

TERRA PLANA E OS ÔNIBUS ESPACIAIS

Dados Internacionais da Catalogação na Publicação (CIP)³

M543 *Cristo, Escriba de, 1969 – Terra Plana e os
Ônibus espaciais
Itariri, Amazon.com
Clubedesautores.com.br, 2019 111 p. ; 21 cm
ISBN- 9781688689947 Edição 1º*
1. Ônibus espaciais 2. Discovery 3. Atlantis
4. Enterprise 5. Columbia 6. Challenger 7 - Buran
8 - Endeavour

CDD 629

CDU 629.19

CENTRO DE EVANGELISMO UNIVERSAL
-CGC 66.504.093/0001-08

ÍNDICE

Introdução
Entreprise
Columbia
Challenger
Discovery
Atlantis
Endeavour
Buran
Referências

FINALIDADE DESTA OBRA

Este livro como os demais por mim publicados tem o intuito de levar os homens a se tornarem melhores, a amar a Deus acima de tudo e ao próximo com a si mesmo. Minhas obras não têm a finalidade de entretenimento, mas de provocar a reflexão sobre a nossa existência. Em Deus há resposta para tudo, mas a caminhada para o conhecimento é gradual e não alcançaremos respostas para tudo, porque nossa mente não tem espaço livre suficiente para suportar. Mas neste livro você encontrará algumas respostas para alguns dos dilemas de nossa existência.

AUTORIZAÇÃO

O livro pode ser reproduzido e distribuído por quaisquer meios, usado e traduzido por qualquer entidade religiosa, educacional ou

cultural sem prévia autorização do autor. Todos os meus livros são de domínio público.

AUTOR: Escriba de Cristo é licenciado em Ciências Biológicas e História pela Universidade Metropolitana de Santos; possui curso superior em Gestão de Empresas pela UNIMONTE de Santos; é Bacharel em Teologia pela Faculdade das Assembléias de Deus de Santos; tem formação Técnica em Polícia Judiciária pela USP e dois diplomas de Harvard University dos EUA sobre Epístolas Paulinas e Manuscritos da Idade Média. Radialista profissional pelo Senac de Santos, reconhecido pelo Ministério do Trabalho. Nasceu em Itabaiana/SE, em 1969. Em 1990 fundou o Centro de Evangelismo Universal; hoje se dedica a escrever livros e ao ministério de intercessão. Não tendo interesse em dar palestras ou participar de eventos, evitando convívio social.

CONTATO:

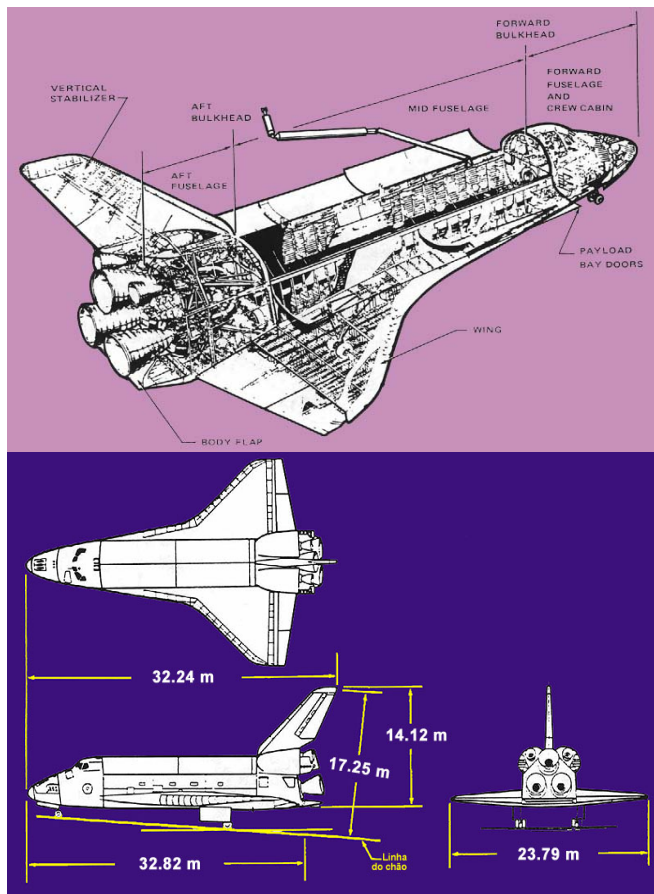
<https://www.facebook.com/centrodeevangelismouniversal/>

<https://www.facebook.com/escribade.cristo>

INTRODUÇÃO

Sete máquinas receberam a designação de ônibus espacial e neste livreto iremos fazer uma breve descrição e narrativa da vida útil e missões que estes veículos espaciais fizeram e como eles representaram um avanço tecnológico da humanidade. Além de nos deliciarmos com os conhecimentos destas maravilhas humanas, iremos constatar que as evidências dos fatos nos levam a ridicularizar os dementes dos terraplanistas. Um destes ignorantes chegou a dizer

que os lançamentos dos ônibus espaciais não passam de rojões mais sofisticados e que a curvatura que se faz logo a seguir é porque o veículo espacial cai no mar. Os terraplanistas são negacionistas do mais puro estipe.



ENTREPRISE

UM MARCO

Preso à fuselagem de um Boeing 747, o ônibus espacial orbital Enterprise fez o primeiro voo de teste em 12 de agosto de 1977, na Base Aérea de Edwards, Califórnia. A 7.600m de altura, os dispositivos que mantinham o ônibus espacial preso à fuselagem do Jumbo foram explodidos. A nave, de 76 toneladas, planou durante cinco minutos, sob o comando dos astronautas Fred Haise (da

fracassada Apollo XIII) e C. Gordon Fullerton, aterrissando no deserto de Mojave, numa pista construída em um lago seco.

Um marco nas pesquisas espaciais, o ônibus espacial era parte de um projeto de ponte-aérea para o cosmos, inaugurando a era das naves não descartáveis. Segundo a Nasa, o ônibus orbital seria capaz de reduzir dramaticamente os custos das missões. Uma viagem à Lua sairia por 1% do custo original. O conserto e a colocação de satélites na órbita terrestre passariam a custar apenas um terço do valor da época. O programa viabilizaria também uma infinidade de pesquisas tecnológicas, biológicas, a construção de estações orbitais e até militares a custos menores. O transportador orbital é lançado como um foguete e aterrissa em aeroportos convencionais como um avião comum, podendo ser reutilizado cem vezes, segundo cálculos da Nasa, ao preço de US\$ 20 milhões por voo (1)



APOSENTADORIA

Em 2012 os jornais estampavam notícias da aposentadoria da Enterprise.

Ônibus espacial Enterprise chega a Nova York para a aposentadoria

Nave pioneira da Nasa toma seu lugar de descanso com o fim do programa da agência espacial americana.

O Enterprise, o primeiro ônibus espacial da Nasa, chega a Nova York. Ao voar pela última vez, a pioneira aeronave saiu do aeroporto John F. Kennedy e foi transportada para o seu novo lar, o Museu de Ar, Mar e Espaço Intrepid, instalado dentro de um antigo porta-aviões. Convidados especiais, que vão de líderes comunitários e crianças de escolas das áreas, estarão lá para receber a nave.



Enterprise (E) e Discovery se encontraram em Washington

A viagem da Enterprise é apenas mais um passo na aposentadoria dos ônibus espaciais. As demais também estão indo para seus locais de descanso. A Discovery já tomou o lugar da Enterprise no Smithsonian em Washington. A Endeavour irá para o Centro Espacial da Califórnia. A Atlantis tomará o rumo do Complexo de Visitantes do Centro Espacial Kennedy, na Flórida. As outras duas naves do projeto se perderam: a Challenger, em 1986, explodiu no ar pouco depois da decolagem, matando sete tripulantes. A Columbia se despedaçou na reentrada em 2003.



O ônibus espacial Enterprise (ou OV-101, de veículo orbital) foi o protótipo da Nasa para seu programa de ônibus espaciais. A diferença entre essas naves e as da geração que aterrissou na Lua está na sua reutilização: a nave podia ser usada numa nova missão.

Inicialmente, o Enterprise foi construído sem motores para realizar testes de aproximação e aterrissagem. Estava previsto que seria o segundo ônibus espacial a voar ao espaço, após o Columbia. Contudo, foi mantida a decisão de não modificar o Enterprise em sua configuração para testes.

Deste modo ele ficou, basicamente, como um veículo de provas de pouso e de aerodinâmica, realizando várias missões em cima de um Boeing 747 adaptado, para fornecer dados sobre o comportamento dos ônibus espaciais durante o voo e pouso.



O presidente Richard Nixon (aqui com James Fletcher, chefe da Nasa) deu a autorização para o programa de ônibus espaciais na década de 70.

A campanha pelo nome

Originalmente, o OV-101 deveria ser chamado Constituição, devido às celebrações do bicentenário americano – ele foi construído em 1976. No entanto, uma campanha maciça organizada por fãs do seriado de TV Jornada nas Estrelas produziu mais de 200.mil cartas pedindo ao presidente Gerald Ford para nomear o veículo

como Enterprise, em homenagem à série de TV, cuja legião de adoradores persiste até hoje.



Em 17 de setembro de 1976, o Enterprise saiu do hangar da fábrica da Rockwell, Califórnia para uma cerimônia em reconhecimento da série que deu o seu nome. A maioria do elenco e o criador Gene Roddenberry estiveram presentes.



Enterprise em exposição

Em 1985, o Enterprise foi encaminhado ao Instituto Smithsonian na cidade de Washington, onde estava exposto no Museu nacional do Ar e Espaço, no complexo de museus do Smithsonian. Ele deu seu lugar ao ônibus espacial Discovery. Os dois veículos se encontraram brevemente, antes de cada um seguir seu destino.

Muitos dementes terraplanistas no alto dos seus conhecimentos zombam da corrida espacial como se fosse uma ficção científica. Mas quem é mesmo fã de ficção científica é esta nova classe de retardados que deixaram de estudar ciências nos anos escolares e quando adultos passaram a praticarem o auto bulling se apresentando como moradores de uma terra plana e não esférica.



Só idiotas acreditam que todos os planetas e astros são esféricos e justamente a Terra onde habitam é um prato... A enterprise foi um ônibus espacial de testes, nunca orbitou fora da nossa atmosfera. Mas os avanços tecnológicos da humanidade se fazem com testes para depois se executar os planos. Mas os dementes dos terraplanistas não possuem um laboratório, um telescópio gigante de pesquisas espaciais, nenhum terrapalanista é engenheiro espacial, porque quando você os “tipinhos” que acreditam na Terra Plana, você logo percebe que foram pessoas de baixa iinstrução, mesmo concluindo os estudos da escola normal ou universitário.



Enterprise chegando em Nova York

COLUMBIA

O Columbia foi o segundo ônibus espacial construído, baseado no Enterprise, e foi o primeiro com uma missão tripulada, sua construção começou em 1975 pela Rockwell International em Pasadena na Califórnia. Durante a construção em março de 1981 houve um incidente que causou a morte de 3 pessoas por asfixia. Sua primeira missão foi a STS-1 em 12 de abril de 1981 comandada pelo astronauta John Young.

No total, o Columbia protagonizou 28 lançamentos, passou 300 dias no espaço, deu 4.808 voltas na Terra e pesava 3.600 toneladas, foi o mais pesado de todos os ônibus espaciais. (3)

Em 2003 o Portal Terra trouxe uma matéria sobre a Columbia falando entre outras coisas da reforma que sofreu durante sua existência:

O ônibus espacial Columbia era a mais antiga nave deste tipo da Nasa (agência espacial dos Estados Unidos) e a primeira de sua frota orbital. Seu vôo inaugural aconteceu em 1981.

O Columbia foi a primeira nave com asas da agência espacial dos Estados Unidos. Os outros são Discovery, Atlantis, Endeavour e a Challenger. O Columbia lançou a era das naves espaciais de uso contínuo, em substituição aos caros foguetes usados nas duas primeiras décadas de vôos espaciais tripulados.

