



# Silkevei-eventyret

## Fra Kina til Italia

Den store silkeveien er sannsynligvis den viktigste av alle verdens handelsruter, og forbinder Middelhavsregionen med Øst-Asia på land, via Sentral-Asia. Sett under ett er det et nettverk av handelsruter - eller, på den tiden, karavaneruter - der ikke bare handelsvarer, men også kunnskap ble utvekslet. Ikke bare kjøpmenn, lærde og hærer brukte nettverket, men også ideer, religioner og hele kulturkretser smeltet sammen og spredte seg langs rutene fra øst til vest og omvendt: Nestorianismen og buddhismen kom for eksempel til Kina via denne ruten, og svartkruttet til Europa.

Opplev en reise fra Midtens rike, langs Den kinesiske mur, gjennom Taklamakan-ørkenen, over Pamirfjellene og gjennom lite bereiste land som Tadsjikistan, Usbekistan og Turkmenistan, til Bosporus og til slutt til Roma og Venezia.

Ha en hyggelig flytur, med mange oppdagelser og alltid lykkelige landinger Nordheim Missions og Koschi.

### Flytips:

Været kan velges fritt. Direkte vær er forhåndsinnstilt

Bruk GPS og ATC. GPS-en brukes bare til grov orientering.

Følg instruksjonene i Navlog for å virkelig nyte reisen.

Hold øye med drivstoffet. Land om nødvendig på en flyplass i nærheten av ruten for å fylle drivstoff.

No. of Legs: 34

Total distance: 6513 nm

# Table of Contents

Legs .....	8
Leg 1: ZHLY - ZLSN .....	8
SANM-Sanmenxia .....	8
QIND-Qindongzhen .....	9
LINW-Linwei .....	9
ZLSN-Xi'An Xiguan flyplass .....	10
Leg 2: ZLSN - ZLGY .....	11
XIAN-Xi'An .....	11
BAOJI-Baoji .....	12
GUAY-Guyuan .....	12
ZLGY-Guyuan Liupanshan flyplass .....	13
Leg 3: ZLGY - ZLLL .....	14
ZULI-Zuli-elven .....	14
GUAN-Guanchuan-elven .....	15
JINY-Jinyazhen .....	15
RG30-Rute G30 .....	15
LANZ-Lanzhou .....	16
ZLLL-Zhongchuan .....	16
Leg 4: ZLLL - JIC .....	17
WUWEI-Wuwei .....	17
JIC-Jinchuan Airport .....	18
Leg 5: JIC - ZDOO .....	19
YONG-Yongchang .....	19
ZDOO-Zhangye Ganzhou Airport .....	20
Leg 6: ZDOO - ZLJQ .....	21
ZHAN-zhangye .....	21
QIHUI-Qingshui Hutongshi-utveksling .....	22
JIAY-jiayuguan .....	22
ZLJQ-Jiayuguan flyplass .....	23
Leg 7: ZLJQ - ZLDH .....	24
HEISB-Heishanhu-broen .....	24
JIAAN-jian .....	25
XIHU-Xihu by .....	25
ZLDH-dunhuang .....	25
Leg 8: ZLDH - ZWCM .....	27
S303-Rute S303 .....	27
YUMEN-Yumenguan .....	28
S235-Rute S235 .....	28
G315-Rute G315 .....	29

MILAN-Milan.....	29
TIGAN-Tieganlikexiang .....	29
WAXI-Washixiaxiang .....	30
ZWCM-Qiemo flyplass .....	30
Leg 9: ZWCM - ZWTN .....	31
WUQI-Wuqi Lukedun .....	31
ANER-Andi'er .....	32
QIA-Qia An .....	32
NIYA-Niya.....	33
HOTAN-Hotan .....	33
ZWTN-Hotan .....	34
Leg 10: ZWTN - ZWSH.....	35
GUMA-guma .....	35
KARG-Karghalik .....	36
YARK-Yarkant .....	36
G3012-Rute G3012 .....	37
YENGI-Yengisar .....	37
ZWSH-Kashi.....	37
Leg 11: ZWSH - UAOH.....	39
ULUG-Ulugqat.....	39
ULUQ-Ulugqat Township .....	40
KIRG-Grenser til Kina - Kirgisistan.....	40
SARY-Sarytash .....	41
GULT-Gültschö .....	41
OSCH-Åh.....	42
UAOH-Osh West Airport .....	43
Leg 12: UAOH - UTDL.....	44
KYUZ-Grense Kirgisistan - Usbekistan .....	44
ANDI-Andijan.....	45
KOKA-Kokand .....	46
USTA-Grensen Usbekistan - Tattsjikistan.....	46
NONI-conibodom.....	47
UTDL-Khudzhand.....	48
Leg 13: UTDL - UTSS.....	49
TAUS-Grense Tattsjikistan - Usbekistan.....	49
JIZZ-jizzax .....	50
UTSS-Samarkand .....	50
Leg 14: UTSS - UTSB.....	52
NAVO-Navoiy .....	52
UTSB-Bukhara .....	53
Leg 15: UTSB - UTAM .....	54

UZTU-Grenser Usbekistan - Turkmenistan.....	54
TURK-Türkmenabat .....	55
ERKA-Erk-Kala.....	56
UTAM-Mary .....	56
Leg 16: UTAM - OIMM.....	58
HANHO-Hanhowuz .....	58
TUIR-Grense Turkmenistan - Iran.....	59
MAZA-Mazdavand.....	60
OIMM-Shahid Hashemi Nejad Intl.....	60
Leg 17: OIMM - OIMJ .....	61
R44-rute 44 .....	61
NISH-Nishapur .....	62
SABZ-Sabzevar.....	62
OIMJ-Shahrud .....	63
Leg 18: OIMJ - OIIG.....	64
DAMG-Damghan .....	64
QUMIS-Qumis .....	65
SEMN-semnan .....	65
ARAD-Aradan.....	66
PAKD-pakdasht.....	66
OIIG-Ghale Morghi .....	67
Leg 19: OIIG - OIHH .....	68
SHUR-Shur .....	68
SAVEH-Saveh.....	69
OIHH-Hamadan.....	69
Leg 20: OIHH - OICC.....	70
HAMAD-Hamadan by.....	70
R48-rute 48 .....	71
SENA-Serahi Nahavand.....	71
OICC-Shahid Ashrafi Esfahani.....	72
Leg 21: OICC - OR1A.....	73
HOLE-Holeylan .....	73
ILAM-Ilam .....	74
IRIR-Grenser Iran - Irak.....	74
KUT-Kut.....	76
MAHU-Mahuza.....	76
SELE-Seleucia .....	77
OR1A-Rasheed .....	77
Leg 22: OR1A - OSHA.....	79
FALL-Fallujah .....	79
RAMAD-Ramadi.....	80



HIT-truffet .....	80
HADAM-Haditha Dam .....	81
ANAH-Lukk.....	81
IRSY-Grenser Irak - Syria .....	82
DUEU-Dura Europos.....	83
OSHA-Hajin Airport .....	83
Leg 23: OSHA - OS59 .....	84
DEZO-Deir es-Zor .....	84
ARRA-Ar-Raqqa .....	85
OS59-Tabqa .....	86
Leg 24: OS59 - LTDA .....	87
TABQA-Tabqa Dam .....	87
BABI-Babiri-kanalen .....	88
ALEP-Aleppo by .....	88
TAIZ-Dar Taizzah .....	89
SARM-Sarmada .....	90
SYTU-Grenser Syria - Tyrkia .....	90
ANTA-Antalya.....	91
LTDA-hatay .....	91
Leg 25: LTDA - LTAF.....	92
ISKE-Iskenderun .....	92
OSMA-Osmaniye .....	93
LTAF-Adana .....	93
Leg 26: LTAF - LTAN.....	95
KONAK-Konaklar .....	95
ALPU-Alpu.....	96
D330-Rute D330 .....	96
EREG-Eregli.....	97
KARA-Karapinar .....	97
KONY-konya .....	98
LTAN-Konya AB .....	99
Leg 27: LTAN - LTAB.....	100
CIHN-Cihanbeyli.....	100
AKTAS-Aktas Sereflikochisar .....	101
O-20-Sirkelvei O-20.....	101
ANKA-Ankara .....	101
LTAB-Guvercinlik AB.....	102
Leg 28: LTAB - LTBA.....	103
BASB-Basbereket .....	103
AYAS-ayas .....	104
BEYP-Beypazari.....	104

CAYI-Cayirhan .....	105
DOGA-dogother .....	105
DOLA-Dolayuz .....	105
MUDU-Mudurnu .....	106
CAVUS-Cavusderesi .....	106
GOYN-Goynuk .....	107
TARA-Tarakli .....	107
GEYVE-geyve .....	107
IZNIK-Iznik .....	108
YENI-Yenisehir .....	109
TURA-Turanköy .....	109
BURSA-Bursa .....	109
OSMBR-Osmangazi-broen .....	110
ISTAN-Istanbul .....	111
LTBA-Ataturk .....	111
Leg 29: LTBA - LTBJ .....	112
KAPR-River Mouth Capraz .....	112
KARAC-Karacabey .....	113
SULT-Sultancayiri .....	113
BALI-Balikesir .....	113
IKIZ-Ikizcetepel reservoir .....	114
AKHI-Akhisar .....	114
MANI-manisa .....	115
ROUO5-Rute O-5 .....	115
IZMIR-izmir .....	115
LTBJ-Adnan Menderes .....	117
Leg 30: LTBJ - LGKC .....	118
PAROS-øya Paros .....	118
LGKC-Kithira .....	119
Leg 31: LGKC - LGKR .....	120
KEFA-Kefalonia .....	120
LGKR-Ioannis Kapodistrias International Airport .....	121
Leg 32: LGKR - LIMD .....	122
SMDL-Santa Maria de Leuca .....	122
LIMD-Aviosuperficie Scalea .....	123
Leg 33: LIMD - LIRF .....	124
CAME-kamera .....	124
LICO-Licosa .....	125
CAPRI-capri .....	125
ISCH-Ischia .....	126
CIRCE-Cape Circeo .....	126

---

ROMA-Roma .....	127
LIRF-Fiumicino .....	127
Leg 34: LIRF - LIPV .....	128
CIMA-Cinitanova Marche .....	128
ANCO-ancona .....	129
RIMI-Rimini.....	129
LIPV-San Nicolo .....	130

## LEGS

### LEG 1: ZHLY - ZLSN

Departure: Luoyang Airport (ZHLY)  
Destination: Xi'an Xiguan flyplass (ZLSN)  
Distance: 164,6 nm



### SANM-Sanmenxia



Distance: 59,6 nm  
Dist. from Dept.: 59,6 nm  
Dist. to Dest.: 105,0 nm  
True Course: 273°  
Magnetic Course: 278°

hvor skal jeg starte Hvis du vil reise gjennom hele nettverket av Silkeveiene, vil det være en rute som tar deg rundt i verden to ganger. Du kan starte i Beijing, Shanghai, eller til og med Sør-India eller Nord-Japan. Jeg bestemte meg for å begynne i Luoyang. To sideruter av Silkeveien fra Beijing og Shanghai møtes her og fortsetter vestover.

Luoyang er en av de fire store eldgamle hovedstedene i Kina, som har fungert som hovedstad under flere dynastier i over 7 århundrer. Fra et viktig handelsknutepunkt på den store silkeveien har den utviklet seg til en viktig industriby. Byen ble opprinnelig etablert av Zhougong, en berømt kinesisk statsmann ved begynnelsen av Zhou-dynastiet på 1000-tallet f.Kr. og ble da kalt Chengzhou. Det sies at Konfusius studerte i Luoyang og Laozi, den legendariske kinesiske filosofen, jobbet også her.

Før du begynner, bør du definitivt se på noen flere bilder av denne fantastiske byen på Internett.

Så start på Luoyang flyplass og gå vestover langs G30-motorveien, som går øst-vest like nord for flyplassen. Etter 60 nautiske mil kommer du til byen Sanmenxia.

Byens navn betyr "The Gorge of the Three Gates" og stammer fra to øyer som deler den gule elven i tre deler. I følge kinesisk mytologi brukte Yǔ den store en guddommelig øks for å skjære gjennom fjellryggen tre ganger, og skapte Sanmenxia-juvet for å forhindre massiv oversvømmelse. De tre portene ble da kalt «Folkets port», «Gudenes port» og «Djevelens port».

(Yǔ var den mytiske første keiseren av det legendariske Xia-dynastiet og etterfølgeren til de fem mytiske urkeiserne i Kina, som regnes som grunnleggerne av den kinesiske sivilisasjonen for mer enn 4000 år siden.)

Med byggingen av Sanmenxia-demningen, ved den gule elven, omtrent 8 mil fra byen, på slutten av 1950-tallet, ble de gamle passene oversvømmet.

Arkeologiske funn nær Sanmenxia mellom 1956 og 1991 avslørte massegraver og bronsevarer fra herskerne i den vestlige Guo-staten. I tillegg er Sanmenxia også hjemmet til det arkeologiske stedet "Shihao-delen av den gamle silkeveien", en utgravd sti som er en del av verdensarvstedet "Silkeveier: Chang'an-Tianshan Corridor Route Network".

### QIND-Qindongzhen



Distance:	45,3 nm
Dist. from Dept.:	105,0 nm
Dist. to Dest.:	59,6 nm
True Course:	256°
Magnetic Course:	261°

Etter å ha sjekket ut byen og demningen, følg G30-motorveien som nå går langs sørbredden av Yellow River. Ved landsbyen Qindongzhen, ved munningen av Wei He-elven, forlater motorveien elven og fortsetter vestover, mens den gule elven, som kommer fra nord, gjør en sving mot øst.

To tips til:

Du kan lese avstanden og kursen til neste veipunkt over denne teksten i navloggen.

Hvis du virkelig vil nyte turen og ikke bare komme deg fra A til B, bruk kun GPS-en hvis du står fast.

### LINW-Linwei



Distance:	40,5 nm
Dist. from Dept.:	145,5 nm
Dist. to Dest.:	19,2 nm
True Course:	260°
Magnetic Course:	264°

Følg G30 videre gjennom den store dalen til neste storby, Linwei.

Den høye toppen til venstre for deg er Huà Shān; et av de fem hellige fjellene i Shaanxi-provinsen. Massivet er kjent for sine bratte, pittoreske klipper og farlige stigninger til toppene.

#### ZLSN-Xi'An Xiguan flyplass



Distance:	19,2 nm
Dist. from Dept.:	164,6 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	250°
Magnetic Course:	254°
Elevation:	1275 feet
Fuel:	yes

La G30 fortsette å veilede deg. På høyre side, mellom elven og veien, kommer den lille Xi'An Xiguan flyplass snart til syne. Ha en lykkelig landing her.

Begrepet Silkeveien går tilbake til den tyske geografen Ferdinand von Richthofen, som først brukte begrepet i 1877 og dermed gjorde det populært. Han gjennomførte syv ekspedisjoner til Kina fra 1868 til 1872. De sørlige strekningene av Silkeveien, fra Khotan (Xinjiang) til det østlige Kina, ble først brukt til jade i stedet for silke i 5000 f.Kr. og brukes fortsatt til dette formålet. Begrepet "Jade Road" ville vært mer passende enn "Silk Road" hvis ikke silkehandelen hadde vært mye større og geografisk mer utbredt.



**LEG 2: ZLSN - ZLGY**

Departure: Xi'An Xiguan flyplass (ZLSN)  
Destination: Guyuan Liupanshan flyplass (ZLGY)  
Distance: 211,7 nm

**XIAN-Xi'An**

Distance: 12,9 nm  
Dist. from Dept.: 12,9 nm  
Dist. to Dest.: 198,8 nm  
True Course: 234°  
Magnetic Course: 238°

Etter at du har tatt av igjen, fly mot rullebane 23. Etter noen mil er du over byen Xi'An.

Byens navn betyr "vestlig fred". Både Xi'An og Luoyang regnes som startpunktene for hovedruten til den store silkeveien. Forskere er fortsatt ikke helt enige om hvilken av de to byene som er viktigst. Xi'An har en nesten fullstendig bevart bymur og andre severdigheter fra antikken og antikken. Byen er sete for University of Northwest China og utgangspunktet for turer til Terracotta Army, som ligger 36 kilometer nordøst for byen.

Xi'An var den første hovedstaden i det kinesiske imperiet under Qin-dynastiet, og i løpet av 1120 år var det gjentatte ganger hovedstaden i et keiserlig hus, for det meste under navnet Chang'an, som betyr "lang fred". Chang'an fra Han-dynastiet lå omtrent 5 kilometer nordvest for dagens Xi'An og hadde rundt 240 000 innbyggere ved århundreskiftet. Rundt 1800 ble byen ødelagt i forbindelse med «Red Eyebrow»-opprøret, hvorefter hovedstaden ble flyttet til Luoyang.

**BAOJI-Baoji**

Distance:	83,3 nm
Dist. from Dept.:	96,2 nm
Dist. to Dest.:	115,5 nm
True Course:	274°
Magnetic Course:	278°

Etter å ha fullført din naturskjønne flytur over byen, ta en vestlig kurs for å nå Wei He-elven, som kan sees fra utkanten av byen. Nord for elven finner du også G30 igjen, som allerede har vist deg veien. Følg nå elven og motorveien til Baoji.

Baoji har lenge vært et transportknutepunkt og lå på den gamle silkeveien fra Xi'An til Parthia. Siden åpningen av jernbanelinjen til Chengdu i 1957, har den vært knutepunktet for godshåndtering i det nordvestlige Kina. Jernbaneverksteder og bomulls-, papir- og tobakksforedlingsindustrien er også av økonomisk betydning.

Baoji er hjemsted for flere kulturelle steder klassifisert som monumenter i Kina. Jintai-distriktet er hjemmet til Beishouling neolitiske område, graven til Li Maozhen (fem dynastier og ti kongedømmer), Ming- og Qing-dynastiets Jintai-tempel og Zhou Ruin Village Rus. I Chencang-distriktet ligger Qiaozhen-området i neolittisk-Zhou-dynastiet.

**GUAY-Guyuan**

Distance:	108,9 nm
Dist. from Dept.:	205,1 nm
Dist. to Dest.:	6,6 nm
True Course:	335°
Magnetic Course:	339°

Når du er i sentrum av byen, sving nordover og se etter et reservoar i dalen. Et andre, langstrakt reservoar følger snart i nordvestlig retning. Øst for reservoaret går G85-motorveien, som kobles til G344-ruten like før byen Donghuazhen. Hun vil nå vise deg veien til Guyuan.

Begge gatene kan ikke sees kontinuerlig, da de delvis går gjennom tunneler. I tidligere tider var det sikkert noen ganske ufremkommelige pasninger som skulle overvinnes her.

Guyuan, kjent som Xihaigu på tidspunktet for Silkeveien eller Jadeveien, okkuperer den sørligste delen av regionen, og grenser til Gansu-provinsen i øst, sør og rett vest. Sumeru-hulene, som er blant de ti mest kjente grottene i Kina, ligger også her.

I løpet av de stridende stater var Guyuan en del av territoriet til Qin-staten, senere Qin-dynastiet. Byens opprinnelige navn dateres tilbake til Ming-dynastiet (1452). På grunn av viktigheten av gaten i historien, var Guyuan en garnison der kinesiske soldater trente og forberedte seg på å kjempe med

nordvestlige minoriteter. I Tang-dynastiet måtte de fleste handelsmenn fra Sentral-Asia gjennom denne byen for å komme til hovedstaden Chang'An.

I følge biografien til den første grunnleggeren av Yuan-dynastiet, døde Genghis Khan i 1227 på Liupan-fjellet, Guyuan, etter en to tiår lang krig med Xixia-dynastiet.

#### ZLGY-Guyuan Liupanshan flyplass



Distance:	6,6 nm
Dist. from Dept.:	211,7 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	329°
Magnetic Course:	333°
Elevation:	5687 feet
Fuel:	yes

Fly nordover ut av byen og ha en trygg landing på Guyuan Liupanshan flyplass.

Flyplassen startet i drift i 2010 og betjener kun innenlandsflyvninger.

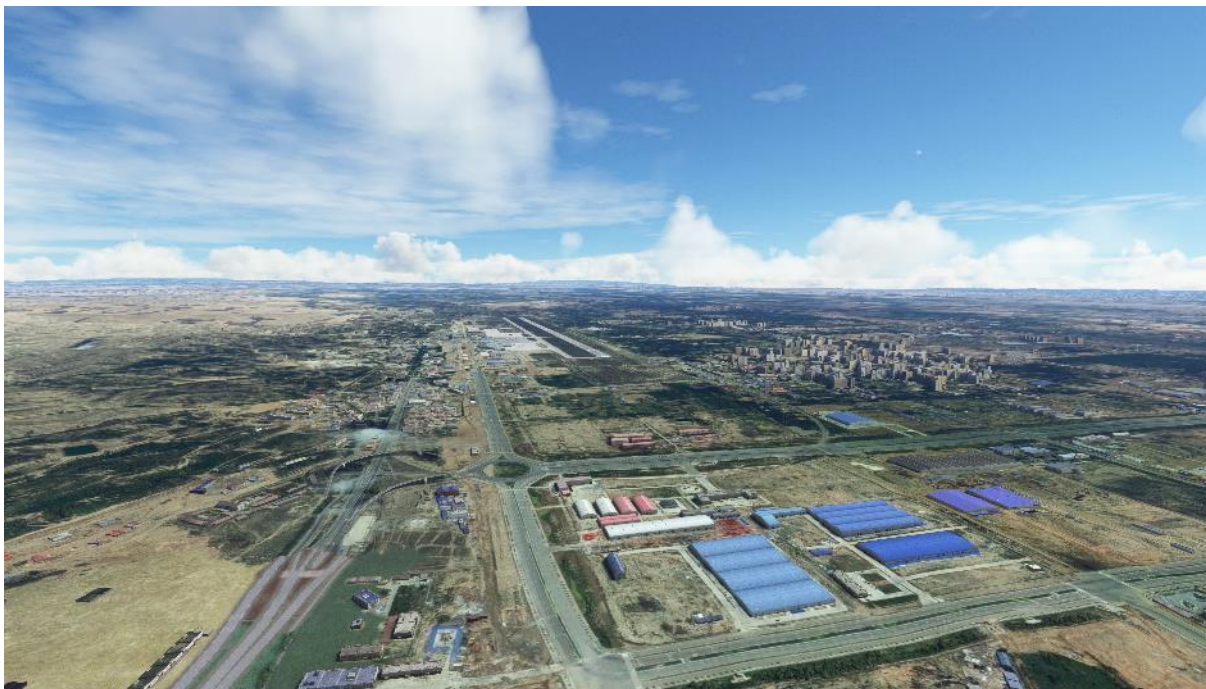


**LEG 3: ZLGY - ZLLL**

Departure: Guyuan Liupanshan flyplass (ZLGY)

Destination: Zhongchuan (ZLLL)

Distance: 149,9 nm

**ZULI-Zuli-elven**

Distance:	58,7 nm
Dist. from Dept.:	58,7 nm
Dist. to Dest.:	91,2 nm
True Course:	264°
Magnetic Course:	267°

Etter takeoff, vendt mot sør. Rute S60 går fra øst til vest rett foran rullebane 36. Følg henne vestover inn i åsene.

Vel fremme ved åsene får rute S60 selskap av G309. S60 slutter etter noen mil. Du bør nå fortsette å følge G309 til du kommer til Zuli-elven.

**GUAN-Guanchuan-elven**

Distance:	15,9 nm
Dist. from Dept.:	74,6 nm
Dist. to Dest.:	75,2 nm
True Course:	283°
Magnetic Course:	286°

Etter en bro over Zuli-elven slynger rute G309 seg videre gjennom det kuperte landskapet. Følg henne til Guanchuan-elven.

**JINY-Jinyazhen**

Distance:	29,2 nm
Dist. from Dept.:	103,8 nm
Dist. to Dest.:	46,0 nm
True Course:	269°
Magnetic Course:	272°

Fortsett å følge kursen til G309 til du kommer til en dal og landsbyen Jinyazhen.

Handels- og veinettet nådde sin største betydning mellom 115 f.Kr. og 1200-tallet e.Kr. Med det gradvise tapet av romersk territorium i Asia og fremveksten av Arabia i Levanten, ble Silkeveien stadig mer utrygg og reiste sjelden. På 1200- og 1300-tallet ble ruten gjenopplivet under mongolene. Blant andre venetianeren Marco Polo brukte den på den tiden til å reise til Cathay (Kina). Det er en utbredt oppfatning at ruten var en av hovedrutene som pestbakterier nådde Europa fra Asia på midten av 1300-tallet og spredte "svartedauden" der.

**RG30-Rute G30**

Distance:	4,7 nm
Dist. from Dept.:	108,5 nm
Dist. to Dest.:	41,4 nm
True Course:	223°
Magnetic Course:	226°



Rute G309 krysser dalen mot sørvest, mellom to fjell og møter snart G30-motorveien.

#### LANZ-Lanzhou



Distance:	13,4 nm
Dist. from Dept.:	121,9 nm
Dist. to Dest.:	28,0 nm
True Course:	299°
Magnetic Course:	302°

Sving nordvestover, følg G30 og om ikke lenge kan du se byen Lanzhou. Der møter du Yellow River igjen.

Fra minst det første årtusen f.Kr. var byen et viktig ledd på den historiske Silkeveien og også et viktig kryssingspunkt for den gule elven. Det var en slags grenseovergang mellom det kinesiske hjertelandet i sørøst og de krigførende stammene i nord og vest. For å beskytte byen ble den kinesiske mur utvidet til byen Yumen. På den tiden var Lanzhou kjent som Jincheng (Golden City).

Etter Han-dynastiets fall ble Lanzhou hovedstaden i forskjellige etterfølgerstater. Det ble kort tid hovedstaden i den uavhengige staten Liang på 400-tallet. Byen fikk sitt nåværende navn i 1656 under Qing-dynastiet (1616-1911). Fra 1666 ble Lanzhou hovedstaden i den nystiftede uavhengige provinsen Gansu.

Det var først i 1909 at Zhongshan-broen, den første permanente broen over den gule elven, ble fullført. På 1920- og 1930-tallet ble Lanzhou et senter for sovjetisk innflytelse i det nordvestlige Kina. Til tross for de mange historiske bygningene, er de fleste bebodde husene prefabrikkerte bygninger. Lanzhou ble kåret til den skitneste byen på jorden av World Resources Institute i 1998. Selv i dag er Lanzhou en av de ti mest forurensede byene i verden, ettersom brunkull fortsatt brukes nesten utelukkende til oppvarming.

#### ZLLL-Zhongchuan



Distance:	28,0 nm
Dist. from Dept.:	149,9 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	343°
Magnetic Course:	346°
Elevation:	6355 feet
Fuel:	yes

Når du er over byen, sving nordover, sikt til Zhongchuan flyplass og har en trygg og myk landing der. Flyplassen ligger på S13, som går nordvest for byen.

Den internasjonale flyplassen åpnet i 1970 og fungerer som et viktig luftknutepunkt for Gansu-provinsen og det vestlige Kina. Lanzhou flyplass er et samlingspunkt for Hainan Airlines.



**LEG 4: ZLLL - JIC**

Departure: Zhongchuan (ZLLL)  
Destination: Jinchuan Airport (JIC)  
Distance: 136,3 nm

**WUWEI-Wuwei**

Distance: 96,8 nm  
Dist. from Dept.: 96,8 nm  
Dist. to Dest.: 39,5 nm  
True Course: 331°  
Magnetic Course: 334°

Start og sving vestover etter lansering. Bak et kupert landskap kan du se en dal som Zhuhanlang-elven renner gjennom. Elven er ledsaget av rute G312 og G30. Følg veiene i nordlige retninger til du kommer til byen Wuwei.

Den sentrale beliggenheten mellom de tre vestlige hovedstedene Lanzhou, Xining og Yinchuan gjør Wuwei til et viktig forretnings- og transportknutepunkt for regionen. På grunn av beliggenheten langs Hexi-korridoren, historisk sett den eneste ruten fra det sentrale Kina til det vestlige Kina og resten av Sentral-Asia, passerer mange store jernbaner og nasjonale motorveier gjennom Wuwei.

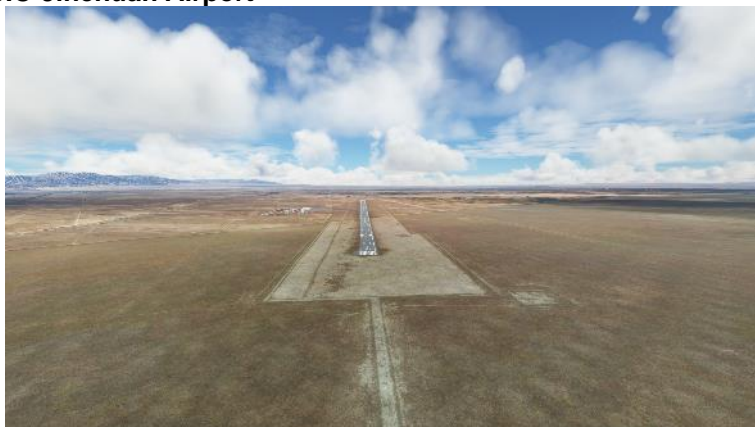
Hexi-korridoren går mellom Qilian Shan-fjellene og Gobi-ørkenen, samt Dunhuang og Lanzhou. En del av Silkeveien i det gamle Kina, er den viktigste passasjen til Xinjiang og Sentral-Asia.

I gamle tider ble Wuwei kalt Liangzhou. For rundt 5000 år siden begynte folk å bosette seg her. Byen var et nøkkelledd for Silkeveien. En rekke viktige arkeologiske funn er avdekket i Wuwei, inkludert eldgamle kobbervogner som inneholder steindyr. Motivene og typene gjenstander i Wuwei-gravene, så vel som deres sammensetning av keramikk, lakk og bronse, er typiske eksempler på han-kinesiske

gravstiler funnet over hele Kina. Andre graver funnet langs Hexi-korridoren viser Xiongnu og andre minoritetspåvirkninger.

Rikelig med sollys og fruktbar jord gjør landbruket til en av Wuweis største næringer. Andre viktige næringer er tekstiler, metallurgi og byggematerialer. Meloner, grønnsaker, vin og storfe er viktige landbruksprodukter. Økologisk landbruk er en trend med at mer og mer land blir satt av til «grønt landbruk» hvert år.

#### JIC-Jinchuan Airport



Distance:	39,5 nm
Dist. from Dept.:	136,3 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	340°
Magnetic Course:	343°
Elevation:	4731 feet
Fuel:	yes

Forlat Silkeveien kort for å ta en pause og eventuelt fyller på drivstofftilførselen. Rute G3017 går nord-nordvest ut av byen. Følg henne til du kommer til Zhongchuan flyplass. Ha en lykkelig landing der.

Flyplassen ble åpnet 29. august 2011. Det er den sjette sivile flyplassen i Gansu og den første som ble bygget siden 1982. Den brukes utelukkende til innenlands passasjer- og godstransport.

**LEG 5: JIC - ZDOO**

Departure: Jinchuan Airport (JIC)  
Destination: Zhangye Ganzhou Airport (ZDOO)  
Distance: 94,5 nm

**YONG-Yongchang**

Distance: 24,7 nm  
Dist. from Dept.: 24,7 nm  
Dist. to Dest.: 69,8 nm  
True Course: 226°  
Magnetic Course: 229°

Når du er tilbake i luften, kan du se byen Jinchang vest for flyplassen. To veier fører sørover ut av byen, som går side om side. Følg høyre vei til Yongchang by.



**ZDOO-Zhangye Ganzhou Airport**

Distance:	69,8 nm
Dist. from Dept.:	94,5 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	299°
Magnetic Course:	301°
Elevation:	5195 feet
Fuel:	yes

Når du kommer til Yongchang, møter du rute G30. Følg henne nordvestover. Dette skal omtrent være løpet av den historiske Silkeveien. Hold deg på den siste strekningen omtrent 2 miles sør for veien, og du vil kunne oppdage flyplassen i tide. Jeg ønsker deg en god og trygg landing.

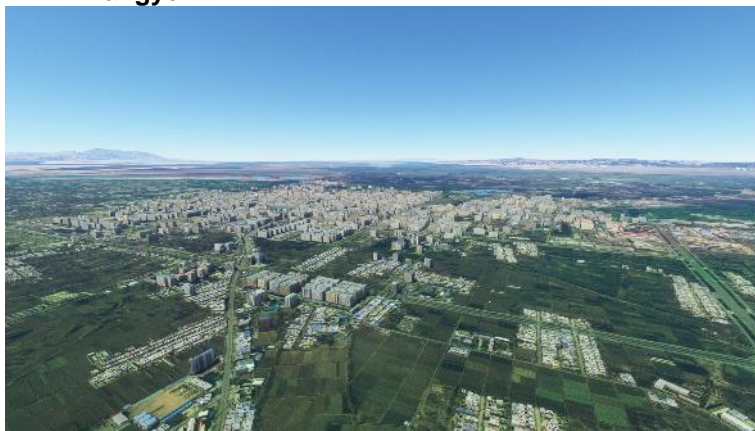
Zhangye Ganzhou Airport eller Zhangye Southeast Air Base er en militær og sivil flyplass som betjener byen Zhangye, Gansu-provinsen. Byggingen startet i mai 2010 for å transformere flybasen til en flyplass med dobbeltbruk til en estimert kostnad på 313 millioner yuan (47 millioner dollar). Flyplassen åpnet 1. november 2011.

**LEG 6: ZDOO - ZLJQ**

Departure: Zhangye Ganzhou Airport (ZDOO)

Destination: Jiayuguan flyplass (ZLJQ)

Distance: 126,7 nm

**ZHAN-zhangye**

Distance:	12,6 nm
Dist. from Dept.:	12,6 nm
Dist. to Dest.:	114,1 nm
True Course:	308°
Magnetic Course:	310°

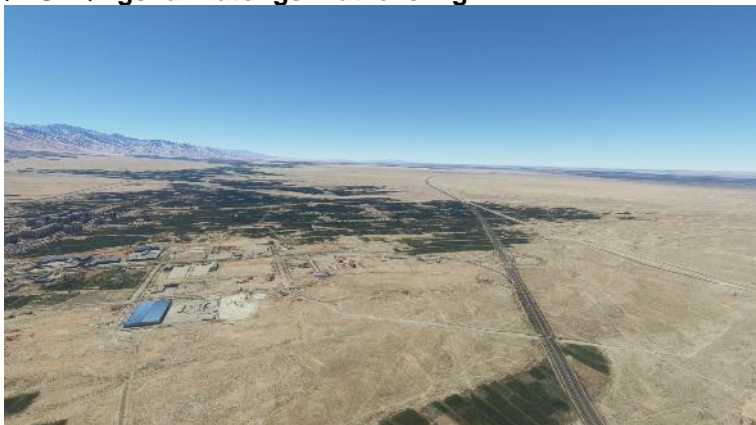
Kort tid senere, i forlengelsen av rullebane 29, kommer du over en vei som fører deg i nordvestlig retning direkte til Zhangye.

