

Capítulo LXI

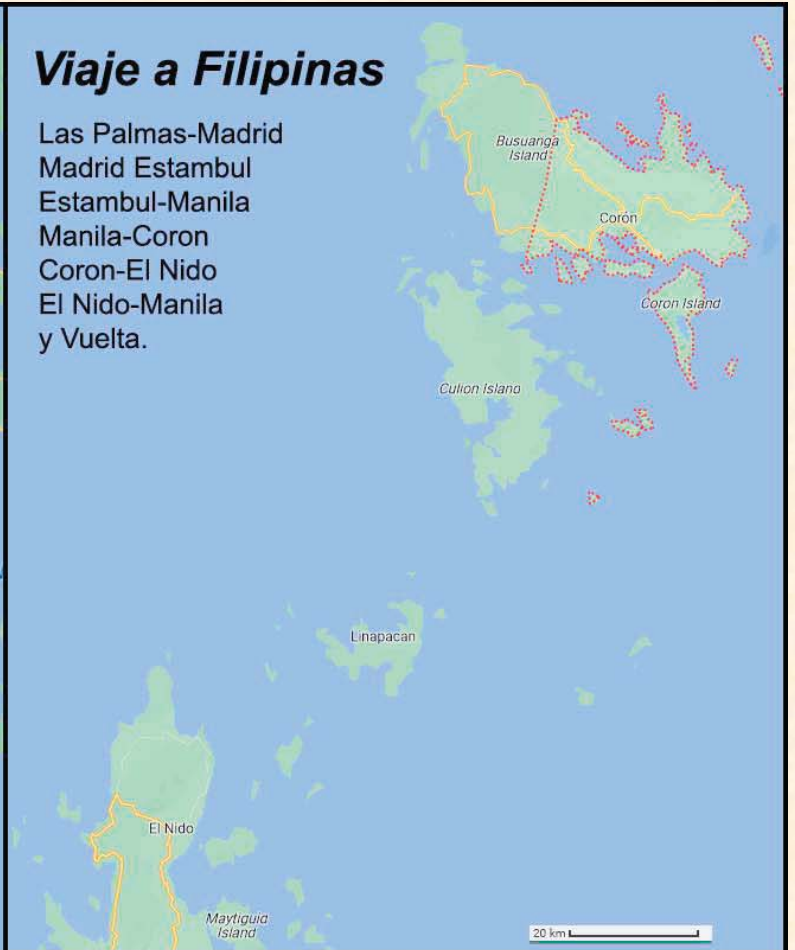
Viaje a Filipinas

Del 7 al 25 de Marzo de 2023



Viaje a Filipinas

Las Palmas-Madrid
 Madrid Estambul
 Estambul-Manila
 Manila-Coron
 Coron-El Nido
 El Nido-Manila
 y Vuelta.



10 KYOKUZAN MARU
 Navy Auxiliary Supply Ship
 LOA 135.9 m Beam 17.8m
 Depth 28-43 meters

1 TERU KAZE MARU
 "Sangat Gun Boat"
 Sub-Hunter LOA 35m Beam 7m
 Depth 3-18 meters

2 OLYMPIA MARU
 "Sangat Wreck"
 Army Auxiliary Supply Ship LOA 128m Beam 16.7m
 Depth 22-30 meters

9 NANSHIN MARU
 "Black Island Wreck"
 Civilian Tanker LOA 45m Beam 8m
 Depth 21-32 meters

3 IRAKO
 Navy Refrigerated Provision Ship
 LOA 147m Beam 19m
 Depth 30-45 meters

8 OKIKAWA MARU
 Navy Auxiliary Oiler
 LOA 160.5m Beam 20m
 Depth 10-26 meters

4 KOGYO MARU
 Navy Auxiliary Supply Ship
 LOA 130m Beam 18m
 Depth 22-36 meters

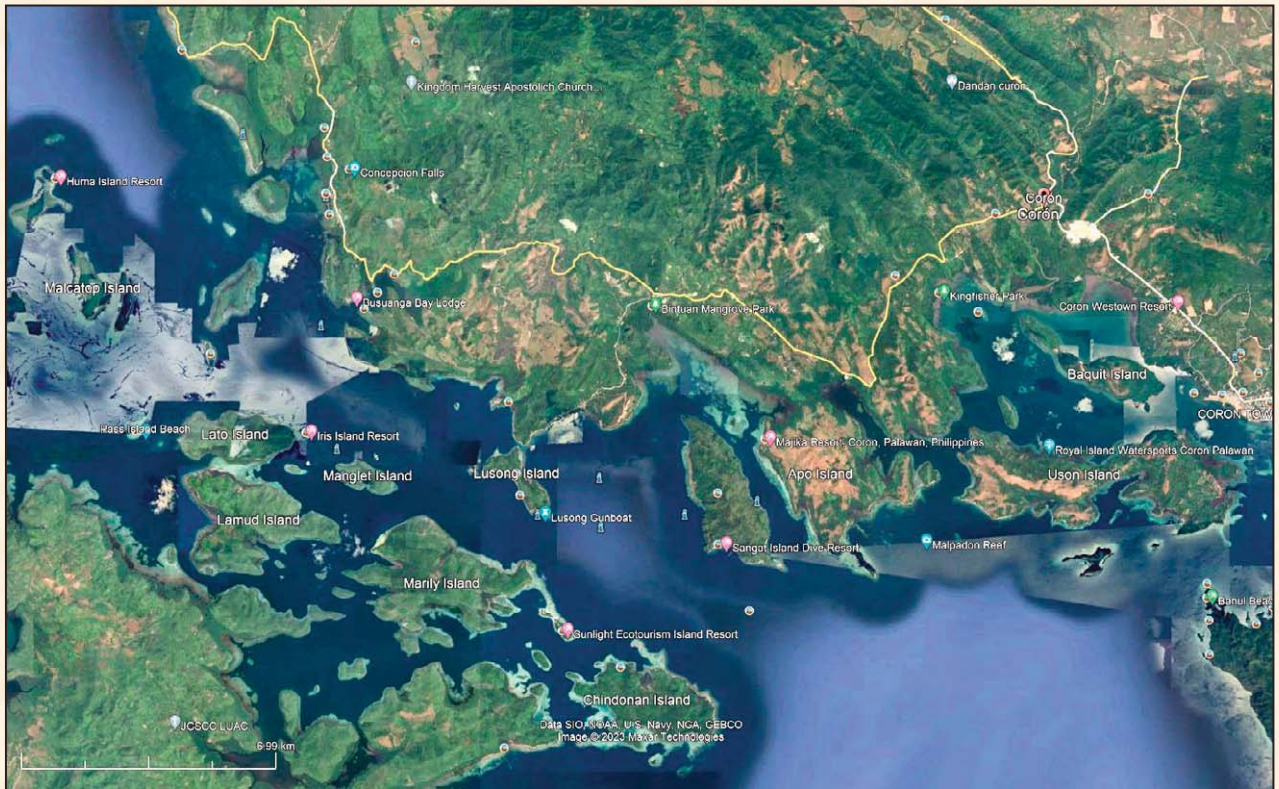
7 AKITSUSHIMA
 Navy Sea Plane Tender
 LOA 118m Beam 15.7m
 Depth 22-36 meters

6 LUSONG GUNBOAT
 LOA 25m Beam 6m
 Depth 0-10 meters

5 MORAZAN MARU
 (Formerly Olympia)
 Civilian Cargo Ship LOA 112m Beam 13m
 Depth 12-26 meters

US NAVY MARK V DIVE HELMET

CORON BAY WORLD WAR II SHIPWRECKS



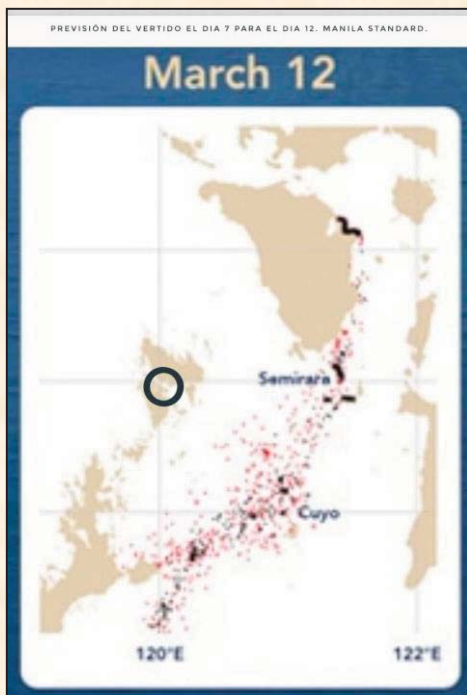
1083. 7 de Marzo de 2023. Martes. Primer día del viaje a Filipinas. Las Palmas-Madrid. Nos levantamos a las 7, baño, desayuno, revisión de la casa y, un poco antes de las 8, bajamos a la esquina de León y Castillo, donde ya nos esperaba el taxi. Dan el mismo servicio que antes, pero son otra gente, Roberto, por lo visto, vendió la empresa y los coches y ahora se dedica a las criptomonedas. Todo un personaje. Sobre las ocho y cuarto llegamos al aeropuerto, facturamos, 38 kg. entre los dos, (que serán algo menos desde Madrid, cuando dejemos algunas cosas allí), pasamos seguridad, compramos agua, tomamos un café y embarcamos. El vuelo salió en hora y ahora volamos sobre el mar, mientras inauguro esta crónica escribiendo ya en el Dell Venue con el teclado táctil. Intenté ver una serie pero me dormía intermitentemente. A mi lado, Caridad lee una revista.





Llegamos en hora, estuvimos un momento con Nayra, la hija de Federico, que venía a recibir otra dosis de su quimioterapia experimental y luego caminamos un montón hasta la sala 2 para recoger el equipaje que, al final, estaba en la sala 6, justo en la otra punta del aeropuerto. Después tuvimos que volver otra vez a la otra punta, para ir a las oficinas de Turkish, donde me garantizaron que el error de nombre estaba subsanado y me dieron un papel en turco para enseñar en Manila si me decían algo. Además me apuntaron las millas del viaje de ida, las de vuelta en Manila.



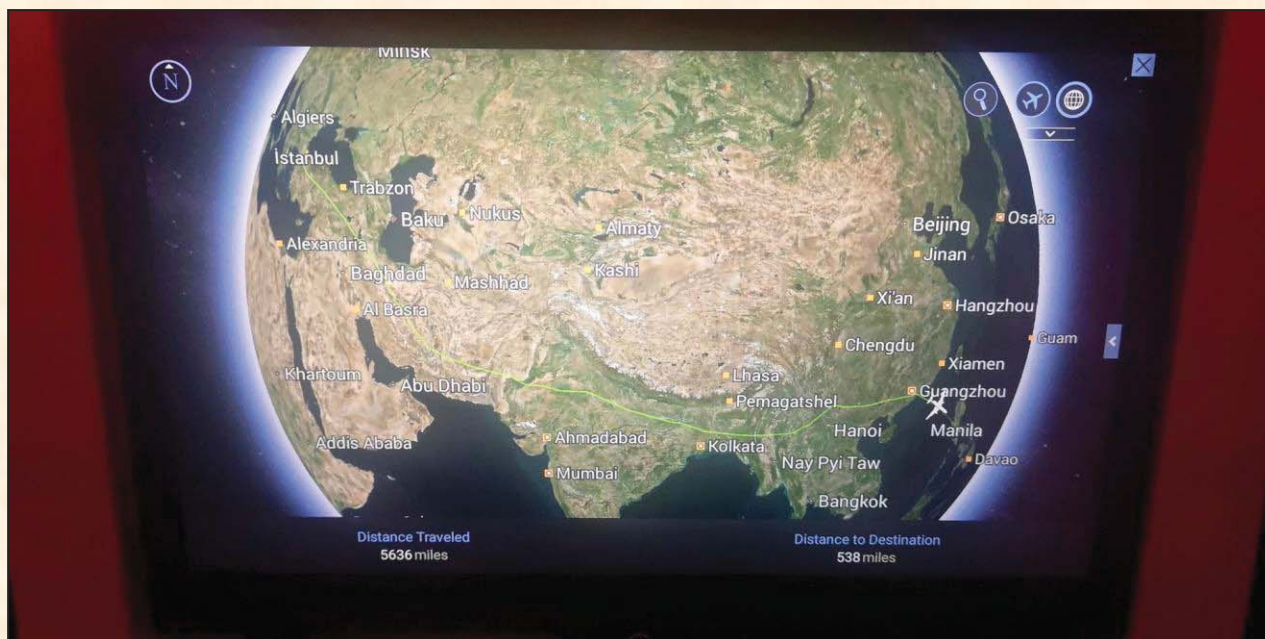


Nos recogió Marisol, nos llevó a su casa y nos dio de comer. Pasamos un rato y nos fuimos los tres a casa de Rita (Ángel está en Guadalajara jugando al golf). Allí conocimos al nuevo miembro de la familia, Endika, también estaban Rita, Raúl y Flow, el perro, con el que estuve jugando largo y tendido.

Volvimos a casa y ya estaba Ángel de vuelta. Al poco nos enteramos de un terremoto en Filipinas, algo que no debería afectarnos, pero unos minutos después surgió la noticia de un vertido de crudo procedente de un hundimiento en Boracay. El MT Princess Empress, con 800.000 litros de fuel, actualmente no localizado. No se sabe hasta dónde puede afectar a Corón, a Apo Reef o al norte de Palawan, ni cuánto puede tardar en llegar (algo que si puede ser crítico para nosotros). A lo largo de los días venideros iremos viendo cuáles son las consecuencias de este vertido.

1084. 8 de Marzo de 2023. Miércoles. Segundo día del viaje a Filipinas. Madrid-Estambul. Nos despertó Lluís Maset, de la agencia, para saludar (no habíamos hablado nunca), para desearnos buen viaje y para decirnos que había que rellenar el e-Travel, una especie de ESTA con un QR para presentar a la llegada a Filipinas. Después de las rutinas matutinas, pasamos un buen rato con eso. Después bajé al Día a comprar un garrafa de agua para cortar y al fin salimos todos, perro incluido, a dar una vuelta por el barrio. Con todo eso ya se hizo la hora de comer. Comimos y salimos para el aeropuerto, al que llegamos un poco antes de las tres. Ya había mucha gente en la cola de facturar, nos atendieron y nos cambiaron los asientos para que pudiésemos ir juntos. Pasamos seguridad, pasaportes y cuando pusieron la puerta anunciaron 25 minutos de retraso que al final fueron casi una hora, ahora estamos volando, son las 21:28 hora de Estambul y faltan 3 horas y 18 minutos para llegar, es decir ETA es 00:46 y el vuelo de Manila sale a las 02:10. Una hora y 25, muy justo. Lo próximo que escriba será si lo logramos o no.

Pues sí, volando a Manila estamos. Aterrizamos un poquito antes, a las 00:36 y tras un rato de taxi y un desembarque rápido (todo el mundo tenía prisa) a la una estábamos en el finger por la salida de tránsito. Puerta F6 y el vuelo a Manila salía de la F15, allí al lado así que llegamos en un momento, nos sobró tiempo hasta para trastear con la Wi-Fi gratuita del aeropuerto y mandar unos WA.



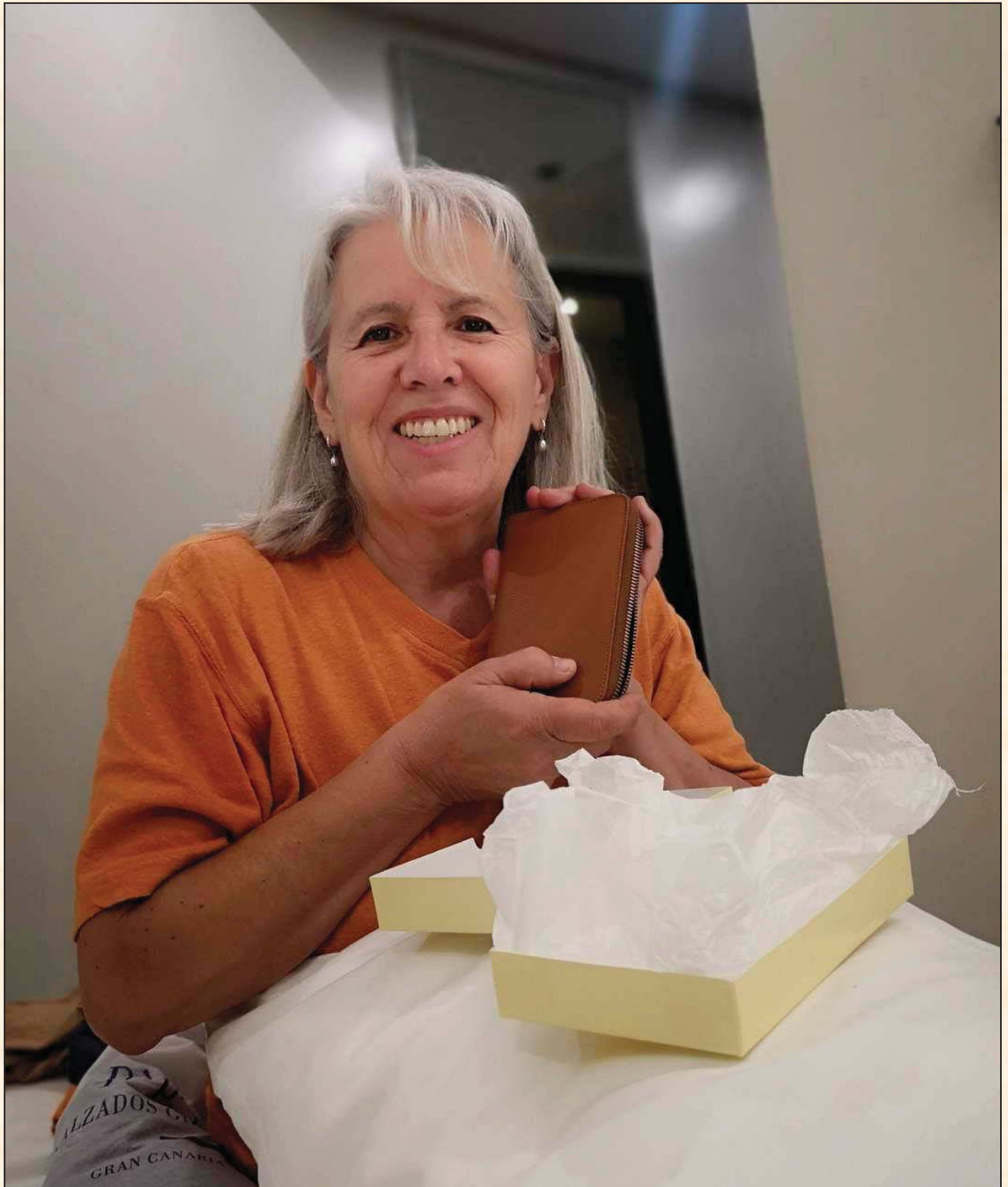
Ya en la pista, tardamos casi una hora en despegar y la ETA para Manila es 18:42, 32 minutos de retraso. A ver si recupera algo, tiempo tiene, desde luego. De todas formas, ya allí, da lo mismo.

Ahora son la 01:35 en Madrid, muy buena hora para dormir, pero son las 08:35 en Manila, muy buena hora para levantarse. Algo habrá que dormir en el avión, pero deberá ser lo menos posible, para así llegar con sueño a destino y poder acostarse por la noche.

1085. 9 de Marzo de 2023. Jueves. Tercer día del viaje a Filipinas. Estambul-Manila. Cumpleaños de Caridad. Dado que ya son las 08:41 del día 9, paso a escribir aquí y a dar por hecho que ya es el cumpleaños de Caridad. Una vez felicitada me pongo a ver una peli hasta que nos traigan la primera de las dos comidas que nos darán en este vuelo. Aunque el avión va todo cerrado como si fuera de noche, en el horario de Filipinas durante el vuelo pasarán una mañana y una tarde. La fidelidad de la Turkish al horario de Estambul es tal que poco antes de aterrizar, a las 17:30, te sirven un desayuno.

Yo aguanté viendo películas sin dormir todo el vuelo y ahora, a las 11 de la noche tengo sueño y no jet lag. El caso es que llegamos con algo de retraso, desembarcamos, nos escanearon el QR del e-Travel y nos metimos en una cola de pasaportes de más de una hora. Recogimos el equipaje, cambiamos 300 U\$, salimos, y allí estaba el transfer, fuimos al hotel, hicimos el Check-in, subimos a la habitación, descomprimos un poco y bajamos a cenar. Al volver, Caridad se acostó, yo me di una ducha, ahora escribo esto y listo, a la cama, que mañana día a las siete para desayunar y pillar el transfer a las ocho.

1086. 10 de Marzo de 2023. Viernes. Cuarto día del viaje a Filipinas. Manila-Coron-Sangat. Para la diferencia de horas que tenemos con Las Palmas, dormimos muy bien, sobre todo yo, desde las 11 hasta las 05:30. A ver si mantenemos un horario temprano a lo largo de todo el viaje, pues anochece bastante pronto. Ahora son las 06:30 y ya duchados bajamos a desayunar.



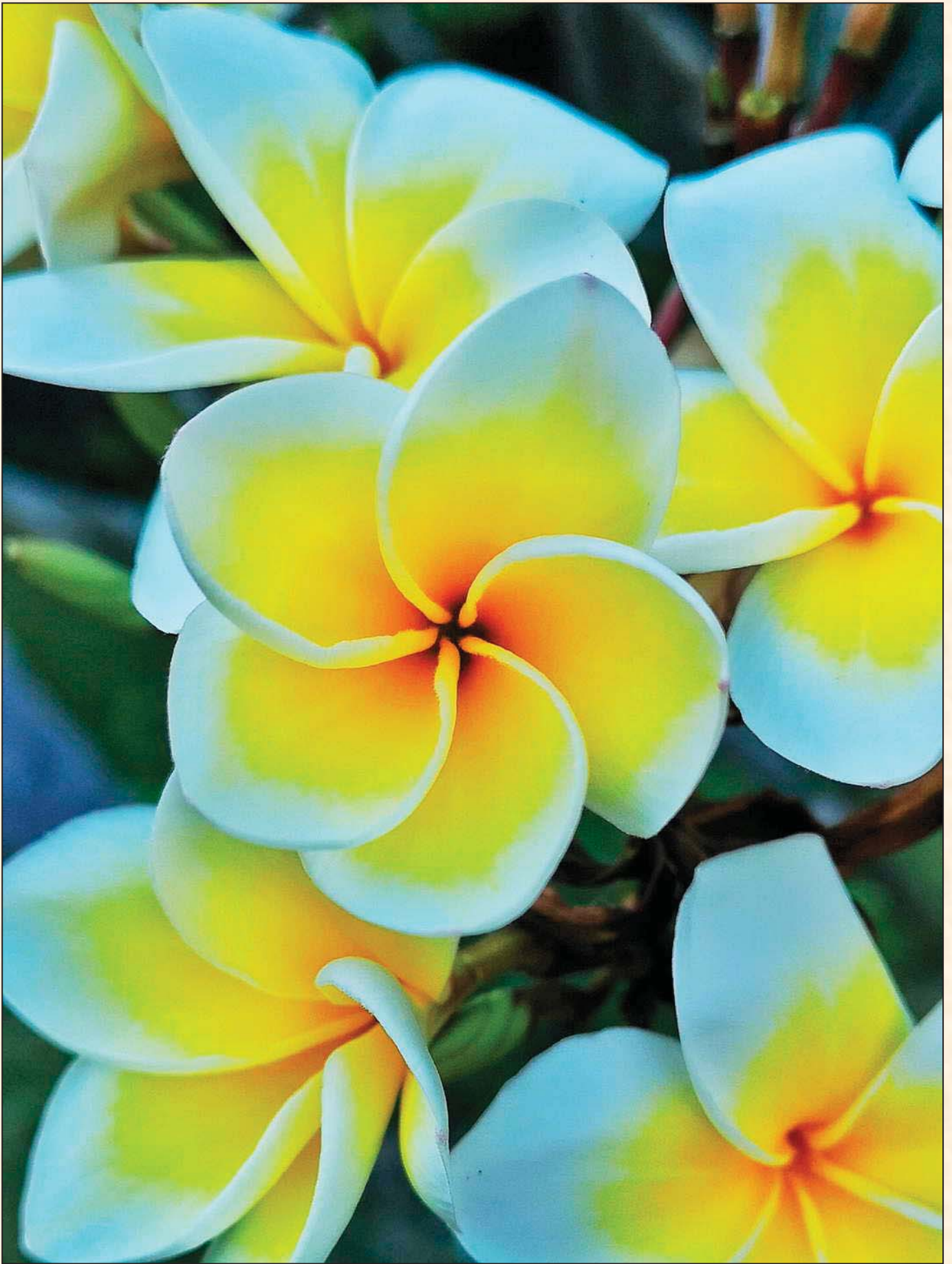
Un desayuno estupendo, buffet asiático con comida comida. Cari encantada, dijo que tenía hambre de comer y no de desayunar, por lo del cambio de hora, y no podía creer que en Las Palmas no fuera mediodía sino las 10 de la noche.

De nuevo en la habitación, con el safe vacío, las maletas cerradas y listos para bajar al check out y el transfer a la Terminal 2 para volar a Busuanga. Por la tele siguen hablando del vertido de petróleo, pronto nos enteraremos de cuánto nos puede afectar en Coron y El Nido.

Salimos y, después de mil vueltas absurdas por autopistas, llegamos a la Terminal 2. Pasamos directamente a facturar y el pibe se fue con nuestros pasaportes para volver al cabo de un rato para decirnos que tiene overbooking que nos pone en lista de espera y que nos garantiza el vuelo a la una. Mucho palique y mucha pelota en plan bien (era gay, a mí se medan bien) el caso es que, a las nueve y media, nos consiguió dos tarjetas de embarque. Hicimos un vuelo tranquilo con bonitas vistas de islas durante la aproximación, pero, al llegar, tomamos con fuerte viento lateral, se ladeó mucho y eso lo retrasó un poco para tocar pista y después de una deceleración muy fuerte, terminó de parar a base de dos grandes y bruscos frenazos, a diez metros del final de la pista. Uno de los peores aterrizajes que recuerdo, peor que Lukla o Thimbu por citar dos sitios peliagudos. Va la foto de las tiendas del aeropuerto.









Bajamos, recogimos el equipaje, para salir del aeropuerto pagamos 200 pesos cada uno de tasa turística y allí nos esperaba una furgoneta del Sangat, junto a cuatro franceses, dos parejas, padres e hijos. Por el camino muy poca población y selva baja, parecida a la del Yucatán, pero con un relieve exagerado, super escabroso. Casitas aisladas muy endebles, del primero o del segundo cerdito, como mucho. Llegamos a un poblado de palafitos en un manglar nada apetecible y allí embarcamos en un speedboat con patrón y marinero que nos trajo hasta el muelle del hotel.