O Columbia partiu no dia 16 de janeiro para uma missão de 16 dias com sete astronautas a bordo. O lançamento marcou a 113a. missão da Nasa com ônibus espaciais. O Columbia foi entregue ao Centro Espacial Kennedy em março de 1979, e lançado pela primeira vez em 12 de abril de 1981, completando com sucesso todos os vôos orbitais de teste.

A nave espacial de 22 anos passou por mais de 100 modificações em setembro de 1999 na fábrica Rockwell International's Palmdale, na Califórnia.

O ônibus espacial voltou ao Centro Espacial Kennedy em fevereiro de 1992, após reformas de 70 milhões de dólares, que incluíram melhorias para possibilitar maiores permanências no espaço.

"O Columbia é mais seguro hoje do que no primeiro dia em que foi lançado", disse o astronauta John Young, que comandou a primeira missão espacial do Columbia, logo depois das reformas.

"O Columbia ficou melhor conforme ficou mais velho. Passou dos testes para coisas que jamais sonhamos que poderia fazer".

As modificações incluíram uma cabine nova, mais leve, que usava menos eletricidade, inspeções de mais de 320 quilômetros de cabos e melhorias na proteção contra o calor nas asas.

O Columbia recebeu este nome em homenagem a um barco que em 1792 passou pelos perigosos bancos de areia na boca de um

rio e chegou ao que hoje é a British Columbia, no Canadá, na fronteira de Washington-Oregon, nos Estados Unidos. (4)

COLUMBIA E O HUBBLE

O Programa espacial Shuttle da Nasa fez mais de cem missões em algumas décadas, trazendo inovação, tecnologia e avanço científico para toda a humanidade, tudo bem documentado, projetos que envolveram um número impressionante de pessoas e dinheiro, mas para os terraplanistas estas centenas de milhares de pessoas que direta e indiretamente estão envolvidas nos programas espaciais com os ônibus espaciais, estão todas mentindo e a serviço do governo para enganar a outra parte da humanidade... Filmes, fotos, lives, empresas, pessoas, tecnologias, tudo é mentira... Os terraplanistas são a expressão máxima do negacionismo.

No dia 07 de março, 2002 – o site da BBC trouxe uma matéria sobre o trabalho que os astronautas da Columbia fizeram no Hubble:



Hubble ganha câmera dez vezes mais potente.

Astronautas ficaram sete horas e meia no espaço

Os astronautas do ônibus espacial Columbia instalaram uma nova câmera no telescópio espacial Hubble, que está na órbita da Terra.

A nova câmera é dez vezes mais poderosa do que a que estava em operação no Hubble até agora.

Para realizar a mudança, os astronautas James Newman e Michael Massimino tiveram que passar sete horas e meia fora da aeronave.

Foi a quarta de cinco operações que os astronautas da Columbia devem realizar até sua volta à Terra, no dia 12 de março.

Tudo novo

A nova câmera deve permitir que o telescópio espacial capte imagens de regiões distantes do Universo.

Ela substitui o último equipamento original do Hubble, que está em órbita a 500 km da superfície terrestre desde 1990.

Em operações anteriores, a tripulação da Columbia já havia trocado o sistema central de aquecimento e o painel de energia solar do Hubble, que deve permanecer em operação até 2010.

A próxima operação a ser realizada é a instalação de um artefato para evitar o superaquecimento de alguns equipamentos do telescópio espacial.

Essa missão deve ser realizada na sexta-feira, durante a quinta e última "caminhada espacial" a ser feita pelos astronautas na atual missão da Columbia. (5)

A EXPERIÊNCIA DO LANÇAMENTO

Mike Massimino, um dos astronautas da Columbia descreveu em um livro sobre sua experiência a qual reproduziremos a parte em que ele fala sobre um lançamento na Columbia, com humor sarcástico critica a Nasa, mas não fala nada sobre uma armação dos "globalistas" para tentarem enganar os terraplanistas, ou sobre uma conspiração para falar que a Terra é um globo. A experiência de Mike revela o que é estar sentado em uma maravilha da humanidade,

o motor mais potente criado pelo homem, a força de empuxo produzido em um lançamento de ônibus espacial, aliás, a força de um foguete que arremessa um ônibus espacial pode ser diametralmente oposto a ignorância que atrai o cérebro de um terraplanista para a ideia idiota de uma terra plana:

Como é ser lançado no espaço

É mais fácil ser eleito como senador democrata em Oklahoma do que se tornar um astronauta hoje. A NASA não precisa de muitos, e os candidatos esperançosos precisam se destacar de um grupo de milhares de outros empreendedores com PhDs técnicos do MIT. Além disso, os astronautas têm que estar no auge da sua forma física, mais do que pilotos capazes, e provam que são agradáveis o suficiente para ficar em lugares apertados de uma espaçonave.

Mike Massimino, engenheiro mecânico do MIT que trabalhou na McDonnell Douglas Aerospace em Houston e voou para o espaço em uma missão para atualizar o Telescópio Espacial Hubble, não é uma exceção. O que faz dele um destaque é seu papel como filósofo autodepreciativo da NASA, completo com uma sensação de maravilha que está fora do livro de estratégia de Neil deGrasse Tyson, e entusiasmo pelos foguetes e espaçonaves que faria qualquer criança de cinco anos querer decolar com ele. Aqui, de seu próximo livro, *Spaceman*, está Massimino no seu melhor - estressado, emocionado e pronto para a maior aventura no espaço.



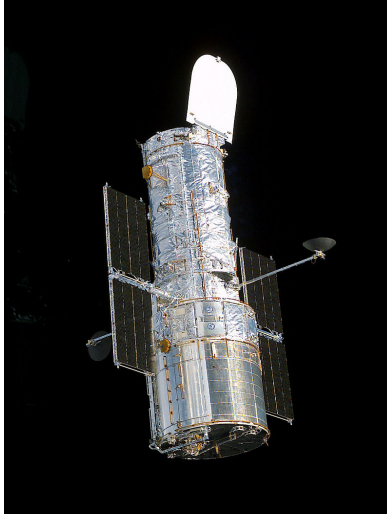
Massimino, Linnehan, Carey, Altman, Currie, Grunsfeld e Newman.

Eu saí da Terra pela primeira vez. Entrei a bordo do ônibus espacial Columbia e explodi a 350 milhas em órbita. Foi um grande dia, um dia que eu estava sonhando desde que eu tinha sete anos de idade, um dia que eu vinha treinando sem parar desde que a NASA havia me aceitado no programa de astronautas seis anos antes. Mas mesmo com toda essa espera e planejamento, ainda não estava pronto. Nada do que você faz neste planeta pode realmente prepará-lo para o que significa deixá-lo.

Nosso vôo, o STS-109, era uma missão de manutenção do Telescópio Espacial Hubble. Nós éramos uma tripulação de sete, cinco veteranos e dois novatos, eu e meu amigo Duane Carey, um cara da Força Aérea. Nós o chamamos de Digger. Todo astronauta recebe um apelido de astronauta. Por causa do meu nome e porque eu tenho um metro e noventa, todos me chamavam de missa.

O nosso ia ser um lançamento noturno. Às três da manhã, saímos dos alojamentos da tripulação no Centro Espacial Kennedy para onde a van estava esperando para nos levar para a plataforma de lançamento. Esta foi apenas a segunda missão do ônibus espacial

desde os ataques terroristas de 11 de setembro, e havia helicópteros sobrevoando e uma equipe de homens da SWAT montando guarda com os maiores rifles de assalto que eu já vi. Os lançamentos sempre tiveram segurança apertada, mas agora foi ainda mais. Digger estava de pé ao meu lado. "Uau", disse ele, "olhe para a segurança. Talvez seja uma coisa do 11 de setembro.



Hubble Space Telescope após ajustes e consertos efetuados pela equipe da
STS-109

Eu disse: "Eu não sei. Eu acho que eles estão aqui para ter certeza de que nós realmente vamos.

Eu estava começando a ficar nervoso. Por que eu me inscrevi? Eu poderia jurar que um dos caras da SWAT estava me encarando - não em potenciais terroristas, mas diretamente em mim. Parecia que seus olhos estavam dizendo: Nem pense em correr, amigo. É tarde demais agora. Você se ofereceu para isso. Agora pegue meu ônibus.

Entramos e partimos para a plataforma de lançamento, tudo escuro como breu ao nosso redor. A única luz no horizonte era a nave propriamente dita, que se tornava maior e maior à medida que nos aproximávamos, a nave orbital e os dois propulsores de foguete

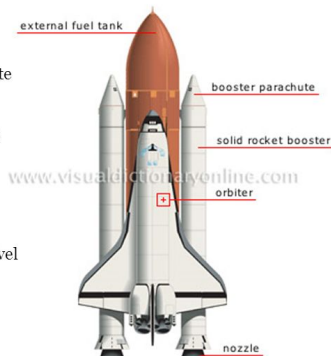
sólidos de cada lado daquele gigantesco tanque de combustível cor de ferrugem, toda iluminada por baixo com holofotes.

O motorista estacionou na barra de lançamento, nos soltou, depois deu meia-volta e saiu da zona de explosão. Nós sete estávamos ali, esticando nossos pescoços, olhando para essa gigantesca espaçonave, com dezessete andares acima da plataforma de lançamento móvel. Eu tinha ido ao ônibus muitas vezes para treinar e treinar. Mas as vezes que eu estava perto, nunca havia gás no tanque, o oxigênio líquido e o hidrogênio líquido que produziam combustível de foguete. Eles não o colocam até a noite anterior, porque uma vez que você adicionar combustível de foguete, ele se transformará em uma bomba.

Estrutura

A estrutura básica consiste de:

- Dois foguetes auxiliares movidos a combustível sólido
- Um módulo
- Um tanque de combustível externo com hidrogênio líquido



O ônibus estava fazendo esses sons. Eu podia ouvir as bombas de combustível funcionando, o assobio do vapor, o gemido e a torção do metal sob o frio extremo do combustível, que é centenas de graus abaixo de zero. Combustível de foguete queima a temperaturas muito baixas, enviando grandes nuvens de fumaça saindo. De pé, olhando para cima, pude sentir o poder dessa coisa. Parecia uma fera esperando por nós.

A plena realização do que estávamos prestes a fazer estava começando a acontecer. Os veteranos, os caras que voaram antes, eles estavam na minha frente, cumprimentando uns aos outros, ficando animados. Eu olhei para eles como se eles fossem loucos. Eles não veem que estamos prestes a nos amarrar a uma bomba que vai nos levar a centenas de quilômetros para o céu?

Eu preciso falar com o Digger, pensei. Digger é um novato como eu, mas ele voou com caças F-16 na Guerra do Golfo. Ele não tem medo de nada. Ele vai me fazer sentir melhor. Eu me virei para ele, e ele estava olhando para essa coisa com o queixo caído, os olhos bem abertos. Era como se ele estivesse em transe. Ele parecia do jeito que eu sentia. Eu disse: "Digger". Nenhuma resposta.

"Digger!" Nenhuma resposta.

Então ele se virou para mim. Ele estava branco como um fantasma.

