

BP-76 : Oceanië rondvlucht 23



Beste Piloten,

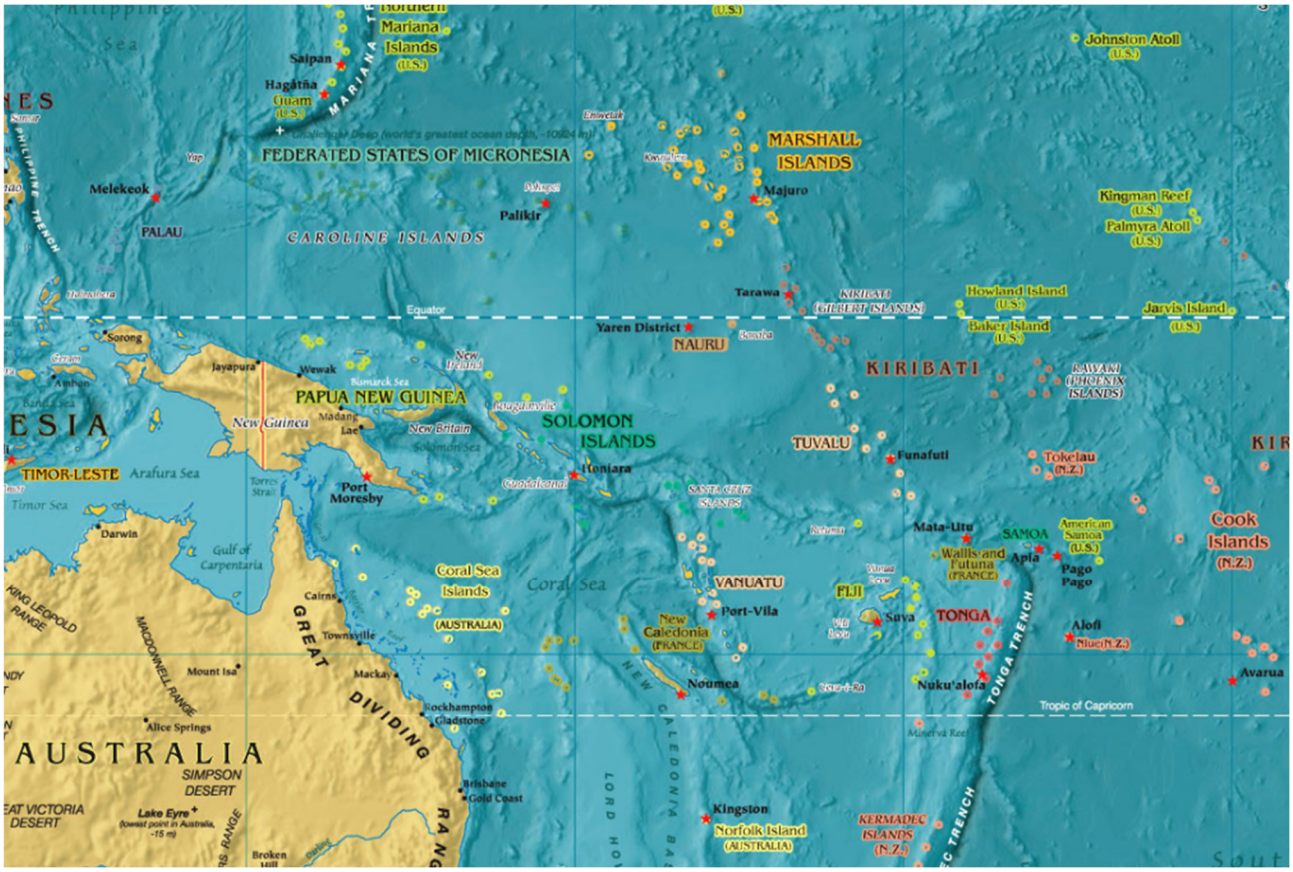
Oceanië is voor velen maar zeker voor mij een onbekend gebied. Je hoort namen als Fiji, Tuvalu, Bora Bora maar waar liggen ze toch? Daarom eens een route door dit met duizenden eilanden bezaaide oceaan gebied uitgezet. De velden zijn doorgaans klein met korte banen, vaak tekort (tbv. een veilige marge) voor de Boeing 738. Maar alles is met de Boeing in de sim te doen al is het soms krap aan.
De meeste eilanden die we bezoeken zijn atollen met weinig inwoners op een kleine stukjes grond. Soms landen we alleen maar op een strip in zee. Vanaf deze strip worden met boten de omringende eilanden bediend.



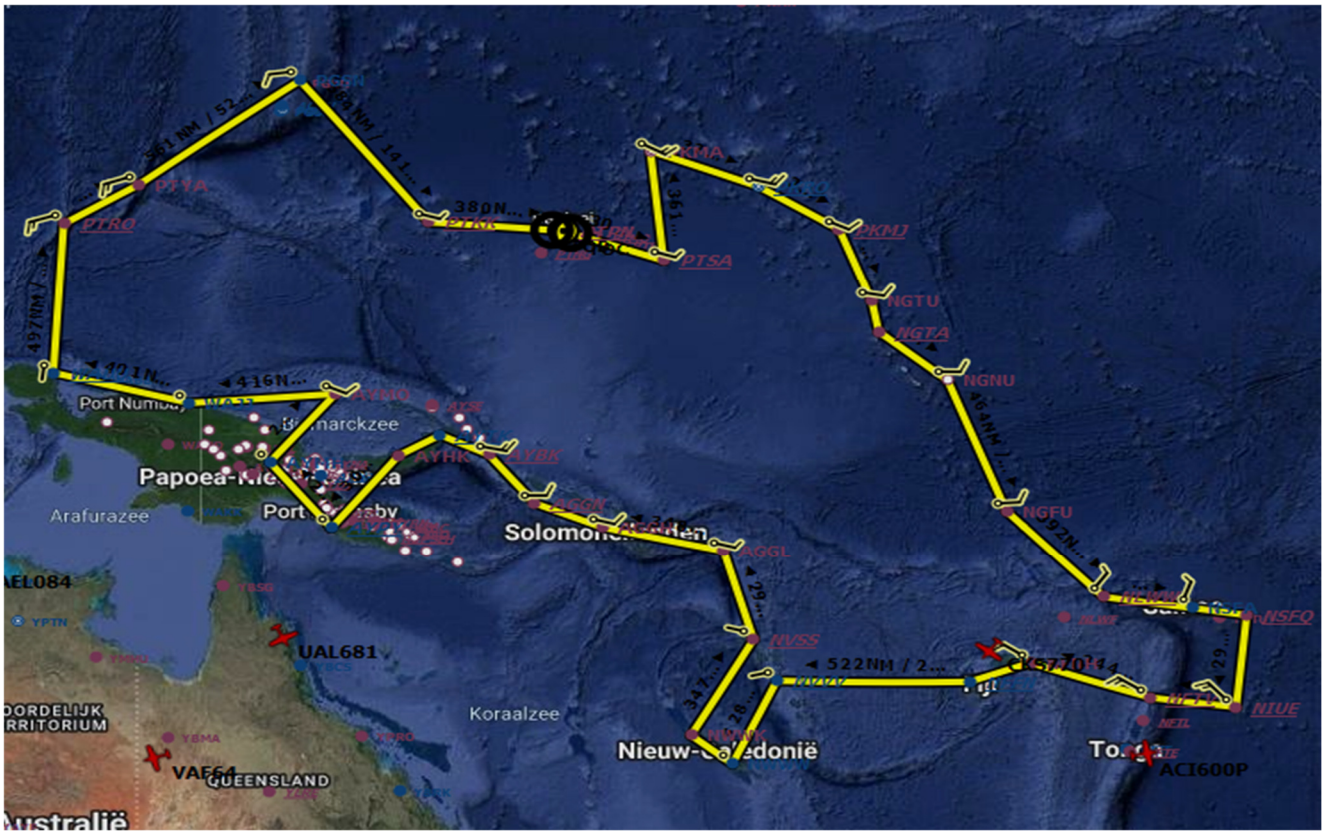
De route wordt met de wijzers van de klok mee gevlogen. Hier en daar vind je in de tekst een inzet, zoals hiernaast, met in rood de voltooide legs. Er zijn 35 vliegvelden op 35 dagen gevlogen. Van elke dag is een korte beschrijving van de vlucht, vertrek en aankomst met bezienswaardigheden en andere interessante informatie van de omgeving en veld. Deze informatie is at random gekozen. Daardoor lijkt e.e.a. soms iets versnippert maar het is tenslotte slechts een beeldend fotoverslag van een indrukwekkende reis.

In algemene zin is WOII een belangrijke periode geweest in dit gebied. Nadat Japan grote delen had bezet kwamen mn. de Amerikanen de gebieden terug veroveren. Veel eiland vliegvelden zijn in die tijd gebouwd ter ondersteuning van de oorlogshandelingen.
In het kielzog van Heroshima zijn in dit gebied door zowel de Amerikanen (Bikini) als de Fransen (Moruroa en Fangataufa) kernproeven gehouden.
Na de oorlog zijn veel gebieden zelfstandig geworden.

Hieronder de kaart van het omgeving.



De route.



<u>Statistiek:</u>

Aantal bezochte velden: 35
Aantal bezochte landen: 15
Afgelegde afstand : 12.067 Nm
Gem. leg lengte : 351 Nm
Langste leg : 625 Nm
Kortste leg : 113 Nm
Aantal vlieguren : 32.5 hr. exclusief voorbereiding

De foto hieronder is Bora Bora NTTB. Deze komt niet in de route voor maar geeft aan dat er nog veel moois in deze regio te zien is.





BP-76 : Oceanië rondvlucht 23



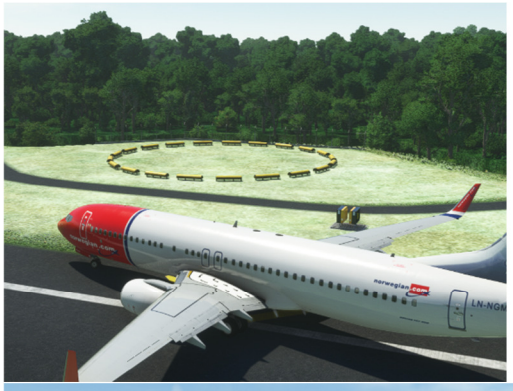
De legs:

DAG 01: PTPN PTSA. Van Pohnpei naar Kosrae (Caroline eilanden van Micronesië). !
DAG 02: PTSA PKMA Van Kosrae naar Enewetak (Marshalleilanden).
DAG 03: PKMA PKRO. Van Enewetak naar Kwajalein (Marshalleilanden). !
DAG 04: PKRO PKMJ. Van Kwajalein naar Majuro (Marshalleilanden).
DAG 05: PKMJ NGTU. Van Majuro naar Butaritari (Gilberteilanden van Kiribati).
DAG 06 NGTU NGTA. Van Butaritari naar Bonriki (Tarawa Atoll van Kiribati).
DAG 07: NGTA NGNU. Van Bonriki naar Nikunau (Gilberteilanden van Kiribati).
DAG 08: NGNU NGFU. Van Nikunau naar Funafuti. (Tuvalu).
DAG 09: NGFU NLWW. Van Tuvalu naar Hihifo (Wallis en Futuna [Tonga]).
DAG 10: NLWW NSFA. Van Hihifo naar Faleolo (Samoa).
DAG 11: NSFA NSFQ. Van Faleolo naar Fitiuta (Amerikaans Samoa).
DAG 12: NSFQ NIUE. Van Fitiuta naar Niu Island (Niue) 2pagina's !
DAG 13: NIUE NFTV. Van Niue naar Vava`u (Tonga).
DAG 14: NFTV NFNH. Van Vava`u naar Taveuni (Fiji).
DAG 15: NFNH NFFN Van Taveuni naar Nadi (Fiji).
DAG 16: NFFN NVVV. Van Nadi (Fiji) naar Bauerfield (Vanuatu).
DAG 17: NVVV NWWW. Van Bauerfield naar Tontouta. (New Caledonië).
DAG 18: NWWW NWWK. Van Tontouta naar Koumac, (New Caledonië).
DAG 19: NWWK NVSS. Van Koumac naar Santo Pekoa (Vanuatu).
DAG 20: NVSS AGGL. Van Vanuatu naar Santa Cruz (Solomoneilanden).
DAG 21: AGGL AGGH. Van Santa Cruz naar Honiara (Solomoneilanden).
DAG 22: AGGH AGGN. Van Honiara naar Nusatupe (Solomoneilanden). !
DAG 23: AGGN AYBK. Van Nusatupe naar Buka (Salomoneilanden).
DAG 24: AYBK AYTK. Van Buka naar Rabaut (Papua New Guine).
DAG 25: AYTK AYHK. Van Rabaut naar Niu Britan (Bismarck Archipelago Papua_NG).
DAG 26: AYHK AYPY. Van Niu Britan naar Port Moresby
DAG 27: AYPY AYMH. Van Port Moresby naar Mount Hagen (Papua NG).
DAG 28: AYMH AYMO. Van Mount Hagen naar Momote (Papua NG).
DAG 29: AYMO WAJJ. Van Momote naar Jayapura (Indonesië).
DAG 30: WAJJ WAUU. Van Jayapura naar Rendani (West Indonesië).
DAG 31: WAUU PTRO. Van Rendani naar Palau.
DAG 32: PTRO PTYA. Van Palau naar Yap (Micronesië).
DAG 33: PTYA PGSN. Van Yap naar Saipan (VS).
DAG 34: PGSN PTKK. Van Saipan naar Chuuk Intl (Micronesië).
DAG 35: PTKK PTPN. Van Chuuk naar Pohnpei (Micronesië).

!= een veld dat nogmaals een bezoekje waard is.



DAG 01: PTPN PTSA. Van Pohnpei naar Kosrae (Caroline eilanden van Micronesië). De eerste leg van de Oceanië route. We starten in Pohnpei van Micronesië en zullen na een lange route door Oceanië hier terugkeren.











Aankomst in Kosrae PTSA, een alleraardigst vliegveld in een klein hoekje van het eiland. Enkele eilandhoppers van Guam en Honolulu landen hier wekelijks. Het eiland is slechts 110km2 groot met de hoogste top van 634m. Voor eilanden hier in de omgeving een aanzienlijke hoogte. Archeologische vondsten vertellen dat 1000 jaar geleden het eiland al bewoond was en wellicht ook daarvoor. Hier komen slechts 3 zoogdieren voor, 2 rat soorten en een vleermuis. Op deze route zullen we veel RNAV gebruiken omdat dit de meest voorkomende nadering is.



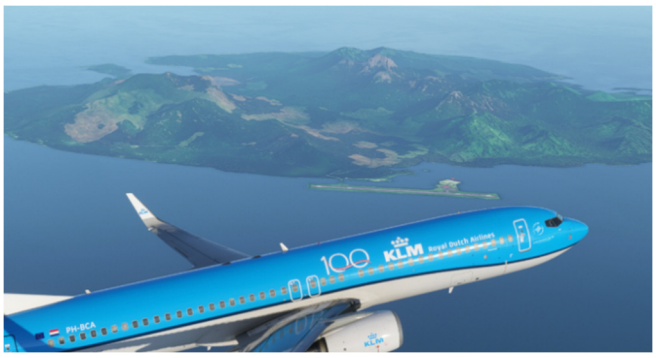






DAG 02: PTSA PKMA Van Kosrae naar Enewetak (Marshalleilanden). De tweede leg alweer. Vertrek van het kleine leuke eiland Kosrae van het gelijknamige vliegveld.