Hicimos el check in y directamente a comer. Pescado frito, arroz, verduras variadas, ensalada y de postre un mango muy rico. Café para no dormirnos y a la cabaña, a pie de playa, tiene dos camas grandes, baño y ventiladores. Muy aireada con tela mosquitera. Chula. Tiene una terracita delantera con mesa y sillas, donde estoy escribiendo ahora super agradable, corre un viento fresquito y se está de maravilla. Caridad está abajo, en una hamaca a sol y sombra.



Cuando llegamos a la cabaña/palafito, desmontamos el equipaje, yo separé todo lo del buceo y me fui con ello al centro. Allí me recibió Pancho, un Divemaster de origen español (habla algo) muy vacilón. Después llegó Christian, el dueño. Estuvimos hablando un poco, les di los papeles y me dejó unas hojas sobre los pecios que ahora voy a fotografiar con la cámara. Hacen dos buceos por la mañana y, a veces, nocturnas.





A la hora de la cena recorre las mesas apuntando a los que van a bucear el día siguiente. Le encargué Nitrox para todos los buceos. Ahora dejo esto y me pongo con las fotos de las hojas de los pecios, que, debidamente editadas, ilustrarán este documento.

Pasamos la tarde de playa, nadando en agua calentita y dando algún paseo por lo poco que hay que pasear, fuimos hasta el “templete” que está en las rocas, donde hay un cocktail bar y entre unas cosas y otras nos dieron las siete y cuarto, hora de cenar. Fuimos al comedor y allí estaba todo el mundo, sacaron el buffet y el cocinero nos explicó detalladamente que era cada cosa, ponen media docena de platos, todo cocinado con mucho cuidado, unas cosas más ricas que otras, pero eso, claro está, va mucho en gustos. Yo echo de menos las patatas, pero parece que no forman parte de la cultura del país. En Manila había, pero muy pocas.

Vino el buzo y explicó que mañana habrá tres buceos, el primero, a las nueve y media, en el Olympia Maru, carguero grande.

Terminada la cena volvimos a casita y estuvimos haciendo tiempo con las pantallas para no dormirnos hasta, por lo menos, las diez. A duras penas lo conseguimos y nos acostamos felices. Dormimos bien, sin pasar calor y a media noche apagamos el ventilador y corrimos una de las puertas porque se sentía fresco.

1087. 11 de Marzo de 2023. Sábado. Quinto día del viaje a Filipinas. Primer día de Buceo. Irako y Morazan Maru. Nos despertamos a las seis y media, después de una buena dormida. A las siete quise ir a desayunar, pero Caridad sigue durmiendo. Eché a volar al Tello, pues está tumbado el viento y saqué un par de fotos, ahora está dando el sol y voy a volarlo otra vez. Como Cari todavía no quiere levantarse, también aproveché para poner este texto al día.

Desayunamos, vi que el WA de ayer fue un fracaso, porque lo mandé de abrir una sola vez, no sé cómo. Ya era muy tarde allá, así que lo repetiré esta noche, con una foto del dron. A las ocho y media fui para el centro y preparamos las cosas. Me asignaron un Dm, Joshua para bajar los dos solos. Aparte venía la pareja australiana (curso de advanced) con Pancho. Al final, fuimos al Irako, gran barco de suministro para la flota, artillado, 152 m. eslora. Visi pobre, menos mal que estuvimos casi todo el tiempo por dentro. Fondeo a popa, por fuera hacia la proa y al cuarto del carbón, vuelta todo por dentro hasta proa, bicicletas, camareta, ojos de buey, vuelta hacia popa y subida por fondeo. Gorgonias, coral blando, mucho pez, tortuga. 59 bares.

El segundo buceo es a las dos, después de comer, así que recogí un poco las cosas y me vine a la cabaña donde está Cari leyendo. Preparé la GoPro con los foquitos, descargué la inmersión y ahora escribo esto. Son las 11:30 y acaban de llegar las dos kelis.

A la una, después de darnos un buen baño, nos fuimos a comer. Una comida muy sana, Caridad dice que parece de régimen, es abundante, pero te hace entender por qué aquí nadie está gordo. A las dos menos cuarto fui para el centro. Repetimos los mismos, la pareja de australianos (de Melbourne) con Pancho y yo con Joshua por nuestra cuenta. Esta vez cruzamos la bahía para ir al Morazan Maru, otro gran carguero, 123 metros, caído sobre estribor. Entrada por las bodegas, vacías, luego a la sala de máquinas con dos grandes calderas escocesas y un pez diablo escorpión. Media hora de recorridos interiores y después, desde popa, toda la eslora por fuera, con mucho pez de arrecife, murciélagos, estandartes, grupos de amarillos, corales mesa, payasos y nudis. 76 Bares.

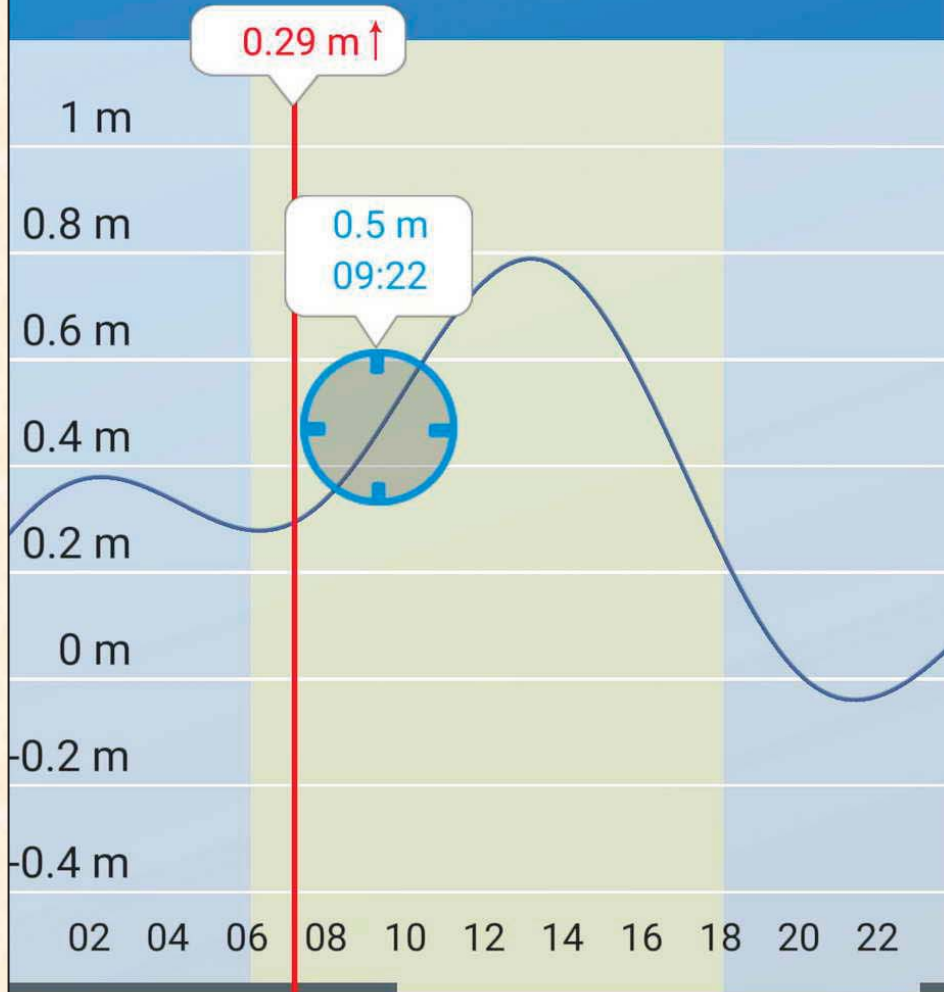


Lubang



Menguante 63%

13 mar. 2023
(Hoy)



Mareas bajas:
0.3 m @ 06:20
-0.0 m @ 21:27

Mareas altas:
0.4 m @ 02:19
0.8 m @ 13:13



EL BUCEO EN LOS PECIOS DE CORÓN.

Los pecios de Coron son el resultado de un bombardeo norteamericano, realizado por unas 120 aeronaves, cazas y bombarderos de la Admiral Halsey's 38th Task Force, que el 24 de septiembre de 1944, lanzados desde el portaviones USS Lexington, destruyeron una flota japonesa de barcos de suministro que se escondía en la Bahía de Coron, en Palawan, huyendo de los ataques a la Bahía de Manila. Se hundieron entre 12 y 24 embarcaciones.

A lo largo de los años muchos elementos de valor han sido retirados, faltan todas las hélices, el armamento y la mayor parte de las máquinas. Aun así las estructuras son estables y hay múltiples penetraciones que hacen que el buceo resulte muy interesante. El exterior de los pecios, fuertemente coralizados, ofrece de una gran belleza.

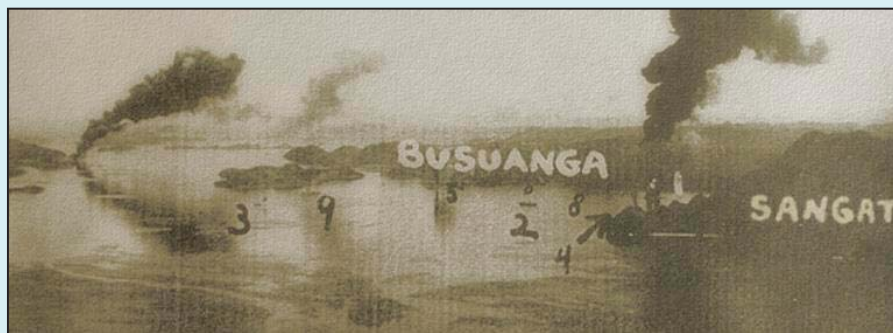
La visibilidad en Coron es algo fundamental. Escoges la fecha errónea y el buceo se hace en una espesa sopa de barro. Depende de las lluvias y de las mareas. Marzo es el mejor mes para las lluvias (que se supone empiezan en Mayo) y para las calmas. Lo ideal es empezar a bucear 2 o 3 días antes del cuarto menguante, que coincide muy bien con la teoría de que la visi es mejor justo antes de la marea alta (cuando entró el agua oceánica, limpia) y que además proporciona mareas muertas con un bajo coeficiente. Curiosamente en la bahía, solamente hay una verdadera marea alta cada 24 horas (ver gráfica), y, en la semana alrededor del cuarto menguante la marea alta es entre las 13:00 las 17:00, por lo que buceando por la mañana será siempre antes de la marea alta.

Insisto en señalar en que la elección del mes (lluvias) y de la luna (mareas) es fundamental para bucear en aguas limpias en Coron, sitio muy desprestigiado, precisamente, por la mala visibilidad que hay habitualmente.

Todas las inmersiones se realizan desde embarcación, desde la ciudad de Coron el trayecto es más largo que desde islas como Sangat. Además hay centros con grandes embarcaciones de tipo tradicional, con muchos buceadores y otros con lanchas rápidas más pequeñas. Además unos ofrecen Nitrox (muy conveniente en estos pecios) y otros solamente aire. Por su ubicación, por el tipo de embarcación, por el Nitrox y por la calidad del alojamiento y la comida, nosotros recomendamos la Isla Resort de Sangat, donde estuvimos y de la que quedamos encantados.

Las inmersiones son bastante profundas y tienen abundantes penetraciones, por lo que es imprescindible tener un buen nivel de buceo para poder disfrutar plenamente de las amplias posibilidades que ofrece el lugar. Para limitarse a pasear por los corales de las cubiertas de los barcos menos profundos no merece la pena venir hasta aquí, hay en Filipinas arrecifes mucho más accesibles, con más vida y mejor visibilidad.

Un mínimo de 3 a 5 días, optimo una semana, lo permite bucear en los "Big 6", complementar con algún



otro de los pecios más someros con bonitos corales e incluso darse un salto al Kyokuzan Maru, en aguas abiertas al norte de la isla o a bucear con los Dugongos (dugongdivecenter.com) que habitan en esa misma zona.



DIVE SITE CHART

"IRAKO"

Type description:

Large Fleet Reefer Supply Ship
(jap.: "Kyuryo-kan" / "Tokumu-kan" / Tp)
Allied type designator: AF

Particulars:

Displacement = 9,570 ts stdd / 11,100 ts max.
Length over all = 152.00 m / Lpp = 142.50 m
Moulded breadth = 19.05 m
Draught = max. 6.05 m
Max. speed = 17.5 kts.
Propulsion: 2 x 4,150 hp Kampon steam turbines
(6 waterpipe boilers, oil/coal fired), 2 screws
Armament: 2 x 120 mm type 3 / 10 x 2.5 cm AA
guns type 96 / var. depth charges

伊良湖



Operator / Naval Division:

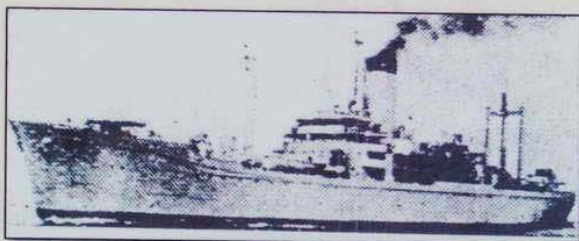
Imperial Japanese Navy ("Nihon Kaigun")
Assigned to the Combined Fleet 5 Dec 1941
Since 5 July 1944 South-West Area Fleet

History:

Built 13 Feb 1941 at Kawasaki Heavy Industries, Kobe
Commissioned 5 Dec 1941
Sunk 24 Sep 1944 by U.S. carrier-based aircraft

Location:

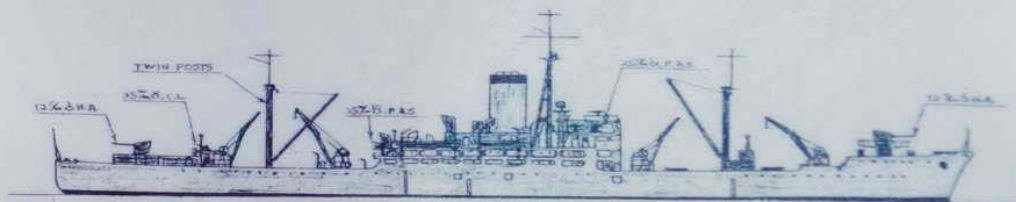
Coron Bay, Busuanga/Palawan (Philippines)
Position (GPS): 11°58'10"N / 120°02'20"E



LPP 142.500
LOA 152.000
B 19.050
D 12.264
d 6.050
DISPT. 11,100 TONS
SPEED 17.5 KNOTS

ENGINES 2 TURBINES
BOILERS 6
S. H. P. 8,300
FUEL OIL & COAL
ARMAMENTS { 2 120 H.A. GUNS
3 250 M.G.
2 " 5
SEVERAL D.C.

SPECIAL SERVICE SHIP
(TOKUMU-KAN)
SUPPLY SHIP
(KYURYO-KAN)
IRAKO



NOTES: SHE WAS BUILT BY KAWASAKI, COMPLETED 5/12/41. SHE WAS ACCOMMODATED FOR SUPPLYING PROVISIONS FOR FLEETS, EQUIPPED WITH POWERFUL REFRIGERATORS, INSTALLED WITH VARIOUS SORTS OF CONFECTIONERY & ETC.
SHE WAS BOMBED ON THE COAST OF PHILIPPINES, 24/9/44. SEVERELY DAMAGED, AGROUNDED & FINALLY ABANDONED, STRICKEN, 30/11/45.

*) Source: Fukui, Shizuo, "Japanese Naval Vessels at the end of World War 2", Christian W. Beilstein, May 1982



DIVE PLANNING SLATE



Diagrammatic (not to scale)

© 1994 M. Rohringer / 2015 Capt. Peter Heimstaedt





DIVE SITE CHART

MORAZAN

"EKKAI MARU"

(June 1942) / *ex*-"MORAZAN" (since 1921) / *ex*-"MANCO" (1908-1921)



Type description:

Auxiliary Supply Ship (jap.: "Yuso Sen")
Allied type designator: AP / AK

Operator / Naval Division:

Imperial Japanese Army
Army Supply Corps

Particulars:

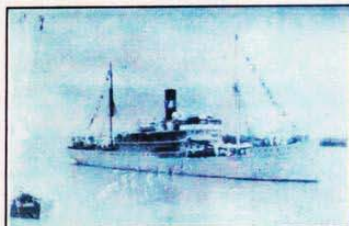
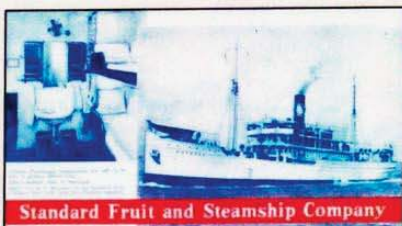
Gross tonnage = 2,984 gt
Length over all = 91.50 m
Moulded breadth = 13.80 m
Draught = max. 6.43 m
Max. speed = 12.0 kts.
Propulsion: 1 x 2,140 hp triple-exp. steam engine
(pre-war conversion to oil fired boilers)
Armament: none

History:

Built 1908 at Scott's Shipbuilding & Engineering Co., Greenock, U.K. Since 1937 employed in the South-American banana trade with capacity for 64 pass. Sunk 24 Sep 1944 by U.S. carrier-based aircraft

Location:

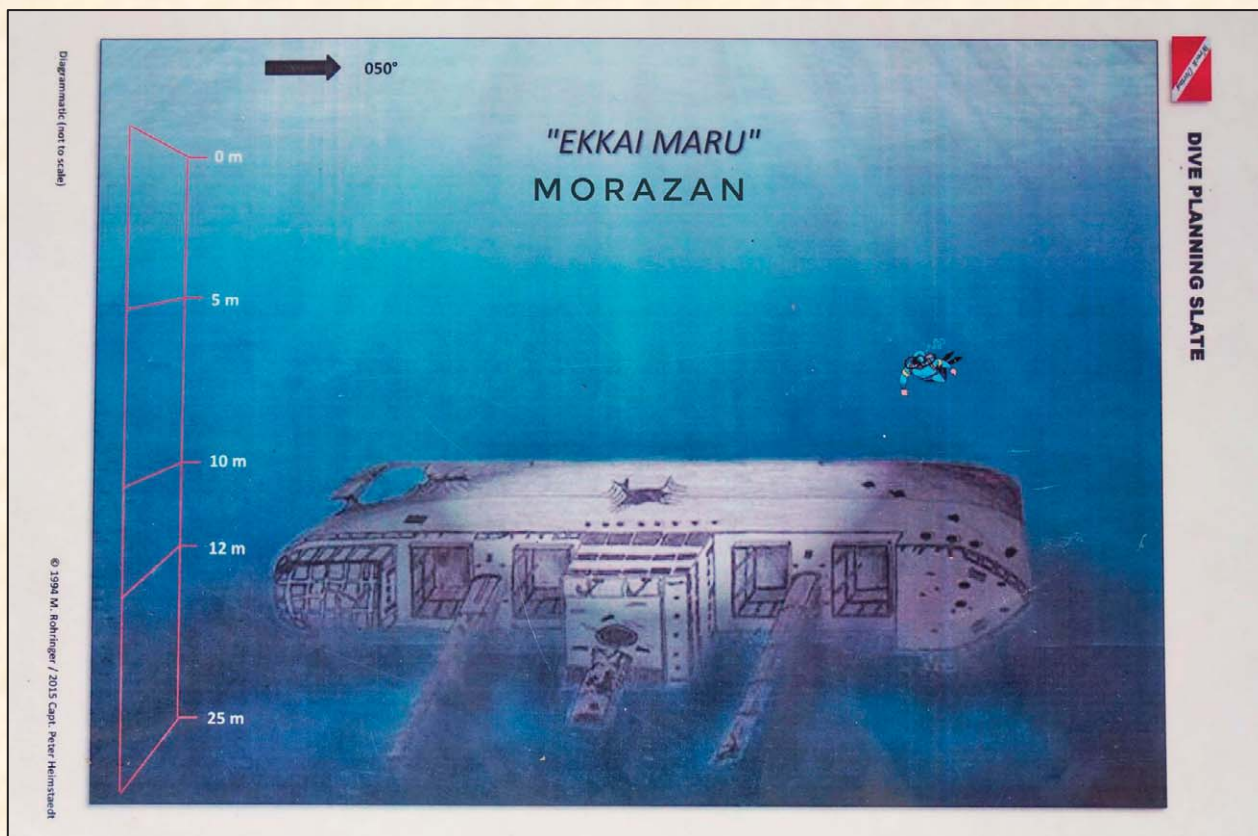
Coron Bay, Busuanga/Palawan (Philippines)
Position (GPS): 11°59'19"N / 120°02'08"E



MORAZAN *)

| | | | |
|--|--------------|-------------------------------|---------------|
| Tonnages: Gross: 2,984 | D. W.: 2,900 | Speed: Normal cruising: 11 | Max.: 12½ |
| Length: W. L. (B. P.): 300' | O. A.: | Constructed: 1908 | Great Britain |
| Beam: 45' | | Propulsion: Machinery: | Reciprocating |
| Drafts: Loaded: 21' | Light: | Screws: 1 | N. H. P.: 381 |
| Potential naval value: AP, AK | | R. P. M.: | @ Knots: |
| Remarks: Former Panamanian flag vessel, possibly in hands of Japanese. | | Fuel: Oil | Capacity: |
| | | Radius: | |

*) Source: Navy Dept., Office of the Chief of Naval Operations, "Japanese Ships Recognition Manual - ONI 208-J revised, 1944 (declassified)



Cuando llegamos había dos barcos fondeados, uno grande. Hubo que remontar hasta el fondeo contra corriente. Cansino. Después bajamos y, sin ver a nadie, nos metimos ya dentro. Los focos dan mogollón de backscatter, resultan inútiles. En general se puede decir que con esta visibilidad, no es sitio para videos, además los focos (que hace tiempo que no cargaba) se quedaron pronto sin batería. Voy a olvidarme de la cámara, al menos mañana, da mucho el coñazo y no creo que sirva para nada.

Cuando llegué Cari estaba en la cama echándose una siesta. Ahora se levantó y está leyendo aquí a mi lado. A la pregunta ¿encantada o aburrida? Contesta: ¡encantada!

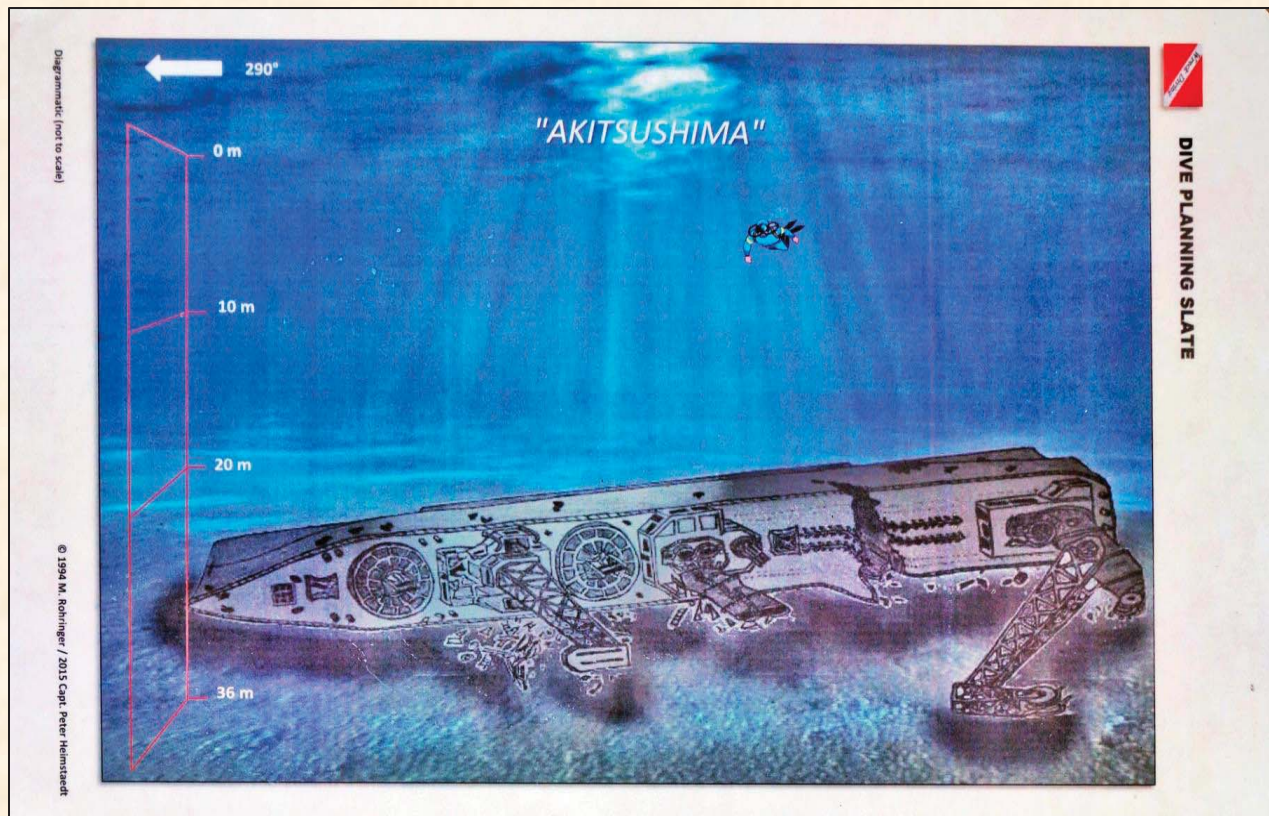
Ahora a las cinco salen los el buceo nocturno, no sé muy bien dónde y/o cómo es. Preguntaré para ver mañana si merece o no.

A las 07:15 fuimos a cenar. Hoy asaron tres peces grandes que dan mucha pena. Si siguen dando pescado a los turistas acabará pasándoles lo que al Mar Rojo.

1088. 12 de Marzo de 2023. Domingo. Sexto día del viaje a Filipinas. Segundo día de Buceo. Akitsushima y Okikawa Maru. Son las seis y media, Caridad se despereza en la cama mientras yo hago tiempo con esto en la oficina exterior hasta las siete para ir a desayunar. Promete un precioso día, con el mar totalmente glassy, nada de viento y el cielo totalmente despejado. Por ahora tenemos 25,6º de temperatura. Esto, como siempre, está absolutamente tranquilo, no se ve a nadie ni se oye nada más que piar de algún pajarillo, el suave murmullo de la ola y, eventualmente, el sonido lejano del motor de alguna lancha que pasa contorneando la isla, pescadores o cultivadores de perlas. Más tarde también cruzará el horizonte algún barco con buzos, uno de ellos seremos nosotros mismos. La sensación de paz es inconmensurable.