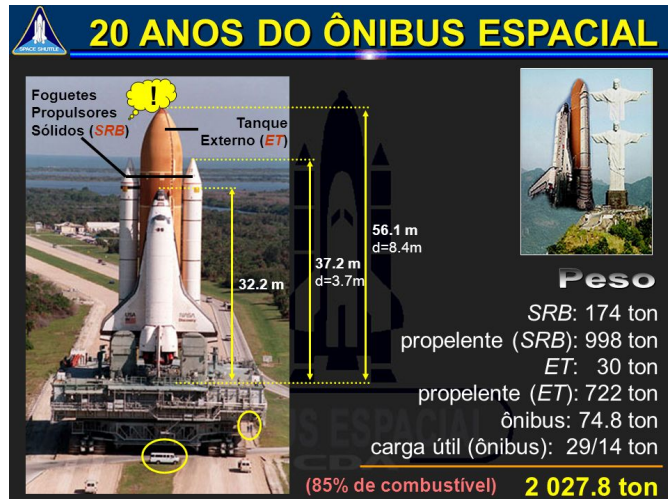


As pessoas sempre me perguntam se eu estava com medo de ir para o espaço. Naquele momento, sim, eu estava com medo. Até aquele momento eu estava muito excitado e muito ocupado treinando para me deixar ficar com medo, mas lá na barra de lançamento me ocorreu: Talvez essa não tenha sido uma boa ideia. Isso foi muito

idiota. Por que eu fiz isso? Mas naquele momento não havia como voltar atrás.

Quando você está se preparando para o lançamento, você tem essa grande onda de adrenalina, mas ao mesmo tempo todo o processo é prolongado e tedioso. Do fundo da torre de lançamento, você pega um elevador até a plataforma de lançamento a noventa pés. Você faz um último pit stop em um banheiro lá em cima - o último banheiro na Terra, eles chamam - e então você espera. Um de cada vez, a equipe de terra leva cada astronauta através do braço de acesso ao orbital, o corredor entre a torre e o próprio ônibus espacial. Você pode estar na plataforma por um tempo, esperando sua vez. Finalmente eles vêm e pegam você, levando você através do braço até uma pequena sala branca onde eles o ajudam a colocar o seu arreio de paraquedas. Então você dá adeus à sua família na câmara de circuito fechado e entra pela abertura do ônibus. Você entra no andar intermediário, onde estão os aposentos da tripulação. Até uma pequena escada é o convés de vôo. Nenhum deles é muito grande; é bem aconchegante dentro do ônibus. Quatro astronautas, incluindo o piloto e o comandante, sentam-se na cabine de comando para o lançamento. Eles têm janelas. Os três restantes ficam no meio do convés.

Uma vez que você está dentro, a equipe de terra prende você. Eles o ajudam a afixar seu capacete no seu traje laranja de lançamento e entrada. Você verifica seu oxigênio, verifique seu equipamento. Então você está aí.



Se você está no meio do convés como se eu estivesse lá, não há janelas, então não há nada para olhar além de uma parede de armários. Você está lá por algumas horas esperando que tudo chegue. Você conversa com seus colegas e espera. Talvez jogue um jogo de tic-tac-toe na sua prancheta. Você está pensando que vai lançar, mas não pode ter certeza. O Centro de Controle de Lançamento da NASA cancelará um voo até o último minuto por causa do mau tempo ou de qualquer coisa questionável com a espaçonave, então você nunca sabe até a decolagem. Depois de cerca de uma hora, você olha para seus amigos como, Ok, parece que isso pode realmente acontecer. Então chega a trinta minutos. Então dez minutos. Então um minuto. Então fica sério.

Com alguns segundos restantes, as unidades de energia auxiliares começam. A besta que te assustou na barra de lançamento... Agora essa fera está acordando. Aos seis segundos você sente o estrondo dos motores principais acendendo. A pilha inteira se inclina para a frente por um momento. Então, no zero, ele se inclina para trás novamente e é quando os propulsores de foguete sólidos acendem e é quando você vai. Não há dúvida de que você está se movendo. Não é como Oh, nós já saímos? Não. É bang! e

você se foi. Você está indo a 100 milhas por hora antes de limpar a torre. Você acelera de 0 a 17.500 milhas por hora em oito minutos e meio.

Foi irreal. Eu senti como se algum monstro gigante de ficção científica tivesse se abaixado e me agarrado pelo peito e estivesse me empurrando para cima e para cima e não havia nada que eu pudesse fazer sobre isso. Logo após o lançamento, percebi que todo o treinamento que tínhamos feito sobre o que fazer se algo deu errado durante o lançamento - como resgatar, como operar os pára-quedas, como fazer um pouso de emergência - percebi que todos esses anos de treinamento foram completamente inúteis. Foi apenas enchimento para nos fazer sentir bem sobre subir para essa coisa. Porque se está indo para baixo, está caindo. Ou vai ser um bom dia ou vai ser um dia ruim, e não há meio-termo. Há cartazes de emergência e sinais de segurança em todo o interior do ônibus, dizendo-lhe o que fazer e para onde ir. Essa coisa está lá para te dar algo para ler antes de morrer.

Após cerca de um minuto, uma vez que o choque inicial passou, essa sensação veio sobre mim. Eu tive a sensação de sair. Tipo, realmente saindo. Não apenas adeus mas adios. Eu tinha estado longe de casa antes, em férias e viagens de carro, voando para a Califórnia, indo acampar no leste do Texas. Mas desta vez, minha casa, este porto seguro que eu conheci toda a minha vida, eu estava deixando para trás de uma maneira que eu nunca tive antes. Foi o que senti: sair de casa pela primeira vez.

Leva oito minutos e meio para entrar em órbita. Oito minutos e meio é muito tempo para sentar e pensar se hoje vai ser o dia em que você vai conseguir. Você não pode dizer muito porque seu microfone está aberto e você não quer entrar no canal e dizer

qualquer coisa estúpida que possa distrair as pessoas. Não é hora de tentar ser inteligente. Você simplesmente fica deitado ali, olhando para seus amigos, ouvindo o rugido ensurdecedor dos motores, sentindo o ônibus espacial tremer enquanto luta para sair da atmosfera da Terra. Você chega a três g's por cerca de dois minutos e meio no final e você sente que pesa três vezes o seu peso corporal. É como se você tivesse uma pilha de tijolos no seu peito. A coisa toda pode ser resumida como violência controlada, a maior demonstração de poder e velocidade já criada pelos humanos.

Ao deixar a atmosfera da Terra, os parafusos que seguram o tanque de combustível explodem. Você ouve essas duas explosões abafadas através das paredes do ônibus espacial! - e então o tanque de combustível se foi e os motores cortaram e a coisa toda acabou tão abruptamente quanto começou. O rugido pára, o estremecimento pára, e está quieto. Tudo o que você ouve são os ventiladores de refrigeração de alguns dos equipamentos girando suavemente no fundo. Tudo ao seu redor é assustadoramente imóvel.

Você está no espaço.

Uma vez que os motores cortam e você está em órbita, o ônibus não está mais acelerando. Sua percepção é que você chegou a uma parada completa. Você está se movendo a 17.500 milhas por hora, mas seu ouvido interno está dizendo ao seu cérebro que você está perfeitamente parado; seu corpo funciona com gravidade, e sem nenhum sinal de gravidade chegando, o sistema pensa que você não está se movendo. Então você tem essa sensação como se estivesse cambaleando para frente, mas então você pára quando os motores cortam. Você sente como se estivesse sentado em uma cadeira de

sala de jantar, exceto que ainda está amarrado nas costas. É completamente desorientador.

A primeira coisa que fiz foi me perguntar: Ainda estou vivo? Levei um momento para responder. Sim, ainda estou vivo. Nós tínhamos feito isso, com segurança. Levei um minuto ou dois para me orientar. Então, quando me senti acostumado, era hora de ir trabalhar. Eu estendi a mão e tirei o capacete e - assim como eu tinha visto Tom Hanks na Apollo 13 - eu o segurei e deixei cair e flutuei no ar na minha frente, sem peso. (6)

Esta é uma experiência fantástica descrita por um astronauta, os minutos antes, durante e depois de uma decolagem em um ônibus espacial. Não entendo porque os terraplanistas negacionistas acham que todo mundo está mentindo, que a Antártida é uma parede de gelo que circula o “planeta pizza” que a borda é protegida por soldados... meu... para que tanta loucura??? A humanidade mente tanto como indivíduos que de repente as pessoas não conseguem distinguir o mínimo do fio entre a verdade e a mentira.

CHALLENGER

O ano em que o ônibus espacial explodiu foi 1986, eu era um jovem de 16 anos e trabalhava na Rodrimar, uma empresa de despacho aduaneiro no porto de Santos, eu era Office-boy. Cheguei peguei o jornal “A Tribuna” e li toda a matéria sobre a tragédia. Foi assim que fiquei sabendo do acidente.

Os ônibus espaciais são as torres de Babel dos tempos modernos que os homens criaram para impulsionar um antigo desejo de chegar até o céu. Não é por este caminho que tem planejado para chegarmos ao céu, mas os homens estão irredutíveis em conhecer o universo que nos rodeia. Todo astronauta quando esta em órbita tem uma sensação estranha de como somos pequenos perto do infinito do cosmo.

Se te elevares como águia, e puseres o teu ninho entre as estrelas, dali te derrubarei, diz o Senhor. Obadias 1:4

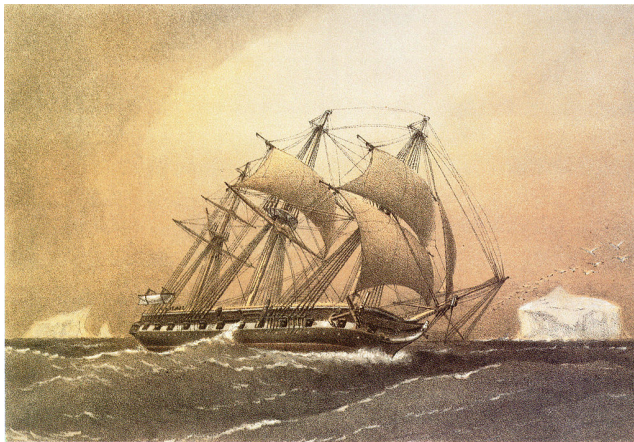
Logo após a explosão da Challenger me lembro que no mês seguinte comprei o jornal “Mensageiro da Paz”, órgão informativo oficial das Igrejas Assembleia de Deus do Brasil e trazia o versículo acima do profeta Obadias. Acho que o texto se aplica a Challenger e ao acidente da Columbia. Lógico que um texto profético tem mais de uma aplicação e com certeza quando o profeta Obadias escreveu, ele jamais iria fazer conexão com naves espaciais.

Eu sou um aficionado por astronáutica, admiro os ônibus espaciais como uma das maravilhas da humanidade, mas não posso negar que estamos em conflito com o criador, não que Deus tenha medo que o homem conheça o espaço sideral apenas acho que Deus teria outro caminho para nos levar às regiões mais profundas do universo e que nenhuma espaçonave poderá fazê-lo.

A Challenger foi o terceiro ônibus espacial, construído pela NASA (depois de Enterprise e Columbia), finalizado em julho de 1982, que fez parte da sua frota de 6 ônibus espaciais. Sua primeira missão foi a STS-6, realizada entre os dias 4 a 9 de abril de 1983. Foi ao espaço apenas 10 vezes ao longo de 3 anos de operação, se tornando o ônibus com menos missões realizadas.

No ano de 1986, o Challenger sofreu o primeiro acidente no programa com ônibus espaciais. No dia 28 de janeiro, 73 segundos após o seu lançamento, iniciando a missão STS-51-L, a espaçonave explodiu em pleno ar, matando todos os 7 astronautas tripulantes do ônibus espacial. Essa missão destacou-se por ter como tripulante Christa McAuliffe, a primeira professora civil a voar em uma viagem espacial. Christa daria duas aulas de 15 minutos do espaço para 2,5 milhões de alunos, fazendo parte do Projeto Professor no Espaço.

Este acidente paralisou as missões do ônibus espaciais por meses, durante os quais foi realizada uma extensa investigação que chegou à conclusão de que uma anilha provocou toda a tragédia. As investigações foram lideradas pelo físico Richard Feynman, que explicou em uma coletiva ao vivo que algumas anilhas expandiam e contraíam-se à medida em que a sua temperatura variava.



Pintura do HMS Challenger por William Frederick Mitchell.

