



**Viaje de Buceo a Truk Lagoon.**

**Micronesia.**

**Del 4 al 19 de Noviembre de 2025**

Elaborado en diciembre 2025 por Eduardo Grandío [www.grandio.org](http://www.grandio.org)

Viaje a Chuuk Lagoon organizado por [Te Moana Expeditions](http://Te Moana Expeditions)

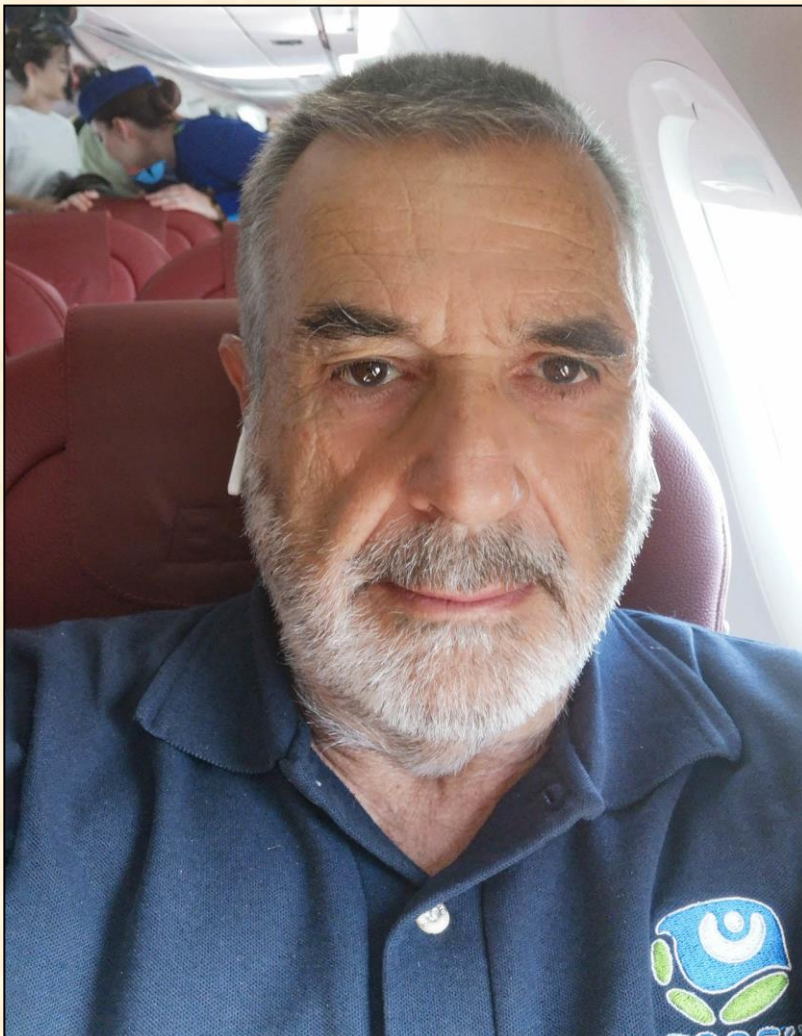
A bordo del barco de crucero Odissey, [www.trukodyssey.com](http://www.trukodyssey.com)

Imágenes del autor y de otras fuentes, destacando  
[www.evolutionunderwater.com](http://www.evolutionunderwater.com) para los interiores de los pecios

y [dive3d.eu](http://dive3d.eu) para los modelos 3D



**2046. 4 de Noviembre de 2025. Martes. Primer día del viaje a Truk. Las Palmas-Madrid.** Me levanté, en casa, a eso de las diez, con poco que hacer ya, pues todo quedó más o menos cerrado de ayer, ducha, desayuno y a esperar con Caridad a que fuera la hora. Desenchufé todo lo de mi mesa menos la Wi-Fi, metí los tres bultos en el coche (la bolsa Carlton, con 20 Kg., El trolley, con 13 y la mochilita mini con el portátil y el ratón.



Comimos a eso de la una y un poco y antes de las dos, tempraneros como siempre, salimos para el aeropuerto. Facturación, seguridad y como faltaba un buen rato para salir, estuve en una mesa editando algunas fotos del viaje a los parques de USA. Embarcamos, salimos en hora, dormité bastante y llegamos también en hora. La maleta salió muy pronto. Me recogió Fede y nos vinimos a Pozuelo, cenamos sopas de ajo y empanada y Kenia y Jaime se fueron pronto a la cama. Ahora estoy aquí con Fede, viendo software para monitorear el coche a través del puerto ODB II.

Por la noche hice unas cuentas con Google Maps y vi que el viaje supone, a ojo de buen cubero, la friolera de 17.825 Km. ida y otro tanto la vuelta. 35.650. La vuelta al mundo son 40.000. Faltan 4.500.



**2047. 5 de Noviembre de 2025. Miércoles. Segundo día del viaje a Truk. Madrid.** Me levanté a las diez, ducha rápida, desayuno y Fede me llevó a la Estación de Aravaca. Recargué el pase y pillé el C10 a Chamartín. En el tren hice la facturación con Etihad del Madrid-Abu Dhabi y del Abu Dhabi-Manila.

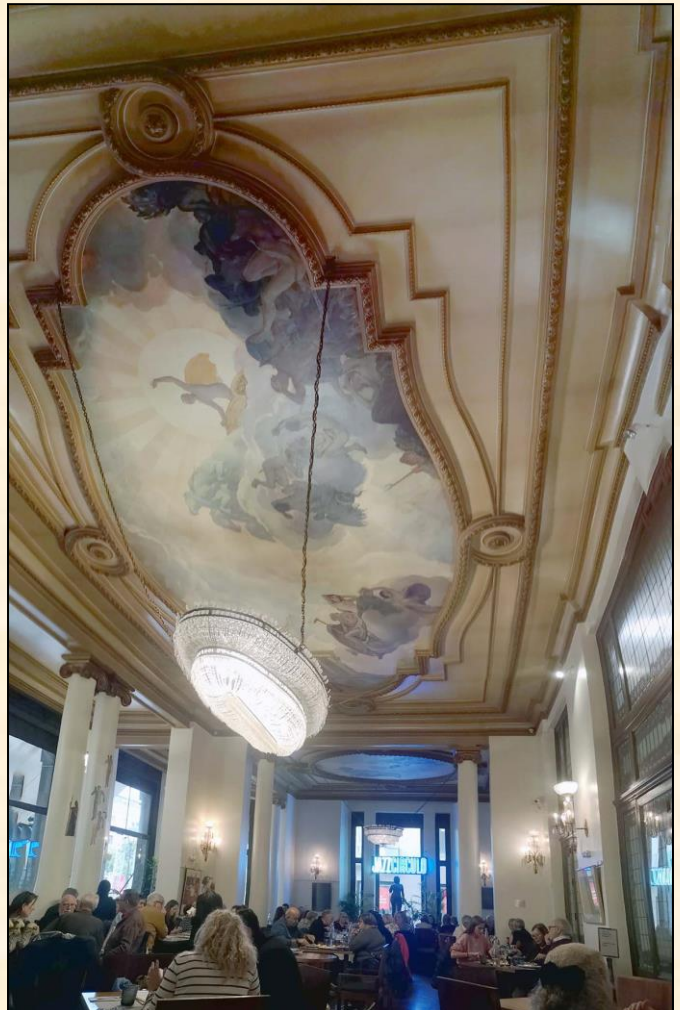
Bajé a pie hasta casa y estuve haciendo algunos recados y gestiones, para las que había reservado este día en Madrid.

Fui a tomar un café en el Galope, que ahora lo llevan unos chinos. Bajé en metro a Gran Vía y me fui a Primark a comprar un jersey fino para llevar a Chuuk. Fuerte feria la que hay allí montada. Me costó 9€.



Después fui a Callao, a la FNAC a cotillear portátiles ligeros y a Sol. Me dio tiempo a ir a Las Bravas y tomar una coca cola y unas patatas.

Me encontré con los colegas en Sevilla y bajamos al Círculo de Bellas Artes, pasamos por la exposición de Robert Cappa a pillar las entradas y pasamos a comer, Kenia había reservado para el turno de las 15:30. Marco incomparable, sitio muy chulo, buen precio del menú y comida pasable (tomamos cocido completo). Por ese precio, en ese sitio, poco más se puede pedir.



Pasamos directos a la exposición. Con mogollón de fotos, organizadas por guerras, que estuvo en cinco, más un epílogo de foto de moda, retratos de famosos y foto turística.

Además de las fotos en papel (originales en gelatina) había un proyección de otras, un reportaje sobre él y una película documental sobre la guerra civil española. Muy interesante. La conclusión es que los Cappa no eran unos fotógrafos de la talla de Cartier Bresson, pero que tenían un increíble sentido de la oportunidad y unos huevos descomunales, que les permitieron crear imágenes icónicas, pero que al final les costaron la vida, tanto a Robert como a Gerda, su pareja y socia. Curiosamente, su foto más famosa, la muerte de un miliciano, no estaba ni en papel ni en las proyecciones.

Al salir caían chuzos de punta. Una tormenta que nos tuvo un rato bloqueados. Cuando paró un poco salimos corriendo al metro de Banco, allí al ladito y de allí a Príncipe Pio. Nos metimos en un tren que estaba petado y parado y siguió así un rato. Con la lluvia otro tren tenía atascada la vía. Por fin salimos y llegamos a casa.

Pasé los reguladores para la bolsa grande y me quedé con una camiseta y unos calzoncillos para cambiarme en Manila. (Después, con las cosas que pasaron, comprobé que había sido un gran error). El trolley queda un poco desequilibrado, pero ahora pesa muchísimo menos. Cuánto, lo sabré cuando pese la bolsa para facturar. Todo lo que pase de 20 Kg. se habrá ahorrado de los 15,2 de la maleta. La verdad es que, aunque a veces daban la lata con el equipaje facturado, las maletas de mano nunca nadie las pesó.









**2048. 6 de Noviembre de 2025. Jueves. Tercer día del viaje a Truk. Madrid-Abu Dhabi-Manila.** Me desperté diez minutos antes de las 6, la hora del despertador. Me di una ducha, bajé a la cocina, calenté en el microondas el café que tenía preparado en la nevera desde ayer y saque el equipaje a la puerta de la acera. A las seis y media en punto llegó el Uber y a las siete y cinco estábamos en la puerta 8 de la T4 (que es la que me dijo la tía de Aena que era la de Ethihad). El conductor del Uber sospechaba que era en la uno y en realidad así era. Faturé y tuve que ir con el trenecillo hasta la satélite. Allí me encontré con Pedro, que venía de Toledo y llegó un poco tarde por los atascos y con la pareja mayor, Santi y Carlos, que con 74 años me supera y es el más viejo del barco. Tomamos un café al lado de la puerta y ya embarcamos, separados, cada uno en el asiento que había escogido por su cuenta.



El viaje a Abu Dhabi, relativamente cómodo, comida rica para ser un avión, pasando el tiempo como es habitual, un par de pelis y unas cabezadas, Wi-Fi gratis para textos, mandé WA a todo el que se me ocurrió. Desembarcamos y tránsito. Terminal exagerada, mucho pasillo, control de seguridad rápido, en la

puerta nos encontramos con Alberto, Silvie, Gonzalo y Oscar y embarcamos para Manila. Ya quedamos constituidos como el grupo de los ocho que pasaría innumerables fatigas antes de llegar a Truk sin equipaje. Viaje toda la noche. Dormí lo que pude, más comida y más películas y llegamos por la mañana.

**2049. 7 de Noviembre de 2025. Viernes. Cuarto día del viaje a Truk. Manila.** Trámites de inmigración, recogida de equipajes y aduanas. Fuimos hasta la consigna y dejamos allí las maletas. Oscar, y los inseparables Carlos y Santi nos fuimos en un taxi a Manila, nos dejó en Intramuros, el centro histórico.



Como ya sabía, no vale nada. Un muro perimetral, un par de iglesias y unas cuantas casas palacio de estilo colonial y aire decimonónico.



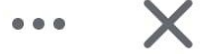


Algunos patios son curiosos y en uno de ellos comimos (dentro, porque tenían AC y el calor y la humedad eran algo agobiantes). Después dimos varias vueltas más y decidimos volver al aeropuerto antes de que viniera el Taxi con el que habíamos quedado a las siete. Le pregunté al guardia de seguridad de la entrada de Intramuros como encontrar un taxi y él lo llamó con su talkie.

Recogimos las maletas de la consigna, nos encontramos con el resto del grupo, que habían cogido unas habitaciones en el Savoy, a 200 metros de la T3, el hotel donde ya nos habíamos quedado Caridad y Yo cuando vinimos a Coron y a El Nido.



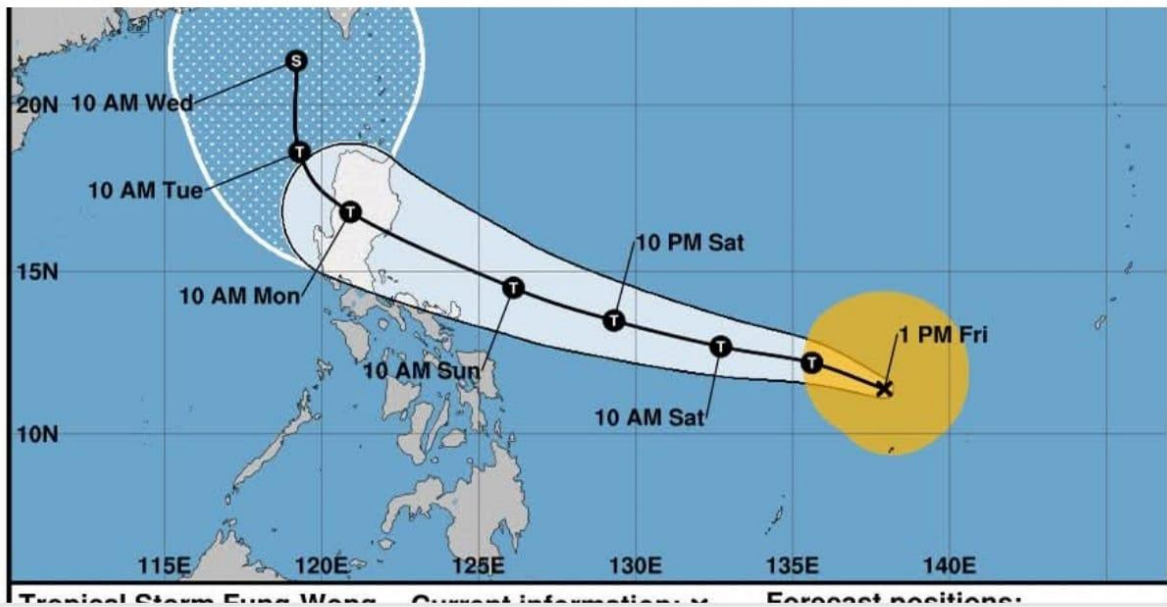
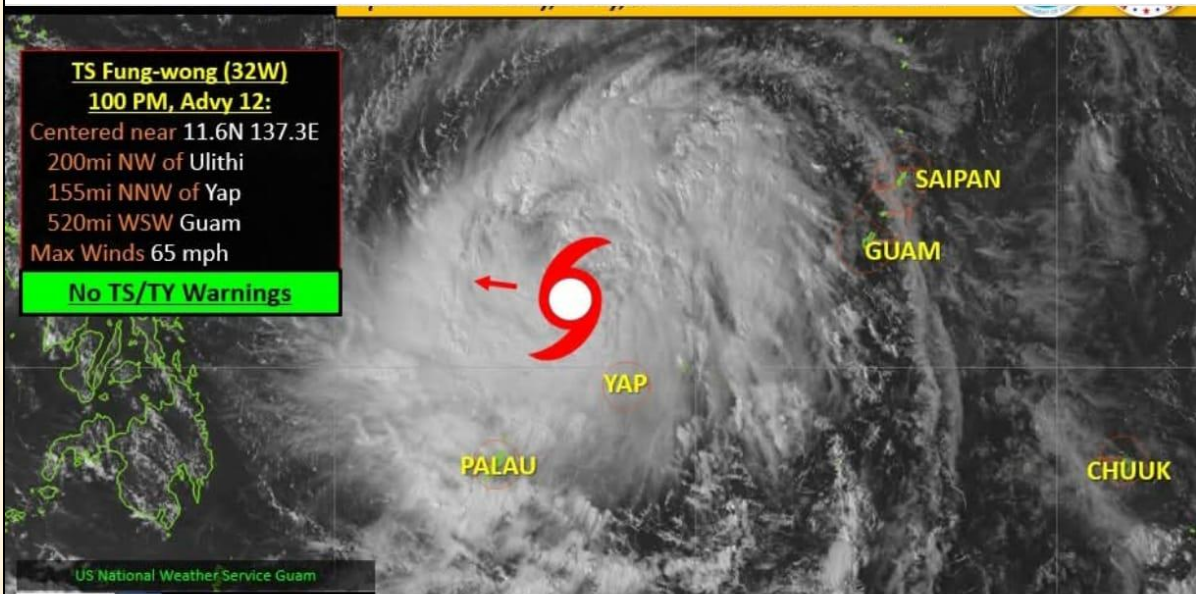
# US National Weather Service Guam · Seguir



15 h · 🌐

## Friday, 5 PM, 7 Nov 2025 Update:

## Tropical Storm (TS) Fung-... Ver más



👍 479    💬 68    ➦ 136



# Filipinas sufre otro supertifón sin recuperarse aún del anterior

El Gobierno decreta el estado de emergencia nacional ante la tormenta más potente de la temporada, según los expertos

ADRIÁN FONCILLAS

Pekín

Se va Kalmaegi y asoma Fungwong. Filipinas encadena supertifones sin tiempo para arreglar un desaguisado antes de que amenace el siguiente. El primero, que dejó 300 muertos días atrás, fue el tifón más mortífero de la temporada en el sudeste asiático. El segundo, que azota desde ayer por la noche el archipiélago, ha sido pronosticado como el más potente. En la víspera fue elevado por las autoridades a la categoría de supertifón por sus vientos sostenidos de 185 kilómetros por hora y ráfagas que llegan a los 230. Su amenaza ya ha obligado a detener las tareas de reconstrucción y rescate ordenadas tras el paso de su predecesor.

La devastación reciente y la inminente han recomendado al presidente, Ferdinand Marcos Jr, decretar el estado de emergencia nacional. El supertifón Fung-wong entró ayer por la costa noreste y afectará a dos tercios del territorio nacional con sus perímetros nubosos de 1.600 kilómetros de diá-

metro, según los pronósticos oficiales. El país ya ha ordenado el protocolo habitual. Los colegios, oficinas y hoteles estarán cerrados al menos un par de días en Luzón, la isla principal, y los vuelos cancelados ya rondan los 400.