Byen var også tidligere kjent som Ganzhou, oppkalt etter det søte vannet i oasen. En annen teori er at "Gan" kommer fra Ganjun Hill nær byen. Navnet på provinsen kom fra en sammentrekning av Ganzhou og Suzhou (dagens Jiuquan). Navnet vises i Marco Polo's Travels under navnet Campichu. Zhangye Prefecture ble grunnlagt av den vestlige Han i 111 f.Kr. og var basert på stedet for dagens Wuwei.

Zhangye er midt i Hexi-korridoren. Området ligger på grensen til egentlig Kina, og beskytter det mot nomadene i nordvest og gir hærenes tilgang til Tarim-bassenget. Under Han-dynastiet kjempet de kinesiske hærene i dette området ofte mot Xiongnu, en stammegruppe av nomadiske ryttere. I tillegg var byen en viktig post på Silkeveien. Før det ble overkjørt av mongolene, ble det styrt av det vestlige Xia og før det av uigurene, i det minste siden tidlig på 900-tallet.

Den mongolske Yuan-keiseren Kublai Khan sies å ha blitt født i Dafo-tempelet, i Zhangye, der den lengste liggende tre-Buddhaen i Kina nå ligger. Marco Polos dagbok forteller at han tilbrakte et år i byen under reisen til Kina.

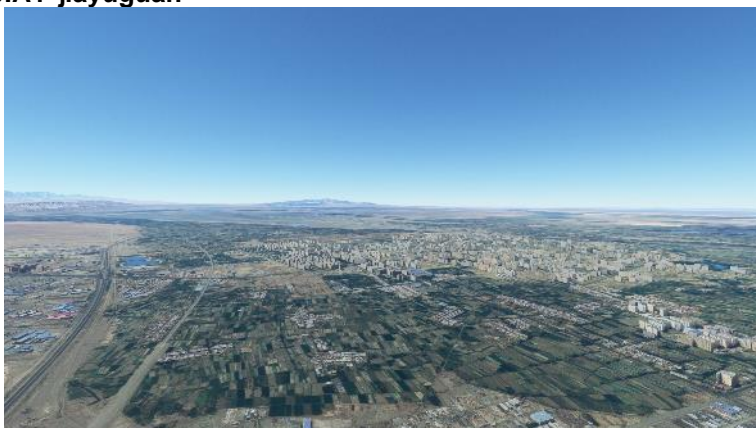
#### QIHUI-Qingshui Hutongshi-utveksling



Distance:	69,8 nm
Dist. from Dept.:	82,4 nm
Dist. to Dest.:	44,3 nm
True Course:	293°
Magnetic Course:	295°

Gå vestover ut av byen. Du vil møte Hei He-elven direkte. En hovedvei krysser elven til venstre, rute G30. Følg denne ruten til et stort veikryss med G213, som går langs G30 det siste kvarteret av veien.

#### JIAY-jiauguan



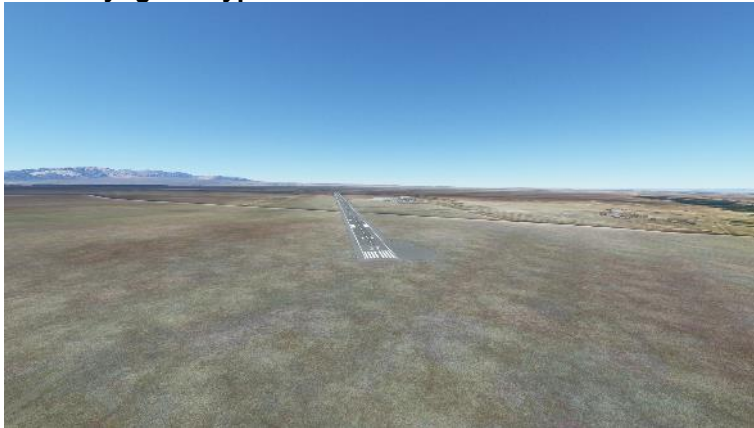
Distance:	34,0 nm
Dist. from Dept.:	116,4 nm
Dist. to Dest.:	10,3 nm
True Course:	310°
Magnetic Course:	311°

Fortsetter du på G30, kommer du til byen Jiayuguan.

En festning kalt Jiayuguan ble bygget her i Ming-dynastiet (1300-tallet). På den tiden var det i den vestligste delen av Kina. Festningen er knyttet til den kinesiske mur. Byen er oppkalt etter det nærliggende Jiayu-passet, det største og mest intakte passet på den kinesiske mur.

Jiayuguan City har i seg selv ingen gammel historie, men er en viktig industriby i regionen. Det ble først grunnlagt i 1958 etter grunnleggelsen av Jiuquan Steel Company, det største stålselskapet i Gansu. Gruvedrift og mineralforedling er byens hovednæringer.



**ZLJQ-Jiayuguan flyplass**

Distance:	10,3 nm
Dist. from Dept.:	126,7 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	316°
Magnetic Course:	317°
Elevation:	5102 feet
Fuel:	yes

Fortsett å fly nordvestover. Nord for byens industridistrikt kan du se Jiayuguan flyplass. En god landing og tid for en pust i bakken.

Flyplassen ble først bygget for militære formål i 1938, og ble gjenoppbygd på sin nåværende plassering i 1953 og ble tidligere kalt Jiuquan Airport.

**LEG 7: ZLJQ - ZLDH**

Departure: Jiayuguan flyplass (ZLJQ)

Destination: dunhuang (ZLDH)

Distance: 182,8 nm

**HEISB-Heishanhu-broen**

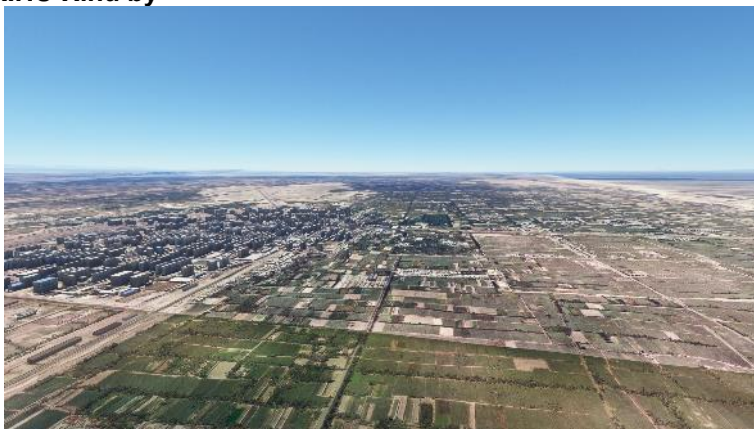
Distance:	9,9 nm
Dist. from Dept.:	9,9 nm
Dist. to Dest.:	172,9 nm
True Course:	247°
Magnetic Course:	248°

Når du er tilbake i luften, sving sørvestover for å komme tilbake til rute G30. Etter en kort flytur over byen vil du møte G30s Heishanhu-bro.

**JIAAN-jian**

Distance:	79,8 nm
Dist. from Dept.:	89,7 nm
Dist. to Dest.:	93,1 nm
True Course:	307°
Magnetic Course:	308°

Følg G30 nordvestover til du kommer til landsbyen Jiaan, som ligger ved Shule-elven.

**XIHU-Xihu by**

Distance:	43,8 nm
Dist. from Dept.:	133,6 nm
Dist. to Dest.:	49,3 nm
True Course:	266°
Magnetic Course:	266°

Rute G30 har tidligere vært ledsaget av Shule-elven. Veien og elven fører deg nå til byen Xihu, i Guazhou-distriktet, tidligere Anxi. Anxi blir ofte feilaktig omtalt som en by og et viktig veikryss for Silkeveien, men det har alltid vært et område og ikke en by.

Ulike kilder indikerer at det må ha vært en gren til ytterligere to nordlige ruter her og også i den neste byen Dunhuang. I svært tørre år, da oasene tørket opp, førte stien nordover rundt Taklamakan-ørkenen. Herfra gikk det via Hami og Turfan til Kashgar, hvor også de andre rutene som starter fra Dunhuang slutter. Til dags dato er denne ørkenregionen et av de tørreste områdene i verden.

**ZLDH-dunhuang**

Distance:	49,3 nm
Dist. from Dept.:	182,8 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	245°
Magnetic Course:	245°
Elevation:	3681 feet
Fuel:	yes

Sving nå litt sørover her og følg rute G3011 til Dunhuang flyplass. Ha en trygg landing.

Byen ligger like bak flyplassen og blir referert til som Yueyaquanzhen i noen kart, som er et urbant område i Dunhuang.

Dunhuang er en eldgammel oaseby i Gansu-provinsen nordvest i Kina. Under Silk Road-tiden var Dunhuang en av de mest populære rasteplassene på ruten. Dunhuang ligger i vestenden av Hexi-korridoren, midt i ørkenområder. Sør for Dunhuang-territoriet ligger Qilian Shan-fjellene, i nord - Mazong Shan-fjellene, i vest og øst - Gobi-ørkenen. Ikke langt fra byen, mot vest, deler Silkeveien seg i sine nordlige og sørlige grener, og omgår Taklamakan-ørkenen.

Vi vil fortsette å spore den opprinnelige sørlige grenen av Silkeveien. Den første, nordlige grenen startet allerede ved Xihu. Denne andre nordlige grenen fører også til Kashgar via Louian og Korla, hvor alle 3 rutene møtes.

Byggingen av Mogao-grottene begynte i 366 og fortsatte til 1300-tallet. Mogao-grottene er et system av flere hundre huletempel og en av de største attraksjonene i dette området. Her, i perioden fra 4. til 12. århundre, hugget buddhistiske munkene rundt 1000 huler inn i sandsteinsklippene, som i gjennomsnitt var 17 meter høye, og dekorerte dem med buddhistiske motiver (Buddha-statuer, skulpturer og veggmalerier). 492 av disse hulene er fortsatt bevart i dag, og noen er åpne for besøkende.



**LEG 8: ZLDH - ZWCM**

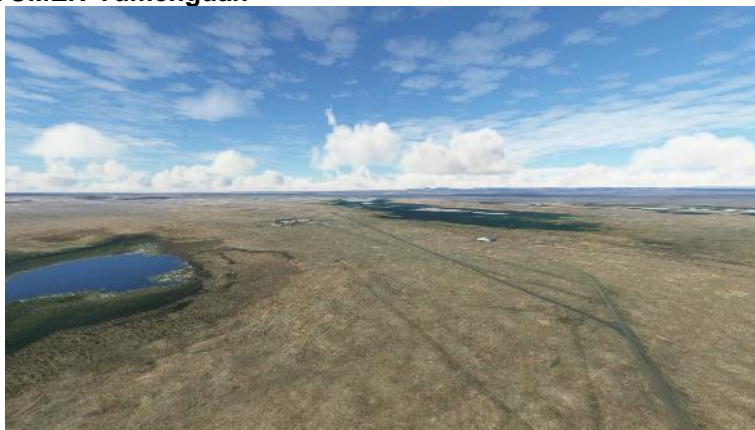
Departure: dunhuang (ZLDH)  
Destination: Qiemo flyplass (ZWCM)  
Distance: 485,2 nm

**S303-Rute S303**

Distance:	26,9 nm
Dist. from Dept.:	26,9 nm
Dist. to Dest.:	458,4 nm
True Course:	242°
Magnetic Course:	242°

Hvis du er i himmelen, fly over byen Dunhuang og se etter en vei som fører sørvest ut av byen. Snart kommer du til et veikryss hvor rute S303 slutter seg til veien du har fulgt.

Et annet lite tips: flyturen er veldig lang. Simulatoren lagrer etter hvert veipunkt. Så du kan avbryte flyturen etter hvert veipunkt. Hvis du starter på nytt, vil flyturen fortsette ved det siste veipunktet du passerte.

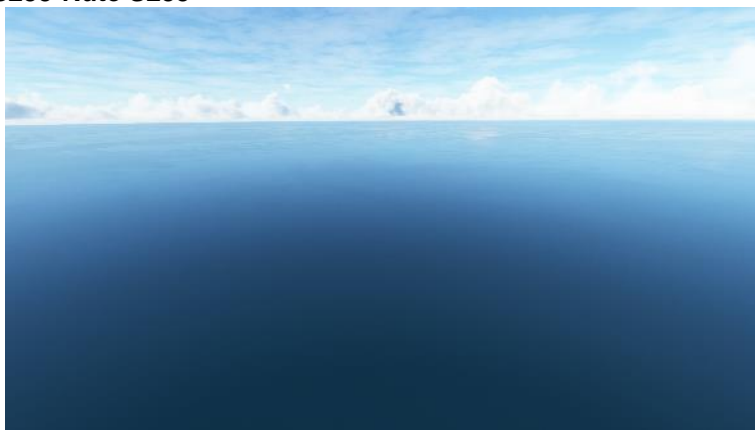
**YUMEN-Yumenguan**

Distance:	31,0 nm
Dist. from Dept.:	57,9 nm
Dist. to Dest.:	427,3 nm
True Course:	321°
Magnetic Course:	321°

Veien går først vest-sørvest, men svinger snart nordover. Et reservoar kan også sees der. Mens du flyr over noen små oaser, følg veien til Yumenguan-passet, som nå har forfalt og ikke lenger eksisterer for veitrafikk. Men heldigvis er du på et fly og kan fortsette å følge det opprinnelige og omtrentlige forløpet til Silkeveien.

Yumenguan eller Jade Gate Pass, også Jade Gate eller Jade Pass, er navnet på et 1130 meter høyt fjellpass vest for Dunhuang. I gamle tider gikk Silkeveien gjennom den. Den koblet Sentral-Asia og Kina og markerer grensen mellom Hexi-korridoren eller Gansu-korridoren, i øst, og Xinjiang med Tarim-bassenget og Dzungaria, i vest. Det var Kinas siste og vestligste sjekkpunkt på Silkeveien.

Det ødelagte Yumenguan-passet og fyrtårnene langs den kinesiske mur har vært på listen over monumenter i Folkerepublikken Kina siden 1988 og har vært en del av UNESCOs verdensarvliste siden 2014, med tittelen "Silkeveier: Chang'an- Tianshan Corridor Road Network". . Denne korridoren strekker seg fra Kina til Kasakhstan.

**S235-Rute S235**

Distance:	140,9 nm
Dist. from Dept.:	198,8 nm
Dist. to Dest.:	286,4 nm
True Course:	270°
Magnetic Course:	270°

Følg rute S303 så langt du kan se den. Når du ikke kan se en vei lenger, fly rett vest eller bruk GPS for å komme til neste veipunkt, rute S235.

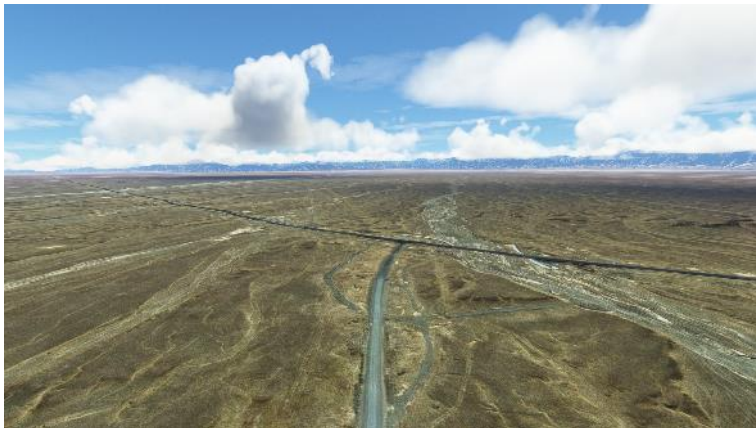
Bortsett fra det vil du ikke se annet enn mørk ørken de neste 140 nautiske milene. Likevel syntes jeg denne flyturen var veldig spennende fordi jeg var i stand til å se mange vakre og interessante geformasjoner.

Det er imidlertid et problem. På et tidspunkt slutter ørkenen og du flyr over en enorm vannmasse som ikke hører hjemme der. Noe er galt med simulatoren her. Kanskje det blir fikset på et tidspunkt. Inntil da må du stole på GPS-en din.

Foran Luobupo Salt Lake er det et industriområde som produserer sulfater fra saltsjøen; Kinas største sulfatprodusent SDIC Luobupo Potash Co. Ltd. Se opp for rute S235, som ligger øst for saltsjøen.

(Dessverre ikke synlig. Alt bare vann.)



**G315-Rute G315**

Distance:	89,2 nm
Dist. from Dept.:	288,1 nm
Dist. to Dest.:	197,2 nm
True Course:	223°
Magnetic Course:	222°

Følg rute S235 sørvest til du møter rute G315, som går øst-vest.

**MILAN-Milan**

Distance:	26,5 nm
Dist. from Dept.:	314,6 nm
Dist. to Dest.:	170,7 nm
True Course:	269°
Magnetic Course:	268°

Rute G315 går vestover. Følg den til landsbyen Milano, som ligger et stykke nord for veien.

**TIGAN-Tieganlikexiang**

Distance:	36,4 nm
Dist. from Dept.:	350,9 nm
Dist. to Dest.:	134,3 nm
True Course:	252°
Magnetic Course:	250°

Fortsett å følge veien. Ved Milano svinger rute G315 først sørvest, før den svinger vestover igjen. Følg den til landsbyen Tieganlikexiang.

**WAXI-Washixiaxiang**

Distance:	41,9 nm
Dist. from Dept.:	392,8 nm
Dist. to Dest.:	92,4 nm
True Course:	242°
Magnetic Course:	241°

Fortsett langs G315-veien til du kommer til landsbyen Washixiaxiang.

**ZWCM-Qiemo flyplass**

Distance:	92,4 nm
Dist. from Dept.:	485,2 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	250°
Magnetic Course:	248°
Elevation:	4082 feet
Fuel:	yes

Du har allerede hatt en veldig lang flytur. Det er fortsatt 90 nautiske mil til neste landingsplass hvor du kan hvile deg litt. Følg G 315 som er ledsaget av elven Qiemo (også kalt Qarqan). Der veien svinger vestover og forlater elva, følg elven et lite stykke og du kan se flyplassen. Ha en trygg landing på Qiemo flyplass.

Flyplassen er en forlengelse av en mindre flyplass på samme sted og åpnet i 2016. China Southern Airlines har flyvninger til Ürümqi via Korla herfra.

Oasebyen Qiemo eller Cherchen er hovedstaden i Qiemo County, autonome prefektur i Bayingolin Mongolian Prefecture, Xinjiang-provinsen i Kina. Det ligger ved elven Qiemo og ved foten av Qilian-fjellene, på den sørlige og originale silkeveien. I antikken var byen og riket den kontrollerte kjent som Shanshan.

Bosetningen i Qiemo-området dateres tilbake til bronsealderen. Byen ligger på den gamle Jade- eller Silkeveien som handlet med de tidligste kinesiske dynastiene. Helleristninger fra bronsealderen er funnet sør for byen, langs en annen gammel handelsvei inn i det som nå er Tibet. Mumier som dateres tilbake til 1000 f.Kr. har blitt oppdaget på Zaghunluq-stedet, mindre enn seks kilometer sørvest for sentrum. En spesielt godt bevart mumie er kjent som Cherchen-mannen.

Qiemo eksisterte som et uavhengig kongerike av Calmadana under det tidligere Han-dynastiet (123 f.Kr. til 23 e.Kr.).

**LEG 9: ZWCM - ZWTN**

Departure: Qiemo flyplass (ZWCM)

Destination: Hotan (ZWTN)

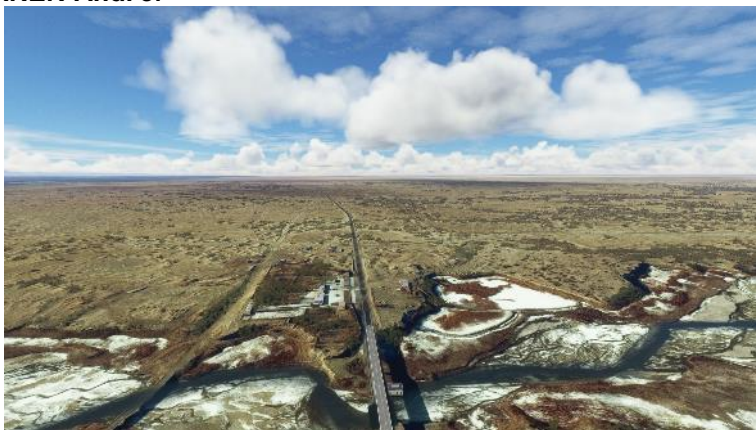
Distance: 292,0 nm

**WUQI-Wuqi Lukedun**

Distance: 6,4 nm  
Dist. from Dept.: 6,4 nm  
Dist. to Dest.: 285,6 nm  
True Course: 304°  
Magnetic Course: 302°

Elven renner rett øst for flyplassen. Orienter deg nordover etter takeoff. Etter en bro, over elven, går rute G315 vestover. Følg den til neste veikryss ved Wuqi Lukedun Village.



**ANER-Andi'er**

Distance:	85,0 nm
Dist. from Dept.:	91,4 nm
Dist. to Dest.:	200,6 nm
True Course:	245°
Magnetic Course:	243°

Hold deg over G315-veien, som tar deg vestover og deretter en mer sørvestlig kurs. Det neste landemerket er ruinbyen Andi'er.

Området inkluderer en gammel pagode og et tidligere buddhistisk kloster. Det har eksistert siden Han-dynastiet.

Den britiske oppdageren Aurel Stein besøkte stedet i 1901 og 1906 og oppdaget forskjellige dokumenter. Det antas at Endere (nå Andi'er) var en viktig militærpost. Mynter som ble oppdaget der indikerer at kineserne kontrollerte området så tidlig som Han-dynastiet, men falt til tibetanerne under Tang-dynastiet. Festningen ble imidlertid forlatt på 800-tallet da Endere-elven endret kurs.

Stein avdekket en rekke bygninger dedikert til buddhistisk tilbedelse, inkludert en helligdom fylt med tøyrester og fragmenter av buddhistiske manuskripter på kinesisk, tibetansk og sanskrit, noe som tydet på at han hadde tiltrukket seg tilbedere av forskjellige religioner fra nær og fjern.

**QIA-Qia An**

Distance:	53,8 nm
Dist. from Dept.:	145,2 nm
Dist. to Dest.:	146,8 nm
True Course:	244°
Magnetic Course:	242°

Fortsett å følge G315-veien sør-vest. Du kommer til veikrysset ved Qia An som fører nordover.



**NIYA-Niya**

Distance:	9,4 nm
Dist. from Dept.:	154,5 nm
Dist. to Dest.:	137,5 nm
True Course:	211°
Magnetic Course:	209°

Sving sørover og følg kursen til G315 til Niya.

Omtrent 100 kilometer nord for dagens by ble det også oppdaget en ruinby som peker mot den opprinnelige, historiske Niya. Så vi er foreløpig for langt sør for selve Silkeveien.

Niya-ruinene er et arkeologisk sted som ligger på den sørlige kanten av Tarim-bassenget. Det eldgamle stedet ble kjent som Caḍota på morsmålet og som Jingjue på kinesisk under Han-dynastiet. Tallrike eldgamle arkeologiske gjenstander har blitt avdekket på stedet.

Niya var en gang et viktig handelssenter i en oase på den sørlige grenen av Silkeveien, i den sørlige Taklamakan-ørkenen. I gamle tider gikk kamelkaravaner gjennom her og fraktet varer fra Kina til Sentral-Asia.

I 1900 la Aurel Stein ut på en ekspedisjon til det vestlige Kina og Taklamakan-ørkenen. I Niya gravde han ut flere bolighus og fant 100 tretavler skrevet i år 105. Disse nettbrettene bar leirforseglinger, offisielle ordrer og brev skrevet i Kharoshthi, et tidlig indisk skrift, datert dem til Kushan-imperiet eller Gandharan-flyktninger påvirket av indiske byråkratiske tradisjoner. Andre funn inkluderer mynter og dokumenter fra Han-dynastiet, romerske mynter, en gammel musefelle, en spaserstokk, en del av en gitar, en arbeidsbue, en utskåret krakk, et intrikat utformet teppe og andre tekstilfragmenter, samt mange andre husholdninger gjenstander som tremøbler med intrikate utskjæringer, keramikk, kinesisk kurv og lakk.

Mysteriet om hvorfor denne en gang så blomstrende byen, hjem til kanskje 3000 mennesker, ble begravet i ørkensanden er fortsatt uløst den dag i dag.

**HOTAN-Hotan**

Distance:	132,3 nm
Dist. from Dept.:	286,9 nm
Dist. to Dest.:	5,1 nm
True Course:	272°
Magnetic Course:	270°

Følg G315 videre vestover. Etter å ha flydd over flere bygger og landsbyer, kommer du til byen Hotan.

Hotan, med sine 400 000 innbyggere, ligger i Tarim-bassenget. Det ligger like nord for Kunlun-fjellene, som krysses av Sanju-, Hindutash- og Ilchi-passene. Byen ligger sørøst for Yarkant County og bebodd nesten utelukkende av uigurer, og er et lite landbrukssenter. Hotan er et nøkkelstopp på den sørlige

grenen av den historiske Silkeveien, og har alltid vært avhengig av tvillingelvene Karakash og White Jade River for vannet som trengs for å overleve på den sørvestlige kanten av den enorme Taklamakan-ørkenen.

Den tyske piloten Carl August von Gablenz måtte nødlande i nærheten av Hotan da han i august 1937 utforsket flyruten til Fjernøsten med Lufthansa Junkers Ju-52 D-ANOY. Soldatene fra den nasjonale revolusjonære hæren som invaderte Xinjiang under Ma Zhongying i 1933 kontrollerte området såkalte Dunganistan på den tiden. Troppene holdt Gablenz og hans mannskap i Hotan i fire uker. Han rapporterte i detalj om denne flyturen, som han gjennomførte sammen med flykaptein Robert Untucht og sjefradiooperatør Karl Kirchhoff, i sin bok fra 1937 "D-ANOY Becomes the Pamir". Den spektakulære flyturen over 2650 kilometer, hvor passshøydene på mer enn 5300 meter av Wakhan måtte erobres, var en banebrytende prestasjon som fikk verdensomspennende oppmerksomhet. Da flyene, antatt å være tapt, landet i Berlin-Tempelhof 3. oktober 1937, ble de feiret som helter.

#### ZWTN-Hotan



Distance:	5,1 nm
Dist. from Dept.:	292,0 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	220°
Magnetic Course:	217°
Elevation:	4642 feet
Fuel:	yes

Etter å ha flydd over byen, sett kursen mot den romslige Hotan-flyplassen, sørvest for byen. Ha en myk og trygg landing her.

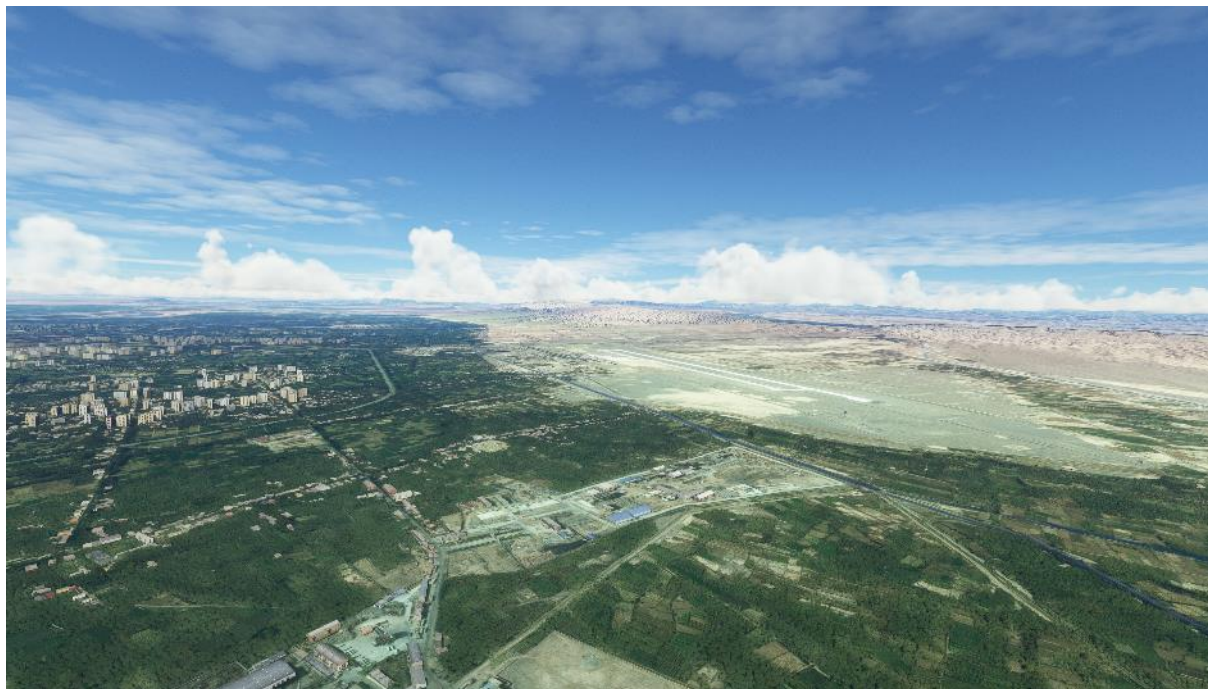
Flyplassen ble bygget for innlandstrafikk og tilbyr fly til nesten alle deler av Kina.

**LEG 10: ZWTN - ZWSH**

Departure: Hotan (ZWTN)

Destination: Kashi (ZWSH)

Distance: 261,5 nm

**GUMA-guma**

Distance:	82,3 nm
Dist. from Dept.:	82,3 nm
Dist. to Dest.:	179,2 nm
True Course:	293°
Magnetic Course:	290°

Stig deg nå opp i Kinas ørkenluft, sving sørover etter start og nå rute G3012. Følg den i nordvestlige retninger til byen Guma.

Guma, også kjent som Pishan, er en eldgammel oaseby på hovedkaravaneruten mellom Khotan (Hotan) og Karghalik. I Han-tiden var det ruten som førte til Arachosia (Kandahar) gjennom Hunza. Det var også et viktig knutepunkt for campingvogner som reiste sørover via Karakoram-ruten, det vil si til India eller gjennom Pamirs, til Jalalabad eller Badakhshan.

I dag er Pishan en liten, ganske fattig by med rundt 2000 innbyggere. Hovedavlingen er bomull. De fleste innbyggerne er uigurer, og det er noen tadsjiker.



**KARG-Karghalik**

Distance:	45,1 nm
Dist. from Dept.:	127,4 nm
Dist. to Dest.:	134,1 nm
True Course:	295°
Magnetic Course:	292°

Fortsett å følge kursen til G3012 til Karghalik.

Karghalik eller Yecheng er både navnet på oasen og byen. Oasens fruktbare løss-terrasser vannes av Tiznaf-elven og flere mindre bekker. De er forbundet mot nord av et belte med dyrket mark som strekker seg rundt 40 kilometer fra byen Yecheng til Yarkand-elven.

I den senere Han-perioden ble byen også kjent som Piaosha, som bokstavelig talt betyr «drivende sand». Hun var kjent for å lage baicao (hvitt gress), som ga et svært giftig stoff som ble brukt på pilspisser - sannsynligvis fra en akonittplante.

Den kinesiske pilegrimsmunken Song Yun krysset kongeriket Zhujuban på vei fra Khotan i 519. Han beskrev at det ble produsert mye korn her, som ble foredlet til kaker. Beboerne tillot ikke slaktning av dyr og spiste bare de som var døde av naturlige årsaker. Mange av dem bodde i fjellet. De lignet folket i Khotan i deres språk og skikker, mens manuset deres lignet på brahminene i India.

Xuanzang, også en pilegrimsmunk som reiste landet i 644, beskrev det som veldig fruktbart, med druer, pærer og plommer i rikelig mengde. Skriften var som Khotan, men talespråket var annerledes. Selv om han sier at folket var oppriktige buddhister, hadde de lite kultur eller utdanning, og han fant dem frekke og sveikefulle. Mange klostre lå i ruiner og de rundt 100 gjenværende munkene tilhørte Mahayana-skolen.

**YARK-Yarkant**

Distance:	32,6 nm
Dist. from Dept.:	160,0 nm
Dist. to Dest.:	101,5 nm
True Course:	347°
Magnetic Course:	343°

Sving litt nordover her og fortsett å følge rute G3012. Kryss Yarkant-elven for å komme til byen Yarkant.

Hovedstaden i Yarkant County er Yarkant City, tidligere kjent som Shache. Sirkelen ble grunnlagt av etterkommerne av Genghis Khan og regnes som mongolsk i Sentral-Asia. Dets nåværende navn, Khanate of Yarkand, ble navngitt slik i 1514 av Sultan Said Khan - en etterkommer av Tughluk Timur (1347-1363), en hersker av det østlige Chagatai Khanate - etter at de hadde utvidet sitt imperium her og befolkningen fra tibetansk buddhisme konvertert til islam. Herskerne i fylket utøvde kontroll over



Turpan, Hami og Tarim-bassenget, sør for Tianshan-fjellene og mye av det kineserne kalte de "vestlige regionene".

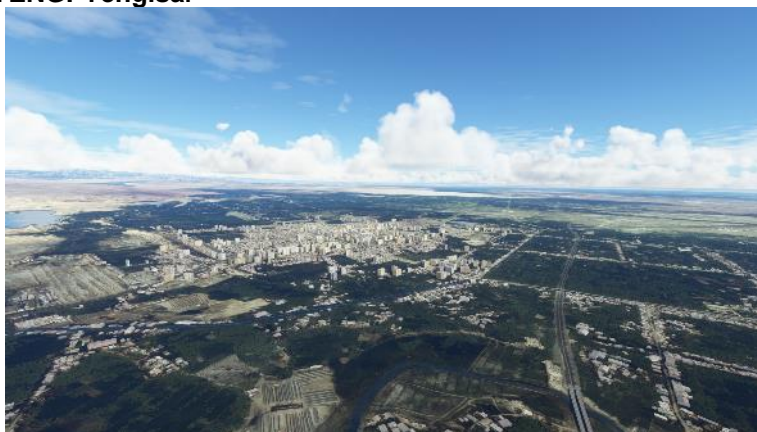
### G3012-Rute G3012



Distance:	14,9 nm
Dist. from Dept.:	174,9 nm
Dist. to Dest.:	86,7 nm
True Course:	259°
Magnetic Course:	255°

Rute G3012 berører byen på sørsiden. Når du har fløyet over byen, sving sørvestover for å komme tilbake til G3012.

### YENGI-Yengisar



Distance:	48,6 nm
Dist. from Dept.:	223,5 nm
Dist. to Dest.:	38,0 nm
True Course:	314°
Magnetic Course:	310°

Følg nå G3012 nordvestover til byen Yengisar.

Yengisar er fylkesetet til Yengisar-fylket, en by som er mest kjent blant de lokale uigurene for sine håndlagde kniver. Den finstemte kunsten å lage kniver pleide å gå i arv fra generasjon til generasjon i Yengisar, men dør sakte ut på grunn av Kinas strenge reaksjon på dødelige sammenstøt i Xinjiang-regionen.