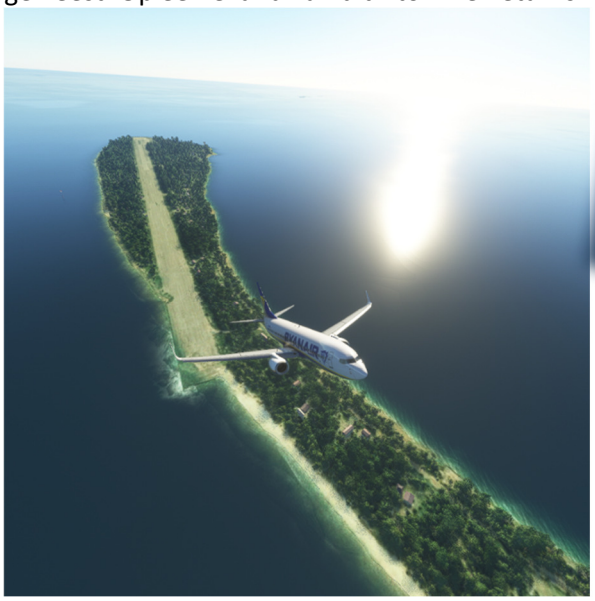
PKMA is een onverharde smalle baan op het kleine atol Enewetak, maar wel met een indrukwekkende lengte van 7240ft. Behalve enkele kleine huisjes is er op het veld weinig te zien van de eiland structuur.







DAG 03: PKMA PKRO. Van Enewetak naar Kwajalein (Marshalleilanden). Enewetak Atol ligt helemaal links-boven in de Marshall eilanden. Het Atol heeft 40 kleine eilanden. Dit gebied is nucleair testgebied van de Amerikanen geweest. Op een eiland van dit Atol Enewetak is in een bomkrater nucleair afval opgeslagen, de “Runit dome”.





Het is al laat als we Kwajalein PKRO, naderen in de gouden avondgloed. Kwajalein is het grootste atol ter wereld en was rond 1000BC al bewoond. Daarna is het door verschillende mogendheden bestuurd tot in 1944 de Amerikanen dit gebied veroverden. In 1986 werden de eilanden volledig onafhankelijk. De voertaal is Engels, de munt de dollar.





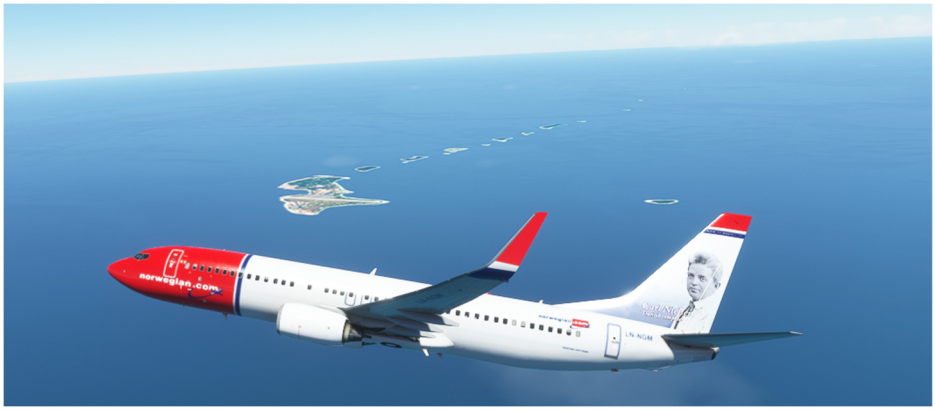
Daar, in de verte een streepje runway in het water zien we het kleine veld PKRO liggen, een RNAV landing.





DAG 04: PKRO PKMJ Van Kwajalein naar Majuro (Marshalleilanden). Vertrek van Kwajalein Atoll. ’s Ochtends in het licht zien we de restanten van een rijke WOII geschiedenis. Die is hier nog niet vergeten.

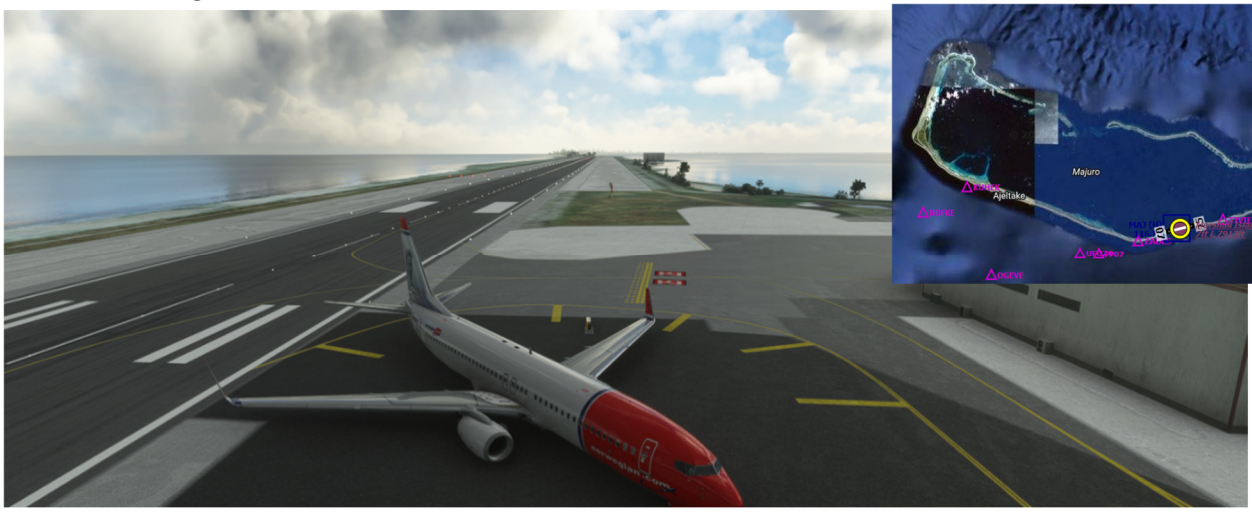






We zien kort na het opstijgen een klein deel van het grootste atol ter wereld. Wil je iets meer weten over een atol, klik dan deze https://nl.wikipedia.org/wiki/Atol_(geologie) link aan.

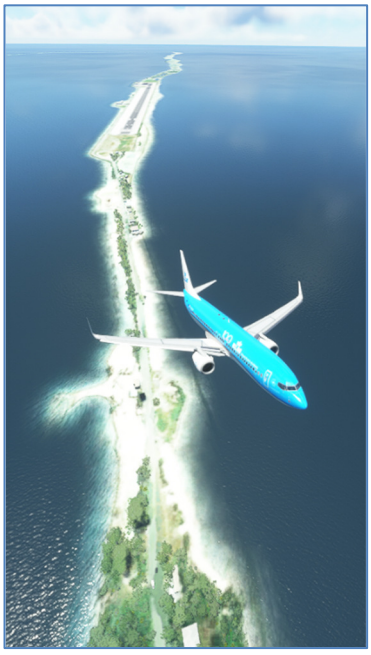
PKMJ Majuro, het hoofdeiland van de Marshall eilanden, slechts een strip in zee. Op deze atol leven ca. 30.000 mensen. Het vliegveld wordt ook wel Amata Kabua genoemd en is in 1971 gemoderniseerd. Een Boeing 738 type vliegtuig mag hier landen. Eigenlijk ligt het veld op een paar eilandjes. De openingen zijn met dammen opgevuld voor een landingsbaan.



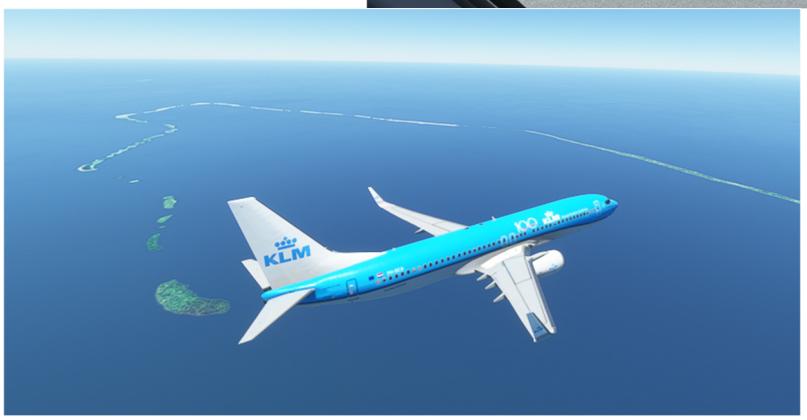




DAG 05: PKMJ NGTU. Van Majuro naar Butaritari (Gilbert Eilanden van Kiribati). We stijgen op van Majuro, de hoofdstad van de Marshall eilanden. Het ligt op een groot Atol met 64 eilandjes. Zoals zoveel atollen in de omgeving is er al bevolking sinds ca. 2000BC. Eens was het onderdeel van Micronesia maar werd in 1978 zelfstandig. Al het zoetwater wordt verzameld bij het vliegveld en verdeeld over de bewoners. Experimenten lopen om voertuigen op kokosolie te laten lopen.



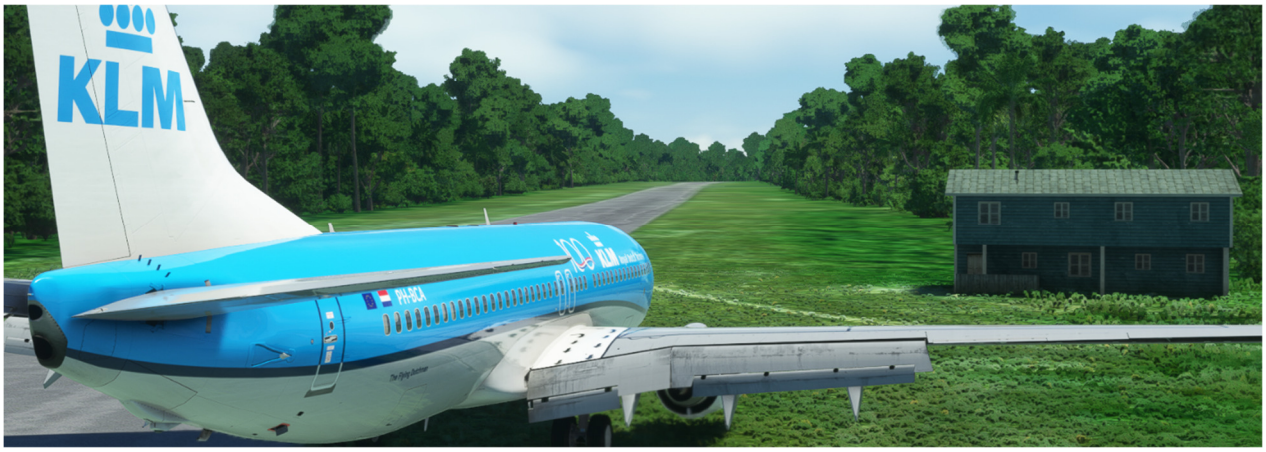




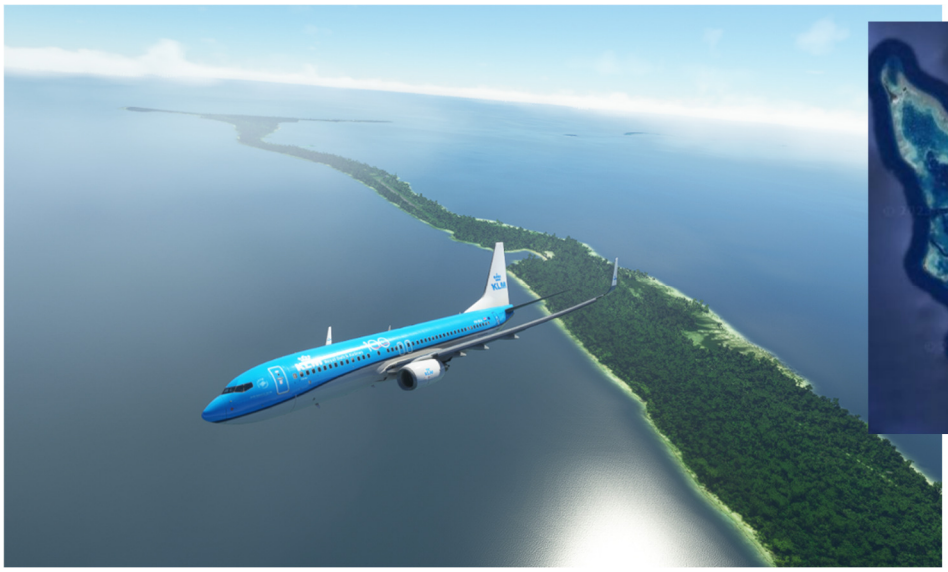
NGTU Butaritari vliegveld is in WOII gebouwd. Het is een Atol van Kiribati onderdeel Gilbert Eilanden. In tegenstelling tot de meeste atollen is de grond goed vruchtbaar en regent het hier veel. Daarom worden bananen en papaya, maar ook nog andere landbouw producten verbouwd. De bewoners zijn arm, er zijn nauwelijks betaalde banen. Een legende gaat dat geesten van Samoa een tak hebben meegenomen naar het atol dat ze eerst hebben gecreëerd.
Wil je hier logeren, weet dan dat er 3 logementen beschikbaar zijn.
We landen op een baantje van net iets meer dan 2900ft.
Uiteraard is de aanvliegroute RNAV.





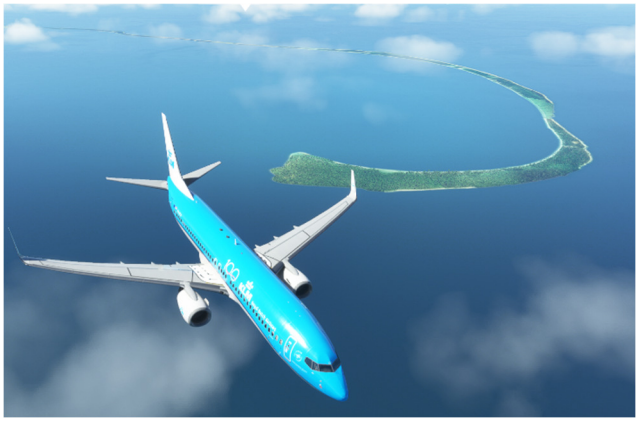


DAG 06: NGTU NGTA. Van Butaritari naar Bonriki (Tarawa Atoll van Kiribati). Deze leg heb ik omgekeerd gevlogen. Butaritari is een Atoll van de Gilbert eilanden. Het vliegveld op de atoll is in WOII gebouwd door de VS (Starmann Field). Direct na de oorlog werd het een commercieel veld. Momenteel land hier 2x per week een vliegtuig uit Makin.





NGTA Bonriki in zicht. Het ligt op de Tarawa Atoll onderdeel van Kiribati. Ook hier heeft de VS een strip gebouwd in de oorlog. De beroemde Yorktown en USS Essex lagen hier voor anker. Ook al weer een groepje eilanden in de Grote stille Oceaan waar tussen april en oktober een plezierig klimaat schijnt te zijn. We zijn op de 09 geland en dat komt aardig overeen met de heersende NO winden.



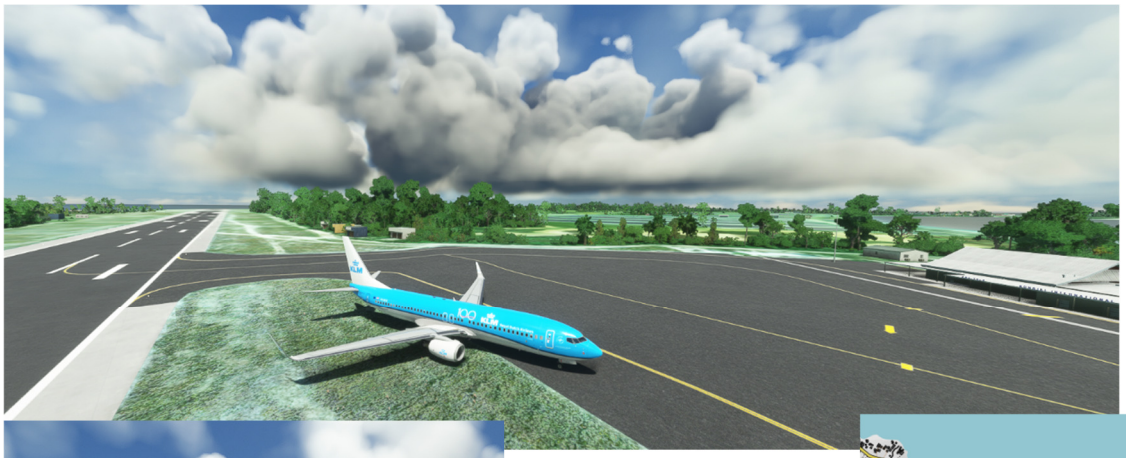
De mooie Atol structuur is hier goed te zien.