A las siete fuimos a desayunar y a las nueve salimos a bucear, en el barco, el patrón, la pareja de australianos de ayer, con Pancho y a Joshua y a mí, hoy se nos unieron otros dos australianos, los dos

instructores y buenos buzos. Salimos los ocho hacia el Akitsushima, un porta hidroaviones de 115 metros de eslora dotado de una enorme grúa para subir y bajar el pesado cuatrimotor. En cubierta también destacan las bases de las ametralladoras y cañones y la gran torre de comunicaciones. En el interior lo más destacado es la sala de máquinas, un amplio espacio cubierto por dos masivos motores diesel y en que había una espectacular bola de peces pequeños que se movía al son de la luz que le enfocabas. Preciosa. Rejoneamos mucho por dentro y al final recorrimos media cubierta, llena de gorgonias y similares, muy coralizada y con peces de arrecife, muchos payasos, ángeles y murciélagos, vimos un pez cocodrilo, quedando la parte de proa para mejor ocasión, pues 42 minutos no dieron para ver más barco. La visibilidad, aunque limitada, estaba mucho mejor que ayer y la inmersión me encantó.



Mi segunda estaba prevista a las dos, pero al final cambiaron la de las once y media, que iba al Morazan, para el Okikawa Maru y me metieron en ella. Fuimos Joshua, Yo y los dos instructores australianos. Había bastante mogollón arriba, pero el barco es tan grande (con 160 metros, el más grande de Coron), que solo se notó en el-cabo al subir y en un momento dentro que nos cruzamos con un grupo en uno de los enormes depósitos.

Es uno de los petroleros de apoyo a la flota, entramos por la popa, a la zona de habitación y después pasamos a la sala de máquinas, vacía (es de señalar que en los pecios de aquí faltan muchos motores y no hay ninguna hélice). Una cosa curiosa es que había una cárcel, con calabozos con rejas. Después pasamos a la zona de los tanques de petróleo, con los mamparos agujereados para ralentizar los desplazamientos y tanques de balasto. Llegamos por dentro hasta cerca de la zona de ruptura, hacia la proa, ahí salimos a cubierta e hicimos la mayor parte de la vuelta por fuera, viendo peces de arrecife, corales y muchos tipos de esponjas y variados organismos sésiles. Me llamó la atención algo que podría ser una especie de esponja blanco/dorada con veteados como el cristal de Murano, que vista con Google lens resultó ser una

ascidia. Los 50 minutos rindieron mucho y vimos casi toda la eslora. Para mañana voy a ponerme un kilo más en el cinturón, me vendrá bien al final del buceo.



DIVE SITE CHART

"AKITSUSHIMA"

Type description:

Seaplane Tender (jap.: "Suijoki Bokan" / As)
Allied type designator: AV

Particulars:

Displacement = 4,650 ts stdd
Length over all = 114.8 m / L.p.p. = 113 m
Moulded breadth = 15.80 m
Draught = 5.40 m
Max. speed = 19.0 kts.
Propulsion: 4 x 2,000 Bhp Kampon Diesel engines
Armament: 4 x 127 mm type 89 / 4 x 25 mm type
96 / 1 x depth charge thrower type 94

秋津島



Operator / Naval Division:

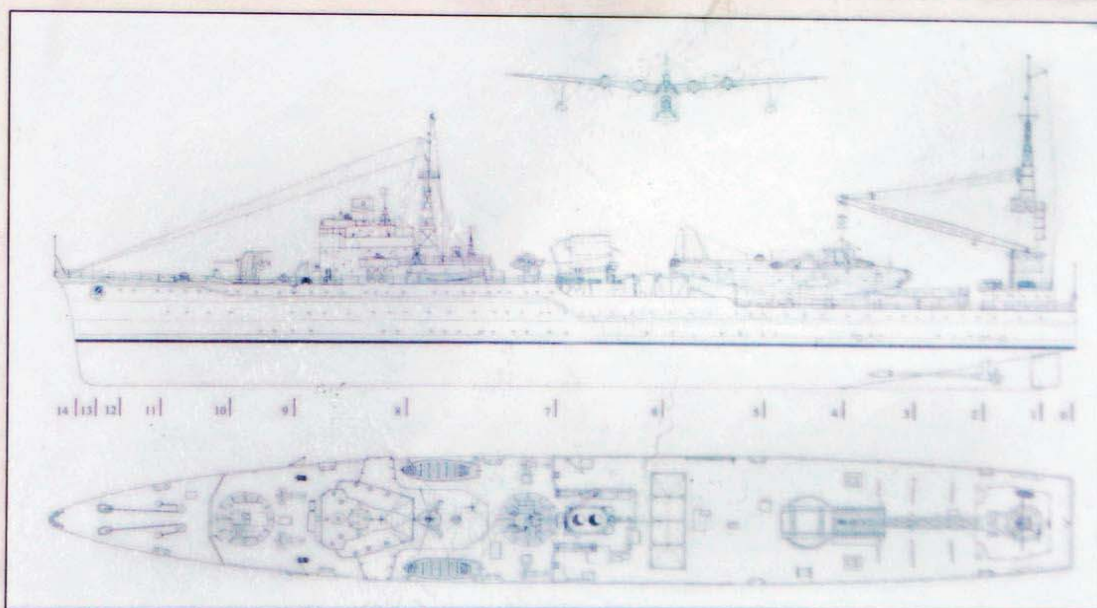
Imperial Japanese Navy (Nihon Kaigun)
Combined Fleet, 1st Div. Striking Force (1944)

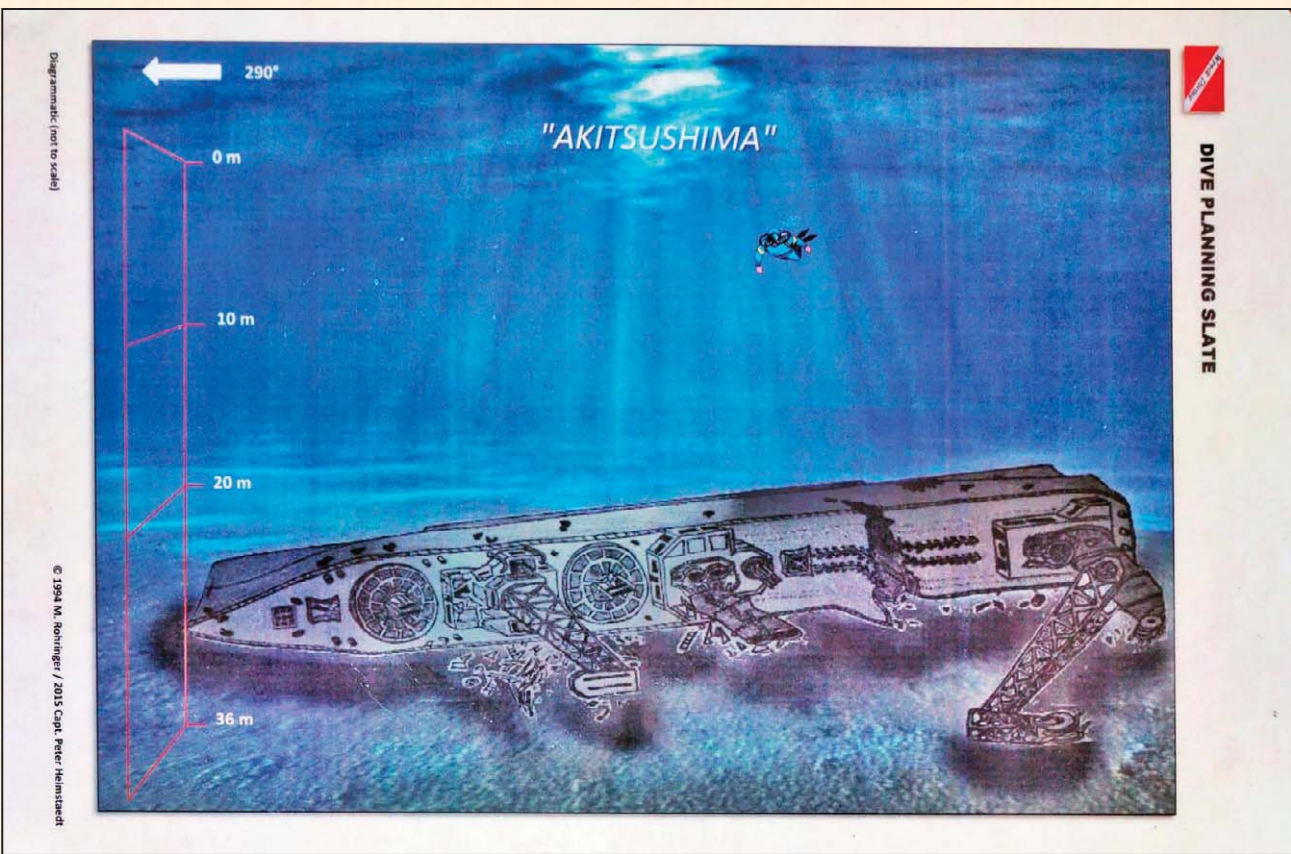
History:

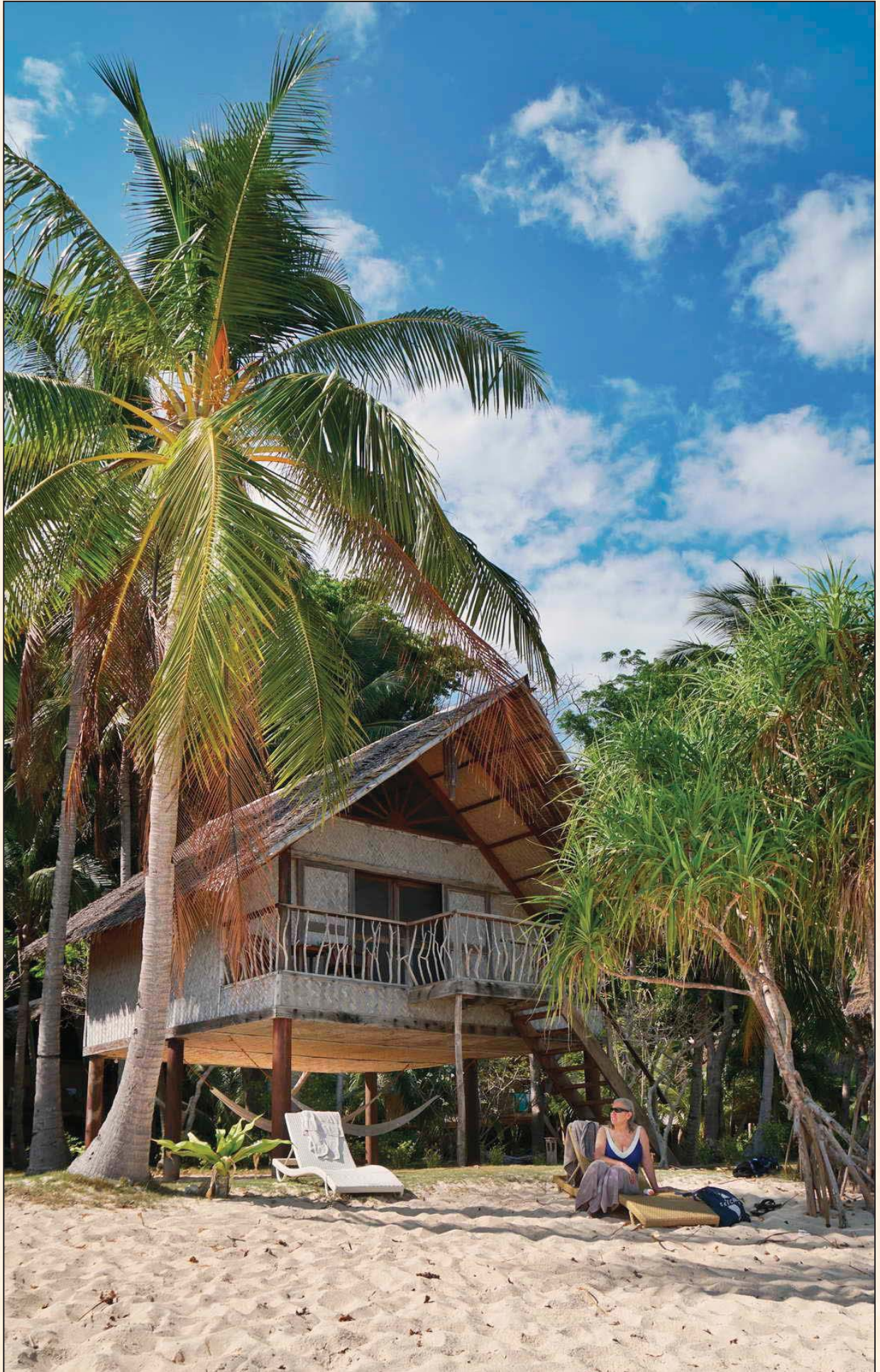
Keel laying 29 Oct 1940 at Kawasaki, Kobe
Commissioned 29 April 1942
Sunk 24 Sep 1944 by U.S. carrier-based aircraft

Location:

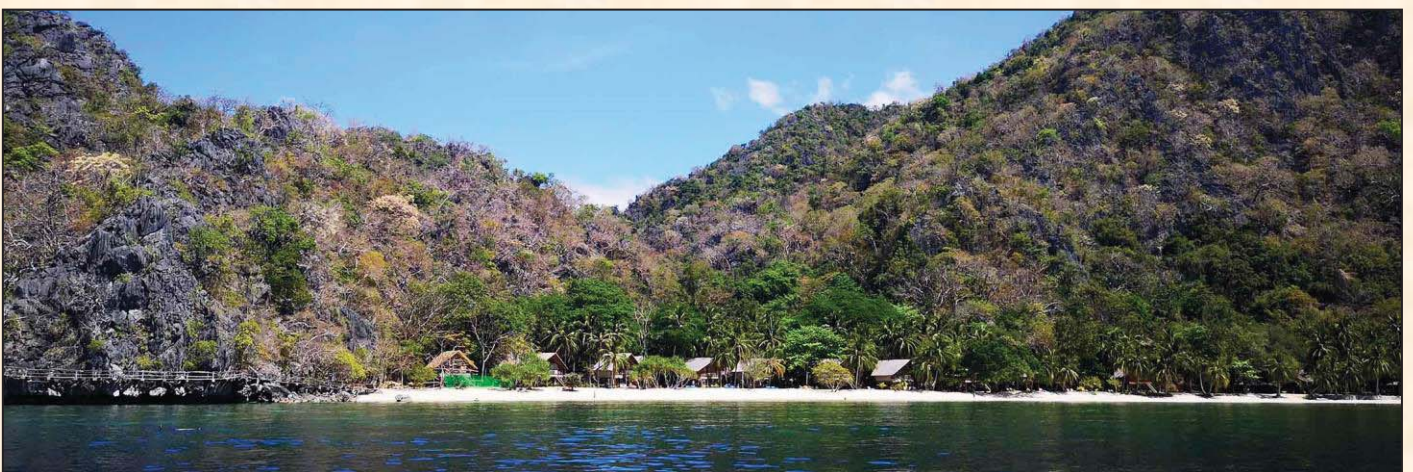
Coron Bay, Busuanga/Palawan (Philippines)
Position (GPS): 11°59'20"N / 119°58'15"E
between Lajo Isld. and Manglet Isld.













DIVE SITE CHART

"OKIKAWA MARU"

興川丸 ワカキオ



Type description:

1TL-class Navy Auxiliary Oiler
(jap.: "Tokusetsu Unso-sen / Kyuyu Sen")
Allied type designator: AO

Operator / Naval Division:

Imperial Japanese Navy (Nihon Kaigun)
Combined Fleet

Particulars:

Gross tonnage = 10,043 gt
Length over all = 160.51 m / L.p.p. = 153.0 m
Moulded breadth = 20.0 m
Draught = max. 9.18 m
Max. speed = 18.5 kts.
Propulsion: 1 x 8,600 hp geared turbine
Armament: 6 x 2-2.5 cm + 4 x 1-2.5 cm type 96

History:

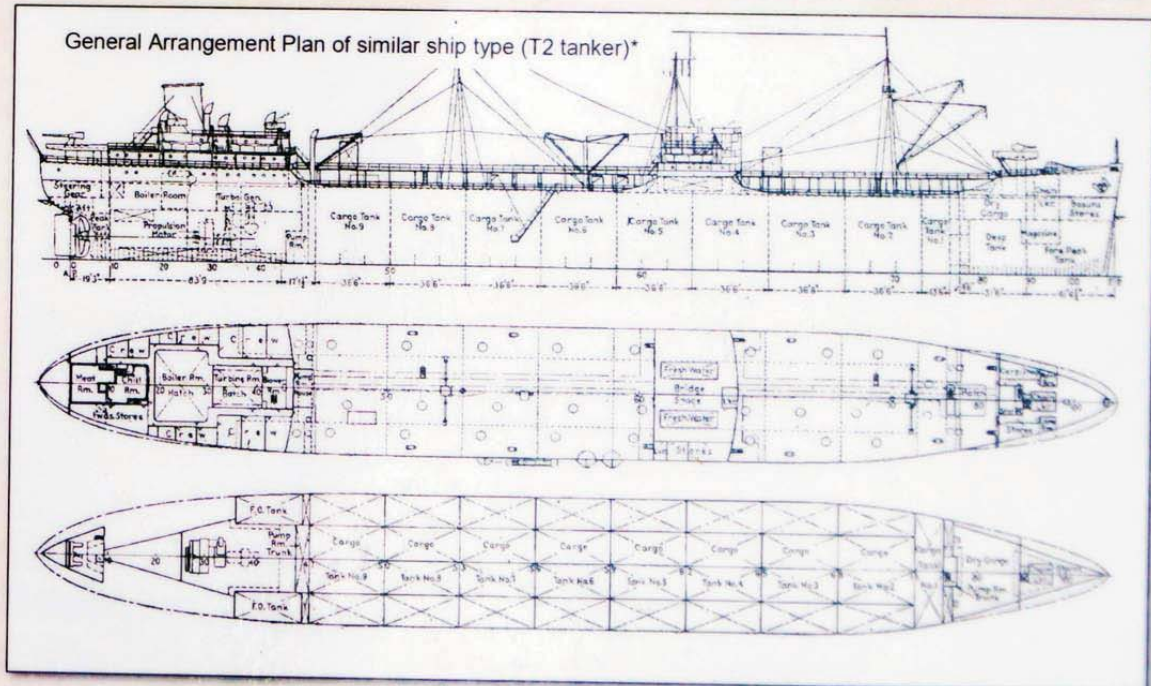
Keel laying 5 Mar 1943 at Kawasaki, Kobe
Commissioned 31 Oct 1943
Sunk 9 Oct 1944 by U.S. carrier-based aircraft

Location:

Coron Bay, Busuanga/Palawan (Philippines)
Position (GPS): 12°01'10"N / 119°58'07"E



(Photos by courtesy of Prof. Yamada, 1996)



*) <https://memoriesoftommy.files.wordpress.com/2012/11/t2-tanker-plan.jpg>



Llegamos justo para desmontar, endulzar rápidamente y comer de últimos (solos nosotros cuatro, ya todos habían terminado y se habían ido). Caridad estaba allí esperándome y yo comí con el bañador mojado. Después nos vinimos para casa, Caridad se puso en el chinchorro bajo el palafito y yo me tumbé un poco, después me duché y ahora estoy con esto, son las cuatro y ya poco le queda al día.

Hoy hubo bastante movimiento de gente, vinieron huéspedes nuevos y se fueron otros, en total debemos ser más o menos los mismos, a ver si me acuerdo de contarnos a la cena. Efectivamente, nos conté y somos 40, casi el doble que ayer. La novedad es que vino una familia con tres niños (antes no había ninguno).

1089. 13 de Marzo de 2023. Lunes. Séptimo día del viaje a Filipinas. Tercer día de Buceo. Olympia Maru y Shofu Maru. Sigue costándome aguantar despierto después de las diez de la noche, por lo que a las siete menos cuarto ya estaba levantado. Cari sigue durmiendo, así que estoy haciendo tiempo para ir a desayunar a las siete y media. El día hoy parece más fresco que ayer, hay un poquito de viento y algunas nubes ligeras. 25,9° C y ráfagas de 11 Km/h. El sol asoma tras la montaña a las 07:21.

A las ocho y media me fui para el centro, el grupo éramos dos francesas de burdeos, dos sudafricanas que viven en Londres y yo, de guía, Pancho, filipino criollo, nuevo destino, el Olympia Maru. Un barco de suministros de 128 metros de eslora con un motor diesel ya desaparecido. Está en posición de navegación, a 32 metros de fondo, con la cubierta principal a 21. Llevé la cámara, pero sin focos, pues poco íbamos a penetrar. Fue un desastre, un caos total y todo el tiempo esperando, no avanzamos nada y se fue el tiempo haciendo globos y gastando aire. Salí muy mosqueado y me lo notó quien tenía que notar. No me cobran el nitrox y mañana buceo con gran jefe.





DIVE SITE CHART

"OLYMPIA MARU"

オリンピア丸



Type description:

Army Auxiliary Supply Ship (jap.: "Juso Sen")
Allied type designator: AK

Operator / Naval Division:

Imperial Japanese Army
Army Supply Corps

Particulars:

Gross tonnage = 5,612 gt
Length over all = 128.01 m
Moulded breadth = 16.76 m
Draught = max. 7.8 m
Max. speed = 13.65 kts.
Propulsion: 1 x 2,705 hp Mitsubishi Diesel engine
Armament: 2 x 2.5 cm type 96

History:

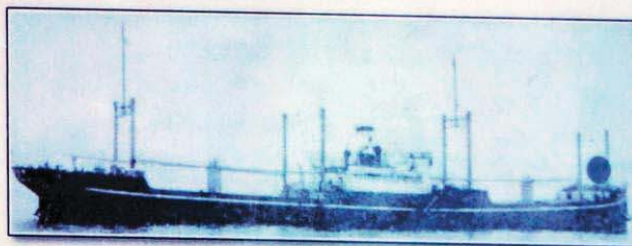
Keel laying 20 Jan 1927 at Mitsubishi, Nagasaki
Commissioned 30 Aug 1927
Sunk 24 Sep 1944 by U.S. carrier-based aircraft

Location:

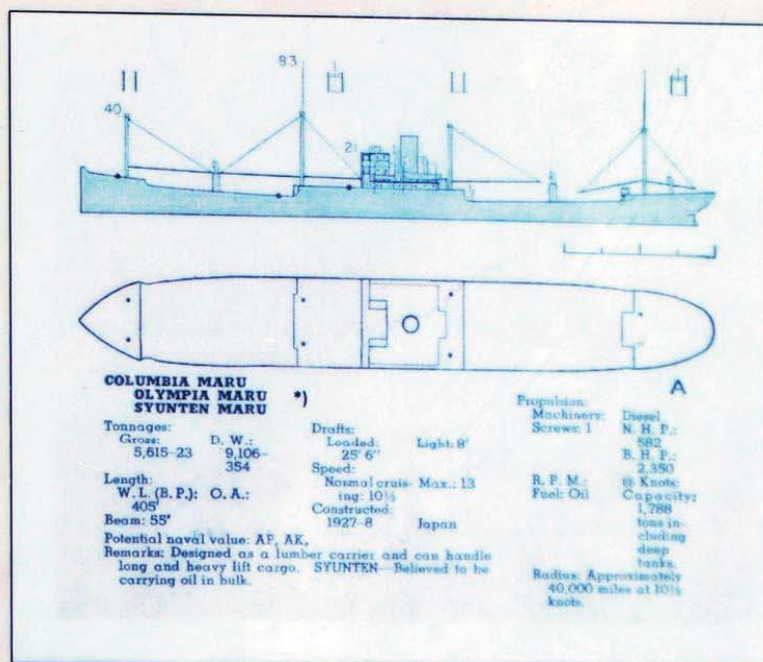
Coron Bay, Busuanga/Palawan (Philippines)
Position (GPS): 11°58'21"N / 120°03'39"E



(Photo by courtesy of Prof. Yamada, 1996)



*)



*) Source: Navy Dept., Office of the Chief of Naval Operations, "Japanese Ships Recognition Manual - ONI 208-J revised, 1944 (declassified)



DIVE SITE CHART

"SHOFU MARU" (presumed), formerly known as "Lusong Wreck"



Type description:

Auxiliary submarine chaser "CHa-42" (?)
(jap. "Tokusetsu Kusen-tei")
Allied type designator: SCS

Operator / Naval Division:

Imperial Japanese Navy (Nihon Kaigun)
(Naval division unknown)

Particulars:

Displacement = 238 ts stdd
Length over all = 28.50 m
Moulded breadth = 6.14 m
Draught = 2.35 m
Max. speed = 9.0 kts.
Propulsion: 1 x 400 hp intermediate Diesel engine
Armament: 4 x 2.5 cm type 96, 12 depth charges

History:

(unknown)
Sunk 24 Sep 1944 by U.S. carrier-based aircraft (?)

Location:

Coron Bay, Busuanga/Palawan (Philippines)
Position (GPS): 11°58'22"N / 120°01'20"E

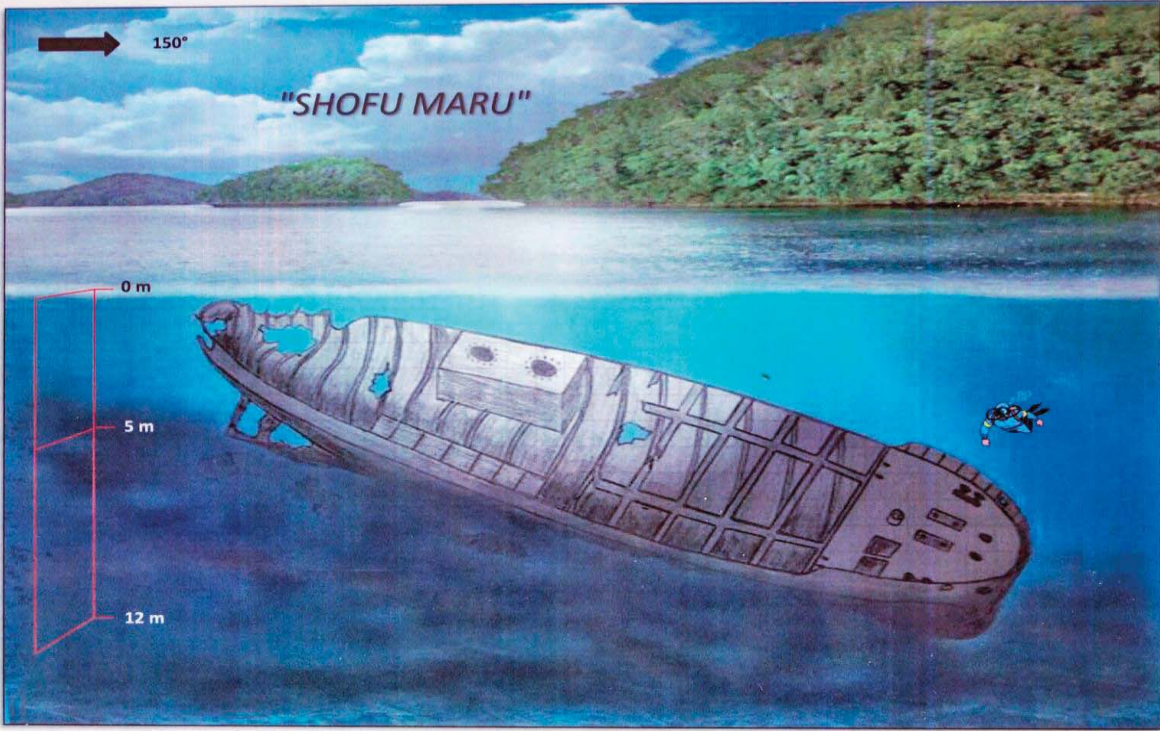
Contemporary photo of similar ship type (fishing trawler)*



*) Source: Navy Dept., Office of the Chief of Naval Operations, "Japanese Ships Recognition Manual - ONI 208-I revised, 1944 [declassified]"



DIVE PLANNING SLATE



Diagrammatic (not to scale)

© 1994 / 2015 Capt. Peter Hemmstedt











Recogimos, endulzamos y me vine para casa con Caridad, nos dimos un largo baño y estuve un rato de copieteo de fotos. Fuimos a comer, encontramos a una curiosa pareja de alicantinos jóvenes que estaban de "supervivencia no extrema" en una casa a la vuelta de la esquina. Lo contrataron por Internet a un malagueño y llevaron algo de arroz y pasta y Tao les lleva agua, pero tienen que pescar, que por lo visto se es da mal. El caso es que vinieron a comer en piragua. Se quedaron muy rascados cuando les dijimos que aquí, lo bueno son las cenas, pues no podían quedarse para volver de noche.