Un millón de personas han recibido la recomendación de evacuar a la carrera, principalmente los que viven en poblados montañosos, en la costa y otras áreas de alto riesgo. Muchos prefieren quedarse para proteger en lo posible sus magras posesiones a pesar de las «condiciones amenazadoras para la vida» anunciadas, reforzando las estructuras de sus viviendas o acumulando peso sobre los tejados para que el viento no se los lleve. En Aurora, una provincia costera, los funcionarios intentaban convencer casa por casa a los más tozudos.

## Desplazamientos

El secretario de Defensa filipino, Gilberto Teodoro Jr., imploró a todos los vecinos que se desplazaran a zonas seguras. «Necesitamos hacer esto porque cuando ya está lloviendo o el tifón ha golpeado y las inundaciones han comenzado, es difícil rescatar a las personas», dijo en un llamamiento público televisado.

Está previsto que la primera víctima del tifón sea Catanduanes, una diminuta isla, que sufre ya las primeras inundaciones y donde las imágenes muestran el agua golpeando las puertas de su Iglesia.

El Fung-wong es un raro tifón que aún una vasta extensión con la fuerza. La única buena noticia es que perderá mucha de ella rápidamente, según las agencias meteorológicas nacionales. ■

Facturamos sin problema, con una escala en Carón antes de Guam, cambio de vuelo allí y a Chuuk, con el equipaje directo a Chuuk. Pasamos el control de pasaportes, la seguridad normal del aeropuerto, donde me quitaron un mechero que no recordaba que llevaba (estaban obsesionados con los mecheros), y pasamos a la puerta de embarque, donde estaba la seguridad USA. Te pedían quitar todo lo electrónico fuera y sin fundas, hasta la del móvil, pero no pusieron ninguna pega, y volví a colocarlo todo en su sitio.

Fue pasando el rato y no embarcábamos, luego dijeron que había un retraso por mal tiempo. Luego que era un largo retraso, luego que no saldríamos hasta mañana a la una del mediodía. Vamos que el vuelo se cancelaba. En plan ganado nos llevaron a inmigración, volvimos a entrar en Filipinas y de allí a llegadas y a recogida de equipajes donde salieron nuestras maletas en una cinta. Y nos dejaron tirados como perros. Como es por mal tiempo, no hay derecho a hotel ni a traslados ni a nada. Dimos un correo donde nos informarían y hasta mañanita.

Fuimos caminando con los trastos hasta el Savoy, donde, afortunadamente, tenían habitaciones para todos. Yo pillé una con cama grande para mí solo, por 90€ que nadie me devolverá. Subimos a dejar las cosas y bajamos inmediatamente para ir a cenar algo. Saliendo del hotel por detrás había varios sitios para comer. Fuimos a un Popeye 24 horas y cenamos cosas de pollo frito.

Volvimos al hotel, maravillosa ducha después de los dos aviones y la sudada del día en Manila y a la cama super mullida. Dormí estupendamente y creo que ajusté bastante el jet lag. Tranquilo con la esperanza de llegar mañana a Truk, tarde en la noche, pero sin perder ningún buceo.

**2050. 8 de Noviembre de 2025. Sábado. Quinto día del viaje a Truk. Manila-Coror-Guam.** En pie a las nueve. Café apresurado en la habitación con el calentador y abajo, donde nos juntamos los ocho del grupo para ir, con el equipaje, hasta el aeropuerto, terminal 3. Fuimos a facturación y allí nos dijeron que el vuelo nos llevaba solamente hasta Guam, donde tendremos que dormir, porque el sábado no hay vuelos a Chuuk. Y que saldríamos para allí el domingo a las ocho de la tarde, con llegada a la una de la madrugada. Eso sí es una gran putada, pues perdemos un día completo de buceo, serán cinco días en lugar de seis, un 16% menos. Mil euros tirados directamente a la basura.

Lección aprendida, aunque la propuesta venga de alguien de confianza, como Alberto, las cosas hay que mirarlas bien y si la estación seca va del 23 de Noviembre al 5 de Mayo pues no irse los primeros días de Noviembre, que puede retrasarse la cosa unos días.

La verdad es que el viaje hubiera sido mucho más sensato hecho con Caridad, con buceo desde hotel y extendido muchos días por otros sitios, tanto Japón como Palau o más Islas. Es cuestión de plantearlo si Truk resulta valer la pena y no quedar satisfactoriamente resuelto con este viaje que se augura damnificado por la meteo. A posteriori, lo de quedarse en tierra no resultó ser nada atractivo.

Unos se pararon a fumar y otros pasamos directamente a inmigración y al primer control de seguridad. Nos fuimos a tomar algo, paramos en el Café Bistrot Castro, donde tomé un sándwich seco, porque no tenían café. Nos juntamos y fuimos hasta la puerta, pasamos el control de seguridad adicional USA y embarcamos casi sin retraso. Una vez en el avión estuvimos como una hora empantanados, pendientes de autorización para salir a causa del mal tiempo. Cuando despegamos eran ya las tres.

Ahora vamos volando, puedo escribir esto porque el avión va bastante vacío, yo estoy solo en una fila de tres. Nos dieron una comida miserable y el avión se mueve algo de vez en cuando, pero muy poquito, vamos, que lo del mal tiempo parece un poco amplificado por otras cosas que no nos cuentan (en casos

como este siempre surge la teoría de la conspiración). El caso que aquí estamos, camino de Coror con un bonito mosqueo y a verlas venir.



En Coror tuvimos que bajar y al poco volvimos a subir, el avión, más lleno, pero yo solo. Llegamos a Guam en un par de horas, larga cola para inmigración, pero sin problemas. Fuimos a recoger el equipaje y las maletas no estaban, ninguna de las de los ocho. Nos explicaron que el avión tenía mucho peso para el mal tiempo y que las habían dejado en Manila. Dudas acerca de cuando llegaban, después de muchas vueltas acabamos enterándonos de que las mandarían a San Francisco, de allí a Hawái y de Hawái a Truk, llegarían la madrugada del miércoles y podríamos recogerlas el miércoles a las diez.

En United nos confirmaron el vuelo a Chuuk para mañana domingo a las 20:20, con parada en Pompei y llegada a la una de la mañana.

El plan de buceo queda en perder un día, el domingo y bucear con equipo prestado lunes, martes y la primera inmersión del miércoles, con equipo propio medio miércoles, jueves y viernes. Fatal.

Mirando con detalle confirmé lo de la temporada de lluvias del 5 de Mayo al 23 de Noviembre, así que, como gilipollas, hemos venido en lluvias. Fallo por la forma en que fui comprando el viaje a lo largo de dos años, sin verificar y aceptando que era buena época porque lo decían.

Caridad dice que considere este viaje como de prospección y que en buena época (marzo o abril) podemos ir los dos, pasando por Japón y su temporada de flores y buceando en Truk desde hotel y por algún otro sitio como Palau. El caso es que, organizándolo bien, puede ser un precioso viaje de pareja. Y esto no sería tanto tirar el dinero y el esfuerzo.

La compañía no quería darnos nada, escudada en que era por la meteo, que no era culpa de nadie. Gonzalo, uno de los del grupo se trabajó a la chica del mostrador con su labia argentina y nos consiguió dos noches en siete habitaciones de un lujoso resort, el Rihga Royal Laguna Guam Resort, transfers de y al aeropuerto y tres bonos de 15 U\$ para comidas. Con dos noches podemos quedarnos la habitación y el hotel hasta las cinco de la tarde, que viene el taxi a buscarnos. Olé por él. Pero ya son la una y pico de la madrugada y no pudimos cenar nada. A la cama en ayunas, porque lo que nos dieron en el primer avión

(una pulga cutre y un amago de ensalada de col mínima) era una basura y en el segundo, solamente una bolsita de mini pretzels,

Ya estamos cada uno en su habitación, quedamos a las nueve a desayunar. Puedo cargar los móviles porque hay tomas USB, pero no el portátil, pues los adaptadores a clavija plana están en la bolsa facturada.



**2051. 9 de Noviembre de 2025. Domingo. Sexto día del viaje a Truk. Guam-Chuuk.** Bajamos al desayuno



buffet que pagamos con un voucher de 15 U\$ y 12,5 de tarjeta. Bien comidos pedimos dos taxis y nos fuimos a un centro comercial que hay camino del aeropuerto, allí buscamos cosas de ropa e higiene por un valor de hasta 300 €, que es lo que paga el seguro. En la tienda de Calvin Klein compre 3 calzoncillos negros que servirán de bañadores y dos camisetas finas, en una tienda de Nike, un pantalón corto y en otra un protector solar que resultó muy pringoso y acabé dejándolo en el barco. Volvimos al hotel y aprovechamos para darnos un baño en la piscina infinita. Después comimos y al poco ya eran las cinco y vino el taxi a recogernos para ir al aeropuerto. La verdad es que en Guam habría sido una estancia agradable si no estuviéramos perdiendo un día de buceo a cambio de casi nada. Mientras nosotros estamos aquí, el resto está buceando el Kiyosumi Maru y el Heian Maru

Nos dejaron en el aeropuerto y, como no teníamos que facturar, pasamos directamente a dentro, inmigración, seguridad, bareto, puerta de embarque y a Pompei, parada técnica sin bajarnos y llegada, por fin, a Truk. Había que rellenar un papel par inmigración, me pidieron prestado el bolígrafo, les dejé el Space Pen y lo dejaron caer de punta contra un suelo de mármol y se dañó la bolita. A ver si consigo una carga de recambio.

Los de Odissey nos estaban esperando con una furgoneta, fuimos al barco y, como ya era la una de la madrugada, la recepción fue mínima, eso sí, no pudieron menos que ponernos un video de seguridad y a la cama, entre una cosa y otra, a las dos y media de la madrugada.



Estoy en un camarote doble, el 9, abajo, compartiendo con un presunto vasco llamado Iñaki, aunque mi pareja de buceo es Pedro, al que se le cayó el bolígrafo, que por lo demás es muy buena gente, que quede claro.

Llegamos cansados, tarde y sin equipaje, pero llegamos y mañana, por fin, empezaremos a bucear, eso sí, con equipo prestado. Nuestra maleta ya llegó a San Francisco y está camino de Honolulu.






Aunque el barco ya tiene sus años, está muy renovado y los camarotes son estupendos, muy amplios, limpios y bien preparados, con muchos cajones, armarios y huecos para poner cosas. El aire acondicionado es un poco bruto con la cama de delante. La primera noche dormí en la del fondo y pasé mucho calor, la segunda cambiamos (Iñaki en ese sentido super amable, todo le parecía bien, nada le molestaba) y pasé frío, tanto que me pillé un catarro que arrastré por todo el crucero, por medio mundo y hoy, día 22 de noviembre, sigo con tos. Un fallo de novato.

Era de destacar el mueble bar, con todo tipo de licores, disponibles gratis después de bucear. Una oferta que yo nunca había visto en un crucero de buceo, donde habitualmente te cobran todo lo que tenga alcohol, hasta las cervezas. En algún sitio hasta tuve que pagar por el agua con gas. Aquí todo incluido.




109 B/s
86 % 19:03
1.2 K/s
94 % 8:42



SELECT LANGUAGE



**i** Kindly present your passport to the **Immigration Officer** for eTravel registration confirmation and QR Code to **Customs officer** for clearance.



**EDUARDO ANTONIO GRANDÍO DE FRAGA**

Reference Number  
**F00LE4TBEACQ**

Flight Details  
**ARRIVAL - VIA AIR**  
November 16, 2025  
Guam → Philippines  
Ninoy Aquino International  
Airport T3 - (MNL) - UA183

WITHOUT BAGGAGE DECLARATION

WITHOUT CURRENCY DECLARATION

### QR Code

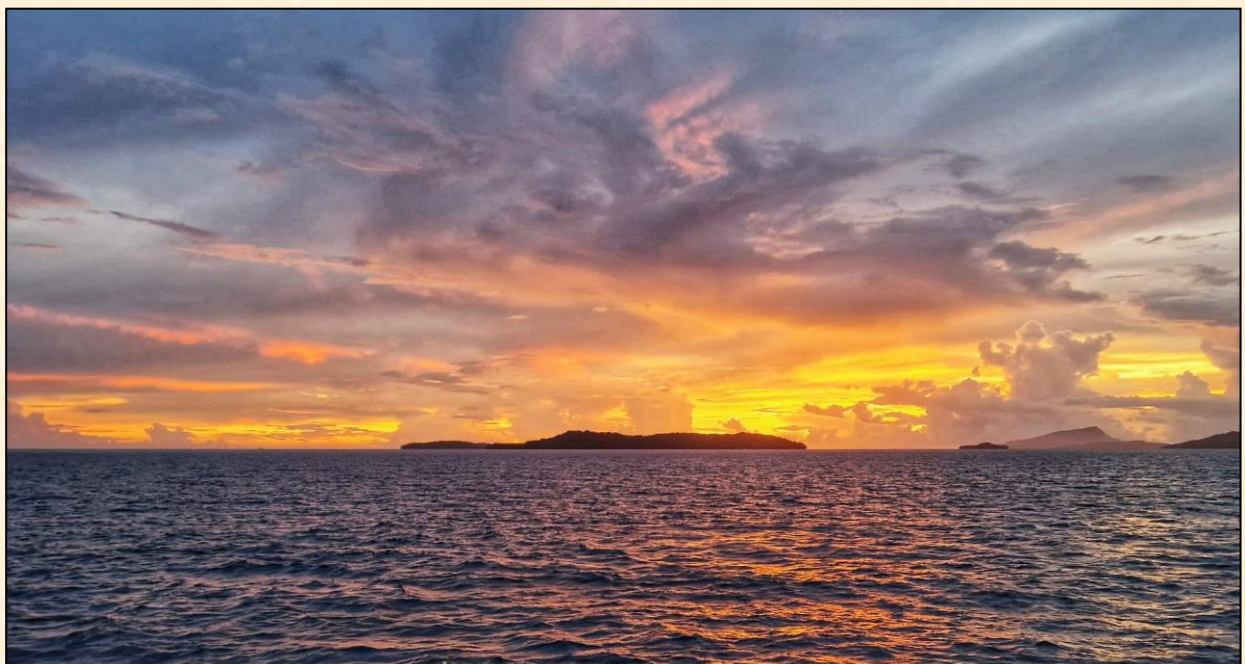
Thank you for completing the Guam Customs Electronic Declaration Form. Please show the QR code displayed below to a Guam CQA officer.

---

Eduardo Antonio Grandio de Fraga




Powered by Agregar



# *Operación Hailstone (WIKIPEDIA)*

## Contenidos

- [Inicio](#)
- [Historia previa](#)
- [Desarrollo de la operación](#)
  - [Fuerza de ataque](#)
  - [El ataque](#)
  - [Consecuencias](#)
  - [Pérdidas japonesas](#)
  - [Pérdidas estadounidenses.](#)
  - [Referencias](#)
  - [Enlaces externos](#)


Coordenadas:  [7°20′21″N 151°53′05″E](#) ([mapa](#))

### Operación Hailstone

[Campaña de las islas Gilbert y Marshall](#)


Parte de [Frente del Océano Pacífico](#) de la [Segunda Guerra Mundial](#)



|                    |   |
|--------------------|---|
| <b>Fecha</b>       | 17 y 18 de febrero de 1944.   |
| <b>Lugar</b>       | Atolón de Truk, <a href="#">islas Carolinas</a>   |
| <b>Coordenadas</b> |  <a href="#">7°20′21″N 151°53′05″E</a> |
| <b>Conflicto</b>   | Campaña de la Guerra del Pacífico.  |

## Beligerantes

 Estados Unidos

 Imperio del Japón

## Comandantes

[Marc A. Mitscher](#)

[Masami Kobayashi](#)

## Fuerzas en combate

\* 5 portaviones de escuadra.

- 4 portaviones auxiliares.
- 7 acorazados.
- 45 buques distintos.
- 10 submarinos.
- 589 aviones.

\* 3 cruceros

- 8 destructores.
- 5 buques de guerra distintas clases.
- 50 barcos mercantes.
- 350 aviones diversos tipos.

## Bajas

\* 1 portaviones de escuadra dañado.

- 25 aviones destruidos.
- 40 bajas estadounidenses.

\* 3 cruceros distintas clases.

- 4 destructores.
- 3 cruceros auxiliares.
- 2 buques apoyo de submarinos.
- 3 buques menores.
- 32 mercantes hundidos.
- 270 aviones distinto tipo destruidos.

La **Operación Hailstone** fue una masiva operación aeronaval [estadounidense](#) ocurrida en el [Frente del Pacífico](#), durante la [Segunda Guerra Mundial](#), durante los días 17 y 18 de febrero de 1944 en contra de la base aeronaval [japonesa](#) del [atolón](#) de [Truk](#), en las [islas Carolinas](#), en el [océano Pacífico](#).

Esta operación norteamericana devastó una de las mayores bases de la [Armada Imperial Japonesa](#) en las Islas Carolinas, hundiendo una gran cantidad de unidades de superficie la [Flota Combinada](#) japonesa.

## Historia previa

El atolón de Truk pertenece a la actual [Micronesia](#), y fue descubierto en 1521 por [Fernando de Magallanes](#) y tomada en nombre de la Corona española. El atolón está compuesto en su interior por 8 islas principales: Dublon, Fefan, Jman, Moen, Udoy, Ulalu, Fala y Tol.

Posteriormente fue bautizado como el archipiélago de las Carolinas por España, hasta la ocupación por parte de Alemania en 1885 con la intención de establecer un protectorado lo que provocó un conflicto diplomático. Más tarde en 1895, España cedió a Alemania estas islas a cambio de 25 millones de pesetas dirimiendo la situación.