### ZWSH-Kashi



Distance:	38,0 nm
Dist. from Dept.:	261,5 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	348°
Magnetic Course:	344°
Elevation:	4510 feet
Fuel:	yes

Rute G3012 svinger litt nordover her. Følg henne til Kaxgar og land deretter på byens flyplass, som ligger i den nordlige utkanten. Så gi deg selv en pause.

Det er hovedstaden i Kaxgar Prefecture, som ligger i Xinjiang (Sinkiang) Uyghur autonome region, Folkerepublikken Kina. Det ligger på den vestligste kanten av Tarim-bassenget, i en høyde av 1300 meter. Det er en oaseby i innlandsdeltaet til Kyzylsuu-elven og danner et viktig knutepunkt for Silkeveien mellom Hexi-korridoren og Vakhsh-Amu Darya.

Byen ble først nevnt i kinesiske kilder rundt århundreskiftet og var ifølge Han Shu-verket et av de 48 fyrstedømmene i Vesten. Med korte avbrudd var det under kinesisk overherredømme. Imidlertid svekket kinesisk overherredømme i det 2. århundre. På 300-tallet var Kaxgar et av de seks maktsentrene i vest og er også nevnt i Sassanid-inskripsjonene til kong Shapur I, som regnet Kaxgar som en av sine ytterste eiendeler etter erobringen av Kushana. På 600-tallet tilhørte Kaxgar heftalittene før han kom under styret av det første Khaganatet av Kok-tyrkerne.

På 700-tallet tilhørte området igjen det kinesiske imperiet. I 1220 erobret mongolene regionen. Marco Polo besøkte Kaxgar (han kalte byen Cascar) rundt 1273 og fant et stort antall tilhengere av nestorianismen. Under det islamske Yarkant Khanate brøt det ut en konflikt mellom Kaxgar og Yarkant, som et resultat av at Kaxgars indre by ble ødelagt i 1514. Ødeleggeren av Kaxgar, Dughlat Mirzā Abu Bakr, fikk bygget en ny by, som nå er kjent som gamlebyen i Kaxgar. Etter 1514 ble Yarkant det nye sentrum av regionen.

I 1758 ble området erobret av kineserne fra Qing-dynastiet, og i 1884 ble byen en del av Xinjiang-provinsen. På midten av 1800-tallet var Kaxgar et viktig sted i det såkalte «Store spillet» til kolonimaktene Russland og Storbritannia. Russerne hadde erobret de tilstøtende territoriene og khanatene i regionen. Kaxgar selv forble en del av Kina selv etter proklamasjonen av Folkerepublikken Kina.

Kaxgar regnes for å være den viktigste islamske byen i Sentral-Asia når det gjelder kulturhistorie. Likevel gjennomfører den kinesiske regjeringen for tiden en omfattende modernisering av byen, i løpet av denne vil den historiske gamlebyen nesten bli fullstendig ødelagt. Byen lider også av betydelige miljøproblemer, særlig luftforurensning.

**LEG 11: ZWSH - UAOH**

Departure: Kashi (ZWSH)  
Destination: Osh West Airport (UAOH)  
Distance: 202,4 nm

**ULUG-Ulugqat**

Distance: 35,9 nm  
Dist. from Dept.: 35,9 nm  
Dist. to Dest.: 166,4 nm  
True Course: 286°  
Magnetic Course: 282°

Jeg håper du fikk god vind og god sikt. Da jeg foretok testflyvningen min var det blå himmel og lite vind, men hele området rundt byen var omgitt av en enorm dis, noe som nødvendiggjorde en ILS-landing med bare 1 mils sikt. Hvis dette er tilfellet for deg, bruk GPS for å komme til neste veipunkt i stedet for veibeskrivelsene.

Start fra flyplassen og fly deretter til den vestlige kanten av flyplassområdet. Den velkjente ruten G3012 går nordover forbi løype 08. Følg den et lite stykke til den slutter seg til rute G3013. Ta til venstre her, vestover og følg rute G3013. Den tar deg til Kunlun-fjellene i Pamir-fjellene, til distriktsbyen Ulugqat, hovedstaden i distriktet med samme navn.

Klimaet i disse fjellene er hardt og tørt. Beboerne er for det meste pastoralister og holder yaks og fethalesauer. Dyrelivet til Pamirs er naturlig sammensatt av høyfjellsarter. Snøleoparden og Marco Polo Argali er blant de mest kjente, men også de sjeldneste dyrene i fjellkjeden.



**ULUQ-Ulugat Township**

Distance:	41,9 nm
Dist. from Dept.:	77,9 nm
Dist. to Dest.:	124,5 nm
True Course:	280°
Magnetic Course:	276°

Samfunnene i Ulugqat-distriktet strekker seg gjennom hele dalen. Følg G3013 litt lenger. Denne ruten går snart over i rute S309, som har fulgt G3013 fra begynnelsen av dalen. Hold øye med S309-passeringsveien og følg den til neste fellesskap Ulugqat.

Du flyr nå langs Irkeshtam-passet. Den kinesiske oppdageren og keiserlige utsendingen Zhang Qian sies å ha vært den første som krysset passet da han i 128 f.Kr. besøkte Ferghana-dalen (nå Alay-dalen) på vegne av keiser Wu for å få allierte mot Xiongnu. Xiongnu var et multietnisk band av tidlige asiatiske huner som spredte seg over Sentral-Asia og Sør-Sibir og ble mektige motstandere av de kinesiske dynastiene.

Det er her, over dette mer enn 3000 meter høye passet, at karavanene på Silkeveien har slitt for å nå landene bortenfor fjellene og handle. I dag er denne veien asfaltert. Jeg vil ikke forestille meg hvordan det må ha sett ut da.

**KIRG-Grenser til Kina - Kirgisistan**

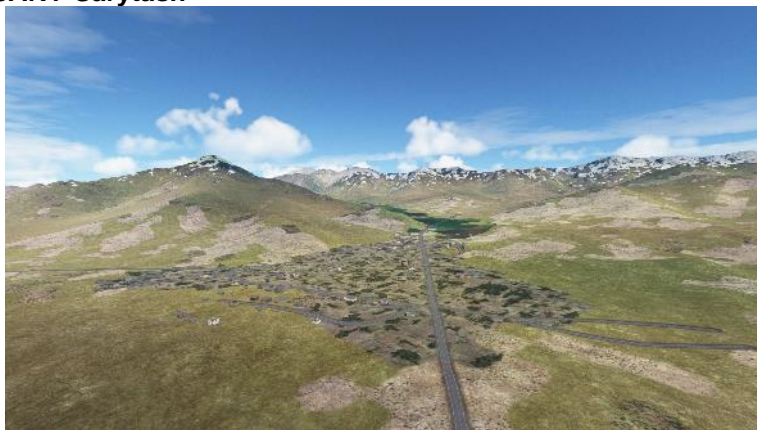
Distance:	22,3 nm
Dist. from Dept.:	100,2 nm
Dist. to Dest.:	102,2 nm
True Course:	251°
Magnetic Course:	246°

Fortsett å følge passveien eller Kirzlesu-elven, som snart kommer til syne. Begge tar deg ut av Kina, inn i Alay-dalen, inn i Kirgisistan.

Området i dagens Kirgisistan har vært bebodd av forskjellige stammer siden 800-tallet. Fra 1219 tilhørte det det mongolske riket til Genghis Khan. Etter hans død arvet Chagatai, en sønn av Genghis Khan, makten. Området forble mongolsk i lang tid. På begynnelsen av 1800-tallet ble hele territoriet til det moderne Kirgisistan en del av det islamske khanatet Kokand.

I andre halvdel av 1800-tallet erobret det russiske imperiet gradvis landet. Russisk og senere sovjetisk dominans i Kirgisistan varte fra 1876 til Sovjetunionens sammenbrudd i 1991. Den 31. august 1991 erklærte Kirgisistan sin uavhengighet. Den første presidenten var Askar Akayev, som hadde vært president i den kirgisiske sosialistiske sovjetrepublikken siden 1990 og ble dermed valgt til president i det uavhengige Kirgisistan. Kirgisisk er nå det første nasjonalspråket, selv om en stor del av befolkningen fortsatt snakker russisk.



**SARY-Sarytash**

Distance:	31,0 nm
Dist. from Dept.:	131,2 nm
Dist. to Dest.:	71,2 nm
True Course:	273°
Magnetic Course:	269°

Den samme veien du fulgte til grensen til Kirgisistan heter nå A371, på andre kart EM-05 eller E60. I alle fall fører den mot vest, til byen Sarytash. Der møter den Pamir Highway. Følg henne gjennom dalen.

Stedsnavnet Sarytash betyr "gul stein". Byen ligger ved foten av Alay-fjellene og ble først grunnlagt som en by i 1950. Før var det en bygd med flere hus spredt rundt i området. Den ligger i et veikryss og er først og fremst viktig som base for vedlikehold og frihold av veiene. Stedet er også en garnison av kirgisiske grensetropper som patruljerer en del av grensen der narkotika smugles inn fra sør og deretter videre til Russland og Europa.

**GULT-Gülschö**

Distance:	36,4 nm
Dist. from Dept.:	167,6 nm
Dist. to Dest.:	34,8 nm
True Course:	15°
Magnetic Course:	10°

Følg nå nordgående Pamir Highway M 41 til fjellbyen Gülschö.

Du har krysset den ene store fjellkjeden, nå ligger Alai-fjellene foran deg. Der hvor Pamir Highway går i dag, var det 3600 meter høye Taldyk-passet, med mange farer for datidens campingvogner. Snøskred og skred kan ha vært like farlige som ranerne som lurte i de tilstøtende kløftene etter fete byttedyr.

## OSCH-Åh



Distance:	32,0 nm
Dist. from Dept.:	199,6 nm
Dist. to Dest.:	2,8 nm
True Course:	293°
Magnetic Course:	288°

Etter å ha nådd Gültshö, går veien tilbake mot sør og svinger deretter nordøstover til byen Osh. Det 2402 meter høye Chyrchyk-passet skiller Gültshö fra Osh, det siste virkelig høye passet på denne reisen. Deretter kommer du til Ferghana-dalen, en tett befolket dal mellom Tian Shan og Alai-fjellene. Pamir Highway tar deg rett inn i byen.

Tradisjonen tro er stedet 3000 år gammelt. Osh er den nest største byen i landet og har i dag en befolkning på rundt 290 000, og selvfølgelig spilte den en viktig rolle langs Silkeveien. Alle som hadde kommet så langt fra Kina kunne føle seg trygge inntil videre og komme seg etter de usigelige vanskelighetene. Alle som ville til Kina kunne ansette bærere, bytte ferske lastdyr, rekruttere soldater for egen beskyttelse, eller friske opp dagligvarene sine. Det var et blomstrende marked, det største åpne markedet i Sentral-Asia, som tiltrakk folk fra alle deler av landet, herberger, tavernaer, prostituerte, caravanserai og mye mer.

Tilsynelatende er det store fjellet på den østlige kanten av sentrum Suleiman-fjellet. Babur, etterkommeren av Timur og grunnleggeren av det indiske Mughal-dynastiet, ble født i Andijon i nærheten, i det som nå er den usbekiske delen av Ferghana-dalen, og dro derfra for å erobre India. Han sies å ha sittet på Suleiman-fjellet i Osh og tenkt på skjebnen sin i lang tid før han bestemte seg for at Ferghana-dalen var for begrenset for hans ambisjoner og drømmer. Og så satte han ut for å erobre India.

Suleiman-fjellet er et viktig sted for muslimsk pilegrimsreise, begravelser og et populært turistmål. 29. juni 2009 var det det første kirgisiske stedet som ble inkludert på UNESCOs verdensarvliste.

Noen forskere ser på Suleiman-fjellet som "steintårnet", som den gamle historikeren Claudius Ptolemaios beskrev i sin Geographia som sentrum av Silkeveien, som den gang var handelsruten over land mellom Asia og Europa.

Faktisk, med tanke på avstanden som er tilbakelagt fra utgangspunktet vårt, Sanmenxia, og avstanden som fortsatt ligger foran oss til Bosporos, er dette omtrent halvveis nedover Silkeveien som ble reist på Claudius Ptolemaios tid. Ikke inkludert Roma og Venezia da de var maritime "utvidelser" av Silkeveien.

**UAOH-Osh West Airport**

Distance:	2,8 nm
Dist. from Dept.:	202,4 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	295°
Magnetic Course:	290°
Elevation:	3129 feet
Fuel:	yes

Fly forbi Suleiman Mountain fra sentrum for å komme til den lille Osh West sportsflyplassen. Ha en lykkelig landing her. Tid for en pause.

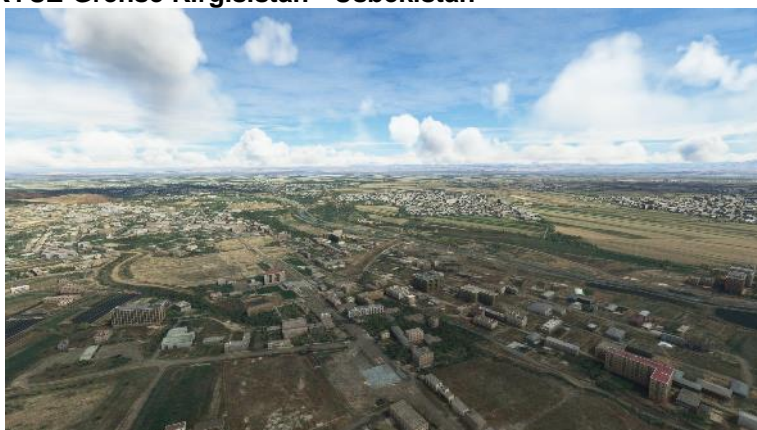


**LEG 12: UAOH - UTDL**

Departure: Osh West Airport (UAOH)

Destination: Khudzhand (UTDL)

Distance: 152,7 nm

**KYUZ-Grense Kirgisistan - Usbekistan**

Distance:	2,2 nm
Dist. from Dept.:	2,2 nm
Dist. to Dest.:	150,5 nm
True Course:	11°
Magnetic Course:	6°

Bare 2 mil nord for flyplassen kommer du allerede over grensen til Usbekistan.

(Det er mye tekst for en så kort flytur. Men du kan lese den før avgang eller senere.)

Ved siden av Liechtenstein er Usbekistan det eneste landlåste landet i verden som kun er omgitt av innlandsstater.

Først styrte perserne landet, så kom Alexander den store og landet falt under gresk innflytelse. I senantikken ble landet fragmentert og kontrollert av forskjellige ryttere, som de iranske hunerne. Silkeveien, som har gått gjennom det som nå er Usbekistan siden antikken, etterlot imidlertid en varig innflytelse.

På begynnelsen av 800-tallet, som et resultat av den arabiske erobringen av Qutaiba ibn Muslim, klarte islam å etablere seg og området tilhørte til slutt den islamske verden. De følgende århundrene ble bestemt av samanidene i Bukhara (819 til 1005).

I 1220 invaderte mongolene Usbekistan. Denne perioden anses som svært ustabil. De mongolske arvingene fortsatte å regjere til tidlig på 1500-tallet. Først da begynte tiden for de egentlige usbekerne,



et turkisk folk som opprinnelig kom fra Sibir. Tiden for de usbekiske khanatene, med karavanhandelen stadig økende opp til 1600, regnes som en storhetstid for kultur og vitenskap. På 1600-tallet opplevde landet eksepsjonell stabilitet under Janid-dynastiet (1599–1785, også etterkommere av Genghis Khan). Janid-dynastiet anses å være svært muslimsk og oppmuntret til bygging av et stort antall moskeer og religiøse skoler, kalt madras.

På 1800-tallet fikk Russland endelig kolonistyre over Usbekistan. Under russisk styre ble områdene i Sentral-Asia slått sammen til Generalguvernementet i Turkestan. Hovedstaden ble Tasjkent, den nåværende hovedstaden i Usbekistan. I 1925 ble den autonome sovjetiske sosialistiske republikken Turkestan og de to folkerepublikkene Khorezm og Bukhara den usbekiske sosialistiske sovjetrepublikken. I 1925 ble det gitt medlemskapsstatus i Sovjetunionen.

Den 20. juni 1991 erklærte landet sin uavhengighet fra USSR. Islam Karimov, som hadde vært Usbekistans første partisekretær siden 1989 og ble valgt til Usbekistans første president i presidentvalget i 1991, ble president. Han hadde vervet som president i Usbekistan til sin død i 2016.

Usbekistan er verdens tredje største bomullseksportør, en stor produsent av naturgass, gull og kobber, og en lokal produsent av kjemiske produkter og maskiner. I det tidligere Sovjetunionen var Usbekistan en av de fattigere regionene. Kjøpekraften per innbygger har mer enn firedoblet seg siden 1991.

### ANDI-Andijan



Distance:	22,1 nm
Dist. from Dept.:	24,3 nm
Dist. to Dest.:	128,4 nm
True Course:	302°
Magnetic Course:	297°

Når du har krysset grensen til Usbekistan, følg rute A373 til Andijan.

Grunnleggelsen av byen Andijan (Andijon eller Andischon) dateres tilbake til 900-tallet. Byen utviklet seg til et viktig handelsknutepunkt i løpet av Silkeveiens tid. I andre halvdel av 1300-tallet tilhørte det Timurideriket (turko-mongolsk styre); I 1375 utnevnte Timur en guvernør her. På 1400-tallet ble den erklært som provinshovedstad i provinsen med samme navn. På 1700- og 1800-tallet var det en del av Kokand Khanate. I 1876 tok russiske styrker byen. Andijon-opprøret mot styret til tsar Nicholas II ble blodig undertrykt i 1898.

Andijon er i dag et industrielt senter for elektronikk, tekstil, matindustri. Bomull dyrkes i området og olje og naturgass utvinnes.

**KOKA-Kokand**

Distance:	65,0 nm
Dist. from Dept.:	89,2 nm
Dist. to Dest.:	63,5 nm
True Course:	258°
Magnetic Course:	253°

A373 fører vestover ut av byen. Når du følger den, vil du passere flere landsbyer, hvorav de fleste var karavanseraier, rasteplasser eller handelsposter på Silkeveien. Veien fører deg til reisens neste veipunkt, byen Kokand.

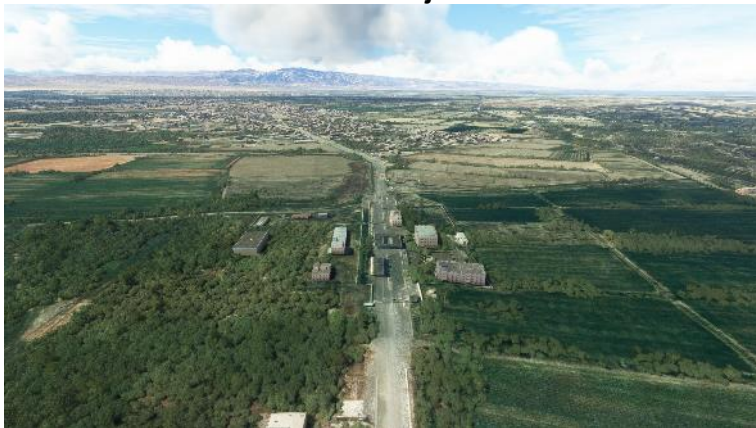
Navnet Kokand eller Qo'qon betyr "god by" og er en av de eldste byene i Usbekistan. Kokand har eksistert under navnet Khavakand siden minst det 10. århundre f.Kr. og ble ofte nevnt i reiseskildringer på karavaneruten mellom Sør-Asia og Øst-Asia. Det kinesiske Han-dynastiet erobret byen i det 1. århundre f.Kr. Senere erobret araberne regionen. Mongolene ødela Kokand på 1200-tallet.

Den nåværende byen har sin egentlige opprinnelse fra 1732 som en festning, på stedet for en eldre festning, kalt Eski-Kurgan. I 1740 ble den hovedstad i et av Usbekistans kongedømmer, khanatet Kokand, som strakte seg så langt vest som Kyzylorda og så langt nordøst som Bisjkek. Kokand var også det viktigste religiøse senteret i Fergana-dalen, med mer enn 300 ! moskeer.

Keiserlige styrker fra det russiske imperiet, under Mikhail Skobelev, erobret byen i 1883, som deretter ble en del av russisk Turkistan. Etter at tsaren ble styrtet i 1917 og kommunisttiden begynte, ble byen brent ned av bolsjevikene i 1918, etter at en antibolsjevikisk provisorisk regjering hadde etablert seg der, men den styrte bare i 72 dager.

Severdigheter verdt å se inkluderer palasset til Xudayar Khan, bygget mellom 1863 og 1873, samt Juma-moskeen, bygget mellom 1809 og 1812, Amin Beg Madrasa fra 1830, Dachma-i Shohon-nekropolen, Modari-mausoleet og Hamza-museet.

Byen er et industrisenter som produserer gjødsel, kjemikalier, maskiner, tekstiler og matvarer. Med flyplassen, hovedjernbanestasjonen og langdistansebusstasjonen er det et viktig transportknutepunkt. Kokand er også et utdanningscenter med institutter, høyskoler og videregående skoler.

**USTA-Grensen Usbekistan - Tadsjikistan**

Distance:	25,0 nm
Dist. from Dept.:	114,3 nm
Dist. to Dest.:	38,4 nm
True Course:	246°
Magnetic Course:	241°

Den fortsetter på den gamle Silkeveien. Veien du nå følger er merket A376 og går vestover ut av byen mot grensen til Tadsjikistan. Du finner den lett fordi den er ledsaget av en jernbanelinje. Området er tett befolket her og den ene landsbyen avløser den andre.

Området i dagens Tadsjikistan har vært bebodd siden Pleistocen. Betydelige bevis kan bli funnet med lokalitetene i løssjorden, ved Obi-Mazar, sør i landet, som dekker en periode fra 600 000 til 100 000 år siden.

Den tidlige jernalderbosetningen Sarasm i Tadsjikistan, som eksisterte fra rundt 3500 f.Kr. til 2000 f.Kr., er et eksempel på overgangen fra yngre steinalder til bronsealder og fra nomadisme til en stillesittende jordbrukskultur. I løpet av denne perioden utviklet Sarasm seg til et av de største sentrene for bearbeiding av tinn og kobber i Sentral-Asia og for langdistansehandel med metaller, så langt unna som til Mesopotamia og Indusdalen.

Fra det 6. århundre f.Kr. var territoriet til Tadsjikistan vekselvis under perserne og sakas styre, fra rundt 330 f.Kr. tilhørte det imperiet til Alexander den store. Islam nådde regionen på 800-tallet. I middelalderen var Tadsjikistan en del av det persiske riket. Tadsjikistan ble en russisk koloni i 1868. I 1929 ble den utropt til den tadsjikiske sovjetiske sosialistiske republikken.

I 1991 erklærte Tadsjikistan sin uavhengighet. Staten gikk umiddelbart inn i den tadsjikiske borgerkrigen mellom islamske fundamentalister og regjeringen til Emomalij Rahmonov. Borgerkrigen endte med at fundamentalistene deltok i regjeringen. Siden den gang har landet vært styrt autoritært. Hovednæringene i landet er gruvedrift, metallbearbeiding og landbruk. Tadsjikistans økonomi er sterkt avhengig av pengeoverføringer fra de nesten 1 million utenlandske tadsjikene som bor og arbeider i Russland. Det anslås at overføringene deres utgjør nesten 50 % av den økonomiske produksjonen. De utenlandske overføringene gjør at Tadsjikistan delvis kan kompensere for det høye handelsunderskuddet. Likevel er Tadsjikistan et av de fattigste landene i verden og var også det fattigste av de tidligere sovjetrepublikkene.

#### NONI-conibodom



Distance:	4,5 nm
Dist. from Dept.:	118,7 nm
Dist. to Dest.:	34,0 nm
True Course:	195°
Magnetic Course:	190°

La A376 ta deg videre til byen Konibodom, som du allerede kan se fra grensen.

I tillegg til tadsjik bor det også usbekere, russere og kirgisere i byen. Konibodom ble først nevnt i et dokument i 1463. Navnet betyr "mandelbyen" og refererer til mandeltrærne som pleide å vokse i området.

Verdt å se er en unik mursteinsminaret og to madrasaer (religiøse skoler). Rundt 1914 var det fortsatt åtte madrasaer i Konibodom og landsbyene rundt, for det meste fra 1600- til 1800-tallet. I løpet av den sovjetiske perioden, frem til 1927, ble fire av de åtte madrasaene og mange moskeer ødelagt og bygningene som ikke ble ødelagt ble brukt til andre formål. Bare den eldste av dem, Madrasa Mir Radschab Dochdo (Mirradjab Dodho) fra 1500-tallet, har stort sett overlevd i sin strukturelle tilstand. Økonomien er sentrert om bomullsforedling, tekstilindustri, husdyrhold og matproduksjon. Produksjonen av råolje og gass, som ble gjenopptatt i 2011 nær Konibodom og Isfara, drives av det sveitsiske selskapet Manas Petroleum.



## UTDL-Khudzhand



Distance:	34,0 nm
Dist. from Dept.:	152,7 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	262°
Magnetic Course:	257°
Elevation:	1425 feet
Fuel:	yes

A376 går rett gjennom sentrum og forlater byen i den sørlige utkanten, i en bred bue, på vei sørvestover og tar deg nesten til det østlige området av Khujand flyplass, din nærmeste landingsplass.

Når du følger A376, passerer du det store Kairakkum-reservoaret, også kjent som "Tajikhavet". Selv om demningen i den vestlige enden gir akutt nødvendig elektrisitet (landet lider av mangel på elektrisk energi), kan den ikke lenger utnyttes fullt ut fordi vannforsyningen ikke lenger er tilstrekkelig på grunn av tørke og vanning av jordbruksområder. Innsjøen har allerede mistet en tredjedel av volumet.

Byen Khujand ligger nordøst for flyplassen og er preget av Silkeveien.

Alexander den store grunnla en første bosetning kalt Alexandria Eschate (det fjerneste Alexandria) i mai 329 f.Kr., selv om det ikke er noen klare bevis på at dette var i det moderne byområdet. Byen gikk gjennom en rutete historie om tilhørighet. Lenge som en del av det persiske riket, ble det erobret av araberne under Qutaiba ibn Muslim på 800-tallet og tilhørte da det umayyadiske og abbasidiske kalifimperiet. Senere kom Khujanda under styret av de iranske samanidene og spesielt de tyrkiske Qarahanidene før han falt til Khorezm Shahs på 1200-tallet og kort tid etter ble ødelagt av mongolene.

I løpet av den russiske erobringen av Sentral-Asia ble regionen annektert til Russland i 1866. I februar 1918, etter oktoberrevolusjonen, døde rundt 14 000 byfolk i Khujand-massakren av bolsjevikene for å hindre urbefolkningen i å delta i regjeringen. I løpet av transformasjonen av den russiske staten mot Sovjetunionen falt byen først til Usbekistan i 1924. Fem år senere ble Khujand en del av den tadsjikiske sosialistiske sovjetrepublikken.

I dag er byen fremfor alt et senter for tekstilproduksjon, med spesielt silkeforedling som skiller seg ut.

Et stort problem er byens transportforbindelser. Det er omgitt på tre sider av Usbekistan og i sør, til Dushanbe, stiger Turkestan- og Seravshan-fjellene. De 3500 meter høye passene er ofte ufremkommelige om vinteren. Regionen er da avskåret fra resten av landet. Driften av passveien ble overført til et privat selskap; det er veldig dyrt å bruke. De statlige transportnettverkene gikk konkurs etter Sovjetunionens kollaps. Lokaltrafikken håndteres nå av privatdrevne minibusser, marshrutkaer.



**LEG 13: UTDL - UTSS**

Departure: Khudzhand (UTDL)

Destination: Samarkand (UTSS)

Distance: 132,2 nm

**TAUS-Grense Tadsjikistan - Usbekistan**

Distance:	17,9 nm
Dist. from Dept.:	17,9 nm
Dist. to Dest.:	114,3 nm
True Course:	266°
Magnetic Course:	261°

Nå som du har svevet tilbake til himmelen i Tadsjikistan, fly vestover. Du bør snart kunne se A376-ruten under deg igjen, til høyre Syr Darya-elven og mot nord, bak elven, den siste foten av Turkestan-kjeden. Det er ikke nøyaktig dokumentert om Silkeveien fulgte A376-ruten eller løp direkte langs Syr Darya-elven. Enten du følger elven eller veien, etter bare noen få mil krysser A376 elven og du er tilbake i Usbekistan. Like bortenfor ligger byen Bekobod.

Denne byen er en av de yngste i landet, etter å ha blitt etablert i 1945. POW-leir 288, Begowat, for tyske krigsfanger fra andre verdenskrig lå i Bekobod. Den ble satt opp med Stalingrad-fanger og varte bare til slutten av krigen. Et antall er ikke kjent, men det må ha vært titusenvís, slik at senere kunne denne byen oppstå.

Enda yngre er byen Shirin, like bak Bekobod. Den ble bygget i 1972 for arbeiderne som bygde Farkhad-demningen på Syr Darya.

**JIZZ-jizzax**

Distance:	67,3 nm
Dist. from Dept.:	85,2 nm
Dist. to Dest.:	47,0 nm
True Course:	267°
Magnetic Course:	262°

Territoriet til Tadsjikistan strekker seg inn i Usbekistan som en lang pekefinger. Ruten A376 går først langs grensen og forlater den ved landsbyen Ulyanovo. Hold deg over rute A376, på den sørlige kanten av Golodnaya-steppen, til du kommer til byen Jizzax.

Navnet Jizzax (eller Jizzakh) stammer fra det sogdiske ordet for "liten festning". Etter den arabiske erobringen av Sogdia tjente Jizzakh som en markedsby mellom nomadiske røvere og stillesittende bønder samt Silk Road-karavaner. Araberne bygde en rekke rabater (blokkhus) i Jizzakh for å huse ghazier (kjempere i Guds sak) for å beskytte befolkningen. På 1800-tallet hadde disse blokkhusene utviklet seg til en viktig festning for Emiratet Bukhara. Den russiske generalen Mikhail Chernyayev, "Løven fra Tasjkent", mislyktes i sitt første forsøk på å ta Jizzakh, men lyktes i sitt andre forsøk, og mistet bare 6 menn og forsvarerne led 6000 ofre. Den gamle byen ble i stor grad ødelagt, de gjenværende innbyggerne ble utvist og bosatt av russiske nybyggere.

Moderne Jizzakh er stille, trekantet, europeisk med nesten ingenting igjen av gamle dager. Byen har to universiteter med totalt rundt 7000 studenter og er hjemmet til et fotballag, Sogdiana Jizzakh, som spiller i den usbekiske superligaen.

**UTSS-Samarkand**

Distance:	47,0 nm
Dist. from Dept.:	132,2 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	238°
Magnetic Course:	232°
Elevation:	2198 feet
Fuel:	yes

Hvis du er over sentrum av Jizzax, sving sørover og fly mot slutten av foten av Turkestan-fjellene. Der finner du rute 4P38, som er ledsaget av Sangor-elven og en jernbanelinje. Denne veien går over passet til Jilanuti (Timurs port) og kort tid etter kobles den til M39-ruten, som tar deg til Zeravshan-dalen. Følg henne til Samarkand flyplass. Ha en lykkelig landing her og nyt denne vakre byen. Det finnes mange bilder av det på internett.

I Samarkand møter en nordlig grenrute av Silkeveien hovedruten, som fra Xihu (Anxi-regionen), omgår Tien Shan-fjellene i nord og deretter går gjennom Tasjkent til Samarkand. Hovedruten til den gamle silkeveien ender her og du vil nå følge sekundærruten vestover mot Middelhavet og Tyrkia.

Samarkand (sogdian for "steinby") er provinshovedstaden i provinsen med samme navn, med rundt 350 000 innbyggere.

Afrasiab, forløperen til Samarkand, ble grunnlagt som en oaseby rundt 750 f.Kr. på den fruktbare sletten Serafshan. I Achaemenid-riket var det hovedstaden i provinsen Sogdia. Den har hatt fremgang på grunn av handel med de nordlige og østlige regionene og beliggenheten på Silkeveien. I 329 f.Kr. ble byen kjent for de gamle grekerne som Marakanda erobret av Alexander den store. Skiftende herskere, som Kushan eller Seleucids, preger de følgende århundrene. I 712 e.Kr. falt det for araberne, som bekreftet byherren Ghurak i embetet; han skulle reise seg igjen mot araberne i 731, som brakte byen tilbake under deres kontroll en tid senere. I årene som fulgte ble Samarkand et åndelig senter for det islamske østen. Fra 900-tallet kom det under styre av blant annet samanidene, seljukkerne og khorezm-sjahene; I 1220 ble det erobret og ødelagt av Genghis Khans tropper. I 1230 bodde en fjerdedel av de tidligere innbyggerne (ca. 100 000 mennesker) her, de fleste fattige. Under Qaidu Khan og administratoren Masud Beg var byen i stand til å komme seg på slutten av 1200-tallet. På 1300-tallet ble byen gjenoppbygd under navnet "Samarkand" men ikke på det gamle stedet, men ca 1 km sørvest for den gamle bosettingsbakken. Den tyrkisk-mongolske herskeren Timur gjorde Samarkand til hovedstad i sitt imperium i 1369, bosatte 150 000 mennesker her, nemlig silkevevere og rustningsarbeidere, og utviklet byen til en av de vakreste og viktigste metropolene i sin tid. Fra omkring 1407 til 1448 regjerte Ulugh Beg, som fremmet vitenskap og spesielt astronomi; Regjering var ikke hans prioritet.

I andre kvartal av 1500-tallet ble hovedstaden flyttet til Bukhara, Samarkand ble en provinsby og år med tilbakegang begynte. På 1500-tallet hadde byen opptil 100 000 innbyggere, hvorav de fleste livnærte seg av håndverk.

Rundt 1700 mistet Khanatet av Bukhara makten. Fra 1710 allierte Keneges seg med Kitai-Kipchaks og proklamerte en motkhan i Samarkand. I årene som fulgte, og spesielt rundt 1723, flyktet store grupper av kasakhene fra djungarianerne til Bukhara og Samarkand. De allierte seg med ulike usbekiske grupper og mange sammenstøt fulgte. Samarkand ble hardt ødelagt i 1730.

I juli/september 1740 erobret perserne under Nader Shah khanatet og okkuperte også Samarkand.

I 1868 kom byen offisielt under russisk styre. Det ble provinshovedstaden til generalregjeringen i Turkestan. I 1925 ble den den første hovedstaden i den nyopprettede usbekiske sosialistiske sovjetrepublikken, men mistet denne funksjonen til Tasjkent i 1930. Siden 1991 har byen tilhørt den uavhengige republikken Usbekistan, hvorav den er den fjerde største byen. Det er også det administrative senteret i regionen med samme navn.

Byen er det viktigste industrisenteret i Usbekistan. Bilindustrien er lokalisert i Samarkand under statlig ledelse. SamAuto og MAN AUTO-Usbekistan joint ventures eksisterer her. En klassisk gren av økonomien er teppeproduksjon.