A las dos, los mismos de la mañana, nos fuimos al pecio somero, el Shohu Maru. Esta vez fue distinto, una inmersión sin complicaciones, paseando por el arrecife a 8-10 metros de profundidad. Al final fuimos al pecio, ellas se fueron al poco, yo me quedé, le rasqué bien las tripas y al final vino Pancho, y, sin agobios, nos fuimos. No hay mucho pez (un Napo grande, eso sí) pero el coral está precioso, blando y duro y las esponjas barril son grandotas.

Después del buceo volvía casa y Cari ya había dejado a la pareja de supervivientes. Se dio un baño mientras yo me duchaba y después nos fuimos de paseo a la cuevita, subiendo las escaleras para llegar a una plataforma que no sigue. No era el camino verdadero la cueva grande,

Fuimos al comedor a tomar algo (coca cola, cerveza, Ron con Mango) y al poco se hizo la hora de la cena, mandamos y recibimos What's Apps y nos volvimos a casa. Ahora ya llevamos buen rato aquí y son las 10:12. A ver lo que dormimos.

1090. 14 de Marzo de 2023. Martes. Octavo día del viaje a Filipinas. Cuarto día de Buceo. Irako y Okikawa Maru. Hoy amaneció mejor día que ayer. Sol y casi sin viento. Cari tardó en despertar, fuimos directamente al desayuno y yo ya llevé lo del buceo para no tener que volver. Los australianos de anteayer me pasaron por WA una foto de todos en la lancha. Al llegar al centro cambio de planes, iría yo solo con Pancho al Irako (el primero que buceé. Llegamos allí y no había nadie, el pecio para los dos solitos. Bajamos y recorrimos de popa a proa toda la cubierta y vuelta. Al volver se metió un poco por las bodegas y lo revolvió todo. Nada que ver con Joshua, no es hombre de pecios. Al final, por dentro, no vimos nada, afortunadamente la visi estaba mucho mejor que el primer día y lo vimos bien por fuera.

Volvimos y estuve un rato abajo con Caridad y ahora estoy poniendo las cosas al día que van atrasadas (diario, logbook, fotos, planillas de pecios...). Demasiadas cosas para poco PC.

Empiezo a estar un poco matado, un par de cortes en la manos por cabos de fondeo, y alguna picada de mosquito y alguna quemada del sol. Usar siempre guantes, ponerse Relec a la tarde y no abrir la espalda del traje a volver del buceo lo prevendría todo.

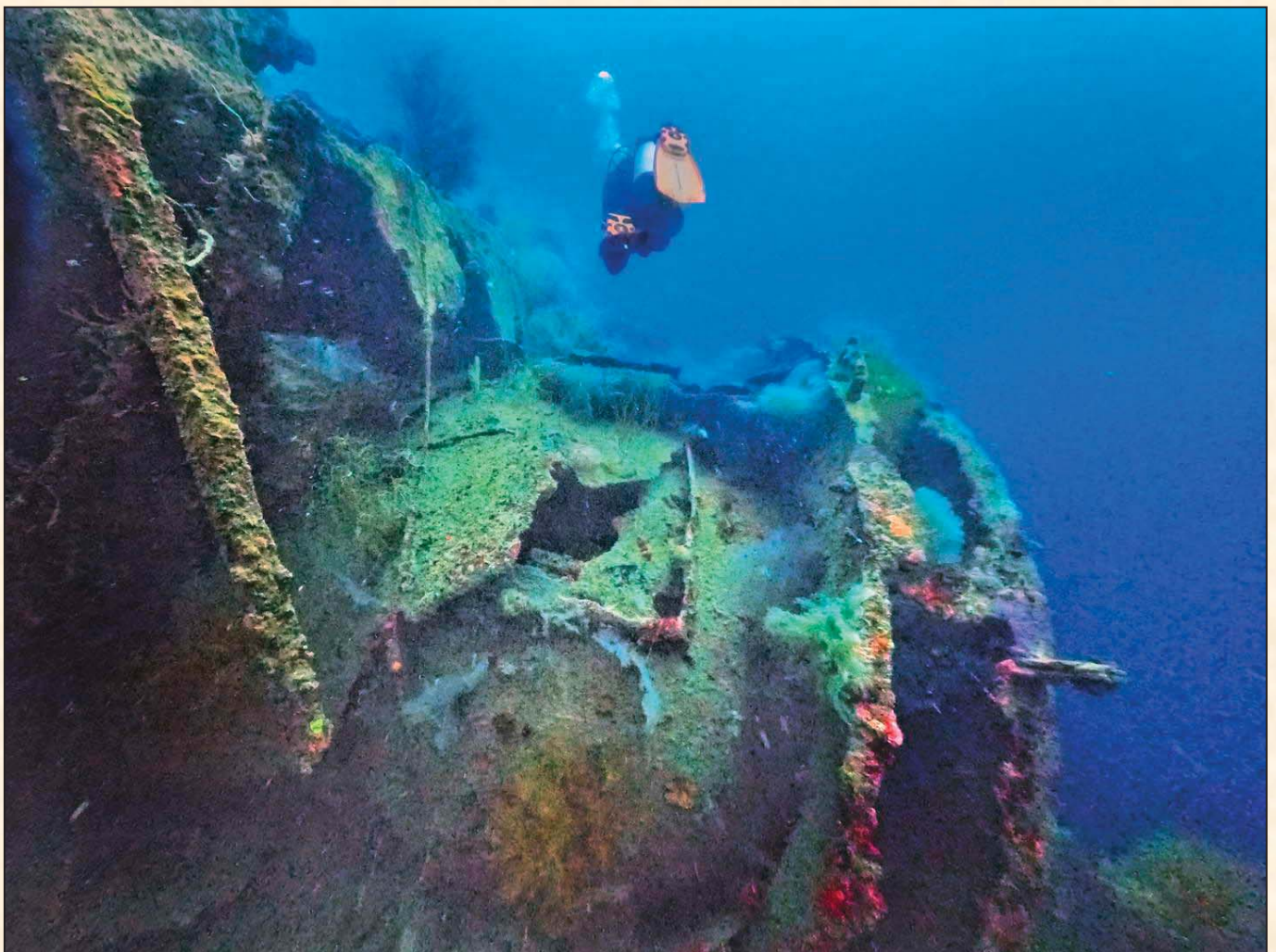
Hoy, ya definitivamente comprobé que los foquitos, con sus ridículos bracitos, aquí no sirven, así que no voy a llevarlos más. Pura foto con el angular y el filtro excepto si volvemos al Shofu Maru.

Después de un largo baño nos fuimos a comer, ya con los trastos de bucear. Nos despedimos de los franceses, que se marchan y Caridad me acompañó al centro y me hizo algunas fotos. Fuimos todos al Okikawa, los galeses en su barco y Pancho y yo en el nuestro. Nosotros llegamos mucho antes. El plan era fondear en la boya de popa, bajar hasta la pala del timón, entrar por el agujero del árbol de la hélice y seguir hacia proa hasta la vacía sala de máquinas. Mataos los dos, fondearon en la boya de proa, recorrimos toda la eslora por arriba contra la corriente y llegamos a la popa, allí al querer bajar Pancho dijo que estaba mal de un oído así que volvimos por la cubierta hacia proa, hicimos una pequeña penetración para disimular y subimos. Ya en el centro dijo que tenía sangre. Espero que Chris, mañana no le deje bucear. Es hombre de arrecife, no de pecios, te señala los peces en vez de las partes del barco.

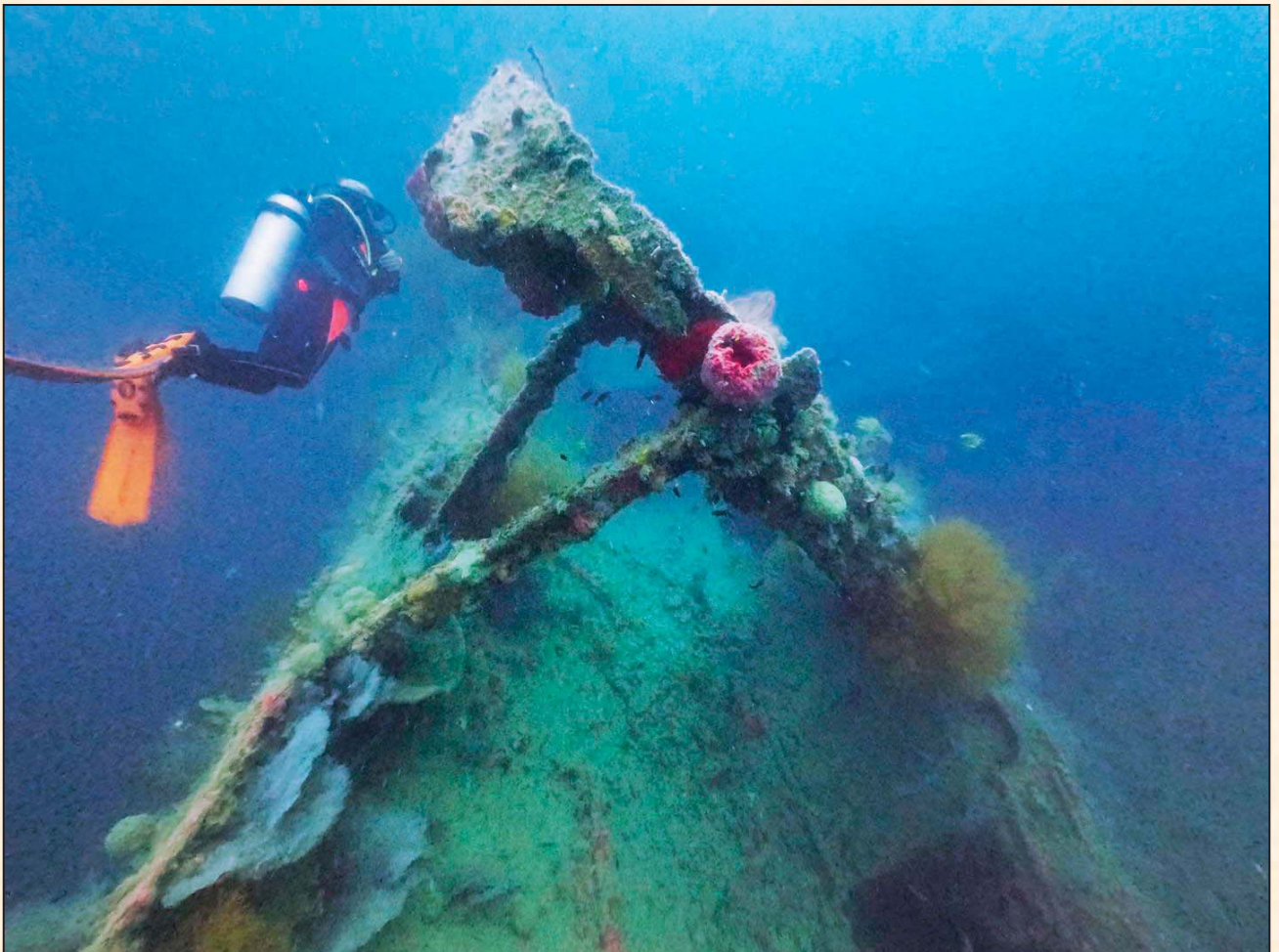
La verdad es que, como ya lo había visto por dentro, no estuvo tan mal, pero como plan, un completo fracaso.

A la vuelta estuve otra vez con el trasteo info/foto y ahora, que son las seis menos cuarto querría ir a tomar una cerveza, Caridad dice que a las seis y media, pero entonces ya es de noche. Me pongo el Relec y vemos.

Estuvimos en el bar de la isleta hasta la hora de la cena viendo la puesta de sol y a Júpiter, en plan exceso yo me tomé dos cervezas y Cari dos rones con mango. Al cenar vino Chris a decir que mañana Akitsushima y vimos a Pancho que dice que está mejor (uffff!).















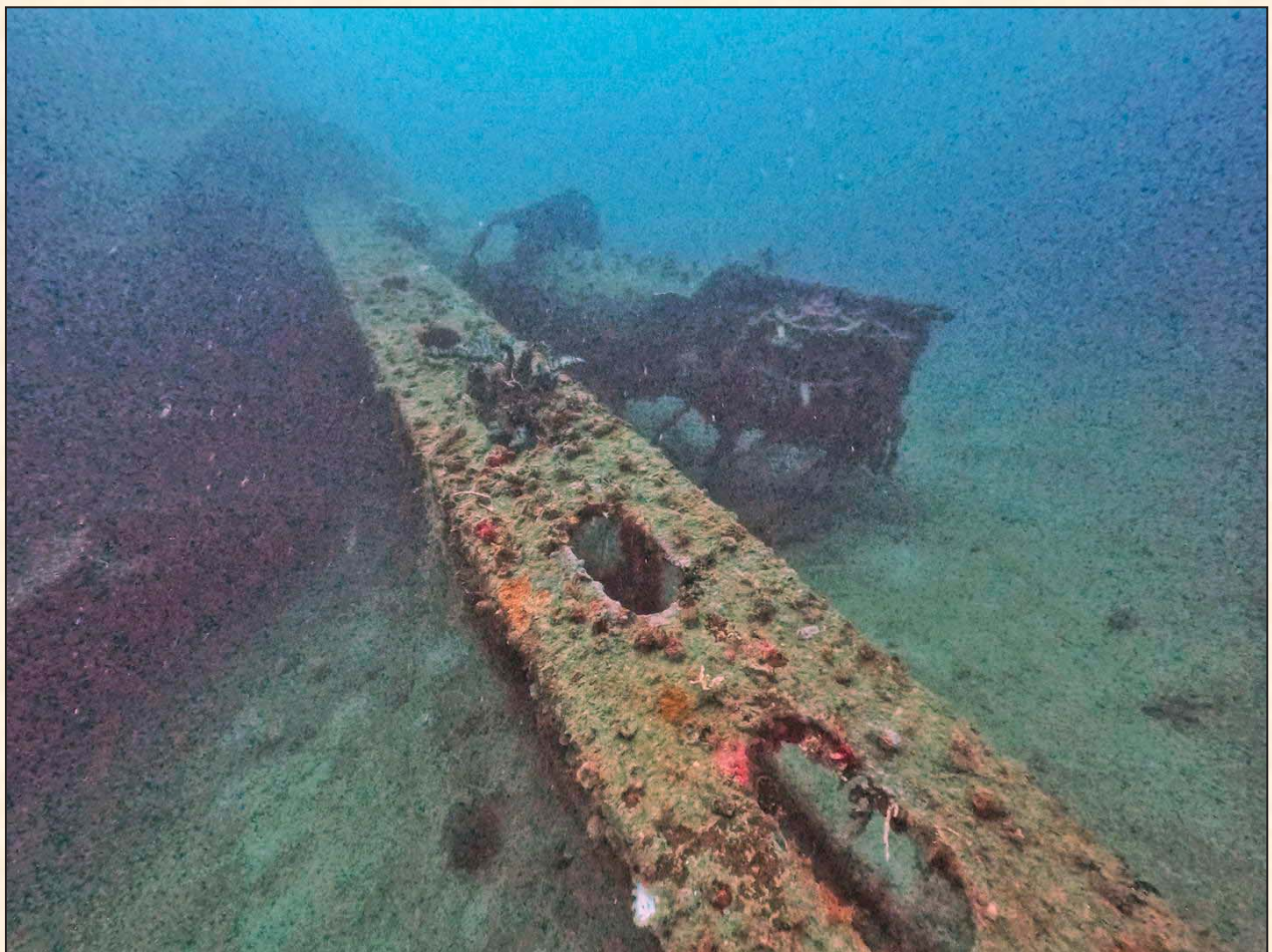




1091. 15 de Marzo de 2023. Miércoles. Noveno día del viaje a Filipinas. Quinto día de Buceo. Akitsushima y Kogyo Maru. El mar vuelve a estar glassy y sin viento. Promete un buen día. La verdad es que el tiempo se está comportando estupendamente. Son las siete y media y tendré que despertar a Caridad, que duerme como una bendita, me da mucha envidia. Yo tengo alguna picada de mosquito a pesar del Relec y los pantalones largos. Voy a ponerme un poco de Claral

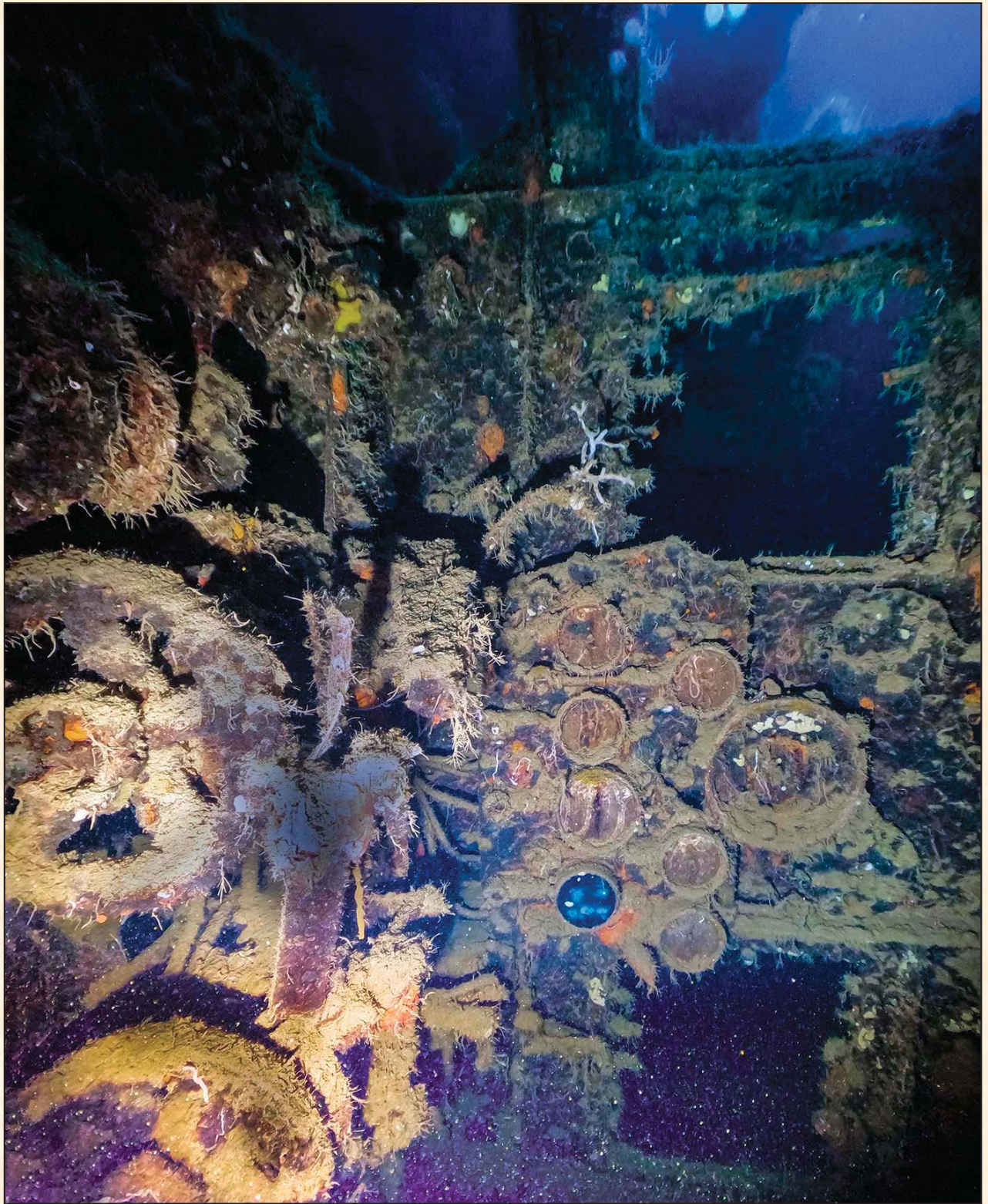
Ya preparé otra vez la GoPro con los foquitos para ver si puedo hacer la foto de los diales de la sala de máquinas, si es que no hay cambio de planes de última hora, como es habitual. Ahora, la duda, es con quién me tocara ir hoy. Espero que no sea Pancho, xd.

Desayunamos y me fui para el centro, allí estaba Brenda, una DM del norte de Coron que me iba a llevar a mí solo al Akitsushima, en el barco de los galeses. Fuimos todos para allá y Brenda y yo nos tiramos de primeros y bajamos rápidamente. Hicimos la inmersión solos. Primero fuimos a la grúa, luego entramos por el rajón a ver el winche y tiramos hacia proa, sala de máquinas y el famoso panel de los relojes. Uno de los foquitos no se encendió. Seguimos hacia fuera y llegamos a la base de la ametralladora y a la torre de comunicaciones, un poco más hacia delante y vuelta por arriba al fondeo y fuera.



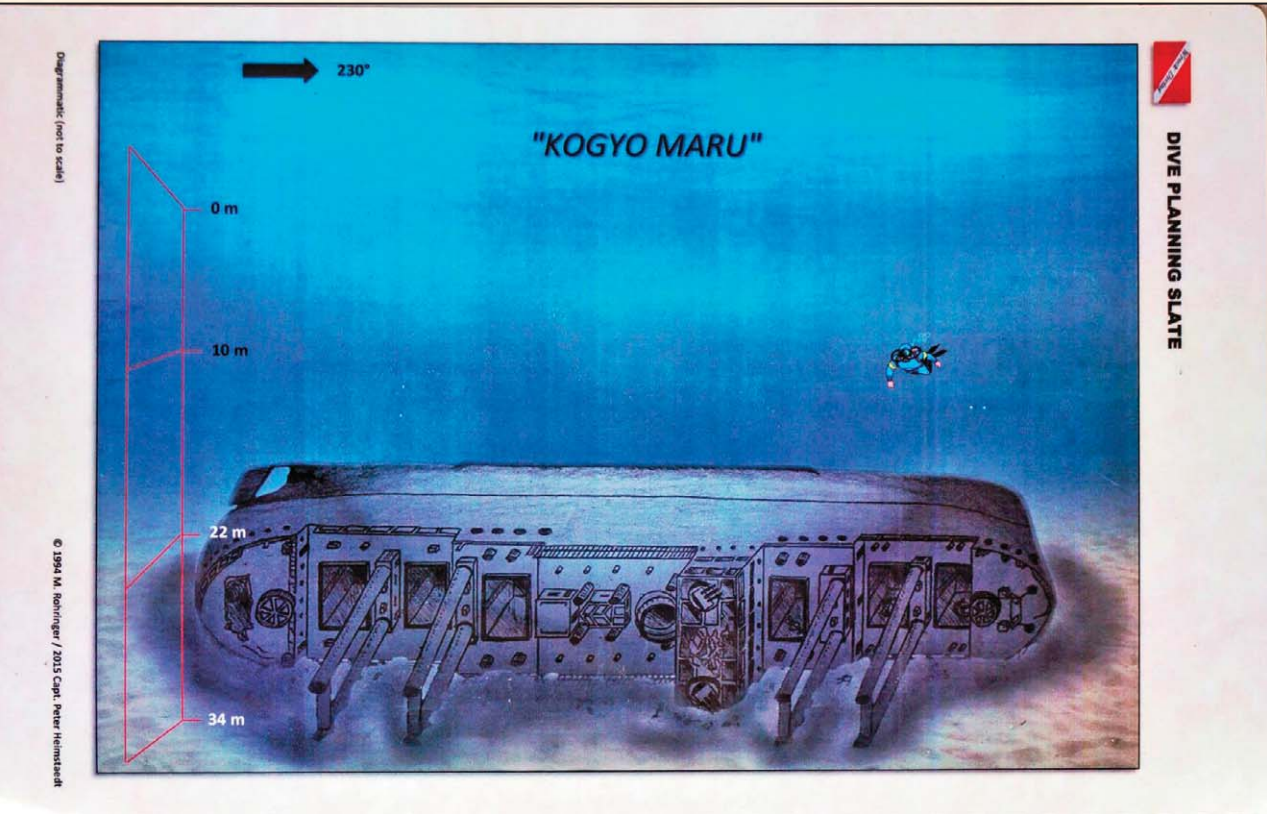
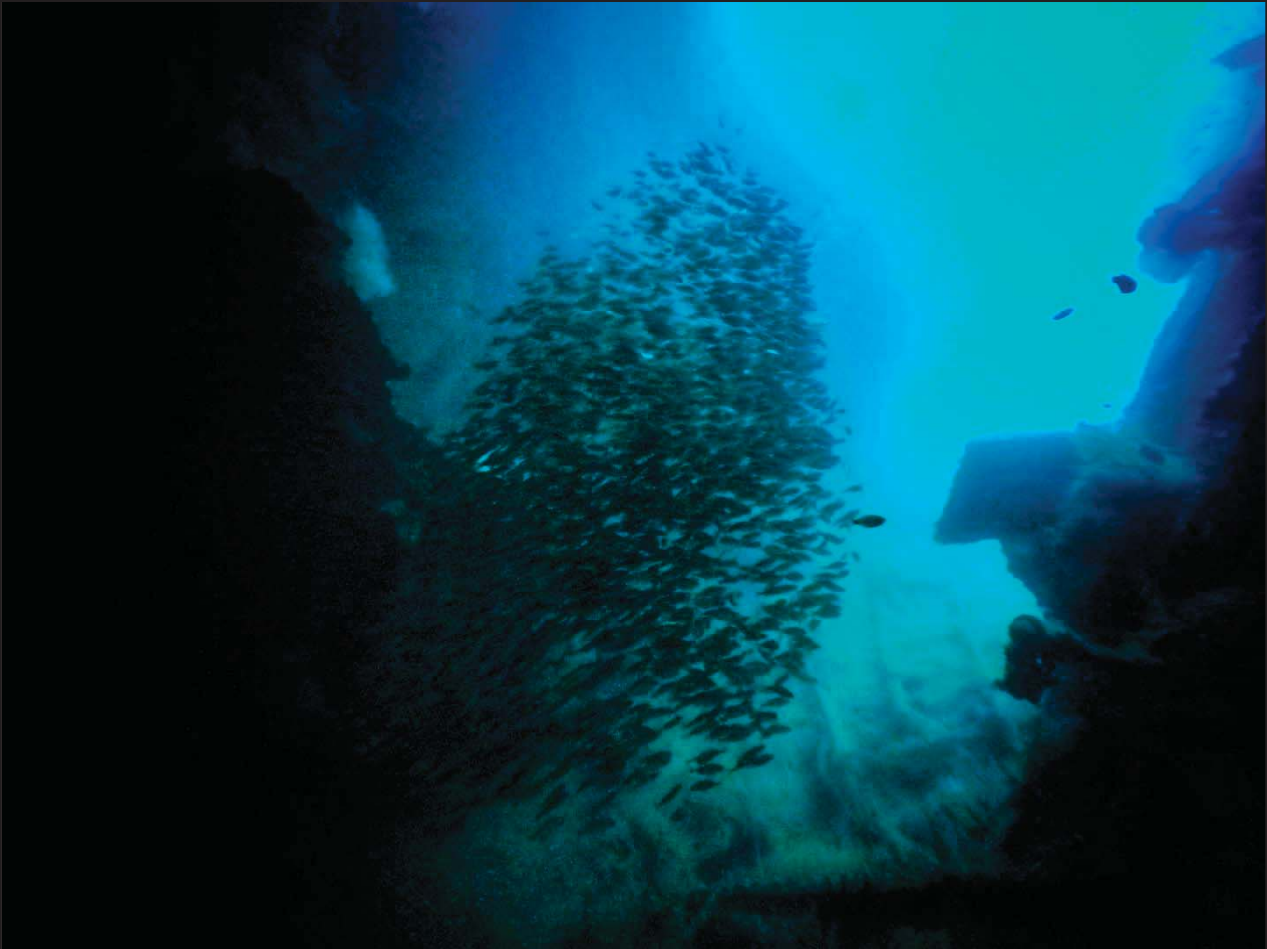
Volvimos, un poco de trasteo y ya era la hora de comer, fuimos para allá, yo volví a casa a recoger las cosas (los foquitos quedaron cargando, a ver si era eso) y Cari se quedó por la zona común.