O nome do ônibus espacial Challenger foi escolhido em homenagem à embarcação de pesquisa HMS Challenger que navegou os oceanos Atlântico e Pacífico durante a década de 1870. O HMS Challenger foi construído no Woolwich Dockyard, Inglaterra,

tendo sua construção finalizada no dia 13 de fevereiro de 1858, para assim fazer parte da Marinha Real Britânica.

ORIGEM DO NOME

O HMS Challenger também foi o principal navio que participou da Expedição Challenger, realizada entre os anos de 1872 a 1876. Essa expedição foi a responsável por lançar as bases da oceanografia, ciência que estuda os oceanos, pelo grande número de descobertas realizadas. Na expedição, o Challenger ficou responsável por transportar 243 oficiais, além de cientistas e tripulação.

Além disso, o módulo lunar da missão Apollo 17, a última missão a pousar na Lua, também tinha o nome Challenger. Tendo como tripulação os astronautas Eugene Cernan, Ronald Evans e o geólogo Harrison Schmitt, o lançamento da Apollo 17 deu-se no dia 7 de dezembro de 1972 com a alunagem dos astronautas Eugene e Harrison acontecendo no dia 11. Esta foi a única missão Apollo com a presença de um geólogo profissional responsável por analisar mais detalhadamente a superfície lunar.

Construção

Por causa da baixa produção de orbitadores, os responsáveis pelo programa de ônibus espaciais da NASA decidiram construir uma estrutura de teste, o STA-099, que mais tarde poderia ser transformada em um veículo com capacidade orbital, ou seja, poderia ser lançado em órbita da Terra. O contrato para a construção do STA-099 foi adquirido pela North American Rockwell em 26 de julho de 1972 e a sua construção foi finalizada em fevereiro de 1978. Após a apresentação do STA-099, ele foi enviado ao local de testes da Lockheed Corporation em Palmdale, onde ficou cerca de 11 meses

realizando testes, desde lançamentos a aterrissagens. Para evitar danos ao STA-099 durante os testes, alguns exames de qualificação foram realizados para que sua estrutura atingisse um fator de segurança de 1,2 vezes o limite de carga de seu design. Os testes de qualificação foram realizados para validar os modelos computacionais em conformidade com o fator de segurança 1,4 requerido mostrado através de análises. O STA-099 foi essencial para os testes das fuselagens dos ônibus espaciais, com somente um modelo de módulo da tripulação e isolamento térmico colocado na sua fuselagem dianteira.

A NASA planejou então tornar o protótipo de ônibus já existente, o Enterprise (OV-101), que era usado apenas para voos de teste, como uma segunda estrutura que poderia também ser utilizada como orbitador, mas no Enterprise faltava muitos dos sistemas necessários para um voo, incluindo um sistema funcional de propulsão, isolamento térmica, sistema de suporte à vida e muitos dos instrumentos de um cockpit. Invés do Enterprise, decidiu-se pelas mudanças no STA-099, pois seria bem mais fácil deixá-lo com capacidade orbital pelo fato dele já ter em si vários instrumentos instalados. O trabalho de conversão do STA-099 para o Challenger começou em janeiro de 1979, iniciando somente pelo módulo da tripulação (a porção pressurizada do ônibus). Em novembro de 1979, o STA-099 voltou para a Rockwell, e o módulo da tripulação que ainda estava inacabado foi substituído por outro. Daí então, algumas partes do STA-099, incluindo portas, asas, dentre outras, voltaram aos seus construtores originais para serem reavaliadas. Em 1981, esses componentes retornaram para Palmdale para serem

reinstalados no orbitador. O trabalho de conversão continuou até julho de 1982.

O Challenger teve menos cerâmicas no seu Sistema de Proteção Térmico do que o Columbia, apesar dele ainda ter usado pesadas cerâmicas brancas LRSI na cabine e na fuselagem principal. A maioria das cerâmicas localizadas nas portas do Challenger, nas superfícies superiores das asas e na fuselagem traseira foram cobertas com Nomex. Essas modificações fizeram com que o Challenger pudesse levar ao espaço 1 100 kg a mais do que o Columbia. Os padrões de escotilhas e estabilizadores verticais também foram diferentes dos outros orbitadores. O Challenger também foi o primeiro orbitador a ter um sistema de exibição head up display para uso na fase de descida de uma missão.

Missões



Astronauta Bruce McCandless solto da Challenger.

No total, o ônibus espacial Challenger realizou 10 missões, sendo 9 completadas com sucesso e a 10.^a sendo o seu acidente. A primeira missão do Challenger foi a STS-6, que tinha como missão lançar em órbita o satélite TDRS-1. Durante essa missão foi realizada a primeira atividade extra veicular do programa com ônibus espaciais

como também foi usada a primeira unidade de mobilidade extra veicular, que são os macacões usados pelos astronautas para se protegerem ao sair das espaçonaves.

A STS-8 caracterizou-se pelo primeiro lançamento e aterrissagem noturnos no programa de ônibus espaciais da NASA e também pelo primeiro voo de um astronauta afro-americano: Guion Bluford. Pouco tempo depois descobriu-se que a missão quase terminou em tragédia, pois os foguetes auxiliares de combustível sólido quase derraparam na plataforma de lançamento.

Durante a STS-41-B, o astronauta Bruce McCandless fez uma atividade extra veicular sem estar conectado ao Challenger, ou seja, ele flutuou solto pelo espaço. Nesta missão o Challenger se tornou o primeiro ônibus espacial a pousar no Centro Espacial Kennedy.

A missão STS-41-G destacou-se por ter duas mulheres na sua tripulação: Kathryn Sullivan e Sally Ride, além disso, Kathryn foi a primeira mulher a realizar uma atividade extra veicular. Esta missão também destacou-se por ser a primeira com uma tripulação de sete astronautas e pela primeira ida ao espaço de um astronauta do Canadá: Marc Garneau.

Na STS-61-A, o Challenger levou ao espaço 8 astronautas, primeira vez em que um ônibus espacial fez isso, entre eles os alemães Ernst Messerschmid e Reinhard Furrer e o neerlandês Wubbo Ockels, além desta ter sido a última missão bem-sucedida do Challenger.

Missões com o ônibus espacial Challenger

Acidente



Jay Greene, diretor da missão, em sua mesa de controle poucos momentos após a explosão.



Da esquerda para a direita, temos a professora Christa McAuliffe, o especialista de cargas Gregory Jarvis, a astronauta Judith A. Resnik, o comandante da missão Francis R. Scobee, o astronauta Ronald E. McNair, o piloto Mike J. Smith e o astronauta Ellison S. Onizuka.

Depois de seis adiamentos, devido a instabilidades climáticas e problemas técnicos, o lançamento do Challenger, para a missão STS-51-L, foi confirmado para o dia 28 de janeiro. Esta missão se destacaria por ter, na tripulação, uma civil: a professora Christa McAuliffe, escolhida dentre mais de 11.416 candidatos, que, do espaço, ministraria duas aulas de 15 minutos a mais de 2,5 milhões de alunos por circuito fechado de TV. A tripulação era composta pelo físico Ronald McNair, o piloto Michael Smith, os engenheiros Gregory

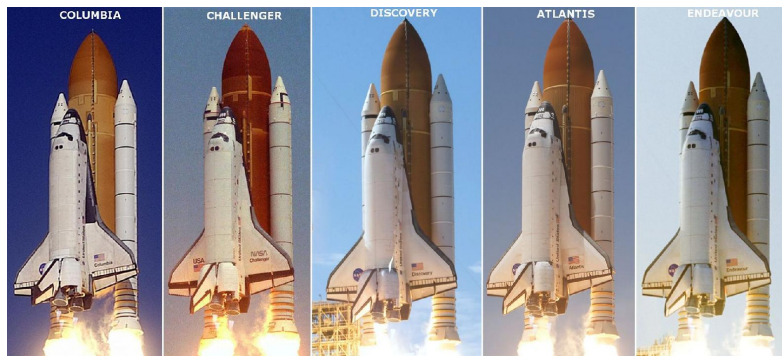
Jarvis, Ellison Onizuka e Judith Resnik, o comandante da missão Francis Scobee e a professora Christa McAuliffe.

Na manhã do dia 28, a temperatura no Centro Espacial Kennedy, Flórida, estava muito abaixo do ideal para o lançamento, motivo pelo qual engenheiros da missão avisaram seus superiores sobre os riscos que as baixas temperaturas causariam na nave. Mesmo com os avisos, o lançamento ocorreu as 11 horas e 39 minutos. Cerca de 73 segundos após o lançamento, o Challenger foi envolvido por uma enorme bola de fogo, e seus dois foguetes propulsores de combustível sólido se separaram diante de milhares de pessoas que assistiam por TV, como também parentes dos astronautas presentes no local de lançamento.



Este acidente causou atrasos nas missões da NASA e críticas sobre estar privilegiando o cronograma de lançamentos ao invés da segurança dos astronautas. Após o acidente, Ronald Reagan, o presidente dos EUA na época, nomeou uma comissão especial, nomeada de Comissão Rogers, para investigar as causas do acidente, sendo liderada pelo ex-secretário de Estado William P.

Rogers e tendo como membros personalidades como Neil Armstrong, Richard Feynman, Sally Ride, Charles Yeager, Donald J. Kutyna, dentre outros. A comissão chegou à conclusão de que os anéis O-ring dos foguetes propulsores de combustível sólido expandiam-se e se contraíam à medida que sua temperatura variava. No dia do acidente, a temperatura no Centro Espacial Kennedy estava abaixo de zero, o que fez com que os anéis se contraíssem. Com os anéis contraídos, houve escape de combustível dos foguetes, o que causou a explosão. (7)



A apuração revelou que ocorreu uma falha nas anilhas de borracha que serviam para vedar as partes do tanque de combustíveis. Mais precisamente, os anéis que se encontravam no foguete acelerador sólido direito, cuja missão era ajudar a proporcionar o “empurrão” necessário para que a Challenger levantasse voo, falharam durante o lançamento por conta da baixa temperatura — conforme os engenheiros da missão haviam previsto.



Com isso, o sistema de vedação permitiu que gases em alta temperatura e pressão escapassem e danificassem o tanque de combustível externo da Challenger, assim como o equipamento que prendia o acelerador ao tanque. O próprio Feynman fez uma simples demonstração — em rede nacional e ao vivo — de como o frio podia afetar as anilhas com um copo de água gelada. (8)

Vemos que a Challenger bem como vários outros vôos dos ônibus espaciais tiveram em sua tripulação pessoas de outras nações. Hoje em dia é comum russos e americanos trabalharem juntos no espaço. Mais ainda, com o fim da Era dos Ônibus Espaciais, os americanos estão indo ao espaço em naves russas. Então vejam bem, são empresas governos e gente até comum como professoras, geólogos que já foram ao espaço, por que os terraplanistas continuam nesta insensatez estúpida de negarem as viagens espaciais e diversas outras tecnologias, ciências e fatos, somente para sustentar uma errônea interpretação bíblica??? Alguns terraplanistas só precisam se curar da insensatez estudando, outros estão afetando mentalmente e serão capazes de negar qualquer prova para se manter fiel a sua crença. Como cristão tenho vergonha

destes terraplanistas, porque eles negam dezenas de milhares de provas para poderem se manter bestificados. Por que a humanidade desenvolveria tanta tecnologia como as super cerâmicas que revestiam os ônibus espaciais e demais naves, tudo para suportar o atrito da reentrada da atmosfera que pode chegar a 1650 graus de calor?

Tenho pena dos terraplanistas...

Os nossos irmãos “doentinhos” seguem fantasiando que a NASA é o Satanás e que dela só vem mentira e engano. Vejamos agora como a mente fraca passa a criar o factóide de que o acidente da Challenger foi uma farsa e que os astronautas não morreram. Preparem-se para viajar na mente dos negacionistas...

