 Stunden "im Dunkeln fliegen". Damit ist gemeint, daß sie ein Gebiet überfliegen, in dem keine Kommunikation mit der Flugsicherung möglich ist, weder in Südamerika noch in Ozeanien. Ich möchte nur darauf hinweisen, daß dies zufällig das Gebiet ist, das unten auf der Gleason's Flat Earth Map in GELB markiert ist. Dieses Gebiet wurde nie von irgendeiner Nation beansprucht.



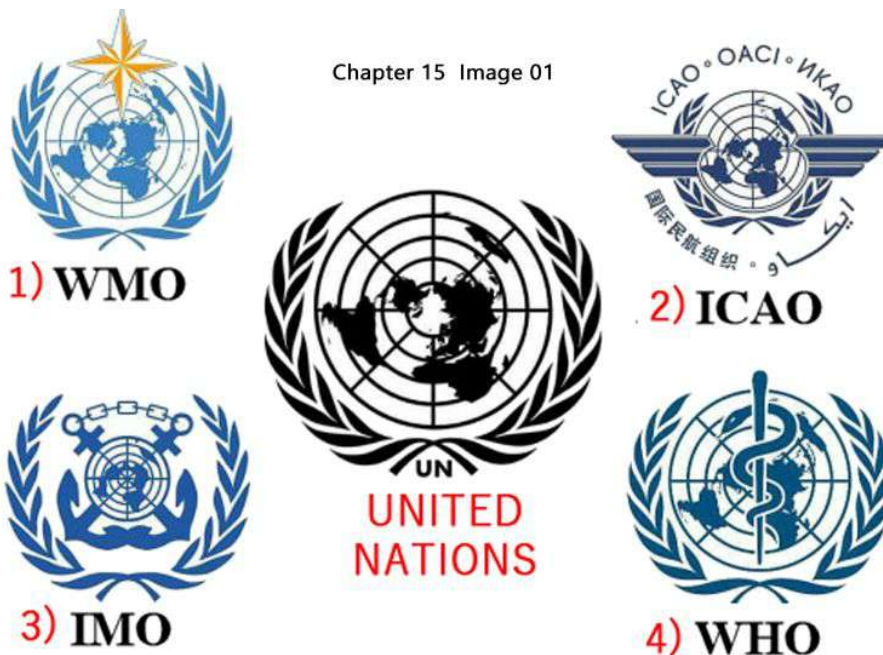
KAPITEL 15 - HAWAIIAN AIRLINES HA50 AM SFO

Die Kapitel 15, 16 und 17 werden für unsere Forschung sehr wichtig sein. Ursprünglich wollte ich die nächsten drei Flüge in einem einzigen Kapitel behandeln, da es sich um Inlandsflüge handelt, die alle von der gleichen Gesellschaft, Hawaiian Airlines, durchgeführt werden. Da ich jedoch nicht möchte, daß der Leser verwirrt wird, werden wir sie nacheinander in separaten Kapiteln behandeln.

Manche Wahrheiten liegen im Verborgenen! Zum Beispiel die Flagge der Vereinten Nationen mit der flachen Erdkarte als Symbol,

- 1) die Weltorganisation für Meteorologie,
- 2) die Internationale Zivilluftfahrtorganisation,
- 3) die Internationale Seeschiffahrtsorganisation und
- 4) die Weltgesundheitsorganisation,

die alle die flache Erdkarte als Symbol tragen. Offensichtlicher geht es nicht mehr!



Manchmal muss man etwas nachforschen oder die Punkte miteinander verbinden, um herauszufinden, daß die Dinge wirklich nicht so sind, wie sie sein sollten. Die drei Notlandungen, die wir in den Kapiteln 15, 16 und 17 behandeln werden, folgen dem gleichen Muster, der gleichen Ähnlichkeit, dem gleichen Trend. Sie mussten alle in derselben Region der USA landen, der Region im Nordwesten der Vereinigten Staaten, die als Nordwestregion bekannt ist: Nordkalifornien, Oregon und Washington State. Wirklich seltsam für Flüge, die in Richtung Südwesten unterwegs waren oder aus dem Südwesten der Welt in die USA flogen.

Fangen wir mit unserem ersten Flug an, dem Hawaiian Airlines Flug HA50 von Honolulu nach New York JFK. Lassen Sie sich jetzt bitte nicht verwirren, denn der Hawaiian Airlines Flug HA51/HAL51 wird in Kapitel 17 behandelt, nur daß wir in Kapitel 17 den Flug HA51/HAL51 in Richtung Honolulu betrachten werden, der von New York JFK abgeflogen ist.

24. Januar 2019. Alles scheint in Ordnung zu sein für Hawaiian Airlines HA50, die um 16:13 Uhr Ortszeit in Honolulu gestartet ist und voraussichtlich um 18:55+1 EST in JFK landen wird. Die Dauer dieses Fluges beträgt 9 Stunden und 35 Minuten, und das Flugzeug ist ein Airbus A330. An Bord des Flugzeugs befanden sich 253 Passagiere und 12 Besatzungsmitglieder.

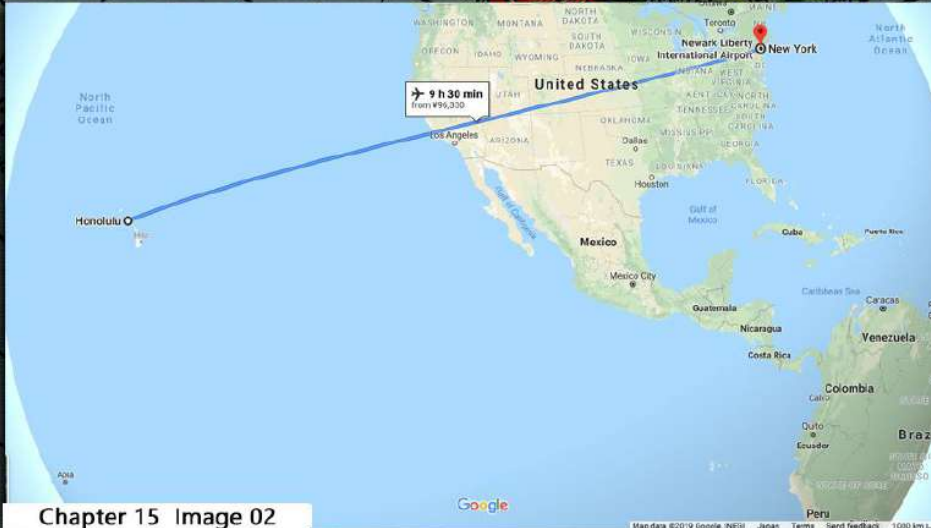
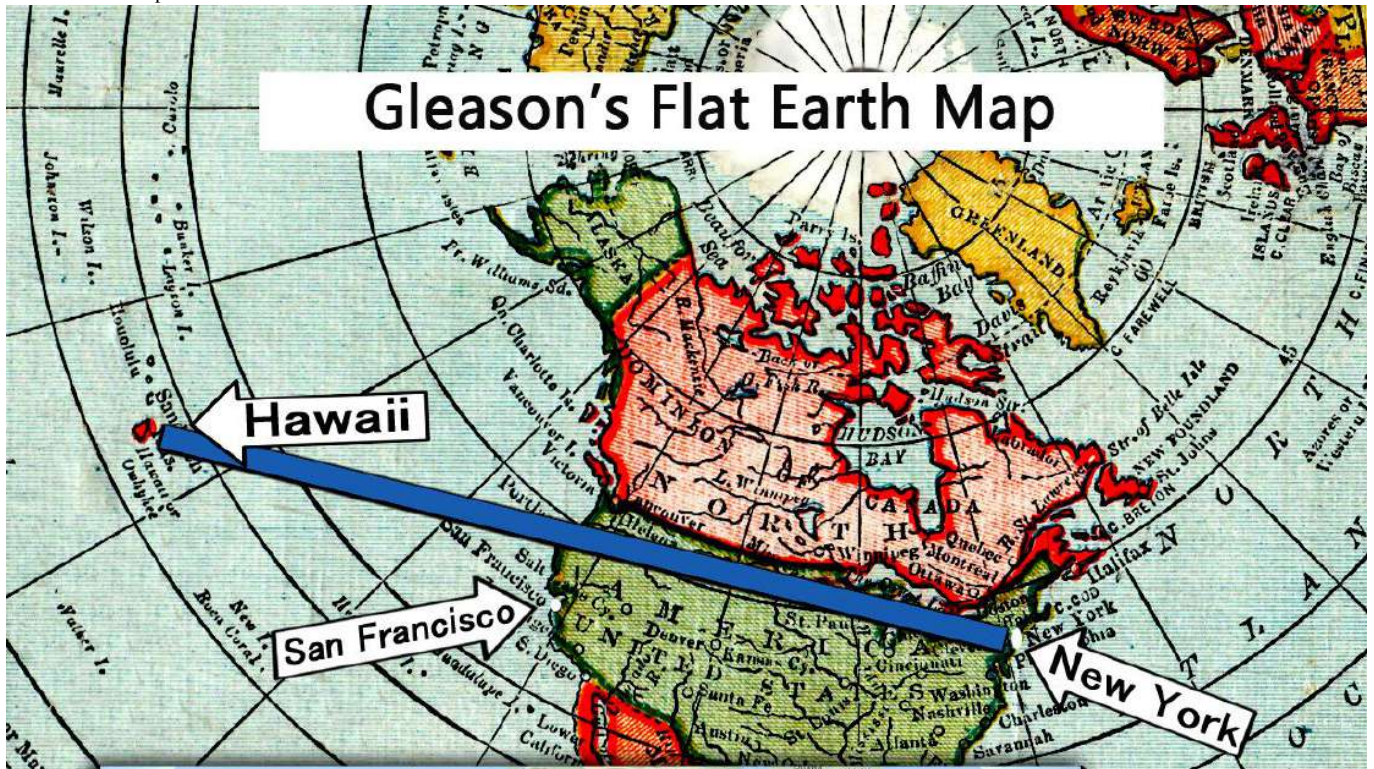
Das langjährige Besatzungsmitglied Emile Griffith fühlt sich während des Fluges nicht wohl. Griffith arbeitet seit über 30 Jahren für Hawaiian Airlines und wird von seinen Kollegen geliebt und respektiert. Nach fast drei Stunden Flug geht es Griffith nicht besser, und der Kapitän beschließt gegen 23 Uhr Ortszeit eine Notlandung auf dem San Francisco International Airport (SFO). Obwohl Besatzungsmitglieder und medizinisches Personal alles daran setzen, Griffiths Leben zu retten, stirbt er an einem Herzinfarkt. Er war 60 Jahre alt.

Für unsere Nachforschungen wollen wir uns auf die Flugroute dieses Fluges konzentrieren. Hawaii liegt auf **19,8968° N, 155,5828° W**, New York auf **40,7128° N, 74,0060° W** und San Francisco auf **37,7749° N, 122,4194° W**. Es ist ein ziemlich steiler Anstieg, um von **19,8968° N, 155. 5828° W (Hawaii) auf 37,7749° N, 122,4194° W (SFO)** zu steigen und dann fast 5 Stunden lang auf demselben Breitengrad zu bleiben, bis er New York (JFK) auf **40,7128° N, 74,0060° W** erreicht.

Hier stimmt etwas nicht. Warum fliegt ein Flug, der aus dem Südwesten kommt, nicht nach San Diego oder Los Angeles, sondern nach Nordwesten in Richtung San Francisco und dann auf demselben Breitengrad nach New York? Ich verstehe, daß der Leser sagen wird, daß der medizinische Notfall den Piloten dazu veranlasst hat, direkt von **19,8968° N, 155,5828° W nach 37,7749° N, 122,4194° W** zu fliegen.

Aber wenn der Leser sieht, daß die beiden anderen Flüge, die wir betrachten werden, daßelbe tun, wird er verstehen, daß dies keine einmalige Situation ist, sondern ein Muster! Flüge, die von Hawaii in den Nordosten der USA führen, fliegen über Washington State, Portland oder Nordkalifornien. Verstehen Sie, was falsch ist? Vergleichen wir den Hawaii-Flug HA50 sowohl auf dem Globus als auch auf der Gleason's Map:

Gleason's Flat Earth Map



Obwohl die Verteidiger von Ball Earth Google Maps kritisieren, ist auf beiden Bildern von FlightAware und Google Maps zu sehen, daß die HA50 in dieselbe Richtung fliegt. Es gibt überhaupt keinen Unterschied zwischen diesen beiden Screenshots.



FlightAware Screenshot of HA50

Both Hawaii & Puerto Vallarta
in Mexico are on the same
Latitude.

Flights from the US need to head SW on the globe

Hawaii

19.8968° N

Puerto Vallarta

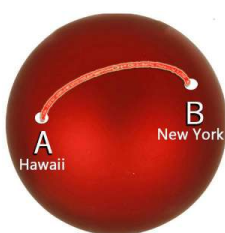
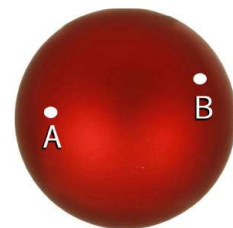
Chapter 15 HA50



Wie der Leser auf Seite 83, Bild 02, sehen kann, steht oben die Gleason's Flat Earth Map, auf der die Flugroute von New York nach Hawaii blau eingezeichnet ist. Wenn man sich die Gleason's Map ansieht, wird klarer, warum der Pilot das Flugzeug in San Francisco landen wollte, da er von Hawaii aus in Richtung Nordwesten der USA unterwegs war.

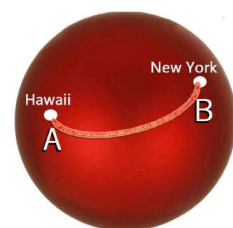
Wenn wir uns hingegen die Flugroute laut Google Maps ansehen, müssen wir uns fragen, warum dieses Flugzeug nicht in San Diego oder Los Angeles gelandet ist. Sogar FlightAware zeigt die Flugroute von HA50 über Südkalifornien an. Es macht nicht wirklich Sinn, daß dieser Flug in San Francisco landet. Ich frage mich, ob der Flug von Honolulu nach New York als "Großkreis"-Strecke betrachtet wird. Wenn ja, warum dann immer in einem Bogen nach Norden? Wenn die Strecke von A nach B auf einer Kugel immer ein Bogen um den höchsten Punkt ist, muss sie dann immer einen Bogen nach Norden machen? Würde es einen Unterschied machen, wenn diese Linie einen Bogen nach Süden macht? Warum kann ein Flug von New York nach Hawaii oder von Hawaii nach New York keinen Bogen nach Süden machen? Lassen Sie mich das veranschaulichen:

Wir haben hier eine perfekte Kugel, genau wie das Erdkugelmodell. Nach dem Erdkugelmodell ist die kürzeste Entfernung zwischen A und B auf einer Kugel ein "Großkreis" oder eine Linie, die um den höchsten Punkt der Kugel herumgeht und so verläuft, als ginge sie durch die Mitte der Kugel. Es sollte keinen Unterschied machen, ob diese Linie die Kugel im Norden oder im Süden umrundet. Es würde die Entfernung oder den Weg nicht verändern.



Geben wir A und B Namen. A ist jetzt Hawaii und B ist jetzt New York City. Gilt dieser Direktflug von New York City aus als "Großkreis"-Route? Es scheint so zu sein, denn wie wir bei den nächsten beiden Notlandungen der Hawaiian Airlines sehen werden, landeten beide ebenfalls im Nordwesten der Vereinigten Staaten.

Muss ein "Großkreis" immer einen Bogen nach Norden machen? Wenn Hawaii nach New York als "Großkreis"-Route betrachtet wird, warum kann dieser Bogen dann nicht nach Süden verlaufen? Warum können Flüge von New York nach Hawaii nicht in Richtung Süden starten und über Colorado, Arizona und Südkalifornien fliegen, bis sie Hawaii erreichen? Die Flugverfolgungsprogramme zeigen dies zwar an, aber im wirklichen Leben passiert das nicht.



Meine lieben Freunde, unsere Schlussfolgerung hier ist, daß HA50 nicht aus dem Südwesten einer sich drehenden Kugel kam. Wie wir auf der Gleason's Flat Earth Map auf Bild 02 deutlich sehen können, ist die blaue Linie oben, die Hawaii mit New York City verbindet, der wahre Weg dieses Fluges. Es gibt keine "Großkreis"-Routen.

Der Flug HA50 der Hawaiian Airlines kam auf direktem Weg aus Hawaii, genau wie die blaue Linie zeigt. Die Entscheidung des Flugkapitäns, in San Francisco SFO zu landen, war logisch, da er die nordwestliche Region der Vereinigten Staaten überfliegen wollte. Das Bild unten zeigt genau die Flugbahn von Hawaiian Airlines Flug HA50. Alle anderen Flüge von Hawaii, die direkt in den Nordosten der Vereinigten Staaten fliegen, folgen der gleichen Flugroute.



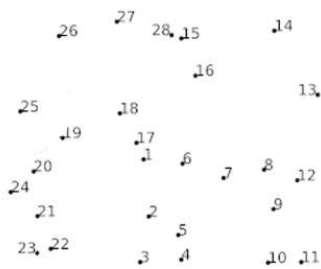
Ich recherchiere seit über drei Jahren Flugrouten und beweise, daß die Erde flach ist, und ich bin immer noch erstaunt über all die Beweise, die ich so klar vor meinen Augen finde. Als ich dann auch noch feststellte, daß alle Flüge von Australien nach Nordamerika NORDLICH von Hawaii fliegen, war es so, als ob ich die flache Erde zum ersten Mal entdeckt hätte. Die Flugrouten führen dich zur flachen Erde. Man muss die Punkte miteinander verbinden!

Als nächstes werden wir uns zwei weitere Flüge von Hawaiian Airlines ansehen. In Kapitel 16 werde ich über eine seltsame Notlandung im Nordwesten der Vereinigten Staaten berichten, und in Kapitel 17 werden die Dinge noch seltsamer. Diese drei Flüge und Kapitel werden sehr wichtig sein, weil sie alle Teil eines Puzzles sind und wir die Teile zusammensetzen müssen.

Lassen Sie uns nun eine weitere Notlandung in Oakland, Kalifornien, machen!

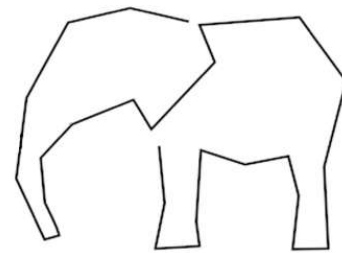
KAPITEL 16 - HAWAIIAN AIRLINES HA37 IN OAKLAND

Hat der Leser Spaß daran, die Punkte zu verbinden? Als ich in Brasilien aufwuchs, war das eine meiner Lieblingsbeschäftigungen. Die Dinge waren schwierig; meine Familie hatte nicht viele Mittel. Spielzeuge waren rar, also hatten wir mit allem, was wir finden konnten, Spaß. Ich schaute mir alte Zeitungen an und suchte nach Witzen oder Rätseln und Punkterätseln wie diesem hier:



Before

Bei Puzzlespielen sieht man das Bild erst, wenn man alle nummerierten Punkte verbunden hat. Die Kapitel 15, 16 und 17 sind ähnlich wie das Pünktchenrätsel.



After

In Kapitel 15 haben wir die seltsame Notlandung eines Fluges gesehen, der aus Hawaii auf $19,8968^{\circ}$ N, $155,5828^{\circ}$ W kam und in San Francisco auf $37,7749^{\circ}$ N, $122,4194^{\circ}$ W landete. Wir können dies als Einzelfall interpretieren, da es sich um einen Todesfall in der Luft handelte, und da es sich um ein Mitglied der Besatzung handelte, könnte die Hawaiian Airlines ihnen geraten haben, nach San Francisco zu fliegen.

Aber was ist von einem Flug zu halten, der von San Diego in Südkalifornien in Richtung Hawaii gestartet ist, aber in Oakland, Kalifornien, notgelandet ist? Genau das ist am 23. Oktober 2018 passiert, als Hawaiian Airlines Flug HA37 in Richtung Hawaii (Maui) ein Problem in der Luft hatte, als kurz nach dem Start ein Cockpitlicht aufleuchtete, was auf ein mögliches Problem mit einem der beiden Triebwerke des Airbus 321n hinwies.

Nach Angaben von MercuryNews.com "startete das Flugzeug um 8:25 Uhr in San Diego und landete um 10:51 Uhr in Oakland, Kalifornien".

Nach Angaben der Website mercurynews.com erhielt der Flughafen jedoch erst um 9:30 Uhr die erste Meldung, daß die Maschine umgeleitet werden müsse. Das bedeutet, daß die Maschine bereits eine Stunde auf dem Flug nach Hawaii in Richtung Südwesten über den Pazifik war, als sie den Flughafen Oakland benachrichtigte. Das Flugzeug landete in Oakland eine Stunde und 21 Minuten nach der Benachrichtigung des Flughafens Oakland.

Wie kann ein Flugzeug, das sich auf einem 5 Stunden und 50 Minuten dauernden Flug in die entgegengesetzte Richtung von Oakland, Kalifornien, befand, in der Lage sein, nach nur 1 Stunde und 21 Minuten nach der Benachrichtigung des Flughafens Oakland in Richtung Nordwesten zurückzukehren und zu landen?

Ein Direktflug von San Diego nach Oakland dauert 1 Stunde und 30 Minuten, WENN der Flug in San Diego startet und direkt nach Oakland fliegt. Wie kann ein Flug, der bereits 1 Stunde in die entgegengesetzte Richtung unterwegs war, in nur 1 Stunde und 21 Minuten nach der Benachrichtigung des Flughafens in Oakland landen? Sehen Sie sich bitte Bild 02 unten an:



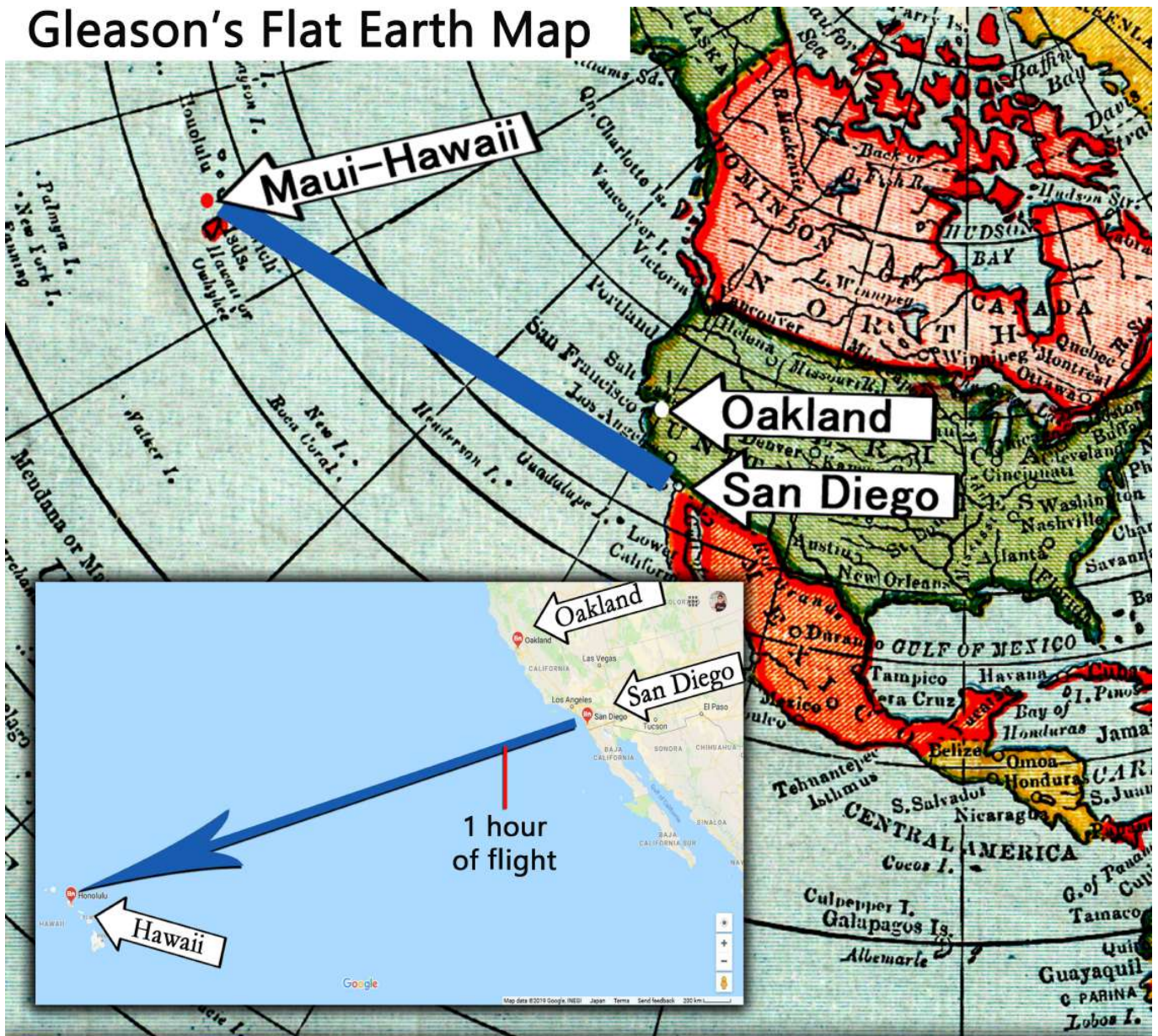
Wie auf dem obigen Bild zu sehen ist, hätte der Flug HA37 der Hawaiian Airlines länger als 1 Stunde und 21 Minuten gebraucht, um Oakland, Kalifornien, im Nordwesten der Vereinigten Staaten zu erreichen. Das Beste, was der Pilot unter diesen Umständen hätte tun können, wäre die Rückkehr nach San Diego gewesen. Das wäre für ihn der nächstgelegene Flughafen gewesen.

Diese Notlandung macht überhaupt keinen Sinn, wenn man sich das Weltraummodell ansieht. Natürlich wäre San Diego die beste Option für eine Notlandung gewesen, wenn das Flugzeug bereits eine Stunde über dem Pazifik in Richtung Hawaii unterwegs gewesen wäre.

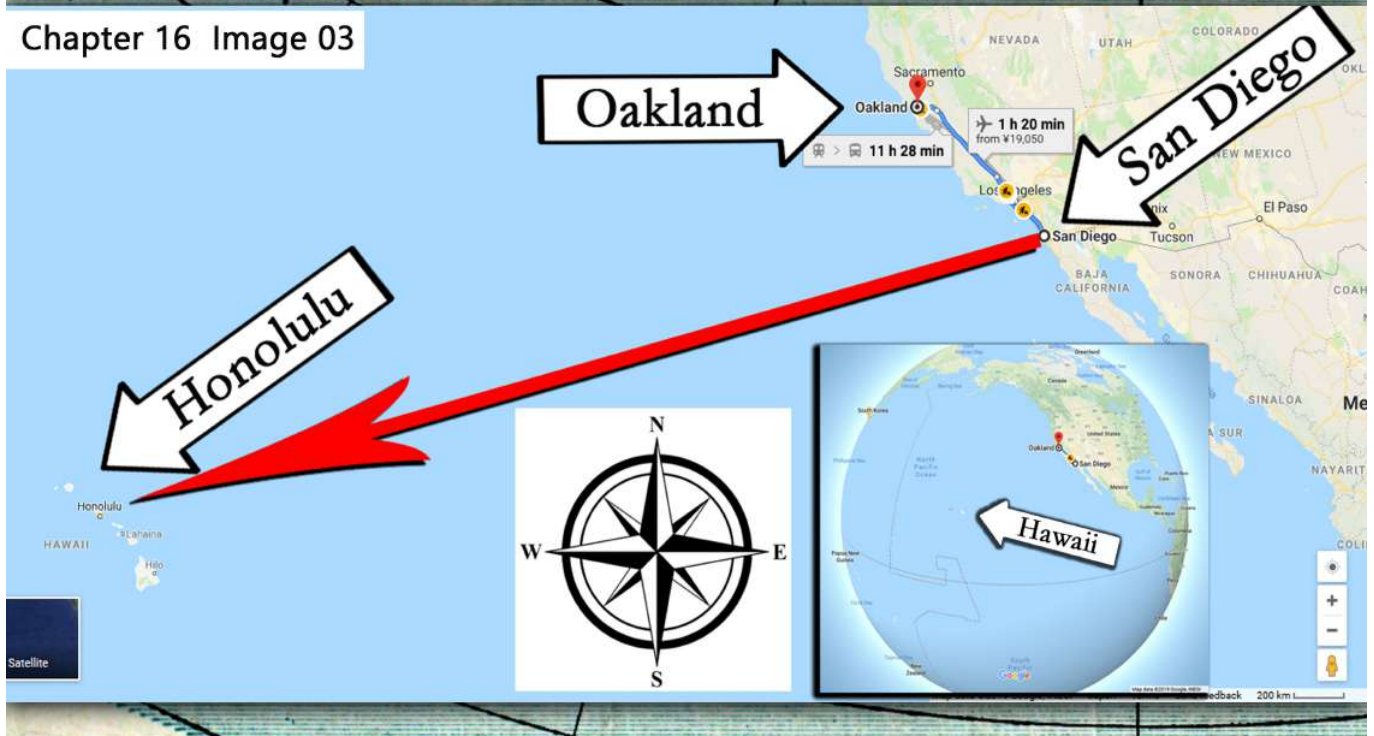
Was aber, wenn Hawaiian Airlines Flug HA37 nicht in diese Richtung geflogen wäre? Was wäre, wenn Hawaiian Airlines Flug HA37 bereits in Richtung Nordwesten flöge? Nun, das kann doch nicht sein, oder? Liegt Hawaii nicht südwestlich von San Diego? Schauen wir mal, San Diego liegt auf 32,7157° N, 117,1611° W, Hawaii liegt auf 19,8968° N, 155,5828° W.

Alles wird klarer, wenn wir uns die Gleason's Flat Earth Map ansehen und mit dem Globusmodell vergleichen, wie wir es auf der nächsten Seite tun werden:

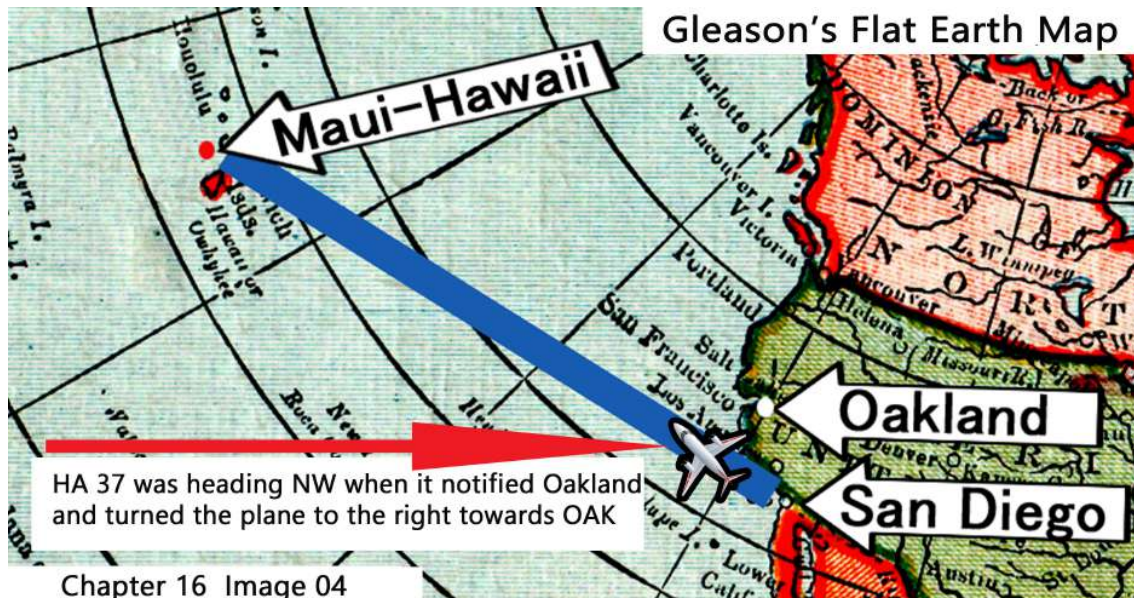
Gleason's Flat Earth Map



Chapter 16 Image 03



Wenn wir die Flugbahn des Hawaiian Airlines Fluges HA37 sowohl auf dem Globusmodell als auch auf der Gleason's Flat Earth Map vergleichen, wird klar, warum dieses Flugzeug in Oakland, Kalifornien, gelandet ist. Der Flug befand sich bereits nach 1 Stunde Flugzeit in Richtung Nordwesten der kalifornischen Küste. Der Pilot meldete OAK, drehte das Flugzeug nach rechts und flog auf Oakland zu.



Wie wir in Kapitel 15 mit dem Hawaiian Airlines Flug HA50, der in San Francisco (SFO) notgelandet ist, und mit diesem Flug, dem Hawaiian Airlines Flug HA37, der in Oakland (OAK) gelandet ist, die nur 31 Meilen voneinander entfernt sind, gesehen haben, flogen diese beiden Flüge auf denselben Weg zu und kamen von demselben Weg, wie auf der Gleason's Flat Earth Map gezeigt. Die Erde IST flach und Flugrouten und Notlandungen beweisen diese Tatsache!