Hoy a las dos tocó el Kogyo Maru, un carguero para transporte de munición, de 128 metros de eslora y movido por dos turbinas de vapor, con cuatro calderas de fuel. Yace sobre el costado de estribor, tiene el



puente a media eslora, tres bodegas a proa y otras tres a popa y cuatro palos dobles. La arena está a 34 metros y es famoso por tener un buldozer que llevaban para montar carreteras y pistas en las islas, así como otros materiales de construcción. Llevé la cámara con los focos a ver si podía hacer algo. Uno de ellos, a pesar de haberlo cargado, daba una luz super débil. Otra vez con Branda, pero ahora, además con una pareja de canadienses de Manitoba, buenos buzos. Bajamos por la boya que hay a media eslora y tiramos hacia popa para ver las tres bodegas, la primera, con rollos de tela metálica para vallas, la

segunda con sacos de cemento y el famoso tractor, que está todo descuajeringado y es difícil de reconocer y la tercera con poca cosa. Después estuvimos pajareando un rato por la popa y ya subimos por el otro cabo. La lancha nos esperaba arriba.



Los canadienses se apuntaron a otro buceo a las cinco, pero para mí, dos son suficientes. Mañana veré si puedo hacer el Olympia Maru de primera y la cañonera/arrecife de segunda (motivando a la canadiense, que es poco de pecios) y ver de hacer el pecio norte con Brenda pasado mañana.

Cuando terminé de recoger, Cari estaba esperando junto al comedor y nos vinimos juntos a casa. Más trasteos, ducha y yo escribiendo y Cari viendo una peli. Eché un vuelillo al Tello y salió una foto aprovechable, es muy limitado el pobre y aquí, con el mar al lado, más aún. Pero no pesa nada para viajar. En un rato iremos a la happy hour del templete.



DIVE SITE CHART

"KOGYO MARU"

Type description:

Auxiliary Ammunition Transport Ship
(jap.: "Tokusetsu Unso-sen" / "Kyuhei-sen")
Allied type designator: AE

Particulars:

Gross tonnage = 6,353 gt
Length over all = 128.07 m
Moulded breadth = 18.00 m
Draught = max. 8.05 m
Max. speed = 15.8 kts.
Propulsion: 2 x 1,950 hp geared steam turbines
(4 waterpipe boilers, oil fired), 1 screw
Armament: 2 triple AA guns 2.5 cm type 96

コギヨ丸



Operator / Naval Division:

Imperial Japanese Navy ("Nihon Kaigun")
Combined Fleet

History:

Built 13 Feb 1927 at Uraga Dock Co., Uraga
Converted 13 Oct 1931 / 13 May 1941
Sunk 24 Sep 1944 by U.S. carrier-based aircraft

Location:

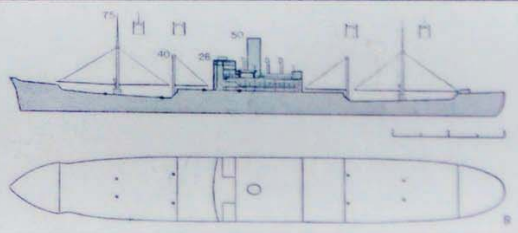
Coron Bay, Busuanga/Palawan (Philippines)
Position (GPS): 11°58'54"N / 120°02'15"E



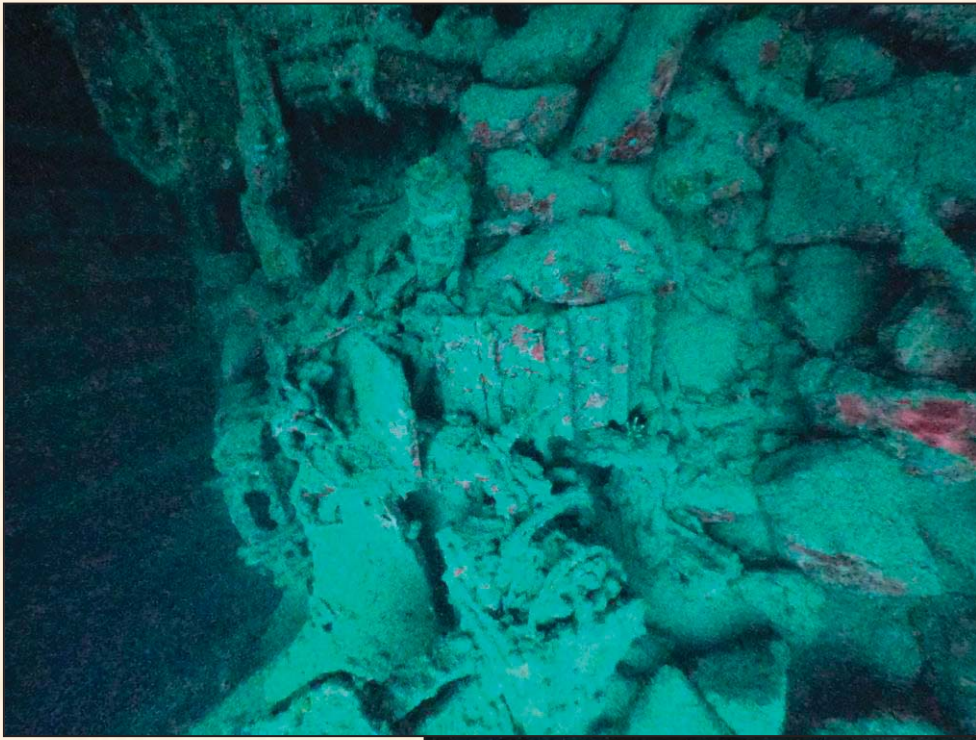
ASAKAZE MARU HITATI MARU, KOGYO MARU, KOSIN MARU, NISSAN MARU, NITTI MARU, NITIRO MARU

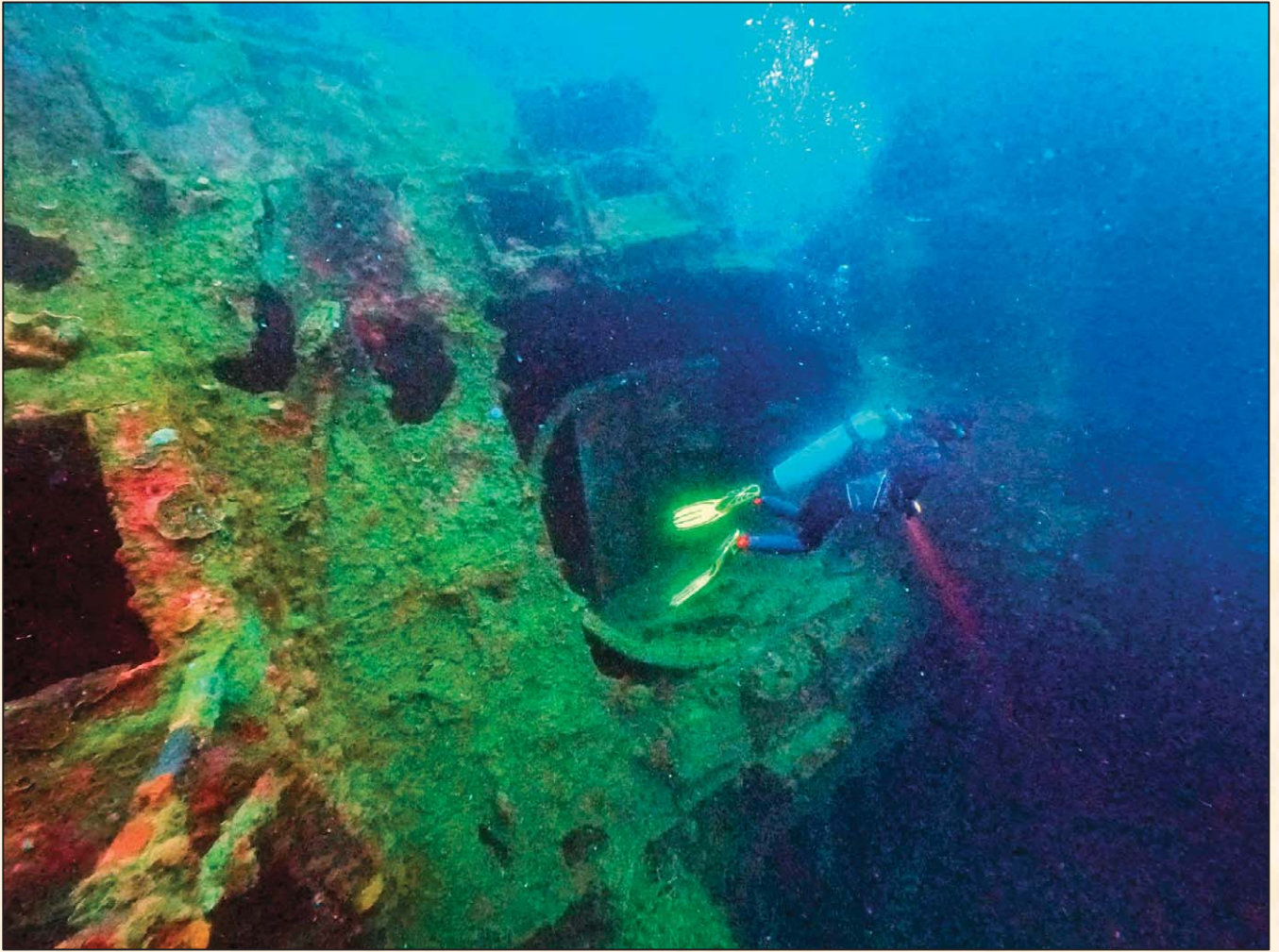
| | | | |
|-------------------------------|--------------------|--|---|
| Tonnage: 6,353-543 | D. W. 9,664-10,143 | Constructed: 1928-39 | Japan |
| Length: W. L. (B. B.): 424' | O. A.: | Propulsion: Machinery: Screw: 1 R. P. M. | Steam turbines N. H. P.: 917 @ 3,000 |
| Draught: Loaded: 27' 6" | Light: 9' 6" | Fuel: Oil or coal | Capacity: Approximately 1,000 tons of oil |
| Speed: Normal cruising: 12-14 | Max: 15-17 | Radius: 10,000 miles at 12-14 knots. | |

Remarks: KOGYO MARU has knipoosts (joined athwartships). KOSIN - Believed to be carrying oil in bulk.



*) Source: Navy Dept., Office of the Chief of Naval Operations, "Japanese Ships Recognition Manual - ONI 208-J revised, 1944 (declassified)

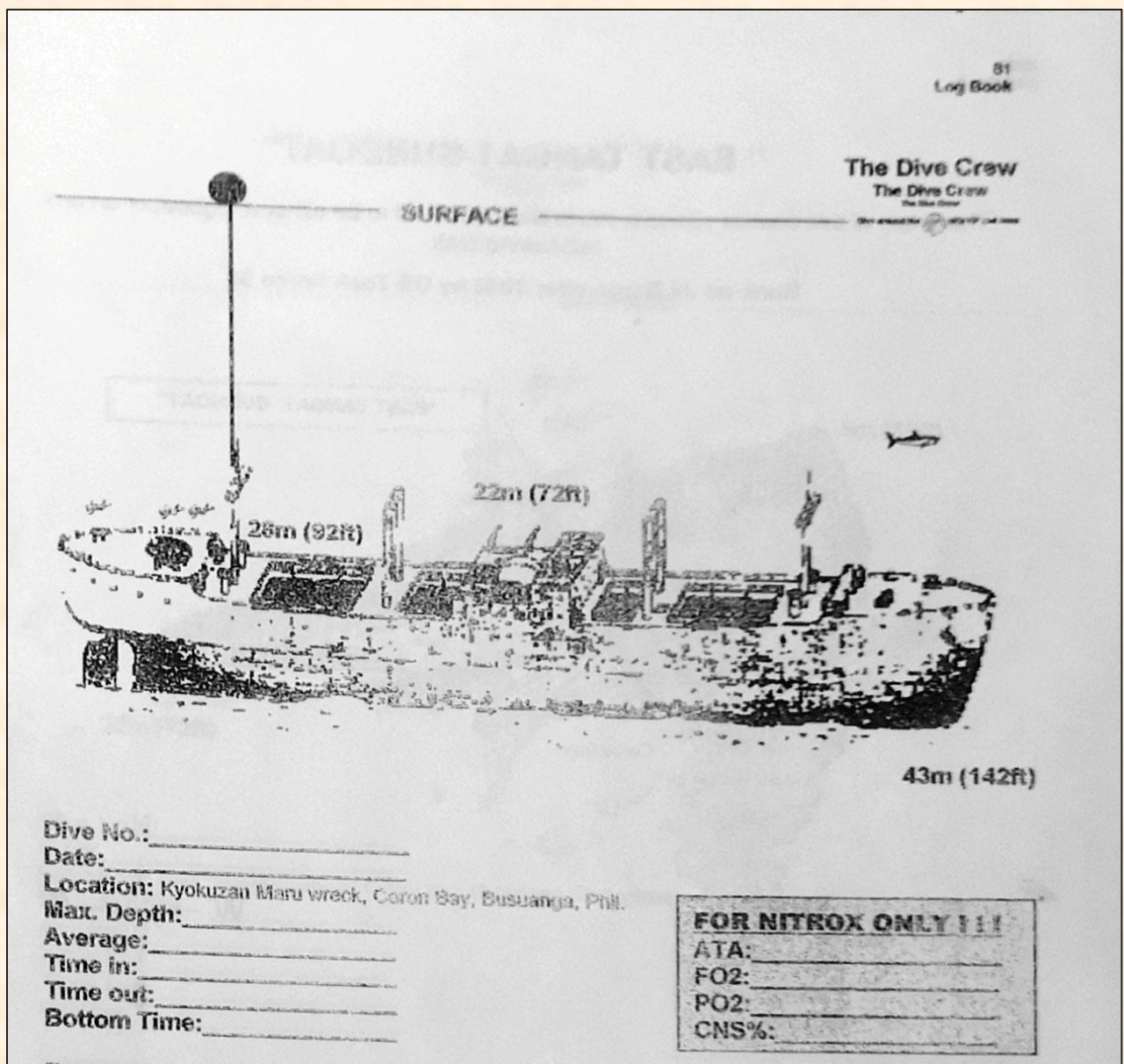




Al final lo de ir al norte para bucear el Kyokuzan Maru va a ser mañana. Tengo que ir a desayunar a las seis y, a partir de ahí ya se encargan ellos. A ver cómo sale la cosa. Por cierto, Alberto está montando un Truk Lagoon para Noviembre de 2025. Le dije que nos fuera contando cómo va la cosa y se lo comenté a Pablo. Espero no estar demasiado viejo para entonces.

Hoy murió Iñaki, el padre de Jaione. La última vez que lo vimos estaba muy acabadito, pero, aun así, son cosas que no dejan de resultar inesperadas.

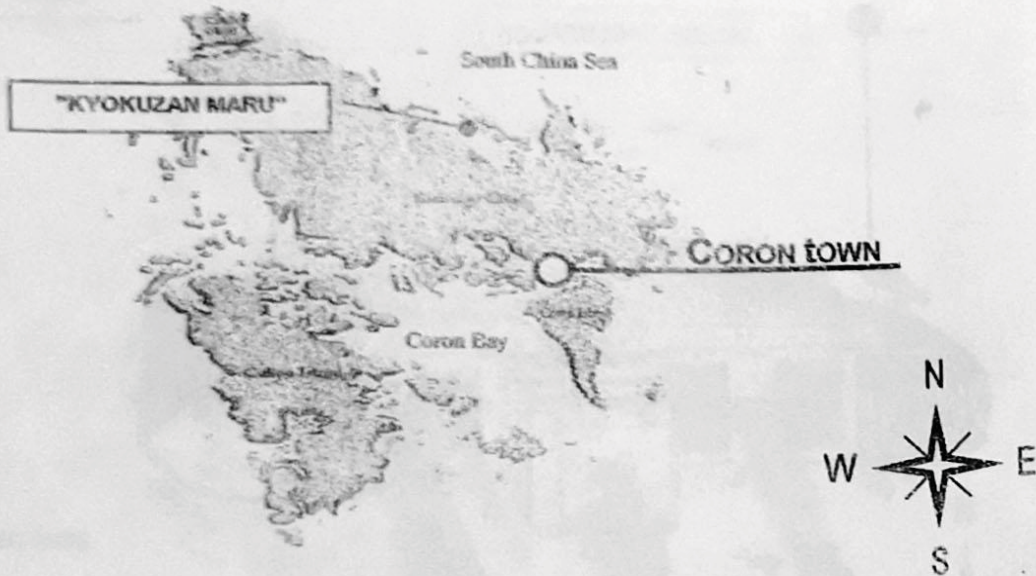
1092. 16 de Marzo de 2023. Jueves. Décimo día del viaje a Filipinas. Sexto día de Buceo. Kyokuzan Maru. Plan planazo, como no, cambiazo. A las seis desayunando para salir inmediatamente, pero apareció Chris y cambio de planes. Al parecer la nueva política de Tao es que si quieres ir a la isla grande fuera de los viajes establecidos son 150 Euros. Una cantidad exagerada toda vez que no es más viaje que ir, por ejemplo, al Okikawa Maru. Así que me han mudado al "charter" de las diez y media, con vuelta a las seis y un paquete con la comida. Comprobé expresamente que la operación, todo incluido, eran los 11.500 pesos que teníamos apalabrados. Habrá que decirle algo a la pastelosa usando la palabra *disappointed*.



"KYOKUZAN MARU"

Army auxiliary supply ship (AK), Jap. "Yuso-sen"

Sunk on 24 September 1944 by US Air Group twenty-seven Hudspeth's Division
(see Aircraft Action Report)



Location: Close to the Club Paradise Resort, which is located on Dimakya Island
Access: By banca from Club Paradise or overnight from Coron town
Conditions: Normally calm with medium currents and generally better visibility than the wrecks to the south of Busuanga Island. Visibility is often around 20m (66ft).

The ship 136m (449ft) long, 6,492 gross tons, sits almost upright with a 15 degree list to starboard, pointing 160 degrees (compass bearing) in 43m (142ft) of water. The main deck slopes from 22m (72ft) to 26m (92ft). The wreck is almost intact and easily penetrated, with cars and trucks in the holds. An excellent dive.



Ya está todo el equipo, incluidos los plomos, metido en la caja y listo para el traslado. A las seis y media apareció Caridad por el centro y estuvimos dando unas vueltas por la playa antes de volver a casa y ponernos a hacer tiempo, escribiendo esto y otras cosas.

Hoy no corre nada de brisa y ya hace bastante calor, y todavía son las siete. A las diez y media salió la lancha, solo conmigo. Podían haberme llevado a las seis, pues no hicieron nada con ella en toda la mañana. El caso es que al llegar, tardó un poco en aparecer la furgoneta, una Toyota Hiace nuevecita, estupenda. En ella nos fuimos el chófer y yo hacia el norte. Pasamos del aeropuerto, con carreteras cada vez más estrechas y con más vida rural que en el sur. Búfalos, cebúes, campos de arroz, estereros, varios pueblitos con fiestas y con peleas de gallos, escuelas, iglesias y todo eso.

Al final llegamos a la aldeíta costera de Maricaban, el pueblo de Brenda. En su casa nos esperaba Vincent, el DM, con el barco amarrado en la trasera y con dos pibes de tripulación. Todo muy "filipino". Subimos los trastos (cuatro botellas de Sangat, mi caja con el equipo, una tuper con la comida y una nevera con fruta, cortesía del hotel, por no llevarme temprano) y salimos hacia el Kyokuzan.

Bajamos por la boya de proa a la "Titanic Area", viendo la cubierta y entrando por debajo, a la maquinaria del winche. Después fuimos recorriendo las bodegas, con los restos de coche (faros, motor, chasis y ruedas), muy degradados y coralizados. En otra zona hay multitud de piezas de loza rotas, sobre todo cuencos y platitos. Pasamos al puente y a la sala de máquinas, de la que solamente pudimos ver la parte superior, porque hay un montón de pasarelas de acero que están que si se caen. Salimos y estuvimos paseando por cubierta hasta que la deco mandó subir.

En el intervalo sacamos la comida y los pibes prepararon la piña que iba en la nevera. La compartimos. Estuvimos esperando algo más de una hora, pero no pudimos alargarlo mucho porque se hacía tarde así que nos preparamos y bajamos.

Para la segunda, mismo sistema, pero de popa hacia proa. En las bodegas, piezas de coche y de camión. En el puente, camarotes, cocina y baño con lavamanos y bañera. Después vueltas por fuera, fotos, deco y parriba. En la PDIS y a 5 m. gran vacilón de Vincent con los murciélago.

Recogimos todo y volvimos a casa de Brenda. Ya estaba allí el coche, me recogió y fuimos hasta Coron City, pues allí esperaba a lancha de Sangat. Un horror de sitio, de entrada es feo, pero además, después de pasar una semana en la cabaña de Robinson Crusoe y la excursión por el salvaje norte, la ciudad resultó bastante agobiante. El caso es que estuvimos esperando más de una hora a que llegara un ferry de El Nido con dos huéspedes del hotel. Los pibes unos empanaos, pues cuando los localizaron ya hacía más de media hora que habían llegado. El caso es que el viaje de vuelta a Sangat lo hicimos completamente de noche, bajo la vía láctea y con aguas bioluminiscentes. Un bonito paseo que compensó la espera en el muelle bajo el ataque de mosquitos (menos mal que tenía el sayo de cambiarme para tapar las piernas).