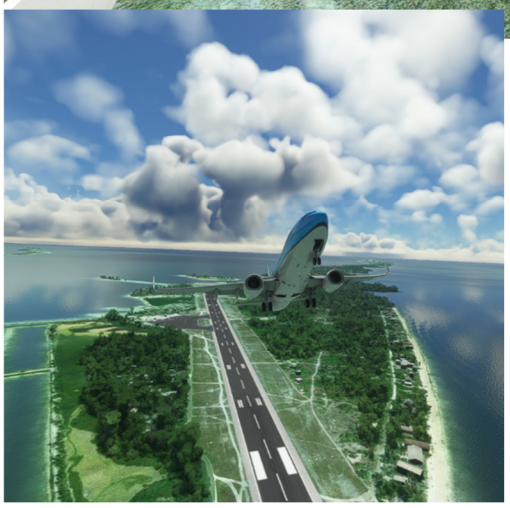




DAG 07: NGTA NGNU. Van Bonriki naar Nikunau (Gilberteilanden van Kiribati) . Tarawa (Bontiki) is een atol in de republiek Kiribati. Het heeft slechts 7000 inwoners. Tijdens WOII heeft zich hier The Battle of Tarawa afgespeeld.



Ondanks de droogte worden bananen en kokosnoten geteeld. Het klimaat is hier warm tot heet, 35°C het jaar rond. Mooie dreigende luchten tijdens de start.





We komen aan in NGNU Nikunau airport. Deze atol behoort tot de Gilbert eilanden. Het is niet meer dan een grasbaantje van 3200ft lang. Doorschieten is er niet bij want dan verlaat je het eiland in het water.



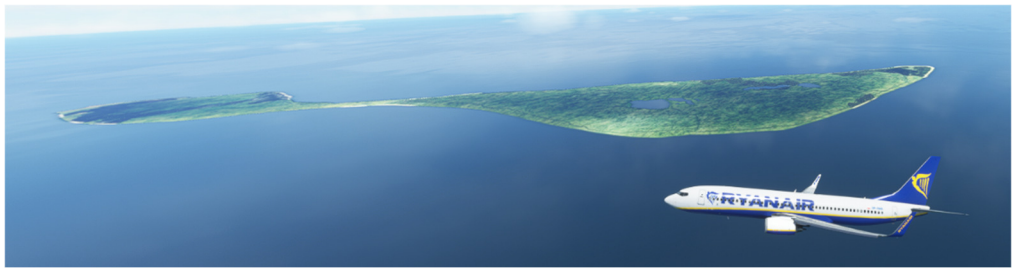


Air Kiribati onderhoud vluchten in de republiek Kiribati. Ze vliegen oa. Met de Embraer E190 maar op dit veld wordt de service onderhouden met een DHC-6 Twin Otter. Gezien de lengte van het veld een verstandige keuze.



DAG 08: NGNU NGFU. Van Nikunau naar Funafuti (Tuvalu). Nikunau Airport is een onderdeel van Kiribati. We hebben een indrukwekkende grasbaan met een lengte van 3293 feet tot onze beschikking. Dus iets meer flaps dan de gebruikelijke Flap 5 stand. Air Kiribati onderhoud een verbinding met andere eilanden. Veel meer dan hyperzoute lagunes en kokosbomen zul je hier niet aantreffen. De oorspronkelijke bewoners gaan terug tot 2000BC en hadden hun eigen taal.







We naderen Funafuti Airport NGFU van de Tuvalu Monarchie. Het is wederom een atol met een grote lagune. De hoofdstad wordt veel bezocht door toeristen die slenterend de traditionele gebouwen met rietdaken bewonderen. Handwerk producten schijnen gewild te zijn. Van bovenaf ziet het atol er breekbaar uit. Linksboven onze aankomst. De wind was variabel dus maar eens vanuit het oosten geland.





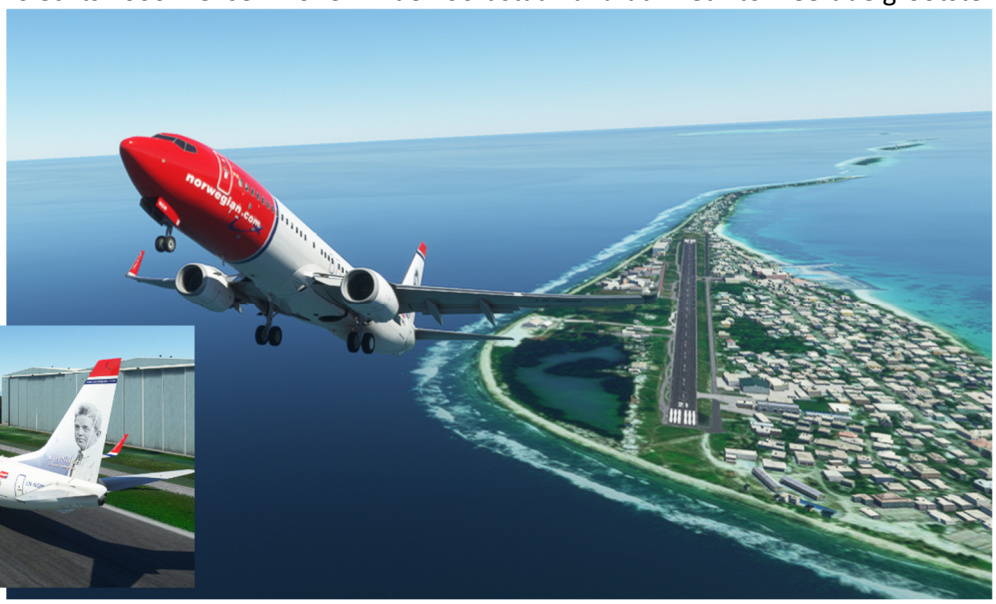








DAG 09: NGFU NLWW. Van Tuvalu naar Hihifo (Wallis en Futuna [Tonga]). We vertrekken weer van een klein veld van een klein atol Tuvalu. Slechts 7000 mensen wonen in de hoofdstad Funafuti. Het Atol heeft de grootste lagune (10km doorsnee) terwijl de eilanden niet breder zijn dan tussen 20 en 400m Het Atol wordt regelmatig geteisterd door cyclonen.





Het is bijzonder slecht weer als we aankomen in NLWW Hihifo, de hoofdplaats in het koninkrijk Tonga. In 2009 is hier veel beschadigd vanwege een aardbeving die gepaard ging met een tsunami. Het veld ligt op een vulkanisch eiland waarbij het hoogste punt slechts 157m. is. Ik leid daaruit af dat het vulkanisme sinds lange tijd niet meer actief is.





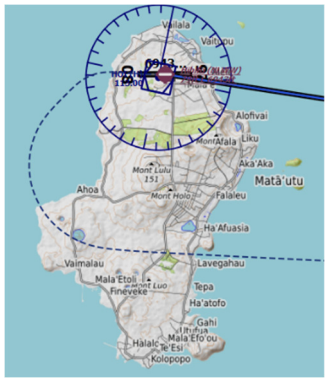




DAG 10: NLWW NSFA. Van Hihifo naar Faleolo (Samoa).

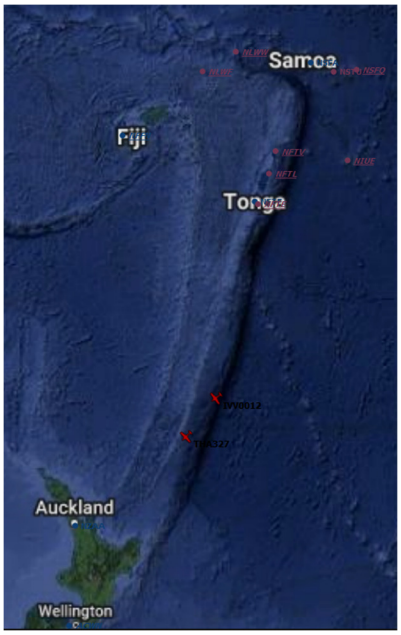


We zijn vroeg vertrokken van Hihifo voor een vlucht van bijna 300Nm. We nemen nog even afscheid en hopen dat in de afgelopen nacht geen runway-blokkade is opgeworpen zoals in 2015. Maar gelukkig, al snel maken we een linkerbocht richting de hoogste bult Mont Lulu 151m. en stijgen verder voor een eastbound leg.



Wij gaan landen op NSFA, Faleolo Intl. op het eiland Upolo. De onafhankelijke staat Samoa is bekend en beroemd. Pas in 1962 werd Samoa onafhankelijk van Nieuw-Zeeland. Een leuk detail is dat onze Nederlander Jacob Roggeveen dit gebied ontdekt heeft in 1722. Voordat we binnenkomen zien we aan de linker kant het grote eiland Samoa met her en der vulkaan restanten. Samoa ligt precies boven de Tonga trog waardoor er veel tektonische bewegingen zijn met als gevolg : een grote schildvulkaan met een hoogte van 1858m, Mount Silisili.









DAG 11: NSFA NSFQ. Van Faleolo naar Fitiuta (Amerikaans Samoa). Vertrek van Faleolo in de ochtend gloed voor een korte vlucht. We zullen slechts FL190 aanhouden waardoor de kruisnelheid iets lager zal zijn dan gewoonlijk. Maar op 150Nm is dat verschil te verwaarlozen.

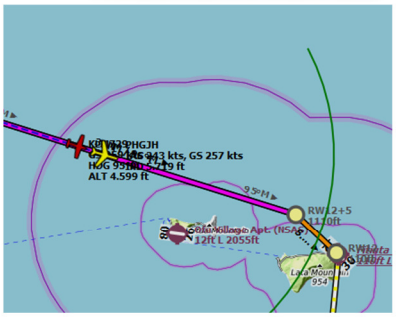






Na het opstijgen vliegen we nog even over de landingsbaan als groet.





We landen op Fitiuta NSFQ oftwel Amerikaans Samoa, een klein eiland met ca. 400 inwoners en een korte betonnen landingsbaan in het NO van het eiland. Samoa Airways onderhoud een lijndienst op dit eiland. De standaard producten zoals kokos, bananen en broodfruit worden hier verbouwd Verwarming hebben ze niet nodig, het is er tropisch warm.





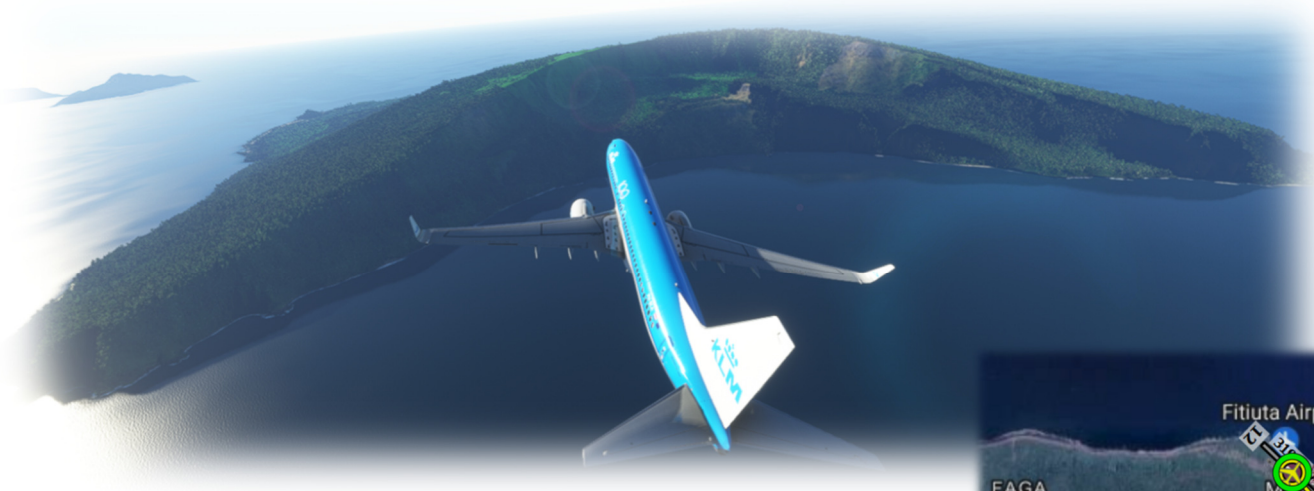




DAG 12: NSFQ NIUE. Van Fitiuta naar Niu Island (Niue) 2pagina's
Deze argeloze foto verbergt een vulkaan geschiedenis die goed is waar te nemen in het landschap. Het kleine veldje ligt op de meest noordoostelijke punt van het kleine eiland. Mooi te zien hoe de weg de vorming van het landschap in een ronde lijn volgt. Zo te zien maar goed dat er niet veel vliegverkeer is.



Als we opstijgen zien we een afgekalfde ronde vorm in de berg die in zee uitloopt. Al snel begreep ik dat we in een krater van een vulkaan kijken. Een deel van de krater is weggeslagen in zee, alleen de noordelijke caldera is blijven staan en vormt het eiland.

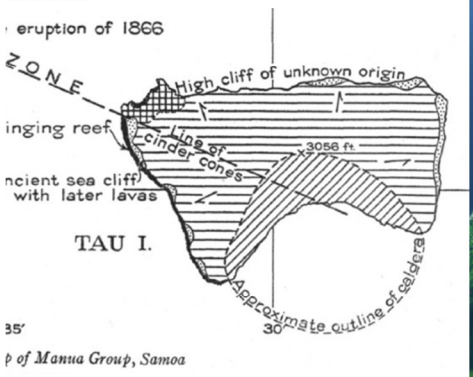


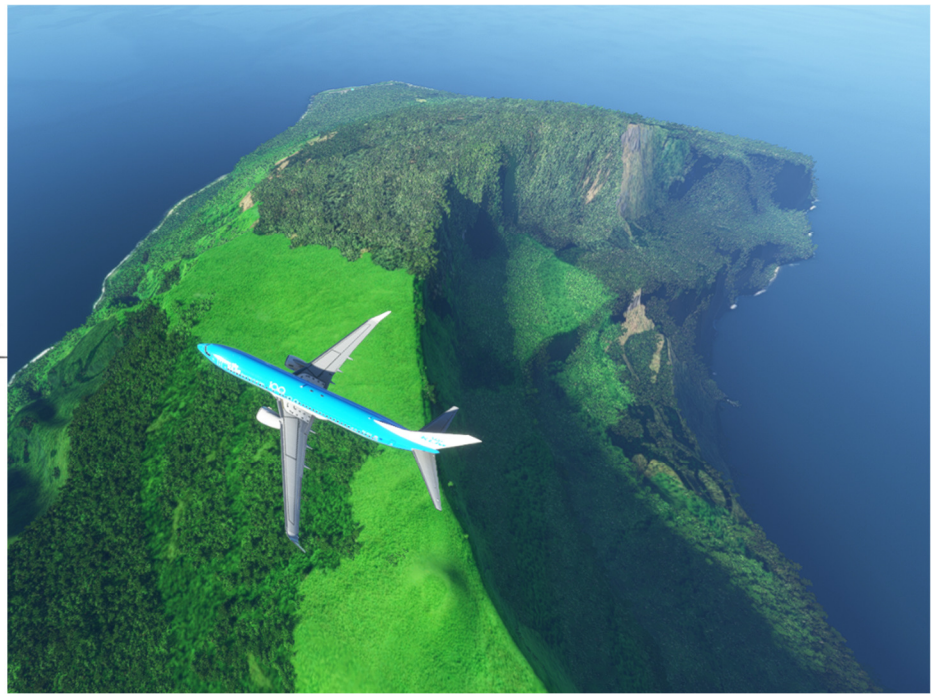






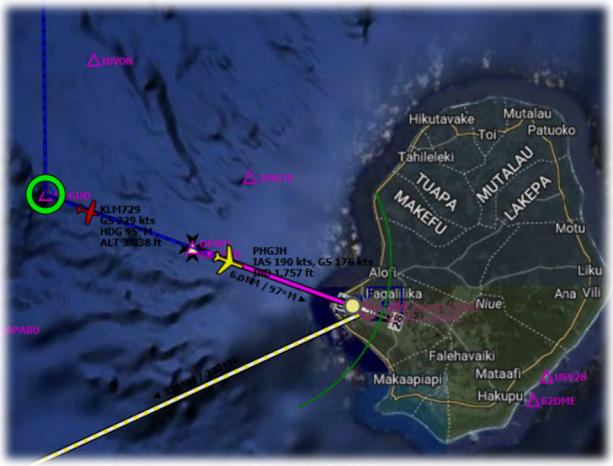
Vervolg van Fitiuta. Als we er een survey kaart van USGS.gov erop naslaan zien we hoe de vulkaan ooit een ronde vorm heeft gehad. De wegeslagen caldera is goed te volgen. Natuurlijk is veel vulkanisch materiaal van meerdere erupties op het eiland te vinden.