Den indre byen ble tatt opp på UNESCOs verdensarvliste i 2001 under tittelen Samarkand – Intersection of Cultures as a World Heritage Site, blant annet fordi arkitektur og bybilde representerer mesterverk av islamsk kulturell kreativitet og kunst, arkitektur og urban struktur representerer det meste. viktige epoker av sentralasiatisk kultur og illustrerer politisk historie.

Denne byen er så full av viktige severdigheter at det ikke er gjort noen forsøk på å liste dem opp her.



**LEG 14: UTSS - UTSB**

Departure: Samarkand (UTSS)

Destination: Bukhara (UTSB)

Distance: 125,7 nm

**NAVO-Navoiy**

Distance:	80,6 nm
Dist. from Dept.:	80,6 nm
Dist. to Dest.:	45,1 nm
True Course:	290°
Magnetic Course:	285°

Ta av fra rullebanen og gå nordover. Zerafshan-elven renner like nord for flyplassen. I labyrinten av gater vil du ikke umiddelbart gjenkjenne M37-ruten. Så ta turen like nord for elven, vest-nord-vest til du ser M37. Følg henne deretter i samme retning.

Den gamle silkeveien fulgte sannsynligvis elveløpet og ikke den moderne motorveien. Så det spiller ingen rolle om du vil følge veien eller elva. Begge tar deg til nærmeste større by, Navoiy.

## UTSB-Bukhara



Distance:	45,1 nm
Dist. from Dept.:	125,7 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	240°
Magnetic Course:	235°
Elevation:	744 feet
Fuel:	yes

M37-ruten forlater nå Zerafshan-elven, men vil senere krysse den to ganger til. Det nøyaktige forløpet til Silkeveien kan ikke lenger lokaliseres her. Det eneste som er sikkert er at det førte til Bukhara herfra. Følg nå kursen til M37 til du kommer til Bukhara flyplass. Ha en god landing der.

Bukhara er fortsatt et av de viktigste kommersielle og industrielle sentrene i Sentral-Asia. De fleste av byens innbyggere er tadsjik og snakker tadsjik, den sentralasiatiske formen for persisk, som morsmål. Oasen som Bukhara ligger i, ligger i den historiske regionen Sogdia, som opprinnelig var en del av det persiske Achaemenide-riket. Fra da bosetningen Bukhara utviklet seg og da byen ble grunnlagt er ukjent. Det eldste funnet keramikk i byområdet stammer fra den hellenistiske perioden, da regionen var en del av det gresk-baktriske riket som oppsto etter felttogene til Alexander den store.

På 700-tallet tilhørte den de arabiske imperiene, deretter de tyrkisk-påvirkede qarakhanidene og storseljukkene. I 1220 ble Bukhara erobret av Genghis Khans tropper og i stor grad ødelagt. Under hans etterfølger Ögedei Khan var byen, som hadde blitt gjenoppbygd og gjenbosatt av innbyggerne som hadde flyktet, i stand til å komme seg økonomisk, selv om det er lite bevis på mongolsk byggeaktivitet. I løpet av den videre mongolske perioden nådde Bukhara sitt laveste punkt og under timuridene, på 1300-tallet, var byen bare et provinssenter i skyggen av Samarkand vest for Bukhara.

Da det usbekiske dynastiet begynte, vokste byen, ble den viktigste i hele Sentral-Asia og mottok en rekke arkitektoniske monumenter under Abdullah II (Abdullah Khan), som bestemmer bybildet den dag i dag. Men byen var også et stort slavemarked. Slavehandelen fortsatte godt etter midten av 1800-tallet. Det persiske emiratet Bukhara ble grunnlagt på 1700-tallet og byen mistet stort sett sin betydning igjen. Emiratet fortsatte å eksistere i det russiske imperiet fra 1868 til 1920. Etter at den røde hæren tok Bukhara og ødela rundt 75 % av byen fordi det var motstand mot det sosialistiske systemet der, ble den innlemmet i USSR.

Det historiske sentrum av Bukhara med sine arkitektoniske verk, inkludert mange moskeer og madrasaher, har vært på UNESCOs verdensarvliste siden 1993. I dag er byen igjen et senter for handel, vitenskap, kultur og religion.



**LEG 15: UTSB - UTAM**

Departure: Bukhara (UTSB)

Destination: Mary (UTAM)

Distance: 180,6 nm

**UZTU-Grenser Usbekistan - Turkmenistan**

Distance:	48,7 nm
Dist. from Dept.:	48,7 nm
Dist. to Dest.:	131,9 nm
True Course:	227°
Magnetic Course:	222°

Kom tilbake i luften, fly fra flyplassen over Bukhara sentrum og sving vestover der. M37 går sørvestover ut av byen, som du nå følger til grensen til Turkmenistan.

De første bosetningene i dette landet dateres tilbake til det 7. årtusen f.Kr. Rundt 600 f.Kr. ble Turkmenistan erobret av Achaemenidene og ble en del av deres imperium. Alexander den store erobret området på 400-tallet f.Kr. på vei til India. 150 år senere etablerte Parthian Empire sin hovedstad i Nisa, et område rundt dagens Ashgabat. I senantikken var deler av området under Sassanid-riket og de iranske hunerne. På begynnelsen av 800-tallet erobret araberne regionen, og utsatte befolkningen for islam og Midtøstens kultur. Rundt denne tiden utviklet Silkeveien seg til en viktig handelsrute mellom Asia og Europa.

På 1100-tallet fikk Genghis Khan kontroll over regionene øst for Det kaspiske hav på sin vandring til Europa. I de neste syv århundrene levde turkmenerne under forskjellige herskere og utkjempet stammekriger seg imellom. Lite er kjent om turkmensk historie før den russiske okkupasjonen på 1800-tallet. Den turkmenske sosialistiske sovjetrepublikken ble utropt som en av republikkene i Sovjetunionen i 1925. Den tidligere lederen av kommunistpartiet, Saparmyrat Nyýazov, ledet staten



etter dens uavhengighet i 1991 til sin død i desember 2006 som en stat og leder av regjeringen, ekstremt streng med hjelp fra militæret og en veldig sterk hemmelig tjeneste, og etablerte en allestedsnærværende personkult. Landet styres fortsatt av et autoritært regime i dag.

Økonomisk samarbeider Turkmenistan med en rekke land som er interessert i Turkmenistans rike naturgass- og oljereserver, inkludert Russland, Tyrkia, Tyskland og USA. Landbruksmessig brukes Turkmenistan hovedsakelig til dyrking av bomull, noe som hovedsakelig er tilfellet i nord og sør, hvor det også er vannet land. Takket være sine råvarer er Turkmenistan en av de raskest utviklende etterfølgerstatene til Sovjetunionen og har nå en relativt høy inntekt per innbygger, i motsetning til de andre tidligere sovjetrepublikkene.

#### TURK-Türkmenabat



Distance:	16,1 nm
Dist. from Dept.:	64,8 nm
Dist. to Dest.:	115,8 nm
True Course:	212°
Magnetic Course:	207°

Etter å ha krysset grensen, fortsett å følge A37, over Amu Darya-elven, på bredden av hvilken du kan se byen Türkmenabat.

Türkmenabat var krysset mellom tre ruter av den store silkeveien, som førte til Bukhara, Merw og via Khiva, til Kasakhstan og til Det kaspiske hav. Historien til Türkmenabat, nå en moderne industriby, strekker seg over 2000 år. I antikken var det kjent som Āmul (for å skilles fra den iranske byen Amol). Elven Amu Darya sies å bety elven av Āmul, oppkalt etter denne eldgamle byen.

Den moderne byen ble grunnlagt i 1886 da russiske kosakker slo seg ned i Uralka, i dagens østlige del av Türkmenabat, og kalte bosetningen deres New-Khardjuy. Bosetningen der ble opprettet for å fullføre byggingen av den transkaspiske jernbanen.

Fram til 1999 bar Türkmenabat det gamle navnet: Çärjew (turkmenere) eller Tschardschou (russisk). Deretter ble byen omdøpt til Türkmenabat av den turkmenske diktatoren Saparmyrat Nyýazov, kjent for sin personlighetskult. Byen var hjemsted for mer enn 500 statuer og store portrettmalerier av den tidligere presidenten i Turkmenistan.

Det er den nest største byen i Turkmenistan med rundt 200 000 innbyggere, har hovedhavnen ved Amu Darya-elven og en internasjonal flyplass. Det er landets viktigste industrisenter. Her foredles lokale produkter som bomull og saueskinn. Det finnes også bransjer for hverdagsprodukter. Den eneste turkmenske produsenten av fosforgjødsel, SA Nyýazov Chemical Plant, ligger i Turkmenabat. Det er tekniske skoler og et universitet i byen.

**ERKA-Erk-Kala**

Distance:	101,4 nm
Dist. from Dept.:	166,2 nm
Dist. to Dest.:	14,4 nm
True Course:	219°
Magnetic Course:	214°

Passerer Türkmenabad internasjonale lufthavn, fortsett sør-sørvest etter rute M37. Etter en lang flytur over uttørkede stepperegioner kommer du til det arkeologiske stedet til den gamle byen Merw, Erk-Kala, en festning som ga ly, ly, vann og proviant til Silkeveiens karavaner. Det stammer fra tiden til det første persiske riket.

Den eldgamle bosetningen Erk-Kala, som senere ble citadellet til Parthian Merw, okkuperte et område på rundt 16 hektar, var omgitt av en mursteinsmur opptil 60 meter tykk og hadde monumentale bygninger i sentrum stående på høye fundamenter sto. Nyere utgravninger har vist at de eldste kulturlagene i denne bosetningen går tilbake til minst 600-tallet f.Kr.

Under erobringene av Alexander den store ble Merw også erobret, omdøpt til Alexandria he Margiane (Alexandria i Margiana) og utvidet til en gresk befestet bosetning. Stedet ble ødelagt av Seleucid-kongen Antiochos I, men gjenoppbygd andre steder under navnet Antiochia i Parthia, men Erk-Kala ble forlatt. Denne byen, nå kjent som Gyaur-Kala, ble styrt av parthierne i de følgende århundrene, deretter av sassanidene til slutten av antikken.

Festningsmurene i Erk-Kala har beholdt sin høyde og styrke til tross for århundrene som har gått siden de ble bygget. Dette skiller komplekset fra andre festninger. Høyden på veggene med de tydelig utskårne tårnene er for tiden 25 til 29 meter.

Ruinene av byen har blitt erklært som et verdensarvsted av UNESCO.

**UTAM-Mary**

Distance:	14,4 nm
Dist. from Dept.:	180,6 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	258°
Magnetic Course:	253°
Elevation:	727 feet
Fuel:	yes

Etter et kort hopp kommer du til byen Mery, med flyplassen, neste landingssted for denne reisen.

Med islamsk ekspansjon falt byen Merw til de muslimske araberne som hadde erobret det sassanide persiske riket, og byen blomstret. Under erobringen under mongolen Tolui Khan, sønn av Genghis Khan, i 1221, ble den blomstrende metropolen ødelagt og befolkningen nesten fullstendig myrdet. I følge noen historikere ble mer enn 1 million mennesker drept under beleiringen, inkludert flere hundre tusen flyktninger som hadde flyktet til byen. Dette gjør beleiringen til en av de blodigste erobringene i

verdenshistorien. Før det var Merw et viktig senter for Khorezm-sjahene. Bare en delvis gjenoppbygging fant sted, hvis ruiner, sør for Sultan-Kala, er kjent som Abdullah-Khan-Kala.

Fra 1883 var Merw under russisk styre. I 1884 ble det etablert et russisk militært og administrativt senter omtrent 30 kilometer mot vest, også kalt Merw. Den turkmenske formen for navnet Mary har vært offisiell siden 1937. Fra 1925 ble området en del av den sovjetiske republikken Turkmenistan, som fikk uavhengighet med Sovjetunionens sammenbrudd.

Et intrikat system av kanaler som forgrener seg fra Murghab-elven vanner oasen. Landet er kjent i hele øst for sin fruktbarhet. Alle typer korn og mange frukter vokser i overflod, som hvete, hirse, bygg og meloner, men også ris og bomull. Bomullsfrø fra arkeologiske lag som dateres tilbake til 500-tallet er det første beviset på at bomullstekstiler allerede var en viktig økonomisk komponent i den sasaniske byen. Silkeorm avles og omsettes og silken bearbeides. Turkmenerne eier en kjent hesterase (Turkoman-hest) og holder kameler, sauer, storfe, esler og muldyr. Innbyggerne jobber i sølv- og våpenindustrien. Et funn fra utgravninger på 1990-tallet var et verksted fra 800-tallet som produserte digelstål, som gikk ut på å smelte sammen støpejern og smijern.



**LEG 16: UTAM - OIMM**

Departure: Mary (UTAM)

Destination: Shahid Hashemi Nejad Intl (OIMM)

Distance: 163,0 nm

**HANHO-Hanhowuz**

Distance:	39,8 nm
Dist. from Dept.:	39,8 nm
Dist. to Dest.:	123,2 nm
True Course:	233°
Magnetic Course:	228°

Etter å ha svevet tilbake til den turkmenske himmelen, fly inn til sentrum av byen Mary, tidligere kalt Merw, og se etter en hovedvei som fører sørvest ut av byen. Dette er M37-ruten igjen, som du følger til landsbyen Hanhowuz.

Allerede langt foran landsbyen kan du se Hanhowuz-reservoaret, på damveggen som landsbyen kan bli funnet. Hanhowuz-reservoaret er en del av Kara Kum-kanalsystemet og ble opprettet for å kontrollere den uforutsigbare Tejen-elven. Den spiller en viktig rolle i landbruket i regionen og er oppkalt etter den legendariske Khan Oguz Han. Mothaker, asp og steinbit tusler i vannet, som også er oppdrett.

Vannet som forlater kanalen renner vestover for å vanne Tedjen-oasen. Mye dyrkbar mark kan sees på begge sider av denne delen av kanalen.

## TUIR-Grense Turkmenistan - Iran



Distance:	41,5 nm
Dist. from Dept.:	81,3 nm
Dist. to Dest.:	81,7 nm
True Course:	183°
Magnetic Course:	179°

Ved Hanhowuz forlater du M37-ruten, svinger sørover og følger den lille sekundærveien som går vest for demningen, først mot sør, deretter mot sørøst, deretter mot sør og deretter til grensen til Iran, gjennom den turkmenske steppen. Stedet du kommer til heter Sarhas på den turkmenske siden og Sarachs på den iranske siden. På grunn av grensedragningen har det oppstått to byer.

En gang et viktig hvilested langs Silkeveien, hadde Sarachs mange biblioteker og en berømt arkitektskole i sin storhetstid på 1000-tallet.

Iran er praktisk talt etterfølgeren til det tidligere persiske imperiet.

Etter at riket Elam hadde dannet seg mellom 3200 og 2800 f.Kr., forente de iranske mederne området rundt 625 f.Kr. for første gang for å danne en stat som overtok kulturell og politisk ledelse i regionen. Achaemenid-dynastiet grunnlagt av Kyros den store hersket fra det 6. til det 4. århundre f.Kr., det største imperiet i historien til dags dato. Det ble ødelagt i 330 f.Kr. av troppene til Alexander den store. Etter Alexander delte hans etterfølgere imperiet mellom seg inntil de ble erstattet av parthierne i den iranske sfæren rundt midten av det 3. århundre f.Kr. Fra rundt 224 e.Kr. ble dette fulgt av Sassanideriket, som ved siden av det bysantinske riket var et av de mektigste imperiene i verden frem til 700-tallet. Etter at islamsk ekspansjon spredte seg til Persia, i løpet av hvilken zoroastrianismen ble erstattet av islam, ble persiske lærde bærere av en gullalder inntil den såkalte mongolske invasjonen, på 1200-tallet, satte landet tilbake i utvikling og splittet landet opp. .

Safavidene forente landet og gjorde i 1501 de tolv sjiamuslimene til statsreligion. Persias innflytelse avtok under Qajar-dynastiet, grunnlagt i 1794. Russland og Storbritannia tvang perserne til å gjøre territorielle og økonomiske innrømmelser. I 1906 fant den konstitusjonelle revolusjonen sted, som et resultat av at Persia fikk sitt første parlament og en grunnlov som sørget for maktfordeling. Som en styreform mottok den den konstitusjonelle monarkiet.

Iran er en teokratisk republikk drevet av sjia-geistlige, med den religiøse lederen som konsentrerer makten i spissen. Det kontrolleres kun av ekspertrådet. I hybridstatsformen autokrati og demokrati kan han undergrave demokratiske elementer når som helst gjennom de ultrakonservative organene som er underlagt ham.

Den iranske økonomien er preget av sterk statlig innflytelse, den store betydningen av olje- og gass eksport og internasjonale sanksjoner på grunn av det iranske atomprogrammet. Den største utfordringen for regjeringen er å skaffe nok arbeidsplasser til det store antallet unge. Irans viktigste økonomiske sektorer inkluderer olje- og gassindustrien, petrokjemisk industri, bilindustri, landbruk, metallindustri og produksjon av sement og byggematerialer.

**MAZA-Mazdavand**

Distance:	38,2 nm
Dist. from Dept.:	119,5 nm
Dist. to Dest.:	43,6 nm
True Course:	234°
Magnetic Course:	230°

Følg nå rute 22 i sørvestlig retning. Byen Mazdavand ligger på en ødelagt åsrygg. Silk Road Express opererer på jernbanelinjen, som delvis går ved siden av veien.

Mazdavand har en viktig strategisk posisjon og ble ansett som inngangsporten til Sarachs for campingvognene som flyttet til Sentral-Asia. Siden du flyr i motsatt retning, er det "utgangen" eller inngangsporten til det tidligere sentrale Persia for deg.

Rute 22, som bukter seg over ryggen, går først sørvestover, deretter vestover og nordvestover for det siste kvartalet. Se opp for Shahid Hashemi Nejad internasjonale lufthavn på venstre side, som ligger sørøst for byen Mashhad og ha en heldig landing der.

**OIMM-Shahid Hashemi Nejad Intl**

Distance:	43,6 nm
Dist. from Dept.:	163,0 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	276°
Magnetic Course:	272°
Elevation:	3247 feet
Fuel:	yes

Mashhad er et politisk og religiøst senter som besøkes av mer enn 20 millioner turister og pilegrimer årlig og er Irans nest største by. Byen regnes som en av de syv hellige stedene til shia-islam. Det er den hellige helligdommen til den åttende sjia-imamen Reza, en etterkommer av profeten Mohammed og det eneste gravstedet til en sjia-imam på iransk jord. Navnet på byen stammer fra graven og betyr "martyrens sted".

Det ble grunnlagt på begynnelsen av 900-tallet. I tillegg til sin religiøse betydning, som en helligdom for sjia-islam, hadde byen også tidligere stor politisk betydning, da den persiske herskeren Nader Shah, som regjerte fra 1736 til 1747, gjorde byen til sin hovedstad. Byen tjente på sin beliggenhet på Silkeveien. Så det var et handelssted på veien mellom vest og øst. Trafikkforbindelsen gjennom Silkeveien hjalp byutviklingen og gjorde den attraktiv for pilegrimer.

Byen ligger i en jordbruksregion; Hovedproduktene er ull og teppene laget av den.

Minst 1500 år før grunnleggelsen av byen Mashhad, er det bare noen få mil, mot nordvest, byen Tus, som ble sagt å være den største i hele området og også lå på Silkeveien, men ble gjentatte ganger ødelagt.



**LEG 17: OIMM - OIMJ**

Departure: Shahid Hashemi Nejad Intl (OIMM)

Destination: Shahroud (OIMJ)

Distance: 235,0 nm

**R44-rute 44**

Distance:	15,1 nm
Dist. from Dept.:	15,1 nm
Dist. to Dest.:	219,9 nm
True Course:	192°
Magnetic Course:	187°

Etter å ha løftet nesen på flyet mot den orientalske himmelen, lag en sløyfe til over denne vakre byen. Sving deretter sørover og fly vestover forbi flyplassen. Tre hovedveier fører sørover ut av byen. Følg rute 44, Imam Reza Highway, og gå gjennom fjellene helt til høyre. Slik kommer du til et større motorveikryss.

**NISH-Nishapur**

Distance:	40,4 nm
Dist. from Dept.:	55,5 nm
Dist. to Dest.:	179,5 nm
True Course:	290°
Magnetic Course:	286°

Motorveien svinger vestover der og svinger senere nordvest. Følg den til byen Nishapur langs Kohandehz-fjellene. Med sine 3300 meter er Kūh-e Sīāh Khvānī det høyeste fjellet i regionen, hvor det også utøves vintersport.

I løpet av Sassanid-perioden (224-651) spilte byen på Silkeveien en viktig rolle i å formidle kunnskap mellom øst og vest. Universitetene i Sassanid-riket (spesielt i Nisibis og Nischapur) tok for seg blant annet medisin, juss og filosofi. Gresk-romersk kunnskap ble adoptert, og omvendt nådde kunnskapen Vesten via Sassanideriket. Misjonsvirksomheten til manikeerne og nestorianerne i Kina startet også herfra.

Nishapur spilte også en nøkkelrolle i å forsvare den nordøstlige persiske grensen mot nomadiske inntrengere fra senantikk Sentral-Asia. I løpet av islamsk ekspansjon falt byen til kalifatet i 650.

Byen er et tradisjonelt senter for keramikk- og teppeproduksjon.

**SABZ-Sabzevar**

Distance:	54,7 nm
Dist. from Dept.:	110,2 nm
Dist. to Dest.:	124,8 nm
True Course:	269°
Magnetic Course:	265°

Veien svinger sørvest her og tar deg rett til neste by på Silkeveien, Sabzevar.

Historien til Sabzewar eller Sarberiz går tilbake til det første årtusen f.Kr. Gamle levninger inkluderer branntempelet Azarbarzin, som fortsatt er synlig.

Etter den mongolske invasjonen av Iran var byen den første delen av Iran som beveget seg mot sin frihet under ledelse av Sarbedaran-bevegelsen.

På 1300-tallet invaderte Timur (en islamsk militærleder av en turkisk-mongolsk stamme basert i Samarkand og erobrer) Iran og ødela byen fullstendig. Samtidige kilder nevner at 90 000 mennesker ble myrdet av Timur. Etter å ha drept alle mennene i byen, fikk han hodene deres kuttet av og bygget 3 pyramider av hodene på det som nå er markedsplatsen, i Sarberiz, som betyr "Head off!".

Sabzewar er handelssenteret for en landbruksregion hvor det dyrkes druer. Det er en liten industri for matforedling, kobbervarer og elektriske motorer. Fersk, tørket og konservert frukt og grønnsaker eksporteres gjennom den gamle basaren i Sabzewar.

#### OIMJ-Shahroud



Distance:	124,8 nm
Dist. from Dept.:	235,0 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	277°
Magnetic Course:	272°
Elevation:	4213 feet
Fuel:	yes

Rute 44 går nå vestover over store deler av den fjellrike ørkenen der få steder har nok vann til å støtte landbruket. Imidlertid hjelper moderne vanningsanlegg med sisterner og dype brønner her i dag. Mange av byene du nå flyr over har utviklet seg fra tidligere caravanserai og andre rasteplasser på Silkeveien.

Før rute 44 svinger litt mot sørvest, kommer du til flyplassen i byen Sharud. Jeg håper du får en myk og trygg landing der.

Når du flyr mot Sharud kan du se Alborz-fjellene i nord og Great Salt Flats, Dasht-e Kavir, i sør. Tash-elven, som forsyner byen med drikkevann, ender i ørkenen.

Opprinnelsen til byen går tilbake rundt 8000 år. Ved utgravninger ble det blant annet funnet ovner og rester av verktøy. Shahrud var snarere en landsby før styret til Fath Ali Shah fra Qajar-dynastiet, bestående av to slott og en liten gård kalt Shabdari.

Shahrud, som ligger på Silkeveien, utgjør omtrent halve ruten mellom hovedstaden og Mashhad.

Byen er også kjent for unike druesorter som er spesielt dyrket her inne. Dermed er Shahrood også kjent som druebyen, samt universitetsbyen til et islamsk, teknisk og medisinsk universitet.



**LEG 18: OIMJ - OIIG**

Departure: Shahroud (OIMJ)  
Destination: Ghale Morghi (OIIG)  
Distance: 206,0 nm

**DAMG-Damghan**

Distance: 40,2 nm  
Dist. from Dept.: 40,2 nm  
Dist. to Dest.: 165,9 nm  
True Course: 247°  
Magnetic Course: 242°

Rute 44 tar deg videre langs Alborz-fjellene og den store Kavir-ørkenen. Slik kommer du deg til Damghan by.

Dāmghān er en av de eldste metropolene i det iranske høylandet. Noen historikere tilskriver byggingen av byen den mytologiske kongen Huschang, barnebarn av Kiumarz og grunnlegger av Pīshdādiyān-dynastiet. Fram til det 1. århundre e.Kr. var det sannsynligvis hovedstaden i provinsen Qumis, selv om dens nøyaktige beliggenhet fortsatt er omstridt. På grunn av sin vidtrekkende historie har stedet allerede tiltrukket seg mange arkeologer, inkludert Ernst Herzfeld. Mange funn fra hele byen kan sees i British Museum og det franske Louvre.

Dāmghān er mest kjent for sine pistasjnøtter og tynnhudede mandler (kāghazi).

**QUMIS-Qumis**

Distance:	19,0 nm
Dist. from Dept.:	59,2 nm
Dist. to Dest.:	146,9 nm
True Course:	231°
Magnetic Course:	226°

Fortsett nå å følge rute 44, mellom fjell og ørken til den lille byen Schahr-e Qumis, som også ganske enkelt kalles Qumis.

Shahr-e Qumis, også Shahr-i Qumis, også kjent under det greske navnet Hekatompylos (oversatt: "City of a Hundred Gates"), er navnet på en tidligere hovedstad i Parthian Arsacid-dynastiet og provinsen Komisene (Qumis). Sammen med Rhagae og Ctesiphon fungerte det sannsynligvis som sesongresidens for de parthiske kongene.

Byen utviklet seg fra en caravanserai på Silkeveien.

I følge historikeren Appian av Alexandria ble byen grunnlagt av Seleucid-kongen Seleucus I Nicator, men det er mer sannsynlig en gjenfødelse, ettersom Alexander den store allerede hadde erobret byen sommeren 330 f.Kr. Utallige potteskår kan også dateres tilbake til tidlig jernalder.

**SEMN-semnan**

Distance:	39,0 nm
Dist. from Dept.:	98,2 nm
Dist. to Dest.:	107,8 nm
True Course:	234°
Magnetic Course:	230°

Den neste byen Imam Raza Highway tar deg til er Semnan.

Gamle campingvogner fra den aktive perioden til den historiske og legendariske Silkeveien finner du i utkanten av byen.

Semnans nærhet til Kavir-ørkenen har ført til at folk har vært oppfinnsomme i å bygge en rekke anlegg for å takle det tørre klimaet. I Semnan, for eksempel, er det mange gamle, tradisjonelle vanningsystemer, den såkalte qanat. I tillegg er takene på mange bygninger dekorert med vindfangere kalt badgir på persisk. Disse Badgirs fanget imidlertid ikke vinden, men regnvann og var koblet til en drikkevannssisterne. Disse gamle, tradisjonelle, smarte konstruksjonene og systemene hjalp Semnan med å vokse og blomstre før moderne rørleggerarbeid ble introdusert.



**ARAD-Aradan**

Distance:	48,0 nm
Dist. from Dept.:	146,1 nm
Dist. to Dest.:	59,9 nm
True Course:	246°
Magnetic Course:	241°

Følg rute 44 videre og nå byen Aradan. Rett før byen svinger motorveien mot vest.

Aradan er nå navnet på den gamle byen Choara (Khuwar). På 200-tallet annekterte arsakidene byen i den parthiske regionen. I følge Naturalis historia (av den romerske historikeren og forfatteren Gaius Plinius Secundus, også kjent som Plinius den eldste), var Choara "det mest attraktive stedet i Parthia". Silkeveien blir lokalt referert til som Khorasan-veien.

Her er ruinene av et historisk slott. Aradan Castle er et av de eldste slottene i Iran. Betydningen av byen Aradan i forskjellige historiske epoker har vært betydelig på grunn av sentraliteten til den regjerende bosetningen Khar (i dag Garmsar) og fortsettelsen av militære, politiske og administrative prosesser på den ene siden, og herskerens sentrum i slottet på den andre. Etter forskningen og forutsetningene som er gjort, synes den nevnte festningen å ha hatt en politisk og administrativ funksjon. Mahmoud Ahmadinejad, den sjette presidenten i Iran, ble født i denne byen.

De fleste av menneskene her lever av jordbruk og spesielt av vindyrking. Techin-rosiner er en av de spesielle delikatessene i denne byen, spesielt tilberedt og tilberedt under Muharram (nyttår) seremonier og spesielle festivaler holdt av lokalbefolkningen.

**PAKD-pakdasht**

Distance:	42,3 nm
Dist. from Dept.:	188,4 nm
Dist. to Dest.:	17,6 nm
True Course:	289°
Magnetic Course:	284°

Et annet viktig sted på Silkeveien er Pakdasht. Du kan nå ham hvis du fortsetter langs rute 44.

Pakdasht er et senter i Teheran-provinsen. Denne byen er hjemsted for et stort antall iranske etniske grupper.

Med sine moderne og tradisjonelle drivhus er denne byen kjent som Irans blomster- og plantehovedstad. Når du flyr mot byen vil du kunne se noen av disse drivhusene og også mye jordbruksland. Elva Jajroud, som er oppdemmet i nord, gir tilstrekkelig drikkevann og muligheter for vanning.



## OIIIG-Ghale Morghi



Distance:	17,6 nm
Dist. from Dept.:	206,0 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	304°
Magnetic Course:	300°
Elevation:	3626 feet
Fuel:	yes

Bare et steinkast skiller deg fra den største, viktigste og dermed fra hovedstaden i Iran, Teheran. Tegn en sløyfe over byen og finn Ghale Morghi flyplass, sør for Teheran. Ha en trygg landing og et hyggelig opphold i byen.

Teheran, med rundt 9 millioner innbyggere (storbyregionen anslås til rundt 20 millioner), er en industri- og handelsby med universiteter, høyskoler, biblioteker og museer og et viktig økonomisk, vitenskapelig og kulturelt sentrum samt et viktig transportknutepunkt i Iran.

Den første referansen til Teheran - på den tiden fortsatt en ubetydelig frukthagebosetning nær den viktige byen Rey - er det ærefulle suffikset, i navnet til lærde Abu Abdallah Muhammad ibn Hammad at-Tehrani ar-Razi, som døde i 874 eller 884 Selve stedet, hvor noen av innbyggerne bodde i underjordiske eller halvt underjordiske passasjer og huler, ble først nevnt i Ibn Balchis Fars-nama, en lokal historie og geografi i provinsen. I dette verket, skrevet mellom 1108 og 1116, er det (som ofte er tilfellet i historien) en indikasjon på den utmerkede kvaliteten på granateplene som ble dyrket i Teheran.

Teheran utviklet seg først til en by under safavidenes regjeringstid – et regjerende dynasti i Persia som regjerte fra 1501 til 1722 og etablerte sjia-islam som statsreligion. Etter det tok Qajar-herskerne av turkmensk opprinnelse makten. Under Fath Ali (1762–1834), den andre herskeren av Qajar-dynastiet i Persia, ble det bygget mange moskeer, madrasaher og palasser, inkludert det berømte Golestan-palasset.

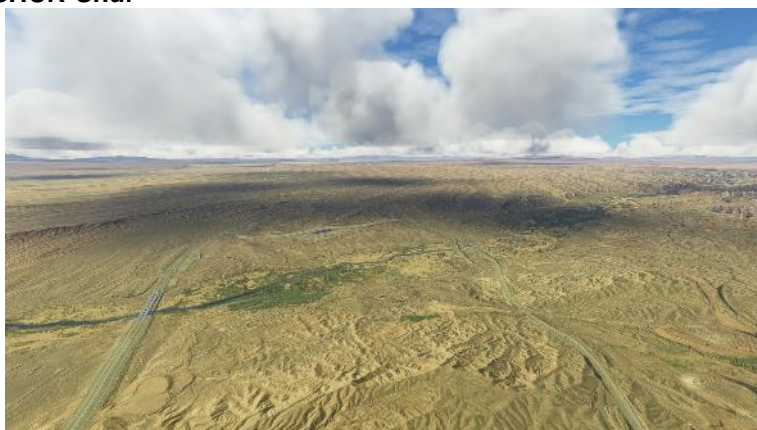
I 1978, i forkant av den islamske revolusjonen i Teheran, var det uroligheter som til slutt endte med at sjahen ble styrtet, hvorpå Ruhollah Khomeini (1902-1989) utropte Den islamske republikken Iran i februar 1979. Som et resultat ble den amerikanske ambassaden okkupert og gisseltakingen i Teheran gikk verden rundt.

**LEG 19: OIIG - OIHH**

Departure: Ghale Morghi (OIIG)

Destination: Hamadan (OIHH)

Distance: 152,1 nm

**SHUR-Shur**

Distance:	23,7 nm
Dist. from Dept.:	23,7 nm
Dist. to Dest.:	128,4 nm
True Course:	240°
Magnetic Course:	235°

En gren av Silkeveien går nord-vest fra Teheran via byene Qazvin, Rasht, Zanjan og Tabriz til Baku, i Aserbajdsjan. En annen rute går sørover, via Yazd og Bam, til Omanbukta. På dette tidspunktet har jeg bestemt meg for den eldre grenen som fører til Middelhavet.

I labyrinten av gater i Teheran er det nesten umulig å finne den rette gaten, som omtrent følger forløpet til den gamle silkeveien. Så, etter takeoff, fly igjen over sentrum av flyplassen og sett en kurs på 235° M. Fly inn i dalen til du kommer til elven Shur. Avhengig av hvor nøyaktig kursen din var, kan du se 2 veier til høyre eller venstre som krysser elven i flyretningen. Høyre gate er rute 65 og venstre er motorvei 5.

**SAVEH-Saveh**

Distance:	39,0 nm
Dist. from Dept.:	62,7 nm
Dist. to Dest.:	89,5 nm
True Course:	230°
Magnetic Course:	225°

Fra elven følger du rute 65, som nærmest følger silkeveiens forløp. Du vil nå fly inn i Zagros-fjellene til du kommer til byen Saveh.

På 700-tallet f.Kr. var det en høyborg for mederne. Under det parthiske styret i Persia ble det kalt Saavakineh og var et av imperiets hovedknutepunkter.

På 1000-tallet var det en residens for daylamittene og seljukkene. Den ble hardt skadet av den mongolske invasjonen på 1200-tallet og gjenoppbygd under ilkhanidene. Saveh ble igjen sparket av timuridene, men vokste senere under safavidene. Sommeren 1725, etter et slag med Tahmasp Mirza, ble byen beleiret og tatt av afghanerne. Da Teheran ble den offisielle hovedstaden i Persia, avtok byen i betydning og mange innbyggere flyttet til Teheran på midten av 1800-tallet.

I følge Marco Polo kom de tre kongene fra byen som den gang ble kalt "Saba", og graven deres kunne fremdeles sees der i tidligere tider.