Der Leser mag immer noch an einen einfachen Zufall glauben. Das ganze heliozentrische System basiert auf Zufällen und Zufälligkeiten. Lieber Leser, es ist an der Zeit, die Augen zu öffnen und zu sehen, daß es keine Zufälle wie diesen gibt. Wir haben über 15 Notlandungen berichtet, die sich alle auf der Karte der flachen Erde als sinnvoller erwiesen haben als auf einer sich drehenden Erdkugel, die sich "zufällig" an der richtigen Stelle im Universum befand. Zufällig explodierten die richtigen Chemikalien, und zufällig entstand Leben.

Nein, nein, mein Freund. Es gibt hier keine Zufälle! Wir sind alle belogen worden. Es ist jetzt an der Zeit, die Augen zu öffnen und sich von diesem heliozentrischen Glauben und seinem Netz von Lügen zu befreien. Wie man so schön sagt...

„Echte Augen erkennen echte Lügen“!

KAPITEL 17 - HAWAIIAN AIRLINES

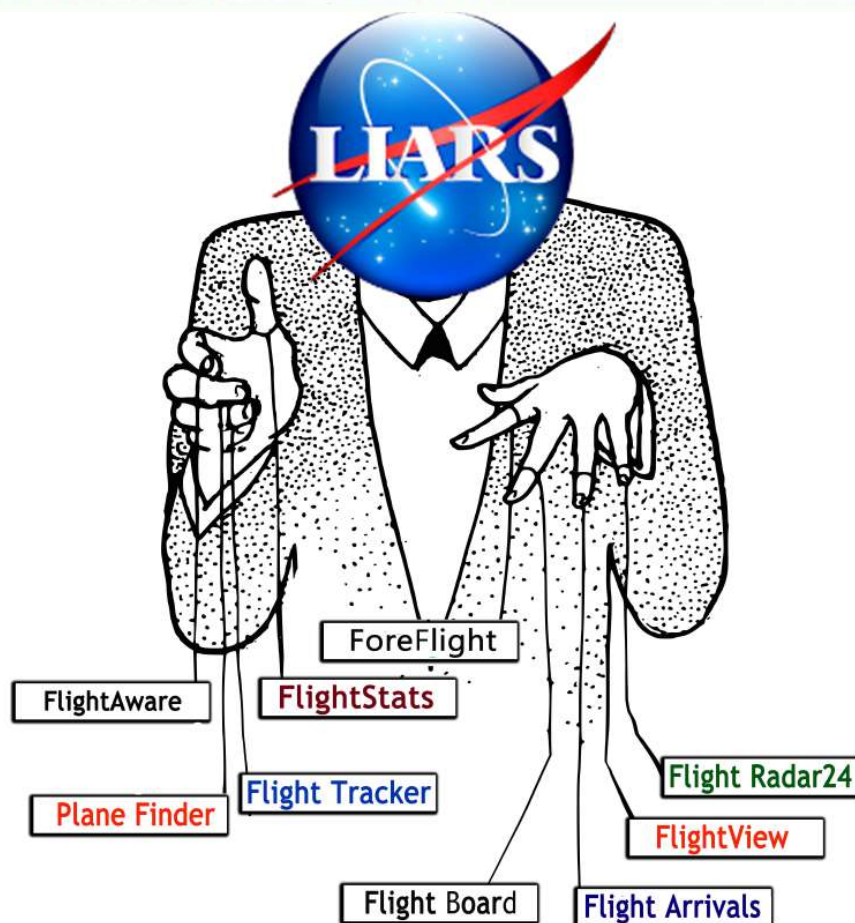
HAL51 IN SEATTLE

Manchmal erhalte ich Nachrichten von Befürwortern der Erdkugel, die mir Links oder Screenshots von Flugverfolgungs-Websites oder Apps schicken, um mich davon zu überzeugen, daß die Erde eine Erdkugel ist, indem sie mir einfach ein digitales Bild auf einem digitalen Bildschirm zeigen. Es ist erstaunlich, wie viel Vertrauen sie in Bilder setzen, die von einem Computerbildschirm stammen, der von Menschen leicht manipuliert werden kann. Die Befürworter der Erdkugel mögen sich dessen bewusst sein oder auch nicht, aber alle Websites zur Flugverfolgung, Flugplanungssoftware, Anwendungen und Bilder, die auf den Rücksitzen von Flugzeugen angezeigt werden, beziehen ihre Daten von ein und derselben Behörde: NASA! Hier ist ein Beispiel, um meinen Standpunkt zu belegen: AirNav Live Flight Tracker arbeitet mit der NASA zusammen.

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.



Wie wir auf der vorherigen Seite sehen konnten, gibt es eine Agentur, die hinter all diesen Flugverfolgungs-Websites die Fäden zieht. Diese Agentur versorgt sie mit Daten, die bereits von einer flachen Erdkarte in eine Erdkugelprojektion umgewandelt wurden. Die Konvertierung von Daten ist nichts Neues, sie wurde bereits auf vielen verschiedenen Plattformen durchgeführt.

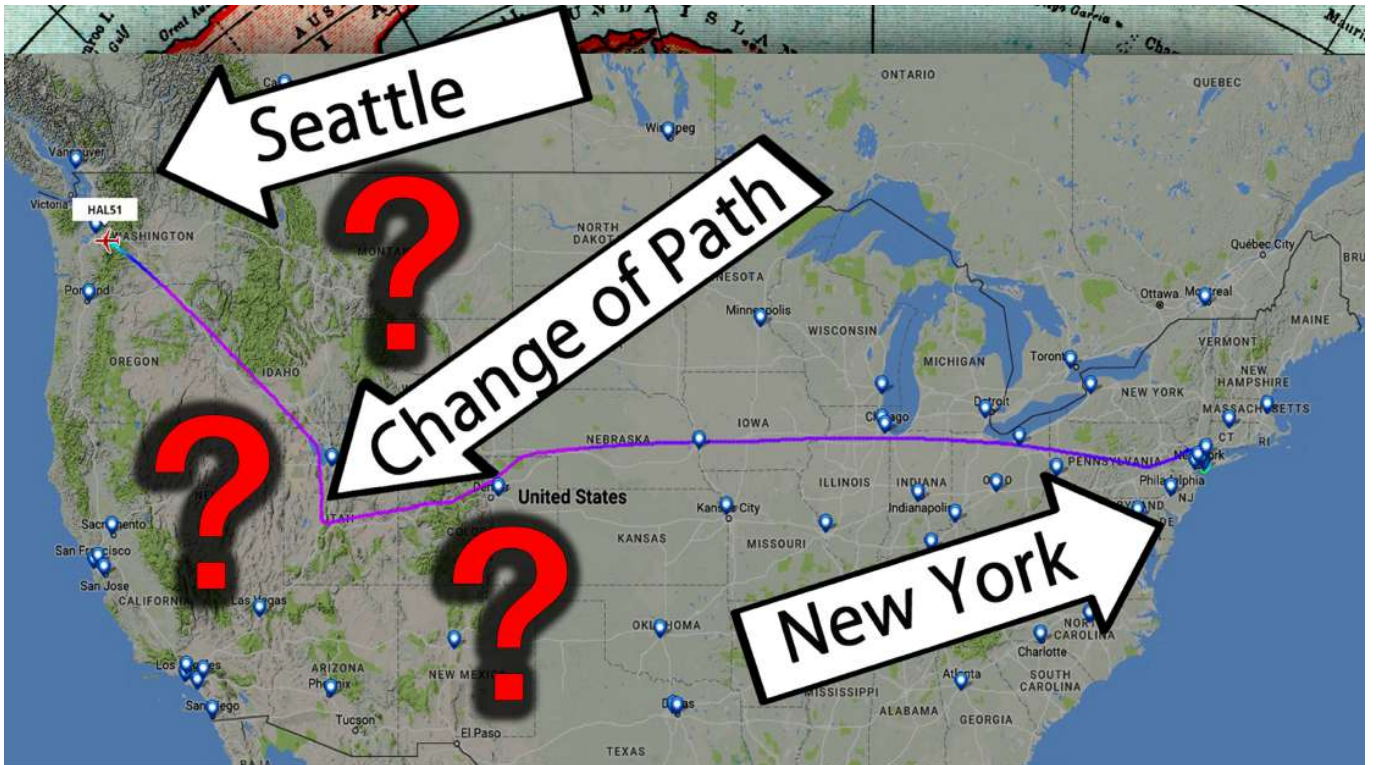
Ich habe in diesem Kapitel Websites zur Flugverfolgung erwähnt, weil der Flug, den wir hier behandeln werden, eine äußerst ungewöhnliche und seltsame Kursänderung hatte, als er eine Notlandung machen musste. Während der Live-Verfolgung machten die Zuschauer Screenshots und posteten sie in einer Diskussionsgruppe, deren Administrator Mick West, ein Verfechter von Globe Earth, ist.

Nach Angaben von FlightRadar24 befand sich der Flug HA51/HAL51 der Hawaiian Airlines südlich von Salt Lake City über Utah, als er abrupt seine Flugbahn in Richtung Nordwesten änderte und in Seattle notlanden musste. Der Flug wurde live verfolgt, und die auf dem Bildschirm angezeigte Flugroute stimmte mit dem Globe Earth-Modell und Google Maps überein. Plötzlich machte das Flugzeug eine 90-Grad-Drehung nach rechts und flog in Richtung Seattle, um dort notzulanden. Wie war das überhaupt möglich?

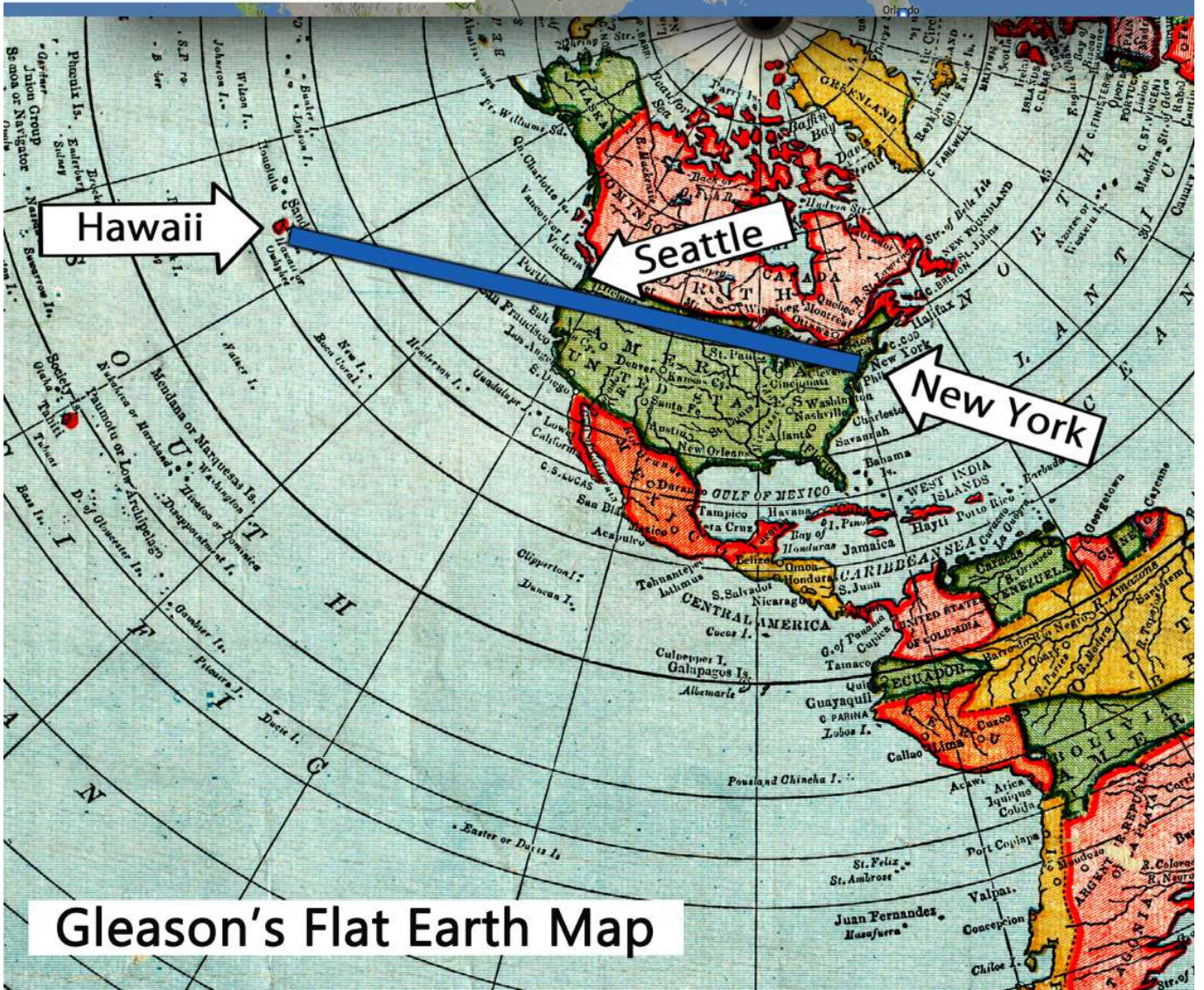
Details zum Flug folgen: Hawaiian Airlines Flug HA51/HAL51 Airbus A330-243, Mode-5 Code A479B2, Seriennummer 1310, AGE 5 Jahre, Ground Speed 437 kts, True Airspeed 474 kts, Indicated Airspeed 271 kts, Mach 0.812 (622 mph), FIR/UIR Salt Lake City, Radar T-KSLC3, Latitude 42.5208, Longitude -114.2024. Das Datum, an dem es geschah, war der 5. Juni 2017.

Wie schon in Kapitel 15 über die Notlandung von Hawaiian Airlines Flug HA50 im Nordwesten der Vereinigten Staaten und in Kapitel 16 über die Notlandung von Hawaiian Airlines Flug HA37 in Oakland, CA, 31 Meilen nordöstlich von San Francisco im Nordwesten der Vereinigten Staaten, war ich nicht überrascht, als ich erfuhr, daß dieses Flugzeug in Seattle notgelandet war. Höchstwahrscheinlich befand sich dieses Flugzeug nicht einmal an dem Ort, an dem es von der Ortungssoftware angezeigt wurde.

Über diesen Flug und die Gründe für die Notlandung von Süd-Utah nach Seattle ist nicht viel zu erfahren. Nichtsdestotrotz müssen wir den Pfad dieses Fluges, wie er auf dem Screenshot zu sehen ist, mit der Gleason's Flat Earth Map auf der nächsten Seite vergleichen und sehen, zu welchem Schluss wir kommen:



Chapter 17 Image 03



Wie auf Seite 93 Bild 03 verglichen, ist die Flugroute des Hawaiian Airlines Fluges HA51/HAL51 auf der Gleason's Flat Earth Map eine gerade Linie von New York JFK nach Honolulu HNL in Hawaii, wobei Seattle EXAKT auf der Route liegt. Wir kommen zu dem Schluss, daß diese Notlandung in Seattle mehr Sinn macht, wenn wir die Karte der flachen Erde betrachten, und daß sie überhaupt keinen Sinn macht, wenn wir sie auf dem Erdkugelmodell betrachten. Die Flugroute auf dem Screenshot, auf dem das Flugzeug eine abrupte Rechtskurve macht und nach Nordwesten in Richtung Seattle fliegt, wirft eine Reihe von Fragen auf: Warum ist dieses Flugzeug nicht in Salt Lake City gelandet, da es südlich von Utah flog? ? Wie wäre es mit Las Vegas? Warum ist dieses Flugzeug nicht weitergeflogen, bis es Los Angeles oder San Diego erreichte? Was ist falsch an San Diego und Los Angeles, daß diese Flüge, die aus dem Nordosten in Richtung Hawaii im Südwesten kommen, immer in der nordwestlichen Region der Vereinigten Staaten landen? Dasselbe passiert mit Flügen, die von Hawaii in Richtung Vereinigte Staaten kommen und im Nordwesten der Vereinigten Staaten notlanden?

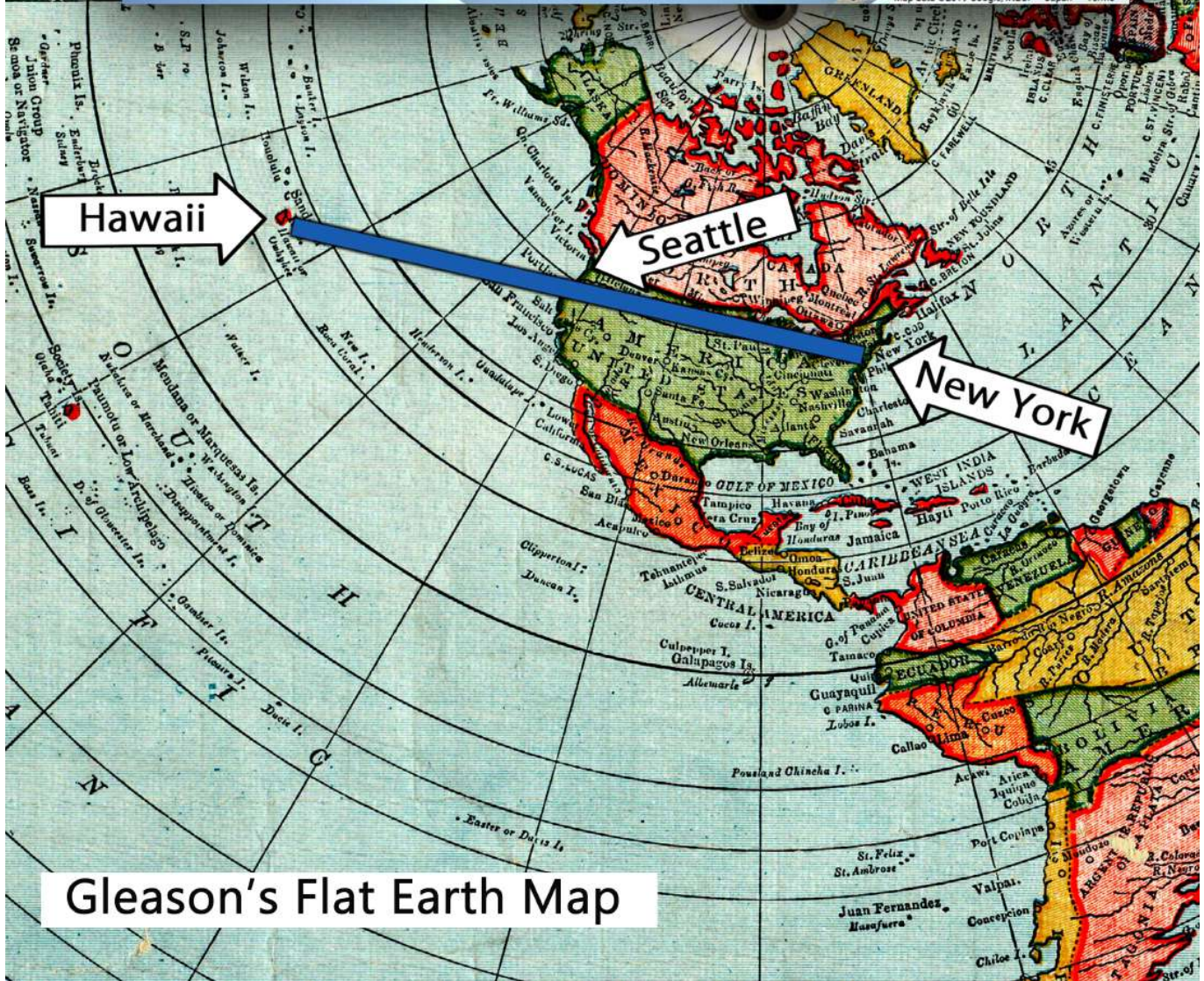
Sehen Sie sich unten die Entfernung zwischen Seattle und Salt Lake City an:

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

Nur zur Erinnerung für den Leser, daß laut dem Screenshot der Hawaiian Airlines Flug HA51/HAL51 mindestens 200 Meilen südlich von Salt Lake City flog.

Es gibt weitere Flüge von Hawaiian Airlines, die im Nordwesten der Vereinigten Staaten notgelandet sind. Tatsächlich sind es sogar mehrere! Hawaiian Airlines wurde in den letzten Jahren von Notlandungen geplagt, was von den Medien aufgegriffen wurde, und es gibt eine Reihe von Online-Artikeln, die über die Probleme von Hawaiian Airlines mit Notlandungen in letzter Zeit berichten.

In Abbildung 17a haben wir die Flugbahn des Hawaiian Airlines Fluges HA51/HAL51 sowohl auf dem Screenshot von FlighRadar24, der im Diskussionsforum veröffentlicht wurde, als auch auf der Gleason's Flat Earth Map verglichen. Wir werden nun die Flugroute von HA51/HAL51 auf dem Erdkugelmodell nach Google Maps mit der Gleason's Flat Earth Map vergleichen. Legen wir beide Flugbahnen nebeneinander und sehen wir, welche mehr Sinn macht: Das Modell der sich drehenden Erdkugel oder das Modell der flachen, geozentrischen und stationären Erde:

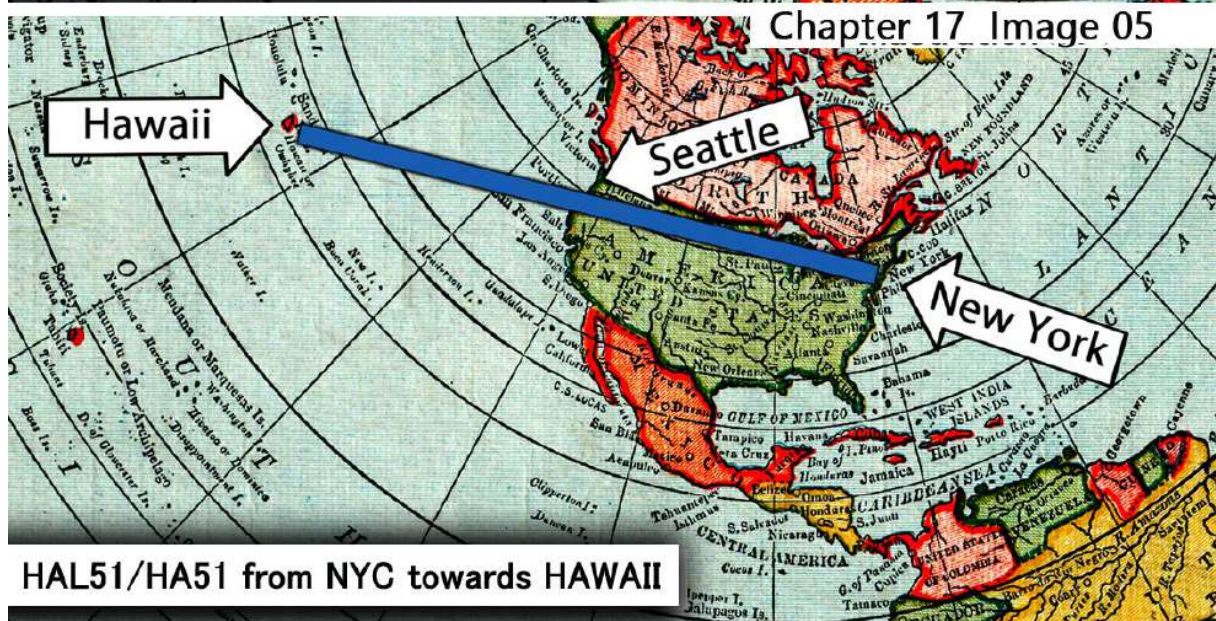
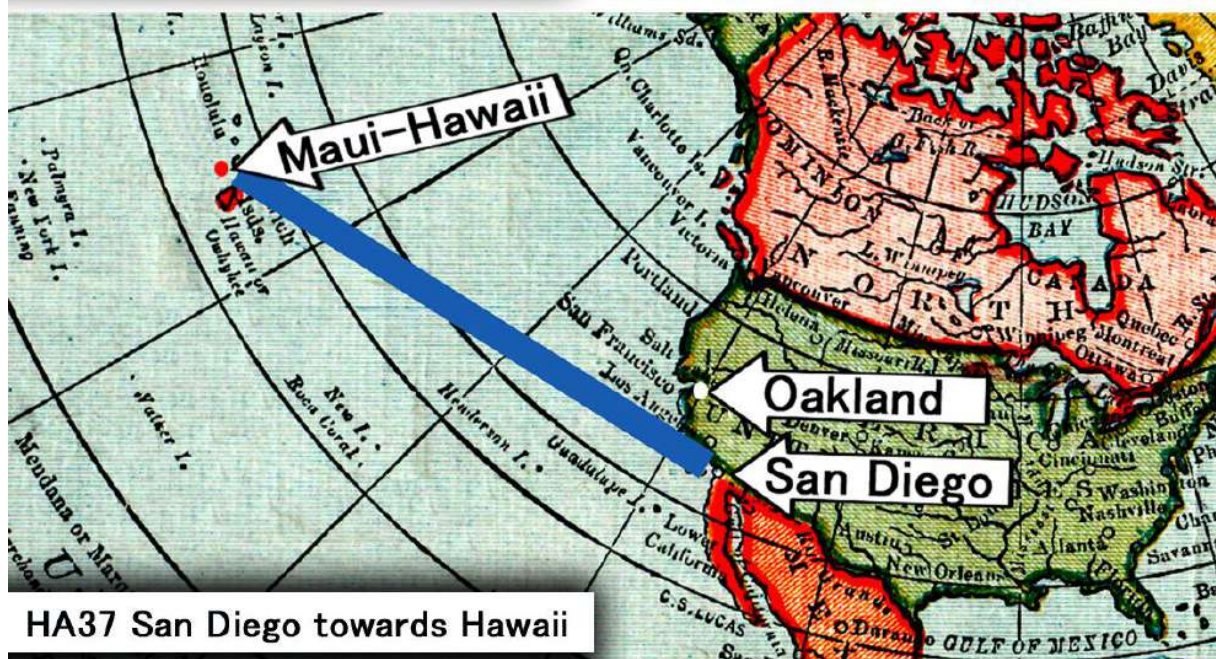
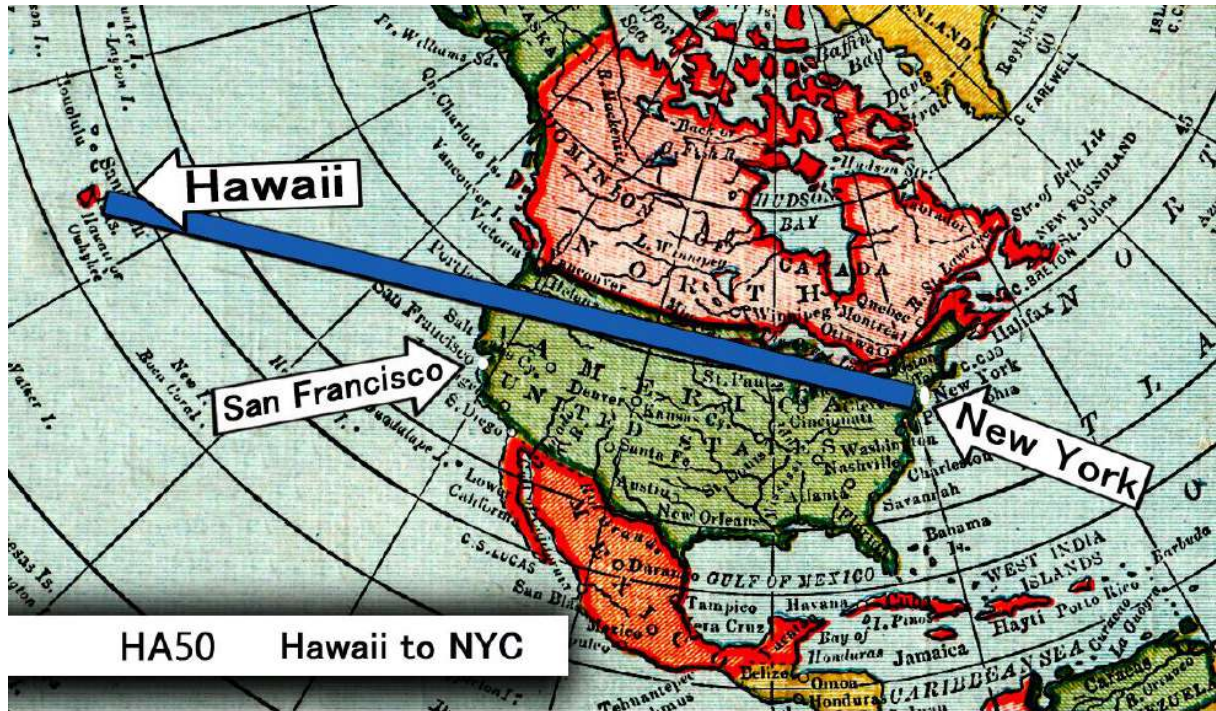


Wie auf Seite 94 Bild 04 gezeigt, gibt es keinen Unterschied zwischen der Flugroute, die auf das in Google Maps dargestellte Globe-Earth-Modell projiziert wird, und der Flugroute, die auf dem Screenshot von FlightRadar24 Bild 03 zu sehen ist. In beiden Abbildungen ist die Flugroute eines Flugzeugs, das von Hawaii HLN in Richtung New York JFK fliegt, ähnlich und zeigt eine Flugroute über den Bundesstaat Utah, südlich von Nevada und über Südkalifornien auf dem Weg nach oder von Hawaii. Als jedoch eine Notlandung stattfand, stimmte der Ort, an dem dieser Flug landete, nicht mit der Flugroute überein, als ob er wirklich auf einem Erdkugelmodell geflogen wäre.

Die Gleason's Flat Earth Map zeigt eine Flugroute, die direkt von Hawaii HLN nach New York JFK führt. Alle drei Notlandungen, die in den Kapiteln 15, 16 und 17 behandelt wurden, haben gemeinsam, daß sie im Nordwesten der Vereinigten Staaten gelandet sind, was für das Modell der flachen Erde spricht. Daraus schließen wir:

- Alle drei Notlandungen, die in Kapitel 15 - Hawaiian Airlines Flug HA50; in Kapitel 16 - Hawaiian Airlines Flug HA37 und in Kapitel 17 - Hawaiian Airlines Flug HA50/HAL51 behandelt werden, sprechen für die Gleason'sche Karte der flachen Erde gegenüber dem Modell der sich drehenden Kugel auf der Erde. Alle drei Notlandungen fanden auf der Flugroute statt, die auf der Gleason's Flat Earth Map dargestellt ist.
- Alle drei Notlandungen zeigen deutlich, daß alle diese Flüge über die nordwestliche Region der Vereinigten Staaten flogen und diese drei Notlandungen keine drei aufeinander folgenden "Zufälle" waren.
- Alle drei Notlandungen haben gezeigt, daß das, was auf Flugverfolgungs-Websites, auf den Bildschirmen der Rücksitze von Flugzeugen und in Flugverfolgungsanwendungen gezeigt wird, eine Simulation einer Erdkugel ist und nicht die Realität einer flachen, nicht rotierenden Erde. Alle drei Notlandungen haben gezeigt, was wir schon seit langem wissen: daß die offiziellen Stellen die wahre Form der Erde verbergen.

Vergleichen wir nun alle drei Flüge auf der Gleason's Flat Earth Map auf der nächsten Seite und der Leser wird zu dem Schluss kommen, daß diese drei Flüge beweisen, wenn sie gerade und direkt nach oder von Hawaii, nach oder vom Nordosten der Vereinigten Staaten (NYC, Boston, etc.) fliegen, sie alle über die nordwestliche Region der Vereinigten Staaten fliegen und Notlandungen in Städten auf dem Weg wie Seattle, Oakland und San Francisco mehr Sinn machen, wenn wir die Flat Earth Map betrachten. Hier gibt es keine Zufälle. Die Karte der flachen Erde ergibt mehr Sinn, die Karte der flachen Erde ist korrekt!



Chapter 17 Image 05

Es macht auf dem Globusmodell absolut keinen Sinn, warum HAL/51 fast 700 Meilen vom Süden Utahs in den Nordwesten der USA geflogen ist, um in Seattle notzulanden!

Es macht auf dem Globusmodell überhaupt keinen Sinn, wie HA37 nach einem einstündigen SW-Flug über den Pazifik in Richtung Hawaii in nur 1 Stunde und 21 Minuten nach Kontaktaufnahme mit dem Flughafen von Oakland 31 Meilen nordöstlich von San Francisco landete!

Es ergibt im Globe Earth-Modell überhaupt keinen Sinn, warum HA50 einen steilen Steigflug von Hawaii auf **19,8968° N, 155,5828° W** nach San Francisco auf **37,7749° N, 122,4194° W** (SFO) gemacht hat, wenn sie einfach nach San Diego oder Los Angeles in niedrigeren Breiten hätte fliegen können!

Wie auch immer; alle drei Notlandungen ergeben auf der Gleason's Flat Earth Map einen perfekten Sinn!