In 1866 is er een onderwater eruptie geweest die de vorm van het eiland niet heeft aangetast. Hiernaast een mooi shot op de caldera.

We komen aan op Niue (NIUE), dat een klein eiland van slechts 261km2 is en een zelfstandig staat. Ze onderhouden een vrije associatie met New Zealand.
Er wonen nog geen 2000 zielen die een eigen taal hebben, het Niuean. Het is het grootste koraal eiland en wordt ook wel The Rock genoemd. Het is een zgn. opgeheven Atol. Daardoor bestaat het terrein uit een relatief hoog gelegen centraal kalksteen plateau. Dit leidt ook tot steile kliffen aan de kust.
Dit veld kun je ook vinden op Flight.to. Het is nu leuk aangekleed. Let op, er zijn meerdere velden van de route op deze site te vinden.
Niue werd ook de eerste dark sky country . Prima omstandigheden voor sterrenkijken dus!



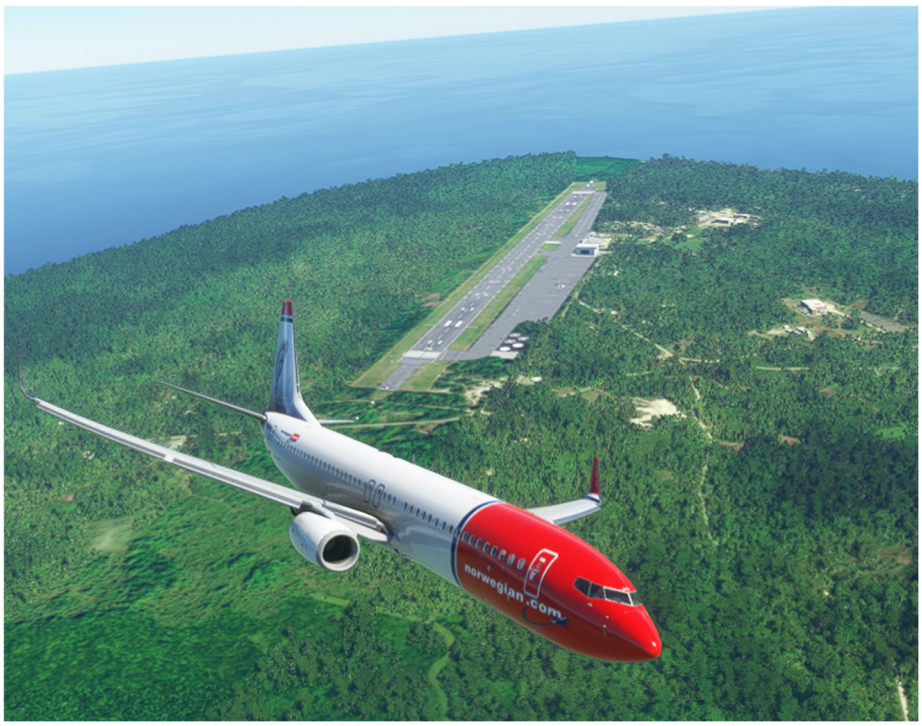


Voor de nadering gebruiken we de RNAV 10. Het is 1 van de 2 mogelijke approaches.

Approach RNAV 10 (T)	UE901	
Transition	APABU	
Transition	IBVON	
Transition	MEGUD	
Initial fix	MEGUD (FACF)	A 3.000
Track to fix	UE901 (FAF)	A 2.170
Track to fix	RW10 (MAP)	261, -3°
Track to fix	GUGAG	A 3.000
Approach RNAV 28 (T)	UE928	



DAG 13: NIUE NFTV. Van Niue naar Vava`u (Tonga). Niue is een klein eiland in Polynesië waar ca. 1600 eilandbewoners hun leven leiden. Vanwege de heersende oostelijke wind opgestegen van rwy 10. Dat komt mooi uit want dan draai je boven het eiland. Het weer maar even uitgezet want dat zou weinig uitzicht hebben opgeleverd.



In Polynesië is er een legende die als volgt gaat: “de eilanden zijn gecreëerd door de god Maui die met een haak de eilanden uit de zeebodem heeft getrokken”. Ergens heeft die legende een goede snaar geraakt want de oorzaak van het ontstaan ligt in de nabije Tonga trog. Deze duwt de bodem richting het westen omhoog waardoor vulkanisme ontstaat dat, net als IJsland, eilanden vormt.

NFTV: Vava’u ook wel Lupepau`u is ook een onderdeel van Tonga. Vanwege de Tonga Trog komt hier veel vulkanisme voor. We landen als zo vaak richting het oosten.







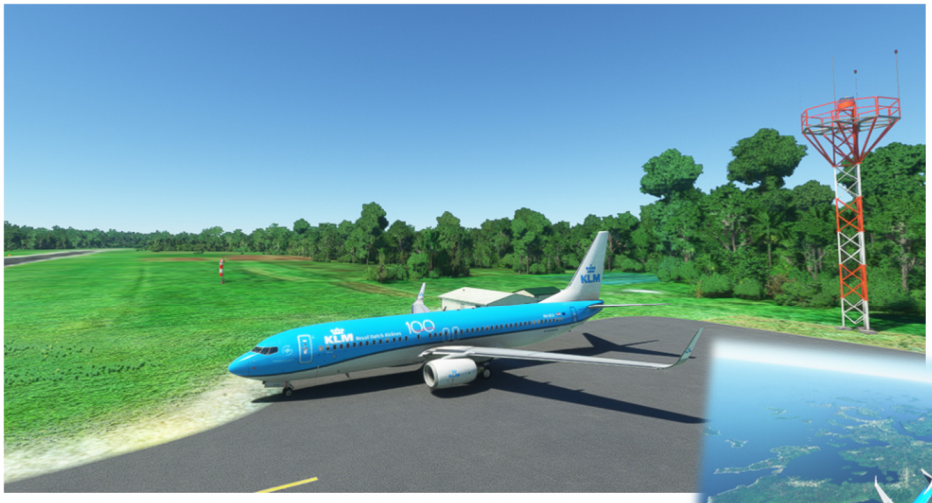




BP-76 : Oceanië rondvlucht 23

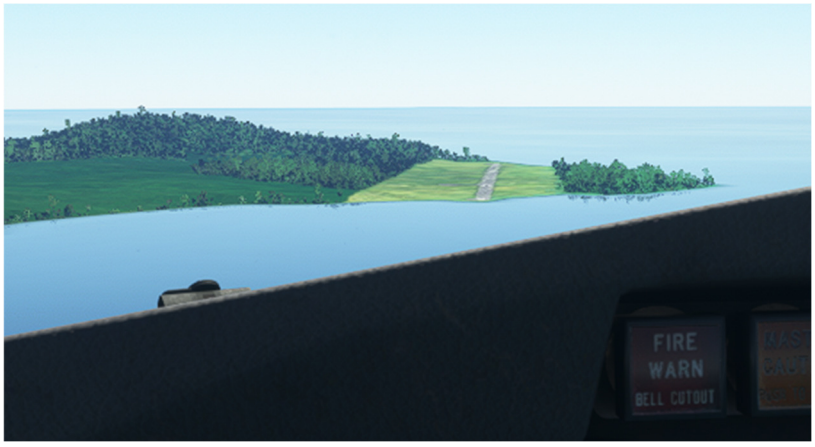


DAG 14: NFTV NFNH. Van Vava`u naar Taveuni (Fiji).
We vertrekken vanaf Vava`u voor een mooie tocht naar Laucala.
De eilandengroep bestaat uit 40 eilandjes met een totale bevolking van 14.000 bewoners. Het is een koraal rif eiland waar je mooie plaatjes kunt schieten. We zijn gisteravond nog even naar de Botanische tuinen geweest, de enige in het Tonga rijk.

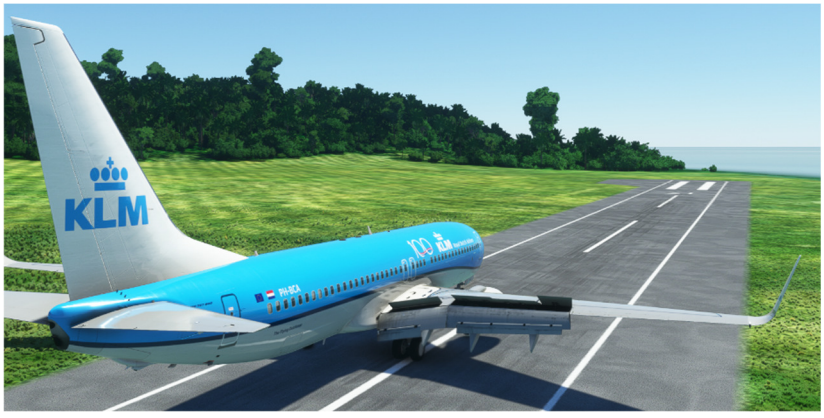




Taveuni island NFNH waar we landen is een eiland van de Vanua groep in Fiji. Je vindt er zelfs een berg van 1250m. dat een slapende vulkaan is. Het eiland ligt bezaaid met vulkanische cones. De theoretische datumgrens loopt precies door dit eiland. Dit is een prachtig resort voor een vakantie bestemming waar de kristalheldere wateren uitnodigen tot duiken en snorkelen.







Hierboven de korte landingstrip. Voor de Boeing een ware uitdaging en met nog weinig runway tot stilstand gekomen. Normaal gesproken mogen hier dergelijke toestellen niet landen maar in de sim kun je wel eens iets onverstandig doen.





DAG 15: NFNH NFFN Van Taveuni naar Nadi (Fiji). Een vlucht binnen het Fiji gebied. We hebben de tent weer opgeborgen en staan klaar. Ivm de korte startbaan maximaal opgesteld voor de start. We hebben zelfs nog wat ruimte over als de wielen loskomen. Al snel draaien we richting heading 270°.

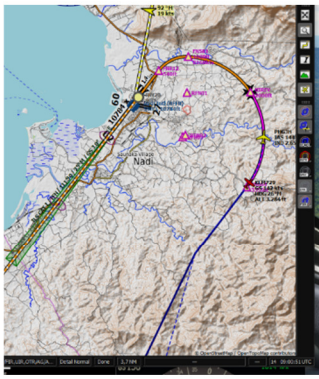








Nadi Intl ligt op het eiland Viti Levu . Het vliegveld verwerk 1,2 miljoen passagiers dus een belangrijke hub voor Fiji. Ook Air New Zealand land hier regelmatig. De aankomst is interessant vanwege de bergrug die je dicht moet naderen als je vanuit NO gaat landen. Daar is geen ILS vanwege de ruimte dus een RNAV approach. Nu is dit in Oceanië een veel voorkomende benadering mede vanwege de lage onderhoudskosten van het systeem.







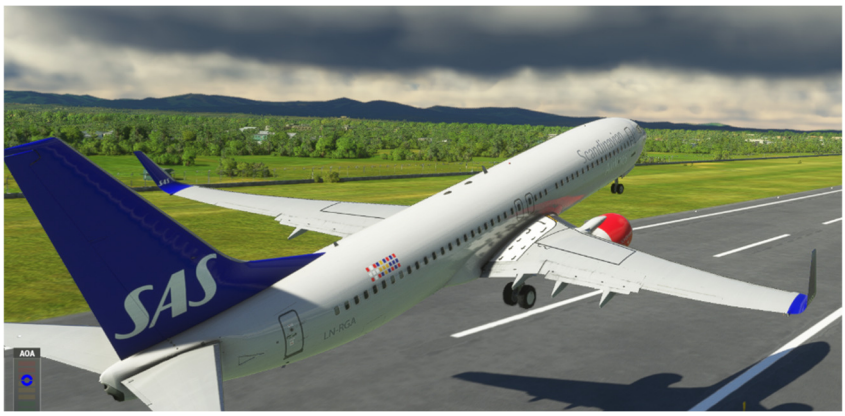


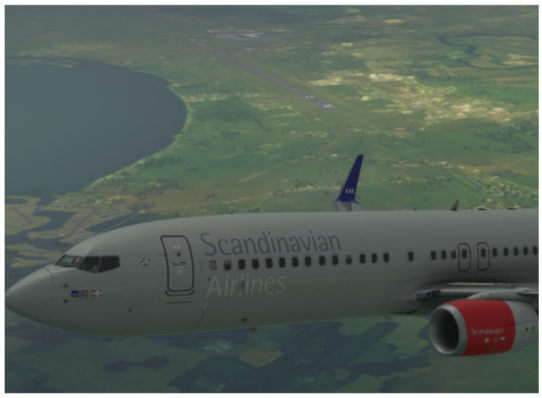
We zijn veilig geland en parkeren bij de brandweer voor de deur. Dat is wel zo veilig met onze lithium batterij packs aan boord. We willen liever niet in de Eemshaven belanden.*



DAG 16: NFFN NVVV. Van Nadi (Fiji) naar Bauerfield (Vanuatu). Vandaag vliegen met de SAS. Gisteravond een leuke avond aan de baai nabij Sri Siva tempel, een vierkant gebouw met zuilen. De weerberichten voor de vlucht van vandaag zijn niet goed. Dreigende luchten bij vertrek maar nog slechter op bestemming. Desondanks een waterig zonnetje bij het opstijgen van baan 20. Vervolgens een rechterbocht zodat we richting het westen kunnen vliegen voor een trip van ruim 500Nm. En idd. , als we dichter bij de bestemming komen wordt de oceaan volledig aan het oog onttrokken.

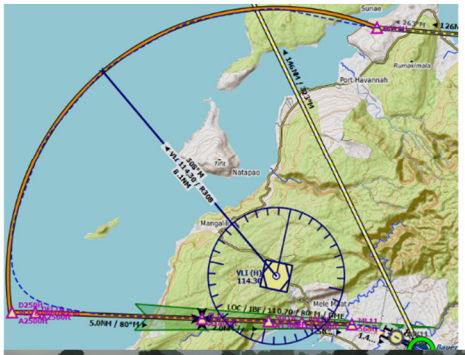


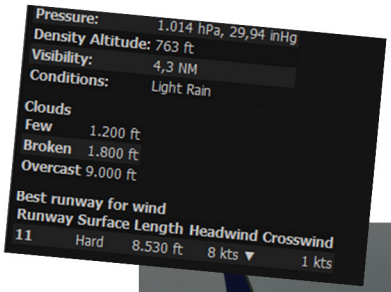




Als we Bauerfield NVVV van de eilandengroep Vanuatu naderen zien we de weeromstandigheden verslechteren. Beneden 9000ft vliegen we in overcast en pas beneden 1800ft zullen we iets van de grond kunnen zien. Dat zal lastig zijn omdat we het laatste deel op de hand moeten vliegen. We hebben een LOC (LDA approach) met een VOR/DME bocht segment op 8nm. Als we de localizer onderscheppen vliegen we nog in de wolken. Pas beneden 1200ft hoogte zien we de grond en even later de rwy. Snel de automaat uitgeschakeld omdat de localizer 26° offset heeft tov. de rwy. Gelukkig was de wind niet erg sterk zodat het een goede landing zonder problemen werd.