Um destes blogs é o VERDADEURGENTE de algum irmão cristão biruta, envergonhando o nome de Jesus com teorias conspiratórias, vejamos o artigo:

Quantas farsas ainda descobriremos envolvendo principalmente a NASA, mãe de todas as mentiras concernentes as explorações espaciais? Desde quando a NASA foi criada em 29 de julho de 1958, se iniciou as tão admiráveis viagens espaciais e desde então, criamos e muitos ainda creem que a humanidade deu "um grande passo" rumo a novos limites para cima! Satélites sendo enviados ao espaço; homens pisando na lua e novas e mais novas descobertas a cada semana! Uauu! Claro que dentro de todo este esquema de exploração espacial, muitas coisas poderia acontecer e dar errado; mesmo porque nem tudo é perfeito e então; após muitos foguetes explodindo nos céus e na base de lançamento; temos um imprevisto até mesmo para o circo da NASA. O acidente envolvendo o ônibus espacial Challenger STS-51 em 1986! Que após decolar, 74 segundos depois explodiu nos ares com os sete "astronautas" a bordo. Realmente um acidente trágico e fatal aos olhos de todos os que assistiam. O que eu penso? Confesso que ainda tenho minhas dúvidas quanto a uma merda que deu que eles não esperavam ou se eles mesmos explodiram o foguete para simular um acidente. Mas de uma coisa tenho certeza agora com a verdade que trarei neste artigo. Não havia piloto algum dentro daquela nave... Não haviam pessoas...

(Veja a contradição do doentinho: O terraplanista tem duvida se o acidente foi real ou provocado. Mas ele tem certeza que não havia pessoas na nave... Quando as imagens mostram os astronautas

entrando na Challenger. Se o acidente foi inesperado, como a Challenger iria para uma missão sem pilotos? Uma vez que não havia tecnologia para fazer todas as manobras especialmente de regresso sem o auxílio de pilotos??? O terraplanista com sua insensatez diz tenho dúvidas.. mas também tenho certeza. Ai meu Deus...)



Decolagem da Challenger aconteceu em 1986

Muitos foguetes deram zebra mas o pessoal da NASA não contava que logo o que alegavam ter pessoas dentro explodiria. Imagem: [Air Live](#)

Não foi falso o lançamento, pois várias pessoas sempre assistem essas manobras; mas mais um detalhe interessante é a curva da Challenger como os demais foguetes seguem; indicando que eles não atingem o espaço deles de jeito nenhum.

(Estes terraplanistas foram pessoas que tiveram uma má formação no estudo de Física [se é que tiveram alguma formação nesta área] e não conseguem entender a dinâmica de uma aeronave saindo da atmosfera. O voo dos foguetes, essa é complicada. Matemática complexa.

Mas o ponto principal é lembrar que a Terra esta em movimento, rotação é o que mais influencia.

Vamos supor que você queira saltar de um ônibus em movimento, se você der um salto para fora no mesmo sentido que o ônibus avança, a chance de você levar um belo tombo é grande, mas por incrível que pareça se você pular no sentido oposto (de costas,) a chance de você não se arrebentar no chão é maior pois seu pulo para trás vai anular parte da velocidade do ônibus.

Agora vamos a parte complexa da velocidade de escape, para sair da gravidade. A velocidade de escape relativa à superfície de um corpo em rotação depende da direção em que o corpo que está escapando viaja. Por exemplo, como a velocidade de rotação da Terra é de 465 m/s para o leste no equador um foguete lançado tangencialmente do equador da Terra para o leste precisa de uma velocidade inicial de cerca de 10,735 km/s relativa à Terra para escapar enquanto um foguete lançado tangencialmente do equador para o oeste necessita de uma velocidade inicial de cerca de 11,665 km/s relativa à Terra. A velocidade superficial diminui com o cosseno da latitude geográfica, desta forma as estações de lançamento de foguetes são localizadas geralmente próximas do equador tanto quanto possível, como por exemplo o Cabo Canaveral americano na Flórida e o Centro Espacial da Guiana europeu, somente cinco graus do equador, na Guiana Francesa (ou o Centro de Lançamento de Alcântara brasileiro, situada a $2^{\circ}22'54,70''S$, bem mais perto da linha do equador).

Inclusive esse efeito estilingue é usado para acelerar sondas espaciais, que aproveitam a passagem por planetas para ganhar velocidade, o mesmo fazem aqui na Terra aproveitando a gravidade para acelerar.)

Talvez você tenha visto o vídeo e dito "Não tem como fraudar algo assim... Precisa muitas pessoas envolvidas para esconder isso.". Te mostrarei que isso é possível sim e que eles falsificaram essas mortes no mínimo; pois não teriam como explicar o escape dos "astronautas", ainda que essa tragédia aconteceu sem que previssem.

(Outro blog de conspiracionista (Contatosalienígenas.blogspot.com) já defende a teoria que os astronautas sobreviveram ao acidente dizendo:

Uma das fotos é de Laurel Clarck. O que aconteceu foi que os astronautas sobreviveram e a NASA não quis mudar o que parecia uma tragédia belíssima para impulsionar ainda mais o programa, já recebi uma mensagem sobre isso que a NASA mente e usam essas tragédias para ganhar respaldo do público e dinheiro dos congressistas, e isso compromete a NASA porque seria como criar um holograma e as suspeitas podem cair sobre o programa Apollo que já está capengando de tantas fotos falsificadas da Lua. Posso até adiantar que a verdade é que o compartimento da Challenger com os tripulantes saiu ileso e os tripulantes sobreviveram como mostra a foto abaixo, perfeitamente normal e acho que essa é uma técnica secreta da NASA para salvar astronautas e pilotos. {10}

Como se vê as contradições dos terraplanistas tem um elo em comum: Não aceitam os fatos como são, porque eles precisam ver uma conspiração por trás de todas as coisas...



O problema é que enquanto houver o Deus da verdade cuidando que a justiça e a verdade imperem nesse mundo de injustiças; sempre serão reveladas coisas sujas dos

homens. E nesse suposto acidente; já descobriram que 6 dos astronautas ainda estavam vivos anos depois! A dúvida sempre persiste até se mostrem fatos não é mesmo? E como tenho compromisso com a verdade e não tenho preguiça para pesquisar, aqui vai as fotos dos astronautas na época do suposto acidente e outra muito semelhante a eles! Segue a lista dos seis "astronautas":

(os nossos amigos “doentinhos” tem a pachorra de desmentirem a morte dos astronautas da Challenger, alegando que eles estão vivos e vivem com os mesmos nomes, como se a mídia e a imprensa mundial não iriam atrás de informações tão devastadoras como estas. Mas nós entendemos os terraplanistas... Todo mundo está conspirando contra eles, inclusive todos os veículos de comunicações, os governos, a polícia etc. Como pessoas tão debilitadas mentalmente podem acreditar que pessoas famosas mundialmente simulam a própria morte e depois vão morar em qualquer outro lugar no seu país, sem mudar o nome, sem fazer cirurgia plástica para esconder sua identidade??? Os argumentos são tão absurdos que nos deixa desnorteados e nos indagamos como faremos para convencer pessoas com a mente tão infantilizadas??? Agora prepare-se para a sessão de tortura... Eles pegam fotos de pessoas nas redes sociais que parecem com os astronautas, que tem nomes similares e buum!!! Eis a prova que os astronautas estão vivos!!! Nenhum prova científica como exame de DNA, exame papiloscópico, a busca pela biografia de cada suposto astronauta, sabe... os terraplanistas brincam com a arte de argumentar. Falam o que querem, sem se preocupar com as provas. Se trabalhassem como advogados usando estes métodos, morreriam de fome..)



1. Ellison Onizuka - Afirma ser seu irmão gêmeo idêntico "Claude Onizuka".

Como não curto exageros e teorias profundas eu busquei saber se realmente ele tinha um irmão gêmeo e adivinha? Não! Só encontrei uma foto muito antiga num memorial onde colocaram uma legenda citando o tal "Claude" que não aparenta ser gêmeo e não encontrei mais foto alguma de ambos juntos. É, eu tenho um irmão gêmeo idêntico chamado "Claude" também. É muita semelhança e brecha histórica para se acreditar que ele tenha realmente um irmão gêmeo.



2. Michael Smith - O piloto da Challenger nem se importou em trocar de nome. Agora ele é o professor Michael J. Smith da Universidade de Wisconsin. Os traços são inegáveis, mesmo com a idade avançada deles! É tão evidente que já existem diversas pessoas de olho nestes fatos! Realmente não dá para se esconder por muito tempo nessa vida e toda mentira sempre

será descoberta; e qualquer que passe por aqui; diante do Criador será exposta!



3. Christa McAuliffe - Essa foi um pouco mais sorradeira.

Ela era uma pessoa especialista de carga do Challenger. Bem famosa por ser uma professora. Usa o nome de "Sharon A. McAuliffe". Acontece que durante seus dias de astronauta ela usava seu nome do meio, "Christa". E agora ela adota seu primeiro nome, Sharon, e é uma professora de Direito em Siracusa.

Dizer que existem pessoas muito parecidas e até gêmeas no mundo até engoliria; mas pessoas parecidas e usando o mesmo nome já é duvidar da minha inteligência!

(Sim, amigo terraplanista, eu duvido da sua inteligência... As fotos acima são de duas pessoas distintas e não são efetivamente parecidas, apenas com esforço de imaginação você pode supor que a segunda foto seja a primeira muitos anos depois... Coloquei meu nome na internet e coloquei para pesquisar imagens e vi centenas de pessoas que poderia ser hipoteticamente minha quando eu envelhecesse... Mesmo os programas que projetam o envelhecimento das pessoas, não se pode creditar que serão 100% conforme as imagens projetadas para o futuro.)



4. Francis Richard Scobee - O comandante da Challenger.

Agora ele é "Dick Scobee", chefe executivo da Cows in Trees Ltd. Esse foi tão descarado e desprevenido que abriu uma conta no Facebook com seu nome original "Richard Scobee"! É incrível como esses camaradas puderam enredar tamanha mentira no mundo e deixar tantas pessoas não só admiradas com seus feitos falsos como também tristes com suas mortes fingidas! Esse "atornauta", até começou mais ou menos, mas deu as caras no Facebook as claras; e com essa cara, não tem como se esconder... Os globalistas que choraram sua morte piram...

(Vejam que os terraplanistas baseiam suas teorias simplesmente em homônimos e semelhanças fisionômicas, nada trazem do passado destas pessoas. Onde estão as provas que Dick Scobee não teve passado antes do acidente da Challenger, em como os demais supostos tripulantes??? Os terraplanistas são assim mesmos, pegam uma premissa e dali faz ilações até fazerem as mais estapafúrdias conclusões.)



5. Judy Resnik - Especialista de missão do Challenger. Essa também vacilou e nem se importou em mudar seu nome, cuidando que ninguém descobriria toda farsa. Usando o mesmo nome, Judy Resnik; ela trabalha como professora em Yale Law. Muita cara de pau não é mesmo? A mesma cara; o mesmo nome e vamos seguir a vida enquanto os palhaços de quase todo mundo choram nossas mortes. Deus não tenha piedade deste sistema enganoso e corrupto de mentiras!

Os terraplanistas acham que fazendo uma simples busca no Google, eles são capazes de elucidar os dilemas complexos do mundo. Eles pensam que os astronautas se sobrevivessem não teriam uma vontade irresistível de voltar ao seu lar, a sua família, ao seu círculo

de amizade, ao seu mundo, em fim a suas próprias vidas??? Eles deixariam seus pais, esposas, filhos, tudo para enganar o mundo e obedecer ao grande Satã da NASA??? Demência é um adjetivo fraco para designar esta gente...)



6. Ronald McNair - Especialista de missão da Challenger.

Mais um que afirma ser "Carl McNair", seu irmão gêmeo. Sério mesmo? Já não basta o Ellison e agora você também com essa de irmão gêmeo Ronald? Ah, por favor meu querido? Qual é a chance disso ser verdade? A careca e o bigode?