El atolón de Truk fue obtenido como un botín de guerra por el Japón a Alemania, en 1914 en los inicios de la Primera Guerra Mundial y se acordó con los Estados Unidos, un pacto de no-militarización que sería roto por la nación insular en 1935. Inicialmente se le destinó como una instalación para presidiarios y se le dotó más tarde de una base aérea, un hospital y un

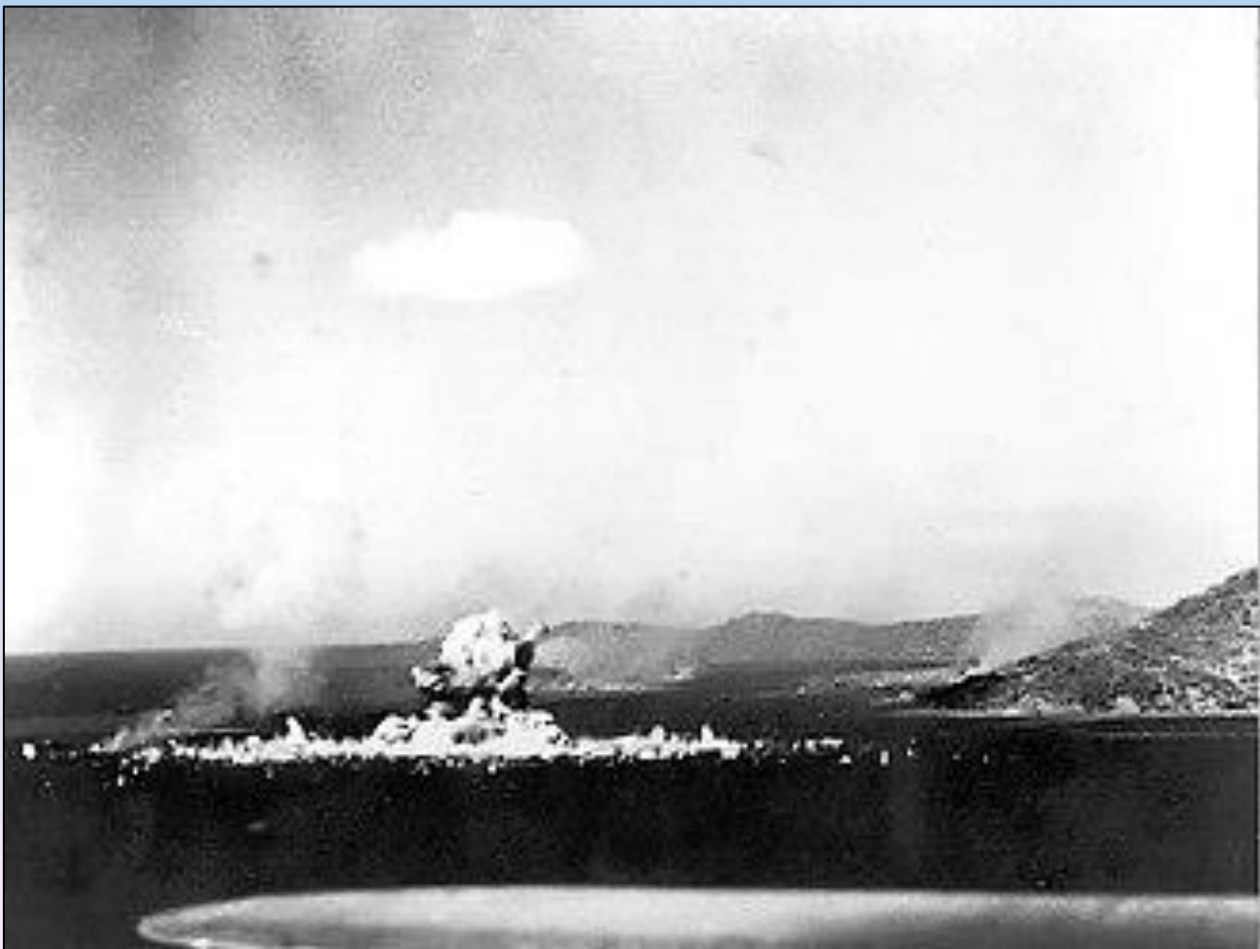
campamento de prisioneros. En 1935, se comenzó a militarizar el atolón dada su posición estratégica.

De este modo, el atolón de [Truk](#) llegó a ser la que sería una de las más importantes bases aeronavales de ultramar japonesa. La base aeronaval de Truk llegó a tener una vital importancia logística al proveer de soporte a la Flota Combinada y centro neurálgico para el desarrollo de los planes de expansión del Japón.

## Desarrollo de la operación

El alto mando norteamericano había empezado a considerar en enero de 1944 a Truk como una de sus próximas operaciones mayores dada la importancia estratégica para el Japón; sin embargo, a pesar de ser un secreto, la inteligencia japonesa logró en la última quincena de enero descifrar unos comunicados estadounidenses que apuntaban a que las islas Carolinas estarían en la mira del poder aeronaval estadounidense. La fecha del ataque no estaba especificada. El 1 de febrero de 1944, los estadounidenses desembarcaron en [Kwajalein](#) y en [Eniwetok](#) distante 700 millas de Truk. El almirante [Raymond Spruance](#) ordenó al contralmirante [Marc A. Mitscher](#) preparar un ataque masivo a Truk usando el factor sorpresa.

El 4 de febrero de 1944, durante un vuelo de reconocimiento estadounidense, a cargo de dos Catalina PB4Y, se pudo apreciar que la isla de Truk tenía una cincuentena de buques de diferentes tipos, entre ellos estaba el [acorazado Musashi](#), el crucero [Oyodo](#), el crucero Agano, entre otros, además de submarinos y aeronaves.



Brutal explosión del [Aikoku Maru](#)

Los japoneses al mando del almirante [Mineichi Koga](#) empezaron a retirar a sus unidades mayores del atolón en forma paulatina esa misma semana inicial de febrero, destinando primeramente a las unidades mayores como el *Musashi* y varios cruceros ligeros a Singapur, Palaos y a otros destinos. Sin embargo, el retiro no lograría completarse del todo sorprendiendo al grueso de la flota auxiliar aún fondeado en la rada del atolón.



Eten Island, Truk

## Fuerza de ataque

La Task Force N.º 58 se dividió en tres grupos, dos de ellos para dar cobertura aérea y uno para las operaciones de superficie.

Task Group 58.1 bajo el mando del contralmirante John V. Reeves estaba formada por los portaaviones [USS Yorktown \(CV-10\)](#) y [USS Enterprise \(CV-6\)](#); 4 cruceros ligeros ([USS Mobile \(CL-63\)](#), [USS Biloxi \(CL-80\)](#), [USS Santa Fe \(CL-60\)](#) y [USS Oakland \(CL-95\)](#)), el portaviones auxiliar [USS Belleau Wood \(CVL-24\)](#) además de 8 destructores de escolta.

Task Group 58.2 bajo el mando del contralmirante Albert E. Montgomery, formado por los portaaviones [USS Intrepid \(CV-11\)](#), [USS Essex \(CV-9\)](#) y el portaaviones auxiliar [USS Cabot \(CVL-28\)](#), tres cruceros pesados ([USS Baltimore \(CA-68\)](#), [USS Wichita \(CA-45\)](#) y [USS San Francisco \(CA-38\)](#)), el crucero antiaéreo [USS San Diego \(CL-53\)](#) y diez destructores.

Finalmente la Task Group 58.3 comandado por el contralmirante Frederic C. Sherman, estaba formada por el portaaviones de escuadra [USS Bunker Hill \(CV-17\)](#), los portaaviones auxiliares [USS Cowpens \(CVL-25\)](#), [USS Monterey \(CVL-26\)](#) y once destructores.

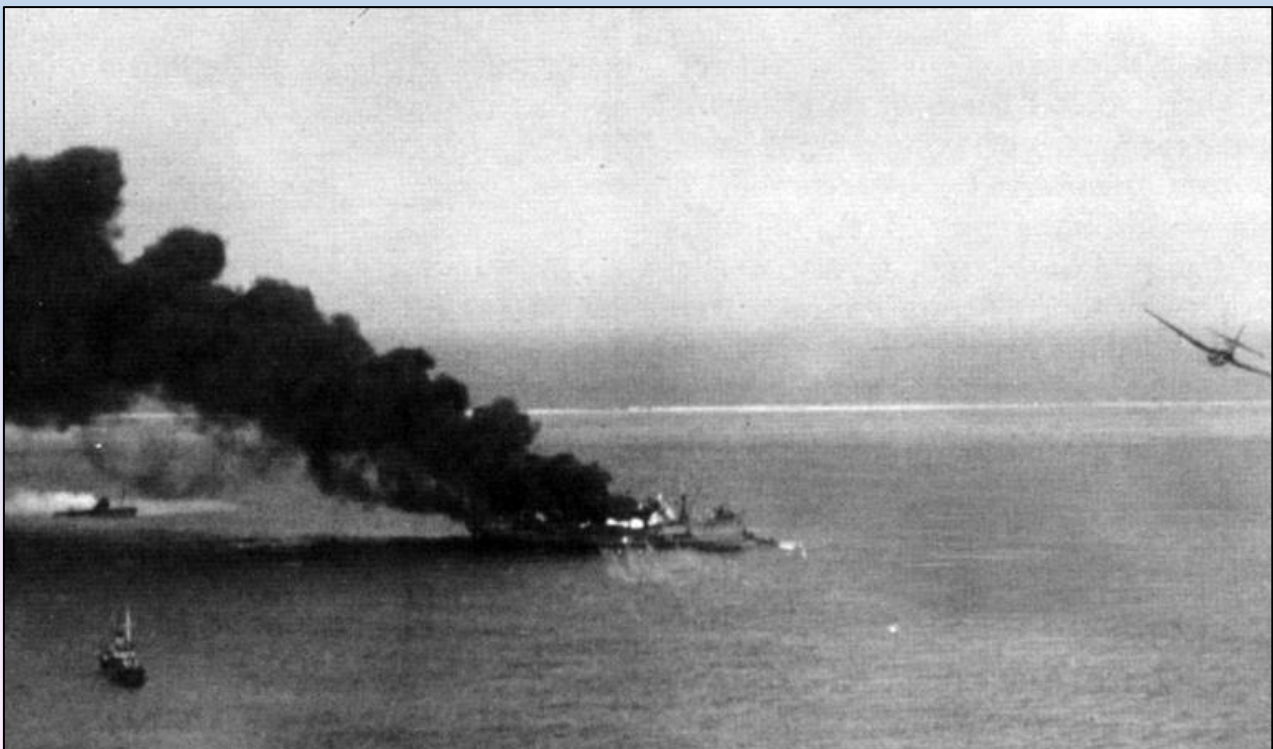
Destacado hacia la salida norte del Atolón se envió al [USS Iowa \(BB-61\)](#) para interceptar cualquier unidad enemiga que escapase por ese sector.

El total de aeronaves que participaría en el ataque sería alrededor de 500, conformada por bombarderos Grumman Avenger, cazas Hellcat, bombarderos en picado Helldiver y Dauntless.

## El ataque

Al amanecer del 17 de febrero de 1944, los estadounidenses comenzaron el asalto realizando alrededor de 500 misiones de bombardeo sobre las unidades japonesas, instalaciones en tierra, tanques de combustible, aeródromos y sorprendiendo a varios buques de guerra en los alrededores del archipiélago. Submarinos estadounidenses cubrieron toda posible ruta de escape torpedeando a varios buques de guerra que escapaban del atolón. La defensa antiaérea japonesa fue muy efectiva logrando derribar algunas decenas de aparatos. El ataque en oleadas fue tan masivo que se logró prácticamente hacer una operación por cada hora diurna disponible durante esos dos días no dejando ningún objetivo indemne. El [USS Enterprise \(CV-6\)](#) realizó además misiones de ataque nocturno cuyos pilotos se anotaron un tercio de los objetivos destruidos.

Al amanecer del día 17, un [Grumman TBF Avenger](#) proveniente del portaaviones estadounidenses [USS Intrepid \(CV-11\)](#) picó en contra del [Aikoku Maru](#), un transatlántico transformado en crucero auxiliar, que estaba anclado al costado de la isla Dublon, la bomba de 250 kg logró penetrar la bodega proel n.º 1 que almacenaba explosivos de alto poder provocando una tremenda explosión que partió limpiamente al buque en dos a la altura del puente, destruyendo todo el sector de proa, provocando la muerte a la totalidad de la tripulación y de los soldados embarcados (incluyendo a los que estaban en el interior de la bodega de popa). La explosión fue tan potente que su propio atacante fue alcanzado por la onda expansiva destruyéndole en el aire.



Situaciones similares sufrieron otros barcos auxiliares y buques de apoyo de submarinos cuyas formidables explosiones provocaron una depresión en el cercano fondo marino y que se hundieron inmediatamente o quedaron al garete hundiéndose más tarde. El fondo de la laguna se convirtió en un cementerio de barcos japoneses que a su vez se transformaron en osarios. El ataque hundió, además, un submarino de primera clase, el I-169, un hidroavión Emily y un remolcador.



Un transporte japonés es torpedeado en Truk

El destructor [Oite](#) fue hundido cuando regresaba con 400 sobrevivientes del crucero [Agano](#) perdiéndose la totalidad de las vidas a bordo. El crucero ligero [Katori](#) logró salir del atolón horas antes, pero 75 km hacia el noroeste fue interceptado, acribillado y hundido a cañonazos por el acorazado [USS New Jersey \(BB-62\)](#), buque líder de la Task Force 50.9, el [Katori](#) fue hundido junto al destructor [Maikaze](#).

La operación se extendió hasta el 18 del día siguiente destruyendo totalmente la base naval dejándola completamente inoperante por el resto de la guerra y fue considerada un éxito por los estadounidenses. La base fue dejada de lado sin ser conquistada por los estadounidenses y su rendición oficial fue el 2 de septiembre de 1945.

## Consecuencias

La primera consecuencia para el Japón fue la pérdida de 250 aviones y unas 200.000 toneladas de barcos destruidos incluidos buques de apoyo, además de una importante base estratégica. Los japoneses perdieron 2 cruceros auxiliares, 2 tenders de submarinos, 1 submarino, 4 buques tanque, 4 transporte de tropas, 2 buques cisterna, 2 cargueros con transportes, 3 petroleros, 4 destructores, 3 cruceros ligeros, de ellos el [Agano](#) fue la única unidad de relativa mayor importancia que fue hundida. El número de bajas japonesas no está bien documentado.



El crucero ligero Katori siendo ahorquillado por salvas enemigas.

## Pérdidas japonesas

### Unidades japonesas hundidas

| Tipo                  | Cantidad | Nombre  |
|-----------------------|----------|---|
| Cruceros auxiliares   | 3        | <a href="#">Aikoku Maru</a> , Fukikawa Maru, Kiyuzumi Maru.   |
| Cruceros ligeros      | 3        | Agano, <a href="#">Katori</a> , Naka.   |
| Destructores          | 4        | <a href="#">Oite</a> , <a href="#">Fumizuki</a> , <a href="#">Maikaze</a> , <a href="#">Tachikaze</a> . |
| Petroleros            | 2        | Fujisan Maru, Shinkoku Maru.  |
| Transportes de tropas | 4        | Amagisan Maru, Kansho Maru , Río de Janeiro Maru, Yamahigi Maru.  |
|                       | 8        | San Francisco Maru, Sankisan Maru , Sapporo Maru, Taiho Maru,   |

|                       |  |
|-----------------------|--|
| Transportes mixtos    | Momokawa Maru, Reiyo Maru, Akagi maru, Unkai Maru. |
| Buques cisterna       | 1 Nippon Maru.                                     |
| Tenders de Submarinos | 2 Dai Na Hino Maru, <a href="#">Heian Maru</a> .   |
| Buques tanqueros      | 4 Hoki Maru, Hoyo Maru, Gosei Maru, Hanakawa Maru. |
| Submarinos            | 1 I-169  |

## Pérdidas estadounidenses.

Dada la envergadura de la operación, y lo feroz de la defensa antiaérea japonesa, los estadounidenses tuvieron relativamente pocas bajas.

- 25 aviones de diverso tipo.
- 40 muertos en acción.
- Un portaviones dañado por torpedo, el [USS Intrepid \(CV-11\)](#).
- Un acorazado dañado por una bomba: [USS Iowa \(BB-61\)](#).

## Referencias

- [Historia de Micronesia](#)
- [Guía de libros sobre Truk](#)

## Enlaces externos

- [Restos en Laguna de Truk](#)

**[Control de autoridades](#)**

- **Proyectos Wikimedia**
- Datos: [Q2026138](#)
- Multimedia: [Operation Hailstone](#) / [Q2026138](#)

**[Categorías:](#)**

- [Japón en 1944](#)
- [Batallas del Frente del Pacífico \(Segunda Guerra Mundial\)](#)
- [Batallas navales de la Segunda Guerra Mundial](#)
- [Batallas de Estados Unidos en la Segunda Guerra Mundial](#)
- [Operaciones de la Segunda Guerra Mundial](#)
- [Historia de Estados Federados de Micronesia](#)
- [Islas Carolinas](#)

# *El Buceo en los Pecios de Truk Lagoon*

Hay dos posibilidades para bucear en los pecios de la Operación Hailstone. Una es desde barco, en régimen de vida a bordo, con dos operadores, Odissey, que fue el que nosotros utilizamos y el Pacific Master. La otra opción es desde tierra, quedándose en uno de los dos hoteles de Weno, ambos con centro de buceo y embarcación que permite acceso a los pecios.

Dado el poco interés que tiene la isla y lo limitado de los hoteles y sus centros de buceo, la opción más clara es la de vida a bordo. Odissey es algo más caro, pero incluye muchas más cosas que el Pacific Master, así que, al final, salen más o menos igual de precio.

En cuanto al buceo en sí mismo, señalar que los pecios de la flota fantasma son todos ellos muy parecidos, cargueros de buen porte (entre 100 y 150 metros de eslora) con 5 o 6 bodegas cargadas con suministros diversos, fuertemente coralizados. Lo que los caracteriza y hace únicos en el mundo, es que están perfectamente conservados. Es como si se hubieran congelado el día de su hundimiento. Están intactos, nadie ha retirado nada de ellos, solamente los cadáveres de las víctimas.

En nuestro caso además de los cargueros visitamos un destructor, el Fumizuki, un submarino, el I-169 y un bombardero Betty.

La operación Hailstone mató a unos 4.500 japoneses. Tras el reconocimiento generalizado del sitio como un cementerio submarino (impulsado en parte por un documental de Jacques Cousteau de 1969), Japón comenzó las gestiones para recuperar los restos humanos. El estado de Chuuk permitió a Japón realizar operaciones de recuperación, en dos ocasiones, durante la década de 1980. Los buzos recolectaron muchos huesos que luego fueron cremados en una ceremonia sintoísta. Las recuperaciones no han cesado por completo. Muchos restos de marineros aún permanecen dentro de los pecios, que son considerados tanto un cementerio de guerra como un popular destino de buceo.