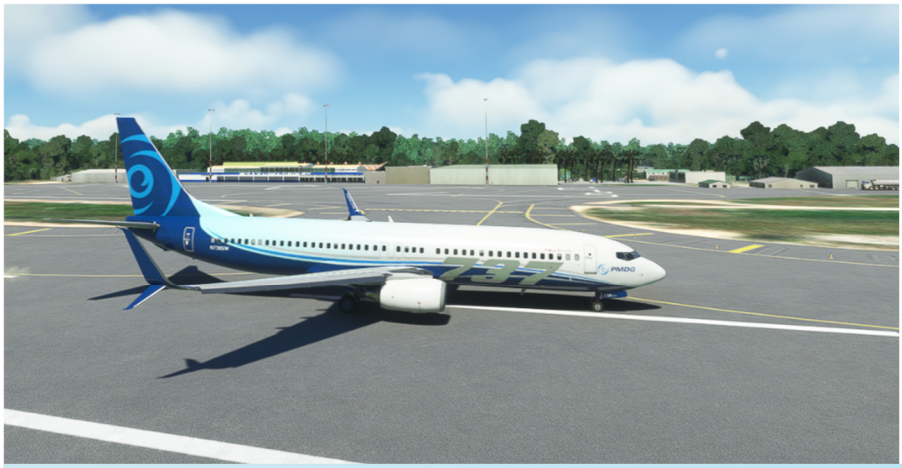




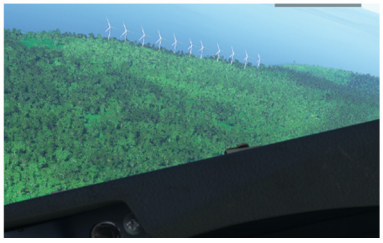




DAG 17: NVVV NWWW. Van Bauerfield naar Tontouta. (New Caledonië).
Vanuatu is een groep eilanden (83stuks) dat zich tot een republiek verenigd heeft in 1980. In de vorige eeuw zijn ca. 40.000 bewoners als dwangarbeider naar Australië gestuurd om te werken in suiker en katoen plantages.



Zoals zoveel hier in de regio, zijn de meeste eilanden vulkanisch van oorsprong. Bauerfield is in 2019 gemoderniseerd zodat tot de Airbus 330 hier kan landen.





Een flyby langs het veld Bauerfield met de bergrug in het noorden.



NWWW New Caledonië, waar we gaan landen, is een gebiedsdeel van Frankrijk.
Dit eiland (ca. 1/2 Nederland heeft alle karakteristieken van een groot continent.



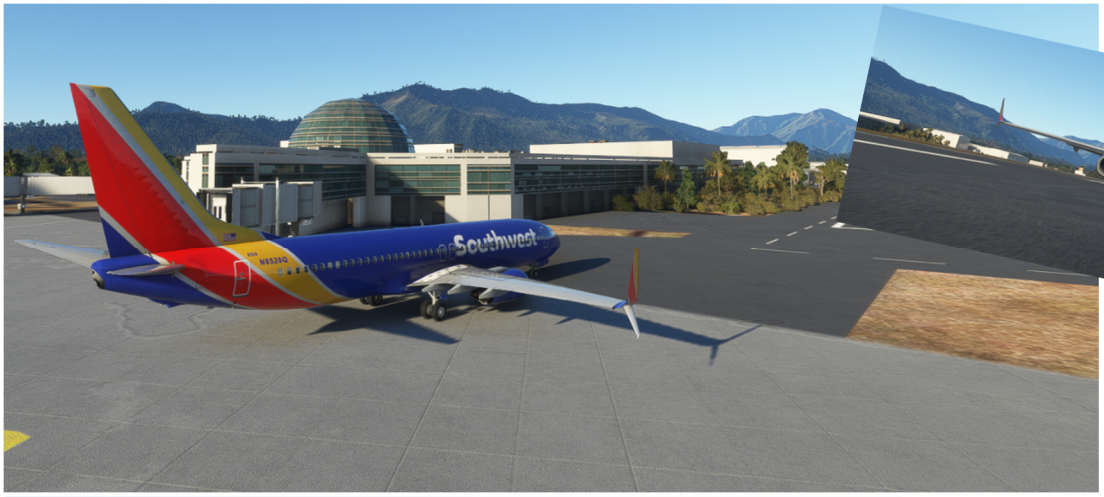








DAG 18: NWWW NWWK. Van Tontouta naar Koumac (New Caledonië). Het is rond de middag als we voor deze korte leg vertrekken. New Caledonië is een groot eiland met een langgerekte bergrug. We vliegen naar het nw in het verlengde van het eiland.









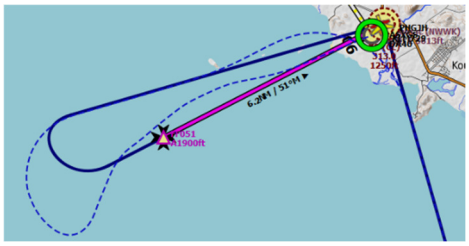


Als we Koumac NWWK naderen zien we voor de kust veel koraal riffen liggen. Dergelijke riffen komen alleen in tropische wateren voor. Er is maar 1 arrival en dat is de NDB-A approach. De procedure adviseert eerst op het NDB baken KO aan te vliegen vervolgens een stukje zeewaarts om vervolgens met een procedure bocht recht voor rwy 06 te komen.

Op de foto rechts – beneden is de draai bij KO te zien. Een mooi gezicht het vliegveld met daarachter de uitlopers van de mountain range.



In 2018 is bij een nationaal referendum besloten dat New Caledonië een gebiedsdeel van Frankrijk blijft.

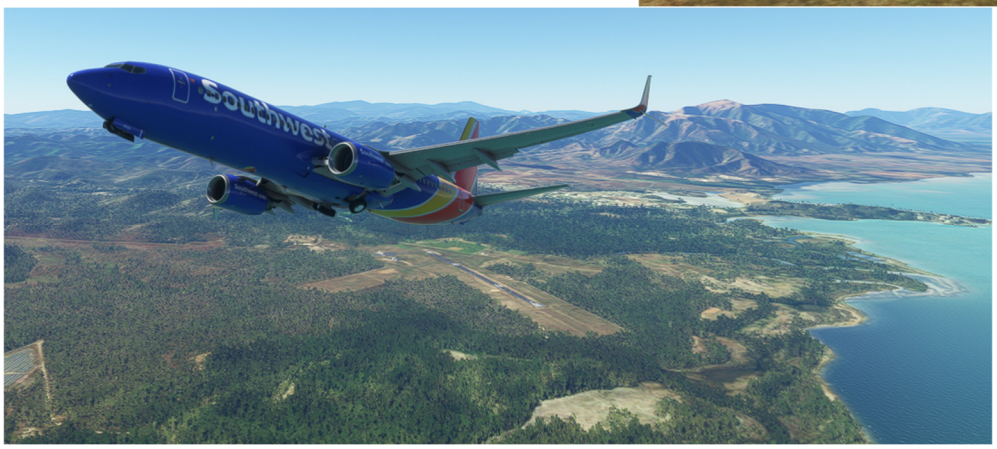




DAG 19: NWWK NVSS. Van Koumac naar Santo Pekoa (Vanuatu). We stijgen op van het westelijk gelegen veld van New Caledonië. Koumac betekent koppig of hard koppen. Deze kleine gemeente leeft van land en mijnbouw maar het toerisme heeft een grote potentie zoals de grotten van Koumac maar ook scheepswrakken duiken.
De afstand die we vandaag afleggen is iets meer dan 300Nm dus laten we maar vertrekken.

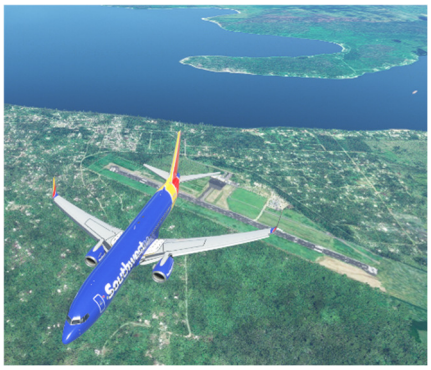








NVSS Santo Pekoa vliegveld is in WOII erg belangrijk geweest. Destijds werden met stalen platen over het koraal vliegvelden aangelegd. De hoofdstad van dit eiland is Luganville en is de op 1 na grootste stad in Vanuatu met ca. 18.000 inwoners. Toen Vanuatu zich in 1980 zelfstandig verklaarde was dat niet goed voor de economie maar door toerisme komen ze er weer bovenop. Behalve een transitie haven wordt hier ook cacao, kokos en kokos olie verhandeld. Vanuatu is vooral bekend vanwege zijn kustlijn, watervallen en avontuurlijke excursies. Er is veel cultureel erfgoed dat verkend kan worden. De aankomsthal is traditioneel laag gehouden.

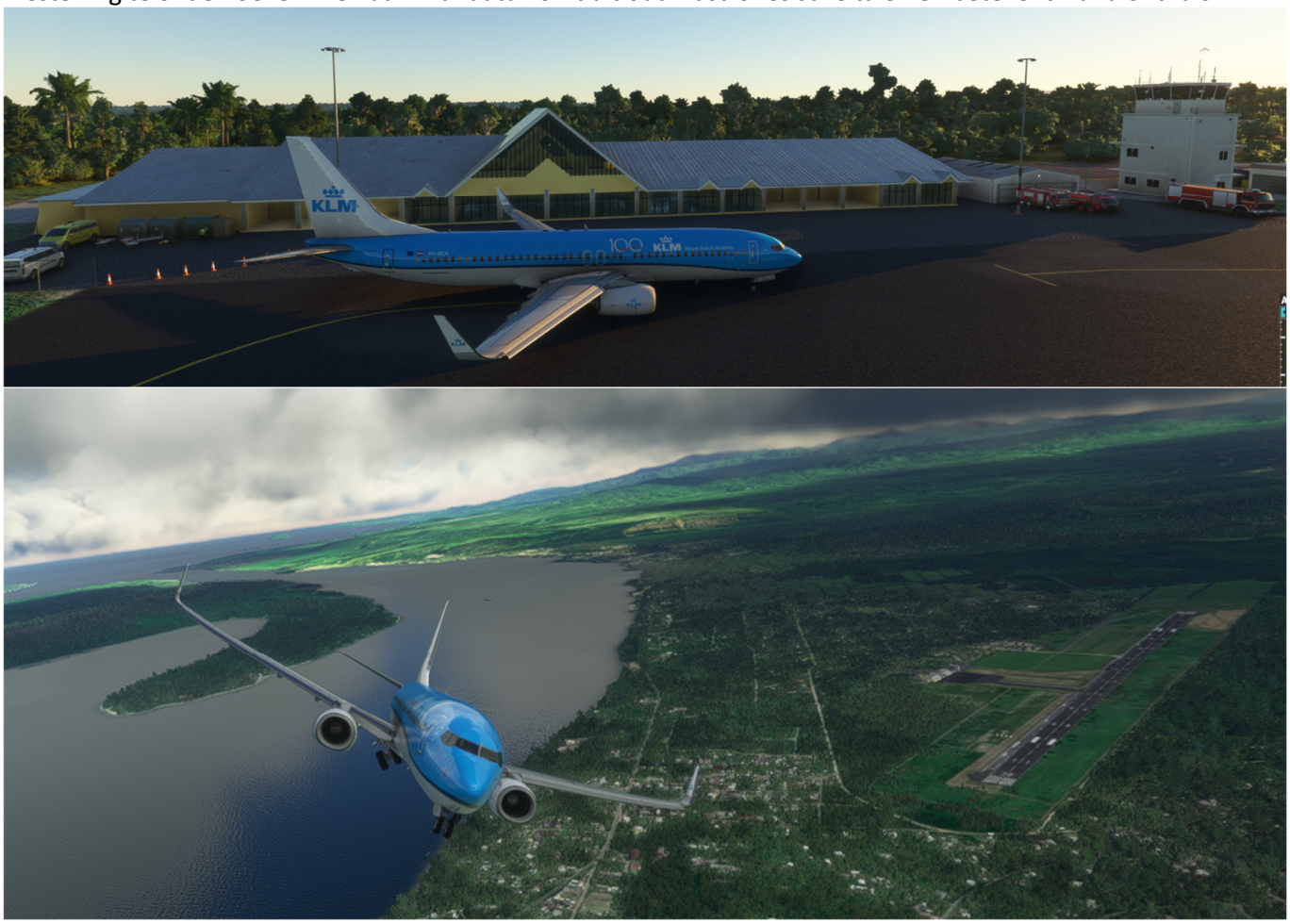




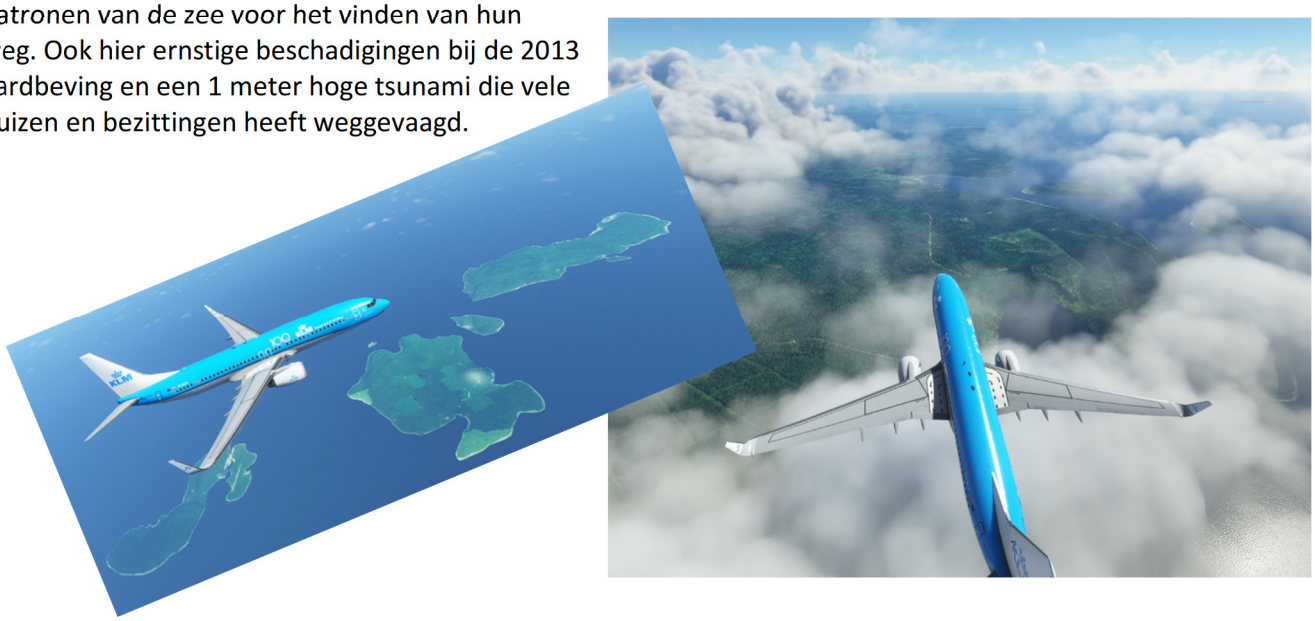




DAG 20: NVSS AGGL. Van Vanuatu naar Santa Cruz (Solomoneilanden). ’s Ochtends vroeg staat de KLM klaar voor de start. Bij zoveel eilanden in Oceanië maar zeker hier, is het niet leuk de imperialistische historie van de westerling te onderzoeken. De naam Vanuatu komt uit oud Austronesische talen en betekent “land of thuis”



We landen op AGGL het grootste eiland Nendö van de Santa Cruz groep die ver oostelijk van de Solomoneilanden ligt waartoe het behoord. Traditionele navigators uit deze regio worden geroemd. Ze bestuderen de golf patronen van de zee voor het vinden van hun weg. Ook hier ernstige beschadigingen bij de 2013 aardbeving en een 1 meter hoge tsunami die vele huizen en bezittingen heeft weggevaagd.