Store mengder hvete og bomull dyrkes i Saveh. Den er også kjent for sine granatepler og meloner. Det er også Kaveh Industrial City, den største industribyen i Iran, som kan sees til venstre for veien.

**OIHH-Hamadan**

Distance:	89,5 nm
Dist. from Dept.:	152,1 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	265°
Magnetic Course:	260°
Elevation:	5738 feet
Fuel:	yes

Sving vestover over byen. Veien som fører sørvest ut av byen, rute 48, går snart sammen parallelt med motorvei 6. Når du ser motorveien, følg den til den slutter seg til rute 37. Dette vil føre deg direkte til Hamadan flyplass, hvor du kan fullføre denne delen av reisen. Masse lykke til!



**LEG 20: OIHH - OICC**

Departure: Hamadan (OIHH)  
Destination: Shahid Ashrafi Esfahani (OICC)  
Distance: 87,5 nm

**HAMAD-Hamadan by**

Distance:	4,3 nm
Dist. from Dept.:	4,3 nm
Dist. to Dest.:	83,2 nm
True Course:	200°
Magnetic Course:	195°

Etter takeoff bør du kunne se byen Hamadan (ikke å forveksle med fastemånedene, Ramadan) sør for flyplassen. Fly mot byen og trykk om nødvendig på pauseknappen for å lese følgende lange tekst i fred eller les den før avgang.

Hamedan regnes som en av de eldste iranske byene. Det er mulig at det ble okkupert av assyrerne i 1100 f.Kr. Den antikke greske historikeren Herodot opplyser at den var medernes hovedstad rundt 700 f.Kr.

Et grønt fjellområde kan sees rundt Hamedan. Byen ligger ved foten av det 3574 meter høye Alvand-fjellet og er i en høyde av 1850 meter over havet.

Hamadan er nevnt i den bibelske boken Esra (Esra 6:2) som stedet hvor en rulle ble funnet som ga jødene tillatelse fra kong Darius til å gjenoppbygge tempelet i Jerusalem. Det eldgamle navnet Ecbatana brukes i Ezra-teksten. Siden det ligger en mil over havet, var det et bra sted å oppbevare lærdokumenter.

I løpet av den parthiske perioden var Ctesiphon landets hovedstad, og Hamadan var sommerhovedstaden og residensen til de parthiske herskerne. Etter parthierne bygde sassanidene sine sommerpalasser i denne byen. I 642 fant slaget ved Nahavand sted og Hamadan falt for de muslimske araberne.

Under Buyid-dynastiets regjeringstid fikk byen store skader. Men under styret til Buyid-herskeren Fanna Khusraw, fikk byen tilbake sin tidligere ære. På 1000-tallet flyttet Seljuks hovedstaden fra Bagdad til Hamadan. I 1220 ble Hamadan ødelagt av mongolene under de mongolske invasjonene av Georgia og før slaget ved Khunan. Byen Hamadan, hvis skjebne var avhengig av regionale makters oppgang og fall, ble fullstendig ødelagt under Timurid-invasjonene, men blomstret senere igjen.

Deretter, på 1700-tallet, ble Hamadan avstått til ottomanerne, men takket være engasjementet til Nader Shah ble Hamadan frigjort fra inntrengerne og returnert til Iran som et resultat av en fredsavtale mellom Iran og ottomanerne.

Som et handelssenter på Silkeveien har Hamadan vært kjent siden antikken for druer, valmuer (opium), pelsverk og tepper. I dag er det industri i Hamadan i tillegg til landbruket, men infrastrukturen ser ut til å være mindre utviklet enn i de fleste andre deler av Iran.

Byen tjente større inntekter med pilegrimsreisen til severdighetene, for eksempel til den antatte graven til de bibelske figurene Mordekai og Ester, med en gammel Torah-rulle, med Gonbad-e Alavian-graven, eller graven til Avicenna-mausoleet, som kan bli sett langveis fra, av den store orientalske lærde Avicenna (Ibn Sina).

#### R48-rute 48



Distance:	10,0 nm
Dist. from Dept.:	14,3 nm
Dist. to Dest.:	73,3 nm
True Course:	310°
Magnetic Course:	305°

Etter å ha sjekket ut byen, sving nordvestover og følg hovedveien som går øst for fjellet. Det er rute 48 som snart møter rute 46.

#### SENA-Serahi Nahavand



Distance:	36,8 nm
Dist. from Dept.:	51,1 nm
Dist. to Dest.:	36,5 nm
True Course:	220°
Magnetic Course:	215°

Der rute 46 slutter seg til rute 48, sving litt til venstre og fortsett å følge rute 48. Mange bekker fra fjellene og det milde klimaet tillater produktivt jordbruk i dalene og platåene. Etter en tid, i landsbyen Serahi Nahavand, slutter rute 52 seg til rute 48.

## OICC-Shahid Ashrafi Esfahani



Distance:	36,5 nm
Dist. from Dept.:	87,5 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	262°
Magnetic Course:	257°
Elevation:	4300 feet
Fuel:	yes

Sving litt til høyre ved Serahi Nahavand og følg rute 48 til Kermanshah flyplass, Shahid Ashrafi Esfahani. Ha en god landing der og litt tid til å hvile.

I følge den iranske historikeren Hamdollah Mostowfi ble Kermanshah grunnlagt på 400-tallet, under styret av Sassanid Bahram IV. Som tidligere guvernør i Kerman hadde han fått tittelen Kerman Shah. Navnet på byen stammer fra denne tittelen. Andre kilder som al-Muqaddasi navngir kong Kavadh I som grunnleggeren.

Gjennom historien har Kermanshah vært okkupert mange ganger av utenlandske tropper. Så etter erobringen av Hulwan i 640 av de muslimske araberne, ble Kermanshah også tatt av araberne. På 1000-tallet erobret seljukkerne byen. Fram til 1400-tallet hadde Kermanshah ingen betydelig stilling. Med fremveksten av safavidene ble Kermanshah en grenseby mellom safavidene og det osmanske riket. Mellom 1590 og 1602 falt byen til osmanerne. Fra 1600-tallet ga den kurdiske stammen Zangana byens administratorer. Kermanshah ble den viktigste byen i persisk Kurdistan.

I 1909 fant det sted en pogrom mot jøder i Kermanshah. Bulletin of the Alliance Israélite Universelle rapporterte også om solidaritet med ofrene: "Muslimene sendte brød til det jødiske kvarteret, de ga våre medreligionister tepper og madrasser for natten."

Kermanshah er en av Irans vestlige landbrukskjerne, og produserer korn, ris, grønnsaker, frukt og oljefrø. Ved siden av dette utvikler Kermanshah seg til en ganske viktig industriby. I forstedene til byen er det to industrisentre med mer enn 256 produksjonsenheter. Disse næringene inkluderer petrokjemiske raffinerier, tekstilproduksjon, matforedling, teppeproduksjon, sukkerraffinering og produksjon av elektriske apparater og verktøy. Kermanshah Oil Refining Company (KORC) ble etablert i 1932 av britiske selskaper, og er en av byens viktigste industrier. Etter nylige endringer i Irak, har Kermanshah blitt en av Irans viktigste import- og eksportporter.



**LEG 21: OICC - OR1A**

Departure: Shahid Ashrafi Esfahani (OICC)

Destination: Rasheed (OR1A)

Distance: 231,0 nm

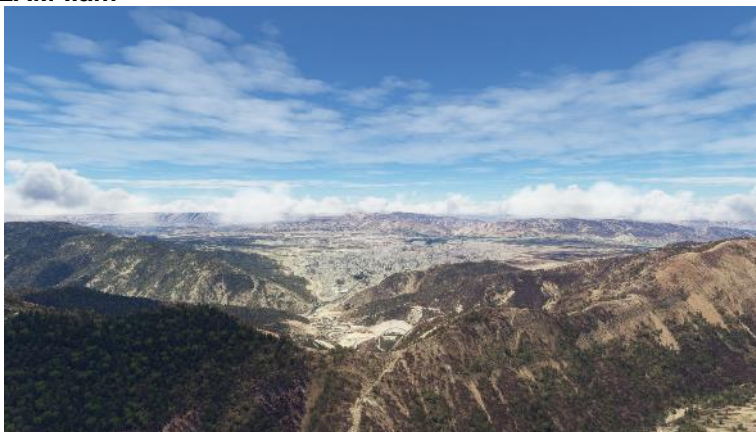
**HOLE-Holeylan**

Distance:	40,0 nm
Dist. from Dept.:	40,0 nm
Dist. to Dest.:	191,0 nm
True Course:	187°
Magnetic Course:	182°

En av de eldste passene over Zagros-fjellene, som antas å ha blitt brukt av Silk Road-karavanene, er Ilam-passet.

Etter oppskyting, fly til sentrum av byen, sving sørover og se etter 2 veier som går langs den sørlige bygrensen til venstre og høyre for en sørvendt fjellkjede og bli med bak.

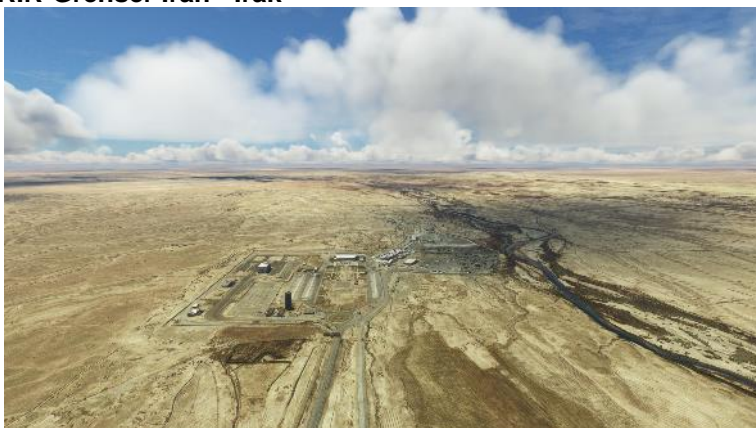
Rute 21 kobles til det store veikrysset fra sørøst. Følg denne veien til Holeylan.

**ILAM-Ilam**

Distance:	33,1 nm
Dist. from Dept.:	73,1 nm
Dist. to Dest.:	157,9 nm
True Course:	264°
Magnetic Course:	260°

Ved Holeylan møter du Seimare-elven og like sør for landsbyen er det et veikryss der rute 19 møter rute 21. Følg 21 som følger elva et stykke, først i sørlig retning og litt senere i vestlig retning som svinger sørover rett før passet. Når du flyr over passet vil du allerede kunne se byen.

Selv om historien til byen Ilam bare går tilbake til 1800-tallet, har boksgraver som dateres til rundt 1100-750 f.Kr. blitt oppdaget like sør for byen, som tilhører den nedlagte landsbyen Deh-e Bala.

**IRIR-Grenser Iran - Irak**

Distance:	35,2 nm
Dist. from Dept.:	108,3 nm
Dist. to Dest.:	122,7 nm
True Course:	210°
Magnetic Course:	205°

Sør for Ilad går rute 17 ut av byen. Følg veien til den irakiske grensen.

Kanskje du burde trykke på pauseknappen på dette tidspunktet for å kunne lese i fred. Det siste avsnittet er spesielt viktig for meg.

Irak ligger på territoriet til det gamle Mesopotamia (arabisk: "mellom de to elvene"). Fra det 4. årtusen f.Kr. dukket noen av de tidligste avanserte sivilisasjonene av menneskeheten opp her (Sumer, Akkad, Assyria, Babylonia, Mittani, Media), og det er grunnen til at regionen av mange i dag blir sett på som sivilisasjonens vugge.

Etter slaget ved Kadesia i 636 grep de arabiske muslimene området. Irak ble et viktig kulturelt senter for den spredte islam. Bagdad ble grunnlagt i 762 av al-Mansur som hovedstaden i det abbasidiske kalifatet og utviklet seg snart til den viktigste byen i den islamske verden. Perioden som fulgte omtales også som islams storhetstid, hvor spesielt vitenskap og kunst utviklet seg til et betydelig høyere nivå enn i for eksempel Europa.

I 1401 ble Bagdad ødelagt av Timur, i 1534 falt landet til det osmanske riket. Irak forble et ubetydelig sideshow i lang tid. Imidlertid gjorde dens geostrategiske posisjon på skjæringsrutene mellom Europa, Britisk India, Sentral-Asia, Kaukasus og Sør-Arabia det til et objekt av global politisk interesse fra første verdenskrig og utover. Under første verdenskrig invaderte og okkuperte britiske tropper og arabiske opprørere Bagdad sammen.

I 1920 løsnet Storbritannia områdene rundt Bagdad, Mosul og Basra fra det tidligere osmanske rike og slo dem sammen til dagens Irak. Bekreftet av Folkeforbundet ble det britiske mandatet til Mesopotamia opprettet. Den 23. august 1921 ble Faisal, sønn av Sherif Hussein av Mekka, utropt til konge. Kongeriket Irak ble tatt opp i Folkeforbundet 3. oktober 1932.

Under andre verdenskrig var det et anti-britisk kupp som ble knust av den britiske hæren.

Etter et kupp i 1958 ble kongen myrdet, monarkiet avskaffet og republikken Irak utropt. De siste britiske soldatene forlot landet 24. mars 1959.

Etter Baath-partiets kup i 1963 ble de diplomatiske forbindelsene med USA avbrutt. Da Baath-partiet var ved makten, fulgte massehenrettelser og vilkårlige arrestasjoner, spesielt av kommunistiske og andre venstreorienterte intellektuelle. Spesielt etter at Saddam Hussein kom til makten etter at al-Bakr trakk seg 16. juli 1979, skjedde det massive brudd på menneskerettighetene, som også mange baathister ble ofre for.

Etter måneder med konflikt med Iran, beordret Hussein den 22. september 1980 den irakiske hæren til å angripe nabolandet med ni av totalt tolv divisjoner. Etter innledende suksesser måtte den irakiske hæren trekke seg lenger og lenger tilbake fra 1982 og til slutt føre krig i sitt eget land fra 1984. Denne første gulfkrigen varte til 1988 og kostet anslagsvis 250 000 irakere livet. Under denne krigen brukte staten kjemiske krigførmidler flere ganger, både mot iranerne og mot sin egen befolkning.

2. august 1990 invaderte den irakiske hæren Kuwait og okkuperte landet. Bare gjennom intervensjon fra internasjonale tropper, ledet av USA, ble landet frigjort i februar 1991, under den andre gulfkrigen. Den amerikanske ledelsen brukte inkubatorløgner til å mobilisere sine politikere, allierte og folk. Som et resultat av okkupasjonen innførte FN sanksjoner mot landet, noe som førte til internasjonal isolasjon og, gjennom dårlig forvaltning av de tillatte handelsvarene, til utarming av store deler av befolkningen.

Undertrykkelsen av det sjiamuslimske opprøret i 1991 resulterte i et folkemord på 60 000-100 000 (ifølge andre anslag opptil 300 000) døde. På den tiden avsluttet regjeringstroppene ikke bare opprøret med militære midler. De sprer også terror ved tilfeldig å samle og henrette sivile i shia-byer. Massegravene fra denne perioden ble først oppdaget etter regimets fall i 2003.

Irak-krigen begynte 20. mars 2003 med luftangrep mot hovedstaden Bagdad. I mai 2003 erklærte USAs president Bush slutten på store fiendtligheter, og Irak ble delt inn i okkupasjonssoner med godkjenning fra FNs sikkerhetsråd. Etter dannelsen av et midlertidig råd, 28. juni 2004, ble det administrative mandatet overført til en representativ irakisk midlertidig regjering. Senere ble det holdt demokratiske parlamentsvalg.

Den 15. oktober 2006 utropte al-Qaida en islamsk stat i Irak som skulle omfatte totalt seks provinser. Dødseskvadroner rettet mot sjiamuslimer i Irak. Terrorangrep utført av sunnimuslimer og sjiamuslimer mot hverandre, men fremfor alt de direkte og indirekte konsekvensene av den amerikanske okkupasjonen, krevde mellom 100 000 og 1 000 000 menneskeliv innen 2008, avhengig av studien. De fleste dødsfallene skjedde som et resultat av målrettet vold mellom sunnimuslimer og sjiamuslimer.

I krigen som fulgte, mot IS, lyktes de irakiske væpnede styrkene og People's Mobilization Forces (al-Hashd al-Sha'bi), støttet av en internasjonal allianse, i å presse tilbake den såkalte islamske staten. Slaget ved Mosul ble avsluttet i juni 2017, og byen ble gjenerobret. I desember 2017 kunngjorde Iraks statsminister Haidar al-Abadi seier over IS.

Den politiske situasjonen i Irak er ustabil den dag i dag. Hovedårsaken er de etnisk-religiøse forskjellene mellom de tre delene av landet i de tidligere osmanske provinsene Mosul, Bagdad og Basra, som betyr: kurdere og turkmenere i nord, sunni-arabere midt i landet og sjiamuslimer i landet sør.

Det var mange ting, spesielt når det gjelder landets nyere historie. Men det påvirker oss alle. I en ustabil politisk situasjon som forårsaker konflikt, er det ikke bare menneskene som er direkte berørt som lider. Siden det bare er et begrenset antall lokale økonomiske former, lider den globale økonomien også av knapphet og inflasjon. Menneskelige og økonomiske ressurser blir brukt til å ødelegge i stedet for å opprettholde og helbrede denne verden, som er mer truet enn noen gang.

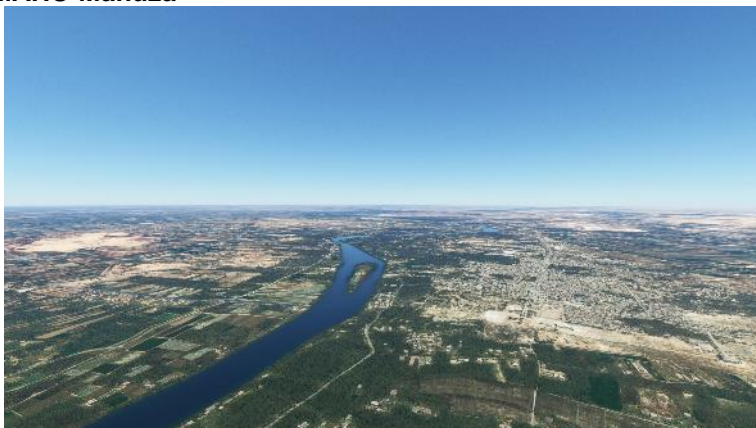


**KUT-Kut**

Distance:	38,1 nm
Dist. from Dept.:	146,4 nm
Dist. to Dest.:	84,6 nm
True Course:	199°
Magnetic Course:	194°

Etter å ha krysset grensen ved Meheran følger du samme vei, som nå heter Route 15. Etter noen få kilometer går den sammen med rute 13. Sving mot nordvest, kryss elven Nahr Mirzabad og følg rute 13, som kort etter svinger mot sørvest, til byen Kut ved Tigris.

Middelalderbyen Madharaya lå på stedet for det moderne Kut. Byen ligger i et fruktbart område der det tradisjonelt dyrkes korn. Byen var også lenge et viktig handelssenter for tepper på Silkeveien.

**MAHU-Mahuza**

Distance:	70,6 nm
Dist. from Dept.:	217,0 nm
Dist. to Dest.:	14,0 nm
True Course:	299°
Magnetic Course:	295°

Det er ikke lenger klart om Silkeveien løp langs venstre eller høyre for Tigris. Men faktum er; her var det tilstrekkelig med vann, hvileplasser og nok mat til lastdyrene, som ikke måtte kjøpes i karavanserai. Så følg elven, langs hvilken en vei fører til venstre og høyre. Bak den fjerde broen som krysser Tigris ligger byen Mahuza.

I stedet for dagens Mahuza var den gamle Seleucia-Ktesiphon grunnlagt av grekere. Byen eksisterte fra rundt 400-tallet f.Kr. til 800-tallet e.Kr. Den doble metropolen var allerede viktig under seleukidene, før den senere ble hovedresidensen til Arsacidene (Parthian Empire) og Sassanidene. I senantikken var det sentrum for østsyrisk eller kaldeisk kristendom, hvorfra den assyriske kirken i øst dukket opp.

**SELE-Seleucia**

Distance:	3,0 nm
Dist. from Dept.:	219,9 nm
Dist. to Dest.:	11,1 nm
True Course:	274°
Magnetic Course:	269°

Sving til venstre, fly over Tigris og du ser umiddelbart på det arkeologiske stedet til den gamle byen Seleucia, som også var en viktig by på Silkeveien.

Seleucia, også kjent som Seleucia ved Tigris, var en stor mesopotamisk by på vestbredden av Tigris. Den ble grunnlagt rundt 305 f.Kr. av Seleucus I Nikator (makedonsk general under Alexander den store og senere konge av Seleucid-riket han grunnla selv) som den første hovedstaden i Seleucid-riket og forble et viktig sentrum for handel og hellenistisk kultur etter den keiserlige hovedstaden ble overført til Antiokia. Byen fortsatte å blomstre under parthisk styre fra 141 f.Kr. Gamle tekster hevder at den nådde en befolkning på 600 000 innbyggere. Ødelagt av den romerske generalen Avidius Cassius i 165, falt Seleucia gradvis i glemmeboken i løpet av de følgende århundrene. Stedet ble gjenopdaget av arkeologer på 1920-tallet.

**OR1A-Rasheed**

Distance:	11,1 nm
Dist. from Dept.:	231,0 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	353°
Magnetic Course:	348°
Elevation:	106 feet
Fuel:	yes

Bare noen få miles lenger går Sirwan-elven sammen med Tigris og du er over byen Bagdad. Nord for samløpet finner du Rasheed Airfield. Ha en trygg landing her.

Bagdad, denne eventyrbyen fra 1001 netter, hvis navn betyr "Guds gave", med en veldig rutete historie...

Bagdad ble grunnlagt 30. juli 762 som Madīnat as-Salām, som betyr "fredens by", av abbasiden al-Mansur som den nye hovedstaden i kalifatet. Den oppsto bare noen få kilometer fra den gamle hovedstaden i Sassanid-riket, Seleucia-Ctesiphon, som du nettopp har fløyet over. På grunn av den praktisk valgte beliggenheten, ved krysset mellom mange handelsruter og de fruktbare dyrkingsområdene og takket være nærheten til Tigris, blomstret den nystiftede byen raskt.

I 1258 ble det erobret av mongolene under Hülegü etter en kort beleiring. Mongolene drepte den siste kalifen, al-Musta'sim bi-'llah, i februar 1258 og begikk, ifølge øyenvitneskildringer, ufattelige grusomheter. Kilder forteller om en pyramide av hodeskaller.

Mye viktigere var imidlertid at i forbindelse med denne erobringen av Bagdad og Mesopotamia, ødela både de forsvarende mamelukkene og mongolene landets svært komplekse vanningsystemer. Konsekvensene av denne ødeleggelsen ble forsterket av forflytningen av lokalbefolkningen og det tilhørende tapet av kunnskap om drift og vedlikehold av vanningsystemet. Jordsmonnet i Mesopotamia begynte å tørke opp, og Bagdad, tidligere den nest største byen i verden, sank ned i ubetydelighet sammen med hele Mesopotamia.

Etter det, i 1401, ble Bagdad igjen stormet og sparket av Timur Lenk. Fra 1500-tallet skiftet byen hender noen ganger mellom osmansk og persisk styre. På 1700-tallet fikk pashaene i Bagdad, med mamelukkene, omfattende autonomi, men måtte fortsette å anerkjenne osmansk overherredømme.

I 1831 ble Bagdad igjen okkupert av osmanske tropper og returnert til sentraladministrasjonen etter en pestepidemi som kraftig svekket dynastiets styre. I Bagdad overlevde bare 27 000 av 80 000 mennesker.

Den osmanske grunnloven av 1876 proklamerte islam som statsreligion, men ga den jødiske og kristne befolkningen like politiske rettigheter og ga dem tilgang til offentlige verv. På den tiden var Bagdad en kosmopolitisk og multinasjonal by. Blant muslimene var sjiaer og sunnimuslimer like mange. Ved siden av dem var det mange jøder, som tilhørte de rikeste kjøpmenn og forretningsmenn (ca. 1300 familier med tre synagoger), kristne (armenere, jakobitter, nestorianere, grekere, ca. 300 familier). Persere og indere var også sterkt representert.

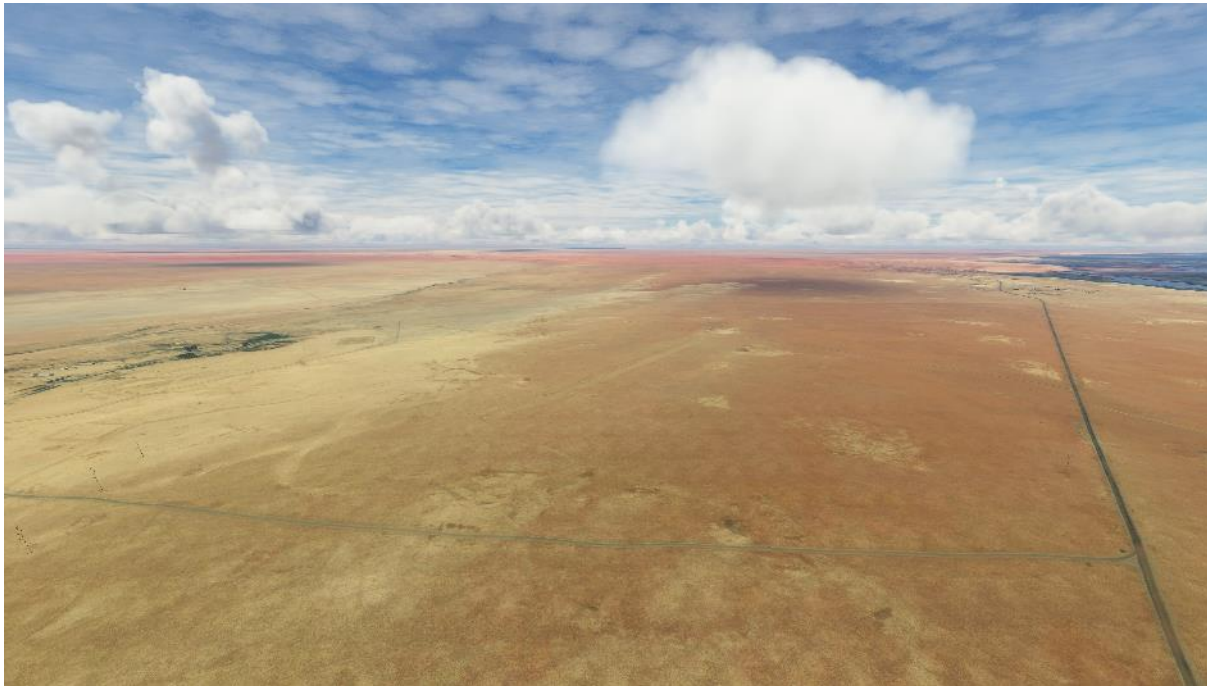
Denne freden varte til 1941, da det var arabisk nasjonalistisk motiverte pogromer mot den jødiske befolkningen, mens de britiske troppene ikke gjorde noe med det. De overlevende jødene ble deretter fløyet til Israel.

Forresten: Studier har vist at historiene fra 1001 natt er av indisk opprinnelse, som så ble gjenfortalt og skrevet ned i stil med den mesopotamiske kulturen. Det er åpenbart at disse historiene også kom til oss via Silkeveien.



**LEG 22: OR1A - OSHA**

Departure: Rasheed (OR1A)  
Destination: Hajin Airport (OSHA)  
Distance: 225,0 nm

**FALL-Fallujah**

Distance: 35,7 nm  
Dist. from Dept.: 35,7 nm  
Dist. to Dest.: 189,3 nm  
True Course: 277°  
Magnetic Course: 273°

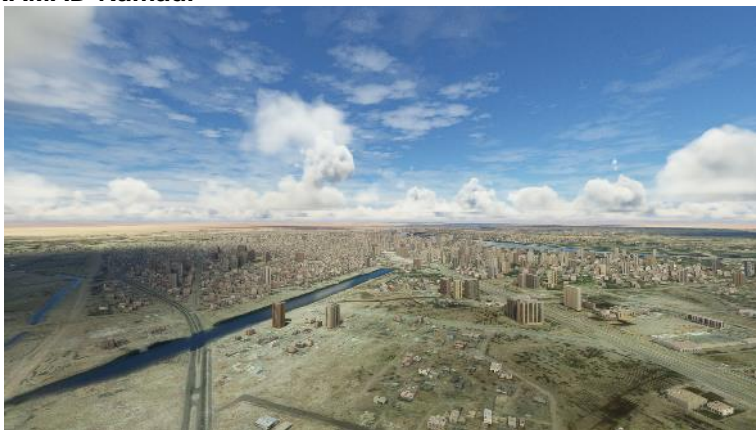
I Bagdad deler Silkeveien seg igjen i sekundære ruter. En sekundær rute går nordover, langs Tigris, via Baqubah, Samarra, Erbil og Mosul (den bibelske Nineve), til Trabzon ved Svartehavet. En annen rute går sørover, via Hamza og Basra, til Persiabukta. Du vil nå fortsette å følge ruten vestover, til Middelhavet, som ble ansett som hovedruten i Orienten på den tiden.

Når du kan se Bagdad fra luften igjen, dra vestover, kryss Tigris og se etter den store internasjonale flyplassen. Rett nord for flyplassområdet går rute 11 vestover, og tar deg til byen Fallujah ved Eufrat.

Fallujah er også kjent som "Moskeenes by" på grunn av antallet moskeer i og rundt byen.

Fallujah eksisterte allerede i babylonsk tid. Academy of Pumbedita, som byen ble kalt på arameisk, var frem til 1000-tallet verdens viktigste senter for jødisk læring.

Det var også et viktig hvilested for campingvogner, siden det i gamle tider bare var ørken mellom Fallujah og Bagdad.

**RAMAD-Ramadi**

Distance:	27,3 nm
Dist. from Dept.:	63,0 nm
Dist. to Dest.:	162,0 nm
True Course:	284°
Magnetic Course:	279°

Det er også mange bosetninger – byer og landsbyer – langs Euftrat som bare utviklet seg som et resultat av Silkeveien. Fra nå av flyr du lenger og lenger langs elven til Silkeveien forlater den vennlige, vanngivende Euftrat.

Den neste store byen på Silkeveien er Ramadi.

Ramadi ligger i Iraks sunnitriangel. Da den britiske oppdageren Francis Rawdon Chesney kom gjennom med en dampdrevet båt på en ekspedisjon for å teste Eufrats farbarhet i 1836, var det allerede en bosetning i dette området. Han beskrev den som en "pen liten by" og bemerket at de svarte teltene til beduinene kunne sees på begge breddene av elven fra Ramadi til Fallujah.

Den moderne byen ble grunnlagt i 1869 av Midhat Pasha, den osmanske wali (guvernøren) i Bagdad. Osmanerne forsøkte å bringe regionens tidligere nomadiske Dulaim-stamme under kontroll som en del av et program for å bosette Iraks beduinstammer gjennom landtilskudd, og trodde de ville være tettere knyttet til staten og lettere kontrolleres.

Ramadi ble beskrevet i 1892 som "den mest velstående byen i hele Eufratdalen". «Det har et telegrafkontor og store offentlige bygninger. Basarene er veldig store og velfylte." Sir John Bagot Glubb (Glubb Pasha) ble sendt dit i 1922 for å "vedlikeholde en vaklevoren flytebro over elven (Euftrat), båret i båter av bitumenbelagt siv" som han sa det . På dette tidspunktet var Dulaim for det meste stillesittende, selv om de ennå ikke fullt ut hadde adoptert en urban livsstil. Glubb beskrev dem som "jordbruksbønder på bredden av Euftrat, som vanner hveten, bygg og daddelpalmer ved hjelp av kerider, hestedrevne vannheiser." En britisk militærhåndbok utgitt under første verdenskrig bemerket at "noen Europeiske reisende anså innbyggerne i Rumadiyah (Ramadi) for å være fanatiske».

**HIT-truffet**

Distance:	24,3 nm
Dist. from Dept.:	87,3 nm
Dist. to Dest.:	137,7 nm
True Course:	297°
Magnetic Course:	292°

Elven tar deg videre til byen Hit.

Byen ble bygget på to åser nær den eldgamle bosetningen Is, som lå ved elven Is med samme navn, en sideelv til Euftrat. Lokaliteten var kjent i førindustriell historie for lett tilgjengelige forekomster av



bitumen. Råstoffet ble utvunnet i Mesopotamia allerede i det 3. årtusen f.Kr. og brukt til forsegling av flettverk og som råstoff til murstein, senere også til fugging av skip og som brensel. Bitumen skal ha blitt eksportert fra byen til Egypt rundt 2000 f.Kr.

På 300-tallet ble byen plyndret under felttog av romerne og deretter av perserne. Så, i den abbasidiske perioden, var Hīt en befestet bosetning som kontrollerte rundt tretti omkringliggende landsbyer.

Siden den islamske lærde Abdallāh ibn al-Mubārak (736-794) døde, har graven hans i Hīt blitt æret.

I tillegg til bitumen stiger også svovel til overflaten, noe som gir byen et rykte for å lukte vondt.

Steinbruddet i Jaladiya, nordvest for byen, tilbyr kalkstein av god kvalitet. Det bygges også elvebåter og det er et saltverk sørvest for byen.

#### HADAM-Haditha Dam



Distance:	41,0 nm
Dist. from Dept.:	128,3 nm
Dist. to Dest.:	96,7 nm
True Course:	325°
Magnetic Course:	320°

Langs Eufrat er det mange andre mer eller mindre viktige steder som kan forbindes med Silkeveien. Det er for kjedelig å forske på dem alle. Derfor er det nå et stort sprang til demningen til Haditha.

Dammen, med sitt 660 MW vannkraftverk, er den nest største vannkraftprodusenten i Irak, etter Mosul-demningen. Haditha vannkraftverk har seks turbiner. Reservoaret kalles al-Qadisiya, Buhayrat al-Qadisiya eller Qadisiyah-sjøen. Demningen, en jordfyllingsstruktur, ble bygget mellom 1976 og 1986 av det jugoslaviske selskapet Hidrogradnja Sarajevo.

#### ANAH-Lukk



Distance:	20,9 nm
Dist. from Dept.:	149,2 nm
Dist. to Dest.:	75,9 nm
True Course:	300°
Magnetic Course:	295°

Fly over reservoaret og hold deg til den sørlige bredden til du kommer til munningen av Eufrat og litt lenger fremme, byen Anah.

Byens historie går tilbake til bronsealderen, noe utgravninger viser. Under Hammurapi av Babylon var byen under babylonsk kontroll og ble inkludert i guvernementet Sūḥu. Senere var byen under assyrisk og deretter ottomansk styre.



Under det tidlige islamske styret var det en velstående handelsby på Silkeveien, kjent for sine daddelpalmer og hager. På 1300-tallet skrev den lærde Mustafi om palmelundenes berømmelse. Middelalderens arabiske poeter hyllet Anahs vin.