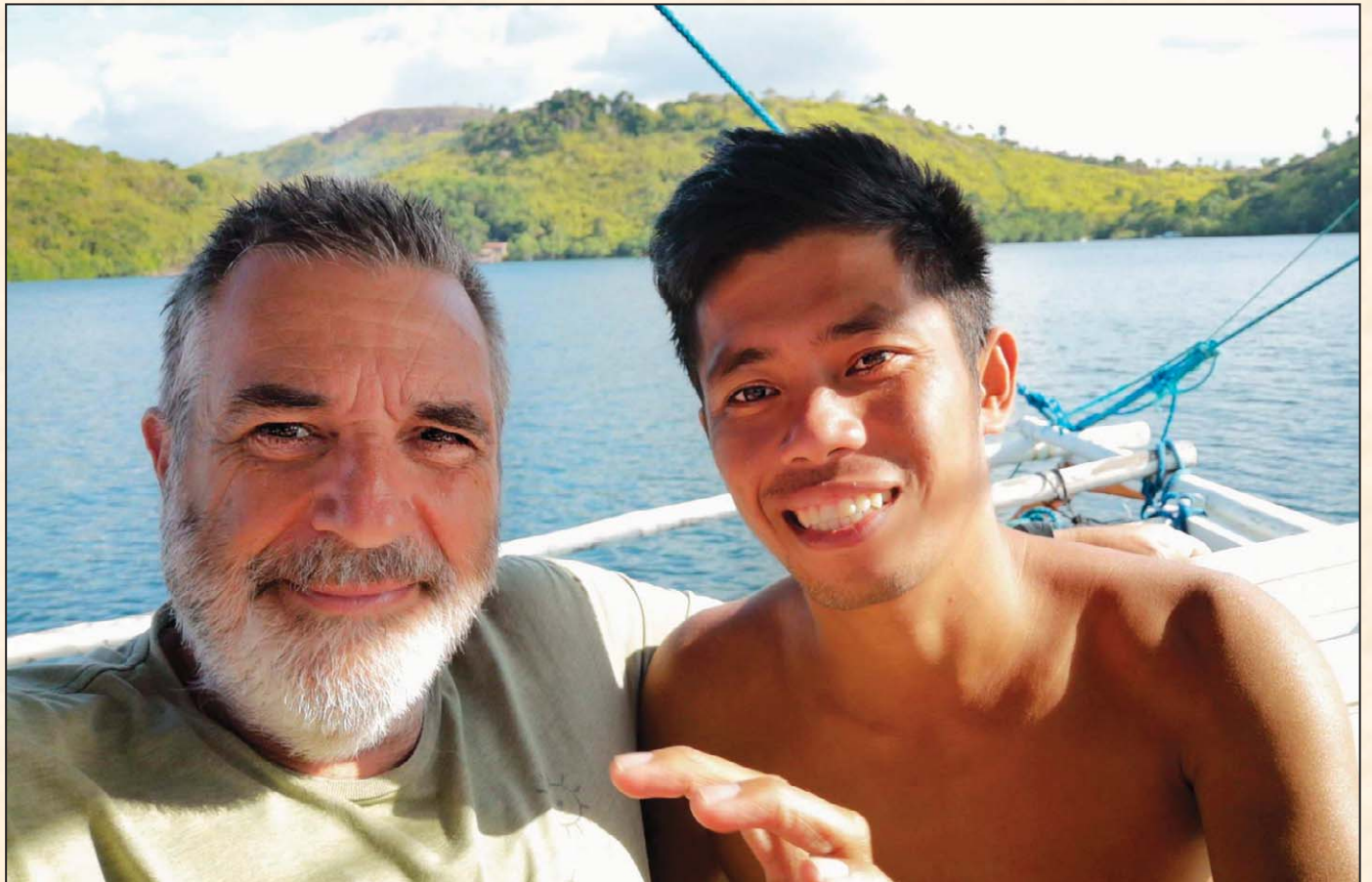
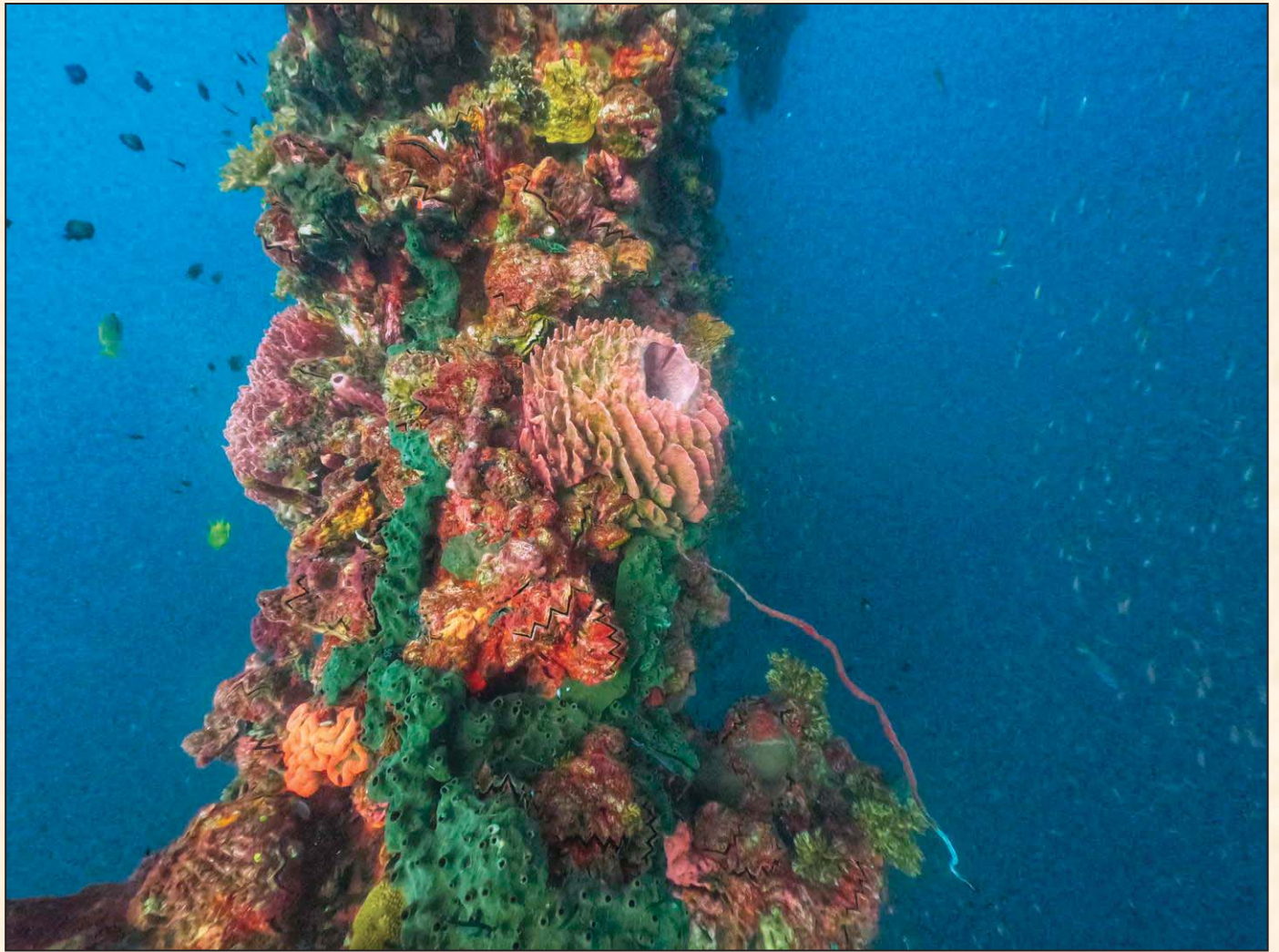
Al llegar Caridad estaba esperando en la mesa de billar, tardé en encontrarla, a los que si vi, fue a los "supervivientes" alicantinos, que se habían venido a cenar al hotel. Contaron que la pesca se les daba mal y que les costaba mucho abrir los cocos, por lo menos, el, palmero, sabía subir a cogerlos. Después de cenar se fueron a su casa en lancha y nosotros directamente a la cama.

Yo, bastante agotado de la paliza del día, un poco disparate, pero encantado de haberlo hecho, pues siempre me quedaría la espina de no haber ido al Kyokuzan Maru. 200 Euros, pero bien empleados. Y bucearlo Vincent y yo, los dos solos en toda aquella bahía, lujo oriental.









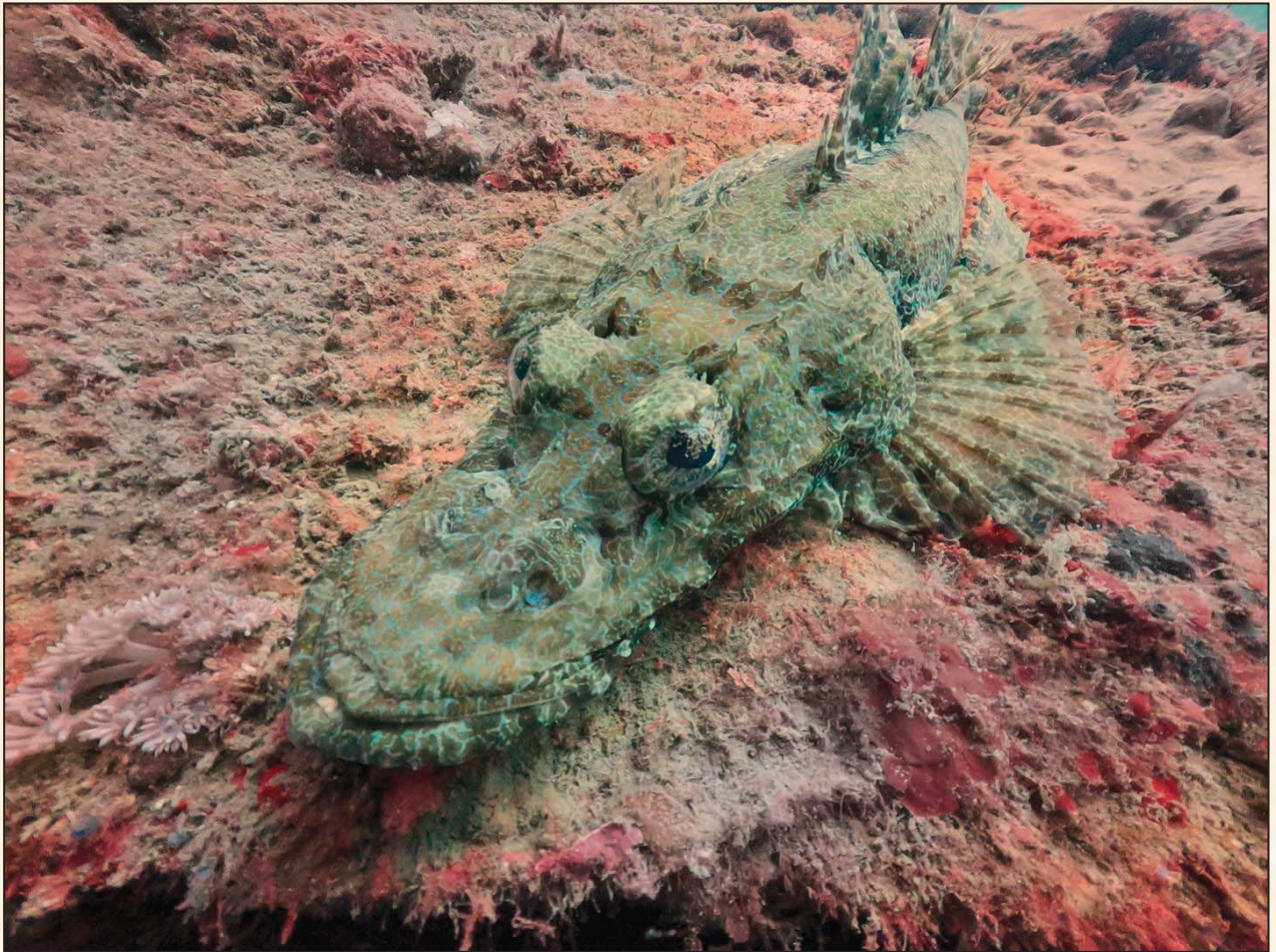
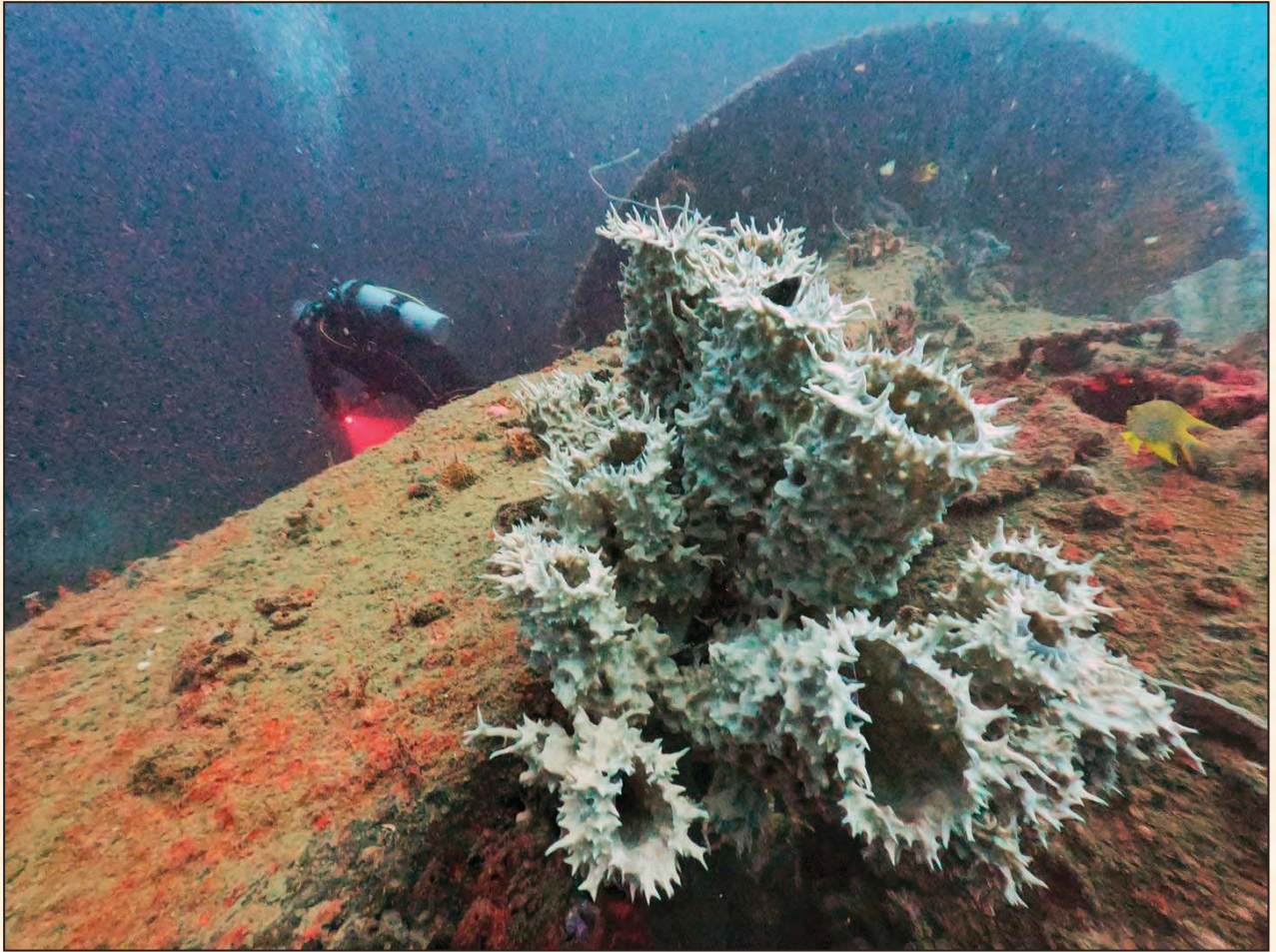
1093. 17 de Marzo de 2023. Viernes. Undécimo día del viaje a Filipinas. Séptimo y último día de Buceo y en Sangat. Akitsushima y Olympia Maru. Dormimos como benditos, yo, nueve horas y media, a pesar de que, por lo visto, esta noche hubo movida, pues un grupo de 5 checos que llegó ayer se pilló la gran mona y estuvieron cantando y haciendo bulla en la playa de madrugada. Los galeses les plantaron la mosca. Hoy estaban buceando.

Yo salí con Pancho y la pareja de canadienses de Manitoba al Akitsushima, que en el fondo, es el pecio más chulo de aquí al margen de ciertas penetraciones extremas como las que hicimos Joshua y yo al principio. Recorrido estándar grúa, rajón, winche, bola de peces, sala de máquinas, que hoy recorrí más por abajo, relojes hoy me metí dentro del hueco), torre de comunicaciones y vuelta por la cubierta/borda de estribor.

A la vuelta estuvimos viendo cómo arreglar con Brenda lo de ayer y el pibe de recepción dice que posiblemente el Big Dream Boat Man puede recogernos mañana aquí mismo, ahorrando el traslado a Coron City. A ver en que queda la cosa. Al final quedó en nada. Nos llevan al "landing point", donde me recogieron ayer y tenemos que pillar un Tuk-tuk para ir al puerto, a la Autoridad portuaria. Deberíamos pagar 200 pesos.



Parece que por fin conseguí ponerme al día con el Word y con el SmartTrak, por la tarde, GoPro. A las 12:30 fuimos a comer y ya, después, a bucear otra vez, la última, al Olympia Maru. Al final me agregaron a los galeses, en un grupo con Joshua y otros 4. Bajamos por la popa, yo me lié y me uní al otro grupo al bajar porque no veía al mío, pero me encuadré. Fuimos todo por dentro casi hasta la proa, allí bonita bola



de amarillos (la GoPro se me quedó encendida antes y agotó la batería) y después, alrededor de un palo, palometas a montón. Incluso vimos un chuchito de puntos azules. Visita al cuarto de la maquinaria de proa y vuelta, bastante por fuera. Visi otra vez a peor. Buen cálculo con las fechas.

Y se acabó el buceo filipino, mañana cambio de tercio. Expedition. Todo bien aclarado y secando. Ahora el objetivo es que todo se seque para poder preparar el equipaje. Son las cuatro y media y parece que el día ya está vencido.

Después de cenar recogimos todas las cosas del buceo y las pusimos a secar en nuestra cabaña. Cari ya tiene su equipaje cerrado, pero to tengo alguna cosa encaminada, pero básicamente, está todo secando.



BIG DREAM BOAT MAN



1094. 18 de Marzo de 2023. Sábado. Undécimo día del viaje a Filipinas. Primer día Big Dream Boat Man. Sangat-Coron-Banana Island. Nos levantamos a las 6 y directamente me puse a cerrar el equipaje, con algunas cosas todavía un poco húmedas. Ya se secarán en El Nido. Llevamos mi bolsa entre los dos para evitar que la arrastrasen por la arena, desayunamos, hicimos el check out, pagando la mitad del Nitrox (la otra me la descontó) y las cervezas. Dejamos propina en la caja y le di 20 U\$ a Joshua que pasaba por allí.

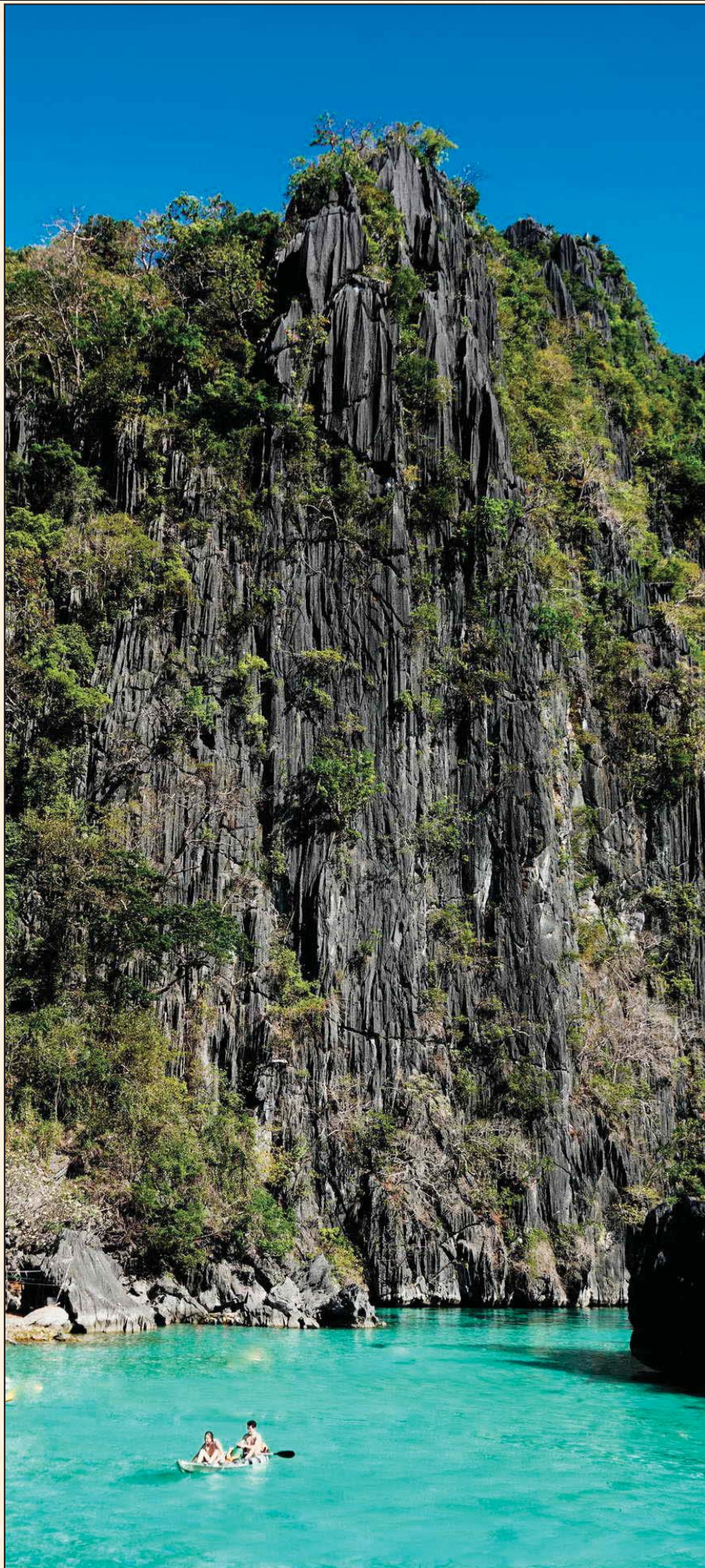
A las 8 salimos hacia Coron con los dos canadienses de Manitoba que iban al aeropuerto. Al llegar, a las 08:30, los barqueros nos llevaron el equipaje a un Tuk-tuk y salimos para el puerto. Le pagamos los 200 pesos y en la misma entrada ya estaba un pibe del barco que nos recibió. Éramos los primeros, y todavía no eran las 9. Al poco llegó otra pareja, de Barcelona y luego otra, de cántabros. En total seríamos 19, como la mitad de habla hispana (dos mejicanos, dos suizo/uruguayos...). Pasaron un perro por todos los equipajes, incluidos los de mano y nos fuimos a embarcar.

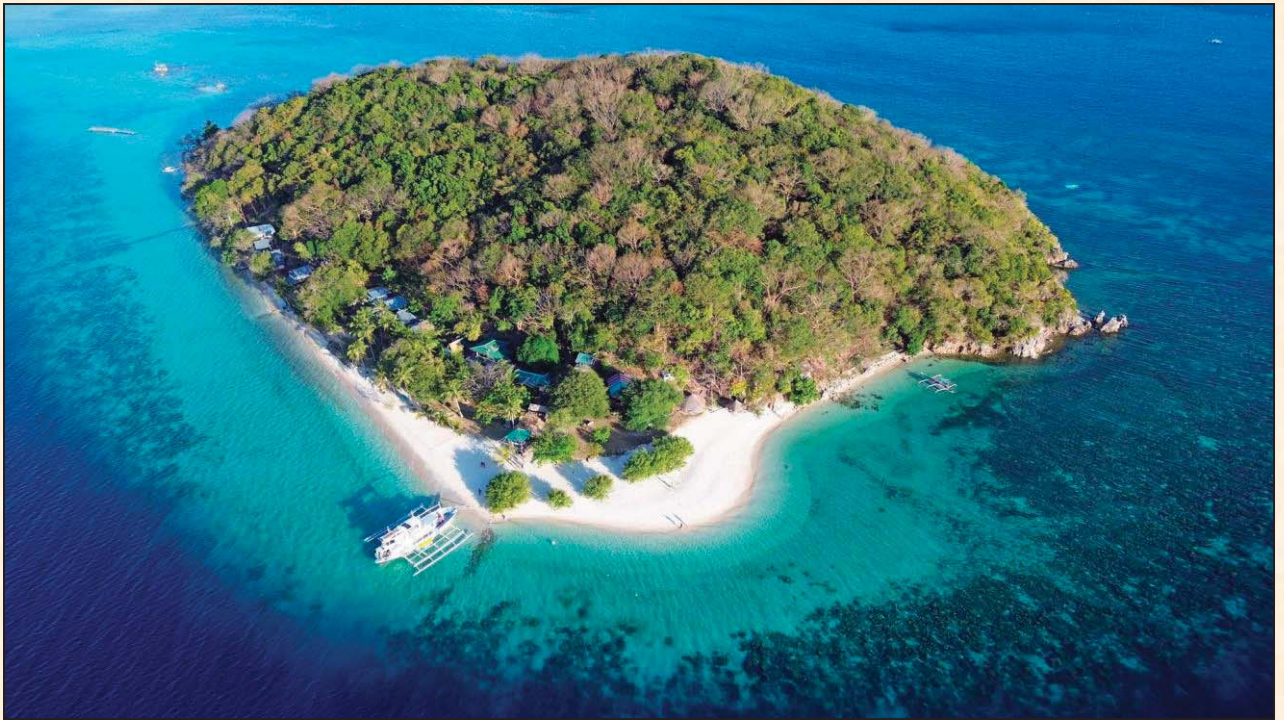
Gran discurso de bienvenida, presentación de pasajeros y tripulación, saludos, aplausos y otros pasteos. Todos son parejas jóvenes, algunos de luna de miel, menos nosotros y los dos suizos, que son amigos mayores que nosotros.

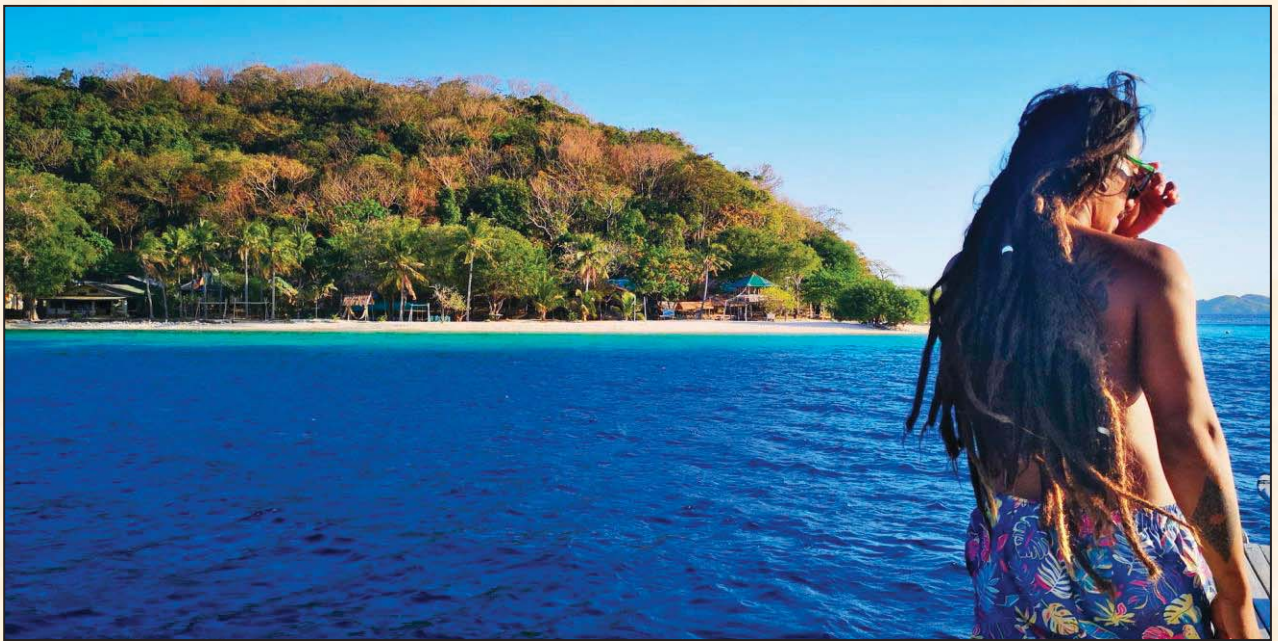


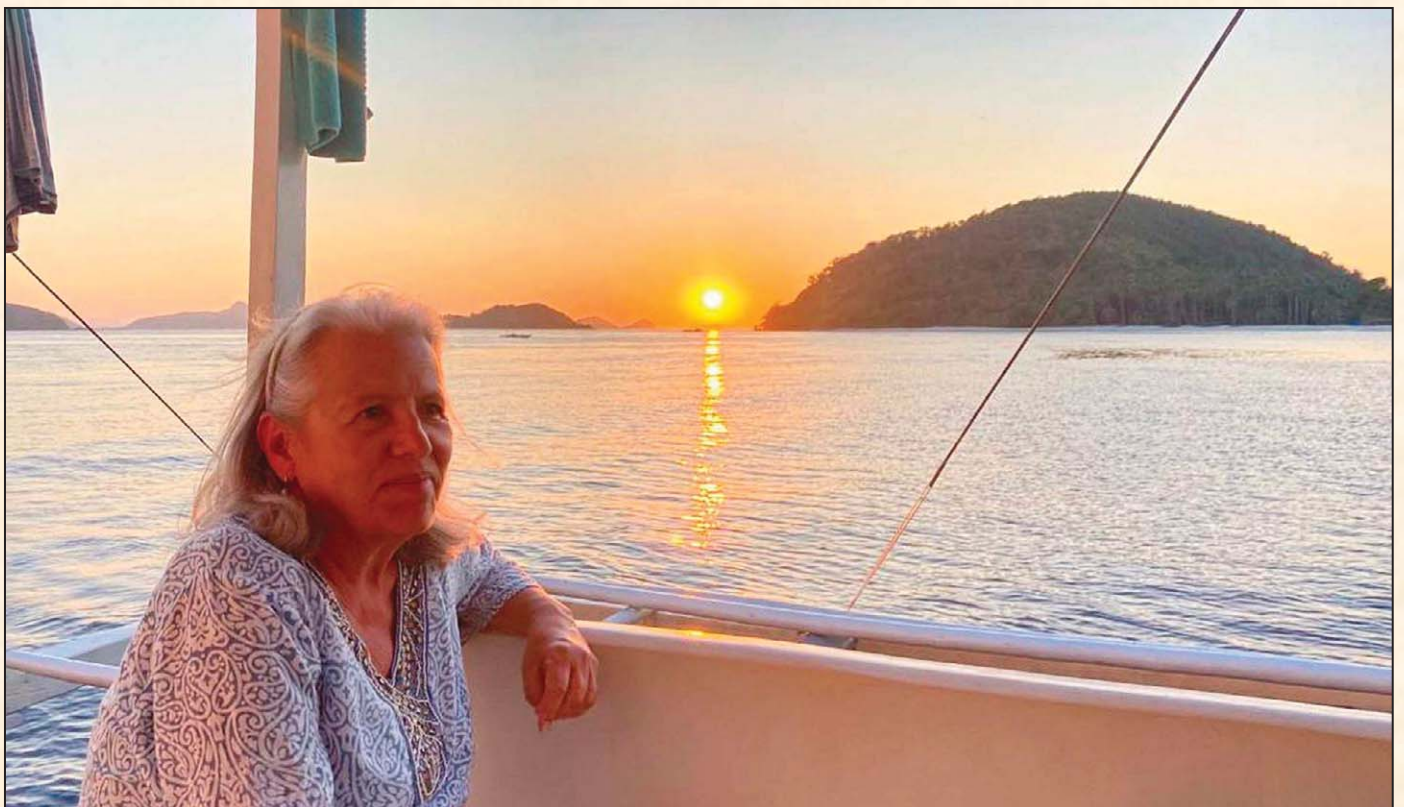
Salimos de Coron para hacer un recorrido que es típico de los daylies que salen de allí. Primero snorkel, en 7 Pecados, después visita al lago Kayangan, con 170 escalones arriba, foto, 170 abajo, baño y vuelta al revés. De ahí, a la Twin Lagoon, con recorrido por el interior y paso al otro lado por debajo de unas rocas y vuelta. Asombrosos acantilados. Tras esta última visita, travesía hasta Banana Island, donde cenamos, tuvimos un fuego de campamento y dormimos, en unas casitas medio cutres pero cómodas. Sin mucho calor porque además de un ventilador, corre bastante viento.