Poe ello no es raro que al lado de la carga y de los objetos de uso cotidiano de la tripulación todavía aparezcan huesos que nos recuerdan que la flota fantasma es el resultado de una cruenta acción de guerra.

Aunque algunos pecios empiezan a poca profundidad, lo habitual es que el buceo se realice entre los 30 y algo más de 40 metros, lo que, a tres o cuatro inmersiones diarias, hace que la carga descompresiva se vaya acumulando y, en los últimos buceos del día, haya que realizar paradas relativamente largas. La inmersión estrella del crucero y la más profunda que se ofrece en viajes "recreativos" es la del San Francisco, entre 50 y 55 metros.

Normalmente se bucea con Nitrox 28-29, con la  $PO_2$  a 1,6 ATA. Opcionalmente puede utilizarse un S40 con Nitrox 50 u 80. Hay que solicitarlo con antelación. Las botellas son S80 de aluminio o 15 litros de acero, con grifería DIN.

Hay tres tipos de inmersiones a realizar en cada pecio, una por el exterior, visitando las cubiertas, el puente y el armamento de proa y popa, la segunda es la visita a las bodegas y su cargamento y la tercera es el recorrido por la sala de máquinas.

En la práctica a veces se mezclan aspectos de estos recorridos, pues no hay inmersiones suficientes para cubrir completamente todos los aspectos de cada uno de los pecios visitados. Por ello una inmersión

puede visitar las bodegas más interesantes y el puente recorriendo además parte de la cubierta. Las inmersiones a las salas de máquinas sí que suelen limitarse a ellas, al margen del recorrido de entrada y salida hasta el fondeo.

En el Odissey viajamos 16 buceadores que nos dividimos en cuatro grupos de cuatro. Cada uno formado por dos parejas y un guía, que cada día cambiaba de grupo. Los buceos siempre se realizaban saltando desde la popa del barco, que fondeaba sobre el pecio. La entrada se hacía por paso de gigante desde una amplia plataforma a ras de agua o utilizando el ascensor. La salida se hacía siempre con el ascensor. Además, en la popa del barco, a 5 metros de profundidad, había instalado un trapecio metálico que servía de apoyo para las paradas de descompresión y tenía dos reguladores con suministro de Nitrox desde superficie.

Las inmersiones más abiertas y sencillas son las de cubiertas/puente. Bajando habitualmente por uno de los palos se recorre la eslora de proa a popa (o de popa a proa). Normalmente en cada extremo hay un cañón de 6 pulgadas que sirve como defensa, puede tener cajas de munición y estar más o menos coralizado, con partes visibles. Suelen conservarse los telégrafos de maniobra. En el puente, a veces deteriorado por la corrosión, se conserva el telégrafo principal y el poste de la rueda del timón que mantiene los indicadores de presión hidráulica en la pala, aunque muchas veces la rueda es un simple aro metálico, al haber desaparecido las partes de madera. Las zonas de habitación y servicios, como camarotes, baños o enfermerías tienen multitud de pequeños objetos que todavía se conservan. Además, por todas partes hay botellas de cerveza y de sake. Objetos personales, como ropa, botas o máscaras antigás, mucha munición pequeña y, ocasionalmente, huesos humanos. De vez en cuando se ven cajas con cosas, frascos, herramientas, cerámica. Platos, tazas de té... La variedad es inmensa y se disfruta mucho descubriéndola y fijándose en los pequeños detalles.

Las inmersiones en las bodegas son las más impactantes, más profundas que las cubiertas y en entornos más o menos confinados, que exigen iluminación, albergan objetos variados, a cuál más impresionante. Algunas transportan bidones de combustible de aviación o piezas de recambio (motores de avión, trenes de aterrizaje...) y muchas llevan municiones, desde pequeño calibre para las ametralladoras de los cazas hasta los impresionantes proyectiles de 14 pulgadas de los cañones de los acorazados. Podemos encontrar todo lo necesario para construir un aeropuerto (Tractores, apisonadoras, camiones, tela metálica, hierro para forjados). En otras bodegas encontramos directamente aviones Mitsubishi Zero con las alas desmontadas y otros cazabombarderos de alas plegables. Torpedos de más de 10 metros de largo o botellas de oxígeno para los pilotos en altitud. Es curioso un avión kamikaze A5M4 Claude, del que se dice que es el único ejemplar que se conserva de ese modelo. Y todo eso aderezado por pequeñas cosas que enriquecen la visita con detalles adicionales.

Las salas de máquinas de estos grandes buques son impresionantes y están completamente intactas. Algunas tienen grandes motores diesel y otras máquinas de vapor compound con grandes calderas. Todas ellas son enormes y tienen multitud de recovecos donde ver dispositivos accesorios (bombas, compresores, generadores, cuadros eléctricos, puestos de control, telégrafos) y servicios como habitaciones o wáteres. En todas ellas hay un taller con diversas máquinas herramientas (tornos, taladros, bancos...).

En todas las inmersiones se ven restos del ataque, agujeros producidos por los torpedos, zonas arrasadas por las bombas y múltiples impactos de proyectiles. Nunca podemos olvidar que el hundimiento de esta flota fantasma es el resultado de un poderoso ataque aeronaval.

DAY WRECK

DEPTH

~~SUN KIYOSUMI 12~~  
~~HEIAN 12-33~~  
~~MON FUMIZUKI 30-38~~

HANAKAWA 12-31  
 YAMAGIRI 15-33  
 I-167 30-43

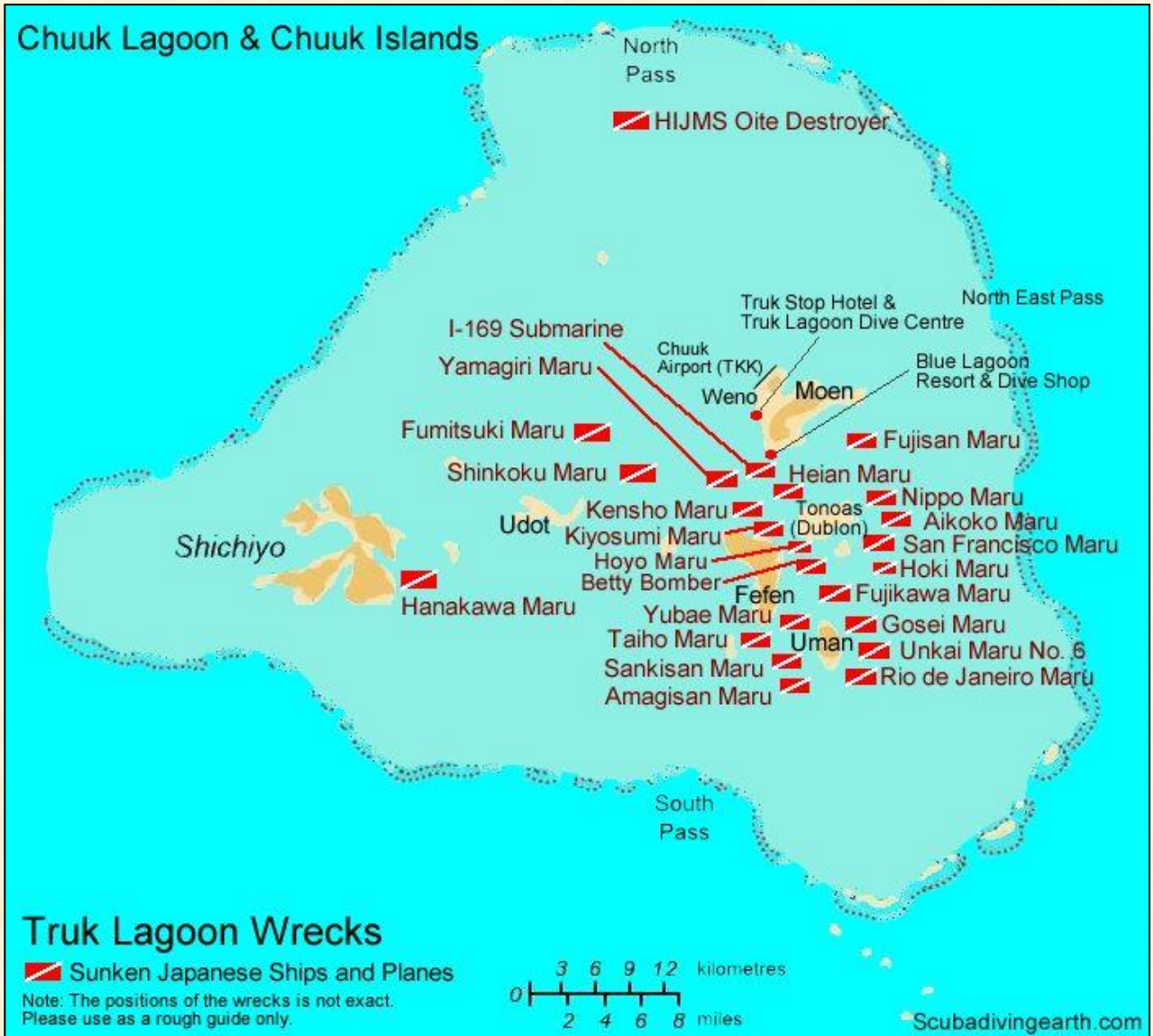
TUE SHINKOKU 12-40

WED HOKI 20-42  
 FUJIKAWA 12-33

THU NIPPO 27-48  
 KENSHO 15-40

FRI SETKO 27-42  
 SAN FRAN 30-35  
 MANDAWA 27-45  
 BETTY 21

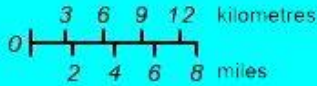
## Chuuk Lagoon & Chuuk Islands



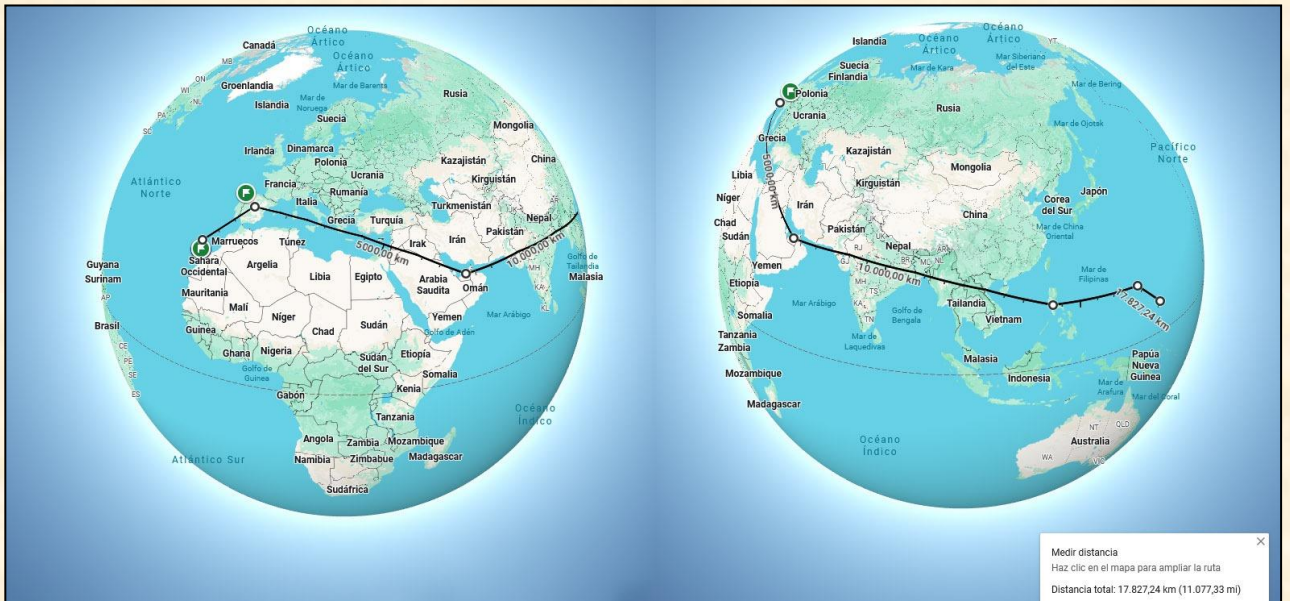
## Truk Lagoon Wrecks

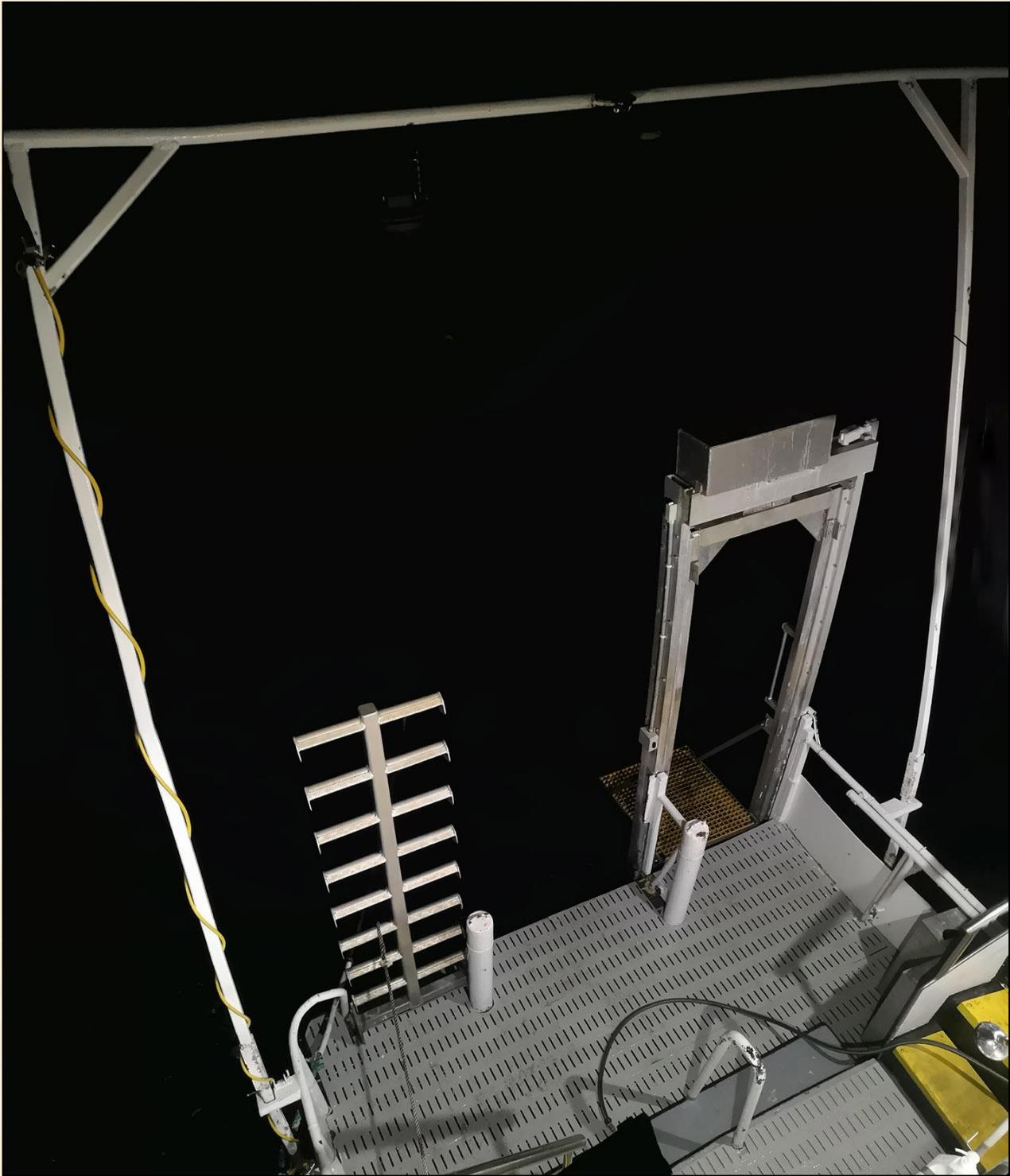
Sunken Japanese Ships and Planes

Note: The positions of the wrecks is not exact. Please use as a rough guide only.