Wie ich in Kapitel 16 mit einem Punktepuzzle mit Zahlen auf der einen und einem Elefanten auf der anderen Seite gezeigt habe, müssen wir manchmal die Punkte miteinander verbinden, um das ganze Bild sehen zu können. Auf Flugverfolgungs-Websites kann man sich nicht verlassen, denn sie sind nur verlängerte Arme der NASA. Sie werden die Flugrouten nie wirklich so zeigen, wie sie auf der flachen Erdkarte wirklich sind. Sie werden immer ein simuliertes Modell zeigen, WENN die Erde eine sich drehende Kugel wäre.

Ich hoffe, daß der Leser inzwischen zu dem Schluss gekommen ist, daß wir nicht auf einer sich drehenden Kugel leben, auf der alles entstanden ist, als NICHTS mit NICHTS kollidierte. Wir leben auf einer stationären, flachen Ebene, und alles, was es hier gibt, ist mit Absicht entstanden.

Wenn Sie jetzt Ihre Augen geöffnet haben,

dann willkommen auf der FLACHEN ERDE!

KAPITEL 18 - AIR CANADA FLUG AC33

Ich habe von Kapitel 02 bis Kapitel 17 insgesamt **16 Notlandungen behandelt, die die flache Erde beweisen**. Diese Notlandungen zeigten, daß diese Flugzeuge nicht dort flogen, wo sie fliegen sollten, wenn die Erde wirklich eine Kugel wäre! Stellen Sie sich vor, Sie fliegen von Tokio nach San Francisco und das Bild auf dem Bildschirm an der Rückenlehne zeigt, daß Ihr Flugzeug den Pazifik gerade über Hawaii überquert, und plötzlich verkündet Ihr Kapitän, daß das Flugzeug aufgrund einer Notsituation in Alaska landet. Da wären Sie sicher verwirrt. Nun, genau das ist den meisten Passagieren der in diesem Buch beschriebenen Flüge passiert!

Zeugenaussage: "In den 90er Jahren flog ich als Soldat zweimal von Südkalifornien nach Okinawa. Damals war es mir völlig unverständlich, daß wir eine Zwischenlandung zum Auftanken in Alaska hatten. Nicht nur auf dem Hinflug, sondern auch auf dem Rückflug. Das geschah beide Male. Auf einer flachen Erdkarte macht es mehr Sinn".



Hier ist die Liste der Notlandungen, die in diesem Buch betrachtet werden:

1. China Airlines Flug 008 Notlandung in Alaska, USA
2. Lufthansa Flug LH543 Notlandung in Manchester, UK
3. Cathay Pacific Flug CX884 Notlandung in Alaska, USA
4. Qatar Airways Flug QR725 Notlandung in Moskau
5. Air France Flug AF116 Notlandung in Sibirien
6. Emirates Flug EK225 Notlandung in Moskau
7. PIA Flug PK785 Notlandung in Moskau
8. Lufthansa Flug LH727 Notlandung in Yemelyanovo, Russland
9. American Airlines Flug AA263 Notlandung in Calgary
10. Korean Air Flug KE-38 Notlandung in Anady, Russland
11. Swiss International Flug 40 Notlandung in Iqaluit, Kanada
12. China Airlines Flug 006 Notlandung in San Francisco
13. Qantas Flug QF64 Notlandung in Perth, Australien
14. Hawaiian Airlines HA50 Notlandung in SFO, CA
15. Hawaiian Airlines HA37 Notlandung in Oakland, CA
16. Hawaiian Airlines HA51 Notlandung in Seattle, WA

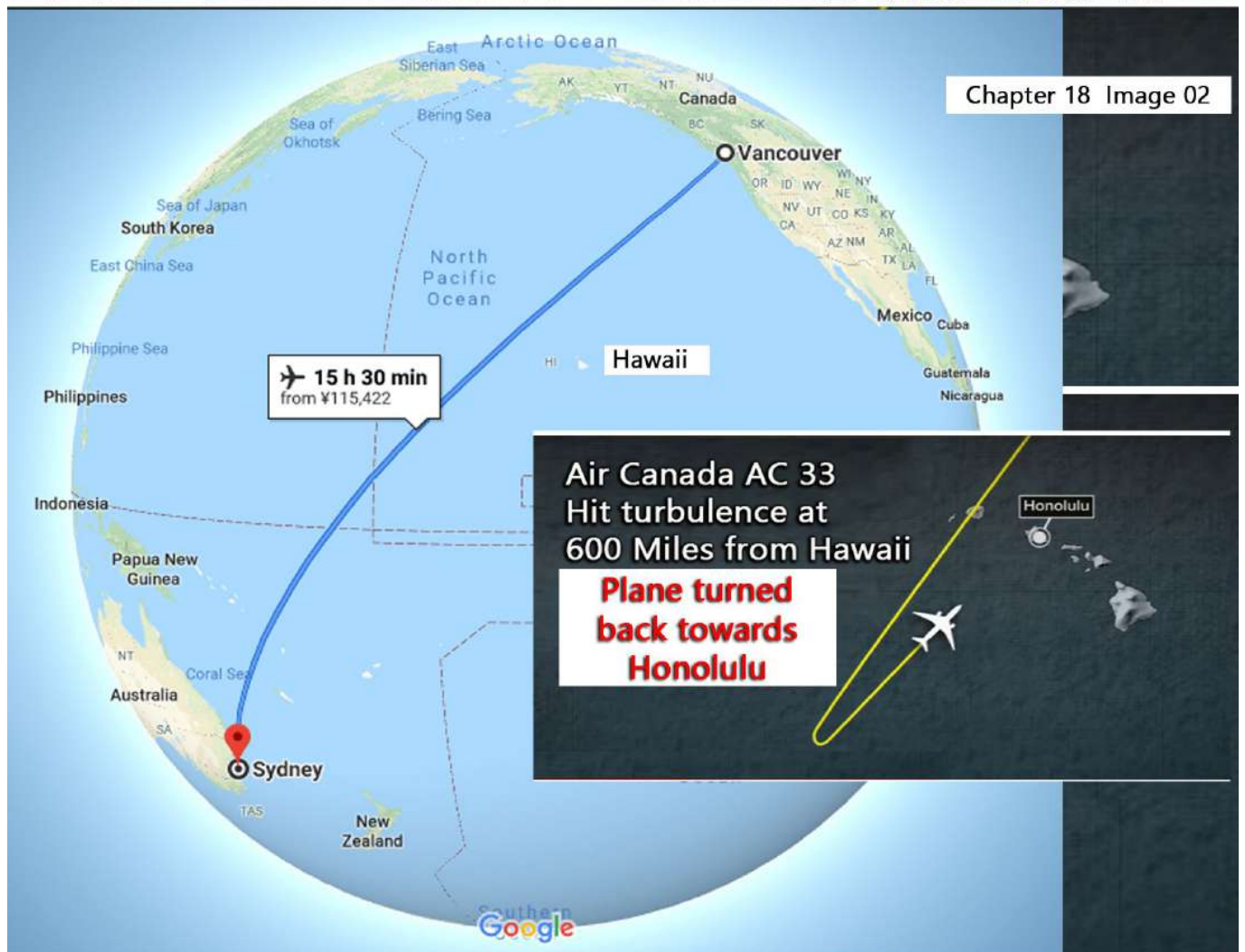
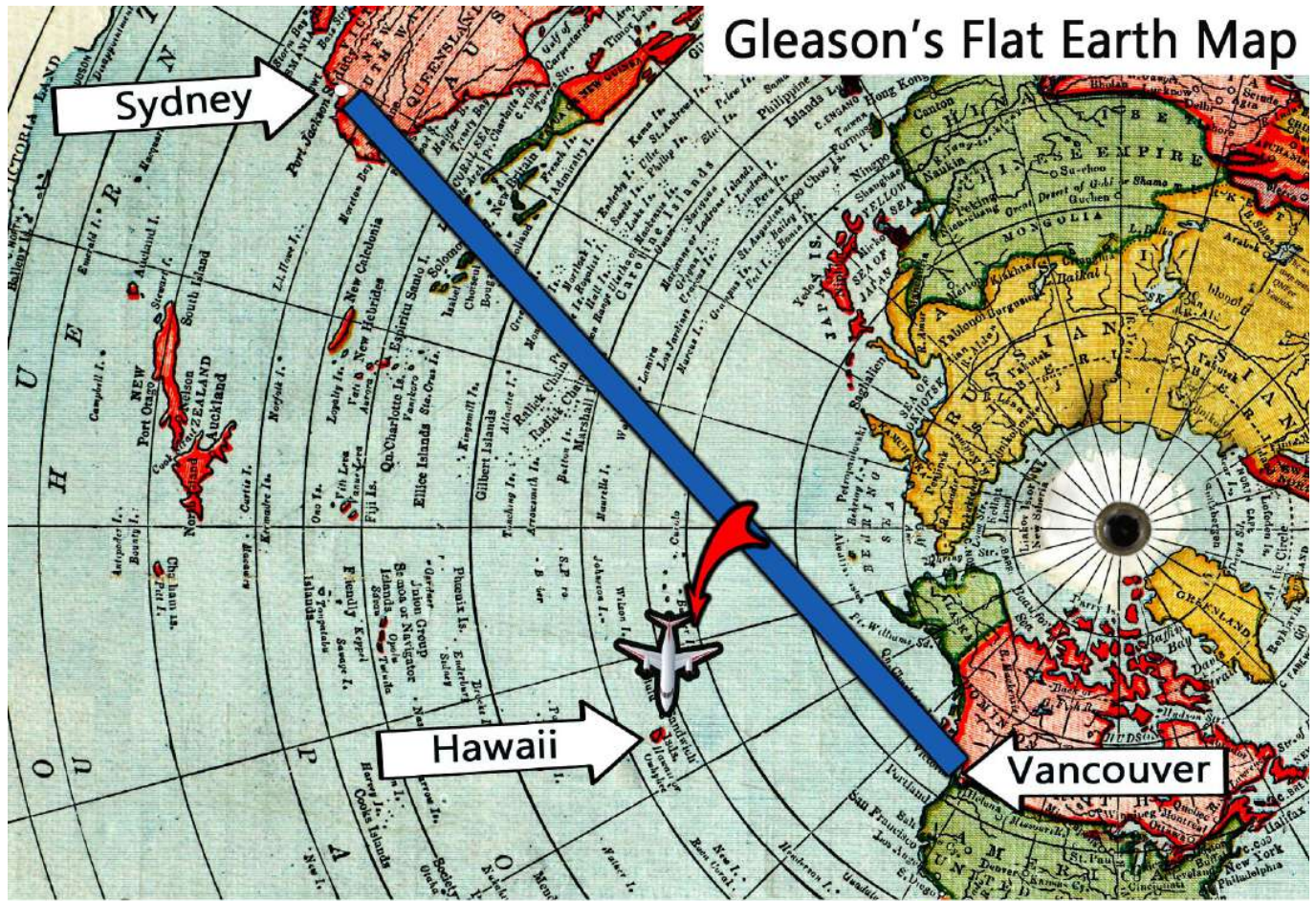
Der Zweck, den Air Canada Flug AC 33 in diese Diskussion einzubringen, besteht darin, ein anderes Argument hervorzuheben, das ich mit einem Piloten auf meinem YouTube-Kanal hatte. Der Air-Canada-Flug AC 33 wird nicht als die "17. Notlandung" gezählt, aber er dient unserem Zweck auf andere Weise.

Alles begann vor einigen Monaten, als ich ein Interview auf meinen Kanal hochlud, in dem ein Pilot über die Planung eines Fluges von Brisbane nach New York sprach und die von ihm verwendete Software einen Flugplan über Alaska zeigte. Da das ursprüngliche Interview sehr lang und voller anderer Themen war, beschloss ich, alles herauszuschneiden, was für das Thema Luftfahrt uninteressant war, das ganze Rauschen aus der Audiodatei zu entfernen und nur den Inhalt hochzuladen, in dem er über die Flugroute von Brisbane nach New York spricht. Das Video ist immer noch verfügbar und der Titel des Videos auf meinem YouTube-Kanal lautet: **"Pilot Interview: Flug von Brisbane nach New York über Alaska"**.

Es scheint so zu sein, daß der Pilot, der von Paul On The Plane interviewt wurde, in Wirklichkeit ein Fluglehrer ist. Ich habe den Rest der Geschichte nicht weiter verfolgt, weil ich etwas anderes im Sinn hatte, als ich mit Wolfie6020 Argumente austauschte. Lassen Sie mich hier klarstellen, daß ich persönlich nichts gegen Wolfie6020 habe. Ich denke, er scheint ein anständiger Kerl zu sein, Vater von zwei Töchtern, so wie ich auch zwei Töchter habe. Unser Streit dreht sich um die Form der Erde, von der ich glaube, daß sie flach und unbeweglich ist, während er glaubt, daß sie kugelförmig ist und sich mit 1.000 Meilen pro Stunde um ihre Achse dreht und mit 65.000 Meilen pro Stunde um die Sonne kreist.

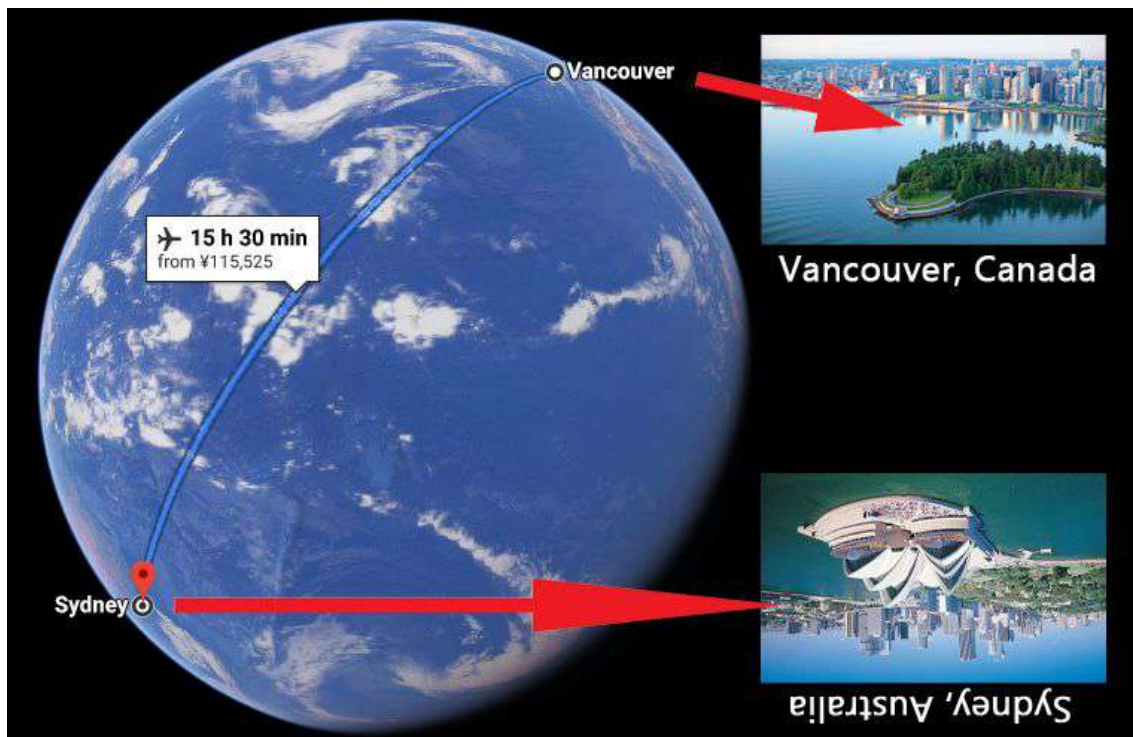
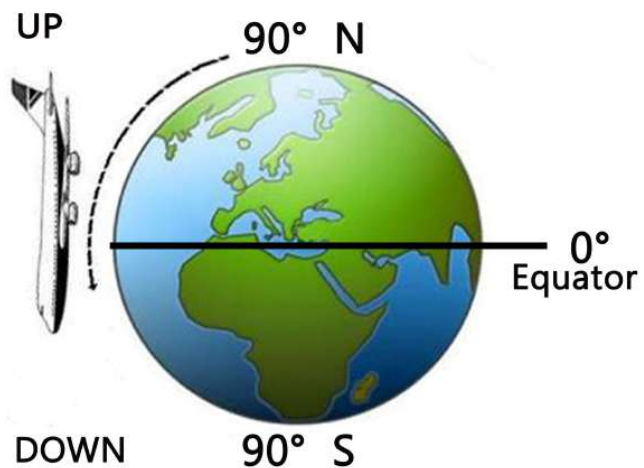
Am 11. Juli 2019 geriet ein Flug von Vancouver nach Sydney in schwere Turbulenzen, die Passagiere wurden in die Luft geschleudert und schlugen mit dem Kopf gegen den Gepäckraum. Mehr als 30 Menschen wurden schwer verletzt und der Kapitän musste in Honolulu notlanden. Bei dem Air Canada-Flug AC33 handelt es sich um eine Boeing 777-200LR/F. Der Vorfall ereignete sich in einer Höhe von rund 36.000 Fuß und etwa 600 Meilen südwestlich von Honolulu. Einige Passagiere machten Handyvideos, auf denen Blut in vielen Teilen des Flugzeugs zu sehen war, um zu zeigen, wie schwer der Vorfall war. Nach der Landung des Flugzeugs wurden 37 Personen sofort ins Krankenhaus gebracht.

Werfen wir einen kurzen Blick auf die Flugroute des Air-Canada-Flugs AC33 und vergleichen sie mit den beiden Modellen, dem Erdkugelmodell und der Gleason's Flat Earth Map. Es gibt keinen großen Unterschied, da beide Modelle die Flugbahn dieses Fluges nördlich von Hawaii und zurück in Richtung Honolulu. Schauen wir uns Seite 95 Bild 02 an:



Auf Seite 101, Bild 02, sehen wir oben die Gleason's Flat Earth Map mit einer geraden blauen Linie, die den Weg des Air Canada Fluges AC33 von Vancouver nach Sydney anzeigt. 600 Meilen hinter Hawaii kehrte der Pilot um und steuerte Honolulu für eine Notlandung an. Im unteren Teil von Bild 02 sehen wir einen Air-Canada-Flug AC33, der einen geraden Weg fliegt, mit der Ausnahme, daß sich dieser Weg nach unten krümmt, da der Pilot (oder das Flugzeug automatisch) sich anpassen und die Nase des Flugzeugs nach unten neigen muss, um sich der Erdkrümmung anzupassen.

Dies ist ein täglicher Flug und überquert auf dem Weg nach Sydney den Äquator. Nach der Erdkugeltheorie richtet das Flugzeug seine Nase auf dem Weg nach Süden auf den Boden des Universums, nur um in Sydney kopfüber zu landen, da es auf magische Weise am Boden klebt.

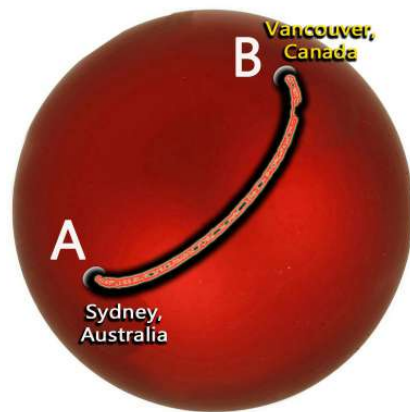


Um zu verdeutlichen, womit wir es hier zu tun haben, sehen Sie sich bitte das folgende Bild an, auf dem beide Städte gleichzeitig zu sehen sind:

Zurück zu Seite 95 und der Flugroute des Air-Canada-Flugs AC33, können wir sehen, daß dieser Flug bei beiden Modellen, der flachen Erde und der Kugelerde, nördlich von Hawaii fliegt, nach links abbiegt und in Richtung Honolulu zurückkehrt, um dort notzulanden. Wir sehen auch, daß der Weg dieses Fluges sowohl auf Google Maps als auch auf Google Satellite eine gerade Linie zu sein scheint. Wenn man sagt, daß der kürzeste Weg auf einer Kugel keine gerade Linie ist, sondern ein "Großkreis", dann frage ich mich: Wo ist der "Großkreis" auf dieser Route? Wie kann er so selektiv sein? Wir werden Großkreise in Kapitel 20 dieses Buches behandeln.

Ein anderes Argument, das ich von Kugelerden-Gläubigen höre, ist dieses: "Die Flüge machen einen Bogen nach Norden, wenn sie von Asien nach Nordamerika fliegen, weil die Piloten in Landnähe fliegen müssen, falls eine Notlandung erfolgen muss". Warum also startet der Air Canada Flug AC33 in Vancouver und fliegt direkt über den Pazifik? Warum fliegt dieser Flug nicht entlang der kalifornischen Küste nach Süden bis nach San Diego und dann weiter nach Australien?

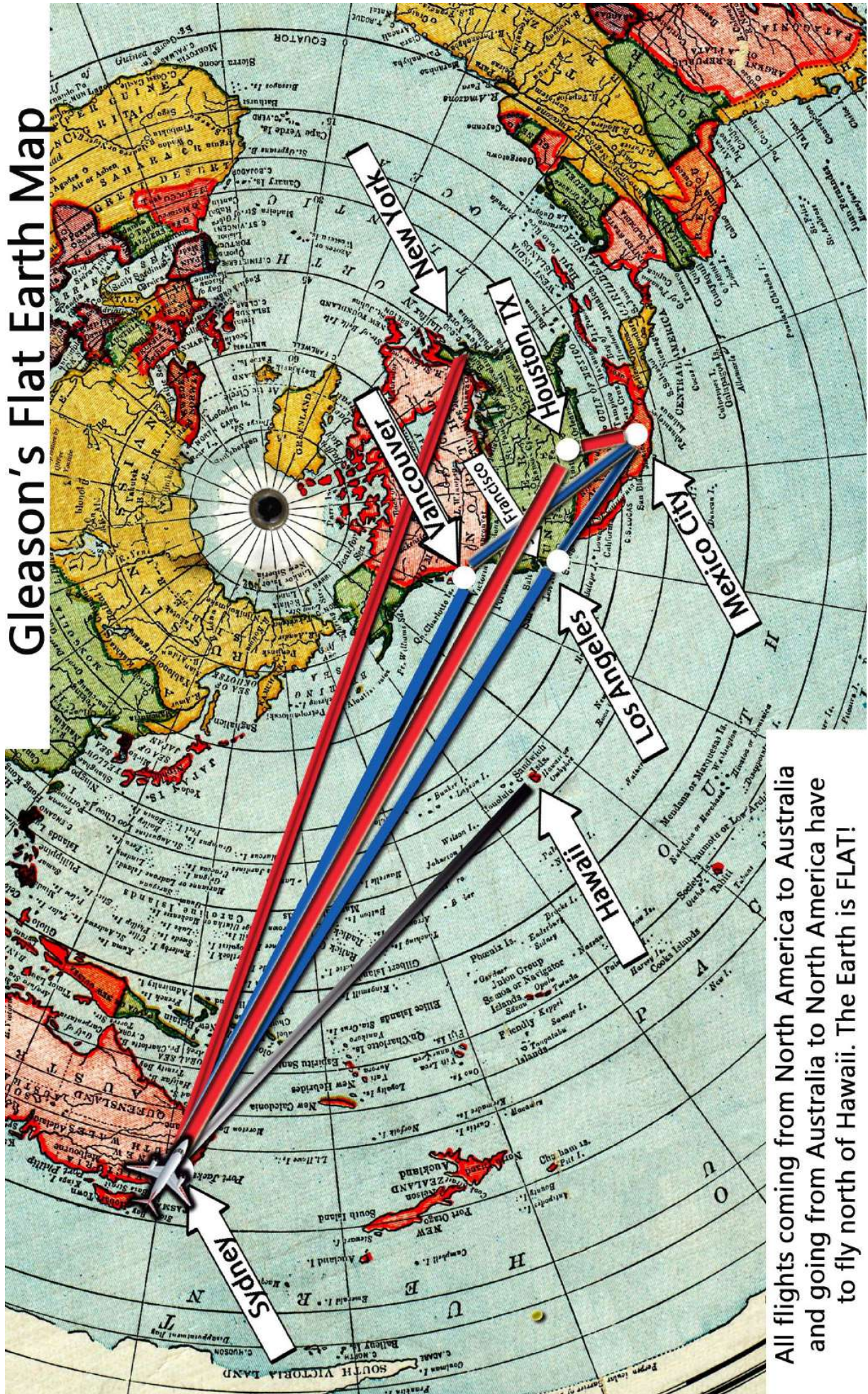
Wenn die kürzeste Entfernung zwischen A und B auf einer Kugel eine Großkreisroute ist, und wenn ein Flugzeug in Notsituationen nahe an der Küste landen muss, warum tut dies nicht der Air Canada-Flug AC33? Warum machen andere Flüge von Kanada nach Australien das Gleiche? Warum fliegen alle Flüge von den Vereinigten Staaten nach Australien nördlich von Hawaii? Die Antwort ist einfach, mein Freund: Die Erde ist flach und es gibt keine Möglichkeit, daß diese Flüge von Nordamerika nach Australien südlich von Hawaii fliegen!



Air Canada Flug AC33 fliegt nicht entlang der Küste von Kalifornien in Richtung Australien, wie es eigentlich sein sollte, weil Air Canada Flug AC33 nicht auf einer Erdkugel fliegt. Das ist auch der Grund, warum dieser Flug keine Kurve nach Süden macht, wenn er über den Pazifischen Ozean fliegt, und er macht auch keinen Bogen nach Norden. Er startet einfach in Vancouver und wagt sich über den Ozean, weil das die einzige Möglichkeit ist, wie wir auf der Karte der flachen Erde sehen können.

Wie wir in den Kapiteln 15, 16 und 17 mit Hawaiian Airlines gesehen haben, gibt es auch hier ein Muster. Bitte achten Sie auf die Gleason's Map auf der nächsten Seite, wo ich Linien von Sydney zu verschiedenen Städten in Nordamerika gezeichnet habe, die die Flugrouten von und nach Australien nach Nordamerika zeigen:

Gleason's Flat Earth Map

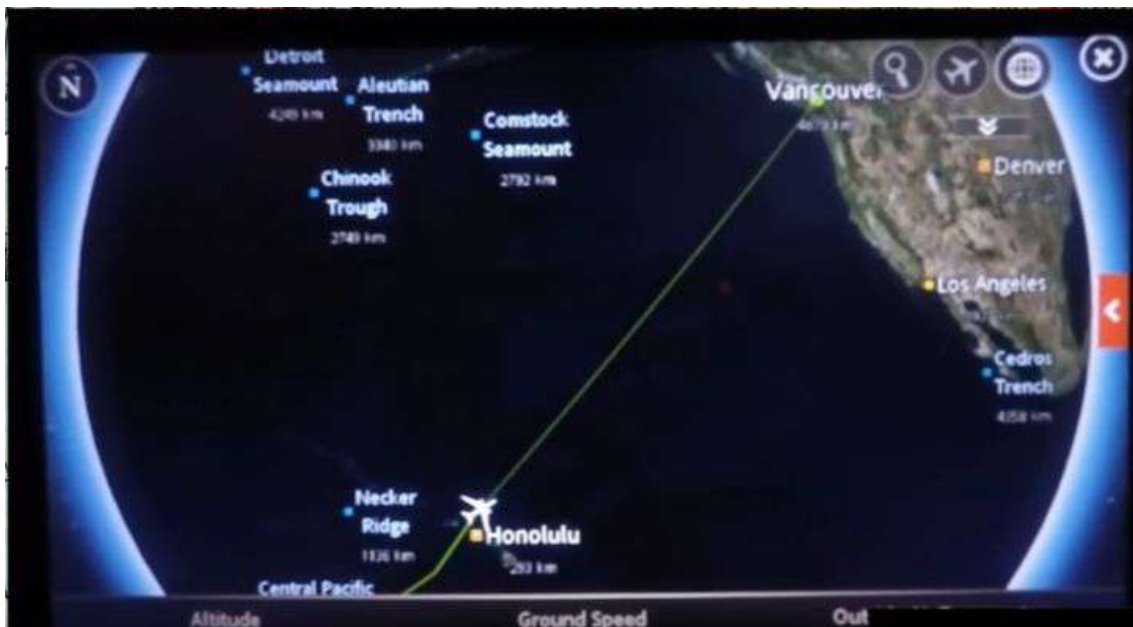


All flights coming from North America to Australia and going from Australia to North America have to fly north of Hawaii. The Earth is FLAT!

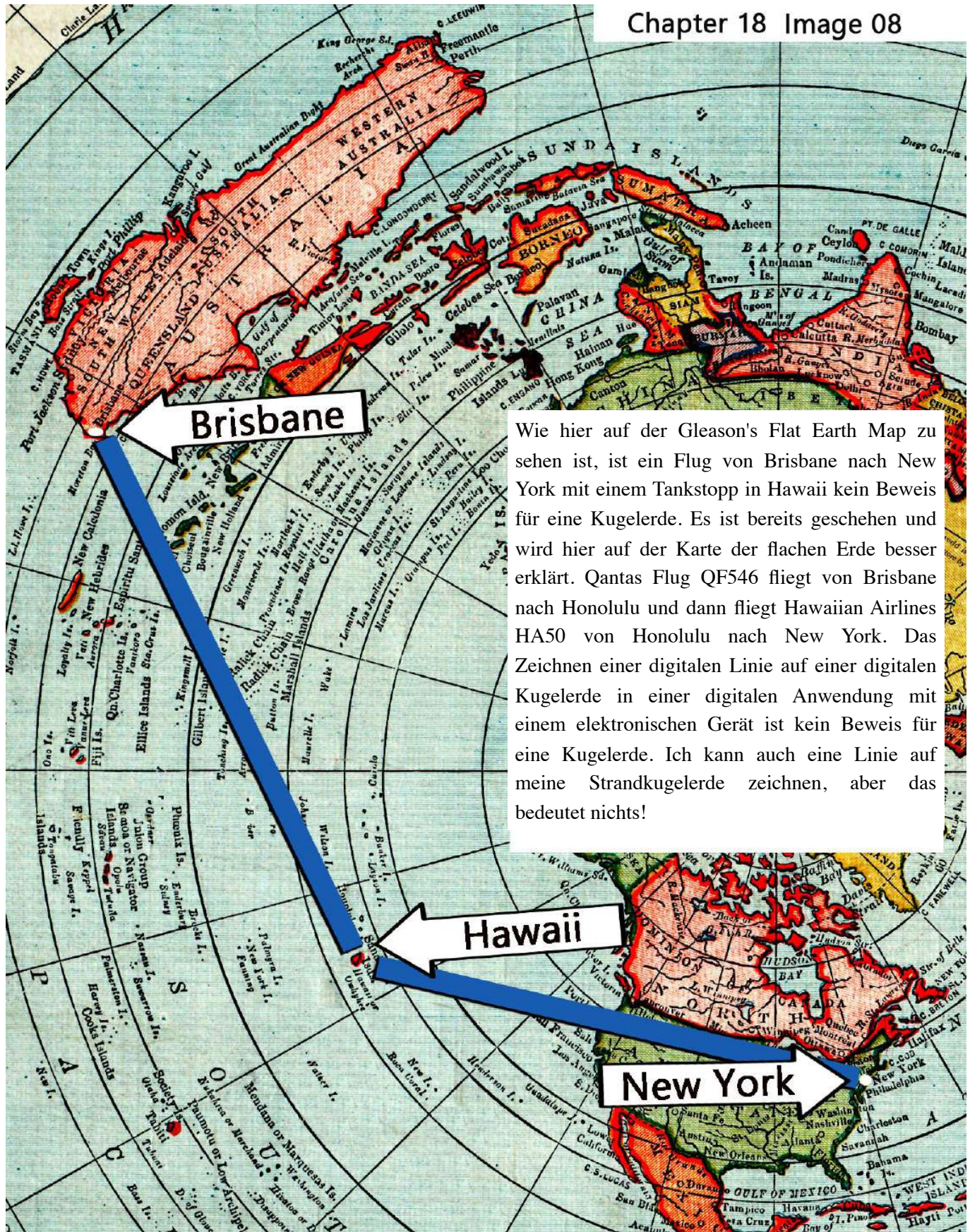
Wie auf der vorherigen Seite zu sehen war, folgen die Flugrouten der Flüge von Australien nach Sydney alle demselben Muster. Sie nähern sich Nordamerika von Nordwesten her, von "oben nach unten". Dies ist das gleiche Muster, das wir bei Flügen der Hawaiian Airlines vom oder zum amerikanischen Festland beobachten. Sie fliegen alle in Richtung Nordwesten, was durch die Notlandungen in San Francisco, Oakland und Seattle bestätigt wird.

Die Flugverfolgungssoftware und der Bildschirm auf der Rückseite des Sitzes zeigen zwar, daß diese Flüge über eine kugelförmige Erde fliegen, aber in Wirklichkeit fliegen sie alle über eine flache Erde.

Auf einem Screenshot des Rückenlehnenbildschirms während eines Fluges von Brisbane nach Vancouver ähnelt die Flugbahn einem "S", was bedeutet, daß das Flugzeug scheinbar von Australien über den Süden von Hawaii nach Nordamerika fliegt, dann aber nördlich von Hawaii landet.