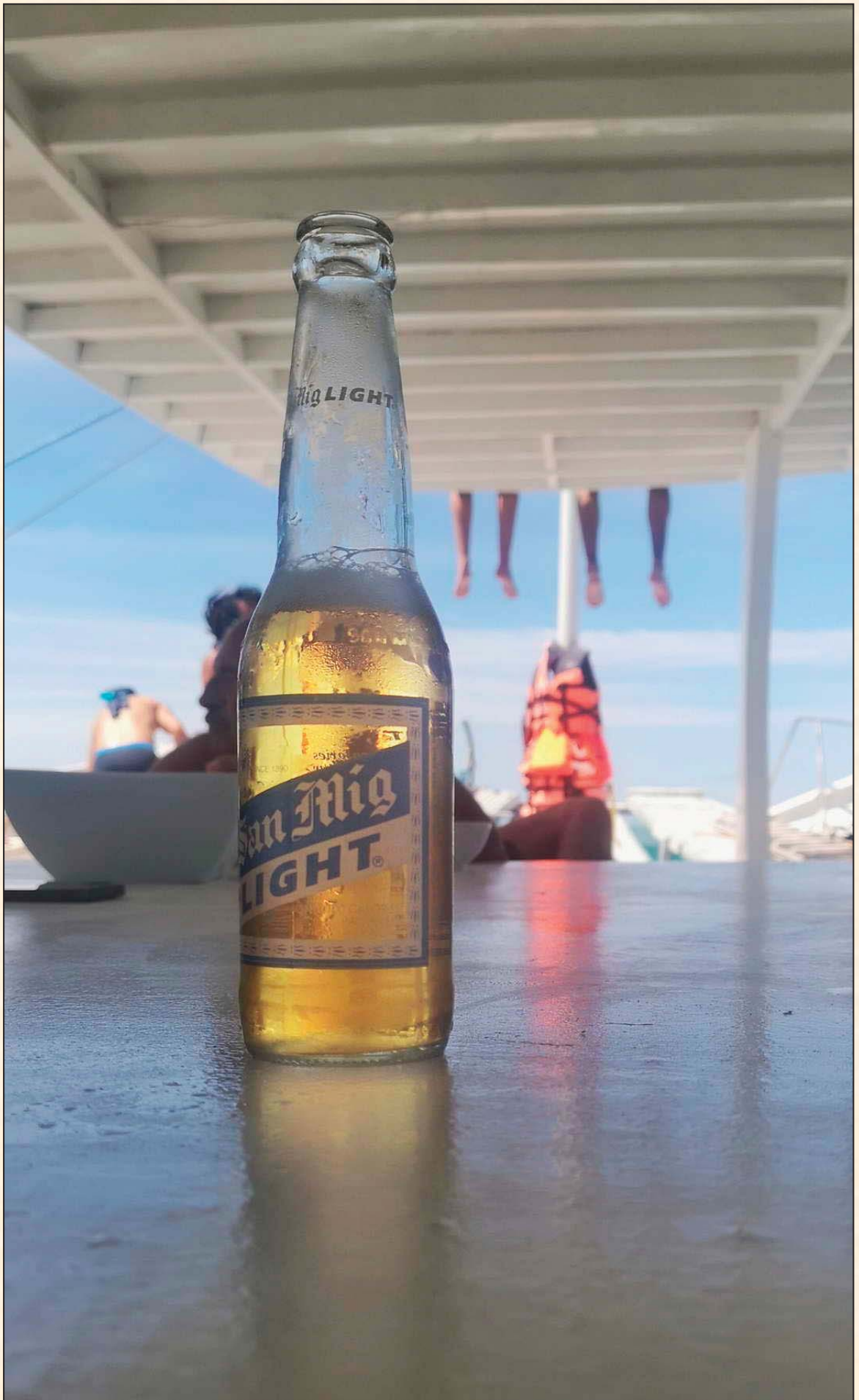


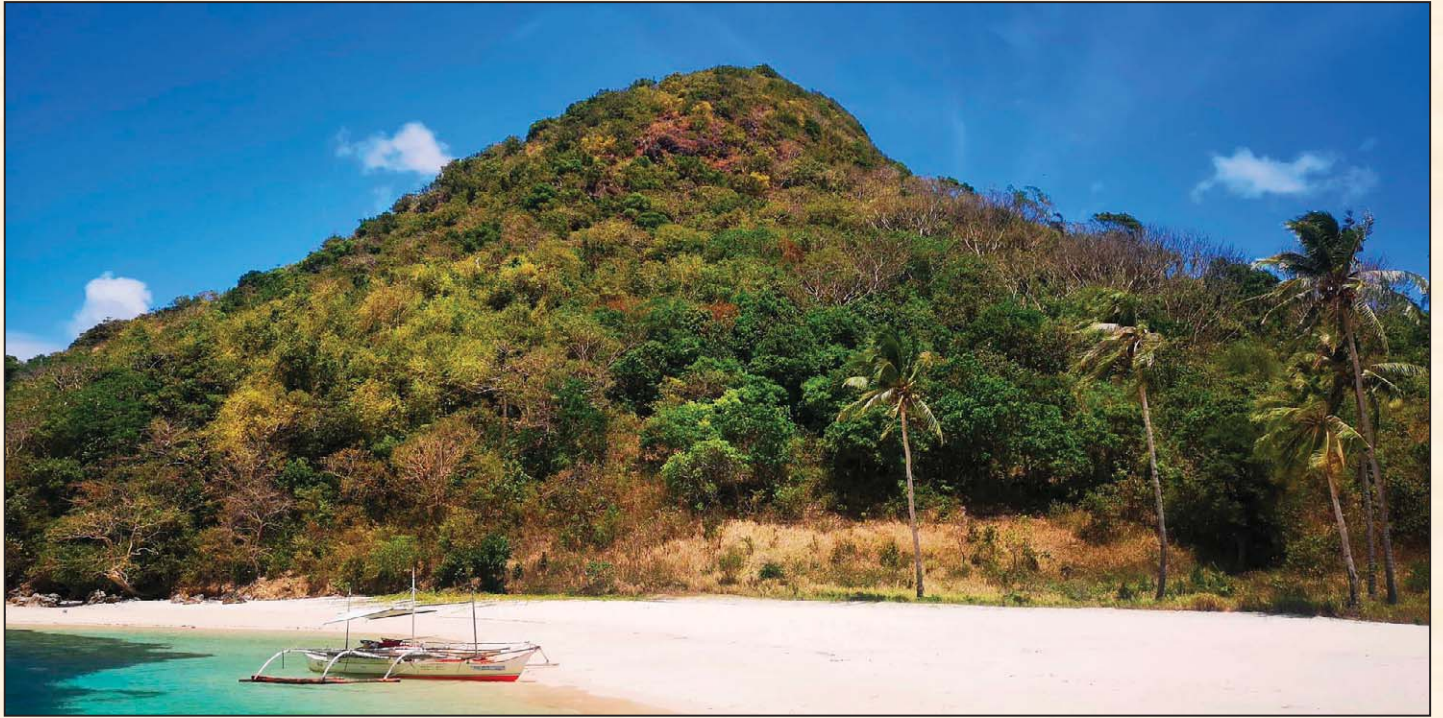
1095. 19 de Marzo de 2023. Domingo. Duodécimo día del viaje a Filipinas. Segundo día Big Dream Boat Man. Banana Island-Balenben. Agradable desayuno en la playa en gran mesa para los 19. Fresquitos porque corre una brisa fresca, con ráfagas de 45 km/h. Salimos hacia la isla de Ditanyatan, a tres millas al SE con el viento por el través de babor. Llegamos pronto, fondeando en la playa norte, una lengua de arena que se mete en el mar con agua por ambos lados. Bonito mientras no hubo nadie. Al poco ya éramos cinco barcos y la playita no es muy grande. Hicimos un poco de snorkel, nada del otro mundo y Cari hizo sus pinitos de paddle surf con la ayuda de Sara. Después de una hora y media seguimos hacia el sur, en dirección a Aran Beach, donde comeremos. Según Maps Me, se trata de Uson Beach, playa con cocoteros y varios barcos de guiris, incluido uno de los tres que tiene nuestra empresa. Todo el mundo bajó a tierra y se fueron al otro lado de la playa, pero a Cari no le apeteció y nos quedamos a bordo. Ya están a vueltas con la comida, que será en el barco. Estamos en un estrecho entre islas y hay una buena corriente.



Después de comer zarpamos nuevamente rumbo sur, ahora para uno de los tramos de lo que Cari llama mar abierto, fuera ya de la protección de la isla de Culion. Una hora y cuarenta minutos hasta Kinapupuan, donde haremos otro snorkel. Los dos que hicimos hasta ahora no fueron nada del otro mundo, con el coral flojillo muy poco pez. Mejor el de ayer que el de hoy. A ver como es este que viene ahora, que dicen que se pueden ver chuchos y tortugas.

Mejor que el anterior, vimos muchos payasos y hubo quien vio una tortuga y un tiburoncito, pero había unas medusillas piconas y acabamos saliendo pronto. Después navegamos hasta el campamento, al sur de la isla de Linapacan, en New Culaylayan. Fondeamos a un cable de tierra y arribamos en kayaks, nosotros y los equipajes. Unas cabañitas muy básicas, centímetros mayores que las de Horse Shoe, sin luz ni ventilador. Electricidad de 6 a 11, con una charging station que se petó de dispositivos. Cenamos y fuego de campamento. Fuimos a ver la bioluminiscencia del plancton pero poca cosa, eso sí, el cielo bonito. Nos acostamos sobre las 09:30.







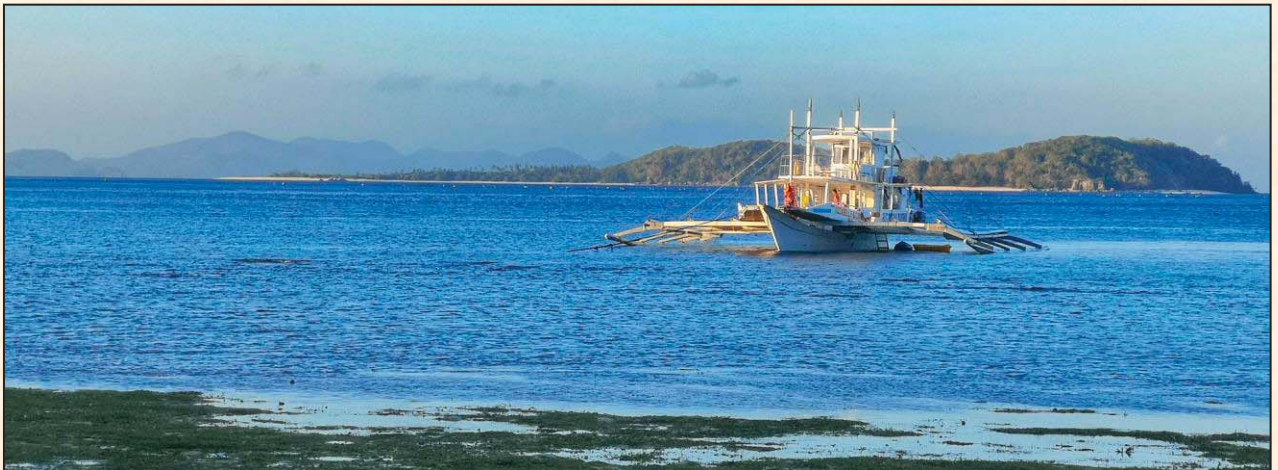
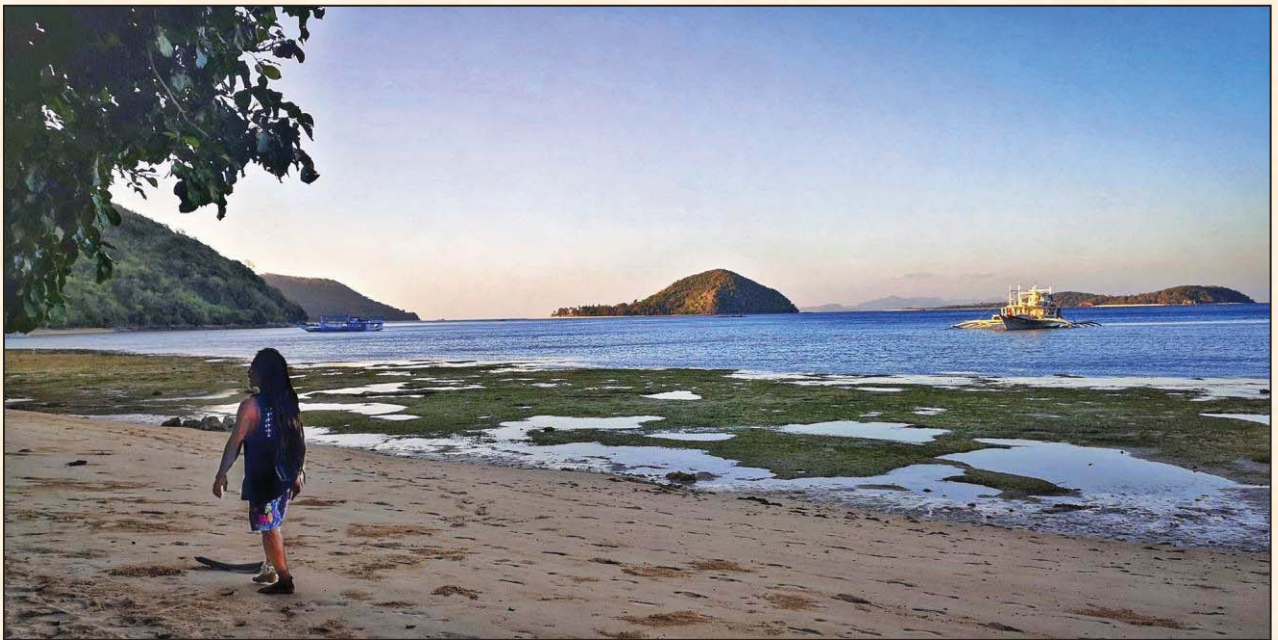


1096. 20 de Marzo de 2023. Lunes. Decimotercer día del viaje a Filipinas. Tercer día Big Dream Boat Man. Balenben-Linapacan. Al acostarnos, mucho calor, luego refrescó y dormimos mucho mejor de lo esperado. Desayunamos y tranquilamente fuimos trasladados al barco, trastos y personas. A las nueve arrancaron motores y zarpamos rumbo al pueblo de Bulawit. Media horita de travesía, siempre hacia el Sur.

Llegamos al pueblo y doble destino, snorkel con tortugas y visita al sitio. Doble fallo, marea baja, así que al pueblo en kayak, nadie fue. Y las tortugas esquivas, algunos las vieron, no de cerca, pero todo el mundo salió pronto porque hay medusillas piconas que espantaron al personal.

En vista de lo cual salimos para Cobra Island, donde pasamos buena parte del día, llegamos, hicimos un snorkel (Cari no se animó), el más chulo hasta ahora, agua muy limpia, buen coral y más peces que nunca, incluidos dos Murciélago. Comimos y otro snorkel, esta vez mucha calderilla y un bonito cardumen de sardinillas, de varios miles de individuos y muy conspicuas. Visita a la playa, kayaks, drones y happy hour con cocktails y cervezas. Ahora son las tres y la tripulación está preparando las cosas para zarpar. Ya tenemos máquina. Próximo destino, Cagdanao beach. Bonita playa... Caridad y yo dimos un paseo y encontramos unos frutos desmontables en un rompecabezas. Cogimos dos. Se montó un partido de voleibol y siguió la happy hour. A eso de las seis fuimos acercándonos al base camp de Linapacan y más copas, a la hora de la puesta de sol el bailoteo ya era un desmadre, la cosa fue subiendo de tono y cuando nos trasladaron en los kayaks a la isla ya era de noche y siguió el bailoteo, que retrasó la cena, cenamos y despipote total. Nosotros nos fuimos y allí los dejamos. A ver cómo están mañana. Y eso que ahora la música parece más pausada. Nosotros a lo nuestro.













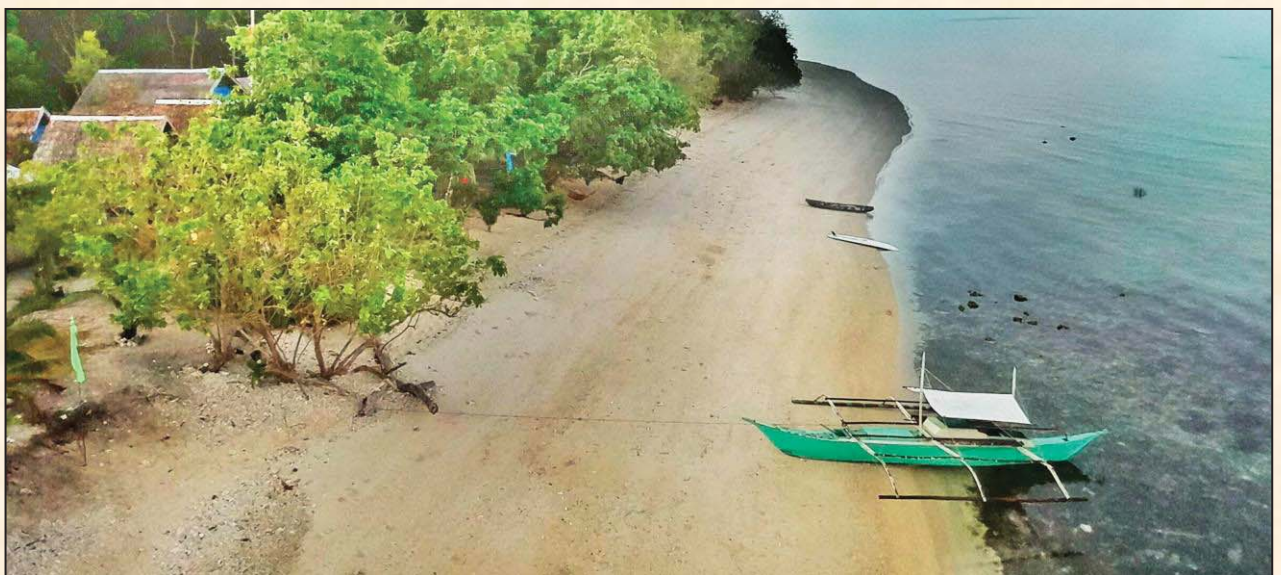




1097. 21 de Marzo de 2023. Martes. Decimocuarto día del viaje a Filipinas. Cuarto y último día Big Dream Boat Linapacan-El Nido. No tardamos nada en dormirnos a pesar de la música. A eso de las cuatro Cari apagó el ventilador porque fue refrescando. Nos levantamos a las seis y poco a poco fue apareciendo la gente, primero los menos damnificados. En la vorágine pasaron de ponerse repelente y hay mucha picada y varios dedos morados. Por lo demás, nadie herido.

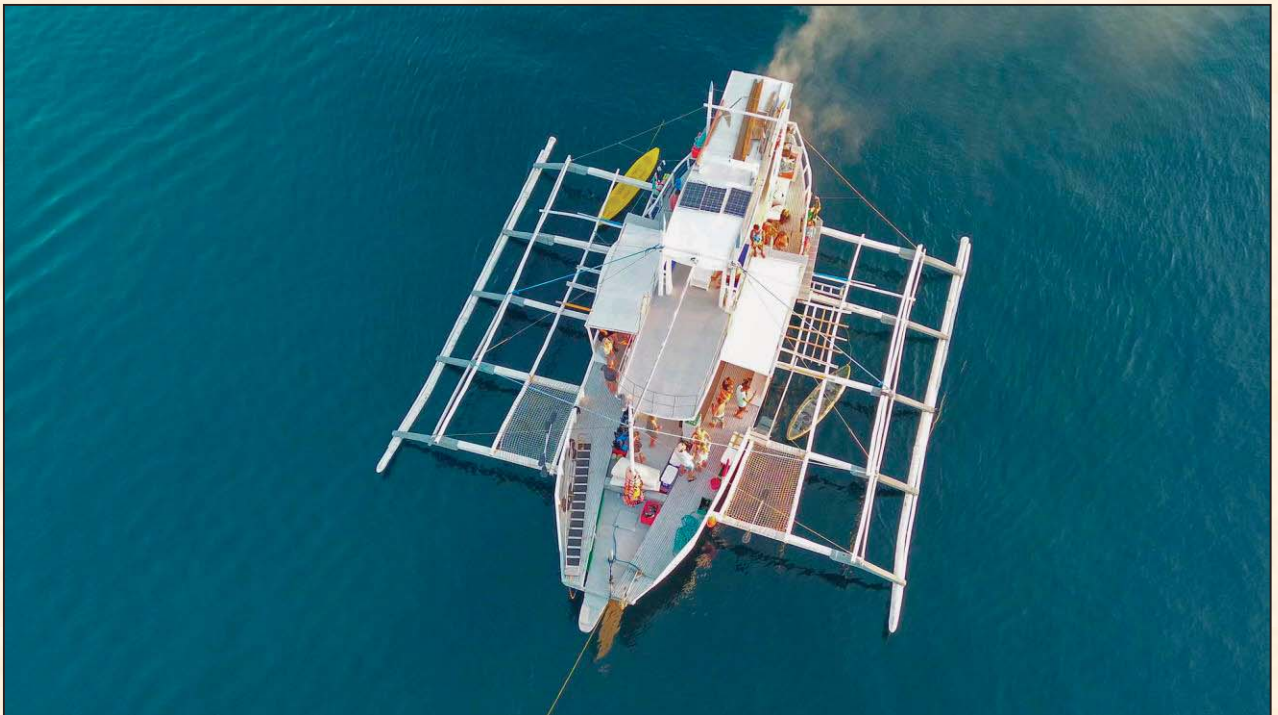
Recogimos, desayunamos y los kayaks nos trajeron a nosotros y a nuestras cosas. Ya tenemos máquina y saldremos camino de Nacpan Beach, a 35 km. de aquí y ya en la isla grande de Palawan, dos horitas de travesía. Y mientras, el personal flipando con los videos del desmadre de ayer.







La playa es muy bonita, pero no tiene snorkel así que nos pusimos a remojo en plan corrillo a charlar y vacilar muy relajados mientras tomábamos unas cervezas. Cuando estuvo lista la comida nos llamaron con el bucio y volvimos al barco, comimos y de nuevo travesía, esta vez a Paradise Beach, un sitio con snorkel y buceo, ya enfrente de El Nido. Yo me tiré, pero Cari no, a pesar de que le insistí. Era agua verde y con unos tres o cuatro metros de fondo, pero con unos cabezos de coral muy bonitos y muchos pecillos. Destacaría montón de ascidias doradas, varias esponjas barril grandotas y muchos crinoideos o lirios de mar de variados colores.





De allí, directamente al puerto de El Nido y final del viaje. Renato recogió las propinas. Quedamos en dar 1000 pesos cada uno. Los mejicanos y nosotros pusimos 50 dólares y los catalanes, oh sorpresa, 500 cada uno. Subimos todos a la cubierta superior para una foto de grupo, discursos, aplausos y todo eso.

Bajamos, recogimos los equipajes, salimos, Tuk-Tuk y al Marigold. Muy como esperábamos, en plena playa, en muy buen sitio, bonita habitación con de todo, después del rollo espartanos de las islas, lujo oriental. Extendí todo el equipaje (cosas que venían húmedas desde Sangat), nos dimos una ducha y salimos a la calle a pasear.