I 1574 fant Leonhart Rauwolff, en tysk naturforsker, botaniker, lege og oppdagelsesreisende, byen delt i to deler. Det var den tyrkiske delen "så omgitt av elven at den bare kan nås med båter" og den større arabiske delen, på den andre bredden. Anah var for tiden den viktigste arabiske byen ved Eufrat, og kontrollerte en hovedrute vest for Bagdad og området som Palmyra i Syria kunne nås gjennom.

#### IRSY-Grenser Irak - Syria



Distance:	50,3 nm
Dist. from Dept.:	199,4 nm
Dist. to Dest.:	25,6 nm
True Course:	272°
Magnetic Course:	266°

Når du fortsetter å følge Eufrat, kan du se rute 12 til venstre, som tar deg til Rasela grenseovergang.

De eldste arkeologiske funnene i det som nå er Syria er rundt en million år gamle og stammer fra den paleolittiske perioden. Fra midten av det 3. årtusen f.Kr. mistenkes semittisktalende folk der: arameere, amoritter og kanaaneere. Beliggenheten mellom Mesopotamia, Anatolia og Egypt forårsaket vekslende herskere av akkadisk, mitanni, hettittisk, egyptisk, assyrisk og persisk. Etter å ha blitt erobret av Alexander den store, tilhørte Syria Seleucidriket fra 301 til 64 f.Kr. I Romerriket (fra 64 f.Kr.) var Syria, ved siden av Egypt, den rikeste og mest innflytelsesrike provinsen i imperiet. Øst-romersk styre endte på 700-tallet med erobringen av de arabiske umayyadene.

Hovedstaden i det islamske imperiet, Damaskus ble den tredje hellige byen i islam, sammen med Mekka og Jerusalem. I 877 ble Syria avhengig av Egypt, som varte i mer enn 600 år med avbrudd. I løpet av denne perioden utviklet korsfarerstatene seg på syrisk jord, som også omfattet nord (Aleppo og Antiokia).

I 1260 erobret mongolene landet, men led nederlag av mamelukkene, som forsvarte Syria med Egypt. Mamluk-styret varte til 1516. Da ble Syria en del av det osmanske riket og det osmanske riket, som det tilhørte til 1918. Hashemittenes prins Faisals håp om å få det planlagte kongeriket «Stor-Syria» ble forpurret av Frankrike, som fikk Folkeforbundets mandat for Syria og Libanon og opprettholdt sitt styre i Syria (dagens Syria er en fransk kolonialisering) frem til april 17 (nasjonaldagen) i 1946 da Syria fikk uavhengighet og den syriske arabiske republikken ble utropt.

Fra mars 2011 var det protester mot Assads regjering, som i løpet av månedene eskalerte til en borgerkrig. I april 2016 anslo FNs (FN) spesialutsending for Syria, Staffan de Mistura, at 400 000 mennesker har blitt drept siden krigen startet. Rundt 13 millioner syrere er på flukt i eller utenfor Syria. Det er flere grupper som kjemper mot hverandre i landet. Den frie syriske hæren forsynes med våpen av den tyrkiske regjeringen og den amerikanske regjeringen, mens Assad-regimet forsynes med våpen, ressurser og kampanheter av den russiske regjeringen. Selv om borgerkrigen i Syria ble avgjort til fordel for Assad-regimet, er landet fortsatt et stykke unna en politisk løsning på konflikten og fred. «Bare én ting gjenstår av det gamle Syria, og det er Assad», kommenterer et tyrkisk dagblad.

**DUEU-Dura Europos**

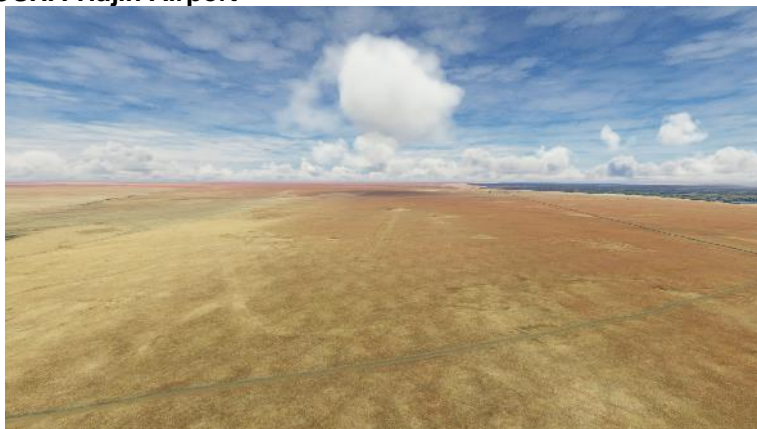
Distance:	24,3 nm
Dist. from Dept.:	223,7 nm
Dist. to Dest.:	1,3 nm
True Course:	330°
Magnetic Course:	325°

Fortsett å fly langs Euftrat og hold øye med vei 4 som kjører til venstre. Langs veien vil du kunne oppdage Hajin Airfield. Men før landing, se østover. Mellom flyplassen og Euftrat kan du se byen Dura Europos.

Dura Europos, var en gresk-hellenistisk by. Det ble grunnlagt i tiden til det østlige Diadochi-riket som oppsto der etter Alexander den stores død - kalt Seleucid-riket etter dets første konge, Seleucus I (358–281 f.Kr.). Dura Europos ble utvidet til en større by i gresk stil og utviklet seg til det administrative og økonomiske sentrum av regionen, spesielt i den senere parthiske perioden.

Noen kilder fører til synet at det var en viktig handelsby på ruten fra Palmyra til Euftrat og dermed på Silkeveien, hvis hovedrute ikke endte i Samarkand, men i Dura Europos. Andre kilder oppgir at dette synet ikke støttes av skriftlige kilder. Historisk sett er det riktig. Fordi alt som ikke kan bevises av funnet skrifter, eksisterer ikke. Det som imidlertid er sikkert, er at Silkeveien løp langs Euftrat og påvirket byen på en eller annen måte. Hvor viktig denne byen skal ha vært er et åpent spørsmål.

Den opprinnelig lille byen fikk en sterkt befestet citadell. Mynter ble til og med preget her i en kort periode under Antiochus I. Byen opplevde sin storhetstid spesielt i det første og andre århundre etter Kristus. Hele byområdet, innenfor murene, var nå fullt befolket og mistet deretter sin militære karakter. De velstående innbyggerne bygde eller utvidet de mange templene og dekorerte dem med statuer og malerier. Disse tempelbygningene viser en betydelig rikdom for innbyggerne. Befolkningen var en blanding av en liten gresk overklasse, som over tid tok i bruk parthiske skikker, et syrisk flertall og en rekke andre etniske og språklige grupper, inkludert mange jøder. Økonomisk var byen nært knyttet til Romerriket. Spesielt romerske mynter dominerte over parthisk mynt. Kulturelt sett var byen imidlertid mer parthisk. Byen tilhørte i det minste siden keiserne fra Severan-dynastiet, som grensefestning, Romerriket, ble erobret og ødelagt av sassanidene rundt 256 og sannsynligvis forlatt for alltid i 273.

**OSHA-Hajin Airport**

Distance:	1,3 nm
Dist. from Dept.:	225,0 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	227°
Magnetic Course:	222°
Elevation:	751 feet
Fuel:	no

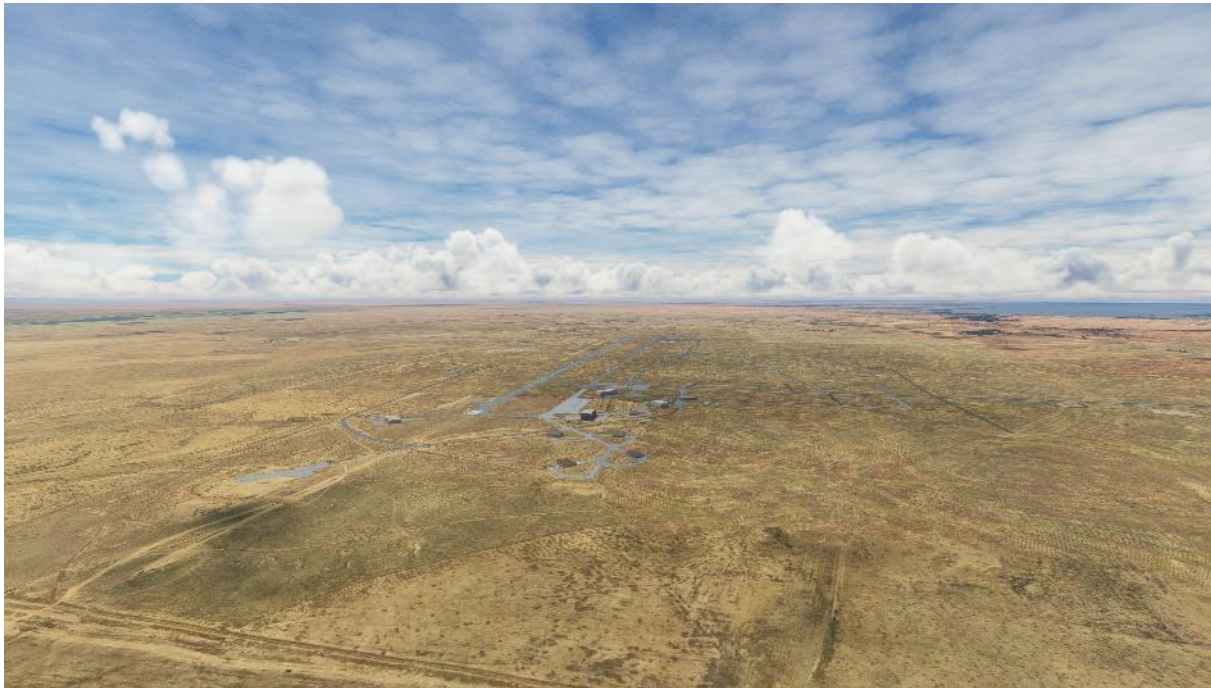
Land nå på den lille flyplassen Hajin, som bare har en kort sandstrand. Ha en trygg landing der.

**LEG 23: OSHA - OS59**

Departure: Hajin Airport (OSHA)

Destination: Tabqa (OS59)

Distance: 137,3 nm

**DEZO-Deir es-Zor**

Distance:	45,6 nm
Dist. from Dept.:	45,6 nm
Dist. to Dest.:	91,7 nm
True Course:	323°
Magnetic Course:	318°

Etter å ha startet på den korte rullebanen, følg Eufrat nordvest. Etter en stund vil du kunne se Deirezzor flyplass til venstre for elven. Litt lenger, på elvebredden, ligger byen Deir ez-Zor.

På Romerrikets tid var det et viktig handelssted på Silkeveien, langs Eufrat, mellom Middelhavet og Sassanideriket i det som nå er byområdet. Romerske festningsverk langs denne ruten eksisterte 50 kilometer nordvest for Halabiya og Dura Europos i sørøst. Etter at disse stasjonene ble erobret av dronning Zenobia, tilhørte byen Palmyras herredømme i noen år. Stedet ble ødelagt av mongolene under den mongolske invasjonen på 1200-tallet. I osmansk tid ble stedet kalt Deyrizor og var sete for Sanjak Zor.

I dag er byen hovedstaden i guvernementet Deir ez-Zor.

Al-Furat University ble grunnlagt i 2006 og er delvis basert i byen. Dets fakulteter for landbruk, vitenskap, kunst, samfunnsvitenskap, utdanning, jus, petrokjemisk ingeniørvitenskap og medisin er lokalisert i byen, mens andre fakulteter er lokalisert i nabofylkene. Det finnes også fagskoler og andre skolefritidsordninger.



Den armenske folkemordsminnekirken i Deir ez-Zor ble ødelagt av "Islamsk stat" i 2014. Det hadde tidligere vært et stort armensk pilegrims mål, spesielt på den årlige markeringen av det kristne armenske folkemordet. Folkemordets minnedag, 24. april, er en nasjonal sørgedag i Armenia og republikken Artsakh. Den feires også som en nasjonal minnedag i Frankrike, i California og av den armenske diasporaen over hele verden. Den til minne om deportasjonen av armenske intellektuelle 24. april 1915 fra den osmanske hovedstaden Istanbul. Det var opptakten til folkemordet på de kristne armenerne. Regjeringene i 30 land rundt om i verden beskriver massakrene fra 1915 til 1923 som folkemord.

### ARRA-Ar-Raqqa



Distance:	67,3 nm
Dist. from Dept.:	113,0 nm
Dist. to Dest.:	24,3 nm
True Course:	303°
Magnetic Course:	298°

Fly videre langs Euftrat. Den første broen, som kan sees etter rundt 30 nautiske mil, ligger bak den gamle festningen Halabiyat og foran det syriske atomkraftverket. De to neste broene tilhører byen Ar-Raqqa.

Dagens by er en reetablering fra begynnelsen av 1900-tallet, på stedet der det fantes en abbasidisk by på begynnelsen av 800-tallet.

Den tidligste grunnleggelsen av byen var Tuttul, som blomstret etter midten av 3. årtusen og varte til det gamle babylonske riket på 1600-tallet f.Kr. Den neste byen ble grunnlagt i den tidlige hellenistiske perioden med det seleukide Nikeforion rundt 300 f.Kr. Stedet tilhørte det Parthiske riket i lang tid og deretter til Romerriket siden 198. I romertiden ble det viktige handelssenteret kalt Callinicum (Kallinikon) og i senantikken var det en grenseby mot det persiske sassanideriket, med en sterk festning. I 639 erobret muslimske arabere byen og døpte den om til ar-Raqqa (elvedalen).

Lite er kjent om selve den romerske og senere bysantinske byen. Det kan ha vært minst to klostre, hvorav det ene var på bosetningsbakken kalt Tell Bi'a på arabisk, som oversettes til "kirkebakke". Et større jødisk samfunn samlet seg i synagogen, hvis eksistens ble rapportert av Benjamin av Tudela, den viktigste jødiske reisende i middelalderen, på midten av 1100-tallet.

Et sted mellom Deir ez-Zor og Ar-Raqqa, som ikke kan lokaliseres, var det en annen gaffel av Silkeveien i sørvest, som førte til Palmyra. Fra Palmyra, som et knutepunkt, førte andre sekundære ruter via Damaskus til Egypt og via Homs til havnebyen Tartus ved Middelhavet.

## OS59-Tabqa



Distance:	24,3 nm
Dist. from Dept.:	137,3 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	240°
Magnetic Course:	235°
Elevation:	1095 feet
Fuel:	yes

Lenger oppstrøms kommer du til Albaath-demningen, en sperring bak Tabqa-demningen, som demmer Assad-sjøen. Sør for demningen går rute 4, som du nå følger en stund til du kan se Tabqa Airport, en militær flyplass, på venstre side av veien. Ha en lykkelig landing her og sjekk hvor mye drivstoff som er igjen på tanken.

**LEG 24: OS59 - LTDA**

Departure: Tabqa (OS59)

Destination: hatay (LTDA)

Distance: 142,3 nm

**TABQA-Tabqa Dam**

Distance:	6,2 nm
Dist. from Dept.:	6,2 nm
Dist. to Dest.:	136,0 nm
True Course:	357°
Magnetic Course:	352°

Det er naturlig at Silkeveien fra Ar-Raqqa til Aleppo først fulgte Eufrat-elven og deretter vestover, gjennom steppen, til Aleppo. Stien langs Eufrat oversvømmes i dag av Assad-reservoaret, som du derfor vil fly over om et øyeblikk.

Så kom deg tilbake i luften og sett kursen mot Tabqa-demningen i nord.

Dammen tjener til å generere elektrisitet i et vannkraftverk med en installert effekt på 824 MW. Demningen tjener også til å regulere vannet som brukes til å vanne åkre langs Eufrat-elven ned til den irakiske grensen. Dammen ble bygget fra mars 1968 til 1974 med sovjetisk økonomisk og teknisk bistand. Elven ble demmet opp fra 1973 og til slutt innviet i 1993 av president Hafiz al-Assad, som reservoaret er oppkalt etter. Assadsjøen er Syrias største innsjø med en maksimal kapasitet på elleve kubikkilometer.

Byggingen av Tabqa-demningen førte nesten til en krig med Irak i 1974/75 fordi Irak følte seg avskåret fra vannforsyningen. I tillegg holder Tyrkia vannet tilbake med Atatürk- og Keban-demningene.



Assadsjøen oversvømmet en rekke viktige arkeologiske steder, inkludert bronsealderen Emar og gravstedet til Sulayman Shah.

### BABI-Babiri-kanalen



Distance:	29,1 nm
Dist. from Dept.:	35,4 nm
Dist. to Dest.:	106,9 nm
True Course:	299°
Magnetic Course:	294°

Sving nordvestover og fly langs reservoaret. Etter en tid vil du se den velutviklede Babiri-kanalens elvemunning på venstre bredd, med et par godt synlige rørledninger som tilhører en pumpestasjon.

### ALEP-Aleppo by



Distance:	44,4 nm
Dist. from Dept.:	79,7 nm
Dist. to Dest.:	62,5 nm
True Course:	278°
Magnetic Course:	273°

Ta til venstre, følg kanalen litt og du vil snart se Jirah flyplass. Sør for flyplassen går rute A4 vestover, og tar deg helt inn i Aleppo.

Aleppo (arabisk Ḥalab; fransk Alep; kurdisk Heleb; tyrkisk Halep; arameisk Halab; noen ganger Haleb; i antikken Beroia) er hovedstaden i Aleppo Governorate med samme navn. I 2006 ble Aleppo den første byen som ble kåret til hovedstaden for islamsk kultur etter Mekka.

Aleppo dukker opp i kildene for første gang på slutten av 1800-tallet f.Kr. På den tiden var det hovedstaden i delstaten Jamchad, som dominerte Nord-Syria herfra til andre halvdel av 1600-tallet f.Kr. Etter det tok hetittene over, deretter arameerne og fra 610 f.Kr. fulgte en periode med persisk herredømme. Alexander den store okkuperte Aleppo i 333 f.Kr. og Seleucus I Nikator etablerte en makedonsk koloni der i 301–281, som fikk navnet Beroia. Denne befestede kolonien med kvadratisk planløsning fikk gater anlagt i rette vinkler og formet bybildet i Aleppo i sin grunnform også for senere tider. I 100 f.Kr. ble Syria erobret av det armenske riket og i 64 f.Kr. av romerne.

I 540 var det under bysantinsk, deretter under arabisk, så igjen under arabisk og igjen under bysantinsk styre. Etter at byen med suksess forsvarte seg mot korsfarerne, falt Aleppo for den ayyubidiske sultanen Saladin. Aleppo forble i Ayyubid-hender til det, som store deler av Nord-Syria, ble erobret og ødelagt av mongolene under Hulagu i 1260. Fra 1260 til 1516 var byen en del av Mamluk-riket. Citadellet ble gjenoppbygd i 1292, men ødelagt igjen rundt 1400 av Timur.

Fra 1517 til 1917 ble Aleppo en del av det osmanske riket. Byen blomstret en kort stund igjen da den kom under fransk kolonistyre etter slutten av første verdenskrig. Under første verdenskrig var Aleppo et senter for det armenske folkemordet av ungtyrkerne. I 1947 var det pogromer mot jødene i byen,

der opptil 75 jødiske borgere døde, byens viktigste synagoge ble ødelagt og Aleppo Codex, fra 900-tallet, ble midlertidig tapt og er bevart bare delvis dukket opp igjen til dags dato.

I 1986 erklærte UNESCO Aleppos gamleby, hvis sentrum er oppkalt etter den saudiarabiske medinaen, et verdensarvsted.

Historisk sett var byen først og fremst viktig som handelssentrum. Den lå i krysset mellom to handelsruter og formidlet handel fra India, Eufrat- og Tigris-regionene med Damaskus i sør etter foten av fjellene i stedet for den ufremkommelige kystruten. I tillegg førte en viktig gren av Silkeveien vestover til hovedstaden i det daværende osmanske riket, Istanbul. Siden tidlig middelalder har den håndlagde "Aleppo-såpen", basert på olivenolje, blitt laget i Aleppo og er ikke bare verdsatt og kjent i Orienten.

Byen hadde i underkant av 1,7 millioner innbyggere i bygrensene i 2008 og rundt 2,5 millioner innbyggere med forsteder i 2010. Det var den nest største byen i Syria etter Damaskus.

Det brøt ut harde kamper i Aleppo i 2012 under borgerkrigen i Syria. I disse kampene ble rakettkastere, stridsvogner, helikoptre og jagerfly brukt av diktatorens tropper lojale mot regimet og av den allierte russiske hæren. I september 2012 ble den historiske basaren i stor grad ødelagt av en stor brann. Denne basaren var verdens største overbygde gamle markedsdistrikt og er en del av UNESCOs verdensarvliste. Et tankgranat skadet minareten til den 700 år gamle Mahmandar-moskeen alvorlig. Den nesten 500 år gamle Chusrawiyya-moskeen ble ødelagt i 2014.

Massive russiske luftangrep på Aleppo i februar 2016 utløste en bølge av flyktninger inn i Tyrkia. Den 27. juli 2016 klarte pro-regjeringsstyrker og russiske tropper å lukke beleiringsringen rundt nabolag som fortsatt holdes av frihetskjemper. Rundt 300 000 mennesker ble fanget i urbane områder av Aleppo kontrollert av moderate grupper, ifølge FN. Et tilbud fra regjeringen og dens russiske allierte om å forlate den beleirede delen av byen under sikker oppførsel førte til et massivt bombardement av det russiske militæret på flyktingene, med internasjonalt forbudte brann-, fosfor- og klasebomber.

#### TAIZ-Dar Taizzah



Distance:	14,4 nm
Dist. from Dept.:	94,2 nm
Dist. to Dest.:	48,1 nm
True Course:	289°
Magnetic Course:	284°

Når du er over sentrum av Aleppo, snu til 280° M. Snart vil du kunne se en fjellkjede i det fjerne. Gå mot den høyeste toppen og snart bør du kunne se rute 62 under deg, som du kan følge til byen Dar Taizzah.

En godt bevart del av en gammel romersk vei fra det 2. århundre fører til Dar Taizzah eller Darat Izza, som er en del av Silkeveien som ble utviklet av romerne. Under det osmanske riket var Dar Taizzah kjent for bomullsstoffene som ble produsert der.

Byen ligger ved foten av Simeon-fjellet, hvor graven til Sheikh Barakat er et pilegrimsmål for yazidier. Han var aktiv på slutten av 1100-tallet og regnes ifølge Yazidi-troen som en hellig personlighet.

**SARM-Sarmada**

Distance:	7,6 nm
Dist. from Dept.:	101,8 nm
Dist. to Dest.:	40,5 nm
True Course:	230°
Magnetic Course:	224°

Via Dar Taizzah ta til venstre og følg veien som fører gjennom flere landsbyer til Sarmadā.

Sarmadā er en av de eldste bebodde byene i denne regionen, og på grunn av sin viktige beliggenhet, på Silkeveien, har den hatt kommersiell og økonomisk aktivitet og utvikling siden eksistensen. Derfor var det alltid et populært mål for angrep og plyndring av andre folk.

**SYTU-Grenser Syria - Tyrkia**

Distance:	3,2 nm
Dist. from Dept.:	105,0 nm
Dist. to Dest.:	37,3 nm
True Course:	314°
Magnetic Course:	308°

Sving skarpt til høyre via Sarmada og følg rute M45 til Bab al-Hawa-grenseovergangen.

Tyrkia har vært etterfølgerstaten til det osmanske riket siden republikken ble grunnlagt i 1923. Grunnleggeren av staten, Mustafa Kemal Atatürk, satte i gang en modernisering av Tyrkia gjennom sosiale og juridiske reformer basert på modellen fra ulike europeiske nasjonalstater. Med rundt 50 millioner turister i året er Tyrkia det sjette mest besøkte landet i verden.

Området i dagens Tyrkia har vært bebodd siden den paleolittiske perioden. I andre halvdel av det tredje årtusen f.Kr. immigrerte de indoeuropeiske hettittene sammen med luwianerne. Rundt denne tiden dukket det opp et nettverk av assyriske handelskolonier i Lilleasia.

Rundt 750 f.Kr. er det bevis på et frygisk imperium rundt Gordion og Midasstadt. Det endte i 696 f.Kr., visstnok med invasjonen av kimmererne, sannsynligvis fra Sør-Russland. Lydiernes rike oppstod omtrent samtidig med hovedstaden Sardes i det vestlige Lilleasia, mens i nordøst fra 900- til 700-tallet f.Kr. eksisterte kongeriket Urartu, som var i mer eller mindre konstant kamp med assyrere.

Fra 334 f.Kr. erobret Alexander den store hele Lilleasia. Etter hans død kollapset imperiet hans og hellenismen begynte med flere rivaliserende herskere av makedonsk avstamning. Gresk dominans ble avsluttet mot slutten av 300-tallet ved utvidelsen av Romerriket, som gradvis overtok makten i Lilleasia og holdt den til delingen i det vestlige og østlige Roma (Byzantium) på 400-tallet. Etter det tilhørte landet Byzantium inntil araberne og senere seljukkerne og ottomanerne invaderte.



Navnet på tyrkerne kommer fra Sentral-Asia. Der, i dagens Mongolia, fra 600- til 800-tallet, var det tyrkernes rike, styrt av en lekter, som vanligvis kalles Kok-tyrkere for bedre differensiering. Immigrantene som ga Tyrkia navnet var Oghuz og kom fra Aralhavet.

#### ANTA-Antalya



Distance:	25,6 nm
Dist. from Dept.:	130,6 nm
Dist. to Dest.:	11,7 nm
True Course:	268°
Magnetic Course:	262°

Rute M45 endrer navn til D420 etter grensen. Følg henne til du kommer til byen Antakya.

Antakya, tidligere Antiochia, var den tredje største byen i verden i den romerske antikken, etter Roma og Alexandria, men mistet mer og mer betydning etter alvorlige ødeleggelser på 600- og 1200-tallet. I nærheten av Antakya lå bronsealderbyen Alalach (nå Tell Açana), et viktig regionalt handelssenter hvis begynnelse er datert til rundt 3400 f.Kr. Her krysset handelsrutene fra Aleppo, Mesopotamia og fra Palestina til Anatolia og Middelhavet. Byen er forbundet med havet ved elven Orontes. Handel med Kypros er dokumentert skriftlig og arkeologisk. Maritim handel med Europa startet senere også herfra, med varer som nådde det tidligere Antiokia via Silkeveien. En kilde til rikdom var elfenben. Området rundt Alalach var kjent for sine elefantflokker i bronsealderen. På slutten av 1800-tallet blomstret handelen med silkeormpupper også her.

I tillegg spilte Antiokia en betydelig rolle i utbredelsen av kristendommen. Her ble «tilhengerne av den nye veien», som jødene kalte dem, kalt «kristne» for første gang. Apostelen Paulus grunnla et kristent fellesskap i Antiokia og begynte sin andre misjonsreise herfra.

#### LTDA-hatay



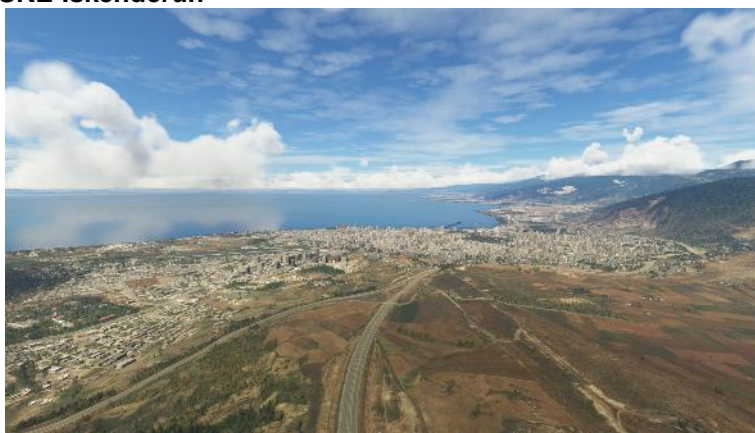
Distance:	11,7 nm
Dist. from Dept.:	142,3 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	36°
Magnetic Course:	31°
Elevation:	260 feet
Fuel:	yes

Etter å ha flydd over Antakya, snu nesen på flyet mot nordøst og fly på kanten av fjellene, på venstre vinge, til den nærliggende Hatay Airport (LTDA). Ha en lykkelig landing her.

Flyplassen startet i drift i 2007 og var en av de første funksjonshemmede flyplassene i Tyrkia. Den drives av det statlige DHMI og brukes utelukkende til sivile innenlandsflyvninger.

**LEG 25: LTDA - LTAF**

Departure:     hatay (LTDA)  
Destination:   Adana (LTAF)  
Distance:       91,2 nm

**ISKE-Iskenderun**

Distance:	13,4 nm
Dist. from Dept.:	13,4 nm
Dist. to Dest.:	77,8 nm
True Course:	332°
Magnetic Course:	327°

Når du nærmer deg flyplassen har du allerede sett fjellkjeden til Nur-fjellene. Når du har tatt av, kan du se en passvei nordøst for flyplassen som fører gjennom fjellene til havnebyen Iskenderun.

Denne byen pleide å være en havn for Aleppo. I dag er det handelssenteret i en region som dyrker korn, tobakk og sitrusfrukter. Men det er også et viktig industrisenter og endestasjonen for en lang oljerørledning fra Nord-Irak. I tillegg er Iskenderun en av de viktigste middelhavshavnene i Tyrkia.

Under det første korstoget ble Iskenderun erobret av korsfarerne og innlemmet i fyrstedømmet Antiokia. Tempelherrene bygde Baghras-slottet her, som vaktet den kilikiske porten, den viktigste forbindelsen mellom Kilikia, Middelhavet og høylandet i Anatolia.



**OSMA-Osmaniye**

Distance:	30,7 nm
Dist. from Dept.:	44,2 nm
Dist. to Dest.:	47,1 nm
True Course:	8°
Magnetic Course:	2°

Sving nordover og følg foten av fjellkjeden forbi din høyre vinge. Hold kursen mens en utløper av fjellkjeden stiger mot vest. Bak foten ligger provinshovedstaden i provinsen med samme navn, Osmaniye.

I Osmaniye-området var det en by kalt Kınık på 1500-tallet. For året 1672 nevner Evliya Çelebi, en osmansk forfatter som da var på pilegrimsreise til Mekka, byen İsneyn som det regionale markedssenteret for de turkomanske stammene. Denne bosetningen gikk sannsynligvis til grunne i løpet av 1700-tallet i den interne politiske uroen i det osmanske riket og ble forlatt. Som en del av en stabiliseringsprosess, i 1866, i nærheten av landsbyen Haciosman, i nærheten av ruinene av en urban bosetning, ble et nytt administrativt senter grunnlagt av Cevdet Pasha, en osmansk statsmann, historiker og jurist, som mottok navnet Osmaniye.

Osmaniye, på den gamle silkeveien, har alltid vært et sted av strategisk betydning som det er på ruten mellom Anatolia og Midtøsten.

**LTAF-Adana**

Distance:	47,1 nm
Dist. from Dept.:	91,2 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	263°
Magnetic Course:	258°
Elevation:	57 feet
Fuel:	yes

Nord for byen går motorveien O-52 rundt byen, vestover, gjennom den fruktbare Çukurova-sletten. Følg den til Adana by og flyplass. Ha en lykkelig landing der.

Flyplassen ligger vest for byen og må ikke forveksles med Incirlik Air Force Base.

Med rundt 45 000 studenter er Çukurova-universitetet i Adana et av de største universitetene i Tyrkia. Det er forskjellige kilder for opprinnelsen til navnet Adana. Han sies å være avledet fra Adanos, sønn av Uranus, fra gresk mytologi. En annen mulig opprinnelse er avledningen fra Adanyia, et område nær Kizzuwatna, i det hettittiske riket.

Byen går sannsynligvis tilbake til en hettittisk bosetning. Adanija har blitt nevnt i historiske hettittiske tekster siden 1500-tallet f.Kr. I senere syriske akkadiske tekster (1400 f.Kr.) og egyptiske beretninger (1100-tallet f.Kr.) nevnes byen under landsnavnet Danuna, en del av det som senere ble Kilikia.



Etter slutten av persisk styre tilhørte Adana først riket til Alexander den store, deretter til det seleukide riket. Pompeius slo seg ned her i 67 f.Kr. noen av de kilikiske piratene han hadde beseiret. Siden 72 var byen en del av den romerske provinsen Cilicia. Rundt 260 erobret sassanidene også Adana.

I 1097 erobret den armenske prinsen Oshin, stamfaderen til Hethumidene, byen fra Lambron-slottet sitt. Mellom 1000- og 1300-tallet immigrerte mange armenere da bosetningsområdet deres lenger nord ble erobret av Seljuks. Under rubenidenes styre oppsto kongeriket Lesser Armenia, som også Adana tilhørte. Adana falt til den turkmenske stammen Ramazanoğulları i 1378. Siden 1575 tilhørte byen det osmanske riket og senere til Tyrkia.

Den mest kjente historiske bygningen i Adana er steinbroen (Taşköprü) bygget under den romerske keiseren Hadrian over Seyhan-elven, som – sammen med Milvian Bridge i Roma – regnes som en av de eldste broene i verden som fortsatt er i bruk.

**LEG 26: LTAF - LTAN**

Departure: Adana (LTAF)  
Destination: Konya AB (LTAN)  
Distance: 174,0 nm

**KONAK-Konaklar**

Distance: 13,9 nm  
Dist. from Dept.: 13,9 nm  
Dist. to Dest.: 160,1 nm  
True Course: 263°  
Magnetic Course: 257°

Etter avgang, orienter deg mot sentrum av flyplassen. En bred arteriell vei, D400, går mot vest umiddelbart nord for flyplassområdet. Mellom byene Yenice og Tarsus er det et stort veikryss nær landsbyen Konaklar.

Forresten: Tarsus er fødestedet til Paulus, hedningenes apostel, en av apostlene som hadde størst innflytelse på utbredelsen av kristendommen. Her livnærte han seg som teltnaker.

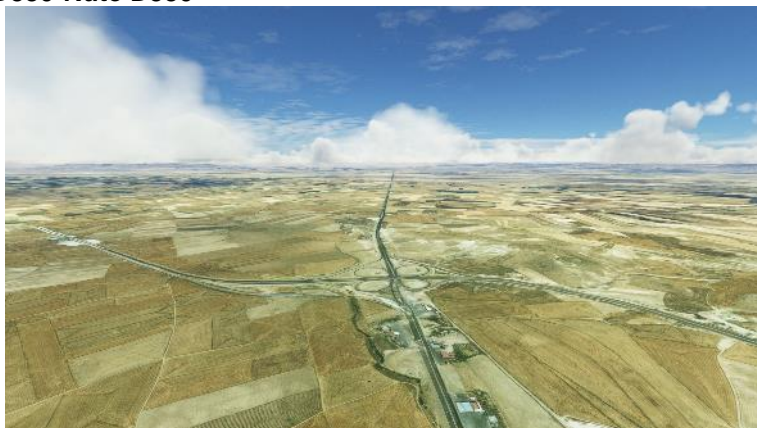
**ALPU-Alpu**

Distance:	31,2 nm
Dist. from Dept.:	45,1 nm
Dist. to Dest.:	128,9 nm
True Course:	350°
Magnetic Course:	344°

Fra veikrysset ved Konaklar forgrener en vei seg til høyre, nordover, inn i Taurusfjellene, som snart slutter seg til D750-veiruten og er ledsaget av motorveien O-21. Veien går over et fjellpass kalt Cilician Gate. Følg rute D750 til byen Alpu.