Der ganze Streit begann, als der YouTube-Pilot 53C52 einen Flug von Australien nach New York mit Hilfe einer Software und einer digitalen Kugelerde plante, aber nicht angab, welches Flugzeug die 20 Stunden und 50 Minuten dauernde Reise machen würde. Er versäumte es auch, Tankstopps und Orte für eine mögliche Notlandung anzugeben. Die Planung eines Tankstopps in Hawaii ist kein Beweis für eine Kugelerde, da alle Passagiere, die von Australien kommen und nach New York JFK fliegen, nach Hawaii fliegen und dann den Flug HA50 der Hawaiian Airlines nehmen müssen, denselben Flug, der in San Francisco notlanden musste, als der Flugbegleiter einen Herzinfarkt erlitt (Kapitel 15).



Wie hier auf der Gleason's Flat Earth Map zu sehen ist, ist ein Flug von Brisbane nach New York mit einem Tankstopp in Hawaii kein Beweis für eine Kugelerde. Es ist bereits geschehen und wird hier auf der Karte der flachen Erde besser erklärt. Qantas Flug QF546 fliegt von Brisbane nach Honolulu und dann fliegt Hawaiian Airlines HA50 von Honolulu nach New York. Das Zeichnen einer digitalen Linie auf einer digitalen Kugelerde in einer digitalen Anwendung mit einem elektronischen Gerät ist kein Beweis für eine Kugelerde. Ich kann auch eine Linie auf meine Strandkugelerde zeichnen, aber das bedeutet nichts!

Wie auf der flachen Erde oben zu sehen ist, ist ein Tankstopp auf Hawaii kein Beweis für eine sich drehende Kugelerde.

Er ist vielmehr ein Beweis für eine flache, nicht rotierende Erde!

Viele Menschen lassen sich von Flugplanungssoftware beeindrucken, als könnten sie einfach hingehen, eine Boeing 747-400 kaufen und mit ihren geplanten Flügen losfliegen. Es ist schon komisch, wenn Piloten versuchen, mit Hilfe digitaler Software zu beweisen, daß sich die Erde dreht. Das ist so, als würde man mit einer ganzen Sammlung von Superman-Comics beweisen, daß Superman echt ist. Ich könnte einen Permanentmarker nehmen und eine Linie auf diesen Strandball zeichnen, die Brisbane mit New York verbindet, so wie es der Pilot auf seiner digitalen Kugelerde getan hat. Die Frage ist: Ist dieser Flugplan ausführbar? Nein, ist er nicht! Es würde keinen Unterschied machen, ob ich die Linie auf einen Plastikball oder mit einem Touchpen auf den Bildschirm eines digitalen Geräts zeichne.



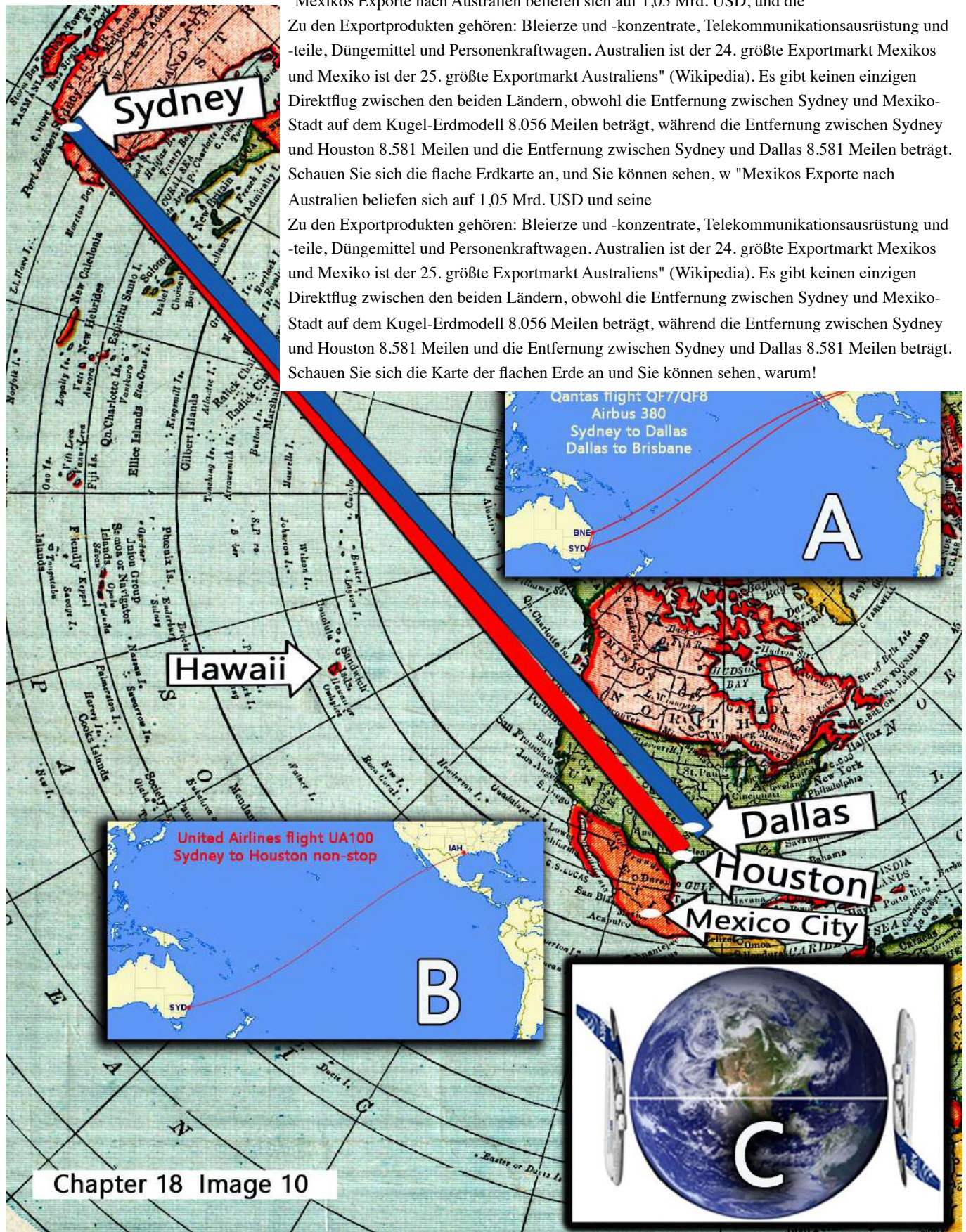
Schauen wir uns nun zwei andere Flüge an, die ebenfalls von Australien nach Nordamerika gehen: Qantas QF7/QF8 und United Airlines UA100.

Qantas-Flug QF7/QF8 von Sydney nach Dallas - Airbus A380-800. 15 Stunden und 27 Minuten Flugzeit.

United Airlines Flug UA100 von Sydney nach Houston - Boeing 787-8 Dreamliner. 15 Stunden und 40 Minuten Flugzeit.

Auf Seite 108, Bild 10 sehen wir die Flugroute dieser beiden Flüge auf der Gleason's Flat Earth Map. Qantas Flug QF7 ist mit einer **geraden blauen Linie** dargestellt, während United Airlines Flug UA100 mit einer **geraden roten Linie** dargestellt ist. Ich bin zu dem Schluss gekommen, daß diese beiden Flüge so verlaufen, daß sie die USA aus dem Nordwesten der Vereinigten Staaten direkt anfliegen, so wie es auf Seite 108, Bild 10 und auch auf Seite 104 dieses Kapitels mit den geraden Linien, die die Flüge von Sydney zu allen größeren Städten in Nordamerika darstellen, dargestellt ist.

Auf der nächsten Seite kann der Leser diese beiden Flüge mit beiden Modellen vergleichen. In Bild "A" sehen wir Qantas QF7/8 von Sydney nach Dallas und in Bild "B" sehen wir United Airlines Flug UA100 von Sydney nach Houston fliegen. Nach der Kugel-Erd-Theorie müssen diese Flüge südlich von Hawaii verlaufen. Außerdem fliegen diese beiden Flüge direkt über Mexiko, fast über Mexiko-Stadt. Meine Schlussfolgerung ist, daß diese Flüge wirklich aus dem Nordwesten der Vereinigten Staaten kommen, so wie wir gesehen haben, daß alle diese Flüge aus dem Nordwesten kommen oder die USA verlassen.



"Mexikos Exporte nach Australien beliefen sich auf 1,05 Mrd. USD, und die Zu den Exportprodukten gehören: Bleierz und -konzentrate, Telekommunikationsausrüstung und -teile, Düngemittel und Personenkraftwagen. Australien ist der 24. größte Exportmarkt Mexikos und Mexiko ist der 25. größte Exportmarkt Australiens" (Wikipedia). Es gibt keinen einzigen Direktflug zwischen den beiden Ländern, obwohl die Entfernung zwischen Sydney und Mexiko-Stadt auf dem Kugel-Erdmodell 8.056 Meilen beträgt, während die Entfernung zwischen Sydney und Houston 8.581 Meilen und die Entfernung zwischen Sydney und Dallas 8.581 Meilen beträgt. Schauen Sie sich die flache Erdkarte an, und Sie können sehen, w "Mexikos Exporte nach Australien beliefen sich auf 1,05 Mrd. USD und seine Zu den Exportprodukten gehören: Bleierz und -konzentrate, Telekommunikationsausrüstung und -teile, Düngemittel und Personenkraftwagen. Australien ist der 24. größte Exportmarkt Mexikos und Mexiko ist der 25. größte Exportmarkt Australiens" (Wikipedia). Es gibt keinen einzigen Direktflug zwischen den beiden Ländern, obwohl die Entfernung zwischen Sydney und Mexiko-Stadt auf dem Kugel-Erdmodell 8.056 Meilen beträgt, während die Entfernung zwischen Sydney und Houston 8.581 Meilen und die Entfernung zwischen Sydney und Dallas 8.581 Meilen beträgt. Schauen Sie sich die Karte der flachen Erde an und Sie können sehen, warum!

Nach dem obigen Bild "C" muss man auch glauben, daß diese mächtigen Airbus A380 den Äquator überqueren, indem sie ihre Nase wie eine Rakete nach OBEN oder auf den Boden des Universums richten!

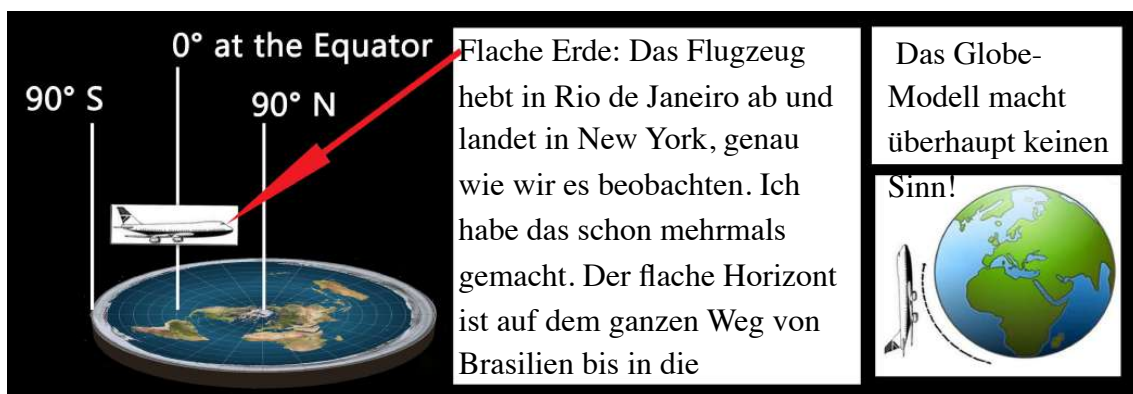
Wenn Sie mexikanischer Staatsbürger sind und in Australien leben, brauchen Sie ein US-Visum, um in Ihr Heimatland zurückkehren zu können, denn nach der Erdkugel-Theorie fliegen diese Flüge direkt über Mexiko, landen aber in den Vereinigten Staaten. Sie brauchen ein US-Visum, um in Houston/Dallas zu landen, und müssen dann einen anderen internationalen Flug von Houston/Dallas nehmen, um in Ihr eigenes Land zurückzureisen, obwohl Sie auf dem Weg von Sydney nach Houston/Dallas über Ihr eigenes Land, Mexiko, fliegen.

Die Entfernung von Sydney nach Mexiko-Stadt beträgt nach der Kugel-Erd-Theorie 8.056 Meilen, während die Entfernung von Sydney nach Houston 8.581 Meilen und die Entfernung von Sydney nach Dallas 8.581 Meilen beträgt. Es wäre sinnvoller, einen Zwischenstopp in Mexiko-Stadt einzulegen, die mexikanischen Bürger das Flugzeug in ihrem eigenen Land verlassen zu lassen, weitere Passagiere aufzunehmen und nach Houston/Dallas zu fliegen. Stattdessen machen sie das Gegenteil, was überhaupt keinen Sinn ergibt!

Eigentlich ergibt nichts an dieser Kugel-Erde-Theorie einen Sinn!

Bevor ich dieses Kapitel schließe, möchte ich sicherstellen, daß der Leser versteht, was ich über das Fliegen nach Norden oder Süden und das Überqueren des Äquators zu sagen versuche.

Wie das Bild unten zeigt, muss man bei dem Kugel-Erde-Modell glauben (und es gibt keinen anderen Weg, es zu sehen), daß das Flugzeug in dem Moment, in dem man den Äquator überquert, entweder nach Süden oder nach Norden fliegt, entweder nach unten in Richtung des Bodens des Universums oder nach oben, wie eine Rakete, gerichtet sein muss. Es gibt keine andere Möglichkeit, das zu sehen!



**Das heliozentrische Modell ist nichts anderes als eine Religion.
Je eher Sie das erkennen, desto besser.**

KAPITEL 19 - FLUGROUTEN FÜHREN ZU EINER FLACHEN ERDE

In diesem Kapitel werden wir uns einige internationale Flüge ansehen und ich werde Ihnen zeigen, wie Flugrouten zu einer flachen, nicht rotierenden Erde führen!

Betrachten Sie die folgende Flugroute. Dies ist ein Delta-Flug von New York JFK nach Tokio Narita. Obwohl es eine Zwischenlandung in Minneapolis gibt, zeigt die Flugroute, die auf dem Bildschirm an der Rückenlehne des Passagiers angezeigt wird, eine riesige gekrümmte Linie von JFK zum Flughafen Haneda in Tokio. Gläubige der flachen Erde werden sagen, daß diese Linie bedeutet, daß der Pilot über die "Spitze" der Erdkugel fliegt, die sich von New York bei $40,7128^\circ$ N nach oben wölbt, das Flugzeug ausrichtet, um sich auf 90° N einzustellen, und dann die Nase des Flugzeugs nach unten neigt, bis es Tokio bei $35,6762^\circ$ N erreicht.

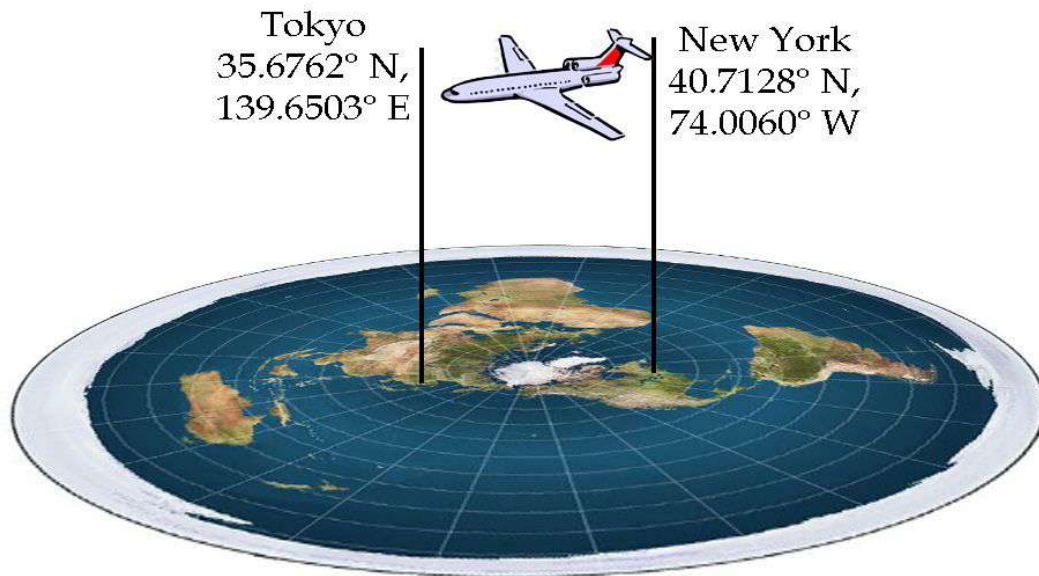
Auf der Gleason's Flat Earth Map, die wir unten sehen, ist es einfach eine gerade Linie, ein gerader Weg von New York nach Tokio. Keine Spielereien, kein Kippen der Flugzeugnase nach oben oder unten, keine Schwerkraftmagie, sondern schlicht und



einfach die flache Erde!

Leider weigern sich die Verfechter der Kugelerde, ihren gesunden Menschenverstand einzusetzen und ihr Modell mit Logik zu erklären. Wir werden in Kapitel 22 sehen, daß die Schwerkraft nicht existiert. Sobald wir beweisen, daß die Schwerkraft nicht existiert, wird das gesamte heliozentrische Modell zerstört. Die Schwerkraft ist der Klebstoff, der alle heliozentrischen Lügen zusammenhält.

Wie auf der Abbildung unten zu sehen ist, fliegt der Delta-Flug New York JFK nach Tokio Haneda so: Über eine flache, nicht rotierende Erde!

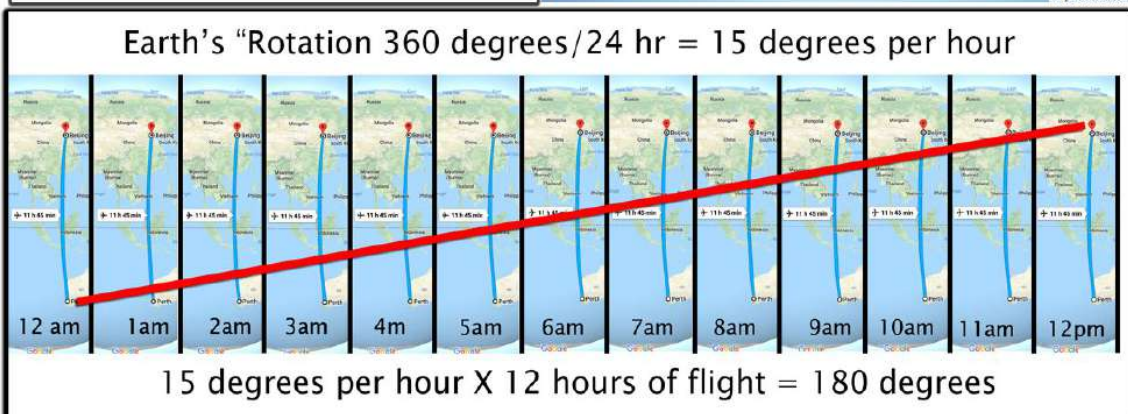
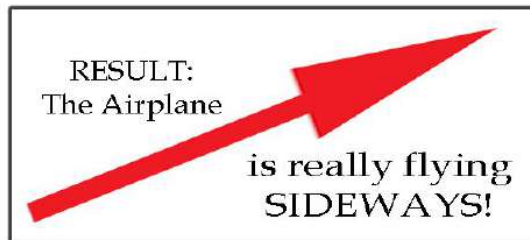
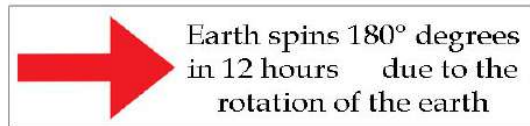


Breitengradlinien bedeuten keine Krümmung. Der nördliche Breitengrad bezeichnet die Entfernungen vom Äquator zum Mittelpol (auch Nordpol genannt) oder wie nah oder weit jemand vom Äquator entfernt ist. Der südliche Breitengrad gibt die Entfernungen vom Äquator bis zum Südkreis oder Antarktischen Kreis bis zu 90° Süd an und zeigt, wie nah oder weit jemand vom Äquator bis zum äußersten Südkreis ist, einem Ort, an dem noch nie jemand gewesen ist!

Stellen Sie sich vor, ein Flugzeug fliegt direkt von Perth, Australien, nach Peking, China. Google Maps berechnet die Flugzeit mit 11 Stunden und 45 Minuten. Runden wir diese Zahlen auf 12 Stunden auf.

Zur gleichen Zeit dreht sich die Erde von West nach Ost. In 12 Stunden wird sich die Erde genau um 180° gedreht haben. Zur Erinnerung: Nach dem heliozentrischen Modell braucht die Erde 24 Stunden für eine vollständige Drehung von 360°. Das bedeutet, daß sich die Erde in 12 Stunden um 180° gedreht haben wird.

Angenommen, das Flugzeug startet um Mitternacht in Perth, Australien, zu einem 12 Stunden dauernden Flug. Wenn es 12 Stunden später in Perth landet, hat sich die Erde um 180° nach Osten gedreht. Das heißt, wenn dieses Flugzeug mit 600 mph vorwärts fliegt, wird es auch mit 1.000 mph seitwärts getragen! Das zu glauben ist Wahnsinn! Überprüfen Sie es selbst in der nächsten Abbildung:

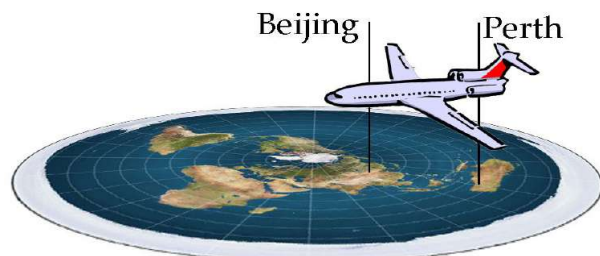


Wie in der obigen Abbildung zu sehen ist, wird das Flugzeug tatsächlich mit einer größeren Geschwindigkeit seitwärts getragen als vorwärts, aber hey, das ist Magie: Niemand spürt etwas!

Vergleichen wir nun die gleiche Flugbahn auf der Karte der flachen Erde unten. Das Flugzeug startet in Perth, Australien, und fliegt 12 Stunden lang, bis es Peking in China erreicht.

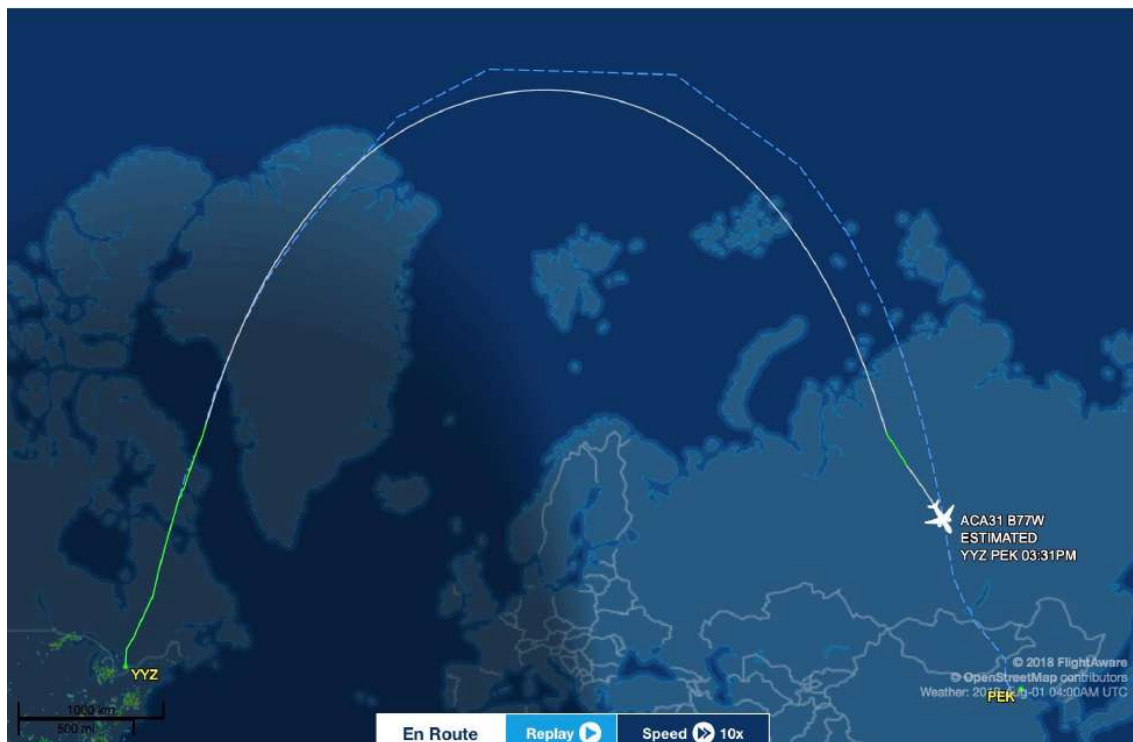
Kein Rotationszauber!

Kein Kippen der Nase des Flugzeugs nach oben oder unten. Keine Überquerung des Äquators bei 90° mit der Nase nach oben. Nur schlichter gesunder Menschenverstand!



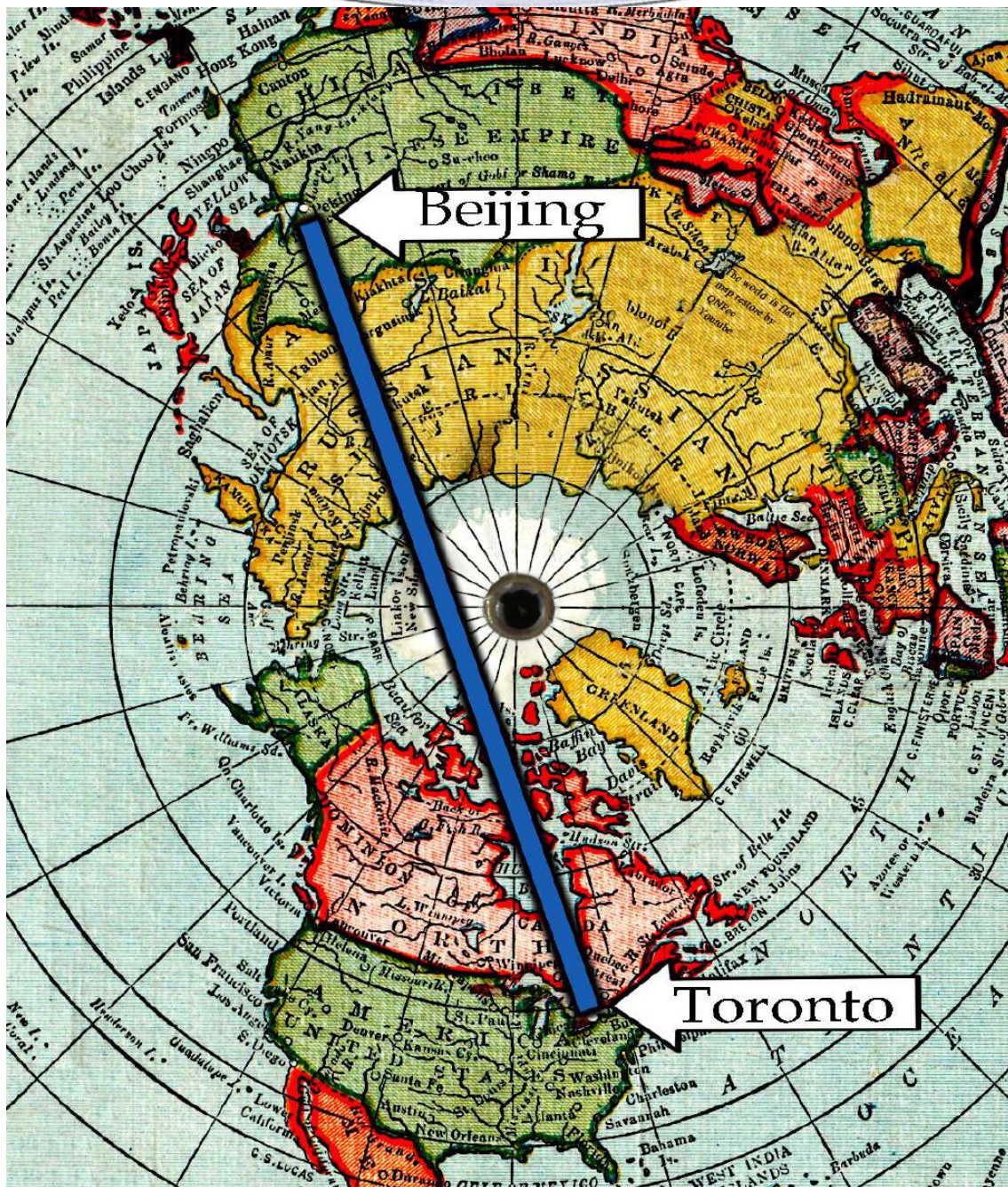
Betrachten Sie einen Flug von Santiago, Chile, nach New York JFK. Hier passiert das Gleiche. Man braucht 11 Stunden Flugzeit, um von Santiago nach New York vorwärts zu fliegen, während das Flugzeug in Wirklichkeit seitwärts fliegt, denn wenn es 11 Stunden später in New York ankommt, wird das Flugzeug mit einer Geschwindigkeit von 1.000 mph um 165° Grad seitwärts getragen worden sein. Und raten Sie mal? Niemand wird etwas gespürt haben, denn es ist Magie! Niemand sieht die Krümmung, niemand spürt die Drehung der Erde, aber die Erde ist ein Globus! Wie dumm die Leute sind, diesen Unsinn zu glauben!

Ein weiterer Flug, den wir uns ansehen werden, ist der Air Canada Flug AC031, der von Peking nach Toronto führt. Bitte sehen Sie sich diesen Screenshot der Flugbahn des Air Canada Fluges AC031 an, wie auf diesem FlightAware-Screenshot zu sehen ist:

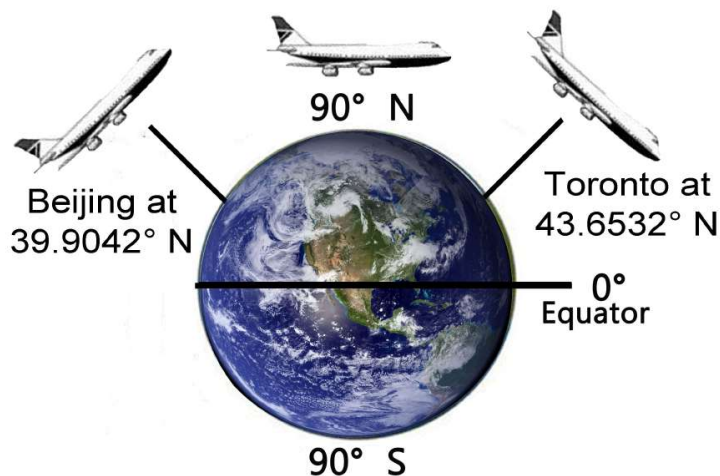


Die Befürworter des Globus behaupten, daß der Pilot die Nase des Flugzeugs tatsächlich nach oben in Richtung der Erdkugel neigt, sie auf 90° ausrichtet und das Flugzeug dann langsam nach unten in Richtung Peking auf 39,9042° N kippt. Andere wie Wolfie6020 behaupten, daß die Piloten die Nase des Flugzeugs nicht manuell nach oben oder unten neigen müssen, weil das Flugzeug dies automatisch tut. Der gesunde Menschenverstand und die Logik werden zugunsten des heliozentrischen Modells über Bord geworfen.

Vergleichen wir nun den gleichen Flug, Air Canada Flug AC031, und der Leser wird sehen, daß diese Flugbahn nur auf einer flachen, stationären Erde Sinn macht:



Wie auf Seite 114 sowohl auf der AE-Karte als auch auf der Gleason's Flat Earth Map zu sehen ist, ergibt diese Flugbahn auf der Karte der flachen Erde mehr Sinn. Die Abbildung unten zeigt, wie dieser Flug verlaufen müsste, wenn die Erde wirklich eine Kugel wäre. Damit das Modell der flachen Erde funktioniert, muss man seinen **Glauben** einsetzen. Beim Modell der flachen Erde müssen Sie nur Logik und gesunden Menschenverstand anwenden. Beim Erdkugelmodell, genauer gesagt in der untenstehenden Abbildung, kann man nur eines anwenden: **GLAUBEN!** Glaube deshalb, weil man an eine unbewiesene Theorie namens Schwerkraft glauben muss, damit dieses Modell funktioniert. Sie müssen daran **glauben**, daß es eine imaginäre Kraft gibt, die dieses Flugzeug in einem Winkel von 39° auf dem Flughafen in Peking hält, und daß es bei seiner Ankunft in Toronto in einem Winkel von 43° auf dem Boden kleben wird. Ohne diese magische Kraft, die sich Schwerkraft nennt, würde das Flugzeug die Kugel Erde hinunterrutschen und auf den Grund des Universums fallen...



Wie Sie sehen, meine Freunde, ist das Kugel-Erde-Modell wie eine Religion. Man muss daran glauben, damit diese seltsamen Flugbahnen auf einer Kugel funktionieren. Es gibt keinen anderen Weg! Ich könnte ein ganzes Buch nur über Flugbahnen schreiben, aber das ist sinnlos. Der Leser muss verstehen, daß es der GLAUBE ist, der den Globus Erde zum Funktionieren bringt, NICHT die Beobachtungen.