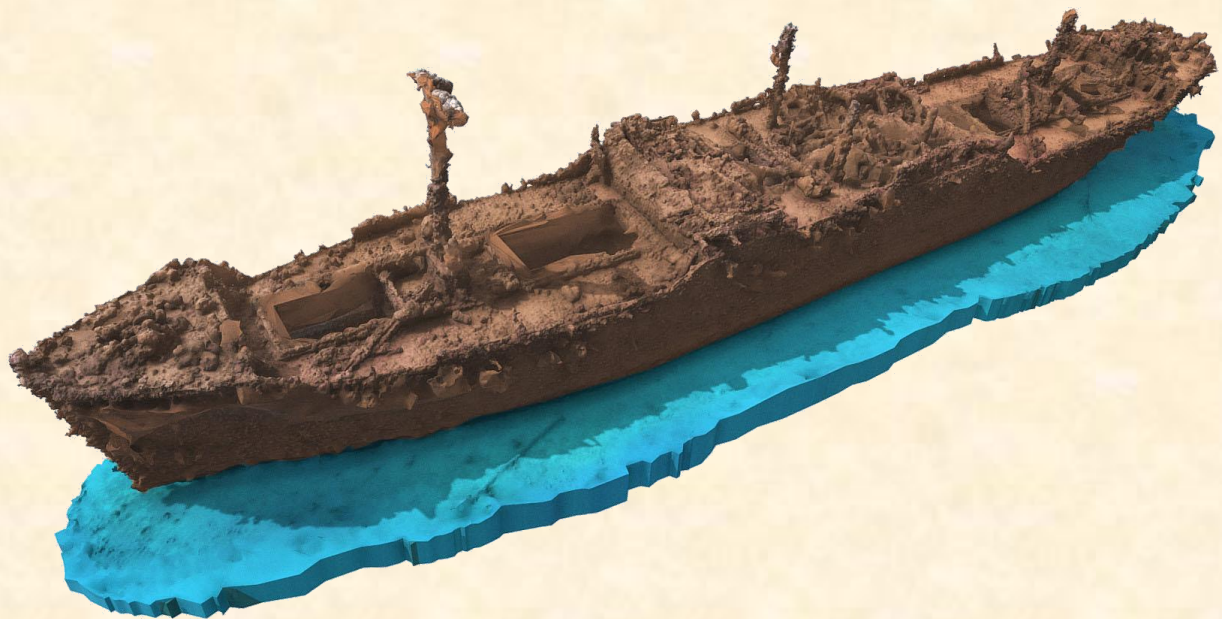
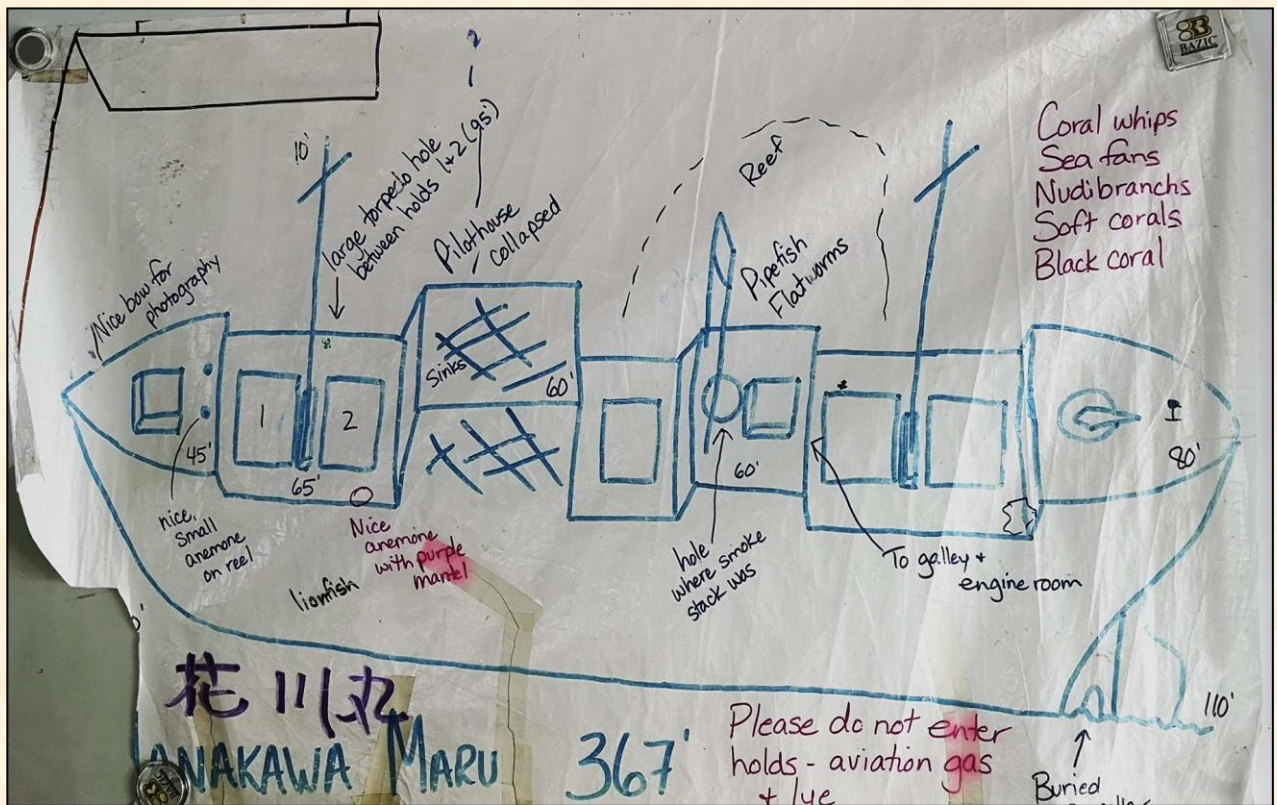


Scubadivingearth.com



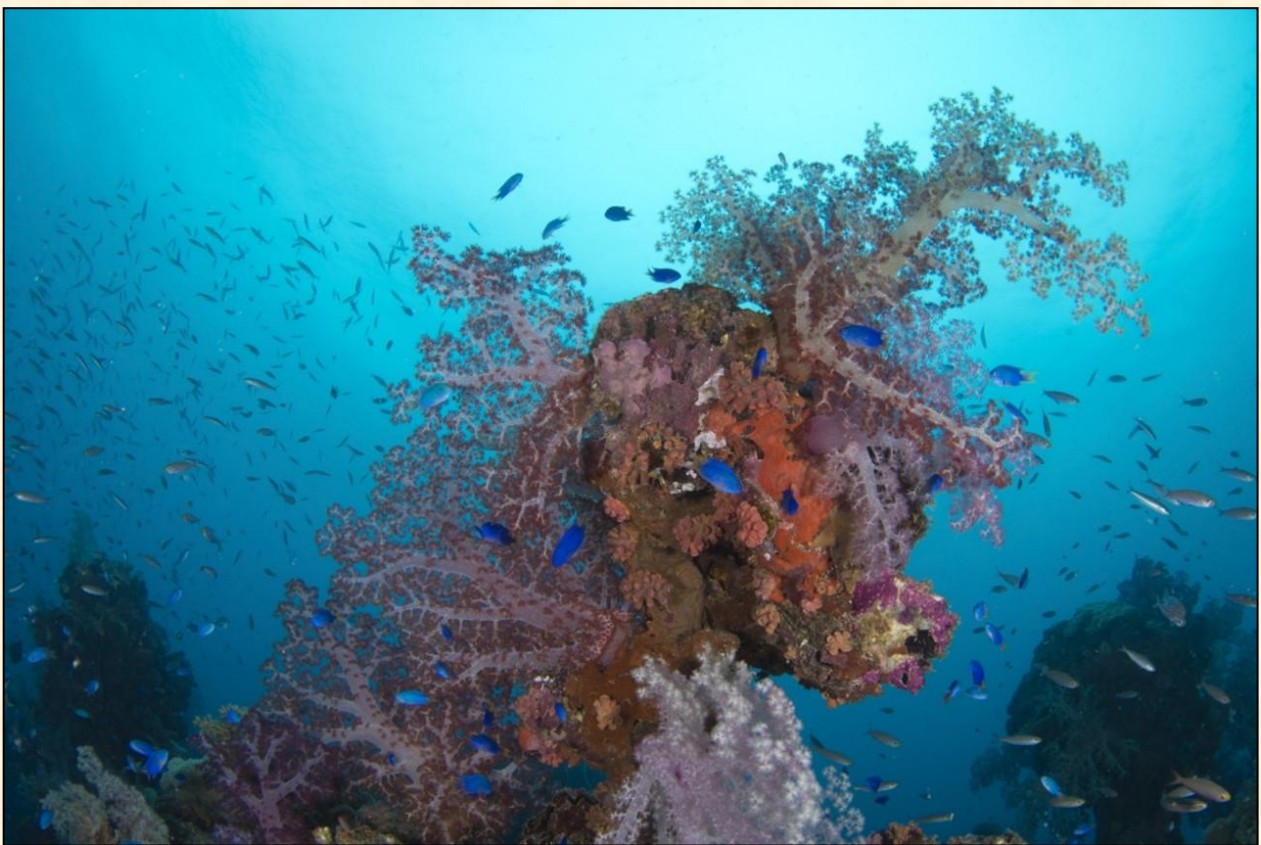


Vista del ascensor levantado, de la escalera que nadie usa y del arco metálico que una vez bajado queda como un trapecio horizontal a cinco metros de profundidad y que es comodísimo para hacer las paradas de descompresión. Lleva dos narguiles con suministro de Nitrox desde superficie. Estupendo para buceadores viejos sin ganas de partirse la espalda, que somos los que podemos pagar los disparatados precios de estos cruceros.

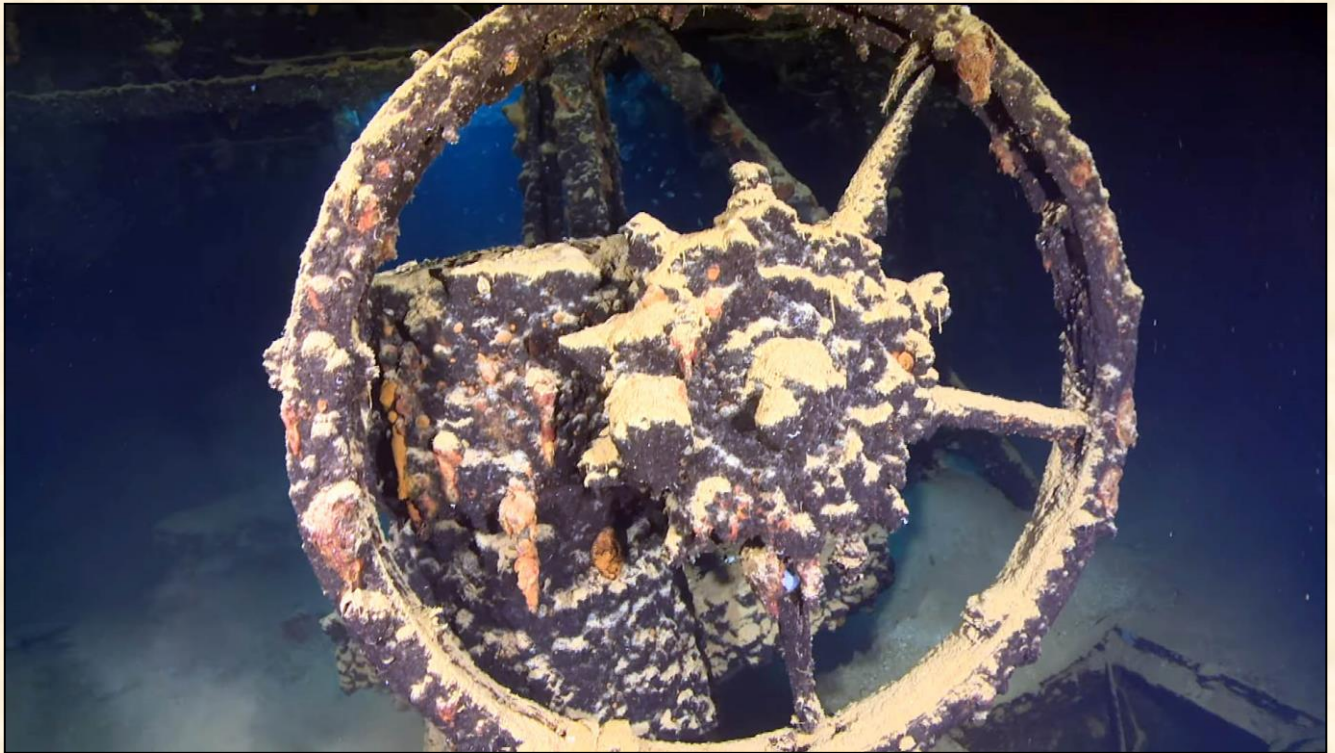


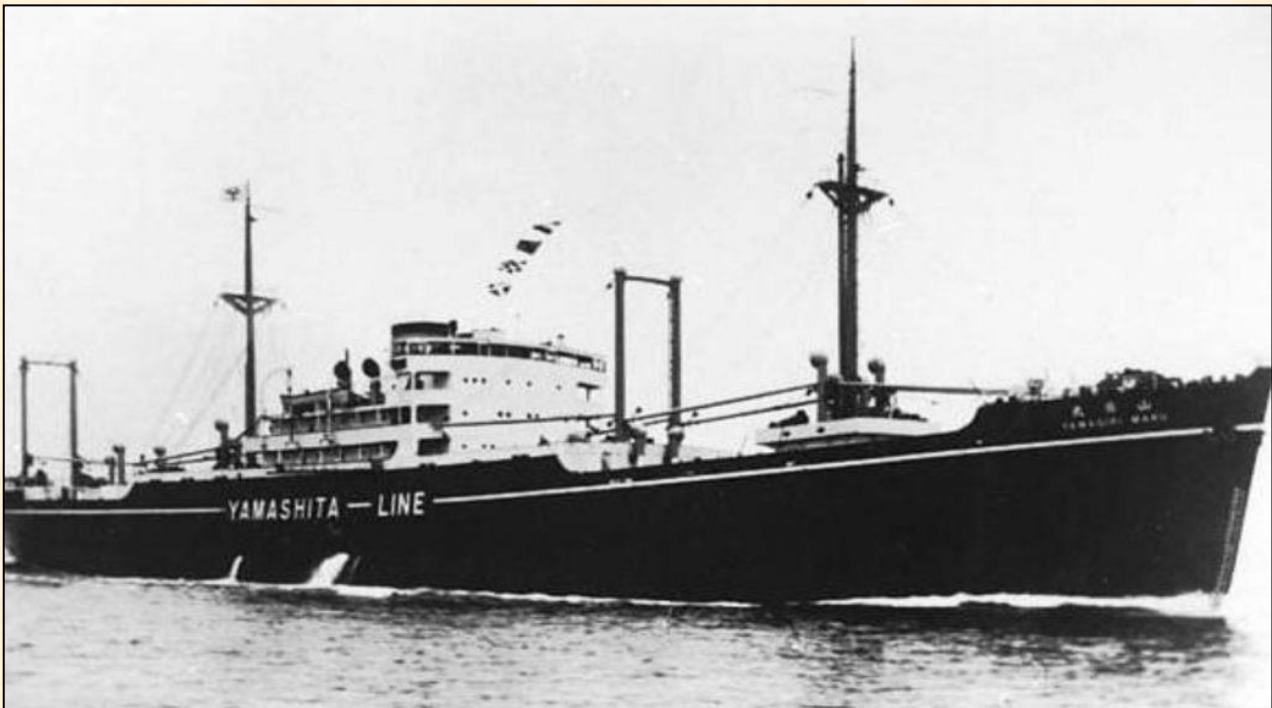
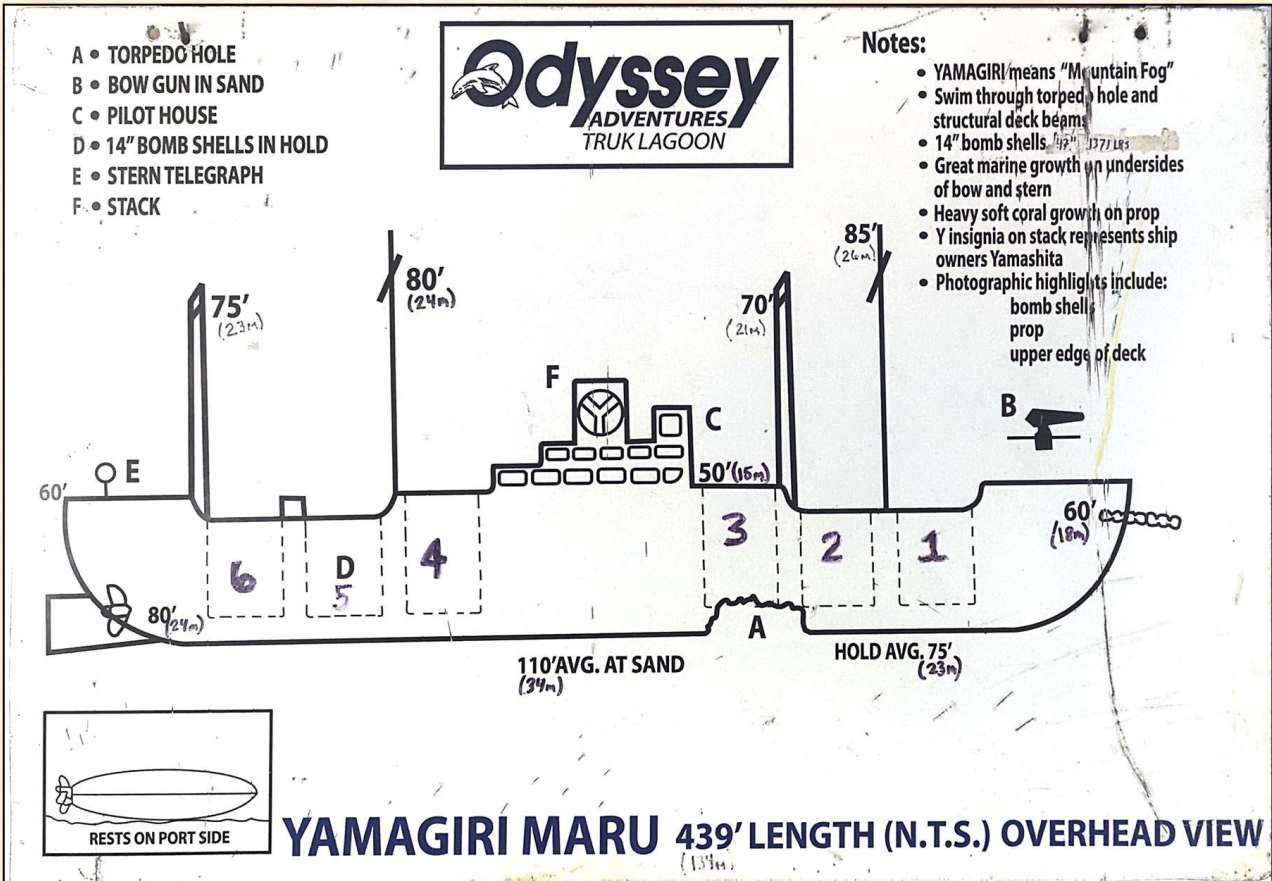
2052. 10 de Noviembre de 2025. Lunes. Séptimo día del viaje a Truk y primero de buceo. Truk Lagoon a bordo del Odyssey. Diana a las seis y media, desayuno y briefing del primer buceo, que es entre 35 y 38 dicen que es demasiado profundo para gente cansada y con equipo ajeno y nuevo, así que nos perdimos el destructor que tiene una de las famosas máscaras de gas. Como consuelo, los que bajaron, no la vieron. Pasamos un buen rato con los equipos, probando trajes, pesos, gafas, aletas, calcetines y todo eso. La cosa ya está a punto. Los que bucearon ya salieron y estamos moviéndonos al segundo punto, donde se hará un buceo.

Primer buceo del viaje, con una botella de acero de 15 litros, muy poco flotona y salté algo sobre lastrado. Pecio del Hanakawa Maru, un mercante en posición de navegación, cargado de bidones de combustible, que fue hundido por la primera bomba que le tiraron, que le hizo un agujero a media eslora. Bodegas practicables, llenas de bidones. Cuidado con no tocar el fondo, está lleno de combustible de avión, que quema al contacto. A pesar de las inconveniencias de equipo prestado, fue una muy, bonita inmersión, con mucho coral, duro, blando, gorgonias y similares.



Totalmente recubierto. Lo recorrimos de popa a proa, pero no nos metimos dentro, ni en la sala de máquinas ni en el puente, con telégrafo y rueda de timón. Grupo de cuatro guiado por Madi, Alberto con Silvie y yo con Pedro. Señalar que todos los buceos se hacen desde el barco entrando con paso de gigante y saliendo con un ascensor monoplaza, comodísimo. Las decos se hacen con el trapecio, todo de metal colocado a 5 metros con dos reguladores con narguile.