Korsfarerne kalte porten Porta Judae og araberne Darb as-Salāma. Det tyrkiske navnet stammer fra landsbyen Gülek, ved den sørlige inngangen til porten. Det er også Gülek Kalesi-slottet, som kontrollerte inngangen til porten i middelalderen. Selvfølgelig er det internasjonalt referert til som inngangen til Cilicia-området.

Porten ble dannet av elven Gökoluk og kunne som en sti bare krysses med fjell og ikke med kjøretøy. Passet har blitt delvis utvidet over tid. Som den strategisk viktigste porten på vei fra Anatolia til Syria, marsjerte mange hærer gjennom her. Så de ti tusen fra Xenophon Anabasis og Alexander den store, som dro herfra til slaget ved Issus, kom seg gjennom. Under den romerske keiseren Caracalla ble stien rettet og utvidet, noe en milepæl fra Podandus viser. Paulus av Tarsus og ridderne fra det første korstoget gikk også gjennom denne porten. Da den egyptiske visekongen Ibrahim Pasha marsjerte mot sin osmanske overherre i 1833, måtte han også gjennom porten. For å kunne transportere kanonene sine måtte han få utvidet den smale stien, da bare én pakket kamel kunne passe gjennom den om gangen.

**D330-Rute D330**

Distance:	26,9 nm
Dist. from Dept.:	72,0 nm
Dist. to Dest.:	102,0 nm
True Course:	294°
Magnetic Course:	288°

Ved Alpu forlater motorveien O-21 D750-ruten. Fortsett å følge D750 til du kommer til et veikryss, som kobles til E90 og D330.



**EREG-Eregli**

Distance:	17,1 nm
Dist. from Dept.:	89,0 nm
Dist. to Dest.:	84,9 nm
True Course:	241°
Magnetic Course:	235°

D330-ruten fører i sørvestlig retning til byen Ereğli.

I hellenistisk og spesielt i romertiden var byen et viktig sted under navnet Herakleia Kybistra, hvorfra veien til den kilikiske porten går. Den lå på en viktig militær- og handelsrute og ble derfor plyndret flere ganger av de arabiske inntrengerne av Lilleasia.

I bysantinsk tid tilhørte byen Kappadokia. I en kort periode tilhørte det kongeriket Lesser Armenia under navnet Kybistra. I august 1097 beseiret korsfarerhæren til det første korstoget, på vei til Antiokia, de kombinerte troppene til de danske mendidene og emiren av Kappadokia nær Heraclea. På 1000-tallet ble byen okkupert av Seljuks før den ble midlertidig erobret av mongolene på 1200-tallet. Siden 1466 tilhørte det det osmanske riket.

Omtrent tolv kilometer sørøst for Ereğli ligger bergrelieffet til İvriz, det best bevarte hettittiske relieffet i Tyrkia.

**KARA-Karapınar**

Distance:	26,8 nm
Dist. from Dept.:	115,9 nm
Dist. to Dest.:	58,1 nm
True Course:	298°
Magnetic Course:	292°

D330 går nordvestover ut av byen. Følg den til den neste større byen Karapınar. Rett før du flyr over et kraterområde med vulkaner som ble dannet for rundt 4 millioner år siden og var aktive inntil for rundt 9000 år siden.

Ved 1500 var området blitt utrygt i kjølvannet av urolighetene som førte til Celali-opprørene kort tid etter. Innbyggerne forlot bosetningene sine og flyktet fra ranerne til kanten av Karacadağ-fjellene. Å reise med bil fra Konya til Adana ble stadig mer usikker. Innbyggerne i området klaget til Sultan Selim I i 1514 og ba om beskyttelse. Deretter fikk han befestet stedet og stasjonerte en tropp med soldater for å beskytte gaten og innbyggerne.

Siden Karapınar var på veien fra Konstantinopel til Mekka og på Silkeveien, ble en karavanserai med mange uthus bygget under Sultan Süleyman den storslåtte av sønnen hans, guvernøren i Konya og senere Sultan Selim II, fra 1560 til 1563. Den berømte arkitekten Sinan fikk oppdraget med

konstruksjonen. Fra da av ble stedet kalt til ære for Süleymans Sultaniye, men ble omdøpt igjen etter grunnleggelsen av Tyrkia.

### KONY-konya



Distance:	51,1 nm
Dist. from Dept.:	167,0 nm
Dist. to Dest.:	7,0 nm
True Course:	282°
Magnetic Course:	276°

Følg D330 videre til provinshovedstaden i provinsen med samme navn, Konya, i det geografiske sentrum av Anatolia.

Det eldgamle navnet på byen var Iconium – i romertiden Iconium – og har vært dokumentert siden det 4. århundre f.Kr. Det er mulig at dette navnet kan knyttes til Ikkunawija, en by gjentatte ganger attestert i hettittiske kilder mellom 1500 og 1200 f.Kr.

I gresk tid tilhørte byene i den romerske provinsen Lykaonia stort sett Frygia. Byen antas å være fødestedet til den hellige Thecla og er nevnt i forbindelse med Paulus i Bibelen. Paulus og Barnabas skulle steines der for sin nye lære, men flyktet til Lystra akkurat i tide.

På 1100-tallet erobret Seljuk-folket regionen og Rum Seljuk-stammen etablerte et uavhengig sultanat i Anatolia, med Iconium som sin blomstrende hovedstad. Rom-seljuks brakte med seg en boom i handelen. russisk pelsverk, kobolt, silke, bomull, slaver og hester for edelstener, gull og sølv; Korn, tøy og våpen fra vesten mot krydder, sukker, musk og aloesjuice fra Egypt og Mesopotamia. Byen fikk en bymur med 108 tårn, som ble revet i løpet av 1800-tallet.

På det tredje korstoget kjempet Friedrich Barbarossa slaget ved Iconium her i 1190 mot Rum Seljuks. Etter Rum Seljuks fall i 1307 styrte karamanidene Konya. I 1442 beseiret osmanerne under Murad II karamanidene og Konya forble en del av det osmanske riket til slutten av første verdenskrig. Konya har vært en del av Tyrkia siden 1923.

I ottomansk tid var Konya et viktig religiøst sentrum. Etter at Atatürk forbød sufi-ordenene, utviklet det seg til en høyborg for den islamske konservative opposisjonen.

Byens landemerke er mausoleet til Mevlânâ Jalal ad-Din Rumi, grunnleggeren av Mevlevi-ordenen, i dag et museum og pilegrimssted for troende muslimer og tilhengere av sufismen. I tillegg er det viktige monumenter fra Seljuk-tiden i Konya.

## LTAN-Konya AB



Distance:	7,0 nm
Dist. from Dept.:	174,0 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	30°
Magnetic Course:	25°
Elevation:	3373 feet
Fuel:	yes

Ha nå en trygg og myk landing på flyplassen nord for byen.

I MSFS er den utpekt som Konya Military Air Base (LTAN). I realiteten er det imidlertid en flyplass med internasjonal status, brukt av både sivile og tyrkiske luftstyrker. Den ble overlevert til bruk i 2000.



**LEG 27: LTAN - LTAB**

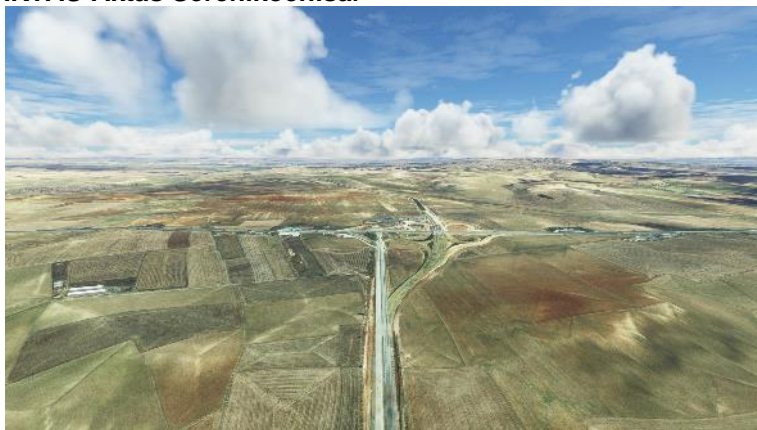
Departure: Konya AB (LTAN)  
Destination: Guvercinlik AB (LTAB)  
Distance: 132,2 nm

**CIHN-Cihanbeyli**

Distance: 43,9 nm  
Dist. from Dept.: 43,9 nm  
Dist. to Dest.: 88,3 nm  
True Course: 23°  
Magnetic Course: 17°

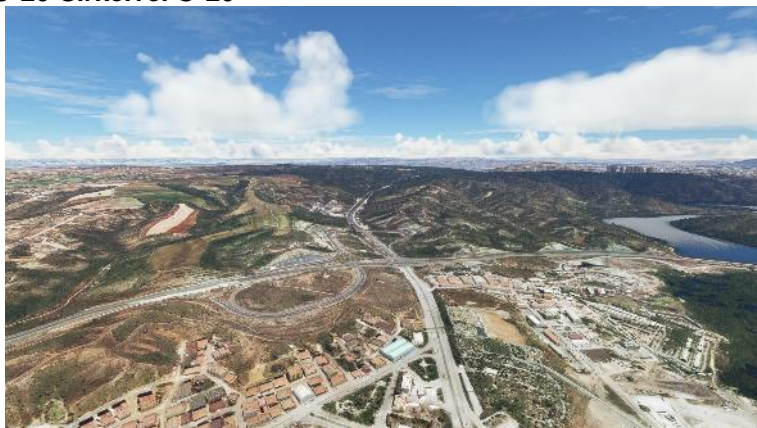
Når du er tilbake på den tyrkiske himmelen etter takeoff, sving nordøstover og følg rute D715, som går rett forbi det østlige flyplassområdet. Hvordan komme til byen Cihanbeyli.

Den eneste elven i regionen som også renner gjennom byen er İnsuyu Çayıdır.

**AKTAS-Aktas Sereflikochisar**

Distance:	32,9 nm
Dist. from Dept.:	76,8 nm
Dist. to Dest.:	55,4 nm
True Course:	17°
Magnetic Course:	12°

Fortsett å fly nordover langs rute D715. Etter byen Kulu kommer du til et veikryss hvor D715 slutter seg til D750 som kommer fra sør-øst.

**O-20-Sirkelvei O-20**

Distance:	40,9 nm
Dist. from Dept.:	117,7 nm
Dist. to Dest.:	14,5 nm
True Course:	338°
Magnetic Course:	332°

Ta til venstre og følg D750 i retning nordvest. Rett før Ankara vil du se Mogansjøen. D750 skjørter den østlige bredden og forbinder nord for innsjøen med rute O-21, den store ringveien som omgår Tyrkias hovedstad, Ankara.

**ANKA-Ankara**

Distance:	8,7 nm
Dist. from Dept.:	126,4 nm
Dist. to Dest.:	5,8 nm
True Course:	20°
Magnetic Course:	14°

Hold kursen og fly over krysset. Når du flyr over den, kan du se den mindre innsjøen Eymir til høyre. E750 går vestover forbi den og tar deg direkte til Ankara sentrum.

Hovedstaden, Ankara, er den nest største byen i landet etter Istanbul, med rundt 6 millioner innbyggere.



Opprinnelig en blomstrende frygisk bosetning på den persiske kongeveien, som gikk fra Sardis til Bagdad og dermed i stor grad var en del av den gamle silkeveien, det som da var Ancyra ble hovedstaden i den romerske provinsen Galatia i romertiden. Augustus-tempelet, på veggene som det er en inskripsjon som har blitt kjent som Monumentum Ancyranum, de romerske badene og den julianske søylen er bevart fra romertiden.

Under delingen av Romerriket, etter keiser Theodosius I's død i 395, falt byen under det østromerske riket, senere kalt det bysantinske riket, og tilhørte det til 1073. Bysantinene gjorde byen til militært hovedkvarter for deres Bukellarion administrative enhet fra 717-775. De imponerende festningsmurene til citadellet og kirken bygget inn i Augustus-tempelet, hvor apsis og den lille krypten fortsatt er bevart, stammer fra den bysantinske perioden.

Etter seljukkenes seier i slaget ved Manzikert i 1071 ble den bysantinske keiserlige administrasjonen i Anatolia midlertidig oppløst fullstendig. Under de anarkiske forholdene som oppsto på denne måten, slo tyrkiske stammegrupper seg ned i Anatolia. Etter den mongolske invasjonen i 1243 og sammenbruddet av Seljuk-staten tok små uavhengige fyrstedømmer, Beyliks, kontroll over de vestlige Anatolske grenselandene. I 1356 erobret ottomanerne Ankara og innlemmet det i det osmanske riket, som skulle bestemme utviklingen fra da og frem til første verdenskrig.

Etter ottomanernes nederlag i første verdenskrig okkuperte allierte styrker det som da var hovedstaden Istanbul. I det anatiske hjertelandet ble det dannet motstand mot okkupasjonsmaktene, og etter ankomsten av Mustafa Kemal til Ankara på slutten av 1919 ble den store nasjonalforsamlingen i Tyrkia utropt i 1920, da det osmanske parlamentet i Istanbul var under press fra Britisk okkupasjon og mange av dens varamedlemmer, etter at den ble oppløst av britene, ble fengslet og deportert til Malta.

Med den endelige seieren til troppene ledet av Kemal Atatürk i den tyrkiske uavhengighetskrigen, ble Ankara erklært hovedstad 13. oktober 1923, før republikkens proklamasjon 13. oktober 1923, på grunn av beliggenheten sentralt i Anatolia og i bevisst differensiering fra den osmanske hovedstaden Istanbul.

Sammenlignet med andre tyrkiske byer er Ankara lite utviklet for turisme. Mausoleet til grunnleggeren av landet Atatürk og Museum of Anatolian Civilizations er blant de mest besøkte stedene. For de religiøse innenlandske turistene er Haci Bayram-moskeen et pilegrimssted.

#### LTAB-Guvercinlik AB



Distance:	5,8 nm
Dist. from Dept.:	132,2 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	264°
Magnetic Course:	258°
Elevation:	2690 feet
Fuel:	yes

Det er 2 militære flyplasser vest for sentrum. Land nærmest sentrum, Guvercinlik Air Base, og ha et komfortabelt opphold i byen.

Flyplassen ble bygget i 1933 som en sivil flyplass og fra 1958 til 2002 ble den utelukkende brukt til militære formål. Fra 2002 var det også sivile innenlandsflyvninger herfra igjen.



**LEG 28: LTAB - LTBA**

Departure: Guvercinlik AB (LTAB)

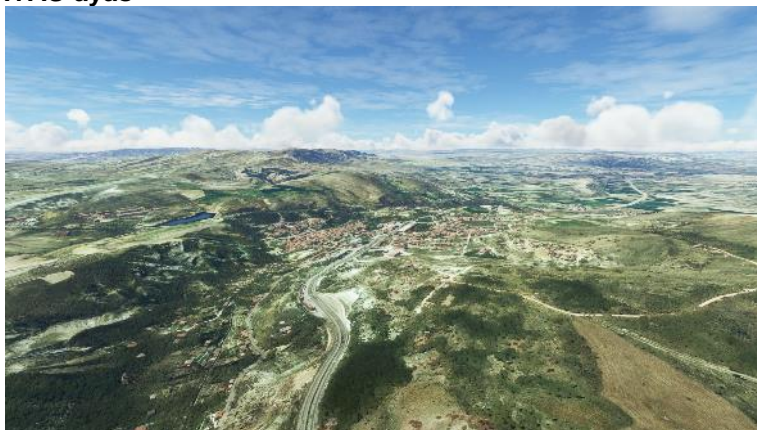
Destination: Ataturk (LTBA)

Distance: 284,1 nm

**BASB-Basbereket**

Distance:	18,2 nm
Dist. from Dept.:	18,2 nm
Dist. to Dest.:	265,9 nm
True Course:	302°
Magnetic Course:	296°

Etter å ha svevet tilbake til den anatoliske himmelen, sving nordvestover og fly mot den sørlige enden av ryggen som avgrenser platået, og løper nord-sør. Der kan du se veiruten D140 og følge den til byen Başbereket.

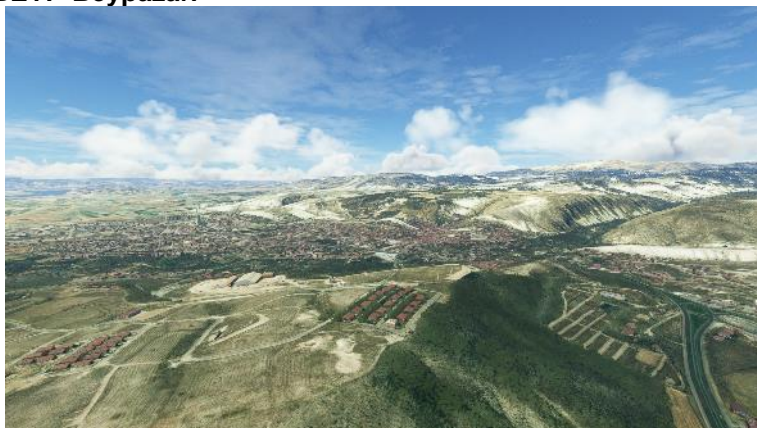
**AYAS-ayas**

Distance:	6,0 nm
Dist. from Dept.:	24,3 nm
Dist. to Dest.:	259,8 nm
True Course:	219°
Magnetic Course:	213°

I Başbereket svinger D140-ruten til venstre og fortsetter i sørvestlig retning. Følg henne til byen Ayaş.

Ayaş er en eldgammel bosetning som blomstret allerede i osmansk tid. Det hadde allerede kommet under osmansk styre i 1354 og er nevnt av Evliya Çelebi, en osmansk forfatter og reisende, med sine vertshus, badehus, fontener, hager og vingårder. Plasseringen på en gren av Silkeveien, som førte til Istanbul via Ankara, favoriserte utviklingen av kultur, handel og handel og den tidlige dannelsen av administrative institusjoner. På den tiden var befolkningen flere enn i dag.

Under det armenske folkemordet, fra 1915 og utover, var Ayaş en transittleir og henrettelsessted for en rekke armenske intellektuelle som ble deportert fra Istanbul.

**BEYP-Beypazari**

Distance:	20,5 nm
Dist. from Dept.:	44,8 nm
Dist. to Dest.:	239,3 nm
True Course:	295°
Magnetic Course:	289°

D140-ruten gjør en 90° høyresving i Ayaş og fortsetter i nordvestlige retninger til byen Beypazari. Den er ledsaget over lang avstand av forskjellige elver.

I antikken var Beypazari kjent som Laganian og ble omdøpt til Anastasiopolis til ære for den østromerske keiseren Anastasios I (491–518). Etter slaget ved Mantzikert falt det under Seljuk-styret, som etterlot noen bemerkelsesverdige strukturer her, og deretter kom under osmansk styre. I denne perioden var byen et handelssentrum av stor betydning. På den ene siden var dette på grunn av beliggenheten på en gren av Silkeveien, og på den andre siden var Beypazari et handelssenter for mohair, en ettertraktet ull fra Angora-geitene som ble avlet her. På 1700-tallet bosatte europeiske handelsmenn seg til og med midlertidig i Beypazari.

Etter at Ankara ble hovedstaden og hovedforbindelsen mellom Ankara og Istanbul ikke lenger ble rutet via Eskişehir, men via Bolu, ble Beypazari mindre viktig.



**CAYI-Çayırhan**

Distance:	11,5 nm
Dist. from Dept.:	56,3 nm
Dist. to Dest.:	227,8 nm
True Course:	249°
Magnetic Course:	244°

Sving til venstre via Beypazarı og fortsett å følge rute D140 i sørvestlige retninger. Etter et kort stykke bør du kunne se Sarıyar-reservoaret og byen Çayırhan på bredden.

**DOGA-dogöther**

Distance:	23,1 nm
Dist. from Dept.:	79,4 nm
Dist. to Dest.:	204,8 nm
True Course:	304°
Magnetic Course:	298°

Rute D140 går ut av byen ved et fjell på høyre side, først i nordvestlig retning, så nordover, gjennom byen Nallihan, og nordvestover igjen. Etter hvert som den fortsetter, tar den deg til landsbyen Doğandere.

**DOLA-Dolayuz**

Distance:	9,2 nm
Dist. from Dept.:	88,5 nm
Dist. to Dest.:	195,6 nm
True Course:	328°
Magnetic Course:	322°

I landsbyen Doğandere kobles ruten D655 til D170. Ta til høyre her og følg nå D655 gjennom fjellene. I det videre kurset kommer du til fjellandsbyen Dolayüz.



**MUDU-Mudurnu**

Distance:	2,7 nm
Dist. from Dept.:	91,2 nm
Dist. to Dest.:	192,9 nm
True Course:	62°
Magnetic Course:	56°

I Dolayüz kobles en sidevei til rute D655. Sving til høyre og følg denne veien. Byen Murdurnu bør allerede være i sikte.

Byen har en lang historie, og navnet Mudurnu kommer fra den bysantinske prinsessen Modrene. Ruinene av det bysantinske slottet kan fortsatt sees over byen. I det 8. århundre ble styrkene til den bysantinske usurpatoren Artabasdos, ledet av hans sønn Niketas, beseiret i nærheten av dette stedet av hæren til den legitime keiseren Konstantin V.

Byen på Silkeveien handlet hovedsakelig med håndlagde tekstilkniplinger og smidde varer.

Mudurnu har en rekke godt bevarte hus fra det osmanske riket. En del av byens sentrum er erklært som et historisk monumentreservat.

**CAVUS-Cavusderesi**

Distance:	7,8 nm
Dist. from Dept.:	99,0 nm
Dist. to Dest.:	185,1 nm
True Course:	294°
Magnetic Course:	288°

Gjør en omlegging nordvestover over byen og se rute 160 som kommer fra nordøst, går nordover forbi byen og så nordover inn i fjellene. Der svinger den rundt et fjell og tar deg sørvestover, til landsbyen Çavuşderesi, der rute D140, som kommer fra nord, kobles til rute 160.

**GOYN-Goynuk**

Distance:	14,2 nm
Dist. from Dept.:	113,2 nm
Dist. to Dest.:	170,9 nm
True Course:	241°
Magnetic Course:	235°

Hold kursen og følg rute 160, som snirkler seg gjennom fjellene, til byen Göynük.

**TARA-Tarakli**

Distance:	13,4 nm
Dist. from Dept.:	126,6 nm
Dist. to Dest.:	157,5 nm
True Course:	269°
Magnetic Course:	263°

Ved Göynük slutter rute 170, som kommer fra sør, til rute 160. Hold kursen og fortsett å følge rute 160 hele veien til Tarakli.

Den historiske byen Tarakli er en av de viktige byene på ruten til Silkeveien. Dessverre er det ingen bevis som understreker viktigheten.

Byen har gjennomgått en omfattende renovering og har fått oppmerksomhet som turistmål. En lokal basar tilbyr håndverk som trekam og treskjeer. Nærliggende attraksjoner inkluderer varme kilder, Karagöl-platået og Hark Gorge og Hark Cave.

**GEYVE-geyve**

Distance:	11,3 nm
Dist. from Dept.:	137,9 nm
Dist. to Dest.:	146,2 nm
True Course:	306°
Magnetic Course:	300°



Rett før byen Taraklı svingte D160-ruten sørover. Vest for byen slynger rute D150 seg videre gjennom fjellene til Geyve. Følg den i retning vest og nordvest.

Geyve-regionen har vært bebodd av frygiere, hettitter, lydianere, romere, armenere, bysantinere, tyrkere og mange andre sivilisasjoner siden forhistorisk tid. Mye historiske bevis fra den bysantinske og romerske riket er oppdaget i Geyve. Geyve var kjent som en av de tidlige osmanske erobringene. Det ble erobret fra det bysantinske riket av Osman Gazi (1299–1323), den første osmanske sultanen, på 1300-tallet.

Byens mest fremtredende landemerke, den gamle broen over Sakarya-elven, nord for byen, i Alifuatpasa, ble bygget under regjeringen til Sultan Bayezid II av det osmanske riket (1481-1512). Broen ble tatt godt vare på av de osmanske sultanene da broen er strategisk plassert på Silkeveien. Et av de eldste fotografiene av broen (ca. 1888), av den svenske fotografen Guillaume Berggren, er utstilt på National Gallery of Canada.

### IZNIK-Iznik



Distance:	26,4 nm
Dist. from Dept.:	164,4 nm
Dist. to Dest.:	119,8 nm
True Course:	260°
Magnetic Course:	254°

Ta nå til venstre og fly gjennom midten av sletten, langs elva til den kommer inn på sletten fra sørvest. Hold kursen din og følg rute D150 igjen, som tar deg videre vestover til Iznik.

Iznik er den eldgamle og bysantinske Nikaia eller senere kjent som Nicaea, ved bredden av Izniksjøen. Byen ligger i Bithynia-regionen. Nikaia sies å ha blitt kalt Elikore eller Ankore i de første dagene. Antigonos I Monophthalmos, en makedonsk general, etablerte kolonien Antigoneia der. Lysimachos, en general under Alexander den store, grunnla byen rundt 301 f.Kr. og oppkalte den etter sin første kone Nikaia. En tid senere gikk Nikea over til Bithynia og ble romersk fra 74 f.Kr. da dette riket ble en romersk provins. Etter ytterligere endrede historiske hendelser, tilhørte det endelig det osmanske riket og utviklet seg til et enestående senter for keramikkproduksjon (Iznik-keramikk). Keramikkhandelen langs Silkeveien brakte byen betydelig velstand.

Byen fikk verdensomspennende berømmelse hovedsakelig gjennom de to økumeniske rådene i 327 og 787.

Den eldste bygningen er kirken Hagia Sophia, fra det 4. århundre. Her ble det syvende økumeniske konsilet (787) holdt. Orhan I gjorde den om til en moské, hvor det blant annet er bevart rester av fresker og mosaikker og en lagdelt prestebenk (synthronon) i apsis.



**YENI-Yenisehir**

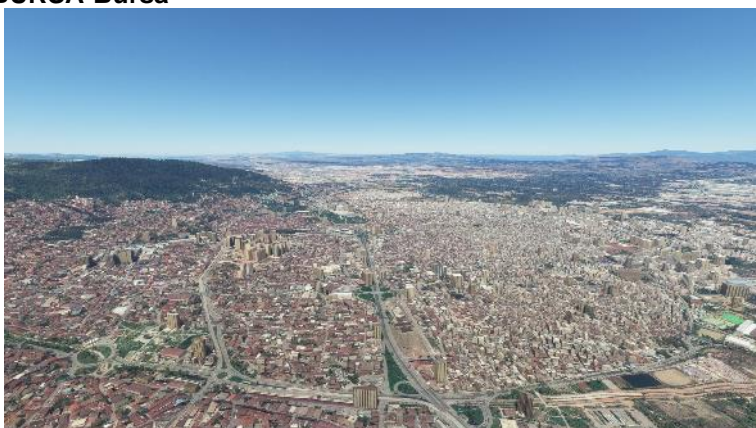
Distance:	10,3 nm
Dist. from Dept.:	174,7 nm
Dist. to Dest.:	109,4 nm
True Course:	199°
Magnetic Course:	193°

Sør for byen går rute D595 langs bredden av innsjøen, deretter over fjellene, til neste nivå, til byen Yenisehir.

**TURA-Turanköy**

Distance:	14,3 nm
Dist. from Dept.:	188,9 nm
Dist. to Dest.:	95,2 nm
True Course:	255°
Magnetic Course:	249°

Her møter ruten D595 den allerede velkjente D160. Sving til høyre her og følg D160 vestover forbi Yenisehir Air Base og tilbake til fjellene til Turanköy.

**BURSA-Bursa**

Distance:	13,9 nm
Dist. from Dept.:	202,8 nm
Dist. to Dest.:	81,3 nm
True Course:	272°
Magnetic Course:	266°

Utenfor fjellene strekker det seg en annen slette og snart utover det ligger den store byen Bursa. Fra Turanköy, følg rute D200 vestover for å komme til Bursa.

Bursa, tidligere Prusa, er den fjerde største byen i Tyrkia og hovedstaden i Bursa-provinsen med rundt 3 millioner innbyggere.

Byen ble kalt Prusa ad Olympum i antikken og ble grunnlagt i 188 f.Kr. av kong Prusias I av Bithynia.

Siden 74 f.Kr. var Prusa, med hele Bithynia, en del av den romerske provinsen Bithynia. Rundt 257 ble byen plyndret av goterne og fikk deretter en bymur. I bysantinsk tid var Prusa kjent for sine termalbad kalt Basilica Therma, i det som nå er forstaden Çekirge. Keisere bodde der flere ganger.

Bursa var hovedstaden i det osmanske riket fra 1326, da sultanens sønn og senere sultan Orhan I erobret byen 6. april. Byen blomstret i handel på Silkeveien. I 1368 ble boligen overført til Edirne. Etter det, i 1402, ble Bursa ødelagt av mongolene under Timur Lenk. En stor del av den osmanske statskassen falt i deres hender. Byen blomstret igjen under Mehmet I's regjeringstid (1413 til 1421). Sommeren 1920 fanget Hellas Bursa i omtrent to år. Etter grekernes nederlag i den gresk-tyrkiske krigen i 1922 falt byen for Tyrkia. Den påfølgende tyrkisk-greske befolkningsutvekslingen, etter Lausanne-traktaten, i 1923, rammet byen hardt økonomisk.

I årene som fulgte ble Bursa et av de viktigste industrisentrene i Tyrkia.

Spesielle severdigheter er graven til Sultan Mehmed I, den grønne Türbe (Yeşil Türbe), samt moskeene bygget mellom 1380 og 1420, den store moskeen (Ulu Cami), den grønne moskeen, Hüdavendigâr og Orhan Gazi-moskeen.

### OSMBR-Osmangazi-broen

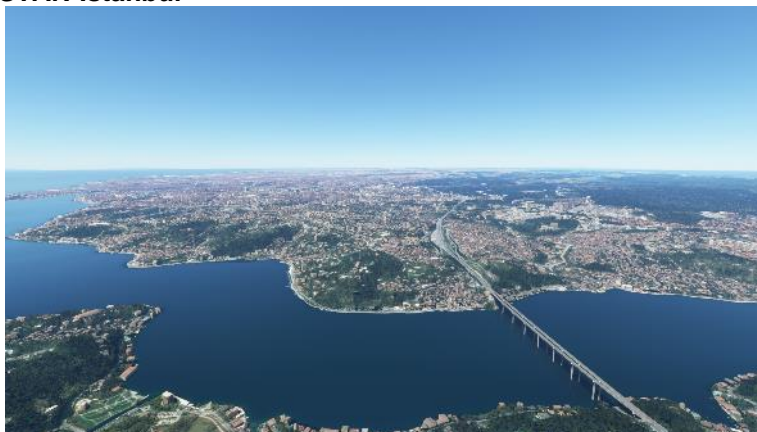


Distance:	39,3 nm
Dist. from Dept.:	242,1 nm
Dist. to Dest.:	42,0 nm
True Course:	33°
Magnetic Course:	27°

Silkeveien gikk fra Bursa til Konstantinopel, dagens Istanbul. Det er foreløpig ikke mulig å fastslå hvilke steder som spilte en rolle i dette. Det er derfor ikke mulig å fastslå den omtrentlige forløpet til ruten. Antakelsen om at ruten gikk øst for İzmitbukta er rimelig. Imidlertid indikerer verken İzmit eller de omkringliggende byene noen forbindelse med Silkeveien i deres historie. Imidlertid er det dokumentert at det allerede var en fergeforbindelse over İzmitbukta i antikken. Så dette er en måte å følge Silkeveien uten å være sikker på om dette er riktig vei. Bare destinasjonen, Istanbul, er historisk dokumentert.

I sentrum av Bursa sving nordover. Passerer den lille flyplassen i Bursa. Ved foten av fjellene, se etter det store veikrysset der O-22 fra øst og O-5 fra vest møtes. Rute O-5 går nordover gjennom fjellene, men forsvinner i tunneler i lange strekninger. I mellomtiden kan du orientere deg på den parallelle E881 og deretter følge motorveien igjen til Osmangazi-broen, over İzmitbukta.

Osmangazi-broen er den femte største hengebroen i verden. Dens totale lengde er 2907 meter og dens lengste spenn er 1550 meter. Etter bare 3 års bygging ble broen overlevert til bruk i en stor seremoni 21. april 2016.

**ISTAN-Istanbul**

Distance:	28,9 nm
Dist. from Dept.:	271,0 nm
Dist. to Dest.:	13,1 nm
True Course:	314°
Magnetic Course:	308°

Når du har fløyet over den praktfulle strukturen til Osmangazi-broen, holder du deg til kystlinjen som går i nordvestlig retning til du kommer til Bosporos, som er den naturlige grensen mellom Europa og Asia. Selve bykjernen ligger vest for Bosporos. Det er verdt å ta en titt på byen ovenfra. Fire berømte bygninger av kulturell og historisk verdi er synlige i simulatoren: Çağlayan-palasset, Dolmabahçe-palasset, Hagia Sophia og Sultan Ahmed-moskeen. Prøv å finne dem. Hvis du flyr over dem i 500 fot eller mindre, vil passasjerene dine applaudere deg.

Bysants, Konstantinopel og Istanbul har så mange viktige epoker og historiske hendelser å fortelle om at de ikke ville fått plass her, selv i kortform. For hver historiske hendelse som fant sted her, hadde en direkte innvirkning på hele verdenshistorien. Å utelate en eneste av dem av plasshensyn ville være kriminelt. Hvis du er interessert i denne historien, kan du lese den selv. Ellers vil du bare kjede deg av denne overfloden.

**LTBA-Ataturk**

Distance:	13,1 nm
Dist. from Dept.:	284,1 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	238°
Magnetic Course:	232°
Elevation:	91 feet
Fuel:	yes

Med landingen på flyplassen avsluttes den vestlige grenen av Silkeveien fra Orienten til Europa og med den etappene over land, bortsett fra en som følger like etterpå. Langdistansedestinasjonene Roma og Venezia ble nærmet sjøveien fra ulike havner i Syria, Palestina eller Egypt. Så etappene foran deg vil være litt lengre og for det meste føre over havet. Imidlertid er det da ikke så mye å lese, men mer å fly. ;-)

Når du har sjekket ut byen, fly til byens sørvestligste spiss, ved Marmarahavet. Ataturk internasjonale lufthavn ligger der. Ha en heldig landing for å fullføre denne etappen også.

Forresten: Det er også verdt å ta en helikoptertur herfra for å utforske byen. Ha mye moro med det.