Es ist der Glaube, der einen glauben lässt, daß Wasser an einem Ball hängen bleibt, und nicht das, was man beobachtet. Es ist der Glaube, der einen glauben lässt, daß ein Flugzeug wie eine Rakete nach oben fliegt, wenn es den Äquator nach Norden überquert, nicht das, was man beobachtet. Das heliozentrische Modell ist ein Modell, das von Ihnen eine Menge Glauben verlangt, aber Glauben an was? Nun, den Glauben an sich selbst, denn das heliozentrische Modell ist das Ergebnis eines gottlosen Urknalls, der alles erschaffen hat.

Das lässt mich an die Worte von **Eric Dubay** denken:

“Du glaubst, du befindest dich auf einer Erdkugel; ich SEHE, daß ich mich auf einer flachen Erde befinde; und ich fühle, daß ich mich auf einer unbewegten Erde befinde; ich sehe, daß sich alles am Himmel um mich dreht.

Ich sehe auch, daß die Sonne und der Mond die gleiche Größe haben. Aber ich wurde einer Gehirnwäsche unterzogen, um etwas ganz anderes zu glauben als das, was ich sehe.

Man hat mir eine Gehirnwäsche verpasst, damit ich glaube, daß die unbewegliche Erde, die ich unter meinen Füßen spüre, sich in Wirklichkeit mit 1.000 Meilen pro Stunde dreht.

Ich wurde auch einer Gehirnwäsche unterzogen, um zu glauben, daß die Sterne, die Sonne und der Mond, die sich eindeutig über uns drehen, tatsächlich einige von ihnen sind, um die wir uns drehen, und daß es diese große Spiralbewegung von Planeten und Galaxien gibt, die sich alle spiralförmig bewegen, wie uns die NASA erzählt hat.

Sie sagen uns auch, daß die Sonne ein großer Ball aus brennendem Licht ist, 400 Mal weiter entfernt und 400 Mal größer als der Mond. Doch wenn ich in den Himmel schaue, sehe ich, daß sie gleich groß sind.

Das, was wir heutzutage glauben, basiert also auf etwas, das unserem gesunden Menschenverstand und unserer Erfahrung widerspricht, und stammt eigentlich von Philosophen wie Aristoteles, die uns angeblich Beweise für eine kugelförmige Erde liefern, und von Photoshop-CGI-Abteilungen der NASA, die uns mit gefälschten Bildern das Gegenteil weismachen. Aber wenn wir uns selbst überlassen wären, wäre jeder ein "Flat-Earther", denn so ist es: Die Erde ist flach, sie ist unbeweglich, alles am Himmel dreht sich um uns, und diese vom gesunden Menschenverstand geprägte Sichtweise wurde auch experimentell bewiesen, auf viele, viele Arten!

Sie sagen, daß es kein Oben und Unten gibt, daß alles relativ ist! Sie sagen, es gibt kein Gut und Böse, aber sie sind alle über moralische Relativität! Sie sagen, daß es keinen Yin-Yen-Aspekt von Sonne und Mond gibt, weil die Sonne in Wirklichkeit sehr, sehr groß und sehr, sehr weit weg ist und der Mond sehr klein ist, aber aus unserer fehlerhaften Perspektive sieht es so aus, als ob sie am Himmel genau gleich groß wären. Wieder einmal lügen die freimaurerischen Magier Sie an, damit Sie Ihren eigenen Augen nicht glauben, die Ihnen sagen, daß Sonne und Mond gleich, göttlich, ausgeglichen, Gegensätze am Himmel sind, die sich über und um uns drehen und die Zeit halten, wie eine Himmelsuhr und ein Kalender".

Eric Dubay

KAPITEL 20 - RICHTIGES ERDKUGELMODELL, VORTRETEN!

Eine der frustrierendsten Erfahrungen, die ich gemacht habe, war sicherlich, als ich versuchte, das Erdkugelmodell zu verteidigen. "Natürlich ist es ein Globus, das haben wir alle in der Schule gelernt", war meine erste Reaktion. Dann habe ich nach "Beweisen" gesucht. Nun, wie kann man einen Beweis für den Globus liefern, wenn es keine echten Fotos von diesem Globus gibt? Die folgende Aufstellung zeigt nur 8 verschiedene von mehreren Bildern der Weltkugel, die im Laufe der Jahre von Weltraumbehörden veröffentlicht wurden. Es gibt Bilder der Weltkugel, die mit derselben Wolkenformation, aber zu unterschiedlichen Zeitpunkten veröffentlicht wurden; es gibt Bilder von Australien, die tagsüber und dann nachts in einem Zeitraum am selben Ort aufgenommen wurden und dieselbe Wolkenformation in einem Zeitraum von 12 Stunden zeigen. Wie kann das sein?



Chapter 20 - image 01

Wird das korrekte Weltkugelmodell auftauchen? Nein, denn es gibt kein richtiges und echtes Globusmodell. Ausnahmsweise gibt es überhaupt keinen Globus! Um die flache Erde zu verbergen, arbeiten sie unermüdlich daran, in Photoshop Bilder einer angeblichen Erdkugel zu erstellen. Diese Bilder werden als echt ausgegeben, so wie jemand jahrelang mit einer falschen Identität, mit einer gefälschten Identität, ein Leben lang leben kann. Das Modell der Erdkugel ähnelt dieser Person, die vielleicht von allen gemocht wird, die jeder kennt, die sehr beliebt ist, die sehr sympathisch ist, aber nicht echt! Der Globus ist so unecht wie ein 3-Dollar-Schein. Wie ein Ausweis des **Staates Massassassetts!**



Das Erdkugelmodell ist eines der kompliziertesten Systeme, das je von einer Gruppe reicher Europäer geschaffen wurde. Kurz nachdem sie ihr heliozentrisches Modell entwickelt hatten, schickten sie ihre Lakaian in die ganze Welt, um diese Lüge zu verbreiten. Alex Gleason schrieb in seinem Buch "Ist die Bibel vom Himmel, ist die Erde ein Globus?", daß die Chinesen sich über die europäischen Astronomen lustig machten, als diese nach China gingen, um diese heliozentrische Lüge zu verbreiten. Leider ist China heute der gleichen Lüge erlegen, gegen die es sich einst gewehrt hat.

Wie der Urknall wirklich stattfand

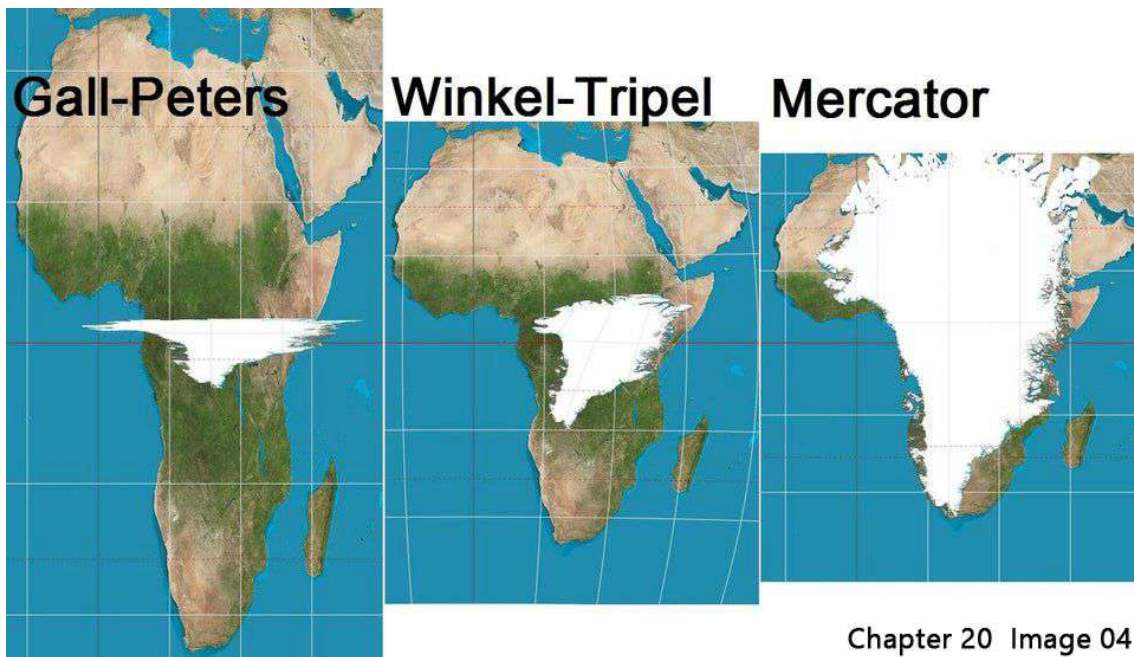
Nach dem heliozentrischen Modell ist **NICHTS** explodiert und dieses **NICHTS** war so mächtig, daß sich heute, 14 Milliarden Jahre später, die Kraft dieser Explosion des **NICHTS** immer noch ausdehnt. Und nicht nur das: Das **NICHTS**, das bei seiner Explosion winziger als ein Atom war, schuf Planeten, die hundertmal größer sind als die Erde. Ganz zu schweigen von all den Sternen, Sonnen, Kometen, Asteroiden und schwarzen Löchern, die durch die Explosion des **NICHTS** entstanden sind.

Ziemlich genau wie der Hut eines Magiers. Der Urknall ist ein atomgroßer Zauberhut, der Sterne, Planeten und Sonnen hervorbringt!

Aber Moment mal! Für eine chemische Reaktion braucht es mindestens zwei chemische Elemente. Das bedeutet, daß das **NICHTS** alleine nicht explodieren konnte! Das **NICHTS** musste mit etwas anderem zusammenstoßen, um zu explodieren. Nun, ich glaube, dann habe ich es verstanden: Das **NICHTS** kollidierte mit dem **NADA** und **BOOM!** Ich habe soeben eine neue Formel aufgestellt: **(No+Na=B)**, was bedeutet: **NICHTS + NADA = BUMM!** Bumm kann hier als der Urknall interpretiert werden.

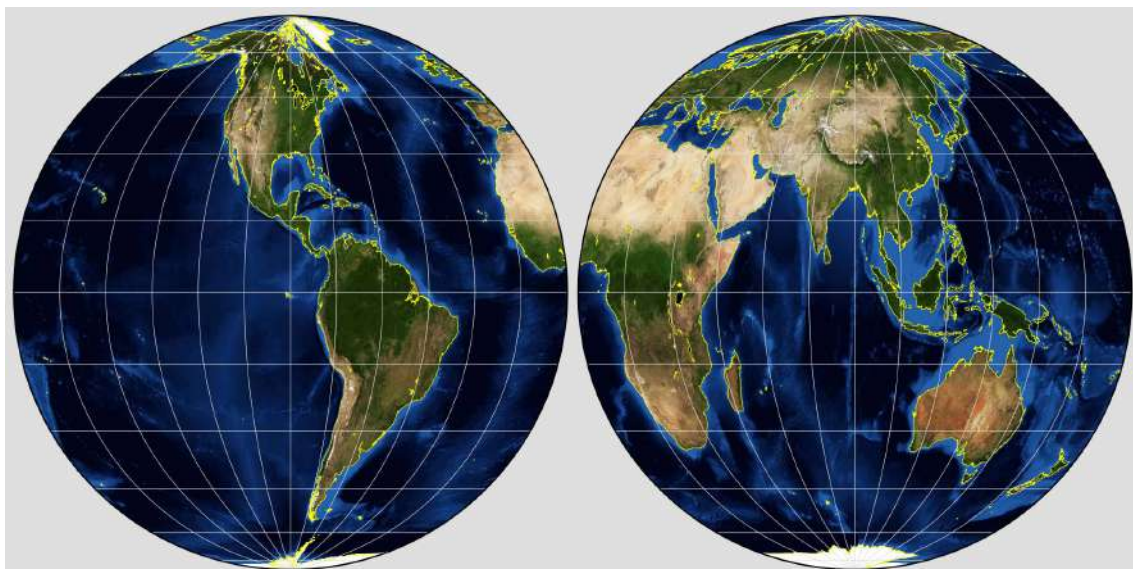
Sieht der Leser, was hier falsch ist? Man muss mehr Vertrauen in das heliozentrische System haben, damit es funktioniert, als in irgendetwas anderes in seinem Leben, und das ist nur der Anfang. Sie müssen glauben, daß **No+Na=B** das Leben erschaffen hat. Dann muss man glauben, daß sich dieses Leben irgendwie weiterentwickelt hat. Du musst glauben, daß die Evolution Veränderungen bei den Arten verursacht hat. Sie müssen glauben, daß diese Arten, die aus dem Meer kamen, auf magische Weise Lungen entwickelten und in der Lage waren, Luft zu atmen. Übrigens, **No+Na=B** hat auch auf magische Weise Sauerstoff geschaffen!

Das heliozentrische Modell ist eine glaubensbasierte Theorie. Ohne Glauben kann es nicht funktionieren. Es ist widersprüchlich für ein System, das Atheismus predigt! Man muss an sein Labyrinth von Theorien glauben, von denen eine widersprüchlicher ist als die andere. Werfen wir einen kurzen Blick auf Kartenprojektionen, die auf dem Erdkugelmodell basieren, und Sie werden sehen, was ich meine. Sehen Sie sich Bild 04 auf der nächsten Seite an:



Chapter 20 Image 04

Wie Sie in der obigen Abbildung sehen können, haben Sie drei verschiedene Projektionen, die völlig unterschiedliche Größen von Afrika und Grönland zeigen. Die Schulen in Boston führen jetzt Globusmodelle ein, die auf der Gall-Peters-Projektion basieren. Das ist etwas völlig anderes als der Globus, den die Kinder in den Schulen zu studieren gewohnt sind. Die Schulleitung behauptet, Gall-Peters sei die wahre Projektion. Das Problem ist, was passiert mit all den Millionen von uns, die auf der Grundlage der alten Kartenprojektion gelernt haben? "Oops! Wir haben uns geirrt!", werden sie sagen. Was ist mit all den Flugrouten, die uns auf dem Globus gezeigt wurden, der jetzt als nicht die wahre Projektion der Welt angesehen wird? Das ist noch nicht alles. Es gibt einen YouTuber-Piloten, der ein ganzes Video über Flugplanung" mit einer App gemacht hat, die genau die Karte zeigt, die jetzt als FALSCH gilt! Wie kann das überhaupt sein? Das Bild unten zeigt eine weitere Projektion. Sehen Sie sich Nordamerika an!



Bacon Globular Projection

Chapter 20 Image 05

Die Wahrheit ist, daß alle Daten, die von Flugverfolgungsprogrammen und Flugplanungsprogrammen verwendet werden, von der NASA geliefert werden. Piloten planen ihre Flüge nicht wirklich. Sie gehen einfach zu ihrer Arbeit, wie jeder andere auch, denn Flugzeuge fliegen so gut wie von selbst. Sie sind alle darauf programmiert, von A nach B zu kommen. Piloten gehen eine Checkliste durch, starten und gehen dann schlafen. Ich habe das selbst auf einem Flug von Dubai nach Kansai, Japan, erlebt. Als das Flugzeug in Dubai abhob, wurde nach 20 Minuten Flugzeit angekündigt, daß der Kapitän "ein Nickerchen machen" würde. Flugzeuge fliegen auch mit Flat Earth Daten. Alle Daten, die in das Navigationssystem einprogrammiert werden, stammen von einer flachen Erdkarte. Die Daten werden dann umgewandelt und die Ausgabe zeigt diese Daten als Globusprojektion. Diese umgewandelten Daten sind es, die wir auf dem Bildschirm der Sitzlehne oder auf Tracking-Websites wie FlighRadar, FlightStats und anderen sehen. Die Wahrheit ist, daß das, was wir auf dem Bildschirm des Computers, in Apps oder während des Fluges sehen, eine **Simulation** einer Weltkugel ist! (Sehen Sie sich das in Kapitel 04, Bild 04 an).

Mehr von diesem Globus-Erd-Irrsinn

Schauen Sie sich nur die Diskrepanz in den Größen von Nordamerika von einem von einem von der NASA veröffentlichten Globusbild zum anderen. Die Flugzeit von New York City nach Los Angeles beträgt 6 Stunden und 5 Minuten. Großartig! Aber wurde diese Flugzeit auf der Grundlage von Nordamerika berechnet, wie es auf dem Bild von 2007 abgebildet ist, oder auf der Grundlage von Nordamerika, wie es auf dem Bild von 2012 abgebildet ist? Die Entfernung von New York City nach San Francisco beträgt 2.902 Meilen. Wird diese Entfernung auf dem "größeren" Amerika von 2012 oder auf dem "kleineren" Amerika von 2007 berechnet? Wie sieht es mit der birnenförmigen Erde aus? Wie kommt es, daß Flugplanungssoftware niemals eine abgeplattete Erde anzeigt und dennoch in Flugschulen gelehrt wird, daß die Erde eine abgeplattete Kugel ist und wie man Entfernungen auf der Grundlage einer abgeplatteten Kugel berechnet? Sie sagen, daß diese Abplattung so klein ist, daß man kaum einen Unterschied feststellen kann. Ach wirklich? Warum ist dann die mathematische Formel anders?

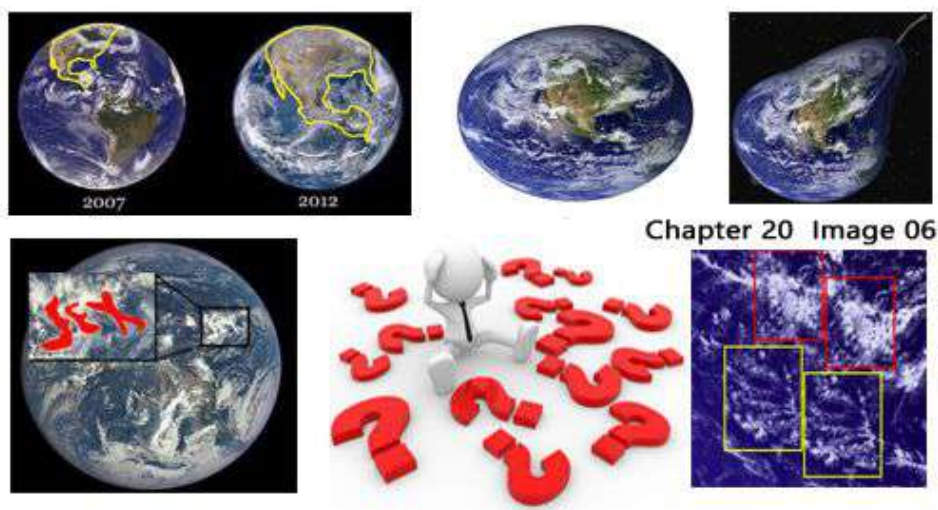
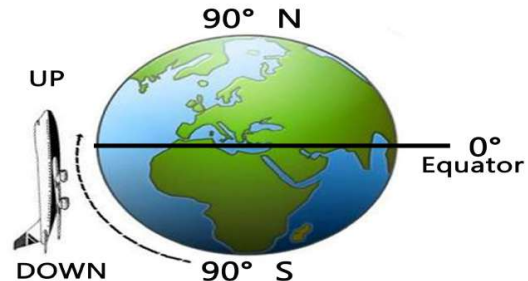


Bild 06 auf der vorherigen Seite zeigt nur einige der Wolkenformationen der von der NASA veröffentlichten Bilder. Geklonte Wolkenformationen und der Schriftzug SEX am Himmel. Ich erinnere mich noch, als dies in den Nachrichten zu sehen war. Es wurde von vielen Nachrichtensendern aufgegriffen, noch bevor jemand an eine flache Erde denken konnte.

Wie wäre es mit der Überquerung des Äquators im Flug auf einer Oblate Spheroid Erde? Können Sie sich vorstellen, wie der Pilot bei der Überquerung des Äquators die Nase des Flugzeugs eintauchen müsste? Nur ein weiterer Unsinn, den das heliozentrische Modell lehrt.

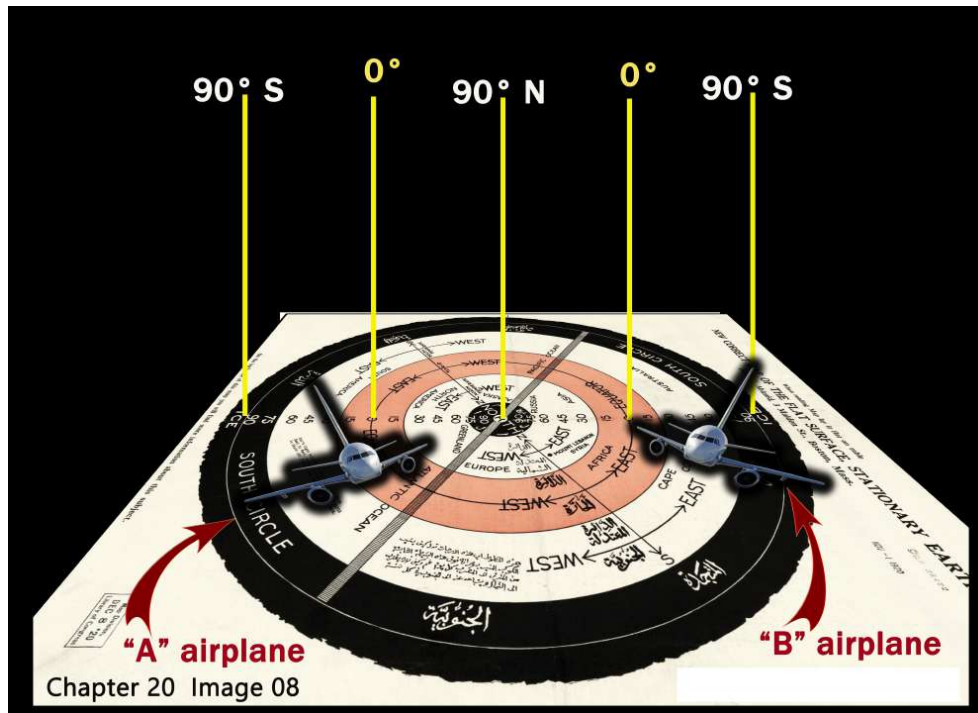


Dies sind nur einige der Fragen, die ich mir stellte, als ich das Erdkugelmodell erneut untersuchte. Ich bin damit nicht allein, denn ich kenne viele andere Menschen, die die gleichen Fragen hatten wie ich. Betrachten wir nun ein weiteres Problem mit dem Erdkugelmodell. Auf dem Bild oben sehen wir ein Flugzeug, das wie eine Rakete in die Höhe schießt, wenn es von Südamerika nach Nordamerika fliegt und dabei den Äquator überquert. Dieses Flugzeug muss in einem 90°-Winkel nach OBEN fliegen, wenn es den Äquator überquert. Was für ein Blödsinn! So ist es im wirklichen Leben nicht. Flugzeuge fliegen über einem Flugzeug und nicht mit der Nase nach oben wie eine Rakete oder nach unten wie eine Bombe, die aus einem Flugzeug abgeworfen wird.

Wenn ein Flugzeug über der flachen Erde genau am Äquator bei 0° von West nach Ost kreist und der Pilot dann nach Norden fliegen will, braucht er das Flugzeug nur nach links zu drehen, und schon fliegt er nach Norden. Wenn der Pilot die flache Erde direkt am Äquator bei 0° umkreist, von Osten nach Westen fliegt und dann beschließt, nach Norden zu fliegen, braucht er das Flugzeug nur nach rechts zu drehen, und schon fliegt er nach Norden.

Um besser zu veranschaulichen, was ich zu erklären versuche, habe ich eine Illustration erstellt, die auf der Karte basiert, die ich in Kapitel 10 zitiert habe, der John G. Abizaid-Karte.

Diese Karte ist perfekt, um zu veranschaulichen, wie die Dinge in Wirklichkeit sind, und nicht der Unsinn, daß ein Flugzeug mit der Nase nach oben wie eine Rakete fliegt, wenn es den Äquator in Richtung Norden überquert, oder mit der Nase nach unten in Richtung des unendlichen Bodens des Universums (der übrigens nie von einer der NASA-Sonden fotografiert wurde), wenn es in Richtung Südamerika fliegt.

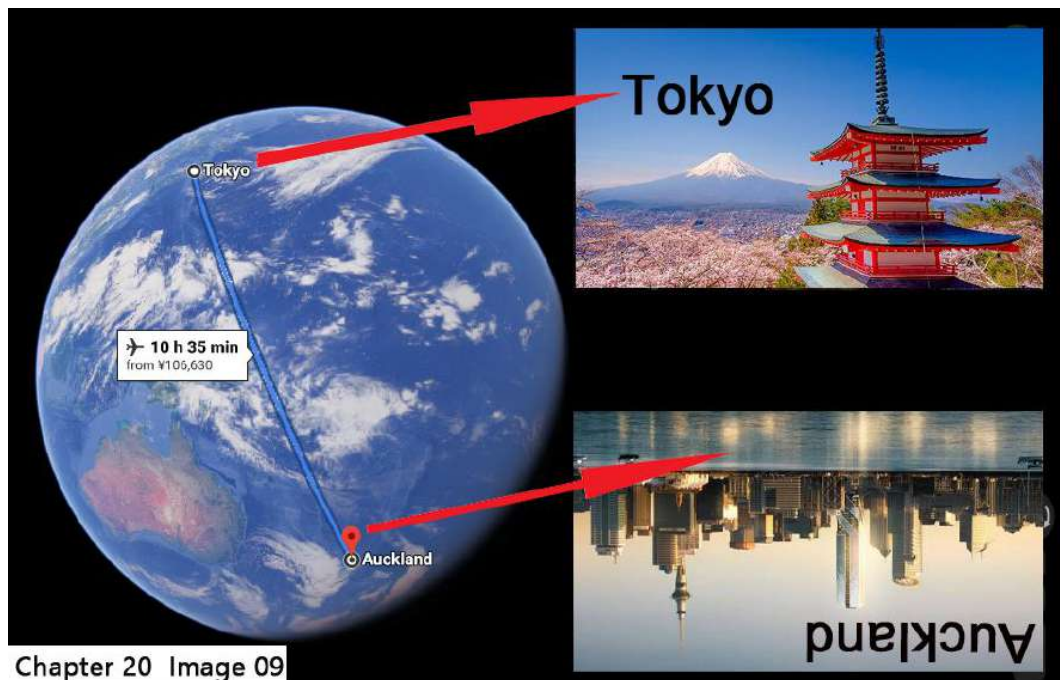


Wie Sie in Bild 08 oben sehen, fliegt Flugzeug "A" von West nach Ost und kreist über dem Äquator. Wenn Flugzeug "A" nach **Norden** in Richtung des Mittelpols (auch Nordpol genannt) fliegen will, muss Flugzeug "A" nach **LINKS** drehen. Wenn Flugzeug "A" beschließt, nach Süden in Richtung des Südkreises (auch bekannt als Südpol) zu fliegen, hat Flugzeug "A" zwei Möglichkeiten: Nach **RECHTS** abbiegen oder einfach aufhören, über dem Äquator zu kreisen und stattdessen **GERADEAUS** fliegen. Flugzeug "A" fliegt dann in Richtung Süden.

Flugzeug "B" fliegt von Ost nach West und kreist über dem Äquator. Wenn Flugzeug "B" nach Norden in Richtung des Mittelpols (auch Nordpol genannt) fliegen muss, muss Flugzeug "B" nach **RECHTS** drehen. Wenn Flugzeug "B" beschließt, nach Süden zum Südkreis (auch bekannt als Südpol) zu fliegen, hat Flugzeug "B" zwei Möglichkeiten: Nach **LINKS** abbiegen oder einfach aufhören, über dem Äquator zu kreisen und stattdessen **GERADEAUS** fliegen. Flugzeug "B" wird dann in Richtung Süden fliegen.

Diese Dinge machen auf einer flachen Erde viel mehr Sinn, während sie auf einem widersprüchlichen, unwirklichen und unmöglichen Erdkugelmodell überhaupt keinen Sinn machen.

Mehr Globus-Erde-Unsinn wird noch kommen. Sehen Sie sich einfach das Bild unten an:



Vor zwei Monaten unternahm ich eine Reise nach Auckland, Neuseeland, und flog von Tokio, Narita nach Auckland. Während des Fluges schauten meine Tochter und ich immer wieder auf den Horizont, der sich uns in 37.000 Fuß Höhe bot. Ich hatte ein Buch dabei, **The Flat Earth Conspiracy von Eric Dubay**. Eine junge Amerikanerin, die neben mir saß, schaute ständig auf mein Buch und auf das Fenster. Wir wurden schließlich Freunde, und als wir uns später in Auckland trafen, sagte sie zu mir, daß die Erde aus dieser Höhe tatsächlich flach aussieht. Wenn Sie Ihren Fernseher ausschalten und aufhören, der Weltkugel-Propaganda und der Gehirnwäsche Beachtung zu schenken, werden auch Sie sehen, daß a) die Krümmung nicht existiert und b) es keine Bewegung der Erde gibt.

Hier ist ein weiterer Globus Erde Unsinn. Felix Baumgartner wurde berühmt, als er im Jahr 2012 aus 127.852 Fuß Höhe sprang. Folgt man der Erdkrümmung gemäß seinem Selfie, wäre die Erde nur so groß wie der Bundesstaat New Mexico. Oder er war wirklich im Weltraum und sprang aus einer Entfernung von mindestens 50.000 Meilen von der Erde ab, was nach dem heliozentrischen Modell 1/4 der Entfernung von der Erde zum Mond entspricht. Die Unehrlichkeit der Verfechter der Erdkugel besteht darin, daß sie Weitwinkelobjektive verwenden und behaupten, es handele sich um eine Krümmung.

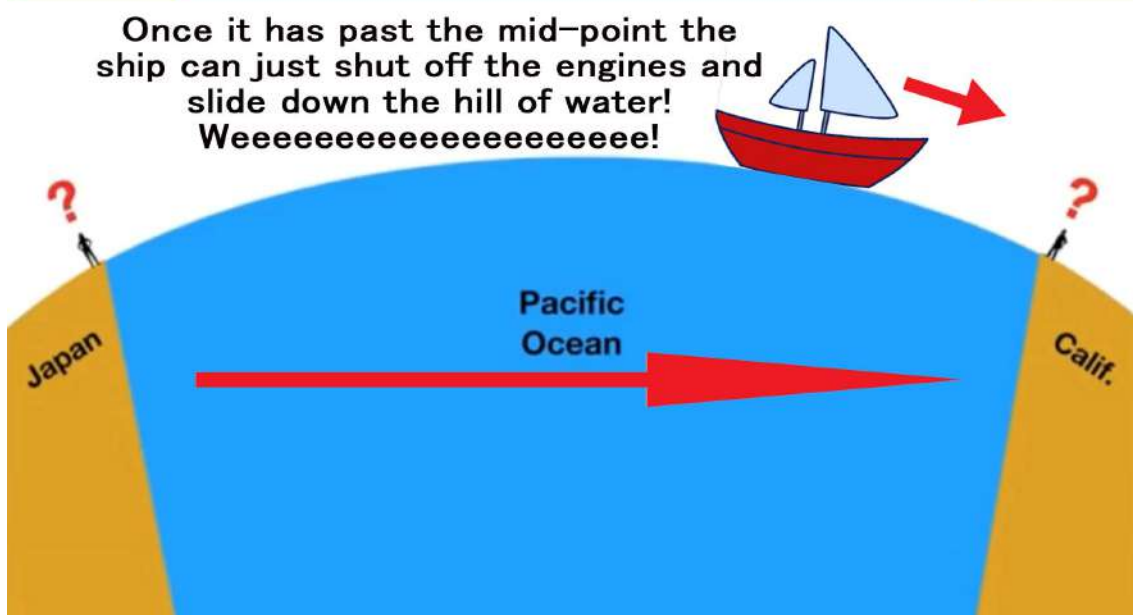
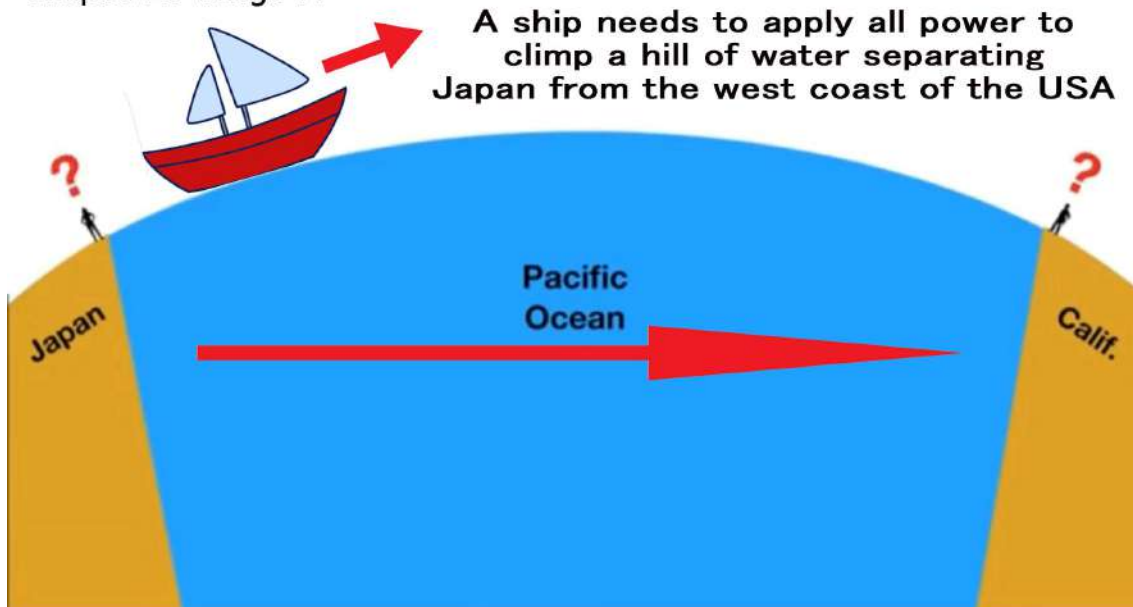


Man könnte ein ganzes Buch über den Unsinn der Erdkugeltheorie schreiben, aber ich habe nur ein Kapitel dieses Buches reserviert, um meine eigene Frustration auszudrücken, als ich versuchte, gegen die Realität der flachen Erde anzugehen, als ich sie zum ersten Mal entdeckte.