Bem, eu pesquisei e os sites atestam que Ronald tem um irmão com esse nome e até encontrei fotos, mas ainda tenho minhas dúvidas quanto a veracidade disso...

(Sério??? Você tem dúvidas que Ronald tem um irmão??? Se fosse só esta a sua dúvida estava tudo bem...O problema dos terraplanistas é que eles são negacionistas, simplesmente se resolverem duvidar de algo, eles duvidam, depois negam e vão criando teorias, argumentos, possibilidades, ilações, imaginações e por fim terminarão em surtos psicóticos.)



7. Gregory B. Jarvis - Especialista em Carga Útil.

Quanto ao Gregory, apesar de encontrar similaridades na internet; realmente não encontrei ele e suspeito que ou ele tomou todos os cuidados possíveis para não ser descoberto ou realmente já faleceu de verdade dessa vez. Afinal ninguém vive para sempre... Mas um implante capilar, barba, ajudaria...

(Veja como é fácil ser terraplanista, basta um implante capilar, barba e pronto!!! Eles não conseguem dimensionar o peso que uma mentira desta teria na própria vida destes astronautas que teria que morrerem mesmo civilmente, sem sentir nenhuma dor em ficar distante da sua família e da sua verdadeira vida. O caso dos terraplanistas não é uma questão de física e ciência, é uma questão mental.)

Mas de qualquer forma, todos os demais apresentados até aqui possuem finíssimas semelhanças e ainda usaram praticamente os mesmos nomes da época do acidente do Challenger! Como explicar essas "coincidências"? Se você puder, já sinta-se a vontade em desvendar nos comentários e verei se dá para acreditar ou não nas evidências.

Enquanto isso, todas as demais descobertas mostradas até aqui parecem denunciar que não havia ninguém naquele ônibus espacial para valer e tudo não passou de uma farsa.
(11)

DISCOVERY

Discovery (ônibus espacial)

Ficha técnica:

Space Shuttle Discovery

OV-103

País Estados Unidos

Status Descomissionado

Em exposição no Steven F. Udvar-Hazy Center em Chantilly,
Virginia

Primeiro Voo STS-41-D em 30 de agosto de 1984

Último Voo STS-133 em 24 de fevereiro de 2011

Número de Missões 39

Tripulantes 252

Tempo em órbita 365 dias, 12 horas, 53 minutos, 34
segundos

Número de órbitas 5.830

Distância percorrida 238.539.663 km

Satélites lançados 31

incluindo o Telescópio Hubble

Acoplagens na Mir 1

Acoplagens na ISS 13

Discovery é o terceiro dos cinco orbitadores que constituíram o programa de ônibus espaciais da NASA. Os dois primeiros foram o Columbia e o Challenger, respectivamente. Sua primeira missão foi a STS-41-D, que aconteceu entre os dias 30 de agosto e 5 de setembro de 1984. Foi ao espaço 39 vezes ao longo de 27 anos em serviço, tornando-se assim o ônibus espacial que mais realizou missões. Após as tragédias com o Challenger e o Columbia, o

Discovery passou a ser o ônibus espacial mais antigo em funcionamento.

O Discovery também acoplou-se uma vez à estação espacial russa Mir e 13 vezes à Estação Espacial Internacional. Com sua grande quantidade de voos espaciais, o Discovery pôs no espaço um total de 31 satélites, incluindo o Telescópio Hubble, e durante sua missão STS-95 levou ao espaço o astronauta John Glenn, o primeiro norte-americano a orbitar a Terra a bordo da Friendship 7 e o astronauta mais velho a voar em um ônibus espacial. Fez seu último pouso em 9 de março de 2011 e atualmente encontra-se em exposição no Steven F. Udvar-Hazy Center em Chantilly, Virginia.[1][6]

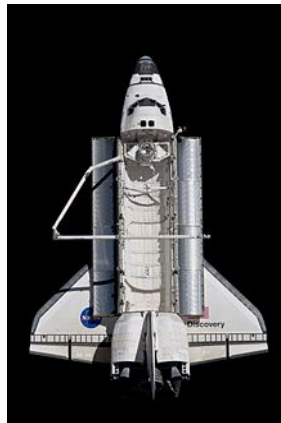
Nome



O RRS Discovery na Antártida.

Segundo a NASA, o nome Discovery foi escolhido em referência aos navios usados nas missões do britânico James Cook e do navegador Henry Hudson. Henry Hudson, um explorador inglês, descobriu o Estreito de Hudson, a Baía de Hudson e o Rio Hudson, enquanto James Cook foi o explorador, navegador e cartógrafo britânico responsável pela descoberta da Austrália e do Havaí, bem como a primeira circum-navegação registrada da Nova Zelândia.

O HMS Discovery foi um dos navios comandados pelo capitão James Cook durante suas viagens pelo Pacífico Sul durante a década de 1770, enquanto o Discovery de Henry Hudson foi usado entre 1610 a 1611 para explorar a Baía de Hudson e pesquisar a Passagem do Noroeste. Ambos emprestam seu nome ao ônibus espacial. Outros navios também tinham o nome Discovery, incluindo o HMS Discovery, usado na Expedição Ártica Britânica que aconteceu entre 1875 a 1876 com o objetivo de chegar ao polo norte; e o RRS Discovery, que participou da Expedição Discovery entre 1901 a 1904 para a Antártida.



O Discovery durante a STS-133.

Com a sua última missão, a STS-133, o Discovery voou mais de 238 milhões de quilômetros em 39 missões, completou 5 830 órbitas e passou 365 dias em órbita com mais de 27 anos de missões. O Discovery voou mais voos do que qualquer outro ônibus espacial, sendo quatro voos apenas no ano de 1985. O Discovery também foi o responsável por retomar os voos de ônibus espaciais após os dois acidentes mais conhecidos de toda a exploração espacial. Primeiramente, em 1988, na STS-26, dois anos após o trágico acidente do ônibus espacial Challenger. E posteriormente, em 2005, na STS-114, também dois anos após o acidente do ônibus

especial Columbia. Durante essa missão, o Discovery sofreu os mesmos problemas que levaram à destruição do Columbia, mas os defeitos foram reparados ali mesmo em órbita.

O ônibus espacial Discovery iniciou suas atividades com a missão STS-41-D, responsável por colocar em órbita três satélites de comunicação no ano de 1984. Em 1990, o Discovery levou ao espaço o telescópio espacial Hubble na STS-31. Com diferentes defeitos no Hubble nos anos seguintes, foram necessárias cinco missões de serviço para repará-lo. A primeira missão foi a STS-61 (1993); a segunda e a terceira foram as missões STS-82 e STS-103, estas realizadas pelo Discovery em 1997 e 1999, respectivamente; a quarta foi a STS-109 (2002) e a quinta e última foi a STS-125 (2009).

No ano de 1994, Sergei Krikalev se tornou o primeiro cosmonauta a voar a bordo de um ônibus espacial, por meio do Discovery, como integrante da tripulação da STS-60. Já no ano de 1998, na STS-95, o ônibus Discovery levou ao espaço o astronauta John Glenn, que havia sido o primeiro norte-americano a orbitar a Terra a bordo da Friendship 7 no ano de 1962. Nessa missão com o Discovery, John Glenn se tornou a pessoa mais velha a voar ao espaço aos seus 77 anos. A STS-133 foi a última missão do Discovery, que tinha objetivo de atracar à Estação Espacial Internacional para continuar sua construção.

Missões com o ônibus espacial Discovery
Atualizações e funcionalidades



O Discovery aterrissando no final da STS-41-D.

O Discovery pesava 3 120 kg a menos do que o seu antecessor, o Columbia, quando foi colocado em serviço, o que foi possível devido a possíveis otimizações observadas ao longo da construção e dos testes dos ônibus Enterprise, Challenger e Columbia. Parte dessas melhorias incluiu um maior uso de cobertores acolchoados AFRSI, em vez de cerâmicas brancas LRSI na fuselagem, e o uso de epóxi de grafite em vez de alumínio para as portas do compartimento de carga e alguns dos apoios das asas e vigas.

Após a sua entrega ao Centro Espacial Kennedy, em 1983, o Discovery e Challenger foram adaptados para acomodar o Centaur-G, um impulsor de combustível líquido que havia sido planejado para entrar em operação em 1986. Seu funcionamento, no entanto, foi cancelado em consequência do acidente do Challenger.

No final de 1995, o orbitador passou um período de nove meses no Orbiter Maintenance Down Period (OMDP) em Palmdale, Califórnia. Lá, o Discovery foi equipado com um quinto conjunto de tanques criogênicos e uma câmara externa para apoio nas missões à Estação Espacial Internacional. Como aconteceu com todos os ônibus, o Discovery passou por uma adaptação que permitiu ser anexado a uma aeronave específica para poder ser transportado, o que aconteceu em 1996, quando ele voltou para o Centro Espacial

Kennedy, e mais tarde, em abril de 2012, quando ele foi enviado para o Centro Udvar-Hazy, instalado sobre os piggy-back dos Boeings 747 modificados da NASA.

Depois da STS-105, o Discovery se tornou o primeiro da frota de ônibus a ser submetido a um período no Orbiter Major Modification (OMM) no Centro Espacial Kennedy para que vários de seus componentes pudessem ser modernizados, o que incluiu atualizações regulares e modificações adicionais de segurança. Esse período iniciou-se em setembro de 2002 e foi concluído em 2003, mas devido ao desastre do Columbia, que fez com que o programa de ônibus espaciais fosse paralisado por dois anos, o Discovery só voltou a voar em 2005. O Discovery era 2,7 kg mais pesado do que o Atlantis e 165 kg mais pesado do que o Endeavour.

Descomissionamento

O Discovery em exibição no Museu do Ar e Espaço.

A última missão do Discovery foi a STS-133, que aconteceu no dia 24 de fevereiro de 2011 e consistiu em levar o Módulo de Logística Multifuncional Leonardo para ser atracado à Estação Espacial Internacional. Como programado, além do Discovery também estavam em fase de descontinuação o Endeavour e o Atlantis. O Endeavour fez a sua última missão no dia 16 de maio de 2011, na STS-134, em que levou ao espaço o Espectômetro Magnético Alpha para continuar a construção da Estação Espacial Internacional, já na reta final. Logo após, o Atlantis também fez a sua última missão, a STS-135, no dia 8 de julho de 2011, em que finalmente concluiu a construção da EEI após 13 anos de construção.

Em 12 de abril de 2011, a NASA anunciou os locais e as instalações para onde os quatro ônibus ainda existentes, Enterprise, Atlantis, Discovery e Endeavour, seriam exibidos permanentemente, após a conclusão do programa de ônibus espaciais dos Estados Unidos. O Discovery foi o primeiro a ser descomissionado, no dia 9 de março de 2011. A NASA encaminhou o Discovery ao Museu do Ar e Espaço do Instituto Smithsonian para ser exibido e preservado, depois de um processo de descontaminação de um mês de duração, sendo então incluído na coleção nacional. O Discovery substituiu o Enterprise, que já estava em exibição no Instituto Smithsonian no Steven F. Udvar-Hazy Center, na Virginia, no entanto ele nunca foi usado em missões na órbita da Terra. O Discovery foi transportado para o Aeroporto Internacional Washington Dulles em 17 de abril de 2012, a bordo de um Boeing 747-100, e foi transferido para o Udvar-Hazy no dia 19 de abril, onde uma cerimônia de boas-vindas foi realizada. (12)





Discovery antes da viagem final.

ATLANTIS

O dia 03 de junho de 2009 o portal apollo11.com trazia uma notícia sobre o retorno da Atlantis após o conserto do telescópio Hubble:

Ônibus espacial pega carona e volta pra casa de 747

Após ter realizado uma das mais importantes missões em órbita da Terra e ter percorrido nada menos que 8.5 milhões de quilômetros, o ônibus espacial Atlantis pegou carona nas costas de um jato 747 e chegou no Centro Espacial Kennedy, na Flórida, na noite de terça-feira. A carona foi necessária devido às más condições do tempo no dia da aterrissagem, que impediram que o cargueiro espacial pousasse em segurança.