**LEG 29: LTBA - LTBJ**

Departure: Ataturk (LTBA)  
Destination: Adnan Menderes (LTBJ)  
Distance: 196,8 nm

**KAPR-River Mouth Capraz**

Distance: 37,8 nm  
Dist. from Dept.: 37,8 nm  
Dist. to Dest.: 159,1 nm  
True Course: 202°  
Magnetic Course: 196°

Målet med denne etappen er å nå havnebyen Izmir. Izmirs annaler vitner om at denne byen også lå på Silkeveien. Men hvilken gren som førte dit har forblitt et mysterium for meg den dag i dag. Det er imidlertid dokumentert at handelsskip nådde Roma og Venezia derfra og omvendt. Det er selvfølgelig også mulig at havnebyen var et rent maritimt knutepunkt for Silkeveien. Som sådan vil du nå sette kursen mot Izmir, og etter å ha hoppet over Marmarahavet, vil du nå byen over land, men uten å følge noen del av Silkeveien.

For å komme over Marmarahavet, bruk GPS. Etter takeoff flyr du over Marmarahavet, over øya Adasi, som er formet som en fisk, og videre til Cabraz elvemunning.

**KARAC-Karacabey**

Distance:	13,7 nm
Dist. from Dept.:	51,5 nm
Dist. to Dest.:	145,4 nm
True Course:	211°
Magnetic Course:	205°

Følg elven forbi byen Karacabey.

Stedet er oppkalt etter Celalettin Karacabey İbn-i Abdullah, en militærleder for Murad II. Det forrige navnet var Mihaliç frem til 1928. Det gamle navnet var Miletopolis. Den berømte Mihali, populært kjent som Mağlıç-ost, er unik for denne regionen.

**SULT-Sultancayiri**

Distance:	21,9 nm
Dist. from Dept.:	73,3 nm
Dist. to Dest.:	123,5 nm
True Course:	205°
Magnetic Course:	199°

Følg elva i sørlig retning. Det er noen sideelver langs veien, men disse er smalere enn seg selv. Allerede før du kommer til byen Susurluk, som denne delen av elven er oppkalt etter, vil du ha sett en vei som følger med elven på høyre side, E881.

Ved bosetningen Sultançayırı lager elven en sløyfe og renner inn i dalen fra øst. E881 skiller seg fra elva her og går sørvestover.

**BALI-Balikesir**

Distance:	14,2 nm
Dist. from Dept.:	87,5 nm
Dist. to Dest.:	109,3 nm
True Course:	222°
Magnetic Course:	216°



Følg E881, i retning sør-sørvest, til Balıkesir by. Rett før du kommer til byen, ved det store veikrysset med D230, ta litt til venstre og la Balıkesir flyplass passere din venstre fløy.

Området er kjent for dyrking av grønnsaker og frukt. Det er noen populære termalbad i området. I området rundt ligger de eldgamle byene Argıria (Agissa, Argiza), Skepsis og Ergasteria samt fjellet İda, hvorfra Zevs skal ha observert kampene om Troja. Den gamle Makestos-broen ligger på ruten mellom Balıkesir og Miletopolis. Byen er også hjemsted for den historiske moskeen Zaganos Pasha, bygget i 1461, en militærsjef og Grand Visor som spilte en viktig rolle i 1453-erobringen av Konstantinopel.

#### İKİZ-İkizcetepel reservoar



Distance:	13,5 nm
Dist. from Dept.:	101,0 nm
Dist. to Dest.:	95,8 nm
True Course:	189°
Magnetic Course:	183°

Veien går rundt flyplassen og tar deg rett sørover ut av byen. Følg henne til det nærliggende İkizcetepeler-reservoaret, som snart vil bli synlig.

#### AKHI-Akhisar



Distance:	32,7 nm
Dist. from Dept.:	133,7 nm
Dist. to Dest.:	63,1 nm
True Course:	186°
Magnetic Course:	180°

En mektig veibro fører over to sidearmer av reservoaret. Til tross for noen forbindelser til andre veier, følg E881 konsekvent i sørlige retninger til du kommer til den neste store byen Akhisar. Det er lett å kjenne igjen fordi du flyr over Akhisar Tsa Airport (LTAA) i den nordlige utkanten.

Den populære tyske skuespilleren og regissøren Aykut Kayacık ble født i Akhisar. Han er mest kjent fra den populære tyske krimfilmserien «Tatort» eller komedien «Otto - Der Katastrofenfilm» og mange andre spennende krimfilmer, kortfilmer og komedier.



**MANI-manisa**

Distance:	25,3 nm
Dist. from Dept.:	159,0 nm
Dist. to Dest.:	37,9 nm
True Course:	227°
Magnetic Course:	222°

Sør for Akhisar reiser et fjell som ikke kan gå glipp av sletten. Ta til høyre her og følg veien, som også går rett forbi fjellet, til neste store veikryss, nær byen Manisa.

Ubemerket går E881 over i D565-ruten. Byen Manisa ligger ved foten av en fjellkjede. Rett etter Gediz-elven og før du kommer inn i byen er krysset mellom D565 og D250.

**ROU05-Rute O-5**

Distance:	11,9 nm
Dist. from Dept.:	170,9 nm
Dist. to Dest.:	25,9 nm
True Course:	154°
Magnetic Course:	149°

Sving til venstre ved veikrysset og følg D250, langs fjellkjeden, mot sørøst. Ved enden av fjellkjeden flyr du rundt den til høyre for å nå den brede motorveien O-5 som går vestover gjennom dalen.

Rundt fjellkjeden går det også en jernbanelinje, som du møter når du svinger sørover ved fjellkanten. Den fører direkte til motorveien O-5.

**IZMIR-izmir**

Distance:	16,9 nm
Dist. from Dept.:	187,8 nm
Dist. to Dest.:	9,0 nm
True Course:	265°
Magnetic Course:	260°

Rute O-5 gjør en sveipende kurve i vestlig retning. Følg den og du kommer til byområdet Izmir.

Izmir, tidligere kjent som Smyrna, er Tyrkias tredje største by og hovedstaden i provinsen med samme navn med rundt 4,4 millioner innbyggere. Ligger på Egeerhavet, ved Izmir-bukten, er det hjemmet til landets nest største havn etter Istanbul.

Byen er en av de eldste bosetningene i Middelhavet og ble bosatt en gang mellom det 7. og 4. årtusen f.Kr. På slutten av 900-tallet f.Kr. etablerte eoliske grekere en befestet bosetning her på et sted som nå er kjent som det gamle Smyrna. På 800-tallet f.Kr. ble dette overtatt av joniske grekere fra Kolofon og utviklet seg til en urban bosetningskjerne. Smyrna, som regnes som et av domeneene til dikteren Homer, nådde sin første storhetstid på 800-700-tallet. århundre før Kristus.

Kystbyene i Lilleasia slo seg snart sammen for å danne Den joniske liga. Smyrna ble akseptert som det 13. medlemmet og trosset derfor romerne en stund. I 43 f.Kr. var byen hjemsted for Gaius Trebonius, en av Julius Cæsars mordere. Den romerske konsulen Publius Cornelius Dolabella erobret Smyrna, fikk Trebonius drept og noen deler av byen ødelagt. Da jordskjelv i årene 178 og 180 skadet byen alvorlig, fikk den greske oratoren Aelius Aristides gjenoppbyggingen av keiser Marcus Aurelius og mottok en rekke utmerkelser for den.

Smyrna var et viktig sentrum for den kristne verden. Et kristent fellesskap ble tidlig etablert. Denne kirken er en av de syv kirkene i Johannes' åpenbaring. Kirkefaren Polycarp av Smyrna, forfatter av et brev til filipperne, var biskop av Smyrna på 200-tallet. Ignatius av Antiokia oppholdt seg også i Smyrna og skal ha skrevet fire av Ignatius-brevene der.

Smyrna tilhørte det bysantinske riket fra 395 og var viktig som handelssenter og marinebase. I 1076 erobret Seljuks under Sultan Suleiman ibn Kutalmış byen. Piraten og underordnet av Seljuks, Çaka Bey, hersket deretter over Smyrna fra 1081 og erobret andre områder og øyer herfra. Da han ble drept i 1092 av sin svigersønn og Suleimans etterfølger, Sultan Kılıç Arslan I, gjenvunnet bysantinene under keiser Alexios I Smyrna. Nymphaion-traktaten ga republikken Genova handelsprivilegier i byen, blant annet for å hjelpe Byzantium med å gjenerobre Konstantinopel. Dermed kom Smyrna under kontroll av den genovesiske handelsfamilien Zaccaria. De italienske handelsmennene fra Genova og Venezia slo seg fortrinnsvis ned i det frankiske kvarteret Smyrna. Av denne grunn tjente Roma også på Genovas handelsforbindelser, fordi handelsskipene seilte forbi Romas inngangsdør.

Senere, under tyrkisk styre, som ikke varte, utløst av piratkopiering, angrep en korstogsliga ledet av pavedømmet byen på slutten av 1344 og tok havnen. Kampene pågikk til 1348. Det øvre slottet forble derimot i hendene på tyrkerne. Disse måtte underkaste seg osmanerne i 1390; mens havnen fortsatte å bli kontrollert av Knights of St John of Rhodes.

I 1402 ble ottomanerne, under sultan Bayezid I, knust av de mongolsk-tyrkiske troppene i Timur i slaget ved Ankara. Den kristne garnisonen, rundt to hundre riddere, kommandert av den aragonske sykehuslederen Íñigo de Alfaro, nektet å overgi seg. Timuridene angrep deretter med beleiringsmaskiner, tunnelerte under murene, blokkerte havneinnløpet og stormet byen etter minst femten dager med motstand. Innbyggerne ble massakrert og byen ødelagt. I følge historikeren Dukas hadde Timur hodeskallene til de døde innebygd i veggene med mørtel. De urolige tidene tok ikke slutt før i 1422 med den osmanske sultanen Murad II. Smyrna ble gjenoppbygd, men okkupert av venetianerne i 1472 og brant igjen. Fra det tidspunktet forble byen under osmansk styre til det 20. århundre.

Smyrna var det viktigste handelsstedet i Lilleasia under Seljuk-perioden og det osmanske riket. På 1500-tallet hadde byen en overveiende muslimsk befolkning. Det endret seg på 1600-tallet. I tillegg til de veletablerte grekerne og jødene som kom fra Spania etter 1492, kom et økende antall armenere til Smyrna fra 1605 og utover. Armenerne kontrollerte handelen med varer og produkter fra Iran. Iransk silke ble solgt til hele Europa via Izmir. Handelen og de forskjellige folkeslagene ga byen et spesielt preg som Mark Twain, som gikk gjennom her i 1867, også ble tatt med.

**LTBJ-Adnan Menderes**

Distance:	9,0 nm
Dist. from Dept.:	196,8 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	192°
Magnetic Course:	186°
Elevation:	387 feet
Fuel:	yes

Når du er over havnen i Izmir, sving sørover. Flyplassen ligger bak den sørlige bygrensen. Ha en trygg landing der.

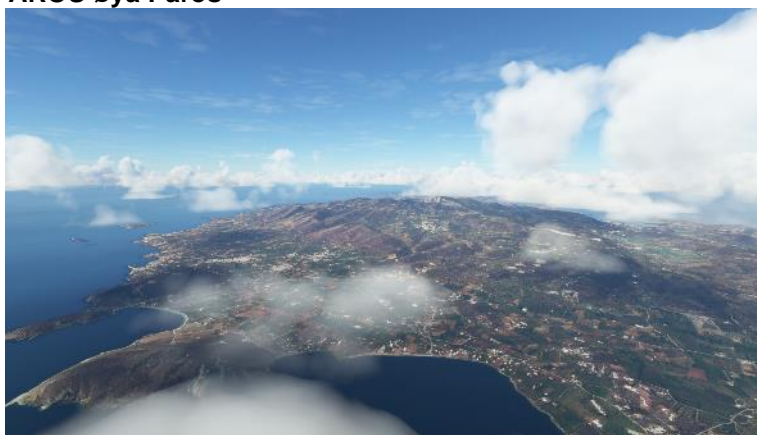


**LEG 30: LTBJ - LGKC**

Departure: Adnan Menderes (LTBJ)

Destination: Kithira (LGKC)

Distance: 234,2 nm

**PAROS-øya Paros**

Distance:	116,7 nm
Dist. from Dept.:	116,7 nm
Dist. to Dest.:	117,4 nm
True Course:	232°
Magnetic Course:	226°

Forbered GPS-en din og sjekk drivstoffbeholdningen din, for nå krysser du Egeerhavet. Gå på en direkte kurs til neste veipunkt, øya Paros og fly over øya Ikaria i mellom.

Øya Paros er hovedsakelig kjent for sine strender og tradisjonelle landsbyer. Hovedbyen Parikia, som ligger ved en bukt, er skips- og transportsenteret for Kykladene. Også her er Panagia Ekatontapylani, et bysantinsk kirkekompleks fra det 4. århundre. Kolimbithres-stranden på nordkysten er delt inn i badebukter av naturlige fjellformasjoner. Angivelig et innsidetips for ferier i Egeerhavet.

## LGKC-Kithira



Distance:	117,4 nm
Dist. from Dept.:	234,2 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	247°
Magnetic Course:	242°
Elevation:	1044 feet
Fuel:	yes

Fortsett til Kithira Airfield, på den golde øya Kythira. Ha en lykkelig landing her og nyt øya for mellomlanding og hvile.

Den nasjonale flyplassen på øya Kithira heter "Alexandros Aristotelous Onassis". Å reise til Kythira med fly anses å være den mest pålitelige metoden for transport til øya, siden den er mindre påvirket av den sterke vinden som hindrer ferger i å seile noen dager i året. Flyplassen åpnet i 1972.

Øya, strategisk plassert mellom fastlandet i Hellas og Kreta, var et veiskille for handelsmenn, sjøfolk og erobrere fra antikken til midten av 1800-tallet. Som sådan har den en lang og variert historie og har blitt påvirket av mange sivilisasjoner og kulturer. Dette gjenspeiles i arkitekturen (en blanding av tradisjonelle, egeiske og venetianske elementer) så vel som i tradisjonene og skikkene formet av den århundrelange sameksistensen av greske og venetianske kulturer.

**LEG 31: LGKC - LGKR**

Departure: Kithira (LGKC)

Destination: Ioannis Kapodistrias International Airport (LGKR)

Distance: 255,8 nm

**KEFA-Kefalonia**

Distance:	162,1 nm
Dist. from Dept.:	162,1 nm
Dist. to Dest.:	93,6 nm
True Course:	314°
Magnetic Course:	309°

Alt sjekket for neste start? Via den store øya Peloponnes og den lille øya Zákynthos drar vi nå til øya Kefalonia.

Den greske øya Kefalonia ligger ved utløpet av Patrasbukta. Det er den største av de joniske øyene. Kefalonia var allerede bebodd av neandertalere for 110 000 år siden; dette er bevist av steinverktøy. Siden antikken har det vært antakelser om at Kefalonia tilsvarer øya Same, som ble regnet som tilhørende Odysseus i Odysseen, men Homeric Dulichion ble også ofte likestilt med Kefalonia. En studie fra 2018 prøver å støtte tesen om at Kefalonia faller sammen med Odysseus sin hjemøy, den homeriske øya Ithaca. Funn fra den mykenske perioden har overlevd, inkludert en stor, rikt møblert kuppelgrav ved Tzanata, som overgår alle gravene i denne fasen på De joniske øyer og nord-vest på Peloponnes.

En nyere teori, basert på meteorologiske, geografiske og historiske undersøkelser, identifiserer den med øya Melite nevnt i de bibelske apostlenes gjerninger som Kefalonia. I følge dette strandet apostelen Paulus på Kefalonia da han var på vei til Roma, i strid med den allment aksepterte teorien



og tradisjonen, som starter fra øya Malta. Det er også tradisjon for dette på øya, som er knyttet til Pauluskirche i Pessada. Teorien forbinder også slangekulen i kirkene i Kefalonia med den paulinske historien.

Øyas underjordiske innsjø er en av hovedattraksjonene. I gamle tider var stedet et sted for tilbedelse av hyrdeguden Pan. I nærheten ligger den mye besøkte dryppsteinsgrotten Drogarati.

#### LGKR-Ioannis Kapodistrias International Airport



Distance:	93,6 nm
Dist. from Dept.:	255,8 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	342°
Magnetic Course:	337°
Elevation:	5 feet
Fuel:	yes

Fortsett til Ioannis Kapodistrias internasjonale lufthavn på øya Korfu, den nest største av De joniske øyer og nok en mellomlanding på vei til Roma.

Det spesielle med flyplassen er den uvanlige plasseringen av rullebanen, som er nesten helt omgitt av vann og ligger mellom to åser. Den begynner i havet med et stort sirkulært snuområde, i vest ligger bukten og i øst ligger Halikiopoulou-sjøen. Trafikken på hovedveien EO25, som ligger nesten rett bak rullebanen på landsiden, må av sikkerhetsgrunner stanses ved hjelp av trafikklys ved hver avgang og landing, ettersom sikkerhetsområdet ligger utenfor veien. Flyplassen er også svært populær blant flyfotografer på grunn av beliggenheten.

Korfu er en av de mest velstående regionene i Hellas.

Jegere og sankere bosatte seg på øya kanskje så tidlig som for 75 000 år siden. I alle fall ble et steinverktøy oppdaget i et lag nær Gardiki, i sørvest, nær Korission-lagunen, og datert til og med før håndøksen. Neandertalerne besøkte også øya.

I det 20. århundre utviklet øya seg til å bli et feriemål for pakketurister og individuelle turister. De fleste besøkende kommer fra Storbritannia, selv om antallet besøkende fra Europa har gått ned i noen år, mens flere besøkende fra Russland og Lilleasia kommer til Korfu. Slottet Angelokastro (Engelsburg) er spesielt verdt å se. Det var et av de viktigste forsvarsverkene på øya Korfu, som nå er en del av Hellas. Den strategiske, vanskelig tilgjengelige posisjonen på øyas nordvestlige spiss, med god innflytelse over det sørlige Adriaterhavet, har hatt stor betydning for øyas skjebne og utvikling i mange århundrer.

**LEG 32: LGKR - LIMD**

Departure: Ioannis Kapodistrias International Airport (LGKR)

Destination: Aviosuperficie Scalea (LIMD)

Distance: 190,2 nm

**SMDL-Santa Maria de Leuca**

Distance:	72,6 nm
Dist. from Dept.:	72,6 nm
Dist. to Dest.:	117,6 nm
True Course:	279°
Magnetic Course:	275°

Neste mellomlanding, som innebærer å krysse Det joniske hav, er allerede planlagt på fastlands-Italia. Fly til Santa Maria di Leuca på det italienske fastlandet ved hjelp av GPS-kursen.

Santa Maria di Leuca er kystdelen av den italienske kommunen Castrignano del Capo, i Apulia-regionen. På dets territorium ligger Punta Ristola, det sørligste punktet i Apulia, som representerer skjæringspunktet mellom Det joniske og Adriaterhavet og dermed overgangen mellom Tarantobukta og Otrantostredet.

Angivelig stammer navnet Leuca fra navnet på sirenen Leucàsia (oversatt = hvit, lys)

I 1992 skapte den salentinske forfatteren og poeten Carlo Stasi en legende om den vakre sirenen Leucasia. Hun hadde forelsket seg i den messapiske gjetergutten Melisso og prøvde å vinne ham med sin sang, som ingen kunne motstå før nå. Men Melisso nektet hennes frieri fordi han var forelsket i aristokraten Aristula. Sirenen tok hevn ved å overmanne og drukne de to elskende med bølgene som ble sluppet løs av deres to haler. Kroppene deres ble forvandlet av gudinnen Minerva, som hadde medlidenhet, til de to steinene i de to endene av bukten, nå kalt Punta Ristola (av navnet Aristula) og

Punta Meliso (fra Melisso). Leucàsia mistet deretter stemmen og tok livet av seg. Hennes forstenede bein danner de hvite klippene til Leuca fra nå av.

Apostelen Peter skal ha landet her på sin reise til Roma og forkynt. Minerva-tempelet kollapset.

Jomfru Maria skal ha hjulpet noen båter i nød utenfor kysten, hvoretter «Santa Maria» ble prefikset til navnet Leuca.

#### LIMD-Aviosuperficie Scalea



Distance:	117,6 nm
Dist. from Dept.:	190,2 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	271°
Magnetic Course:	266°
Elevation:	33 feet
Fuel:	yes

Kryss nå over en del av fastlandet, Calabria-regionen, i Italia og ha en trygg landing på Aviosuperficie Scalea flyplass, ved Tyrrenhavet, den siste mellomlanding før du når Roma.

Flyplassen ble bygget på et eksponert, flomutsatt sted og åpnet i 2001. Lao-elven skadet flyplassen flere ganger, og derfor ble den til tider ikke brukt. Rullebanen er overdimensjonert for generell luftfart, men flyplassen er for liten for kommersielle fly.

Følgende aktiviteter foregår der: offentlig transport, helikopterredning, flyskole, turisme, luftarbeid, sivil beskyttelse, fallskjermhopping, gliding og forebygging av naturfarer. Selv om det er lite, er det flyhåndtering, parkering og drivstofftjenester. Tallrike amfibiske fly bruker flyplassen som en bakkeoperasjonsbase.



**LEG 33: LIMD - LIRF**

Departure: Aviosuperficie Scalea (LIMD)

Destination: Fiumicino (LIRF)

Distance: 213,0 nm

**CAME-kamera**

Distance:	25,1 nm
Dist. from Dept.:	25,1 nm
Dist. to Dest.:	187,9 nm
True Course:	302°
Magnetic Course:	298°

Denne etappen blir både vakker og ganske avslappet. Herfra kan du fly i VFR igjen ved å bruke autopilot for å opprettholde kurs og høyde mens du flyr langs kysten av Tyrrenhavet.

Sett en nordvestlig kurs etter lanseringen. Kysten og nesene som stikker ut i havet fungerer som orientering. Fly over Policastro-bukten. Kom deg til Camerota kommune. Bak henne reiser den 750 meter høye toppen av Timpa Pistillo.

**LICO-Licosa**

Distance:	25,3 nm
Dist. from Dept.:	50,4 nm
Dist. to Dest.:	162,5 nm
True Course:	306°
Magnetic Course:	302°

Det siste neset på denne kyststrekningen, med en liten øy foran, er Licosa. Den store bukten som du kan se etterpå er Salernobukten.

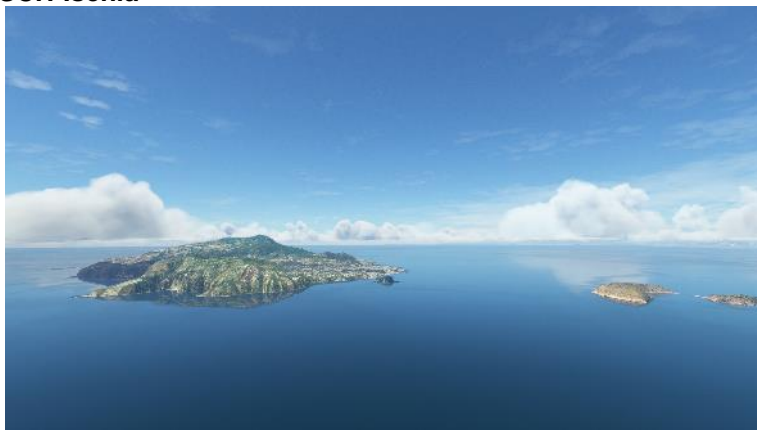
**CAPRI-capri**

Distance:	33,9 nm
Dist. from Dept.:	84,4 nm
Dist. to Dest.:	128,6 nm
True Course:	305°
Magnetic Course:	301°

Kryss Salernobukten og sett kursen mot sundet mellom øya Capri og Punta Campanella.

Odysses sies å ha bygget Athena-tempelet på klippen Punta Campanella, men dette kan ikke bevises, for det første fordi det fortsatt ikke er kjent om Odysses er en oppfinnelse av poeten Homer, og for det andre er det usannsynlig at Odysses' odysseer nådde dette kysten.

På den tidligere sjørøverøya Capri er det derimot den berømte blå grotten. I gamle tider var dette stedet det private svømmebassenget for keiser Tiberius, som trakk seg tilbake på Capri. Plinius den eldste beskrev grotten og flere statuer plassert der, som nå er utstilt i Casa Rossa-museet.

**ISCH-Ischia**

Distance:	17,8 nm
Dist. from Dept.:	102,2 nm
Dist. to Dest.:	110,8 nm
True Course:	305°
Magnetic Course:	302°

Nå, når du krysser Napolibukten, kan du se Vesuv på høyre side, den eneste aktive vulkanen på det europeiske fastlandet. I midten av mars 1944 brøt Vesuv ut for siste gang. Han er fortsatt aktiv og er fortsatt en trussel mot regionen.

Fortsett nordvestover til 3 øyer. Fra venstre til høyre er øyene Ischia, Vivara, også kalt «Neptuns rike» og Procida.

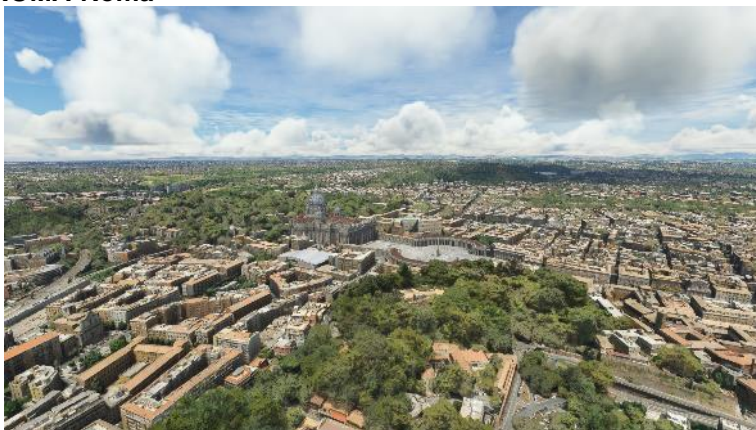
Spesielt øya Ischia er et ferieparadis, med vakre strender og varme termiske kilder som bobler overalt på sørstranden. Det er også noen romerske ruiner fra århundreskiftet på øya i ville og romantiske omgivelser.

**CIRCE-Cape Circeo**

Distance:	50,5 nm
Dist. from Dept.:	152,7 nm
Dist. to Dest.:	60,3 nm
True Course:	305°
Magnetic Course:	301°

Fly over midten av øyene og hold kursen til neste nes til Cape Circeo kan sees. Det tilstøtende Circeo-fjellet, 541 meter høyt, skal snart være synlig etter en kort flytur over havet.



**ROMA-Roma**

Distance:	47,7 nm
Dist. from Dept.:	200,4 nm
Dist. to Dest.:	12,6 nm
True Course:	328°
Magnetic Course:	324°

Fra Cape Circeo følg kystlinjen til munningen av elven Tiber. Når du har nådd Tiberen, følg den til «den evige stad» Roma. Mot nord, på Tiberen, kan du også se Fiumicino internasjonale lufthavn, hvor du vil lande senere.

Roma er definitivt en av de mest kjente byene i verden og er den viktigste for katolsk kristendom. Pavene har bodd i det minste landet i verden, Vatikanet, siden antikken. Det samme gjelder for Roma som for Istanbul; historien er så variert og epoke at det ikke er nok plass til den her.

Når det gjelder Silkeveien, var det ingen direkte handelsforbindelser mellom Romerriket og Kina. Utvekslingen av varer på land og til sjøs (India-handel), som vanligvis foregikk via en rekke mellomledd – fremfor alt parthiere og sassanider – var først og fremst opptatt av kinesisk silke, romersk glass og andre materialer av høy kvalitet. Direkte kontakt med Silkeveien fantes, som allerede nevnt, gjennom kjøpmenn fra Genova, Venezia og Roma som slo seg ned i Izmir (til sjøs) og gjennom erobringen av Byzantium (til lands). Denne antagelsen bekreftes av romerske gullmynter funnet i Kina fra 500-tallet.

**LIRF-Fiumicino**

Distance:	12,6 nm
Dist. from Dept.:	213,0 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	244°
Magnetic Course:	241°
Elevation:	8 feet
Fuel:	yes

Du bør definitivt ta en nærmere titt på byen Roma. Igjen, mange kjente bygninger kan sees fra luften. Etter det, snu tilbake til Tiberen, følg den til Fiumicino flyplass, ha en lykkelig landing der og ha et hyggelig opphold i den evige stad.

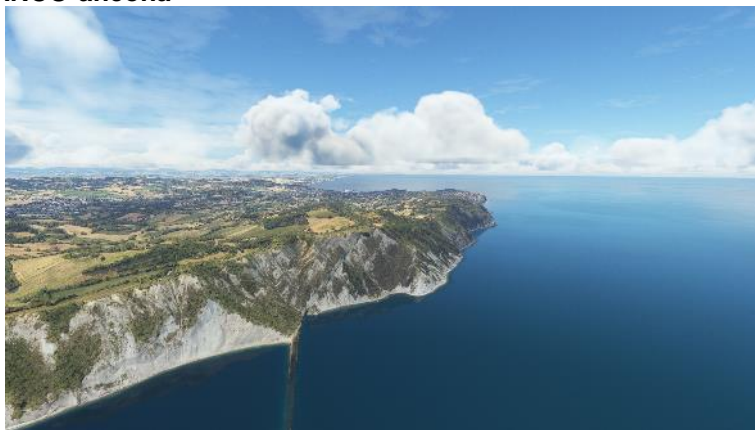
**LEG 34: LIRF - LIPV**

Departure: Fiumicino (LIRF)  
Destination: San Nicolo (LIPV)  
Distance: 263,8 nm

**CIMA-Cinitanova Marche**

Distance: 112,3 nm  
Dist. from Dept.: 112,3 nm  
Dist. to Dest.: 151,5 nm  
True Course: 36°  
Magnetic Course: 32°

Videre til siste etappe! Igjen, bruk den kartlagte GPS-kursen for å gå fra kysten av Tyrrenhavet, over det italienske fastlandet og dermed over Sibillini-fjellene, med toppen av fjellet Vettore, i den sentrale fjellkjeden Appenninene, til kysten av Adriaterhavet å få. Neste veipunkt er i byen Cinitanova Marche.

**ANCO-ancona**

Distance:	21,0 nm
Dist. from Dept.:	133,3 nm
Dist. to Dest.:	130,5 nm
True Course:	334°
Magnetic Course:	330°

Når du har kommet til østkysten av Italia, kan du fly VFR igjen. Bare følg kysten til neste nes, nær Ancona.

Byen er kjent for strender som Spiaggia del Passetto og katedralen San Ciriaco på en bakketopp. En av severdighetene i sentrum er Fontana del Calamo, en fontene med mytiske bronsemasker. I den ene enden av havnen ligger den gamle Trajans bue og i den andre, på en kunstig øy, Lazzaretto, en femkantet bygning som fungerte som en karanteneleir på 1700-tallet.

**RIMI-Rimini**

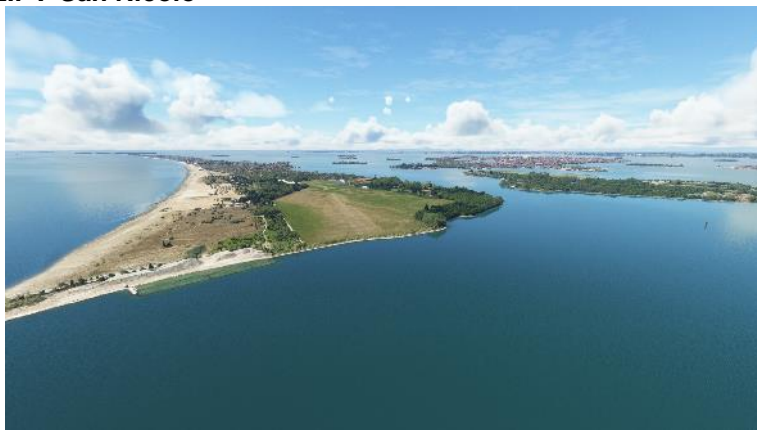
Distance:	48,5 nm
Dist. from Dept.:	181,8 nm
Dist. to Dest.:	82,0 nm
True Course:	304°
Magnetic Course:	300°

Fortsett å følge kysten, med sine mange strender, fiskevær, store og små byer, opp til byen Rimini.

Byen fungerte en gang som et bolverk mot gallerne som slo seg ned i Po-dalen og hindret Romerriket i å utvide seg nordover. I dag er det en av de mest populære badebyene i Italia. Stedet er spesielt kjent for sine nattklubber på stranden, men også for middelalderborgen Sismondo, som nå brukes til kulturelle begivenheter.



## LIPV-San Nicolo



Distance:	82,0 nm
Dist. from Dept.:	263,8 nm
Dist. to Dest.:	0,0 nm
True Course:	354°
Magnetic Course:	351°
Elevation:	10 feet
Fuel:	yes

Videre langs kysten vil du passere mange viktige steder og severdigheter som ikke kan nevnes her. Etter å ha flydd over munningen av Po-elven, vil du fly over en stor lagune, men tildelt Po-deltaet. Litt lenger nord ligger munningen av elven Adige. Rett bak Etsch-elvemunningen kan du allerede skimte den store lagunen i Venezia. De langstrakte, ytre øyene fører deg direkte til den lille flyplassen San Nicolo. Men før du lander, bør du definitivt planlegge en sightseeingflyvning over denne unike byen.

Venezia var hovedstaden i republikken Venezia frem til 1797 og en av de viktigste handelsbyene i Europa frem til 1500-tallet, hvor det meste av handelen mellom Vest-Europa og det østlige Middelhavet ble foretatt. Byen tjente på handel med luksusvarer og krydder fra Kina, India og Orienten, men også med salt og hvete. Selv om du allerede har nådd slutten av den offisielle Silkeveien i Istanbul, kan det hevdes at den europeiske delen av Silkeveien begynner her. Nord for Alpene var Nürnberg-børsen et viktig handelssenter for varer fra Venezia. Det fungerte som en kobling til andre europeiske økonomiske sentre som Lyon og Antwerpen, og datidens adel hentet for det meste silkegarderobene sine fra Venezia.

Fra 1600-tallet avtok Venezias betydning mer og mer som følge av skiftet i verdenshandelen til Atlanterhavet. Frem til langt ut på 1970-tallet tok industripolitikken forrang, slik at lagunen ble en kloakk, som på grunn av de utvidede passasjene til Adriaterhavet og ødeleggelsen av den økologiske balansen i økende grad ble utsatt for ødeleggende flom, slik som i 1966. Samtidig har befolkningen i gamlebyen drastisk. Etter det subsidierte regjeringen restaureringen av husene, utviklet prosjekter for å beskytte mot flom, fikk rensset alle kanalene og prøvde å flytte europeiske institusjoner til Venezia. På bakgrunn av den nåværende verdensøkonomiske krisen er byen truet på randen av insolvens. Byen lever fortsatt hovedsakelig av handel, men også av turisme og det kunstneriske håndverket glassproduksjon.

Du klarte det og etter å ha tilbakelagt over 6500 nautiske mil i simulatoren havnet du i Venezia. Gratulerer!

Hvis du likte denne turen, vennligst legg igjen noen stjerner til oss på markedsplassen. Vi er også alltid åpne for kritikk. Nordheim Missions og Koschi ønsker deg alt godt for dine fremtidige bestrebelser.