Non-Stop Globus Nonsense

Seitdem die Erde eine Kugel ist und 70 % dieser Kugel von Wasser bedeckt sind, müsste ein Schiff, das von Japan nach Kalifornien fährt einen Wasserhügel zwischen den beiden Ländern überwinden müssen. Wenn die Erde eine Kugel wäre, müsste es diesen Wasserberg zwischen den beiden Ländern geben. Aber es gibt ihn nicht und es kann ihn nicht geben, denn Wasser ist **immer** eben!

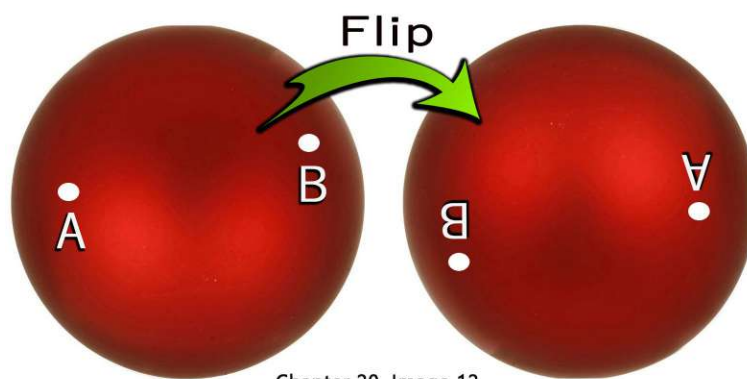
Chapter 20 Image 11



In Kapitel 05 habe ich den Qatar-Flug QR972 und seine Notlandung in Chennai, Indien, erwähnt. Ich sagte auch, daß ich auf Google Maps und Google Satellite eingehen würde und warum ich in diesem Buch Abbildungen von Google Maps verwende.

Zunächst einmal habe ich mich vor Beginn dieses Buches mit Google in Verbindung gesetzt und um die Erlaubnis gebeten, Google Maps-Screenshots zu verwenden. Die Erlaubnis wurde mir nicht nur per E-Mail erteilt, sondern ich wurde auch dazu ermutigt, dies zu tun, solange die Bilder so bleiben, wie sie sind, was der Fall ist. Aus diesem Grund werde ich alle Links zu jedem Google Maps-Bild in diesem Buch veröffentlichen.

Nehmen wir also eine Kugel, eine perfekte Kugel natürlich, wie diese in Bild 12 unten. Die Kugel unten ist genauso rund wie die Erdkugel, die auf dem berühmten Blue Marble-Bild der NASA abgebildet ist. Dann zeichnen wir zwei weiße Punkte auf



Chapter 20 Image 12

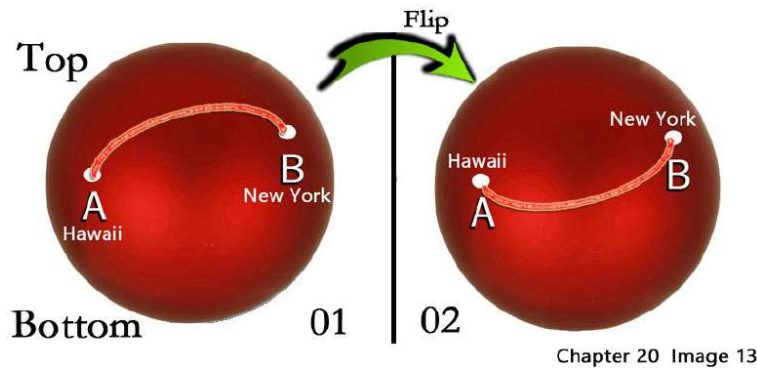
die Kugel. Nennen wir den ersten Punkt "A" und den zweiten Punkt "B".

Den Befürwortern der Erdkugel zufolge ist die kürzeste Entfernung zwischen zwei Punkten auf einer **Kugel** keine gerade Linie. Es ist ein **Großkreis**!

Die Idee ist, daß die Linie durch die Kugel geht und nicht über sie, also geht der Kreis um den höchsten Punkt der Kugel, damit es so aussieht, als ginge er durch die Kugel. Wenn ein Globus-Befürworter eine Großkreislinie zeichnen würde, die "A" und "B" in der obigen Abbildung verbindet, würde sie wahrscheinlich einen Bogen nach Norden oder "oben" machen. Würde man die Kugel umdrehen, würde sich die Entfernung nicht ändern, so daß man mit Sicherheit sagen kann, daß die Linie auf einer Kugel entweder "nach oben" oder "nach unten" oder entweder "nördlich" oder "südlich" von dieser Kugel gezeichnet werden könnte.

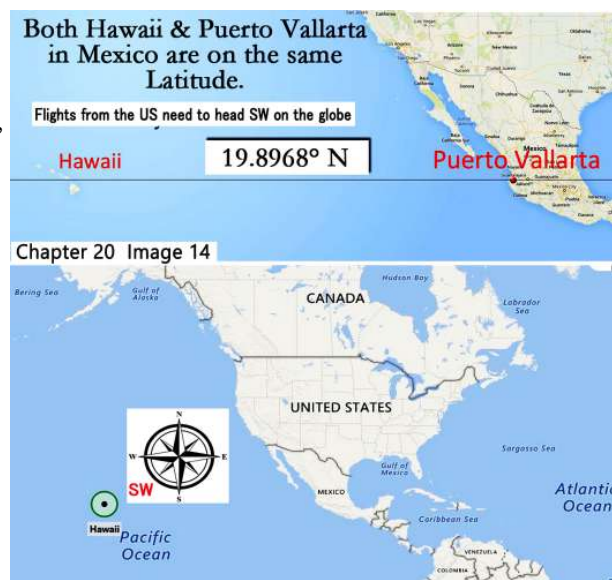
Das Problem, das ich mit dem Globusmodell gefunden habe, ist, daß diese Linien auf dem Globus NIEMALS "nach unten" oder "nach Süden" gezeichnet werden, wie wir in Abbildung 13 auf der nächsten Seite sehen werden. Diese "Großkreisrouten" stimmen immer mit den Flugrouten auf einer flachen Erdkarte überein.

Auf der Abbildung 13 unten, in **BILD 01**, sehen wir eine Großkreislinie, die "A" und "B" verbindet und einen Bogen nach **NORDEN** oder **OBEN** macht. Wenn man das Bild umdreht, sieht man, daß der Bogen jetzt nach **SÜDEN** oder **UNTEN** verläuft, wie in **BILD 02** dargestellt. Es ändert nichts an der Entfernung, ob die Linie nach **OBEN** oder **UNTEN** verläuft.

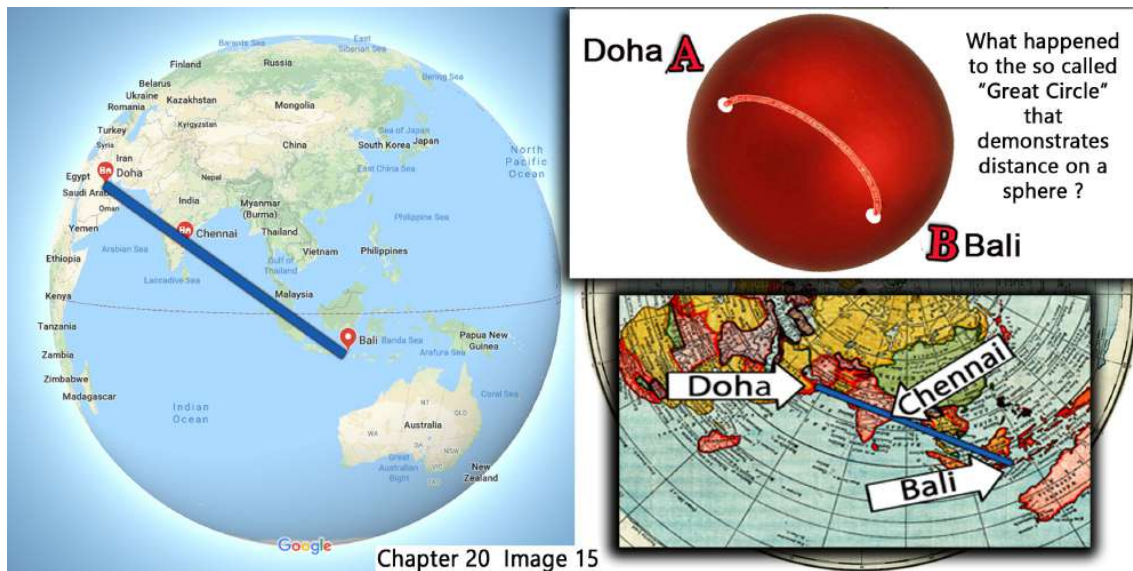


Das Problem, das ich bei der Erklärung des Großkreises gefunden habe, ist, daß sie sehr selektiv sind. Nur einige Routen, von denen sie behaupten, sie seien Großkreisrouten, stimmen zufällig genau mit den Routen auf der Karte der flachen Erde überein. Geben wir den Buchstaben oben Städtenamen. Nennen wir "A" Honolulu und "B" New York. Hawaiian Airlines fliegt direkt von Honolulu nach New York. Die Entfernung zwischen den beiden Städten beträgt 4.957 Meilen und der Flug dauert 10 Stunden und 55 Minuten. Honolulu liegt auf 19,89° N, genau wie die mexikanische Stadt Puerto Vallarta. Warum kann dieser Flug nicht schon beim Verlassen von JFK einen Bogen nach Süden machen, wenn er doch beim Abflug nach Südwesten gehen sollte? Nur bei Notlandungen, wie sie in diesem Buch beschrieben werden, erfahren wir die wahren Flugwege.

Beweise für eine flache Erde gibt es überall um uns herum, aber die Flugrouten sind die überzeugendsten Beweise. Es gibt keine Erklärung dafür, daß Flugrouten einen Bogen nach Norden machen, wie sie es immer tun, außer daß sie nicht wirklich einen Bogen machen, sondern stattdessen gerade Wege über eine flache, nicht rotierende Erde fliegen. Die Flüge HA51, HA37 und HA51 der Hawaiian Airlines, die in den Einheiten 15, 16 und 17 behandelt werden, zeigen ein MUSTER und keine Ausnahmen.



Auf der vorherigen Seite habe ich erwähnt, wie selektiv diese Großkreislrouen sind. Unten sehen Sie die Notlandung, die stattfand, als QR972 von Doha nach Bali flog und in Chennai, Indien, notlanden musste. Auf beiden Karten, dem Globus und der flachen Erdkarte, sehen Sie eine gerade Linie. Wie kann das sein? Was ist mit dem "Großkreis" passiert, wenn man zwei Punkte auf einer Kugel verbindet? Die Erde wandelt sich, denke ich! Manchmal ist sie eine Kugel, manchmal ist sie flach!

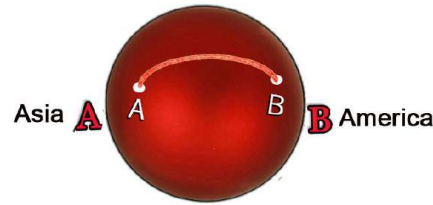


Der Flug von Doha nach Bali dauert 10 Stunden und 05 Minuten und die Entfernung zwischen den beiden Städten beträgt 4.870,67 Meilen. Die Entfernung zwischen Doha und Bali ist ungefähr so groß wie die zwischen New York und Honolulu. Warum also macht ein Flug von New York nach Honolulu einen so großen Bogen, daß eine Notlandung in Seattle, Oakland oder San Francisco erfolgen müsste, ein Flug von Doha nach Bali aber überhaupt keinen Bogen? Sogar Google Satellite zeigt ihn als gerade Linie, wie unten zu sehen ist.



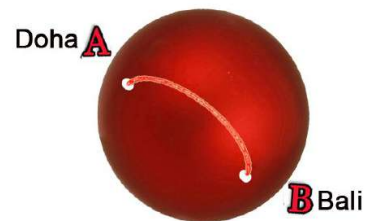
Der Grund, warum ich Google Maps anstelle von Google Earth verwende, ist, daß Google Maps alle Berechnungen durchführt und die Linien genau so zeichnet, wie sie auf einem Globus aussehen würden. Google Maps ist mit 160 Millionen Nutzern pro Monat die meistgenutzte Karten-App in den USA. Es beschäftigt die besten Programmierer und Mathematiker für seine Berechnungen. Wenn Google Maps diese Linien falsch zeichnet, täuscht es dann absichtlich die Bevölkerung?

Nun wollen wir A und B, die auf einer Kugel abgebildet sind, Namen geben. Schauen wir uns das folgende Beispiel an. Die Befürworter des Globus behaupten, daß Flüge von Asien nach Amerika eine Großkreisroute fliegen müssen, die der auf der untenstehenden Kugel eingezeichneten Linie entspricht.

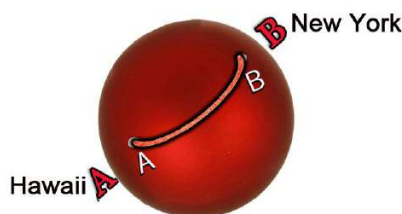


Um zu veranschaulichen, wie selektiv und unrealistisch diese Großkreisrouten auf einer vermeintlichen Erdkugel wirklich sind, sehen Sie sich die folgende Abbildung an, wenn wir "A" Doha und "B" Bali nennen, wie es bei Flug QR972 der Fall war. Wie auf Google Maps, Google Satellite und genauer gesagt auf der Gleason's Flat Earth Map auf Bild 13 auf der vorherigen Seite zu sehen ist, befand sich der Flug auf direktem Weg von Doha nach Bali, als eine Notlandung genau in der Mitte der Flugroute, in Chennai, Indien, stattfand.

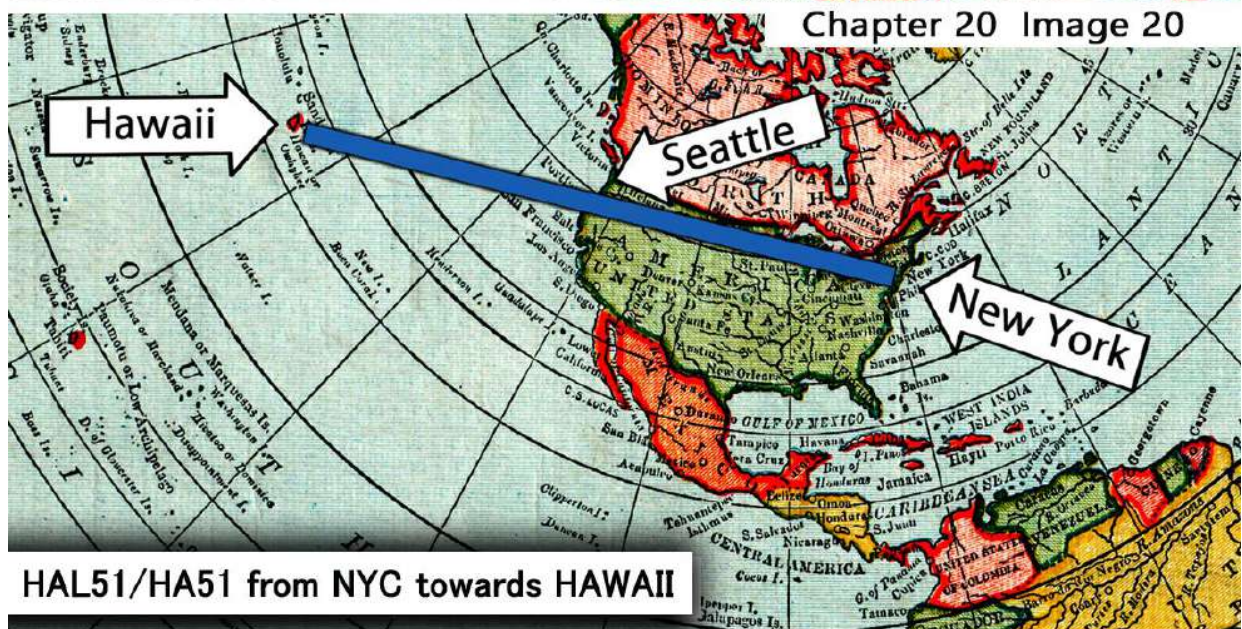
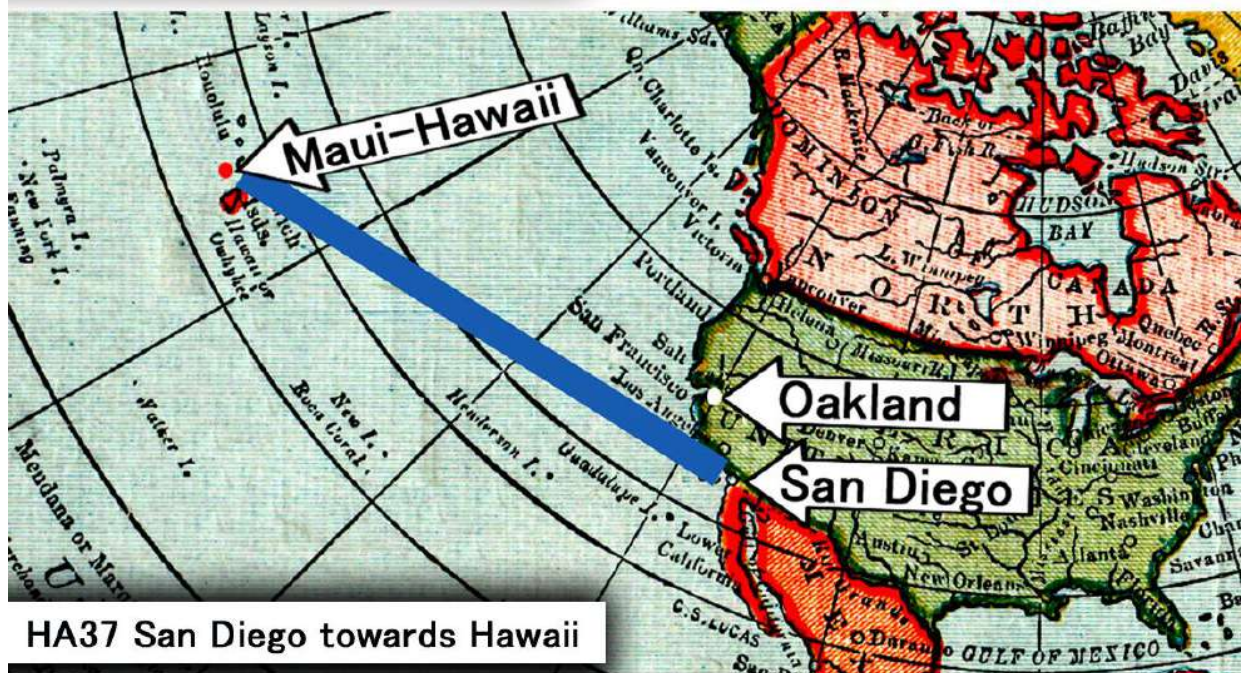
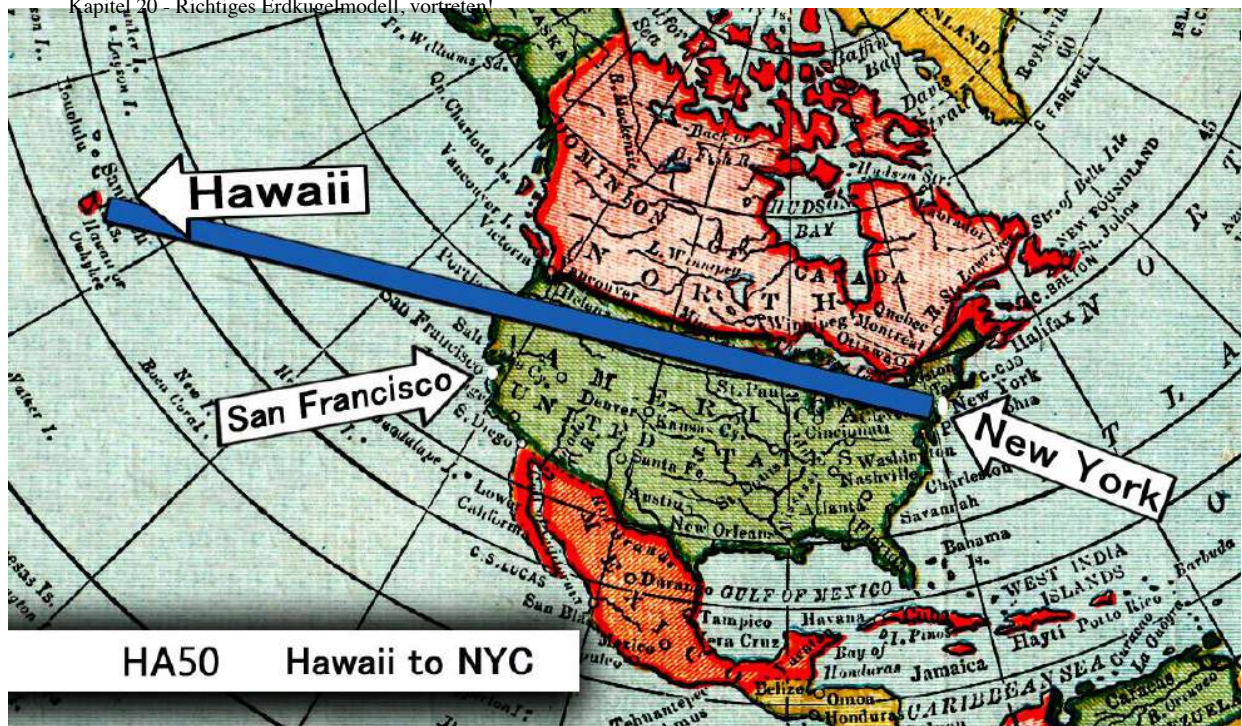
Wie in der Theorie der Schwerkraft ist auch diese Großkreismathematik auf der Erdkugel sehr selektiv. So wie die Schwerkraft Ozeane und Traktoren festhält, aber Vögeln und Bienen erlaubt, frei zu fliegen, so wählt die Erdkugel aus, für welche Städte die Großkreisformel gilt oder nicht.



Unten sehen wir ein weiteres Beispiel dafür, wie selektiv die Großkreisrouten/-mathematik auf die Erdkugel anwendbar sind. In jeder anderen Sphäre würde es keinen Unterschied machen, ob der Bogen nach Norden oder Süden, nach oben oder unten geht. Aber bei der Erdkugel muss der Bogen immer nach Norden gehen, was zufällig den Flugrouten auf einer flachen Erdkarte entspricht.



Ein Flug von NYC nach Hawaii oder von Hawaii nach NYC sollte sofort einen Bogen nach Süden machen, wenn er von einem höheren Breitengrad zu einem niedrigeren Breitengrad nach Südwesten fliegt. Stattdessen fliegen sie, wie die Notlandungen HA51, HA37 und HAL51 zeigen, in nordwestlicher Richtung, entsprechend der auf einer flachen Erdkarte eingezeichneten Bahn. Sehen Sie sich noch einmal die Abbildung auf der nächsten Seite an.



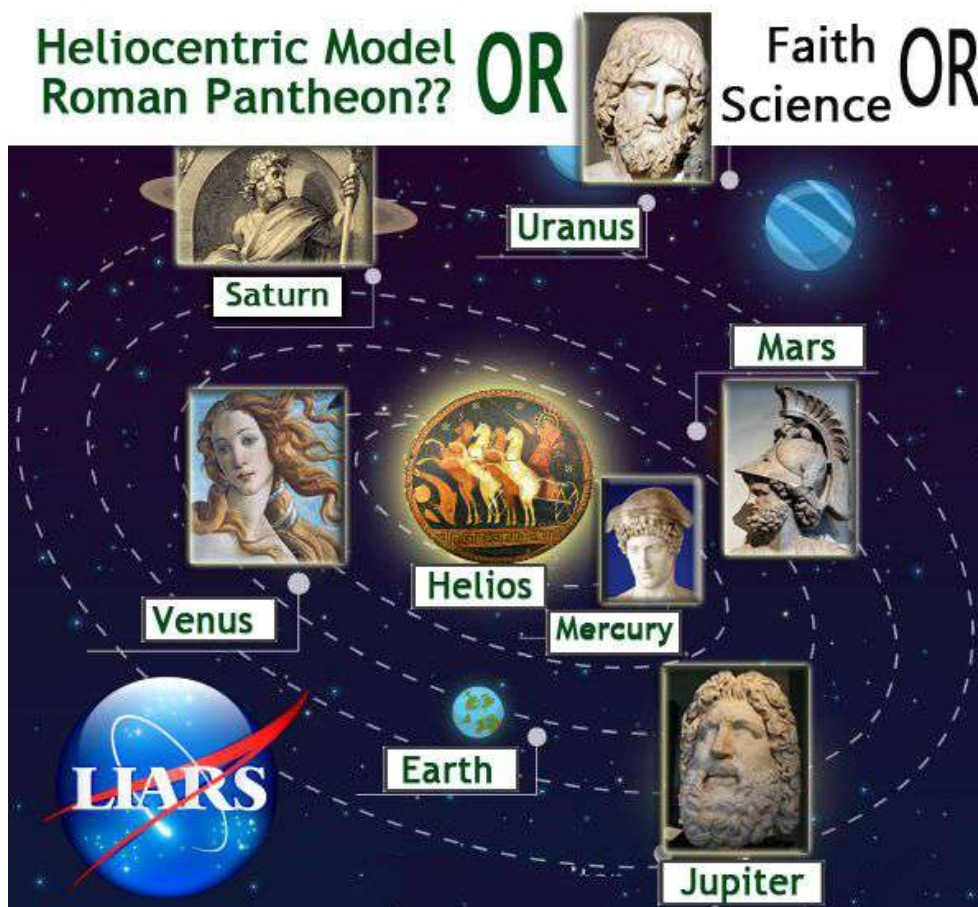
Wie in den Kapiteln 15, 16 und 17 behandelt und wie auf der Gleason's Flat Earth Map auf Seite 129 zu sehen ist, macht jeder einzelne Flug, den wir in diesem Buch behandelt haben, auf der Flat Earth Map mehr Sinn.

Wir sollen Glauben, die Erde dreht sich mit einer Geschwindigkeit von 1.000 Meilen pro Stunde, umkreist die Sonne mit 65.000 Meilen pro Stunde, während das gesamte Sonnensystem mit 500.000 Meilen pro Stunde durchs All schießt. Ganz zu schweigen davon, daß auch die gesamte Galaxie durch den Weltraum schießt und das Universum sich ebenfalls mit einer unglaublichen Geschwindigkeit ausdehnt.

Und doch spüren wir nichts davon!

Das heliozentrische Modell ist eine Religion, in der die Sonne verehrt wird. Sie verehren die Sonne und geben das als Wissenschaft aus.

Meinen Sie nicht, daß es an der Zeit ist, sich von diesem Glaubenssystem zu verabschieden?



Die Erde ist flach!

KAPITEL 21 - DIE KARTE DER FLACHEN ERDE

Ich muss gestehen, daß ich in meinem ganzen Leben noch nie den Namen Al-Biruni gehört hatte, bis ich auf YouTube eine Reihe von Videos mit dem Titel "**Flat Earth Clues**" von **Mark Sargent** sah. Als ich über die flache Erde recherchierte, musste ich jede Behauptung überprüfen und sicherstellen, daß alles, was in den Videos, die ich mir ansah, und in den Büchern und Websites, die ich las, gesagt wurde, wahr war!



Links ist ein Bild von Al-Biruni, dem persischen Astronomen, der als Schöpfer der Karte der flachen Erde gilt, die als AE-Karte oder "Azimutale Äquidistante Projektionskarte" bekannt wurde. Al-Biruni wurde am 15. September 973 n. Chr. in Usbekistan geboren und starb am 13. Dezember 1048 n. Chr. in Afghanistan. Wir können mit Sicherheit sagen, daß die Karte der flachen Erde mindestens 1.000 Jahre alt ist.

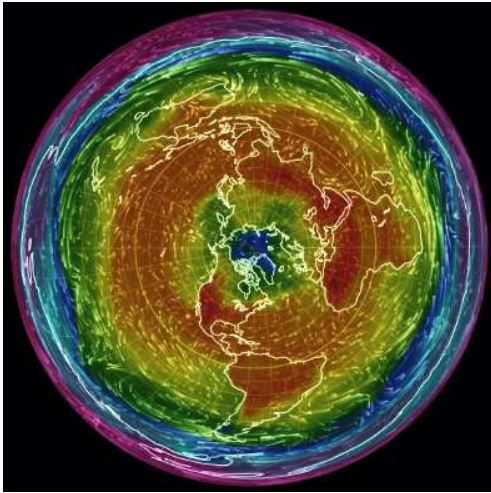
Wie in "Flat Earth Clues" behauptet, hat die NASA einen Krater auf dem Mond "Al-Biruni" genannt, nach dem persischen Astronomen, dem die Erstellung der Karte der flachen Erde vor 1.000 Jahren zugeschrieben wird. Zur Erinnerung für den Leser: Das erste Erdkugelmodell wurde 1492 vorgestellt, offiziell bekannt als Erdapfel, und wird Martin Behaim aus Deutschland zugeschrieben.



Niemand weiß wirklich, wie die Kontinente auf der Karte der flachen Erde angeordnet sind. Das Beste, was wir bisher haben, ist die **azimutale Äquidistant-Projektionskarte**, die vom **USGS** (Unites States Geological Survey) verwendet wird, wie im **Geological Survey Bulletin 1532**, einem 330 Seiten starken Dokument aus dem Jahr 1983, nachzulesen ist. In dem Dokument wird nicht nur die AE-Karte erwähnt. Vielmehr werden alle Kartenprojektionen, flache und sphärische, in dem Dokument erwähnt, die als Hilfsmittel für den USGS geeignet sind.

Ich werde hier die AE-Karte vorstellen, die in verschiedenen Bereichen der Wissenschaft, Technik und allgemeinen Studien verwendet wird, um dem Leser zu zeigen, daß die flache Erdkarte tatsächlich die wahre Form der Erde darstellt.

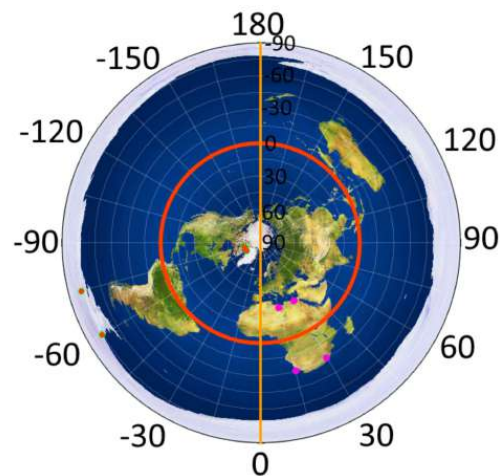
Die erste Abbildung auf der nächsten Seite zeigt die Karte der flachen Erde, die in der Meteorologie verwendet wird, um die Temperaturen auf der flachen Erde darzustellen:



Die Sonne ist viel näher und viel kleiner, als sie im heliozentrischen Modell dargestellt wird. Die Sonne umkreist die flache Erde im Uhrzeigersinn und verbringt dabei drei Monate um den Mittelpol (auch Nordpol genannt). Sie bewegt sich zum Äquator, wo sie drei weitere Monate kreist, und bewegt sich dann über den Wendekreis des Steinbocks, wo sie weitere drei Monate kreist, bevor sie zum Äquator zurückkehrt. Da der Äquator der Mittelpunkt zwischen dem Wendekreis des Krebses und dem Wendekreis

des Steinbocks ist, umkreist die Sonne dieses Gebiet zweimal im Jahr, was dazu führt, daß die Temperaturen in dieser Region höher sind als in der Mitte und am Rand in der Nähe des Süd- oder Antarktiskreises. In der obigen Abbildung zeigen die gelb-rötlichen Farben, wo die Sonne zweimal im Jahr kreist, während die blauen Teile der Karte zeigen, wo die Sonne nur einmal im Jahr kreist. Wir können mit Sicherheit sagen, daß die Temperaturen auf der Erde auf der Karte der flachen Erde besser zu verstehen sind.