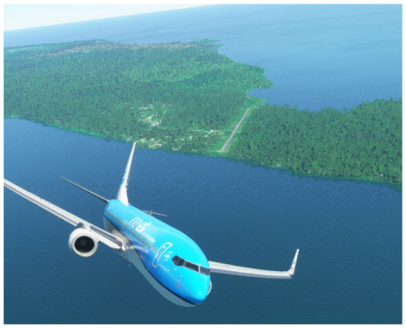




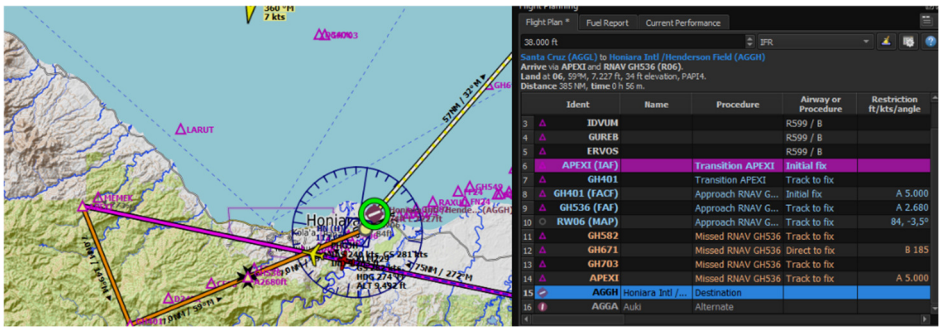
DAG 21: AGGL AGGH. Van Santa Cruz naar Honiara (Solomoneilanden). We vertrekken vanaf het kleine vliegveld op Temotu . Het is de meest oostelijk provincie van de Salomonseilanden. Gisteravond tijdens het diner was het



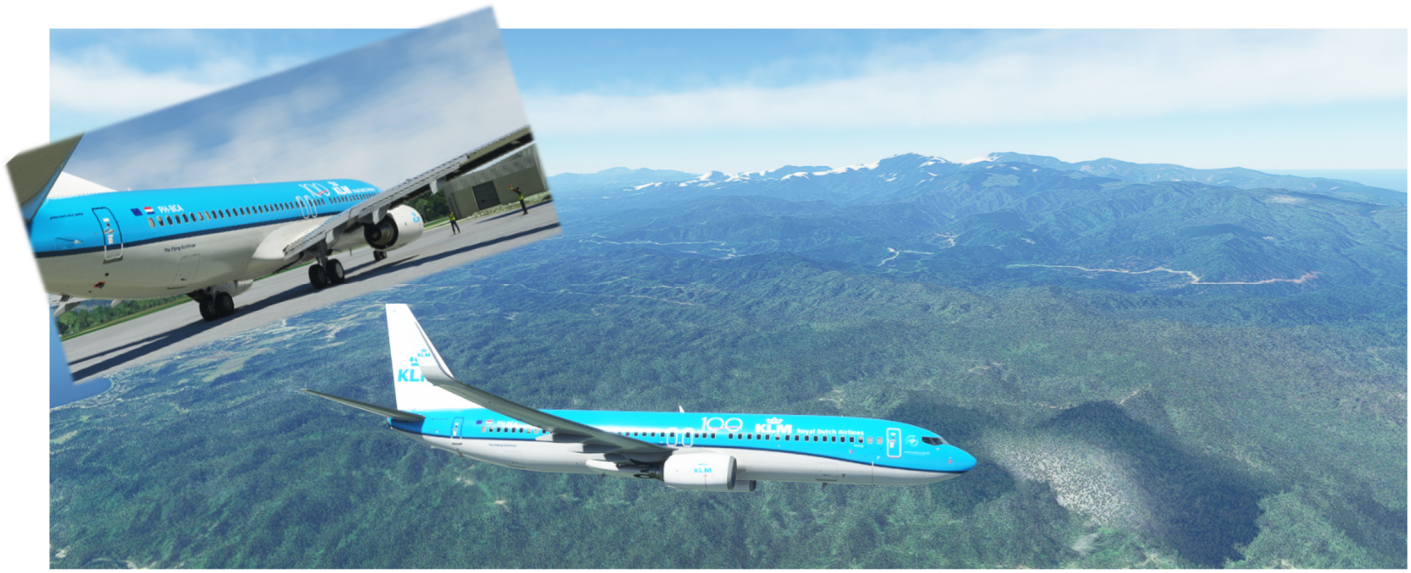
een gekwetter van diverse talen. Maar dat is logisch als je weet dat er Melanesiërs, Papoea`s en Polynesiërs wonen.
De startbaan is slechts 3000ft dus dat wordt een spannende start.
Gelukkig zijn we tijdig los gekomen alhoewel, het scheelde niet veel. But “failure is no option”.



De landing in Honiara AGGH heeft opnieuw een RNAV approach.



We kunnen flink oefenen. Honiara is de hoofdstad van de Solomoneilanden. Een groot eiland na al die kleine atollen met super korte landingsbanen. Hier vind je nog houten huizen op palen met golfplaten.





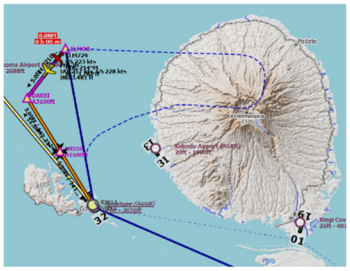
DAG 22: AGGH AGGN. Van Honiara naar Nusatupe (Solomoneilanden). Gisteren even de tijd gehad voor de Tenaru waterval, een indrukwekkende hoeveelheid water maar niet te vergelijken met de Alpen. Na het opstijgen vlieg je dicht langs de hoofdstad met z'n 53000 inwoners.





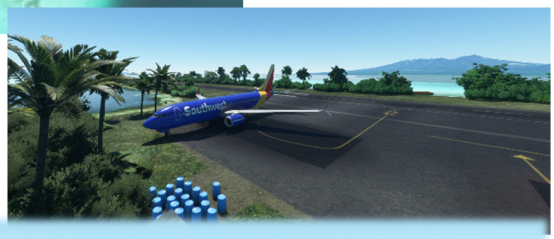


Terwijl we Nusatupe AGGN van de Solomon eilanden naderen maken we nog even een rondje rondom de Kolombangara 1770m. vulkaan. Vervolgens landen we op de strip in zee tussen de koraal banken. Hier ontdekken we een bounty; een gezellig veldje met rijke vegetatie en sfeer. Banaan bladeren direct vanuit de cockpit zichtbaar. Een vliegveld waar ik eens wil terugkomen.





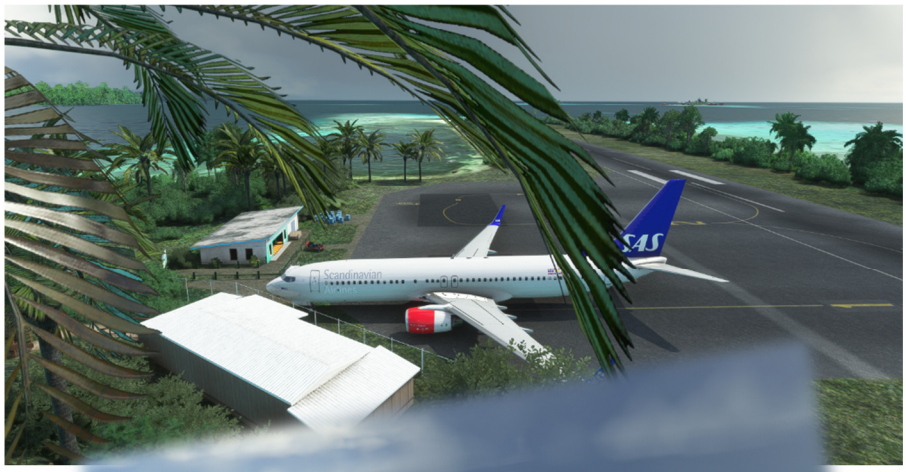








DAG 23: AGGN AYBK. Van Nusatupe naar Buka (Salomoneilanden). Na een heerlijke ontspannen avond en nacht is het vertrek aanstaande. We genieten volop van de omgeving rondom de kleine zee-strip.

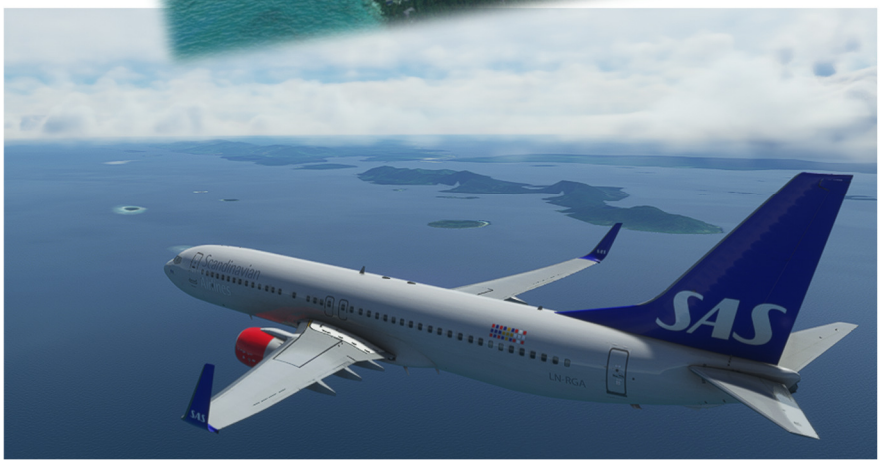




Met een laatste blik uit de cockpit op de paradijselijke omgeving (Zoals ze het hier noemen) draaien we de startbaan op. Even later zien we het veld onder ons wegvallen.



We naderen Buka van de Solomoneilanden, een vliegveld voor kleine jets en turboprop vliegtuigen.





Het stadje ligt direct naast de Buka strait en dicht bij de baan. Maar alles is hier natuurlijk klein en compact. Van onze Boeing zullen ze wel even schrikken, hihi. Maar we landen veilig en proberen op de kleine apron een plekje voor de nacht te vinden. De baanlengte was ruim voldoende.

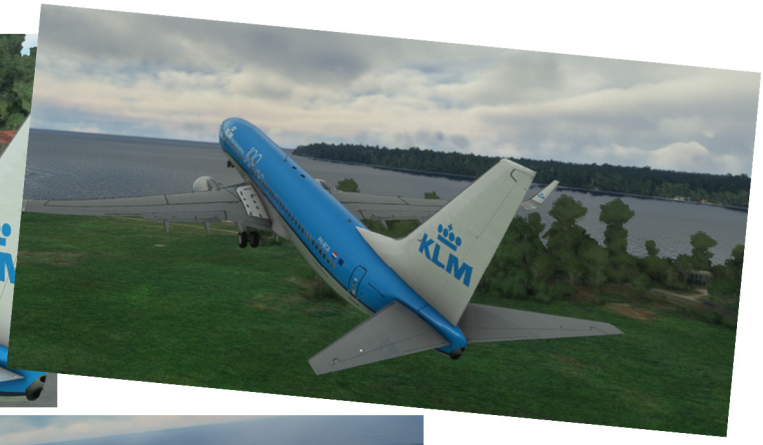


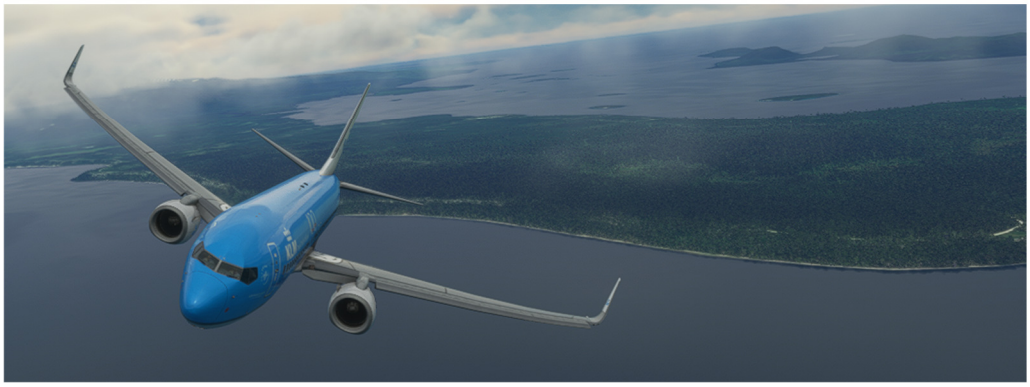




DAG 24: AYBK AYTK. Van Buka naar Rabaut (Papua New Guine). Buka is een eiland in de Noordelijke Solomoneilanden. Enkele riethutten staan hier in schril contrast met de moderne gebouwen. Het eiland werd gebruikt door de Japanners in WOII. Het eiland is ook bekend van uitgestorven zoogdieren, en van opnieuw geïntroduceerde dieren.





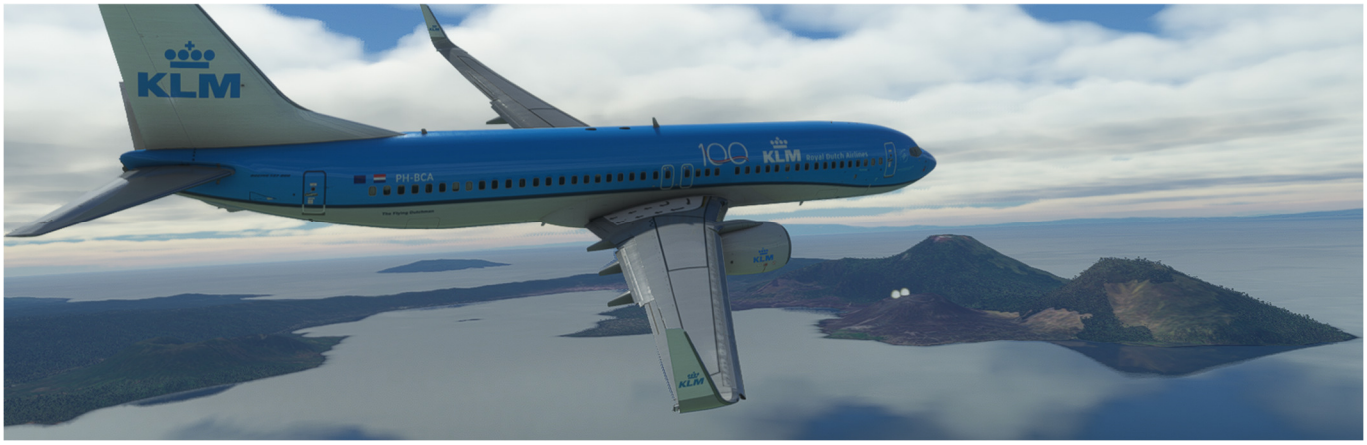


Rabaut Airport (AYTK) waar we gaan landen, heeft een heftige vulkanische geschiedenis. In 1994 werd de hoofdstad Rabaut en het vliegveld volledig vernietigd. Maar ook in 2009 en 1937 waren de 3 vulkanen actief. Aan de overkant van de baai verrees het nieuwe veld waar we net zijn geland.



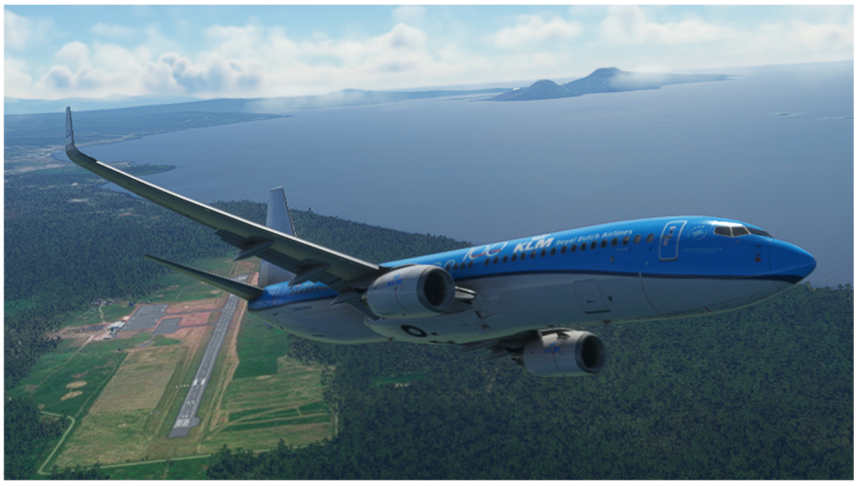


Tavurvur stoot as uit in februari 2009.