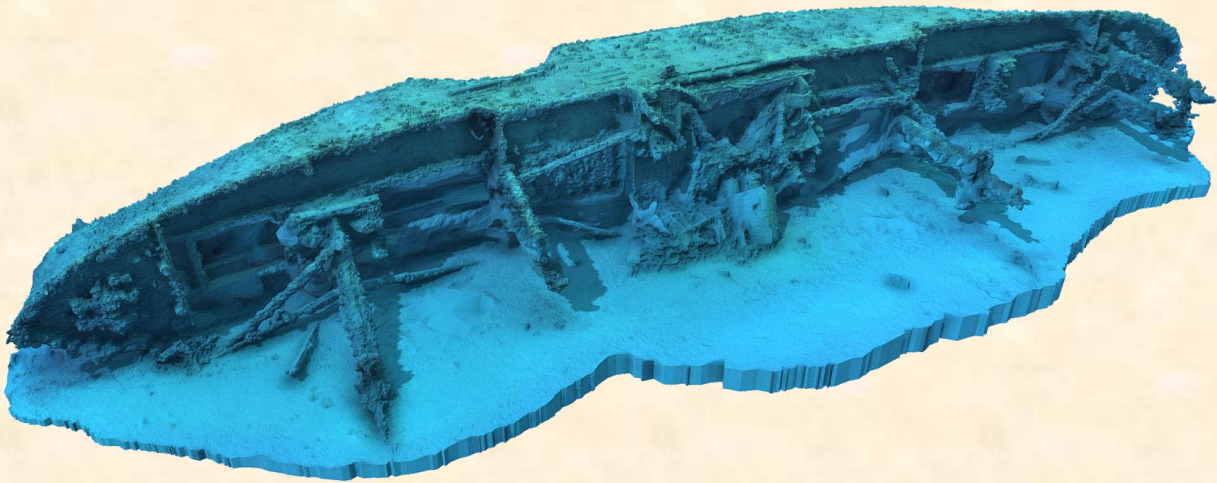




Terminamos y a comer. Un ratito de navegación y briefing para el Yamagiri Maru. En este hicimos dos buceos largos, los dos con deco. Está tumbado sobre Babor y mide 439 pies. El primero recorriendo toda la eslora. Primero hacia proa por el casco, muy coralizado, escoltados por grupo grande de medregales. Desde popa, primero hacia fuera, a ver un cañón semienterrado y luego recorriendo la cubierta, entrando en las bodegas. Mucho que ver, destacan proyectiles antiaéreos de 35 cm. Y varios vehículos militares



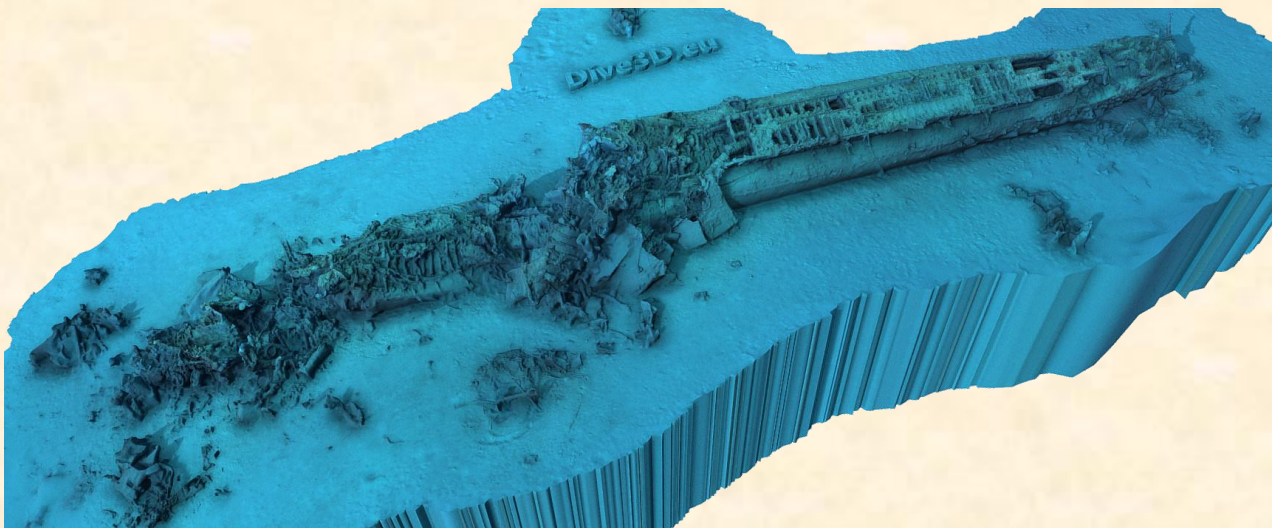
colapsados. Larga y bonita penetración por estrecho pasaje longitudinal y vuelta por arriba al cabo. Dos minutos de deco.



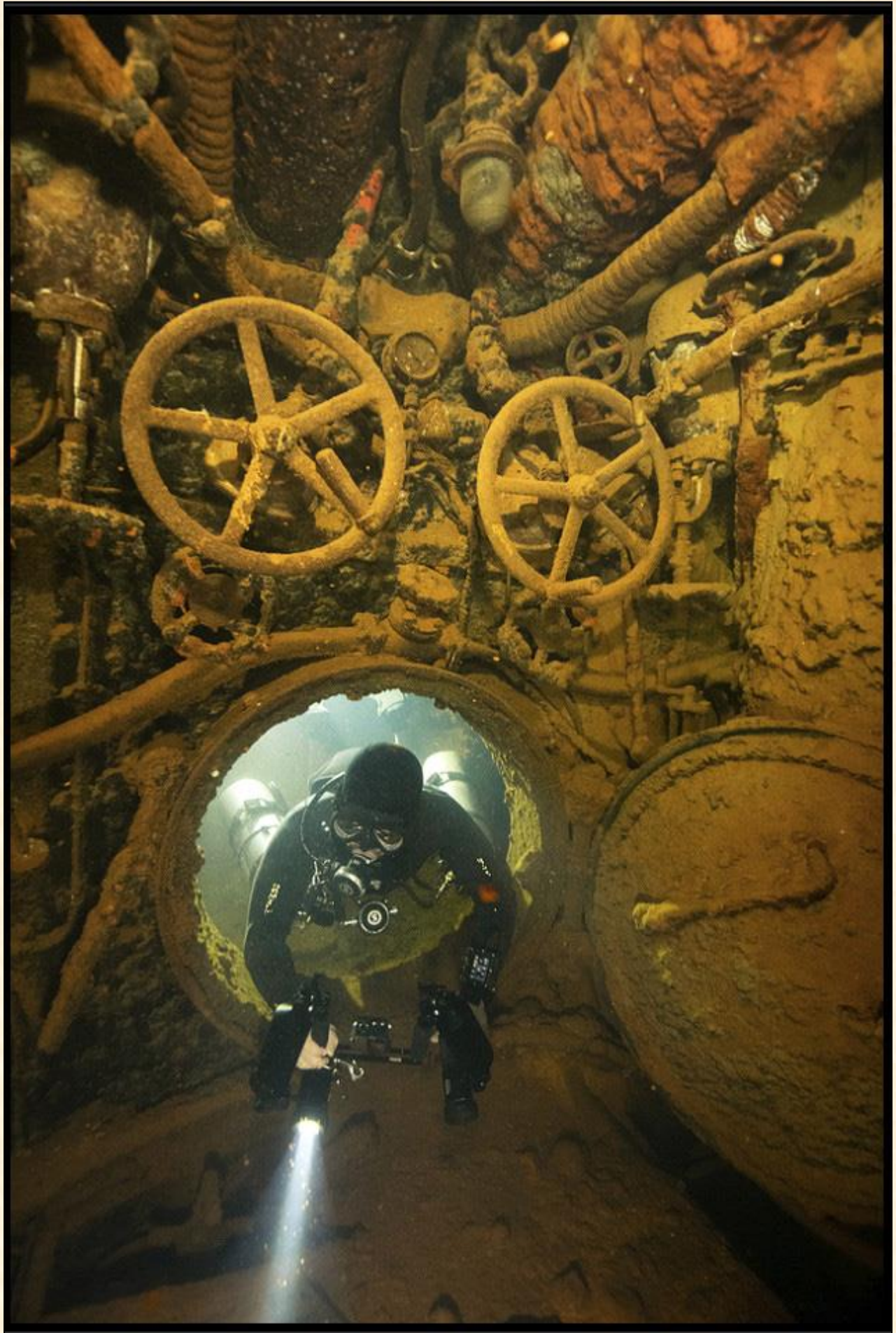
A las cuatro y media volvimos, para ver exclusivamente la sala de máquinas, que es enorme, eso sí, muy ratonera. Hay de todo, desde platitos y tacitas de té hasta huesos humanos (una tibia y una mano completa, como liofilizada). Y maquinaria, con volantes, llaves, válvulas, diales, cuadros eléctricos. Es un compound de triple expansión, grande, muy grande.

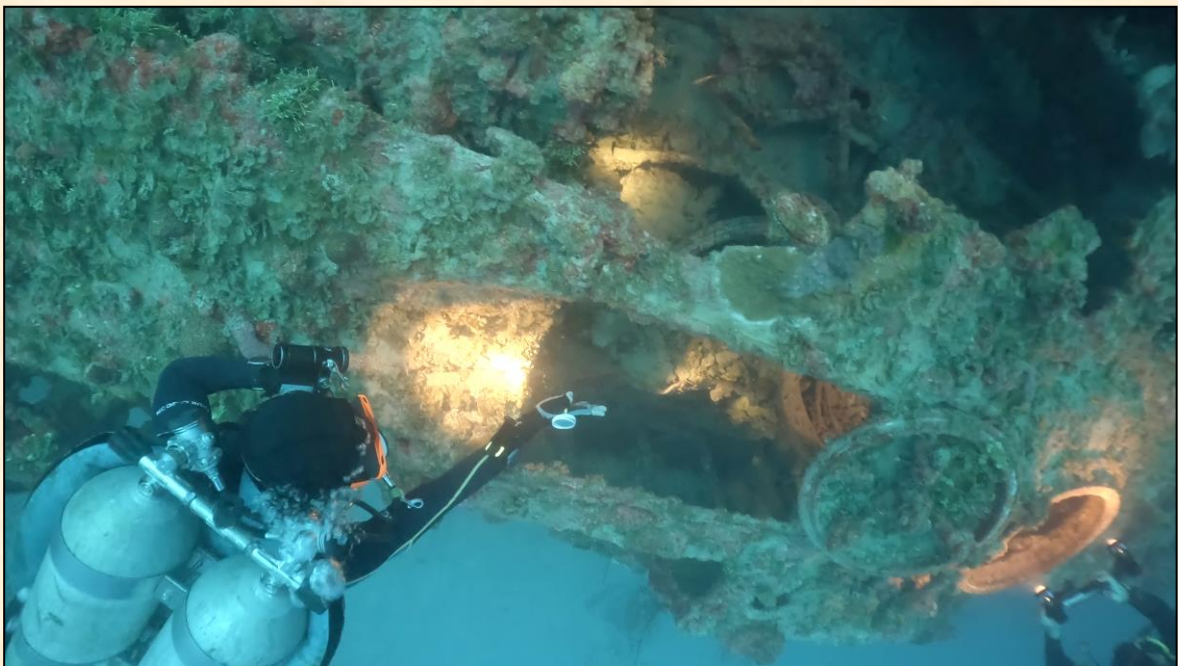
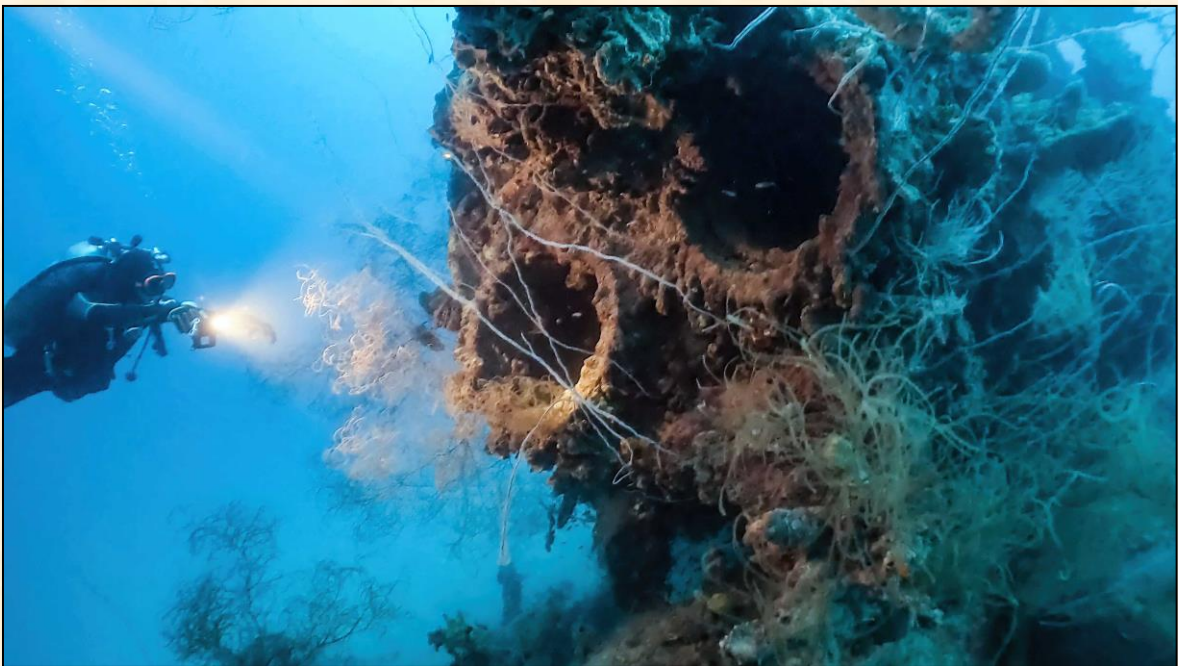
En un momento se despistaron los dos de detrás (Alberto no vino). Entramos en deco y salimos, fuimos subiendo hasta el trapecio y arriba.

Al poco de salir, la cena, que es a la carta, se encarga al mediodía. Yo pedí atún a la plancha. La comida es muy buena, a ver si no se repite mucho. Ahora la gente está de palique y tomando cervezas.



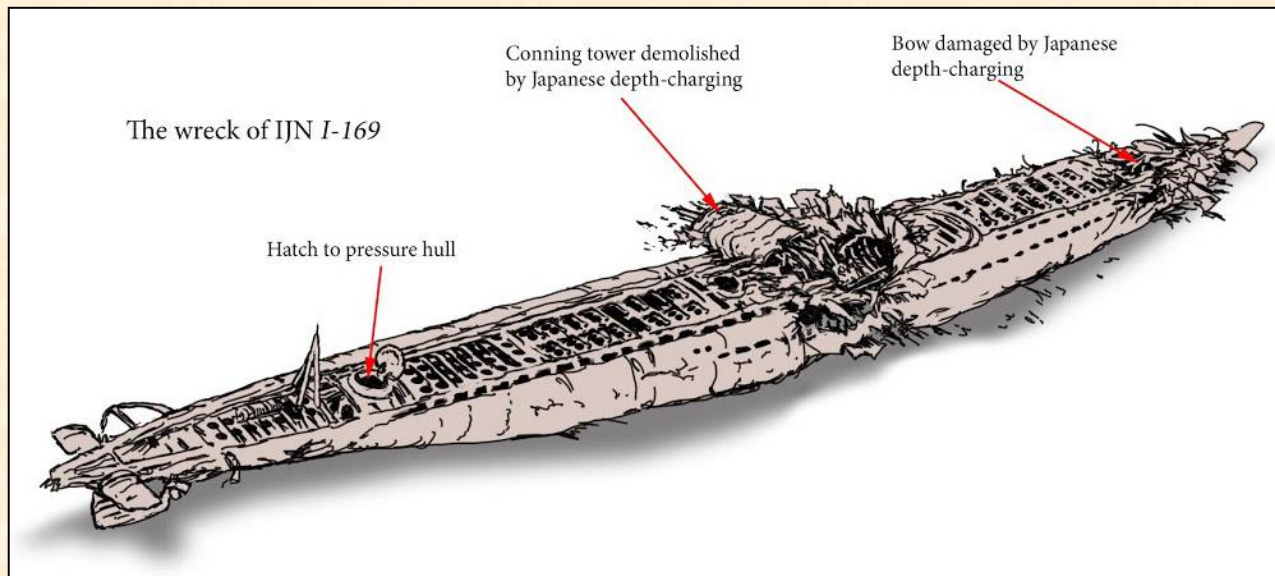
**2053. 11 de Noviembre de 2025. Martes. Octavo día del viaje a Truk y segundo de buceo. Truk Lagoon a bordo del Odyssey.** Nos levantamos a las seis y media, un café y ya viene el desayuno, un rato de tonteo





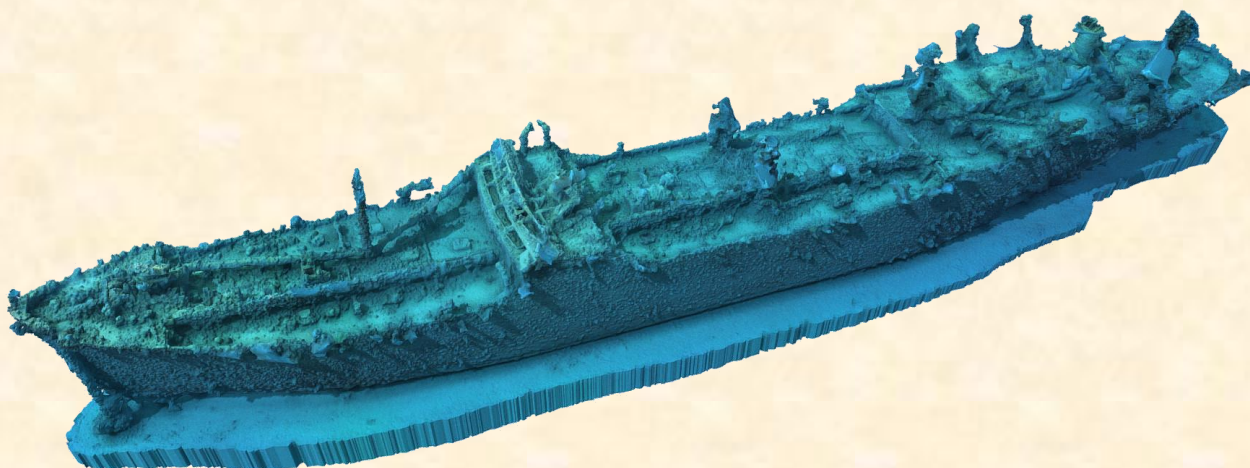


y, a las siete y media, briefing del primer buceo, hoy toca un submarino, el I-169 Shinohara. Se hundió en un ataque dos meses después del Hailstone, se sumergió para camuflarse de los aviones y dejaron una escotilla abierta. Se hundió como si fuera belga. Cuando los americanos iban a conquistar Truk, para que no lo espiesen, los japoneses lo bombardearon con cargas de profundidad destruyendo la proa. Está a casi 40 metros, tiene las hélices y los tubos lanzatorpedos de popa, en la cubierta tiene la escotilla larga de carga de torpedos y la vela está rota, pero muestra los dos extremos del periscopio. Videos 50 a 54.