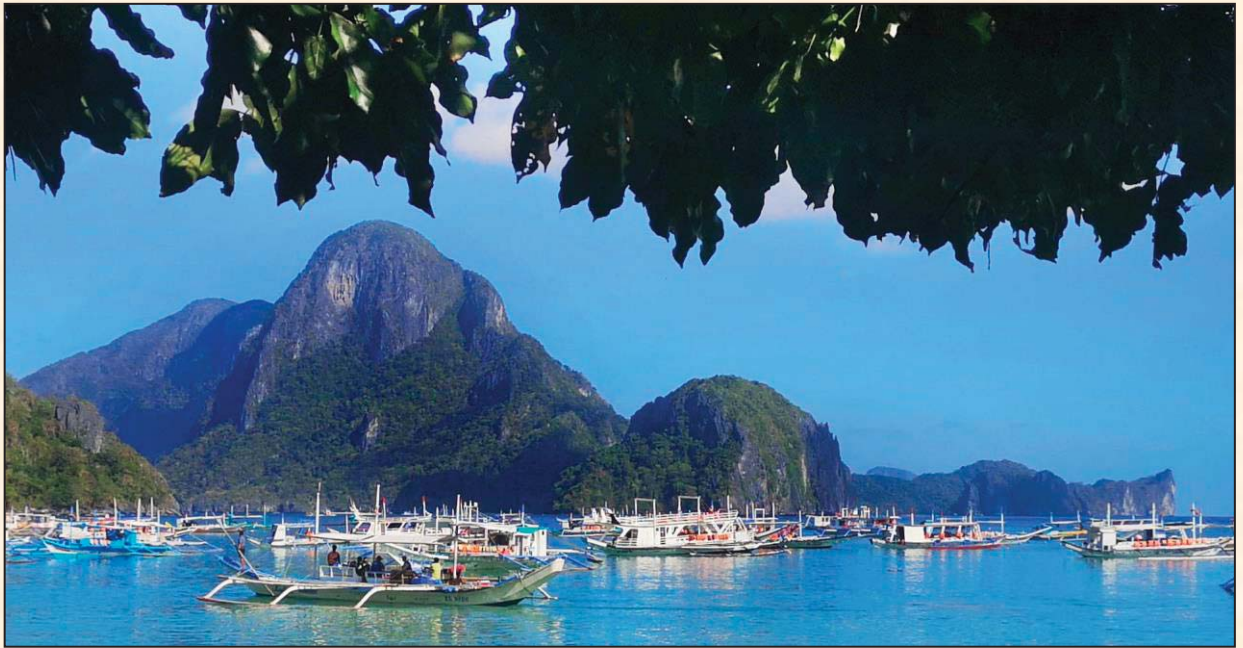
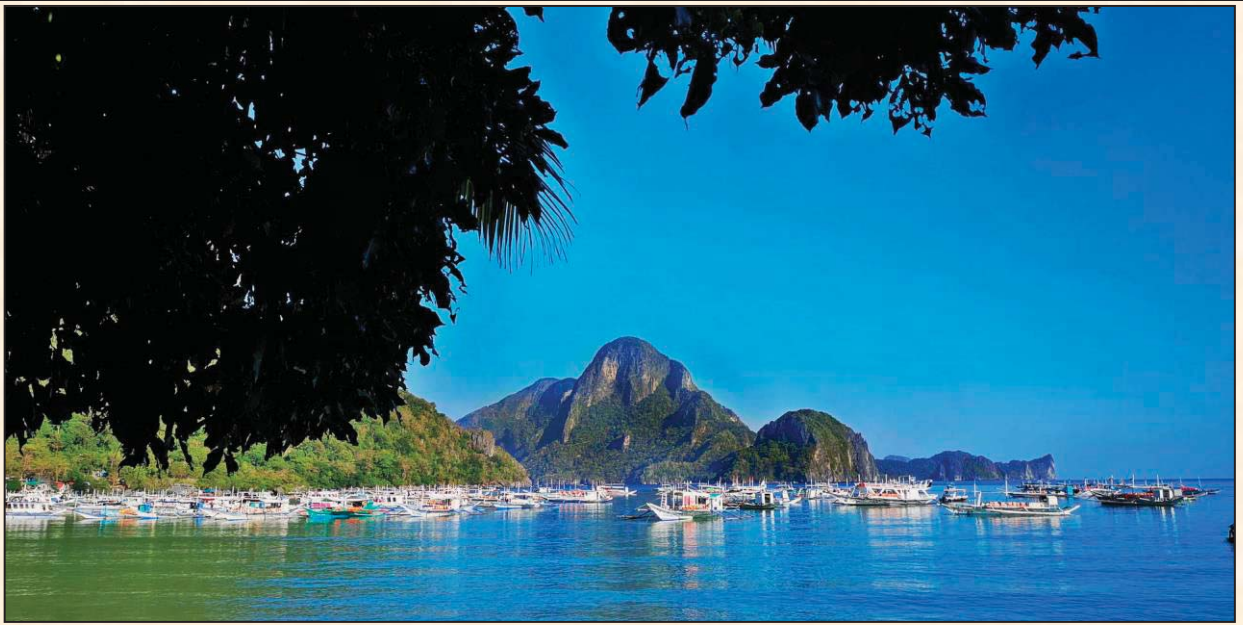


Dimos unas vueltas por el pueblo, que no vale nada, aunque no es tan horroroso como Coron y fuimos a cenar al Lighthouse, un restaurante de marisco en un cuarto piso donde tomamos una cazuela de marisco variado que no valía gran cosa, Cari quedó con hambre y acabó comprando anacardos y unas galletas en el super, dimos otro par de vueltas (cada vez me recuerda más a S. Pedro de Atacama) y volvimos para el hotel. Estamos cansados así que mañana no vamos a hacer nada sino preparar una excursión para pasado.

Estuve mirando la facturación on line con Air Swift y es desde 48 horas antes. Es decir, desde la 15:55 de mañana miércoles. La gente del barco ha montado un grupo de WA y están dale que te pego. Hoy unos cuantos quedaron para cenar en un tailandés, mejor nos habría salido, creo. Pero no somos tan sociales como eso.

1098. 22 de Marzo de 2023. Miércoles. Decimoquinto día del viaje a Filipinas. Primero de tres en El Nido. Nos levantamos a las siete, recogí un poco todo lo que estaba desperdigado, ya seco y salimos a desayunar, justo delante, la playa está preciosa, con todos los barquitos del island hopping y los acantilados al fondo. Hoy es nuestro primer y único día de descanso, las únicas tareas que tenemos, aparte de comer y cenar, son hacer el check-in del vuelo de Air Swift a Manila y contratar el tour B para mañana. Por lo demás, ya iba siendo hora de parar un poquito el ritmo frenético de actividades de turista.

Esta noche hubo mosquitos y el potingue de árbol del té/citronella no nos sirvió gran cosa, así que ya estamos embadurnados de verdadero y tóxico Relec.



A media mañana aparecieron por la playa Patrik y Renato que nos metieron en lo del grupo de WA más de lo que estábamos, se quedaron con nosotros y al final quedamos con todos para ir a verla puesta de sol a la playa de Cabañas y a hacer mañana el Tour A en barco privado organizado por Sabastien.

Fuimos a comer a un árabe recomendado por Paola, aquí al lado y a las tres nos juntamos con Juan y Sara para pillar tres triciclos y marchar a la playa, recogiendo a Andi y Noelia a por el camino. Llegamos y resultó ser todo un montaje, para ir a la playa se pasa por un centro comercial con un McDonald, gimnasio, masajes y mucho local cerrado, a pie de playa hay hoteles, apartamentos, cabañas y mucho bareto con chill out.





Caminamos buscando una sombra y una buena vista de la puesta pero la marea estaba muy baja y el mar no estaba bien para bañarse, aun así nos dimos un chapuzón y tiramos otra vez hacia atrás. Paramos en un bar terraza playa, tomamos unas cervezas y nos estuvimos bañando hasta la hora de la puesta, que volvimos a dónde habíamos estado antes (con todo el mundo que se fue para allí, también aparecieron los dos gringos jovencitos de Utah) para ver la puesta, que estuvo bien, pero sin ser gran cosa.

Al fin, nos volvimos todos al Nido, para cenar en un restaurante italiano, (nosotros pasamos por el hotel a encargar el desayuno y a cambiarnos de ropa). La convocatoria por WA también atrajo a Megan y Leroi, los ausies de Brisbane, con lo que al final éramos 13. Después de cenar nos vinimos al hotel, saqué las tarjetas de embarque del vuelo a Manila, escribí todo esto y me vi un episodio de la serie que me traje.



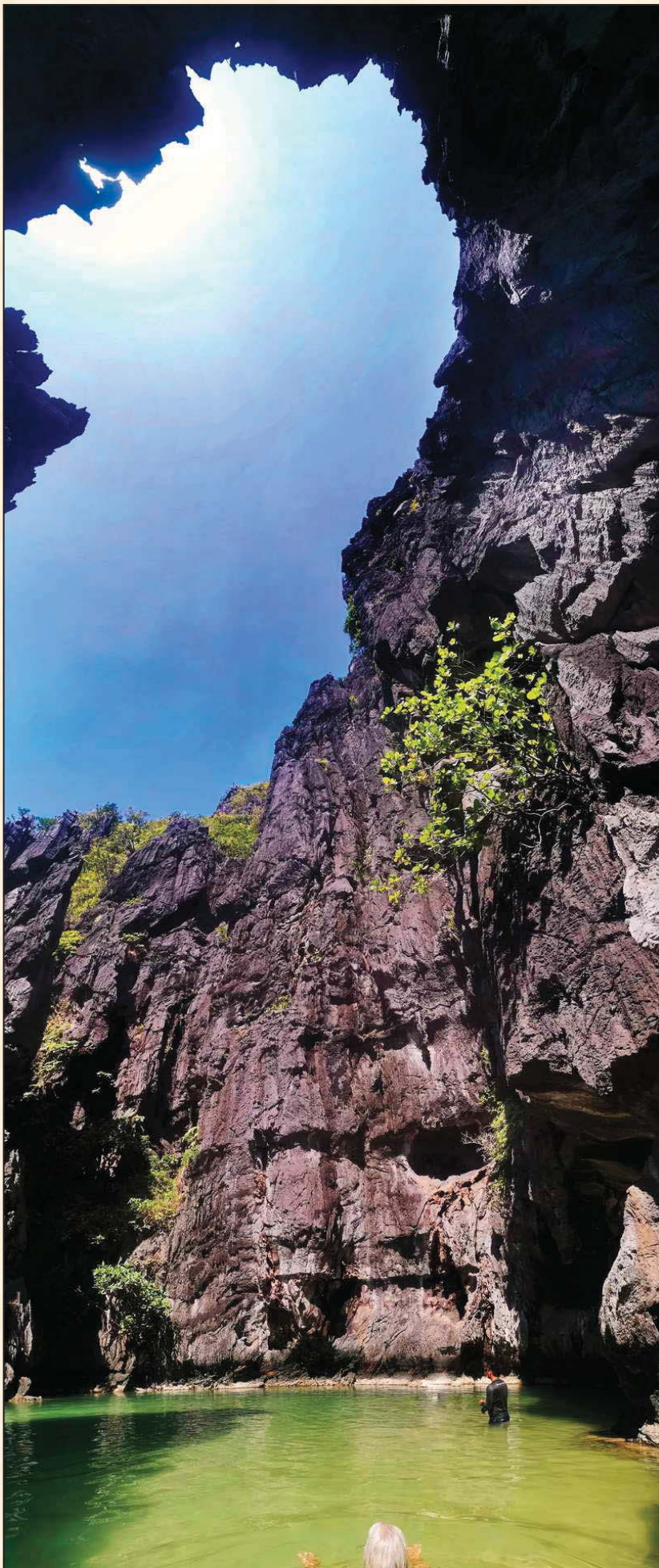
1099. 23 de Marzo de 2023. Jueves. Decimosexto día del viaje a Filipinas. Segundo de tres en El Nido. Diana a las seis y media para desayunar a las siete y estar en la oficina de Dagatan Travel & Tour a las siete y media para incorporarnos al “tour privado A”, organizado por Sebastien. Allí nos reunimos Sebastien, una amiga suya del hostel, Sarah, de NY, Juan y Sara, Patrik y Ronaldo y nosotros dos, ocho en total. Pagamos 1965 pesos cada uno, compramos agua y cervezas y embarcamos, antes que el grueso de la flota



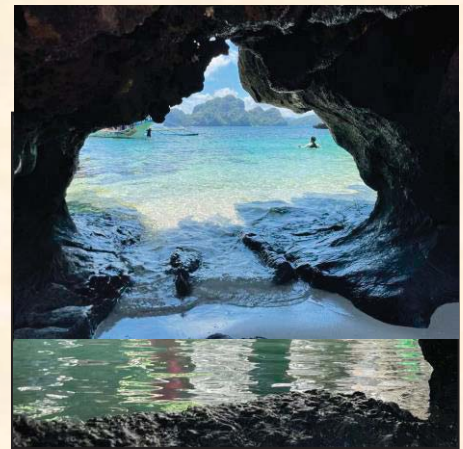
turística y con la intención de hacer un recorrido inverso para evitar lo mogollones (aunque por lo visto lo hacen muchos, sale a cuenta).

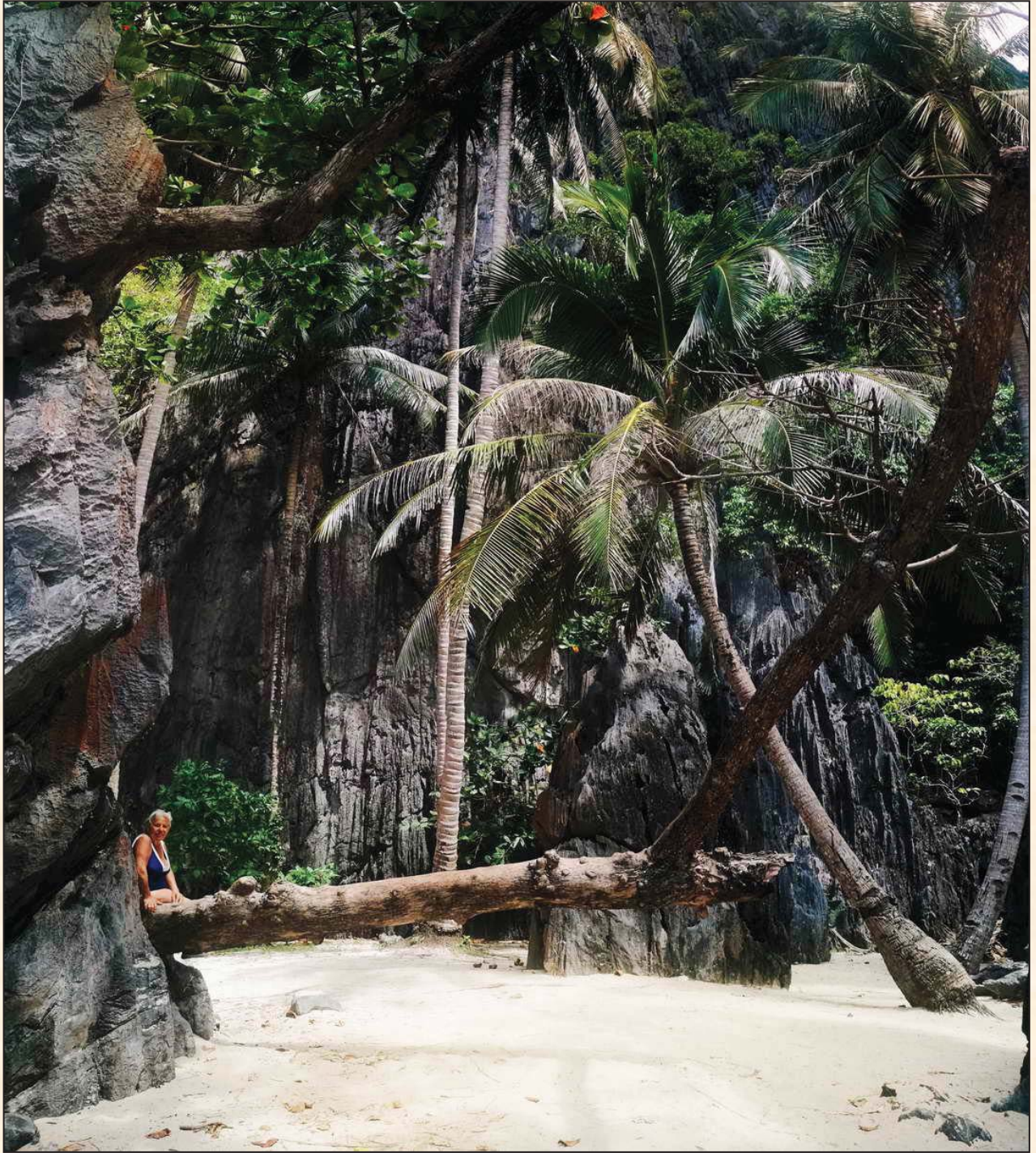
Primero fuimos al Big Lagoon, allí hay que alquilar kayaks, a 150 pesos por persona y remar por dentro. Es muy chula y cuando llegamos todavía no había nadie, la recorrimos bien y al salir ya empezaba a llegar gente.





De allí fuimos a la Secret Lagoon, una pequeña laguna a la que se accede por un pequeño agujero y que está rodeada de altas paredes. También la vimos solos, pasamos a la playa de al lado, donde vendían cocos y Cari compró dos y al marcharnos empezó a amontonarse la gente en el güero de entrada, pero ya nos íbamos. Parece que la tónica del día iba a ser huir de lo que nos venía detrás.









De allí fuimos a la isla Shimizu a hacer un snorkel, no solo no valía nada sino que además había medusillas u otras cosas urticantes, salimos pronto y nos fuimos ya al sitio de comer. Preferimos hacerlo a bordo. La comida, más floja que la del BDBM pero muy correcta.

Después de comer tocaba ir a una playa que estaba enormemente concurrida, y Sebastien los convenció a que, a regañadientes, nos llevaran a una preciosa playita donde estuvimos bañándonos nosotros solos durante un largo, largo rato.



La última parada, ya cerca de El nido fue en Seven Comandos Beach (curiosamente nuestra primera parada con el BDBM fue en Siete Pecados), así que empezamos y terminamos por siete. Es una playa muy animada y concurrida, con chiringuitos, pistas de voleibol y un enorme pecio en medio y medio. Tiene una zona de carga y descarga y los barcos se aproximan, descargan y se retiran. Cuando los llaman, vuelven y cargan. Estuvimos de baño y charleta hasta que nos fuimos. Llegamos a El Nido y nos separamos en la playa, quedando en nuestro hotel para cenar. Mientras no es la hora, endulzamos y estuvimos preparando cosillas para mañana. El Check Out es a las 12, la furgu para el aeropuerto nos espera a las 2 y

tenemos que pagar en el hotel 1015 pesos, 1000 de la furgó y 15 de un té que pedí para confiscar la taza y hacerme mis Somnisedan.



Antes de las siete y media ya estaban por aquí los dos suizos, al poco llegaron Sara y Juan y nos fuimos a tomar una cerveza al bar de al lado. A la hora convenida llegaron Andy y Noelia y nos fuimos todos a un bar que le había gustado a Caridad, pero resultó que era vegano y todos dijimos que ni de broma, así que fuimos al Angel Wish, que es el que recomienda el famoso blog VPF. Cenamos bien y barato y, además, allí mismo pudimos cambiar 100 U\$. Al terminar nos despedimos todos, nos ofrecimos nuestras respectivas casas y nos fuimos a comprar escarpines chinos. Al final, cinco pares que sacamos a 280 cada uno.

A las diez y media ya pude ponerme con el Check in de Turkish. Conseguí hacerlo con asientos casi contiguos. Tengo la tarjeta de embarque de Estambul pero no la de Manila, que no va con móviles por motivos operativos. Mañana, si tengo tiempo y ganas probaré con Chrome a ver si en Windows funciona, pero ahora voy a verme un episodio antes de acostarme.



1100. 24 de Marzo de 2023. Viernes. Decimoséptimo y último día del viaje a Filipinas. Tercero de tres en El Nido. El Nido-Manila-Estambul. El viaje se acaba, nos levantamos, facturé el MAD-LPA con RyanAir, que era el que faltaba, unos WA de despedida a la lista y pasamos la mañana de trasteo con el equipaje, desayunamos a las ocho y media y a las nueve y media ya tenemos todo prácticamente listo. Hasta las doce, que era el check out, estuvimos pajareando por la habitación y la terraza, con Renato y Patrick que aparecieron por allí. También se pasaron Sara y Juan y estuvimos hablando con una pareja de mejicanos de Guadalajara que se apuntaron al oír hablar castellano.

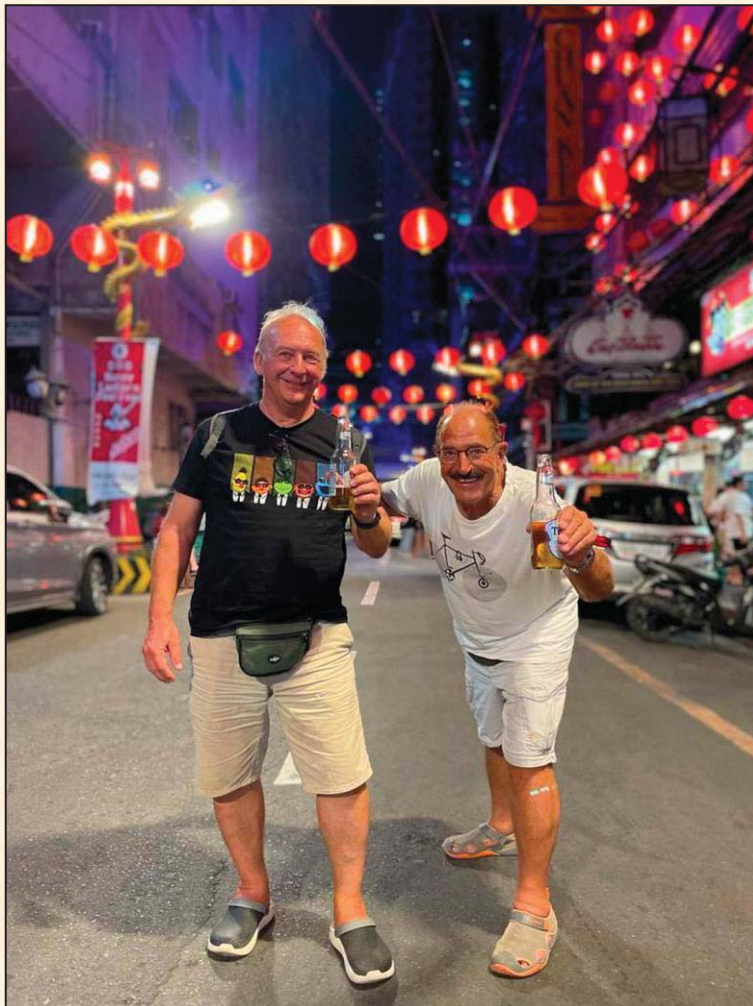


A las doce, después de una ducha, dejamos las cosas en el “storage” y salimos a comer. Fuimos otra vez al Holy Smoke y volvieron a tardar mucho en servirnos, con lo que pasamos entretenidos las dos horas que faltaban para las dos, hora a la que nos recogió la furgó para ir al aeropuerto. Llegamos con tiempo, colaron las conchas de la maleta y facturamos rápido, pero estuvimos esperando un buen rato con un calor insufrible. Al final aparecieron los dos suizos y volvimos a despedirnos por enésima vez.

El vuelo salió en hora, un ATR42, que llegó también en hora, recogimos pronto el equipaje y esperamos en la terminal 4 como media hora, a que nos llevaran al shuttle de la terminal 3. Allí entramos y nos metimos en una cola enorme para entrar a la Turkish. Una vez en la cola definitiva (cortita, porque nos pusieron, como seniors, en la de pasajeros especiales, tuvimos que esperar más de media hora a que facturaran dos tías inútiles con dos críos y una cantidad inusitada de maletas. Más pesadas que hechas de plomo. Cuando pasaron, todo fue rápido, inmigración y seguridad muy bien, una vez dentro fuimos a comer algo y a comprar unos dulces para liquidar unos pesos que nos quedaban y ya nos movimos a la sala de embarque, media horita y nos metimos en el avión. Ya terminó el embarque y estamos a punto de despegar. En cuanto despegamos le puse la heparina a Caridad. Después una peli del avión, la cena y nos echamos a dormir, bastante rato, hasta lo que serían las ocho de la mañana de Manila, a sólo tres horas y media de Estambul. Ahora son las 8:30 de Manila, las 03:30 de Estambul y la 1:30 de Madrid, recién levantados, así que un buen despiste horario.

Me acabo de copiar unos cuantos episodios de serie al Venue para verlos hasta Estambul. En un rato encenderán las luces y nos darán el desayuno. Gracias al horario de sueño, este tramo, que es el realmente largo del viaje, se está pasando rápido.

Llegamos en hora y, para la correspondencia, nos tocó el camino largo, había un *fast track* para niños y 65+ pero Cari insistió en que teníamos que caminar y no me dejó cogerlo, así que fue como el día que lo hice con Juanjo, metros y metros de pasillos rodantes para llegar a un control de seguridad en la planta baja y volver a subir para llegar al gran hall de las tiendas. Cari estuvo mirando de comprar algunos dulces turcos, pero los precios rayaban en el ridículo, así que después de unos paseos por las tiendas, subimos al *food court* y en un sitio de Pizzas turcas (Pidem, las que tienen forma de mandorla), desayunamos o comimos, que no sé muy bien lo que fue. También carísimo. Ahora seguimos allí, esperando que sean las 09:35, que nos dicen la puerta de embarque para Madrid. Nos llegó una foto de la marcha nocturna de Patrik y Renato por las calles de Manila.





Fuimos hasta la puerta atravesando el gran hall y embarcamos. El viaje se hizo un poco más pesado que el otro, por acumulación, pero llegamos bien a Madrid, tardaron un poco en sacar el equipaje, fuimos a RyanAir, facturamos y salimos con media hora de retraso, después encargar el taxi de Las Palmas y de hablar por teléfono con Teté, con Fede, con Paca y con Luisa Vera, que celebraba su 75 cumpleaños, al que no podíamos llegar a tiempo.

Al llegar nos esperaba el taxi, que nos llevó hasta casa, donde estaba Rosa, que ya había vuelto de la comida del 75 cumpleaños de Luisa.

Después de abrir el equipaje y de un copeteo de ficheros nos fuimos a la cama y dimos por finalizado el viaje.



FIN DEL VIAJE A FILIPINAS

NOTAS



CONFINADOS 2023

Este texto es una separata del tomo XI de la crónica de la postpandemia, y contiene el viaje que, del 7 al 24 de Marzo de 2023, hicimos Caridad y yo a Filipinas. Volamos a Manila y de allí a Busuanga, para trasladarnos a la pequeña isla de Sangat, desde la que estuvimos buceando en los once pecios japoneses hundidos por la aviación norteamericana durante la segunda guerra mundial.

Después nos embarcamos en Coron, con otras diecisiete personas, en el Big Dream Boat Man, con el que hicimos una maravillosa travesía de cuatro días, saltando de isla en isla, hasta El Nido, en Palawan.

En El Nido pasamos tres días de paseos y excursiones en barco, para, por fin, volar, de un tirón, a Las Palmas, con escalas en Manila, Estambul y Madrid.