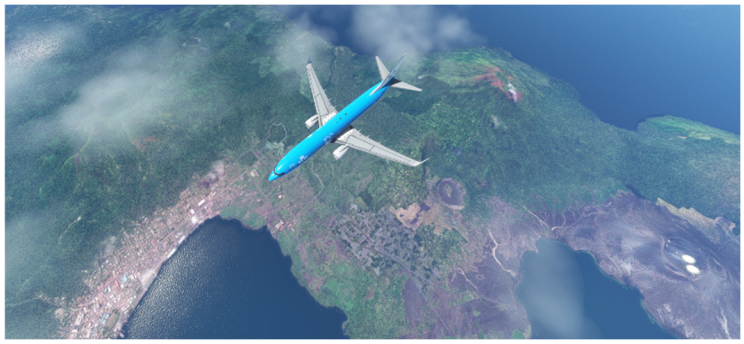
DAG 25: AYTK AYHK. Van Rabaut naar Niu Britan (Bismarck Archipelago Papua_NG). We vertrekken voor nieuwe ontdekkingen. Vandaag het door vulkanen geteisterde landschap. De wind staat goed zodat we veilig opstijgen en ten afscheid over de vml. hoofdstad Rabaut vliegen.





Onderweg vulkaan Ulawun van 2334m.





We landen vandaag op het eiland Niu Britan (New Britain) AYHK dat onderdeel is van de Bismarck Archipel. Het ligt voor de kust van Papua Nieuw Guinea. Het vliegveld Hoskins ligt precies tussen twee stratovulkanen in de aanvlieg route.



Als we geland zijn zien we het vulkanische landschap als een prachtige skyline voor ons liggen.

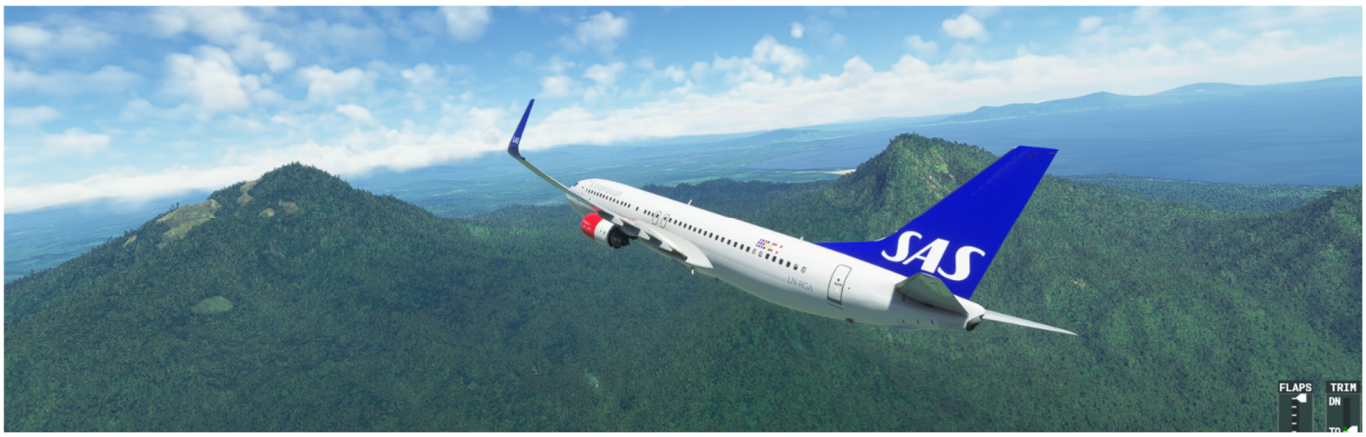




DAG 26: AYHK AYPY. Van Niu Britan naar Port Moresby. Vertrek de volgende dag in Niu Britain. Controle aan de onderkant van de Boeing 738, het ziet er prachtig uit.



We rollen de baan op, vertrekken en besluiten tussen de 2 vulkanen onze departure te plannen.

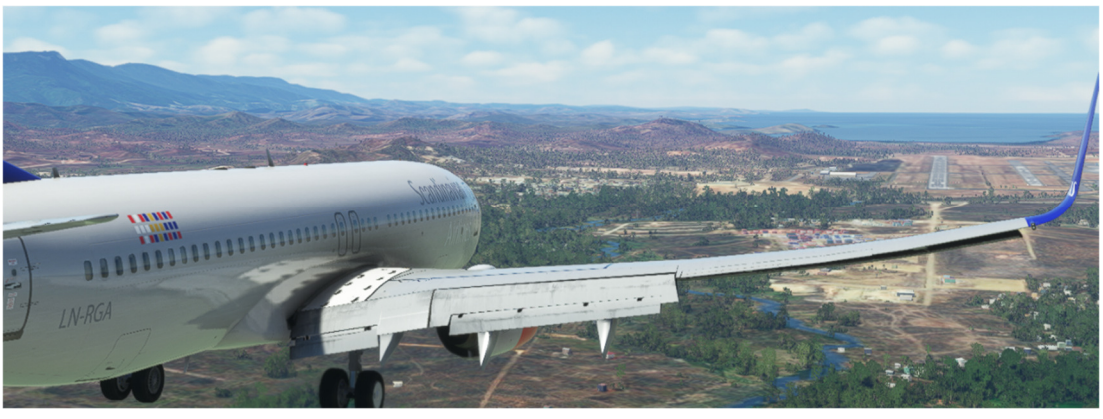


Port Moresby AYPY, waar we de landing inzetten, is de grootste stad van Papua NG.





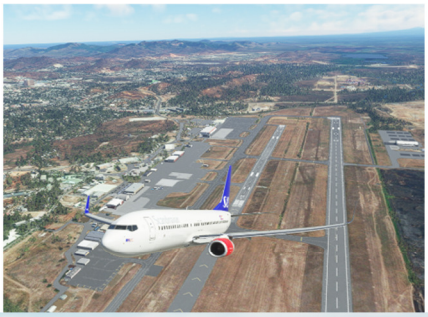
De stad is vernoemd naar een Britse officier. We herinneren Papua NG als een groot land met rondstruinende in lende doeken geklede donkere mensen. Maar in de hoofdstad vind je daar weinig van terug. Als je de binnenlanden ingaat zul je deze karakteristieke beelden nog wel eens tegenkomen.





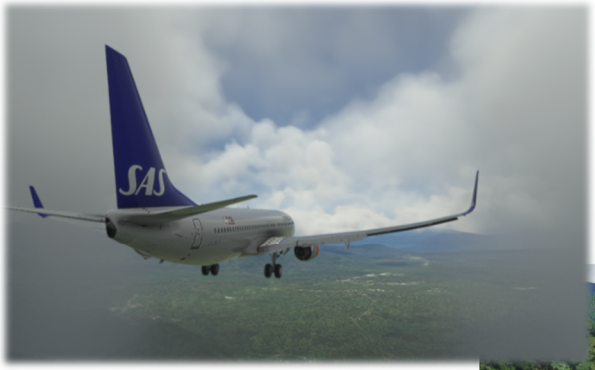
DAG 27: AYPY AYMH. Van Port Moresby naar Mount Hagen (Papua NG). Na een goede nachtrust in de moderne hoofdstad vertrekken we weer voor een tocht over de binnenlanden van Papua NG. Een prachtig decor opent zicht als de grond wegvalt. . We zien Fairfax harbour en de wolkenkrabbers van het centrum.







We naderen AYMH Mount Hagen. De sfeer van de foto hier beneden, “de wolken openen…”, sluit figuurlijk goed aan bij het volgende verhaal. “In 1933 ontdekte Jim Taylor die de centrale hooglanden in kaart wilde brengen de rijk bewoonde Wahgi vallei. Hij was de eerste westerling die de Wahgi inheemse bevolking zag en met westerse producten benaderde. Ze bouwden een kleine airstrip op de plaats die later de stad Mout Hagen zou worden genoemd. Het nieuwe veld werd Mogei drome genoemd.





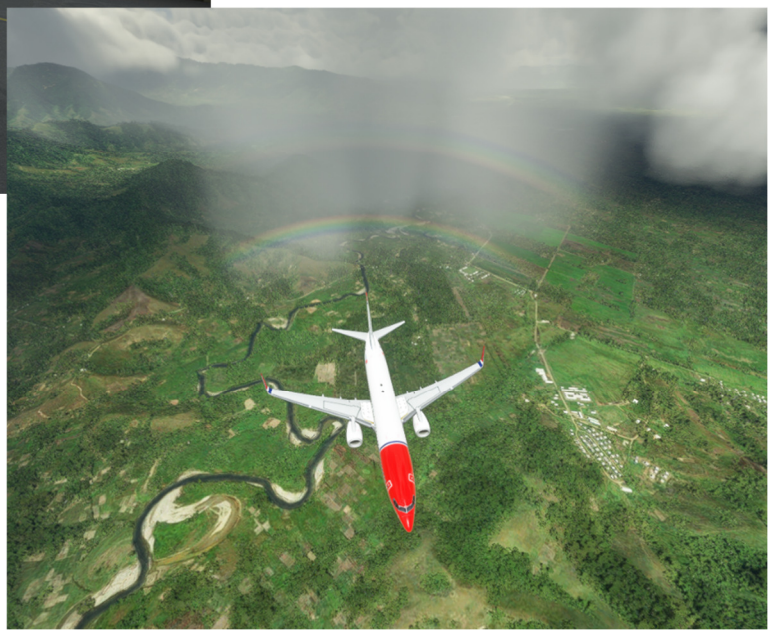




DAG 28: AYMH AYMO. Van Mount Hagen naar Momote (Papua NG). Het regent een klein beetje bij vertrek en veel dreigende luchten. Een mooie gelegenheid wat wolkenshots te maken. Op de ramp zien we de geërodeerde vulkaan Mount Hagen liggen. Na het opstijgen zien we de Waghi river meanderen, mooi omlijst door een dubbele regenboog. Zuilen van wolken vergezellen ons naar kruishoogte Fl350.

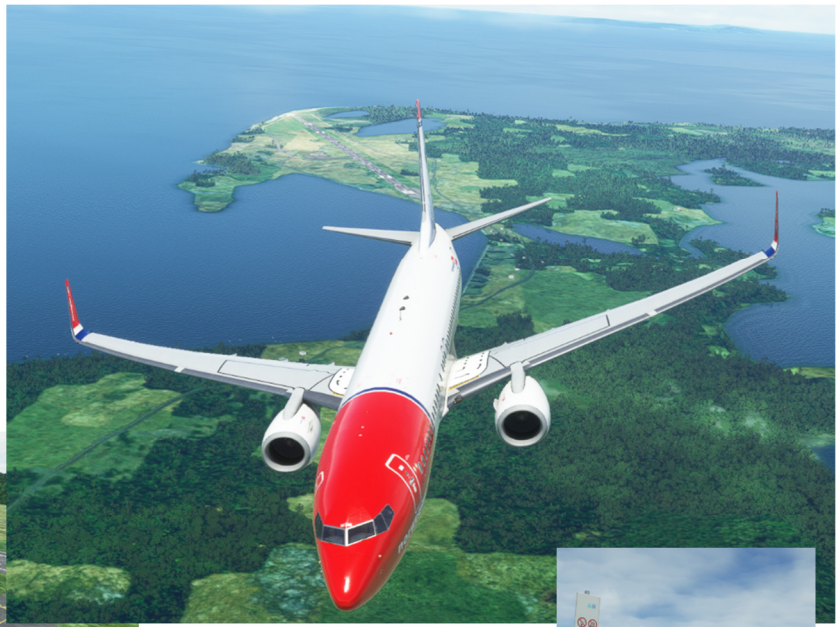


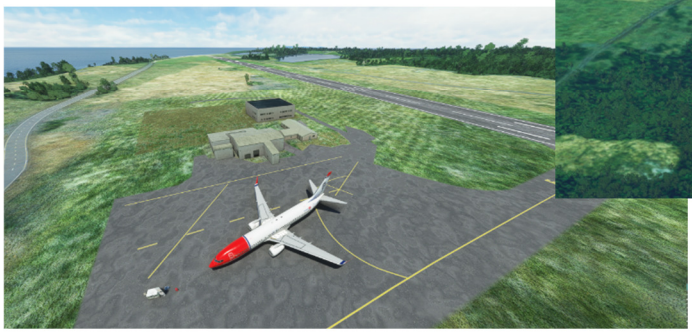




AYMO Momote bereiken we door een tocht over de Bismarckzee. Het is een vliegveld op Los Negros Islands. Dit veld is door de Japanners aangelegd.
Hier in de omgeving is de Battle of los Negros uitgevochten in 1944.

Er is geen begeleiding en geen procedures op dit veld alleen een NDB baken. We vliegen dus eerst het veld aan voordat we verderop boven zee onze procedure bocht maken voor een landing op Rwy 16
Een Papi zou wel zo handig zijn geweest maar het lukt een prima landing te maken.

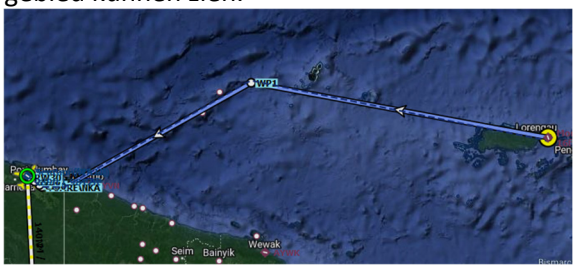








DAG 29: AYMO WAJJ. Van Momote naar Jayapura (Indonesië).
Momoto heeft ons niet veel geboden en we vertrekken met het plan over de Hermit eilanden te vliegen. Het is nogal bewolk waardoor we slechts deeltjes van het beoogde gebied kunnen zien.





WAJJ Jayapura (betekend de overwinning in het Sanskriet) of Port Numbay of Sukarnopura of Kota Baru werd Hollandia genoemd tijdens de Nederlandse overheersing. Toen was het de hoofdstad van Nederlands NG. Zoals zoveel steden onderhoud het een jumelage met Port Moresby in Papua NG. De belangrijke haven ligt in de natuurlijke Humbold-baai. Het drukke vliegveld Sentani ligt westelijk van de stad. Ten tijde van de Japanse overheersing werden alle Europeanen naar Ambon geïnterneerd.







Mooie binnenkomst over het grote Sentani meer. Vaak zie je binnen MSFS als verwelkoming een vliegtuig met dezelfde livery als jij op de ramp staan. Best wel aardig van Asobo.



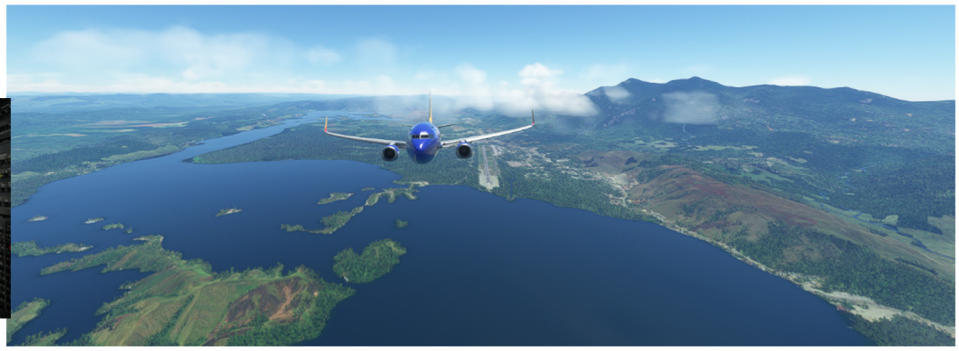




DAG 30: WAJJ WAUU. Van Jayapura naar Rendani (West Indonesië). Met de SouthWest Airlines vliegen we vandaag langs de bovenzijde van Papua naar Rendani. Dit gebied is na een heerschappij van ruim 340 jaar door Nederland overgegaan naar Indonesië. De stad Sentani waar we vertrokken schijnt nogal saai te zijn maar het Sentanimeer is de moeite waard. Het vliegveld “Bandar Udara Sentani” is door de Japanners aangelegd ter ondersteuning van hun overwinningstochten. Een verademing om weer eens bergen te zien.