O avião partiu em uma longa jornada que teve início na segunda-feira (1 de junho) na Base Aérea de Edwards, na Califórnia, onde a Atlantis pousou no último dia 24 de maio. Em seguida a dupla pousou na pista militar de Biggs, em El Paso, no Texas, onde permaneceu até o amanhecer. Dali, um novo voo foi feito até Santo Antonio, também no Texas, onde o 747 foi reabastecido e seguiu viagem até outra base militar em Columbus, no Estado do Mississippi e só então se dirigiu para a Flórida, onde pousou às 19h53. O percurso total da viagem foi de 4 mil quilômetros.

Inevitável

O custo estimado desse tipo de transporte é superior a 1 milhão de dólares e foi evitado ao máximo pelos diretores da Nasa. O objetivo era pousar o ônibus espacial no dia 22 de maio na Flórida, mas o tempo severo obrigou a Atlantis permanecer em órbita dois dias além do previsto, na esperança de que o tempo melhorasse. Como não foi possível, os controladores concordaram em pousar o cargueiro espacial na base militar californiana, do outro lado do país.

O pouso encerra uma das mais complexas missões em órbita da Terra e que teve como objetivo o conserto e upgrade do telescópio espacial Hubble. Os trabalhos foram realizados pela missão STS-125, após uma jornada de 13 dias e 5 passeios espaciais.

747 Modificado

A primeira vez que a Nasa utilizou esse método de transporte foi durante os testes iniciais do cargueiro espacial em 1977, quando o ônibus espacial Enterprise foi levado de carona até o local do pouso e em seguida desacoplado para voar por seus próprios meios.



Atualmente, a Nasa possui dois aviões para esse tipo de operação. Conhecidos como Aeronave de Transporte de Cargueiro (Shuttle Carrier Aircraft) ou SCAs, são dois modelos Boeing 747 altamente modificados, um deles do tipo 747-100 e outro 747-100SR.

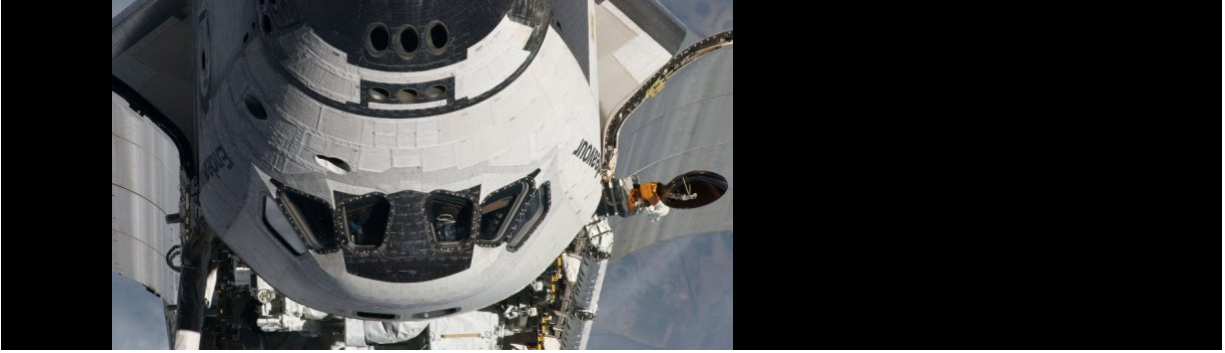
Para que o ônibus espacial seja colocado no topo do SCA é utilizada uma estrutura chamada MDD (Shuttle Mate-Demate Device), que consiste de uma plataforma elevatória composta de duas torres 35 metros capazes de erguer cargas de até 120 toneladas. (3)

ENDEAVOUR

Endeavour se acopla à Estação Espacial Internacional

No dia 06 de maio de 2016 foi publicado na revista VEJA um artigo sobre a missão da Endeavour para colocar em órbita uma sonda avaliada em dois bilhões de reais:

Equipada com uma sonda de dois bilhões de dólares, a nave tem a missão de colocar em órbita um experimento que poderá determinar a existência da misteriosa matéria escura



O ônibus espacial Endeavour pouco antes de se acoplar à Estação Espacial Internacional (NASA/VEJA)

A nave americana Endeavour se acoplou nesta quarta-feira com sucesso à Estação Espacial Internacional (ISS), informou um porta-voz da Nasa no Centro de Controle de Voos Espaciais (CCVE) da Rússia. O Endeavour conectou-se de forma manual ao terminal espacial. Em duas horas, os astronautas abrirão as escotilhas e entrarão na plataforma.

A nave havia partido às 9h56 de segunda-feira do Centro Espacial Kennedy, na Flórida (EUA), para realizar a missão de 16 dias. Com seis tripulantes e equipada com uma sonda de dois bilhões de dólares, o Endeavour tem uma missão ambiciosa: colocar em órbita o Espectrômetro Magnético-Alfa, um experimento científico que poderá determinar a existência da matéria escura. A compreensão da matéria escura é fundamental para os modelos científicos que procuram explicar a expansão do universo.

O lançamento do Endeavour estava originalmente marcado para o dia 29 de abril. Contudo, uma falha técnica impediu o último voo do ônibus espacial momentos antes de terminar a contagem regressiva. Depois de uma série de reparos, a Nasa finalmente conseguiu realizar o lançamento na manhã desta segunda-feira.

O governo americano autorizou a construção do Endeavour para substituir o Challenger, que explodiu em um acidente que matou sete tripulantes em 1986. O orbitador recebeu o mesmo nome do navio britânico HMS Endeavour, utilizado na primeira viagem do navegador James Cook, primeiro europeu a chegar à costa leste da Austrália, no século XVII. É por isso que o nome é escrito em inglês britânico em vez de Endeavor, que seria a forma americana. (14)

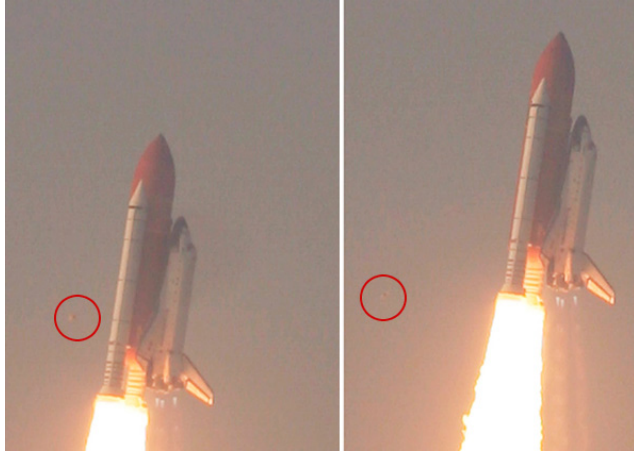
ENDEAVOUR REFORMADO

Este é o último ônibus espacial a voltar a voar após o desastre com o Columbia.

Irene Klotz, da Reuters publicou a seguinte matéria em 11 de julho de 2007 sobre o retorno da Endeavour as missões espaciais naquele ano.



O ônibus espacial Endeavour, que acaba de passar por uma reforma, foi levado a uma plataforma de lançamento da Flórida, na quarta-feira, em meio aos preparativos para a primeira missão dele em cinco anos. O Endeavour e sete astronautas, incluindo a astronauta-professora Barbara Morgan, devem partir rumo ao espaço no dia 7 de agosto, do Centro Espacial Kennedy, para fazer avançar um pouco mais as obras de montagem da Estação Espacial Internacional (ISS), um projeto de US\$ 100 bilhões. Esse é o último dos três ônibus restantes da Nasa a retomar suas missões desde o desastre com o Columbia, em 2003.



No lançamento do dia 11/08/2007 a Endeavour teve uma avaria de 9 cm que não comprometeu o transportador espacial.

Durante os dois anos e meio de que a Nasa precisou para recuperar-se da perda do Columbia e da sua tripulação de sete pessoas, o Endeavor submeteu-se a um minucioso processo de revisão, já previsto antes do acidente. "Aproveitamos muito bem esse tempo", afirmou o vice-diretor do programa de ônibus espaciais da Nasa, Kim Doering. Entre as melhorias feitas no Endeavour está um novo sistema capaz de permitir à espaçonave ligar-se ao sistema elétrico da ISS e ficar mais tempo acoplado à estação. Se o sistema de transferência de energia funcionar conforme o previsto, a Nasa pretende prorrogar a missão do Endeavour de 11 para 14 dias. Isso permitirá à tripulação concluir alguns ajustes adicionais necessários a fim de preparar a ISS para a chegada dos laboratórios a serem construídos pela Europa e pelo Japão. O ônibus espacial levará uma nova viga de sustentação para a ISS e um giroscópio de reposição necessário para manter a estação em sua posição correta. Também transportará um módulo carregado com 2.200 quilos de equipamentos e suprimentos para a tripulação da ISS. Morgan treinou inicialmente como reserva da primeira "professora-espacial" da Nasa, Christa McAuliffe, que morreu junto com outros seis astronautas no

acidente de 1986, com o Challenger. A astronauta ficará responsável pelo braço-robô do ônibus espacial e supervisionará o transporte das cargas para dentro e para fora da estação. Ex-professora do ensino básico, Morgan também participará de três sessões de perguntas e respostas com alunos de centros de ciência de Idaho, da Virgínia e de Massachusetts. A astronauta pretende ainda gravar suas atividades no espaço a fim de dar, futuramente, aulas de instrução para professores. Morgan ingressou no corpo de astronautas da Nasa em 1998, na qualidade de primeira astronauta-pegadoga. "Barbara será capaz de ver as coisas através dos olhos de uma professora e da mente de uma professora", disse Cindy McArthur, diretora do programa educacional do Centro Espacial Johnson, em Houston. "Esse processo levou algum tempo. E vejo nele uma lição de perseverança", acrescentou McArthur. (13)



BURAN

A nave espacial soviética podia voar sozinha



Durante a Guerra Fria, a União Soviética construiu uma nave espacial para competir com o programa dos EUA.

Por Brian Handwerk

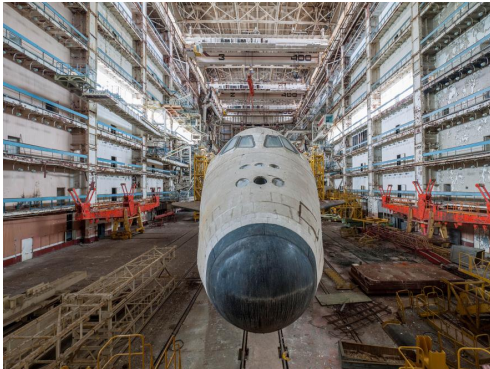
Fotos de Ralph Mirebs

Os soviéticos temiam que a nave espacial americana pudesse ser usada como arma, então construíram a sua própria – com a ajuda de planos roubados.

O Programa de Ônibus Espaciais já acabou, mas seus nomes icônicos permanecem na memória da aventura no espaço: *Enterprise*, *Challenger*, *Buran*.

Sim, esse nome pertence a uma nave espacial – uma cópia soviética nascida na Guerra Fria. O programa *Buran* viveu por tempo suficiente para gastar todas as reservas do governo, mas ela quase não saiu do chão. *Buran* (nevasca em russo) fez somente um voo espacial. No dia 15 de novembro de 1988, completou uma missão não tripulada de 3 horas e meia em volta da Terra. Após muitos anos

de investimento, o único lançamento bem-sucedido não significou lá muita coisa, mas essa não é toda a história de *Buran*.



Cientistas da URSS cogitaram a ideia de uma nave espacial reutilizável por décadas. Mas o crescimento do programa espacial dos EUA durante o começo dos anos 1970 provocou o interesse soviético em produzir uma nave espacial similar. (A nave espacial *Columbia* lançou em órbita o programa espacial americano em abril de 1981).