Daßelbe gilt für den Bereich **Geographie** und **Geologie**. Wenn wir uns zum Beispiel mit den Breiten- und Längengraden beschäftigen, gibt uns die flache Erdkarte einen vollständigen Überblick über die Erde von 90° Nord bis 90° Süd. Laut Seite 141 des oben zitierten USGS-Handbuchs handelt es sich bei der orthografischen Projektion, also dem Gebiet von 90° Nord bis 0° auf dem Äquator, um wahre Linien, die den Griechen und Ägyptern schon vor 2.000 Jahren bekannt waren. Das Gebiet südlich des Äquators war im Altertum nicht bekannt.



In Kriegszeiten wird keine andere Karte verwendet als die Karte der flachen Erde! In Kapitel 02 dieses Buches, Seite 18, finden Sie die **Luftkarte der Welt**, die eine flache Erdkarte ist und die Entfernungen zwischen Städten in Meilen anzeigt. Es gibt Bilder von Hitler, der die flache Erdkarte benutzte, als er seine eigene Kriegsstrategie entwickelte. Ein Bild der flachen Erdkarte ist in Kennedys Situation Room zu sehen.

Die nachstehende Karte wurde 1943 für Alcoa (Aluminum Company of America) angefertigt und vor kurzem in einer Auktion für einen ungenannten Betrag verkauft. Ich bat Barry Lawrence Ruderman Antique Maps Inc. um die Erlaubnis, dieses Bild in diesem Buch zu verwenden. Replikate können bei e-bay gefunden werden.



In der chinesischen Kultur ist das Yin-Yang-Symbol nichts anderes als die flache Erdkarte mit dem Mond, der die Nacht beleuchtet, dargestellt durch die schwarze Hälfte, und der Sonne, die den Tag beleuchtet, dargestellt durch die weiße Hälfte, die sich von Osten nach Westen bewegt, so wie wir es in unserem täglichen Leben beobachten. Die Chinesen waren eines der letzten Völker, die das heliozentrische Modell annahmen, meist gezwungen durch Kolonisatoren wie Franzosen, Engländer und Portugiesen.



Auf der nächsten Seite sehen wir eine interessante Karte, die nicht nur die flache Erde zeigt, sondern auch weitere, scheinbar versteckte Gebiete. Werfen Sie einen Blick darauf:

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 meth-

ods 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 Hawaiian Islands shown, was evidently not made by the priests who traced the original lines.

Ich habe die Karte, die auf der vorherigen Seite zu sehen ist, und den gesamten Artikel, wie er in der Hawaiian Gazette am 11. Januar 1907 erschien, hinzugefügt, weil ich mich unparteiisch an der Diskussion beteiligen möchte, ob es jenseits des Südkreises mehr Land gibt oder nicht. Ich persönlich weiß es nicht und werde es auch nie herausfinden können, was jenseits des Polarkreises liegt. Aufgrund des Antarktisvertrags, der am 1. Dezember 1959 in Washington von damals zwölf Ländern unterzeichnet wurde, kann niemand die Antarktis ohne die Erlaubnis aller Teilnehmerländer erforschen. Die Zahl der teilnehmenden Länder ist gewachsen und beläuft sich heute auf 54 Länder. Viel Glück beim Versuch, die Erlaubnis aller Länder zu bekommen, um die Antarktis zu erkunden!

Urbanismus - Der als "Flat Earth Fountain" bekannte Park im Darling Park in Sydney, Australien, verfügt über einen Rastplatz mit einem wunderschönen Wasserbrunnen, der nach der Karte der flachen Erde gestaltet wurde. Die Besucher können auf den Kontinenten spazieren gehen und von Afrika nach Asien und weiter nach Australien wandern. Dann kehren sie zurück und gehen von Asien nach Nordamerika und dann weiter nach Südamerika. Definitiv, wie wir sagen, "Wahrheit im Verborgenen"!

Am Eingang des Darling Park ist eine ein Meter große Uhr mit der flachen Erde



ausgestellt. Viele Besucher lassen sich neben dieser berühmten Uhr fotografieren, während andere nur mit dem Stunden- und Sekundenzeiger spielen. Dieser Springbrunnen ist ein gutes Lehrmittel für die Australier, um zu lernen, daß sie sich nicht auf dem Boden einer imaginären, sich drehenden Weltkugel befinden!





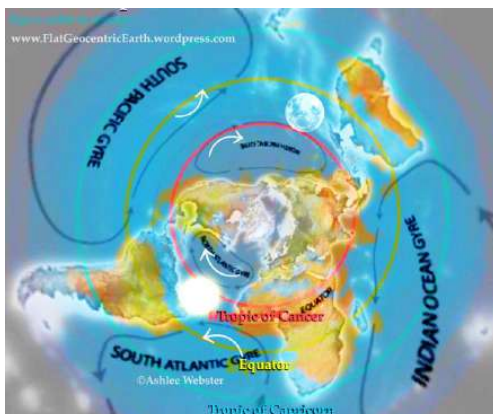
Technologie - Die umfangreiche Verlegung von Kabeln auf dem Meeresgrund zu Kommunikationszwecken wird nicht nur auf der Karte der flachen Erde besser erklärt, sondern bestärkt auch die Vorstellung, daß Satelliten ein Schwindel sind. Wenn es so viele Satelliten gäbe, wie man behauptet, die die angebliche Erdkugel



Zeitzone. Wie hier zu sehen ist, umrundet die Sonne die flache Erde in 24 Stunden. Jede Stunde steht für eine Zeitzone. Diesen Screenshot habe ich von einer App namens Flat Earth Sun, Moon & Zodiac Clock gemacht.



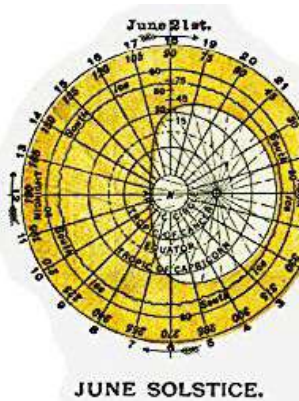
Meeresströmungen - wie auf dem Bild unten zu sehen, das von der Website flatgeocentricearth.wordpress.com stammt, werden besser erklärt, wenn man sich die Karte der flachen Erde ansieht.



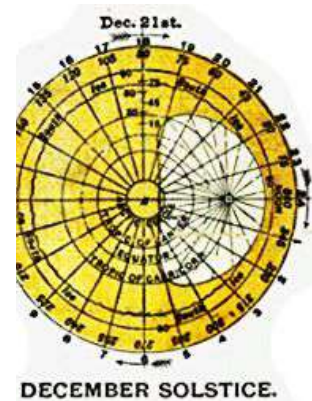
"Die elektromagnetische Energie der Sonne bewegt sich im Laufe eines Jahres vom Wendekreis des Krebses nach außen zum Wendekreis des Steinbocks und dann wieder zurück und drückt das Wasser auf seiner Reise von seinem Weg weg, wodurch die beiden Strömungsrichtungen entstehen. Während sich die Sonne auf ihrer jährlichen Bahn bewegt, drückt ihre Energie die Strömungen nach außen und weg von ihrer Bahn, wodurch die beiden Richtungen der Wasserströmung entstehen".

Auch die **Jahreszeiten** lassen sich auf der Karte der flachen Erde besser erklären. In dem Modell der flachen Erde kreist die Sonne drei Monate lang über dem Wendekreis des Krebses. Während die Sonne um den Wendekreis des Krebses kreist, ist in der Region nahe dem Mittelpunkt (auch Nordpol genannt) Sommer, während in den südlichen Regionen Winter herrscht.

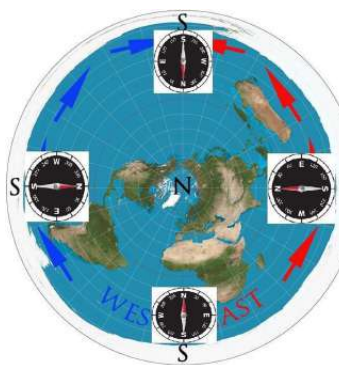
Wenn sich die Sonne zum Äquator bewegt, wird der Sommer in der nördlichen Region zum Herbst und der Winter in der südlichen Region zum Frühling. Wenn sich die Sonne zum Wendekreis des Steinbocks bewegt, ist in der Region jenseits des Äquators Sommerzeit und in den nördlichen Regionen Winterzeit. Diese Darstellung von Alex Gleason auf seiner Karte "**New Standard Map of the World**" erklärt, wie dieser Prozess funktioniert:



Juni-Sonnenwende - "Das Weiß steht für die Position der Sonne in den jeweiligen Monaten zur Mittagszeit. Dies zeigt die Sonneneinstrahlung innerhalb des Polarkreises für 24 Stunden. Ab dem 21. Juni bewegt sich die Sonne in einem spiralförmigen Kreis um die Wendekreise, der sich jeden Tag erweitert, bis sie am 21. Dezember zur südlichen oder äußeren Sonnenwende ihr Ziel erreicht".



"Dezembersonnenwende" - "Am 21. Dezember bewegt sich die Sonne um den Wendekreis des Steinbocks und beleuchtet tagsüber den südlichen Teil der Erde vom Polarkreis bis zu einem Teil des antarktischen Eises. Jenseits von 80 Grad südlicher Breite gibt es kein "Sonnenlicht", sondern unbekannte Eisregionen. Am 23. Dezember nimmt die Sonne ihre Reise nach Norden wieder auf, kehrt zu ihrem Ausgangspunkt zurück und vollendet so ihre Jahreszeiten".



Im militärischen Bereich würde das Radar nicht funktionieren, wenn die Erde eine Kugel wäre. "Radar ist ein Detektionssystem, das Radiowellen verwendet, um die Entfernung, den Winkel oder die Geschwindigkeit von Objekten zu bestimmen. Diese Radiowellen können sich nicht krümmen.



Ein Kompass würde auf einer kugelförmigen Erde nicht funktionieren. Ein Kompass zeigt immer auf den Mittelpol (auch Nordpol genannt). Wenn die Erde eine Kugel wäre, würde ein Kompass nach Osten, Westen oder einfach nur auf den Äquator zeigen und auf der Südhalbkugel würde er auf den Südpol zeigen. Wir haben bereits in Kapitel 10 dieses Buches auf Seite 58 die John G. Abizaid Flat Earth Map gesehen, die den Süden als die gesamte Region darstellt, die das äußere Ende der flachen Erde umkreist:

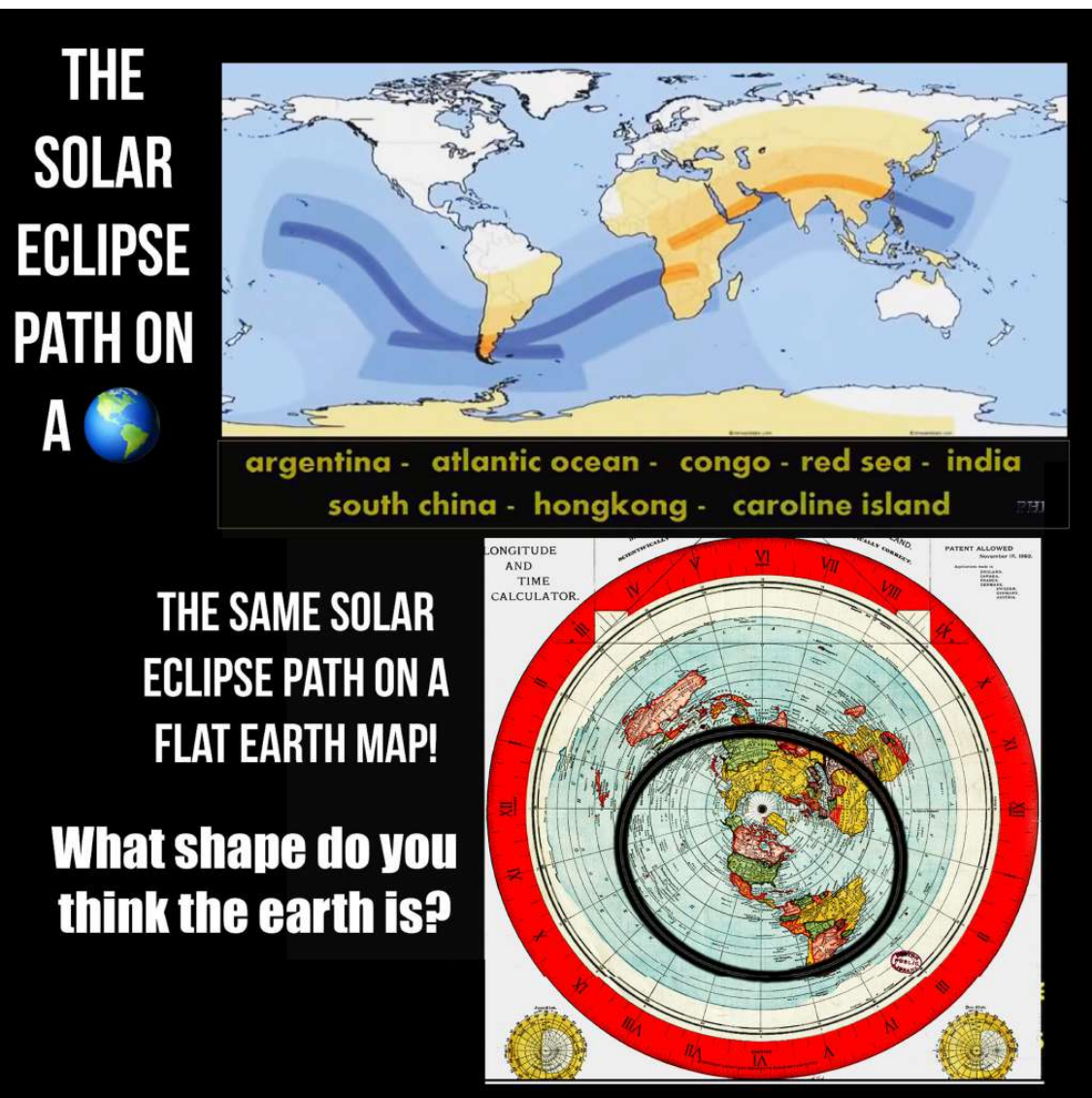
Um dieses Konzept besser zu erklären, habe ich das folgende Bild hinzugefügt, in dem "N" für Norden oder den Mittelpunkt der flachen Erde steht. Die vier Kompassse zeigen nach Norden, während die gegenüberliegende Seite ihrer Nadeln nach Süden



Eric Dubay stellt in seinem Buch **"200 Proofs the Earth is Not a Spinning Ball"** (200 Beweise, daß die Erde keine sich drehende Kugel ist) unter **Beweis 108** Folgendes fest:

"Der Seemannskompass ist ein unmögliches und unsinniges Instrument für die Verwendung einer Kugel-Erde. Er zeigt auf einer flachen Oberfläche gleichzeitig nach Norden und Süden, behauptet aber, zwei sich ständig bewegende geomagnetische Pole an den entgegengesetzten Enden einer sich drehenden Kugel, die ihren Ursprung in einem hypothetischen Kern aus geschmolzenem Metall hat, genau zu bestimmen. Würden die Kompassnadeln tatsächlich auf den Nordpol einer Weltkugel ausgerichtet, würde die gegenüberliegende "Süd"-Nadel nach oben und in den Weltraum zeigen.

Finsternisse - Finsternisse lassen sich besser auf einer flachen Erdkarte erklären. Betrachten Sie die Pfade dieser Finsternisse auf beiden Modellen unten. Es macht absolut keinen Sinn, wie diese Finsternisse im heliozentrischen Modell funktionieren, wenn man sich die Orte ansieht, an denen sie aufgezeichnet wurden: **Argentinien, Atlantischer Ozean, Kongo, Rotes Meer, Indien, Südchina, Hongkong und Karolineninsel**. Wenn dieselben Orte auf der Gleason's Flat Earth Map eingezeichnet werden, ergibt das einen perfekten Sinn! Die Sonne und der Mond kreisen über der



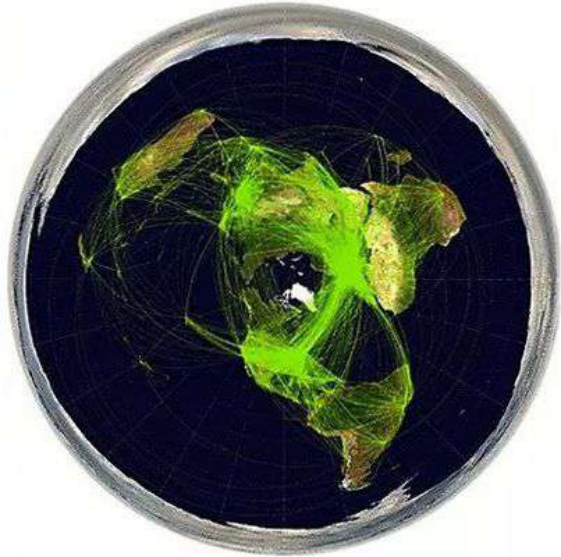
flachen Erde.

2017 habe ich ein Video gemacht, in dem ich erklärt habe, wie eine kreisende Sonne und ein kreisender Mond Finsternisse über der flachen Erde verursachen. Eine Website der kontrollierten Opposition hat seitdem Screenshots meines Videos verwendet, aber zumindest haben sie die Botschaft nicht verfälscht. Die Sonne kreist über der flachen Erde und die Finsternisse beweisen diese Beobachtung.

Luftfahrt - Alles, was im Modell der Erdkugel keinen Sinn ergibt, wird im Modell der flachen Erde perfekt erklärt und verstanden. Zum Beispiel die Flugrouten!

Sie machen wenig oder gar keinen Sinn, wenn man sie mit einer Mercator-Kartenprojektion betrachtet.

Regierungsbehörden und Nichtregierungsorganisationen vermeiden es, die Karte der flachen Erde zu verwenden, weil sie befürchten, daß sie "zu viel Sinn machen würde". Aus diesem Grund hat nullschool.net die AE-Projektion aus ihren Projektionsoptionen entfernt. Wie in diesem Bild zu sehen ist, werden Flugrouten auf einer flachen Erdkarte perfekt erklärt. Flugrouten und Notlandungen sind einer der deutlichsten Beweise dafür, daß die Erde keine Kugel ist.



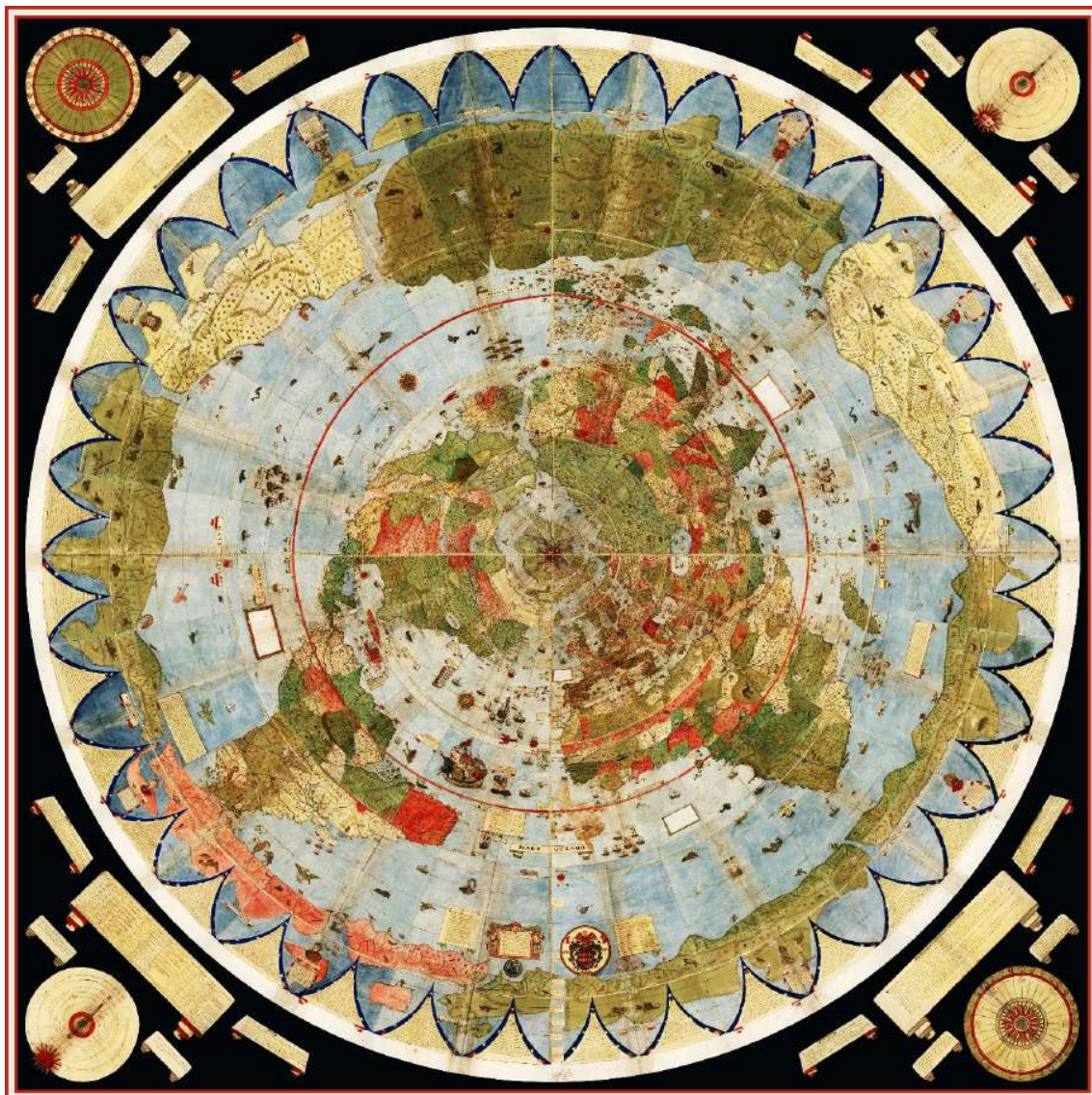
Geschichte - Der lateinische Name lautet "Polus Arcticus Cum Vicinis Regionibus", Mercators berühmte Karte der Arktis wurde erstmals im "Atlas Minor" von 1607 veröffentlicht. Es handelt sich um eine flache Erdkarte, auf der die Kontinente rund um den Mittelpol (auch Nordpol genannt) mit vier Flüssen und einem Berg in der Mitte dargestellt sind. Eine Insel namens Friesland erscheint in dieser Karte und in einigen anderen historischen Karten.

Auf der nächsten Seite findet der Leser die berühmte **Urbano Monter 1587 AE Karte**. Die erst kürzlich entdeckte Urbano Monte AE-Karte wurde 2017 in die David Rumsey Map Collection an der Stanford University aufgenommen.

"Monte schuf seine Karte nicht nur als geografisches Hilfsmittel, sondern auch, um Klima, Bräuche, Tageslängen und Entfernungen innerhalb von Regionen darzustellen - mit anderen Worten, um eine universelle wissenschaftliche Planisphäre zu schaffen.

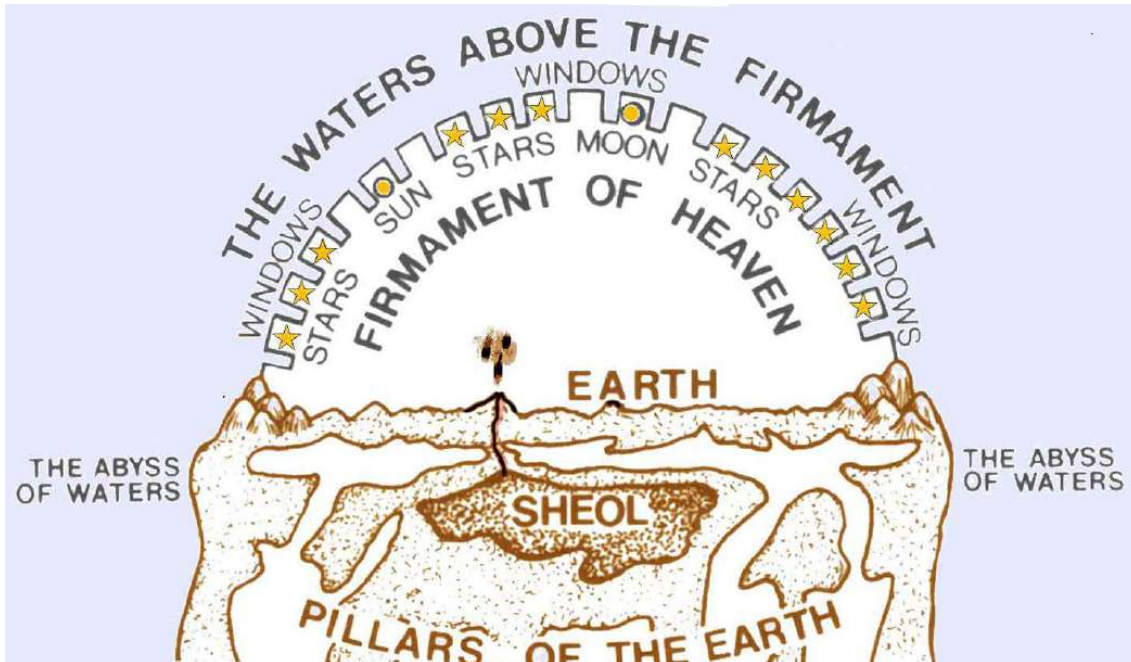
In seiner Widmung auf Tavola XL gibt er an, wie die Blätter der Planisphäre anzuordnen sind, und macht deutlich, daß die gesamte Karte auf eine Holzplatte von fünfeinhalb Brachien im Quadrat (etwa zehn Fuß) geklebt werden sollte, so daß sie um einen zentralen Drehpunkt oder Stift durch den Nordpol gedreht werden konnte. Das wurde nie gemacht, aber jetzt können wir es virtuell machen - Monte's 60-Blatt-Weltkarte, die digital zu einer 10-Fuß-Planisphäre zusammengesetzt wurde".

Es wird angenommen, daß es seit der Zeit, als Al-Biruni seine erste AE-Karte zeichnete, viele Karten der flachen Erde gab. Leider gelangten diese Karten in die Hände europäischer Kolonisatoren, die sie entweder zerstörten oder nach Europa brachten, wo sie in die Hände des Vatikans fielen. Als die Portugiesen nach Indien kamen und in der Goya-Region syrisch-orthodoxe indische Christen vorfanden, beschlagnahmten die Portugiesen ihre heiligen Texte, die 1400 Jahre alt waren, und zerstörten alles. Wer weiß, wie viele historische Dokumente und Karten in den Händen der europäischen Kolonisatoren zerstört wurden!



Urbano Monte Flat EarthMap - 1587

Religion - Die Bibel beschreibt die Erde und die Schöpfung genau so, wie sie auf der Karte der flachen Erde abgebildet ist. Der Bibel zufolge gibt es ein Firmament, das die Gewässer oben von den Gewässern unten trennt. Die Sonne, der Mond und die Sterne befinden sich am Firmament. Die Erde ist flach und steht auf Säulen.



Wie wir in diesem Kapitel gesehen haben, lässt sich alles besser mit einer flachen, nicht rotierenden Erde erklären. Der Leser wird einige Globusverteidiger sagen hören: "Die flache Erde ist ein Globus, der abgeflacht wurde", während die Wahrheit genau das Gegenteil ist!

Wie ich zu Beginn dieses Kapitels dargelegt habe, wird die AE-Karte oder die Karte der flachen Erde Al-Biruni zugeschrieben, der von 973 n. Chr. bis 1048 n. Chr. lebte. Der erste Globus wurde erst 1497 von einem Deutschen namens Martin Behaim geschaffen.

KAPITEL 22 - GEWICHT IST DIE DEFINITION VON SCHWERKRAFT

Lawrence Maxwell Krauss, ein amerikanisch-kanadischer theoretischer Physiker und Kosmologe, der früher an der Arizona State University, der Yale University und der Case Western Reserve University gelehrt hat, kann die Frage, was Schwerkraft ist, nicht beantworten. Während eines Joe Rogan-Podcasts, in dem er zu Gast war, kam das Thema Schwerkraft zur Sprache. Während der Sendung sagte er, daß seine Lösung für Leute, die sagen, daß die Schwerkraft nicht real ist, darin besteht, aus dem 13. Stock eines Gebäudes zu gehen, um ihre Ideen zu testen. Wie kann das eine Definition für Schwerkraft sein? Das ist sie nicht.

Ich wünschte wirklich, ich hätte von der flachen Erde gewusst, als ich noch auf dem College war. Ich würde dem Biologieprofessor, den ich hatte, so viele Fragen stellen! Ich erinnere mich an den allerersten Tag in seiner Klasse, die Biologie 101 war, als er gleich nach seiner Einführung sagte: "In dieser Klasse dürfen keine anderen Theorien oder Ideen diskutiert werden als die, die in unserem Lehrbuch stehen", das ein wissenschaftliches Lehrbuch im Stil von Big Bang/Evolution war. Damals hatte ich dieser Aussage nichts entgegenzusetzen.

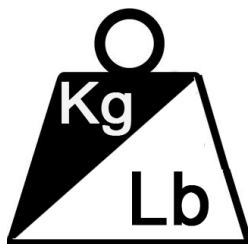
Leute wie Lawrence Maxwell Krauss und der Professor, den ich an der Uni hatte, geben mir zu denken, warum sollte jemand so viel Geld für die Uni ausgeben, um solche Leute als Professoren zu haben. Wenn Lawrence Maxwell Krauss, Neil DeGrasse-Tyson und jeder andere Professor nicht definieren kann, was Schwerkraft ist, dann lassen Sie MICH diese Frage beantworten. Ich bin bereit, meine Antwort zu verteidigen, egal wer diese Person sein mag.

Man sagt, daß "Worte eine Bedeutung haben". Das ist ein bekanntes Sprichwort und es ist gut begründet. Worte haben eine Bedeutung und die Bedeutung der Schwerkraft ist nichts anderes als GEWICHT! Lassen Sie mich meinen Standpunkt darlegen.

Meine Muttersprache ist Portugiesisch, eine der fünf romanischen Sprachen. Romantische Sprachen sind: Portugiesisch, Französisch, Spanisch, Italienisch und Rumänisch. Diese Sprachen stammen alle vom Lateinischen ab. Schwerkraft kommt von dem lateinischen Wort **Gravitas oder Gewicht**. Auf Portugiesisch bedeutet **Grave** "**que ou aquilo que tem peso**", was übersetzt so viel bedeutet wie: "**das, was Gewicht hat**".

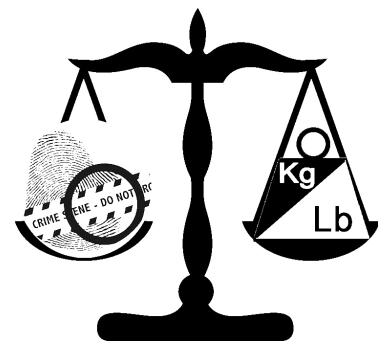
Die primäre Definition von Schwerkraft im Lateinischen war immer **Gewicht, Größe, Schwere** von etwas. Gewicht war immer die erste Definition, wurde aber auch auf die Ernsthaftigkeit oder Tiefe einer Sache angewandt. Lassen Sie uns einige Bilder verwenden, um besser zu beschreiben und zu definieren, was Schwerkraft wirklich ist.

Nehmen wir an, jemand hat ein Verbrechen begangen. Das begangene Verbrechen hat ein gewisses **Gewicht**, oder wie wir im Portugiesischen sagen, es ist **schwerwiegend**, es hat eine gewisse Schwere. Eine Strafe von gleichem Gewicht muss dem Verbrecher auferlegt werden, um die **Waage** auszugleichen, damit das Opfer gerechtfertigt und der Verbrecher ins Gefängnis geschickt werden kann. Der Richter verurteilt den Verbrecher dann zu einer **schweren** Strafe, wenn es sich um ein **schweres/schweres** Verbrechen handelt, oder zu einer leichten Strafe, wenn es sich um ein geringfügiges Verbrechen handelt. Wie Sie hier sehen, hängt das alles mit dem **Gewicht** zusammen. Die **Schwerkraft** ist mit dem **Gewicht** verbunden.



Die Strafe muss ein gewisses **Gewicht** haben, um die **Schwere** der Straftat auszugleichen. Die richtige Menge an Gewicht wird auf die Waage gelegt, bis die Waage ausgeglichen ist

Wenn das Gewicht der Strafe dem **Gewicht** oder der **Schwere** des Verbrechens entspricht, sagen wir, der Gerechtigkeit ist Genüge getan! Das war die einzige Bedeutung des Wortes "**Schwere**", und es war immer mit **Gewicht**, Ausmaß und Schwere verbunden. Erst als dieser Typ auftauchte und alles durcheinanderbrachte. Vielleicht kannte er die wahre Bedeutung dieses Wortes im Lateinischen nicht. Oder vielleicht hatte er eine viel unheimlichere Verwendung für dieses Wort...



Eines Tages war ein Mann namens Isaac Newton auf dem Feld unterwegs und beschloss, sich unter einen Apfelbaum zu setzen. Plötzlich fiel ein Apfel von der Baumkrone und traf ihn am Kopf. Er beschloss zu sagen, daß es eine Kraft unter seinem Hintern war, die diesen Apfel von oben herunterzog, und er nannte diese seltsame, selektive, mysteriöse und magische Kraft Gravitation!