We naderen Vogelkop schiereiland WAUU Rendani. Ca. 20 jaar geleden was er een aardbeving van 7.6M. waardoor 200.000 mensen hun huis verloren. Het gebied is vooral bekend voor vogelaars. De baai is zanderig en erg gewild om te verpozen. Dit gebeurd dan onder de nauwelijks wisselende temperatuur van ca. 30°C het gehele jaar door. Als je ervan houd is het ideaal.











DAG 31: WAUU PTRO. Van Rendani naar Palau. Vertrek van het grootste vliegveld op west Papua Rendani. In 2010 zijn 103 passagiers aan de dood ontsnapt toen een Boeing 737 doorschoot op de Rwy. Maar wij vertrekken, en al snel vliegen we over het druk bebouwde gebied dat slechts 3m boven zeenivo ligt. Je vraagt je af wat er gebeurd als een flinke tsunami hier langskomt.

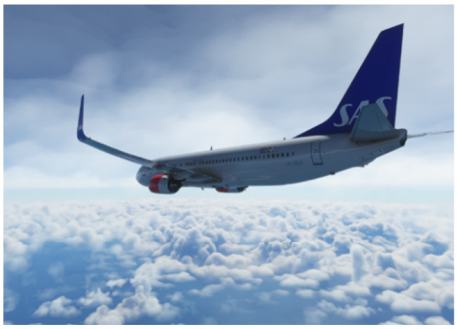


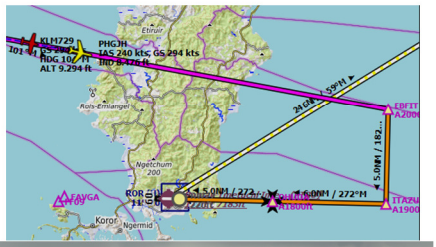




We landen op het hoofdeiland van de Republiek Palau (PTRO) een onderdeel van Micronesië, De wind staat westelijk zodat we het eiland overvliegend binnenkomen. Het is bewolkt, grote cumulus nimbus versperren het uitzicht. Gelukkig is er een RNAV appoach. Ook Palau heeft een scala van overheersers gehad voordat het in 1994 onder de “Compact of Free Association met de VS zelfstandig werd.



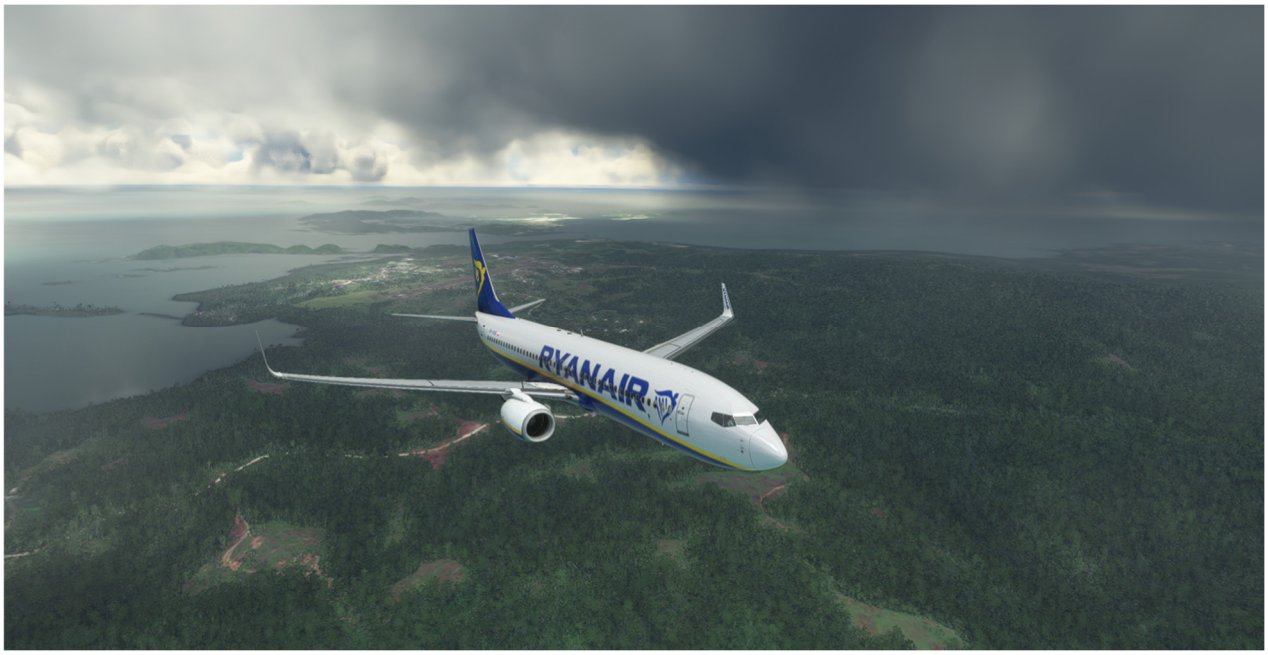






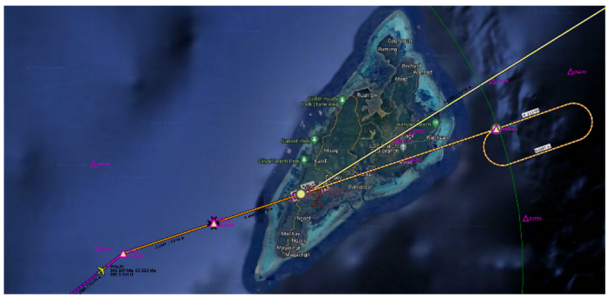


DAG 32: PTRO PTYA. Van Palau naar Yap (Micronesië). We vertrekken van Palau enkele dagen later maar het weer is niet verbeterd. Palau bestaat uit 340 eilanden en zijn meestal door vulkanisme ontstaan en natuurlijk is er veel koraal te vinden.



Yap PTYA is het hoofdeiland van Micronesië. Het eiland is eigenlijk samengesteld uit 4 eilanden. Dit is een zgn. opgeheven atol een atol dat door tektoniek naar boven is geduwd. Yap is bekend door Stone Money. Dat zijn calciet stenen die bewerkt zijn en vaak van Palau zijn aangevoerd. Vanwege de schaarste waren het waardevolle stenen.
Een Ierse kapitein heeft er ooit handel in gedreven. Ze worden nu niet meer gemaakt dus de handel is opgedroogd. De aanwezige stenen worden heden ten date nog voor ceremoniële doeleinden gebruikt.



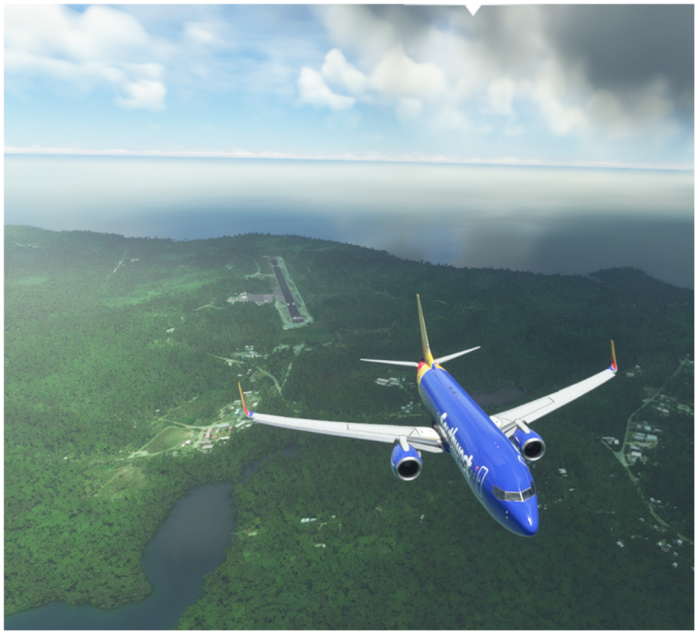




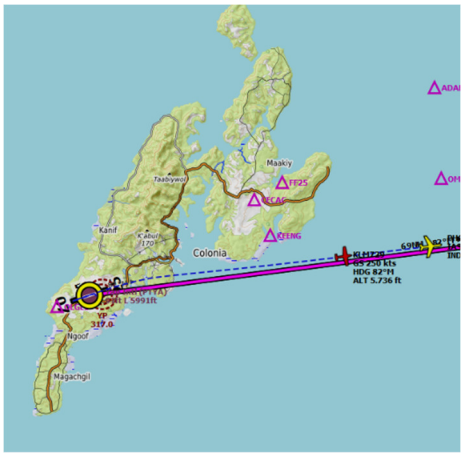




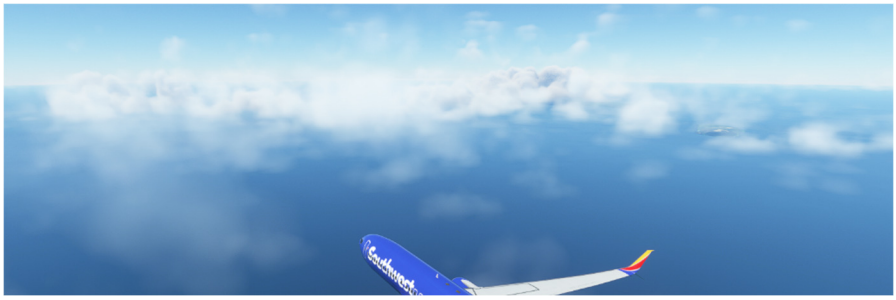
DAG 33: PTYA PGSN. Van Yap naar Saipan (VS). We hebben de livery vannacht aangepast naar Southwest Airlines. Herkenbaar aan de dubbele vin aan de vleugel. Het weer is al grauw genoeg. We stijgen op voor een lange vlucht van meer dan 500nm.



De afstand naar een plek waar je kunt landen is soms behoorlijk. Er liggen wel kleine eilandjes maar die hebben geen of een veel te korte landingsbaan.



We zullen landen op Saipan PGSN, dit veld ligt iets verder dan het bekende Guam en behoord tot Amerika. “Commonwealth of the Northern Mariana islands”. In deze streek vinden we veel vulkaan eilanden. Hier is de hoogste berg 480m. Ook is er kalksteen te vinden dat in een eerder periode in ondiep water is ontstaan. Op het eiland zijn na WOII veel tangan tangan bomen geplaatst ter voorkoming van erosie. Dat was nodig omdat door oorlogshandelingen veel vegetatie was verdwenen. Groeien wil het wel, het is hier een tropisch regenwoud. Hiernaast veel wolken die vaak boven een eiland te vinden zijn. Een weer fenomeen dat je veel kunt waarnemen hier in de tropen.

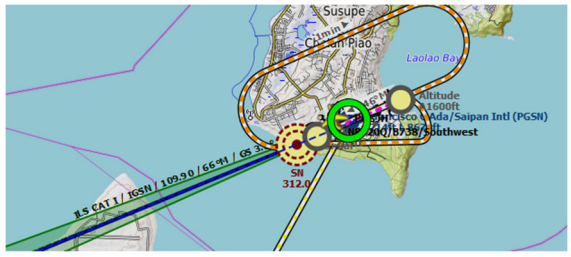








De dubbele vinnetjes





van Southwest Airlines
DAG 34: PGSN PTKK. Van Saipan naar Chuuk Intl (Micronesië). Saipan behoord tot de Noordelijke Marianen, onderdeel van de VS. Het is 1 van 15 eilanden en heeft in WOII een belangrijke rol gespeeld. Het eiland is vulkanisch met de hoogste berg van 474m. Na de oorlog is het veld meerdere malen aangepast voor grotere vliegtuigen. We vertrekken met de SAS.



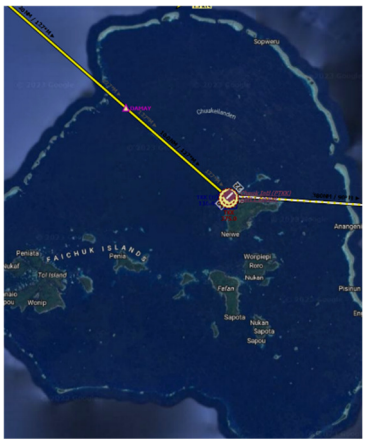
Het weer is niet al te best, overcast.

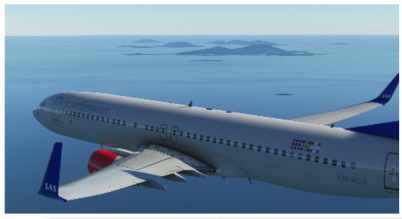




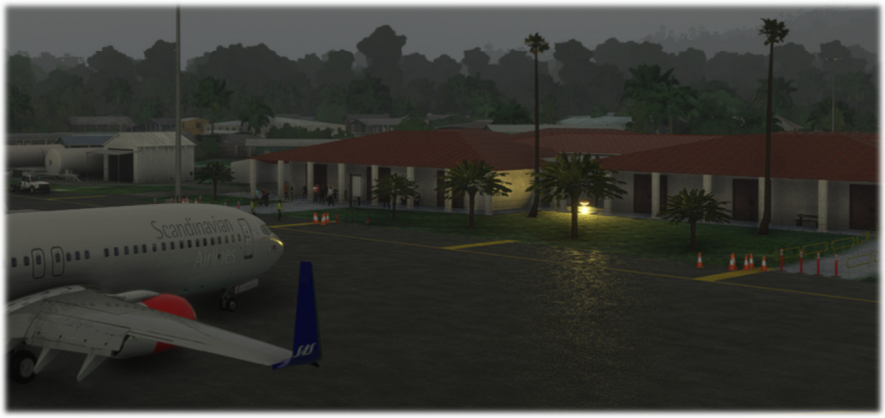


De Chuuk eilanden, waar we gaan landen, vormen een Atol en is onderdeel van de Federatie Micronesië. De lagune is 79 bij 50km groot en door riffen afgeschermd van de Stille Oceaan. Er zijn 11 grotere eilanden die ca. 37000 mensen een bestaand bieden. Het vliegveld PTKK ligt op Weno in het midden van de atol, en werd door de Japanners gebouwd.







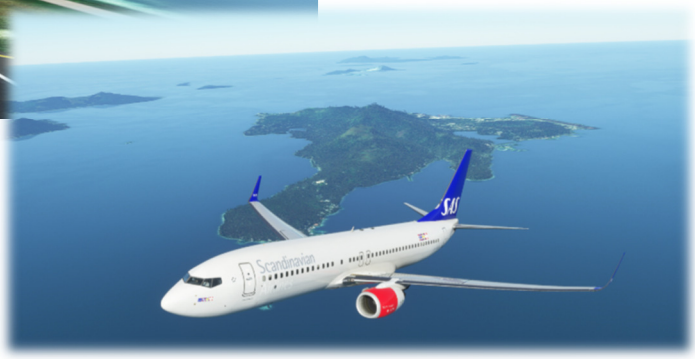


Even het weer uitgezet voor een overzichtsfoto van de Chuuk eilanden. Tijdens de landing slecht weer en regen.



DAG 35: PTKK PTPN. Van Chuuk naar Pohnpei (Micronesië). We verlaten Chuuk Lagoon van Micronesië voor de laatste leg op deze Oceanië tour. We hebben een drone ingehuurd die ons tijdens de start van onder moet fotograferen. Het kost een paar stuivers maar dan heb je dit shot. Tijdens de Japanse overheersing was het een belangrijke marine basis.





We naderen de eindbestemming Pohnpei PTPN en maken een laatste rechterbocht op de RNAV-09. Een korte backtrack en dan draaien we de apron op met de kale rotspartij in de achtergrond. Het was een lange en uitdagende route. Veel kleine veldjes met nagenoeg geen ILS. Wel vaak RNAV en dat heb je nodig als het weer eens slechts is. Op enkele velden is geen enkele begeleiding en ben je volledig op jezelf aangewezen. Een leerzame tocht met veel water maar ook veel nieuwe indrukken opgedaan. Soms ben je blij een landingsplaats te vinden in die grote Stille Oceaan ook al is het slechts een strip in de oceaan. Hiermee is de route compleet.









*In juli 2023 is het vrachtschip Freemantle Highway met 498 elektrische auto’s in de hens gegaan boven Terschelling. Toen de omstandigheden veilig waren is het schip naar de Eemshaven gesleept.



High Fly,
Gradus.