A rivalidade durante a Guerra Fria e o medo do armamento espacial fez a União Soviética acreditar que precisava corresponder aos avanços dos EUA, segundo Cathleen Lewis, curadora dos Programas Espaciais Internacionais do Museu Nacional do Ar e Espaço, do Instituto Smithsonian.

"A especulação Soviética era que a nave seria usada para capturar ou destruir satélites", disse Lewis, especialista em programas espaciais soviéticos e russos. "Isso foi durante a época em que a União Soviética tentava, com força total, acompanhar a tecnologia militar dos EUA, por isso queriam uma nave para eles e construíram uma que pudesse competir com a dos EUA." Muita gente de dentro do programa espacial soviético não aprovou a ideia.

"A ideia estava completamente descreditada nos ambientes de ciências espaciais", disse Lewis. Oficiais soviéticos da área lamentaram o consumo de fundos de *Buran*, que poderiam ser investidos em projetos mais bem-sucedidos. Era uma época em que os cientistas espaciais tinham a atenção do mundo por causa do sucesso da URSS em explorar Vênus.

Apesar das objeções, o governo soviético empregou muitos recursos no programa.

No auge, *Buran* envolveu mais de 150 mil engenheiros, cientistas, técnicos e outros funcionários, muitos trabalhadores da fábrica não sabiam a princípio o que estavam construindo. O programa começou como um segredo, mas logo vazou. Em 1982, um avião de reconhecimento australiano circulou fotos de navios russos tirando do oceano um pequeno modelo de nave espacial que parecia muito familiar aos olhos americanos. A nave soviética pegou emprestado a aparência de sua rival americana por um bom motivo: os designers conseguiram as especificações da nave americana através de espionagem. Mas enquanto os soviéticos usaram toda a informação que conseguiram reunir sobre a versão americana, eles não a copiaram cegamente. O novo design incluía algumas diferenças importantes.

Famosos pilotos soviéticos de teste pilotaram a nave em voos de treinamento (na atmosfera terrestre, não no espaço), mas *Buran* era desenhada para viajar sem a necessidade de um operador humano. Seu único voo em órbita é notório por ter voltado do espaço com um bom pouso, no estilo de um avião, controlado totalmente por computador.

Outra diferença óbvia entre as naves era o desenho do motor.

Os três motores principais da nave espacial americana voltaram para a Terra com a nave após cada vôo. *Buran* tinha quatro motores principais que ficavam foguetes separados que eram descartados após a decolagem. Criar um veículo de lançamento ao invés de desenhar motores de alta eficiência era para economizar dinheiro, disse Lewis.

Um gigante foguete Energia foi desenhado para ser o foguete mais poderoso já construído. Isso deu flexibilidade ao sistema. A nave americana podia carregar para o espaço somente o que cabia em sua carga, mas o poderoso foguete soviético poderia levar praticamente qualquer carga de até 100 toneladas para o espaço. Essa flexibilidade era atrativa durante uma época em que as mentes da Guerra Fria estavam ocupadas com a possibilidade de estações espaciais para o programa "Star Wars" do então presidente Ronald Reagan.

O colapso da economia soviética significou a não materialização dos programas ambíguos que poderiam ter sido testados e do refinado foguete para usos futuros. Em vez disso, o foguete Energia teve o mesmo destino do *Buran*, ficou desativado após o lançamento de 1988 e nunca mais voou. O Presidente Boris Yeltsin cancelou oficialmente o programa em 1993.

"A questão é o que poderia ter sido", disse Lewis. "Há coisas que nunca saberemos."

Algumas naves testadas, algumas histórias bem interessantes, isso é tudo que restou de um orgulhoso programa. O *Buran* que fez o único voo em órbita do programa não existe mais. Foi destruído em 2002 quando seu hangar em Baikonur Cosmodrome desmoronou em um acidente que matou oito pessoas. Duas naves irmãs usadas para testes agora estão em decadência gradual, uma no cosmódromo nas

remotas estepes do Cazaquistão e outra na Base Aérea Zhukovsky, perto de Moscou.

Outras duas naves de teste ainda são atrações para o público. Uma rodou o mundo de barco e fez até uma aparição dos Jogos Olímpicos de Verão de 2000 em Sidney. Ela está agora no Museu da Tecnologia de Speyer, Alemanha. A segunda foi usada como um restaurante no Parque Gorky, em Moscou. Em 2014 fez outra viagem, ficando em um local mais público na Exposição de Realizações da Economia Nacional em Moscou.

Esse movimento fez Lewis pensar porque a história de *Buran* está sendo celebrada publicamente novamente e qual pode ser seu legado. "Os russos não estão planejando reviver a tecnologia, não há dúvidas. Mas mesmo como ícone do passado, não é o jeito ideal que você gostaria de apresentar a história. Eles tiveram muitas atividades espaciais mais bem-sucedidas que o projeto *Buran*." (9)

CONCLUSÃO

A humanidade deu passos significativos com a geração dos ônibus espaciais. Tenho satisfação de ter vivido justamente na geração destas máquinas encantadoras. Quando leio a Bíblia e vejo a mega construção da Torre de Babel em Gênesis 11, eu me recordo daquele diálogo que o Pai, o Filho e o Espírito Santo tiveram entre si:

5 Então desceu o Senhor para ver a cidade e a torre que os filhos dos homens edificavam; 6 E o Senhor disse: Eis que o povo é um, e todos têm uma mesma língua; e isto é o que começam a fazer; e agora, não haverá restrição para tudo o que eles intentarem fazer. Gênesis 11:5,6

Sim, o próprio Deus naquele momento deve ter visto o futuro e viu os homens na Discovery, transportando o Hubble para o espaço e

disse: É questão de tempo para a humanidade conseguir tudo o que intentarem.

REFERÊNCIAS

1 - <https://acervo.oglobo.globo.com/fatos-historicos/onibus-espacial-enterprise-inaugura-novo-marco-das-naves-reutilizaveis-10142723#ixzz5woXmXI4B>

2 - <https://ndmais.com.br/noticias/onibus-espacial-enterprise-chega-a-nova-york-para-a-aposentadoria/>

3 [https://www.apolo11.com/noticias.php?t=Onibus espacial pega carona e volta pra casa de 747&id=20090603-085129](https://www.apolo11.com/noticias.php?t=Onibus+espacial+pega+carona+e+volta+pra+casa+de+747&id=20090603-085129)

3 - <https://koutroularis.wordpress.com/2017/10/10/a-historia-dos-onibus-espaciais/comment-page-1/>

4 <http://noticias.terra.com.br/ciencia/interna/0,,OI84502-EI304,00-Columbia+era+a+nave+mais+antiga+da+Nasa.html>

5https://www.bbc.com/portuguese/ciencia/020307_hubblero.shtml

6 - Reproduzido do SPACEMAN: A jornada improvável de um astronauta para desvendar os segredos do universo Copyright © 2016 by Michael J. Massimino. Publicado por Crown Archetype, uma marca da Penguin Random House LLC.

7[https://pt.wikipedia.org/wiki/Challenger_\(%C3%B4nibus_espacial\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Challenger_(%C3%B4nibus_espacial))

8 <https://www.megacurioso.com.br/historia-e-geografia/90545-challenger-relembre-o-triste-desastre-da-nasa-que-completa-30-anos-em-2016.htm>

9<https://www.nationalgeographicbrasil.com/espaco/esquecida-nave-espacial-sovietica-podia-voar-sozinha>

10 - <https://contatoalienigena.blogspot.com/2015/05/7-astronautas-que-morreram-na.html>

11 - <http://www.verdadeurgente.com.br/2017/11/terra-plana-farsa-do-acidente-da.html>

12[https://pt.wikipedia.org/wiki/Discovery_\(%C3%B4nibus_espacial\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Discovery_(%C3%B4nibus_espacial))

13 - <https://www.estadao.com.br/noticias/geral,nave-endeavour-prepara-se-para-lancamento-apos-5-anos,18119>

14 - <https://veja.abril.com.br/ciencia/endeavour-se-acopla-a-estacao-espacial-internacional/>

LIVROS PUBLICADOS PELO

ESCRIBA DE CRISTO:

BIOGRAFIA

Vida de Antão com comentários

Vida de Constantino comentada capítulo a capítulo

CIÊNCIAS NATURAIS

Biologia, O mito da Evolução

Baleias, maravilhas de Deus

Formigas, maravilhas de Deus

Pôr do sol, maravilha de Deus
Abelha sem ferrão, maravilha de Deus
As palmeiras, maravilhas de Deus
Orquídeas, maravilhas de Deus
101 maravilhas de Deus, Volume I
101 maravilhas de Deus, Volume II
101 maravilhas de Deus, Volume III
101 maravilhas de Deus, Volume IV
101 maravilhas de Deus, Volume V
101 maravilhas de Deus, Volume VI
Botânica Bíblica

TEOLOGIA

Parapsicologia Bíblica
Compêndio teológico sobre o véu
Guia de Estudo Bíblico
Dogmatologia
Entenda a CCB – Volume I
Entenda a CCB – Volume II
Javé, o Deus da Bíblia
A Trindade de Deus
Como fundar uma Igreja
O Diabo está ao seu lado
Sexologia cristã

APOCRIFOLOGIA

Livro de Enoque com comentários
Livros de Adão e Eva
Pseudo-epígrafos de Barnabé com comentários
Apócrifo Pastor de Hermas com comentários

BIBLIOLOGIA

Os quatro livros biográficos de Jesus
Primeira Carta aos Coríntios comentada
Primeira epístola de Pedro com comentários
Epístola de Tiago com comentários
Apocalipse comentado

ESCATOLOGIA

Arrebatamento pré-tribulacionista
Juízo Final
O Fim do Mundo

HISTÓRIA

Introdução a Arqueologia
História Eclesiástica de Eusébio de Cesaréia
História do Universo comentada
O que é Igreja Católica Romana?
O anjo de quatro patas
A Epopéia de Gilgamesh
História do Cristianismo comentada

PATROLOGIA

Vida de Antão com comentários
Clemente de Roma
De Trinitate de Agostinho com comentários

POLÍTICA BRASILEIRA

Memorial criminoso do PT – Volume I
Memorial criminoso do PT – Volume II
PT X Cristianismo
Todos os telefones do presidente Lula
Os amigos de Lula
Jair Bolsonaro, presidente do Brasil
Os tentáculos malignos da Esquerda

Minha Luta de Adolf Hitler com comentários

Lula e o caso do triplex

Ministro Gilmar Mendes, o juiz iníquo

CIÊNCIA MILITAR

Manual do guerrilheiro urbano de Marighella com comentários

A arte da Guerra com comentários

CIÊNCIAS ESPACIAIS

ISS – Estação Espacial Internacional – Maravilha de Deus

Terra plana dos insensatos

Terra Plana e os satélites geoestacionários

Terra Plana e os ônibus espaciais

DIREITO

Escrivão de Polícia é cargo técnico científico

Código Hamurabi e a Lei de Moisés

Direito Divino a Legítima Defesa

O instituto divino da Pena de Morte

DEVOCIONÁRIO

A imitação de Cristo de Tomás de Kempis com comentários

O peregrino de John Bunyan ilustrado e explicado

ÉTICA

Bebida alcoólica não é pecado

Como se vestem os santos

Deus é machista

Você é invejoso, entenda isso

ARTE E LITERATURA

Pinturas de Caravaggio

Hamlet de Shakespeare com comentários

A arte poética de Aristóteles comentada

O Guarani, ilustrado e comentado

EM OUTROS IDIOMAS

ArchéologieBiblique (Francês)

Juicio Final (Espanhol)

Biology, the myth of Evolution (Inglês)

The Four-legged Angel (Inglês)

Last Judgment (inglês)

Indossare il velo (Italiano)

□□□-□□□□□ (Japonês)

85 livros publicados