Das ist so, als würde er glauben, daß er in seinem ganzen Leben noch nie etwas gesehen hat, das Gewicht hat und auf den Boden fällt. Niemals in seinem Leben hat er eines seiner Bücher von seinem Schreibtisch in der Schule fallen lassen; niemals hat seine Mutter einen Teller von der Küchentheke fallen lassen; niemals ist irgendetwas, das irgendein Gewicht hat, vor seinen Augen heruntergefallen, bis zu dem Moment, als ihm ein Apfel auf den Kopf fiel. Wusste er nicht, daß Äpfel nach ihrem Gewicht verkauft werden?

Auch heute noch werden Äpfel nach ihrem Gewicht verkauft. Wie wir auf dem nebenstehenden Bild sehen, wirbt ein Supermarkt für Äpfel nach ihrem Gewicht. In diesem Supermarkt kostet ein Pfund Äpfel 4,29 Dollar. Auf dem anderen Bild ist ein Apfel auf einer Waage zu sehen. Jeder Apfel wiegt schätzungsweise zwischen 0,33 und 0,50 Pfund oder 70 bis 100 Gramm. Ging Newtons Mutter zu seiner Zeit nicht auf einem Bauernmarkt einkaufen? Hat er nie gesehen, daß Äpfel nach ihrem Gewicht verkauft wurden?

Newton wusste, daß es das Eigengewicht des Apfels (die Schwerkraft) war, das den Apfel zu Fall brachte.

Die Schwerkraft oder das Gewicht ist in dem Objekt selbst enthalten, das fallen soll oder sich bereits auf dem Boden befindet.



Alles, was Gewicht hat, wird zu Boden fallen. Es ist alles eine Frage der Dichte. Wenn ein Objekt schwerer als Luft ist, fällt es zu Boden, aber wenn das Objekt leichter als Luft ist, schwebt es davon. Das gesamte Gewicht (AKA Schwerkraft) befindet sich in dem Objekt/Körper, in dem es enthalten ist. Ein Apfel, eine Person, ein Auto, ein Elefant, ein Glas, alles, was Gewicht (AKA Schwerkraft) hat, wird zu Boden fallen. Schauen Sie sich das Beispiel von Person Nr. 1 und Person Nr. 2 unten an:

Die Schwerkraft gibt es nicht!

Es gibt keine magische, geheimnisvolle, selektive Kraft, die diese beiden Individuen auf den Boden zieht. Was sie am Boden festhält, ist ihr eigenes Gewicht, das in ihrem eigenen Körper enthalten ist. Person Nr. 1 hat mehr Chancen, von einem Tornado mitgerissen zu werden, weil sie weniger Schwerkraft oder Gewicht in ihrem eigenen Körper angesammelt hat. Person Nr. 2 hat in seinem Körper viel mehr Gewicht in Form von Wasser, Fett, Zucker und anderen Elementen angesammelt, die in seiner Haut enthalten sind und durch seine Knochenstruktur unterstützt werden. Es wäre schwieriger, Person Nr. 2 anzuheben, weil die Schwerkraft/das Gewicht in ihrem Körper enthalten ist, während Person Nr. 1 leichter zu heben wäre, weil sie nicht so viel Gewicht in ihrem Körper angesammelt hat wie Person Nr. 2. Die Schwerkraft als nach unten gerichtete Kraft gibt es überhaupt nicht!



Nun, da wir sehen, daß die **Schwerkraft/das Gewicht** im eigenen Objekt, einer Person oder einem anderen Lebewesen enthalten ist, können wir zurückgehen und mit dem brillanten ehemaligen Professor der Arizona State University, **Lawrence Maxwell Krauss**, diskutieren. Vielleicht kann er hier ein oder zwei Dinge lernen!

Der brillante Professor Lawrence Maxwell Krauss schlug denjenigen, die glauben, daß die Schwerkraft als Kraft nicht real ist, vor, aus dem 13. Es müsste eine äußere, magische, geheimnisvolle Kraft vorhanden sein, um die Person auf den Boden zu bringen.

Zerlegen wir den menschlichen Körper nach seinem Gewicht! Ich werde ihn nicht im Detail aufschlüsseln. Es geht nur um eine Gewichtsberechnung.

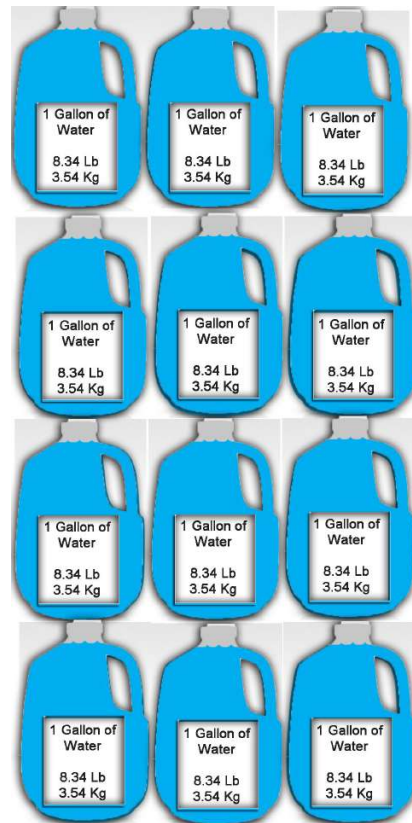
Ein durchschnittlicher US-Mann wiegt 90 Kilogramm (200 Pfund) und ist 1,80 m (5 Fuß 9 Zoll) groß. Der Körper eines Menschen besteht zu 70 % aus Wasser, was 140 Pfund (63 Kilo) entspricht. Eine Gallone Wasser wiegt 8,34 Pfund (3,8 Kilo). Daraus können wir schließen, daß ein Mann, der 200 Pfund wiegt, 12 Gallonen Wasser in seinem Körper trägt, wie die nebenstehende Abbildung zeigt.

Eingeweide - 7,5 Pfund (4 Pfund für den Dickdarm, 3,5 Pfund für den Dünndarm) Lungen - 5 Pfund (jeweils 2,5 Pfund). Auch das Haar hat ein gewisses Gewicht. Die Knochen machen 15 % des Körpergewichts aus.

Die Haut allein dürfte etwa 10 bis 15 Pfund wiegen.

Ich frage also den brillanten **Lawrence Maxwell Krauss**: Ist das nicht genug Gewicht, um einen 200 Pfund schweren Mann auf den Boden zu bringen und dort zu halten?

WO IST DIE SCHWERKRAFT ALS KRAFT?



Das typische Gehalt eines Professors der Arizona State University beträgt 135.188 Dollar im Jahr. Ist das nicht verrückt? Ich meine, sie zahlen so viel Geld und die Person kann nicht selbst denken und Berechnungen wie die auf der vorherigen Seite anstellen? Muss er sich nur an die Regeln halten und Fragen nach dem heliozentrischen Modell beantworten? Leider lautet die Antwort auf diese Frage: Ja! Hinzu kommt, daß ein Jahresgehalt von 135.188 Dollar ausreichen würde, um jemanden dumm, unwissend und faul zu halten, um über den Tellerrand zu schauen. Es würde ausreichen, um jemanden davon abzuhalten, die Wahrheit zu lehren. Wer will schon einen Job verlieren, bei dem 135.188 Dollar gezahlt werden, um zu sagen, daß die Erde flach ist? Nur diejenigen, die die Wahrheit wirklich lieben!

Ein weiteres "Genie", Neil Degrasse-Tyson, mit einem BA in Physik von der Harvard University und einem PhD in Astrophysik von der Columbia University, scheint nicht zu verstehen, daß Objekte fallen, weil sie dichter (schwerer) sind als Luft.

Um die Kugelerde zu beweisen, hielt der Astrophysiker Neil Degrasse-Tyson ein Mikrofon hoch in der Hand und ließ es während einer Live-Fernsehsendung fallen und behauptete, die "Schwerkraft" habe das getan! Herr Tyson scheint zu ignorieren, daß das Mikrofon aus schweren Bestandteilen wie Eisen, Kupfer, Gummi, Aluminium und anderen Kunststoffteilen besteht und 3,5 Pfund (1,60 kg) wiegt.



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**



Während eines Interviews mit einem Internet-Radiosender konnte Herr Tyson keine Antwort auf die Frage des Moderators **"Was ist Schwerkraft?"** geben, sondern sagte nur: **"Ich weiß es nicht, nächste Frage!"**

Der Grund, warum Herr Tyson die Frage "Was ist Schwerkraft?" nicht beantworten konnte, ist, daß niemand etwas erklären kann, das nicht existiert. Fürs Protokoll: Herr Tyson verdient fast 2.000.000 Dollar im Jahr!

An den Universitäten lernt man heute nicht wirklich, selbstständig zu denken. Ich habe mein eigenes Beispiel in meinem Biologiekurs 101 gegeben, als der Professor uns gleich am ersten Tag des Kurses warnte, daß keine andere Theorie diskutiert werden dürfe als die in unserem Lehrbuch, die Urknalltheorie, die Evolutionstheorie und andere Theorien, die mit dem heliozentrischen Modell und seinen Verzweigungen zusammenhängen. Studenten zahlen jedes Jahr eine Menge Geld an Hochschulen und Universitäten, damit man ihnen beibringt, NICHT schlau zu sein, NICHT selbst zu denken, NICHT ihre Theorien in Frage zu stellen, NICHT ihre Argumente kritisch zu hinterfragen, NICHT die Lehrbücher und die Leute, die einige der Forschungen finanziert haben, in Frage zu stellen und NICHT ihre Agenda zu hinterfragen.

Noch trauriger als das ist die Tatsache, daß viele der Lehren und Theorien auf eklatanten Lügen beruhen, wie die Urknalltheorie, die Gravitationstheorie, die Relativitätstheorie und die Evolution. Das lässt mich daran denken, wie Recht der deutsche Reformator Martin Luther hatte, als er sagte:

"Ich fürchte sehr, daß die Universitäten sich als die großen Pforten der Hölle erweisen werden, wenn sie nicht fleißig daran arbeiten, die Heilige Schrift zu erklären und sie in die Herzen der Jugend einzuprägen. Ich rate niemandem, sein Kind dort unterzubringen, wo die Heilige Schrift nicht an erster Stelle steht. Jede Einrichtung, in der sich die Menschen nicht unablässig mit dem Wort Gottes beschäftigen, muss verdorben werden."

Martin Luther

KAPITEL 23 - ÜBER DEN AUTOR DIESES BUCHES

Ich habe dieses Buch mit der Absicht geschrieben, Beweise für eine flache, sich nicht drehende Erde gegenüber einer kugelförmigen, sich um ihre Achse drehenden Erde vorzulegen und dabei Notlandungen als Beweis zu verwenden. Ich habe zu diesem Thema nicht Tage oder Wochen, sondern buchstäblich drei Jahre lang recherchiert und Beobachtungen gemacht. Ob dies für manche Leser ein ausreichender Beweis ist, weiß ich nicht. Ich ermutige den Leser, seine/ihre eigenen Beobachtungen zu machen, die Punkte zu verbinden und seine/ihre eigenen Erkenntnisse mitzuteilen, so wie ich meine Erkenntnisse hier mitteile.

Ich habe meine Forschung auf Fakten gestützt! Meine persönlichen religiösen Überzeugungen sind meine eigenen Überzeugungen und haben bei den Ergebnissen meiner Forschung keine Rolle gespielt. Aber jetzt spielt es eine Rolle! Die Menschen müssen die wahre Natur unserer Welt kennen und den Grund, warum die Führer der Welt versuchen, sie vor uns zu verbergen.

Das heliozentrische Modell macht die Dinge komplizierter. Früher hatte ich Schwierigkeiten, einige Passagen in der Bibel zu verstehen, aber jetzt, mit der flachen Erde, ist mir alles klar geworden! Ich gehöre dem christlichen Glauben an. Ich lernte das Evangelium von unserem Herrn und Retter Jesus Christus kennen, als ich 16 Jahre alt war. Ich wurde 2 Jahre später, 2 Tage nach meinem Geburtstag, am 3. April 1983 getauft.

Diese drei Themen, die mit der Form der Erde zusammenhängen, verfolgten mich mein ganzes Leben lang, während ich versuchte, in vielen Büchern, Videos und Gesprächen mit anderen Christen nach Antworten zu suchen. Ich habe dieses Kapitel für den Schluss aufgehoben, weil es sich auf meine persönlichen Ansichten und Überzeugungen bezieht. Hier sind die drei biblischen Themen, die ich mit dem Erdkugelmodell nie verstehen konnte:

Noahs große Flut

Josua und der Stillstand von Sonne und Mond

Die Wiederkunft von Jesus Christus

(der Teil des biblischen Textes, in dem "alle Augen ihn sehen werden").

Ich werde diese drei Themen nacheinander ansprechen. Das könnte für einige Christen hilfreich sein, die vielleicht die gleichen Fragen haben wie ich. Beginnen wir mit dem biblischen Bericht über die Sintflut, wie er im Buch Genesis, Kapitel 7, aufgezeichnet ist. Ich werde die NIV-Version der Bibel verwenden, da die englische Sprache in dieser Version für mich etwas leichter zu verstehen ist. Meine persönliche Bibel hat beide Versionen, die NIV und die KJV, nebeneinander.

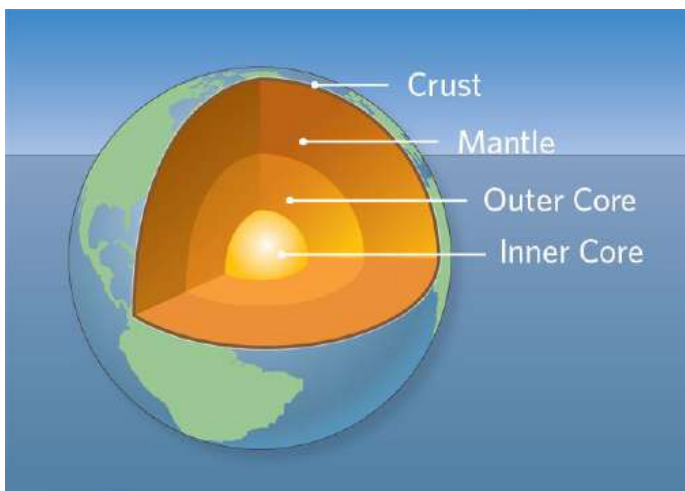
Noahs große Flut Genesis 7:11-12, 17-24

11 Im sechshundertsten Jahr des Lebens Noahs, am siebzehnten Tag des zweiten Monats - an diesem Tag brachen alle Quellen der großen Tiefe hervor, und die Schleusen des Himmels öffneten sich. 12 Und es regnete vierzig Tage und vierzig Nächte auf der Erde.

17 Vierzig Tage lang kam die Sintflut auf die Erde, und als die Wasser zunahmen, hoben sie die Arche hoch über die Erde. 18 Die Wasser stiegen und wuchsen auf der Erde, und die Arche schwamm auf der Wasseroberfläche. 19 Sie stiegen sehr hoch auf der Erde, und alle hohen Berge unter dem ganzen Himmel wurden bedeckt. 20 Die Wasser stiegen und bedeckten die Berge bis zu einer Tiefe von mehr als fünfzehn Ellen. 21 Alles Lebendige, das sich auf dem Land bewegte, ging zugrunde: Vögel, Vieh, wilde Tiere, alles Getier, das auf der Erde wimmelt, und alle Menschen. 22 Alles, was auf dem Trockenen lebt und den Odem des Lebens in der Nase hat, stirbt. 23 Alles, was auf der Erde lebt, wurde ausgelöscht; Menschen und Tiere und alles, was sich auf dem Boden bewegt, und die Vögel wurden von der Erde ausgelöscht. Nur Noah und die, die mit ihm in der Arche waren, blieben übrig.

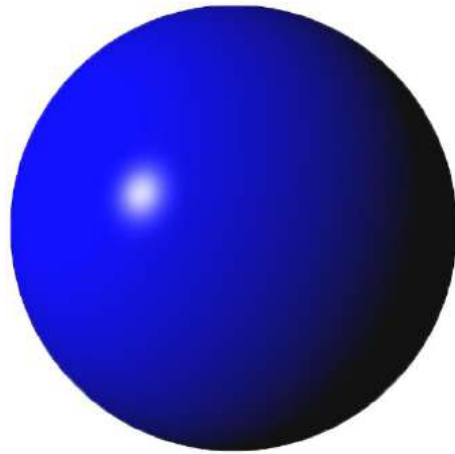
24 Das Wasser überschwemmte die Erde hundertfünfzig Tage lang.

Nach der obigen Bibelstelle bedeckten die Wasser der Flut die ganze Erde. Selbst der höchste Berg wurde von den Wassern der Sintflut bedeckt. Inzwischen haben Sie sicher einige meiner Fragen erraten: Wie konnte eine Kugel im Weltraum mit Wasser überflutet werden? Woher kam das ganze Wasser? Wenn es im inneren Kern geschmolzene Lava gibt, noch mehr Lava im äußeren Kern, im Mantel und in der Kruste, wo ist dann diese "große Tiefe"?



Was ist mit den "Schleusen des Himmels"? Raumfähren stoßen aus der Erdatmosphäre in den Weltraum und wieder heraus, und Sonden reisen angeblich jahrzehntelang in die Dunkelheit des Universums. Wo sind diese Schleusen? Wo sind die Wasser oben, wie in Genesis 1 beschrieben?

Der Planet Erde wurde mit Wasser überflutet, muss nach dem heliozentrischen Modell wie diese blaue Kugel an der Seite ausgesehen haben. Nur ein winziger Punkt eines Bogens schwebte über der ganzen Kugel, da alles Leben zerstört worden war. Die "Schwerkraft" hätte ihre Kraft exponentiell erhöhen müssen, um all die zusätzliche Menge an Wasser, die die kugelförmige Erde umgab, zurückzuhalten. Das waren meine echten Fragen, und ich sah mir mehrere Videos an und suchte auch in Büchern nach Antworten. Als ich erkannte, daß die Erde flach ist, lösten sich meine Zweifel in Luft auf.



Bei dem Modell der flachen Erde ist das Firmament real. Die Sonne, der Mond und die Sterne befinden sich alle innerhalb des Firmaments. Es gibt Wasser über dem Firmament und Wasser unter dem Firmament. Alles ist genau so, wie es im Buch Genesis beschrieben ist.

Die Sonne stand still

Josua 10:13 "Und die Sonne stand still, und der Mond blieb stehen, bis sich das Volk an seinen Feinden gerächt hatte. Steht das nicht im Buch Jasher geschrieben? Also stand die Sonne still mitten am Himmel und beeilte sich nicht, unterzugehen, einen ganzen Tag lang". (KJV).



Nach dem heliozentrischen Modell hätten Sonne und Mond nicht stillstehen können. Der große Reformator Martin Luther stellte die Kopernikaner einmal in Frage: "Als Josua befahl, die Sonne stillstehen zu lassen, meinte er da die Erde?" Die biblische Sintflut und das Stehenbleiben der Sonne machen nur auf einer flachen Erde Sinn!

Die Wiederkunft von Jesus Christus (der Teil des biblischen Textes, in dem "alle Augen ihn sehen werden")

Offenbarung 1:7: "SEHT, ER KOMMT MIT DEN WOLKEN, und jedes Auge wird ihn sehen, auch die, die ihn durchbohrt haben; und alle Stämme der Erde werden über ihn trauern. So soll es sein. Amen".

Wie können Sie Ihren christlichen Glauben in Einklang bringen, wenn das, was in der Bibel steht, nicht auf eine Kugelerde angewandt werden kann, an die Sie Ihr ganzes Leben lang zu glauben gelehrt worden sind? Das ist der Grund, warum so viele Menschen Atheisten geworden sind. Es liegt daran, daß sie den Atheismus durch die "Wissenschaft" lehren. Sie haben sich ein Modell der Erde ausgedacht, das sich so sehr von dem unterscheidet, was in der Bibel gelehrt wird, und sie verstärken es so sehr in jedem Film, Zeichentrickfilm, Buch, Schulfach usw., daß man am Ende seine Bibel wegwirft und denkt, es sei alles Fantasie.

Flat Earth



the ball earth deception



Die Bibel beweist die flache Erde und die flache Erde beweist die Bibel. So einfach ist das! In der obigen Abbildung vergleichen wir beide Modelle. Es macht auf der flachen Erde nicht wirklich Sinn zu sagen, daß jedes Auge ihn sehen wird, wenn jemand auf dem Boden der Erde steht. Wenn Jesus im Osten wiederkommt, wird ihn niemand im Westen sehen. Wenn er im Westen wiederkommt, wird ihn auch niemand im Osten sehen, weil die Erde angeblich gekrümmt ist. Das Gleiche würde zwischen Nord und Süd passieren.

Ich habe einige ziemlich absurde Erklärungen zu diesem Bibelvers gehört, eine absurder als die andere. Hier sind einige von ihnen:

“Jesus wird mit der iCloud kommen! (Gemeint ist Apples iCloud und jeder mit einem iPhone/ iPad, iMac wird ihn sehen).

"Es wird live im Fernsehen sein. TV-Geräte werden sein Kommen in die ganze Welt übertragen".

"Er wird die Erde umrunden, während die Erde sich dreht".

Diese Argumente sind sehr töricht. Das heißt, wenn du böse bist und SEINE Ankunft verzögern oder verhindern willst, dann zerstöre einfach ein paar Wi-Fi-Türme und du kannst SEINE Rückkehr verzögern/verhindern. Kappt ein paar Unterwasser-Internet-Hochgeschwindigkeitskabel und ihr seid sicher! Zerstöre ein paar Kraftwerke und ohne Strom, ohne Fernsehsendungen und ohne daß jemand fernsieht, wird Jesus nicht wiederkommen können! (Als ob der Herr die Hilfe von Menschen bräuchte, um SEINE Prophezeiungen zu erfüllen!).

Dies waren meine größten Zweifel an der Bibel, denn es ist unmöglich, diese biblischen Berichte mit dem heliozentrischen Modell in Einklang zu bringen. Beide sind völlig gegensätzlich zueinander. Man kann nicht an die Bibel glauben und gleichzeitig glauben, daß wir uns drehen und 14 Milliarden Jahre lang durch das Weltall reisen, ohne jemals frontal mit einem anderen Planeten zusammenzustoßen und alles zu zerstören. Das ist so, als würde man 14 Milliarden Jahre lang jeden Tag im Lotto gewinnen, weil die Erde angeblich jeden Tag 1,603 Millionen Meilen zurücklegt, ohne mit einem Objekt zusammenzustoßen! 1,603 Millionen Meilen pro Tag, ohne etwas auf ihrem Weg zu treffen, und das 14 Milliarden Jahre lang, können Sie sich das vorstellen?

Man muss nicht glauben, daß die Erde flach ist, um gerettet zu werden! Ich denke, daß einige Menschen durch die moderne Astronomie und die Interpretationen der Menschen ihren Glauben an die Bibel verloren haben und zu Humanisten, Atheisten und Säkularisten geworden sind. Meiner Meinung nach sollten Bibelschulen und alle christlichen Einrichtungen und Kirchen genau das lehren, was in der Bibel steht, und nicht das, was Menschen glauben, daß es passiert ist. Die Kirchen sollten über die flache Erde lehren!



"Diese Männer fliegen auf dem Globus mit einer Geschwindigkeit von 65.000 Meilen pro Stunde um die Sonne und 1.042 Meilen pro Stunde um den Erdmittelpunkt (in ihren Köpfen). Denken Sie an diese Geschwindigkeit!"

Wer ist "dabei", diese Wahrheit zu verbergen?

Es gibt eine Menge Leute, die die Erdkugellüge verbreiten, und das schon seit mindestens fünf Jahrhunderten. Warum lügen sie? Weil sie des Teufels sind! In Johannes 8: 44-45 sagte der Herr Jesus: "Ihr seid von eurem Vater, dem Teufel, und die Begierden eures Vaters werdet ihr tun. Er war ein Mörder von Anfang an und blieb nicht in der Wahrheit; denn es ist keine Wahrheit in ihm. Wenn er eine Lüge redet, so redet er aus sich selbst; denn er ist ein Lügner und der Vater derselben. Ja, es gibt welche, die vom Teufel sind, und sie werden lügen, genau wie der Vater der Lüge. Es ist sinnlos, einige Namen zu nennen, die für das Verschweigen der Wahrheit über die flache Erde verantwortlich sind, weil es so viele Leute gibt, die sie verbergen. Zum Beispiel alle Raumfahrtbehörden in jedem einzelnen Land! Sie sind alle Partner der NASA. Sogar die iranische Raumfahrtbehörde arbeitet mit der NASA zusammen, obwohl sich der Iran und die Vereinigten Staaten seit 1979 nicht mehr vertragen haben.

Der Teufel hat viele Kinder, und diese Kinder arbeiten hart daran, ihrem Vater, dem Teufel, zu gefallen. Sie zerstören Familien, führen Kriege, versklaven Menschen und praktizieren Menschenopfer. Sie tun dies alles für Macht und Geld. In Matthäus 4,5 lesen wir, wie der Teufel den Herrn Jesus in Versuchung führte: "Der Teufel führte ihn auf einen hohen Berg und zeigte ihm alle Reiche der Welt und ihre Herrlichkeit. All das will ich dir geben," sagte er, "wenn du niederfällst und mich anbetest. Es gibt viele, die den Teufel für einige dieser weltlichen Dinge anbeten, für Macht, Geld, sozialen Status usw.

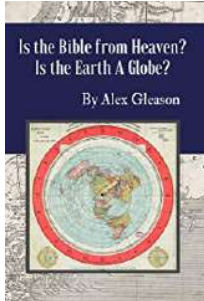
Selbst wenn die ganze Welt diese heliozentrische Lüge glaubt, müssen wir weitermachen und die Wahrheit über die flache Erde verbreiten! In 1. Johannes 5:19 heißt es: "Wir wissen, daß wir Kinder Gottes sind, und daß die ganze Welt in der Gewalt des Bösen ist". Der Böse hat sogar die Kontrolle über das Bildungssystem. "Die ganze Welt" bedeutet: DIE GANZE WELT! Wir müssen die Wahrheit sagen und dürfen uns nicht an dieser globalen Lüge beteiligen. Wie jemand zu Recht gesagt hat: "Eine Lüge wird nicht zur Wahrheit, nur weil mehr Menschen an sie glauben; sie wird immer eine Lüge bleiben". Es spielt keine Rolle, ob die ganze Welt an das heliozentrische Modell glaubt; das macht es nicht wahr, auch wenn es an den renommiertesten Universitäten der Welt gelehrt wird!

Ich verstehe, daß dies für manche Menschen nur schwer zu begreifen ist! Manche Menschen sind so sehr in Humanismus und Wissenschaft vertieft, daß sie nicht erkennen, daß es auch eine spirituelle Seite der Sache gibt. Wie jemand zu Recht zu mir sagte: "Man muss spirituell erweckt sein, um die Wahrheit über die flache Erde zu erkennen".

Sind Sie es?

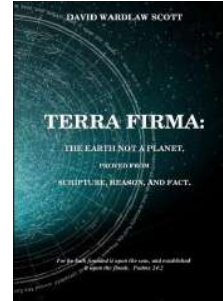
Empfehlenswerte Bücher

Die folgenden Bücher haben mir sehr geholfen zu verstehen, wie die flache Erde funktioniert. Die meisten von ihnen sind kostenlos im Internet zu finden oder können online bestellt werden, wenn Sie ein gedrucktes Exemplar bevorzugen.



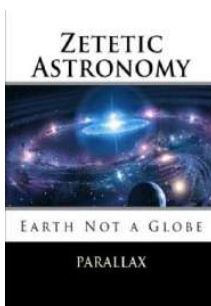
Is the Bible from Heaven? Is the Earth A Globe? By Alex Gleason

The creator of The New Standard Map of the World commonly known as The Gleason's Map.

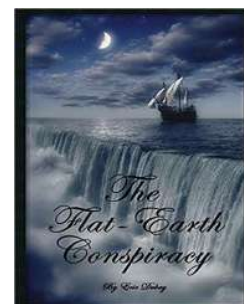


Terra Firma: Earth: The Earth Not A Planet, Proved From Scripture, Reason, and Fact

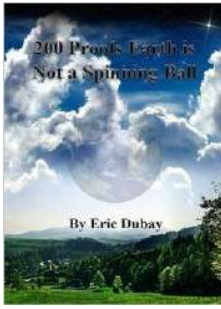
By David Wardlaw Scott



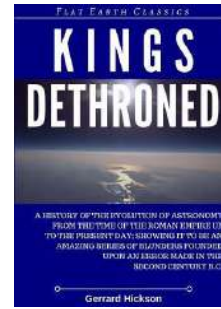
Zetetic Astronomy Earth Not A Globe
By Samuel Rowbothan



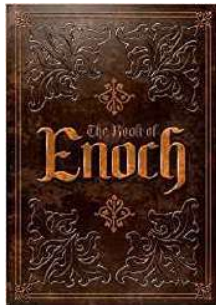
The Flat Earth Conspiracy
By Eric Dubay



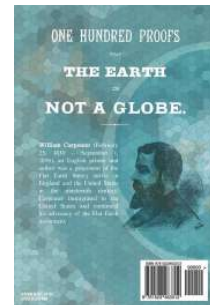
200 Proofs Earth Is Not A
Spinning Ball
By
Eric Dubay



Kings Dethroned: A History of
the Evolution of Astronomy
by Gerrard Hickson



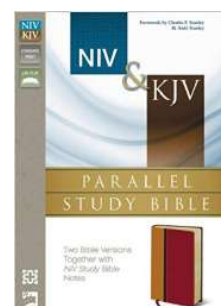
The Book of Enoch
Removed from the Bible
by the Vatican



One Hundred Proofs That The
Earth
Is Not A Globe
By
William Carpenter



Where Are We?
Earth According To The Bible
By Chad Taylor



NIV & KJV
Parallel Study Bible

**“The heavens declare the glory of God;
and the firmament sheweth his handywork”**

**"Die Himmel verkünden die Herrlichkeit
Gottes;
und das Firmament verkündet sein Werk.**

Psalm 19:1

KAPITEL 24 - SCHLUSSFOLGERUNG

Danke an alle, die mir Artikel oder Links geschickt haben. Es gibt noch viel mehr Notlandungen, über die in den Medien nicht berichtet wird, und ich weiß nicht, warum einige es in die Nachrichten schaffen und andere nicht. Ich konnte jedoch einige interessante Artikel auf den Websites der Fluggesellschaften finden. Manchmal müssen wir tief graben, um wertvolle Informationen zu finden.

Im Moment wird es immer schwieriger, über die flache Erde zu recherchieren, da so viele Kanäle gelöscht wurden und Desinformationspropaganda das Internet überschwemmt hat. Anstelle von RESEARCH FLAT EARTH sollten Sie vielleicht zuerst RESEARCH GLOBE LIE versuchen! Sie brauchen gar nicht erst über die flache Erde zu recherchieren, sehen Sie einfach, wie viele Lügen als Grundlage für das heliozentrische Modell dienen; von dort aus werden Sie nicht weit davon entfernt sein, die Wahrheit über die flache Erde zu finden! Ich werde dieses Buch zuerst in die portugiesische Sprache übersetzen lassen und dann bald in die japanische Sprache. Weitere Übersetzungen könnten folgen, und ich denke, es wäre ein gutes Instrument, um die Menschen aufzuwecken.

Ich widme dem Aktivismus für die flache Erde nicht meine ganze Zeit. Ich habe ein kleines Unternehmen hier in Japan, um das ich mich kümmern muss. Ich habe eine Tochter, die 2020 aufs College geht, und das wird sehr kostspielig sein, so daß ich nicht wirklich viel Zeit von meinem Geschäft wegnehmen kann, obwohl ich gerne mehr Zeit damit verbringen würde, zu recherchieren und Videos über Notlandungen zu machen. Ich habe von Anfang an immer meine eigenen Ressourcen in alles gesteckt, was ich im Zusammenhang mit der flachen Erde mache.

Ich habe einen kurzen Umzug nach Neuseeland in Erwägung gezogen, um dort zwei Jahre lang in Notfallmanagement zu promovieren, während sich meine jüngste Tochter den Kiwi-Akzent aneignet, während sie die High School besucht. Da sie ursprünglich aus Alabama stammt, ist sie ein wenig südländisch geprägt. Meine älteste Tochter kann immer noch "südländisch" sprechen, aber sie hat im Laufe der Jahre viel davon verloren.

Ihnen allen wünsche ich alles Gute für Christen und Nicht-Christen, für Globus-Gläubige und Flat Earthers.

Pass auf dich auf, Eddie!

VERWEISE NACH KAPITELN

Vorwort – High Resolution Gleason's Map

Alex Gleason's Weltkarte in hoher Auflösung

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

Introduction:

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 – Rio to Sydney flight path on 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:

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 Seascapes

<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

<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!1s0x880e2c3cd0f4cbcd: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

<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!1s0x47d8a00baf21de75:0x52963a5add52a99!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/>

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-96.79698792d32.7766642!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!1s0x880e2c3cd0f4cbcd: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!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>

China flight 006 Pilot Error

<http://aviationknowledge.wikidot.com/asi:china-airlines-flight-006:pilot-error>

Air crash investigation

<https://www.youtube.com/watch?v=3SICAbUfSDk&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>

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

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>

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/@12.2678276,-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>

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>

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