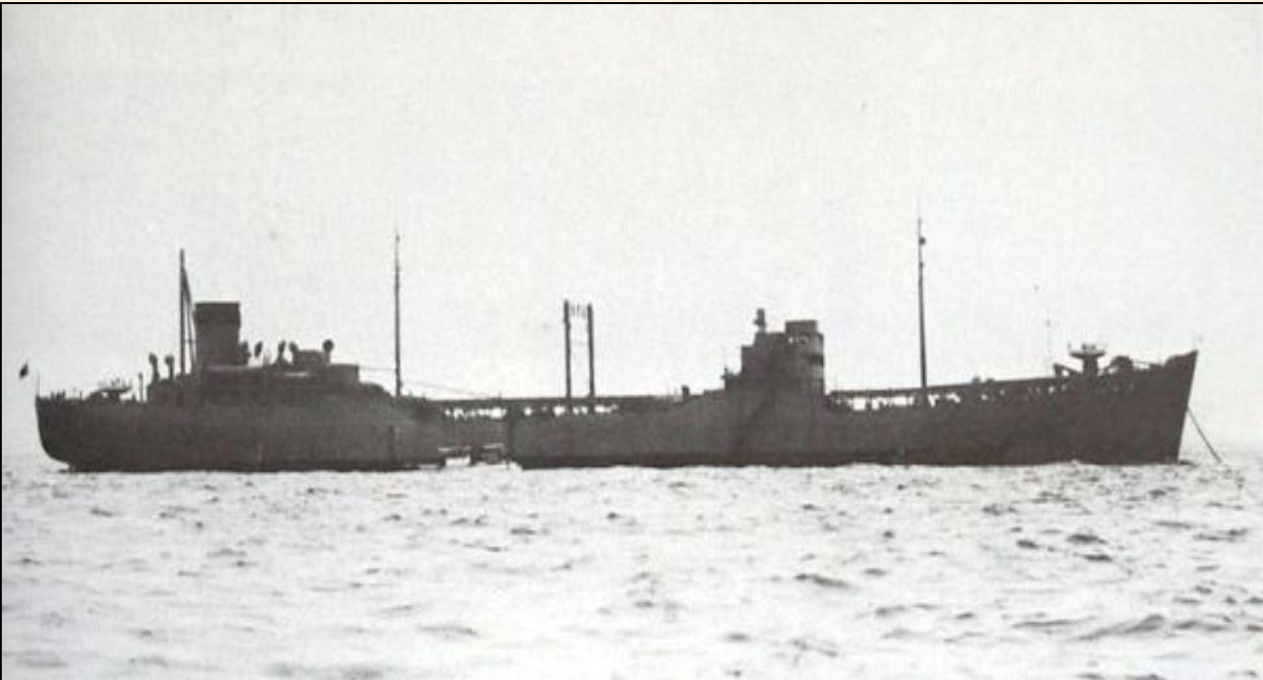


No es un pecio muy llamativo, pero es curioso bucear en un submarino. No dejan penetrar porque ha habido varios buzos muertos por hacerlo.

La segunda fue en el Shinkoku Maru, un enorme carguero de combustible de 500 pies de eslora. Visitamos exclusivamente la sala de máquinas, que nos llevó toda una inmersión. Enorme y muy ratonera, dos motores de vapor de triple expansión, generadores, cuadros eléctricos, Vueltas y vueltas. Hice video (55 a 62) pero me temo que tiene mucha partícula.



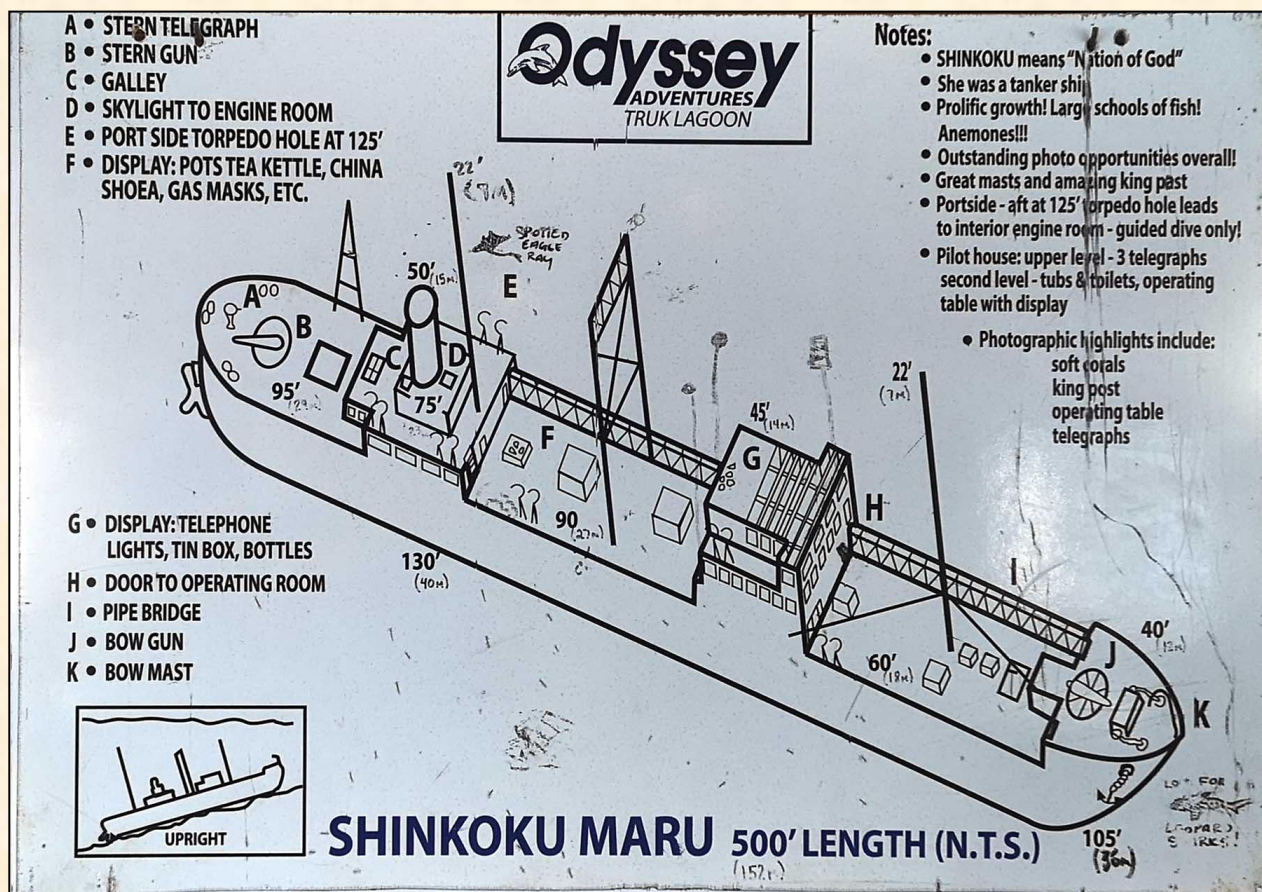
Después comimos y aproveché para echar un vuelo con el dron, sin problema ninguno. Hablé con el capitán y me dijo que cuando quisiera.







Para la tercera tenía un aviso del Galileo de no bucear en 40 minutos así que se fue Silvia sola con Hunter (Alberto y Pedro no la hicieron) y yo me acoplé con Collins en el grupo de los vascos. Fuimos por fuera, sobre la arena, buscando tiburones leopardo, pero no había, yo, con poca fe, fui más por arriba. Después a la cubierta, con un enorme tapiz de anémonas con payasos y mucha parafernalia, un cañón, un telégrafo, una sala de operaciones, un wáter y cosas dispersas, botellas, lámparas, una maletilla con loza, botellas y cosas así. Llevé la cámara sin tarjeta y al final quedé flotón. A ver si ya viene el equipo y mejoro el buceo.



Descargué las fotos del dron, las inmersiones y los videos. Un descansillo y la cena. Recargué el portátil y estoy escribiendo esto.

**2054. 12 de Noviembre de 2025. Miércoles. Noveno día del viaje a Truk y tercero de buceo. Truk Lagoon a bordo del Odyssey.** Despertador a las seis y media, desayuno y briefing y al agua, nos tocó de primer grupo porque Alberto se va ahora al aeropuerto a ver si ya están las maletas. Cruzamos los dedos.

Pecio del Hoki Maru, 450 pies de eslora, barco de bandera australiana, construido en Dumbarton, capturado por los japoneses y saboteado por sus propios ingenieros de forma que nunca les resultó útil.

Cayó una bomba en la proa y causó una explosión secundaria del combustible que llevaba que la destruyó completamente. Las bodegas de popa son profundas 40-42 m, y muy interesantes, hay camiones, una excavadora, una apisonadora para hacer pistas de aviación y múltiples bombas y espoletas con una hélice cuentavueltas. Además cinco motoras de avión, botellas, tela metálica y mucha carga diversa.

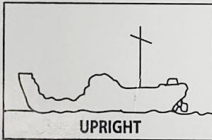
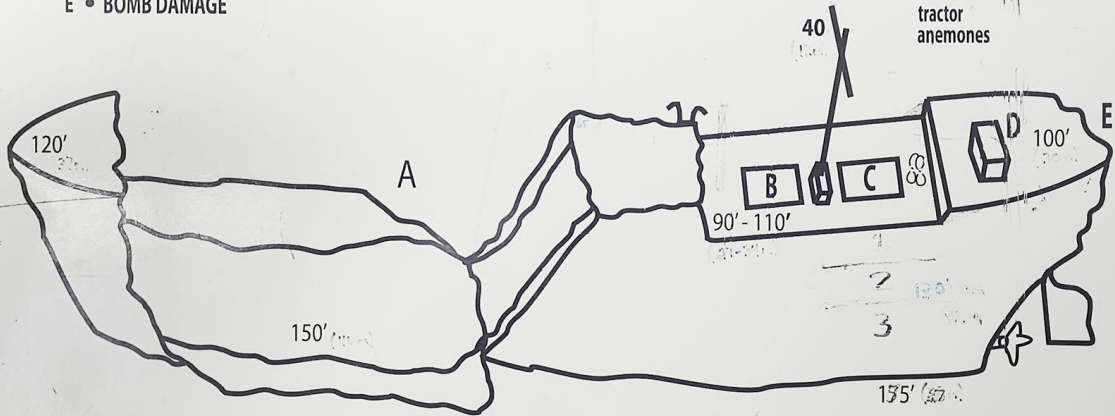
## TRUK LAGOON F.S.M.

- A • MIDSHIP & BRIDGE DEVASTATED FROM AVIATION GASOLINE EXPLOSION
- B • ⚠️ USE CAUTION DO NOT ENTER - AVIATION GASOLINE -
- C • BULLDOZERS, TRUCK, TRACTOR AND STEAMROLLER AT 135' DEPTH (41m)
- D • DECKHOUSE
- E • BOMB DAMAGE

### Notes:

She was not a Japanese ship, but was captured & used by the Japanese Navy during the war

Two propeller blades next to C hold  
Photo opportunities include:  
trucks  
bulldozers & steam rollers  
tractor  
anemones



## HOKI MARU 450' LENGTH (N.T.S.)



Salimos y fuimos subiendo poco a poco viendo corales y un par de cuartos con cosillas, sobre todo botellas. El palo está completamente coralizado y es impresionante. Corta por deco pero resultona.

En el intervalo llegaron las maletas, todas bien excepto la mía que venía en una bolsa de plástico con la cremallera rota. Cambiamos los equipos y todo fue distinto. Ahora a ver como hago para cerrar la bolsa para la vuelta.

## ← Detalles del equipaje ✕

### Manila, PH (MNL) a Truk, FM (TKK)

📱 "Equipaje"5016688788

✓ **Revise los monitores de equipaje**  
Llegó al área de reclamo de equipaje a las 10:33 am del November 12, 2025

⚠️ **Recibimos su informe de equipaje demorado**

Estamos trabajando para que reciba el equipaje. Le informaremos cuando el equipaje esté listo para retiro o entrega. Mientras tanto, puede ver las actualizaciones más recientes en el rastreador de equipaje o ver el informe de equipaje demorado.

✓ **UA 133 / GUM a TKK**  
Se descargó del vuelo a las 10:33 am del November 12, 2025

✓ **UA 133 / GUM a TKK**  
Cargado en el vuelo a las 8:16 am del November 12, 2025

✓ **UA 201 / HNL a GUM**  
Cargado en el vuelo a las 1:15 pm del November 9, 2025

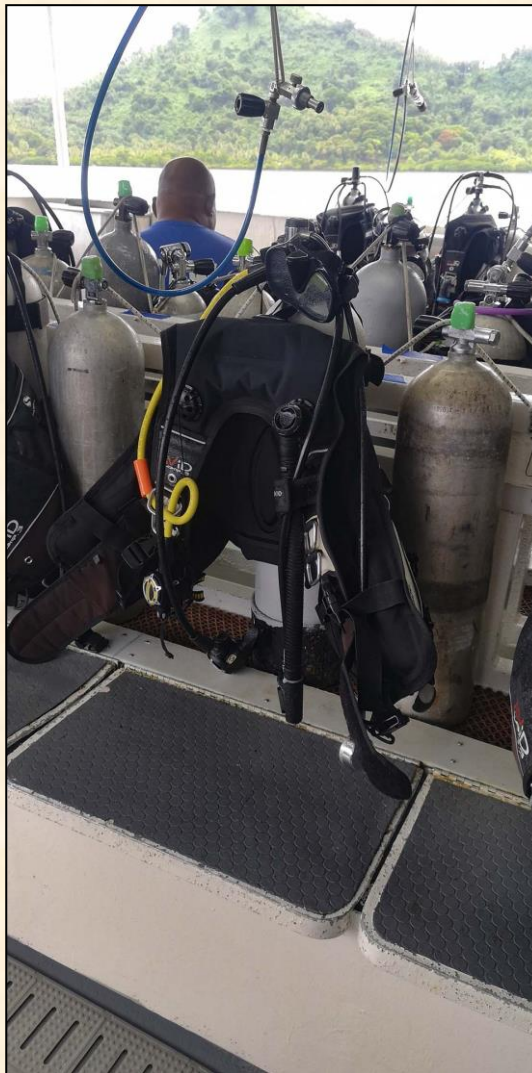
✓ **UA 1175 / SFO a HNL**  
Cargado en el vuelo a las 6:51 am del November 9, 2025

✓ **UA 810 / MNL a SFO**  
Se descargó del vuelo a las 9:35 pm del November 8, 2025

✓ **UA 810 / MNL a SFO**  
Cargado en el vuelo a las 7:12 pm del November 8, 2025

✓ **Registrado en MNL**  
Recibido a las 10:57 am del November 8, 2025

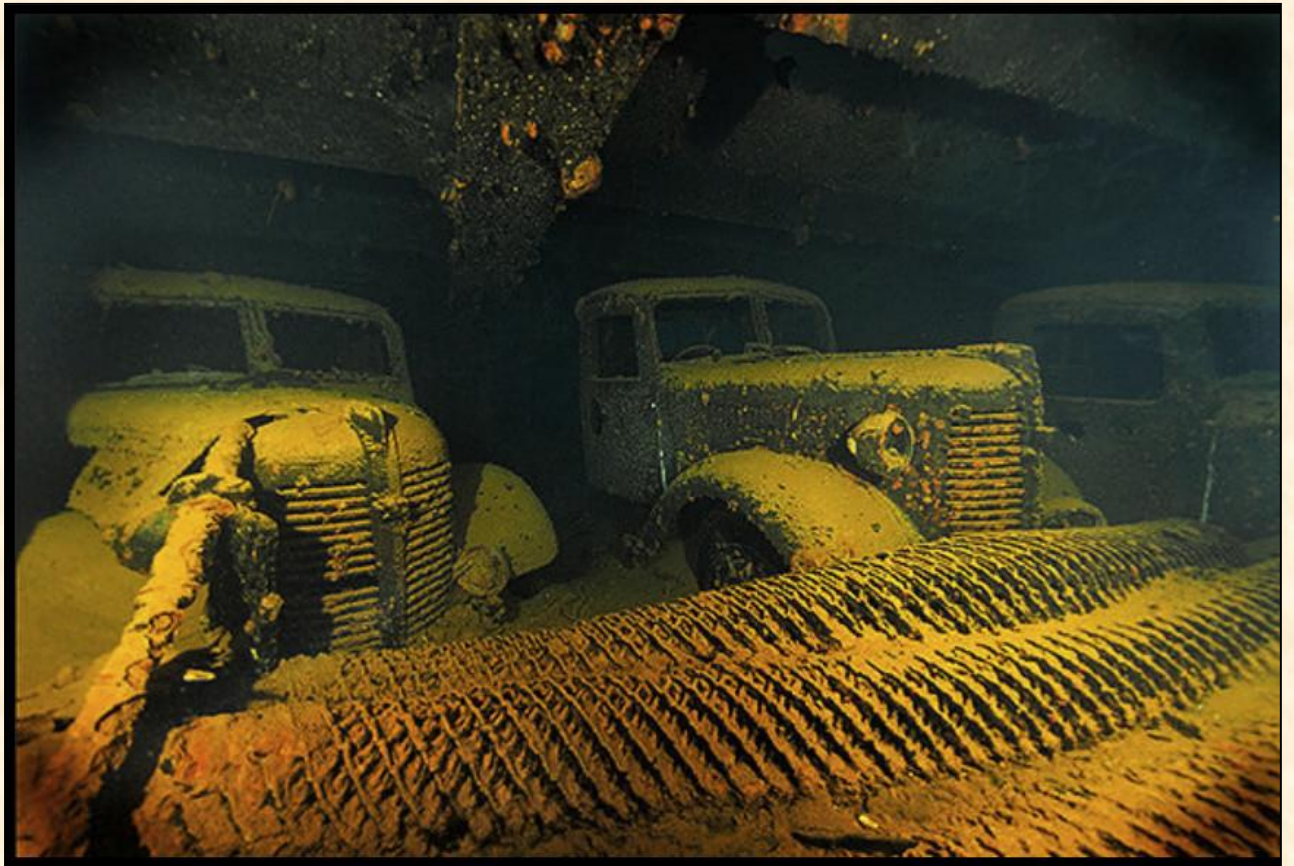
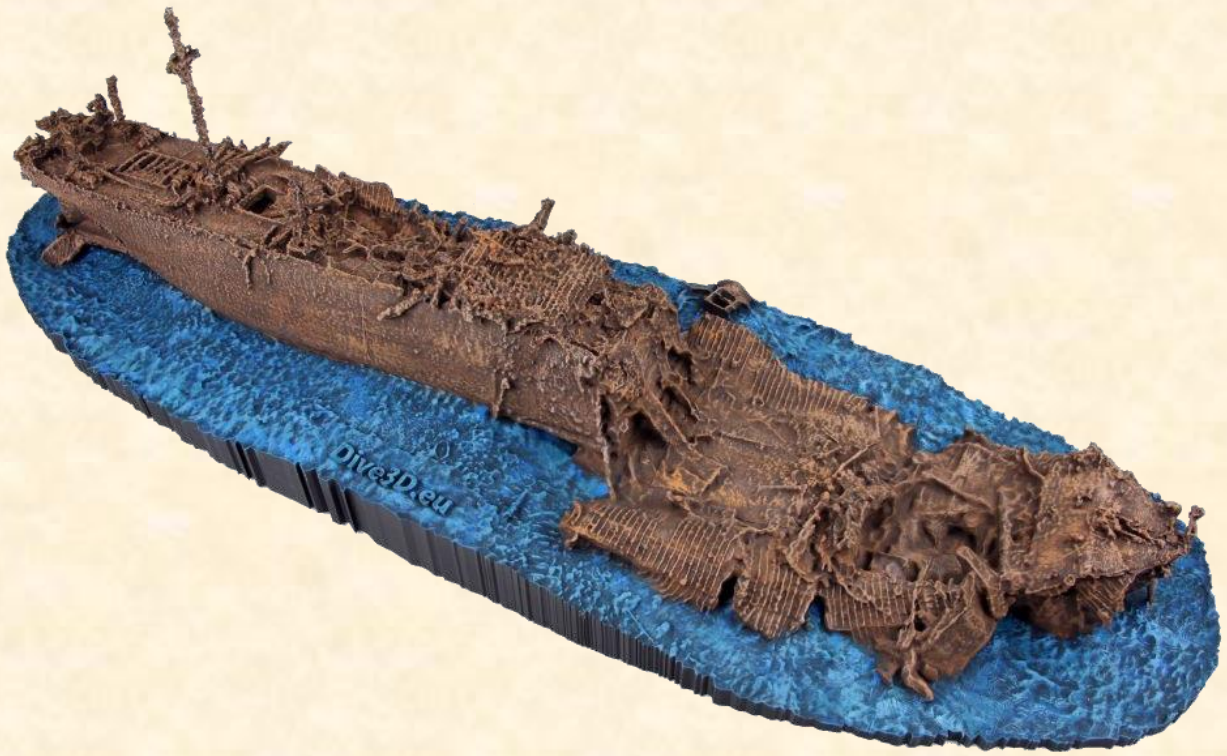
Última actualización 11:52 am Wed, Nov 12, 2025

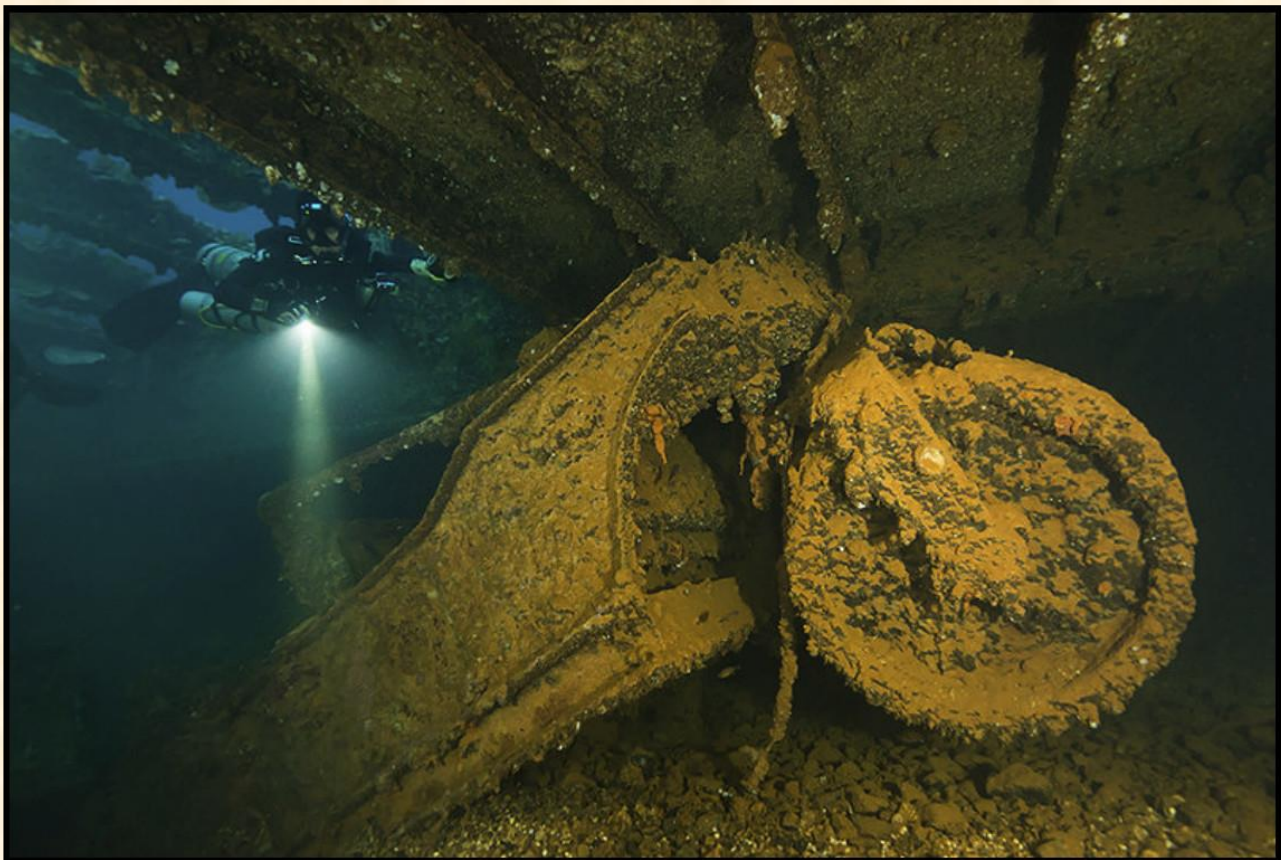


Este es el seguimiento del equipaje, desde Manila, donde lo descargaron del avión porque tenía exceso de peso para el mal tiempo que se esperaba, hasta Truk, con un amplio periplo vía San Francisco, Honolulu y Guam.

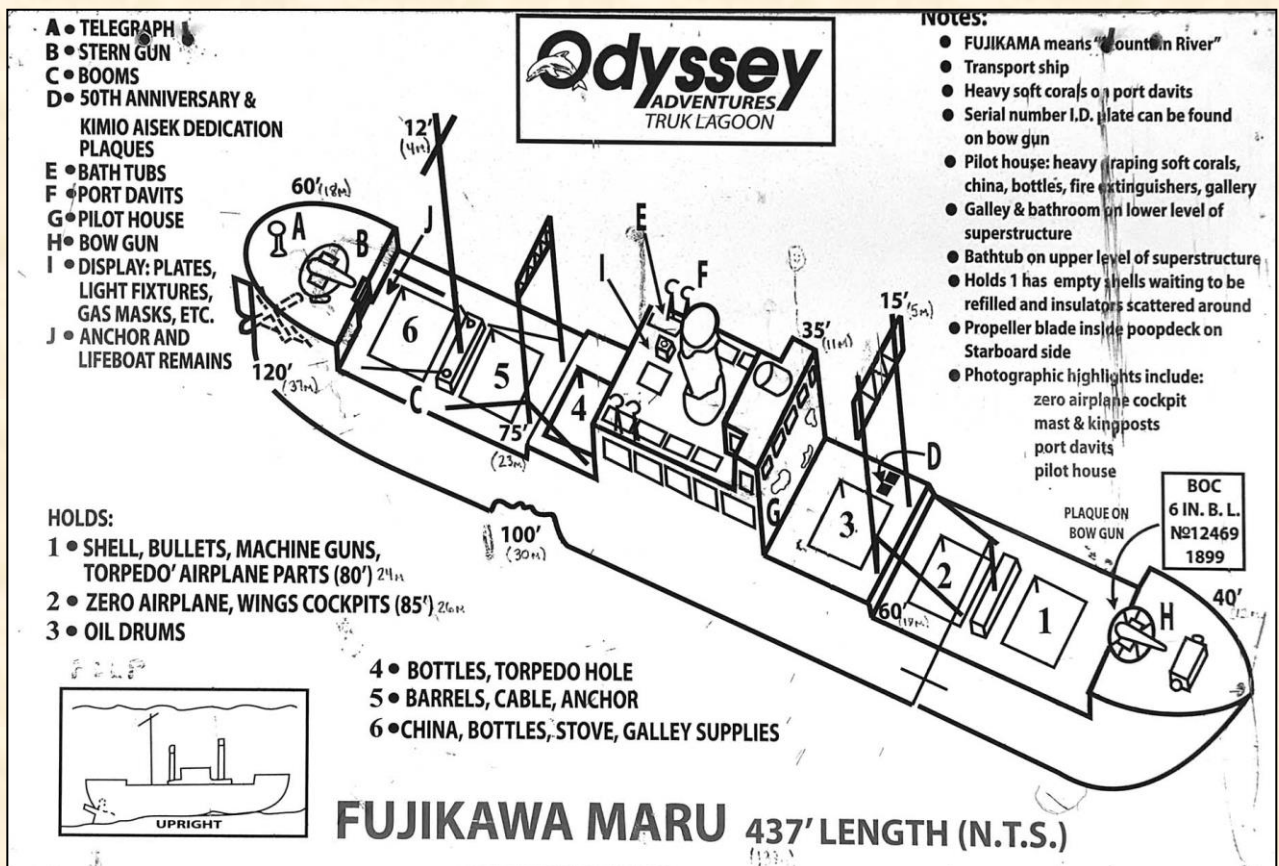
Lo peor fue que, además de llegar tarde, llegó con la cremallera estropeada de forma irrecuperable (vino metida en una gran bolsa de plástico, con todo el contenido revuelto, aunque, eso sí, no faltaba nada.

El chaleco de la foto es el equipo que nos prestaron los del barco (no lo cobraron). Pero no es como lo propio, el traje era un poco chico y muy caluroso, las aletas blandas, las gafas, nuevas, se empañaban, el regulador no cortaba el flujo del todo y el chaleco, para que hablar de los chalecos...

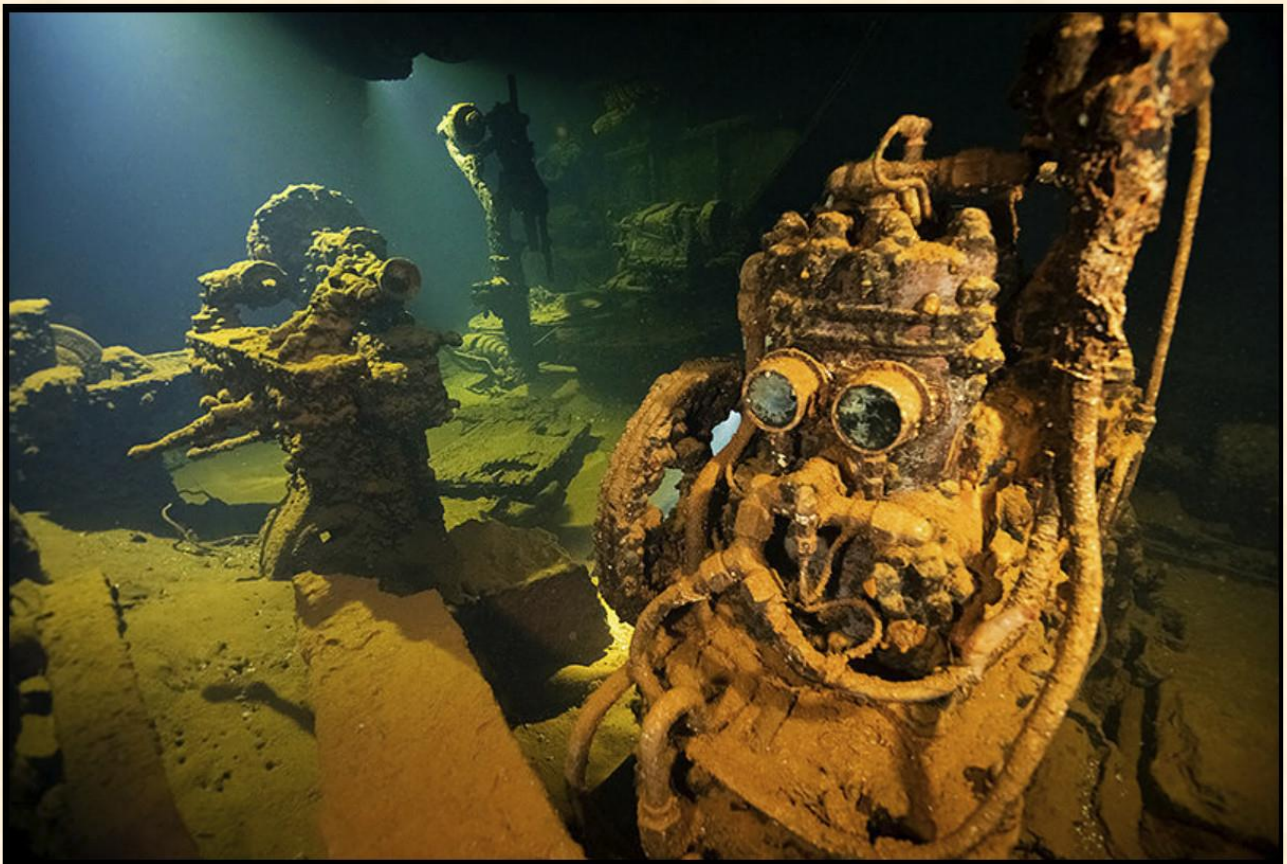
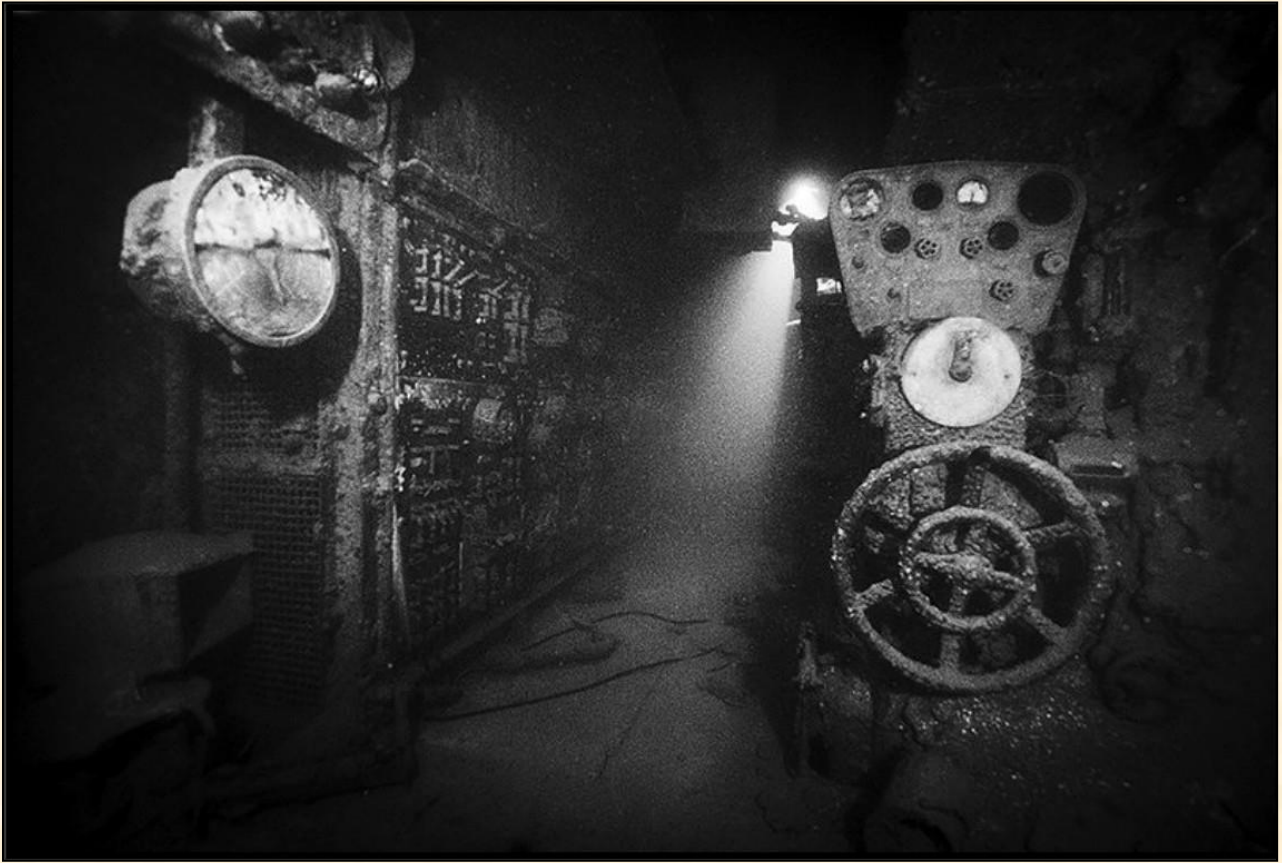




La segunda era por la cubierta, para ver sobre todo coral y anémonas. Dijeron que de hacer solo tres buceos mejor saltarse este así que fue lo que hice.



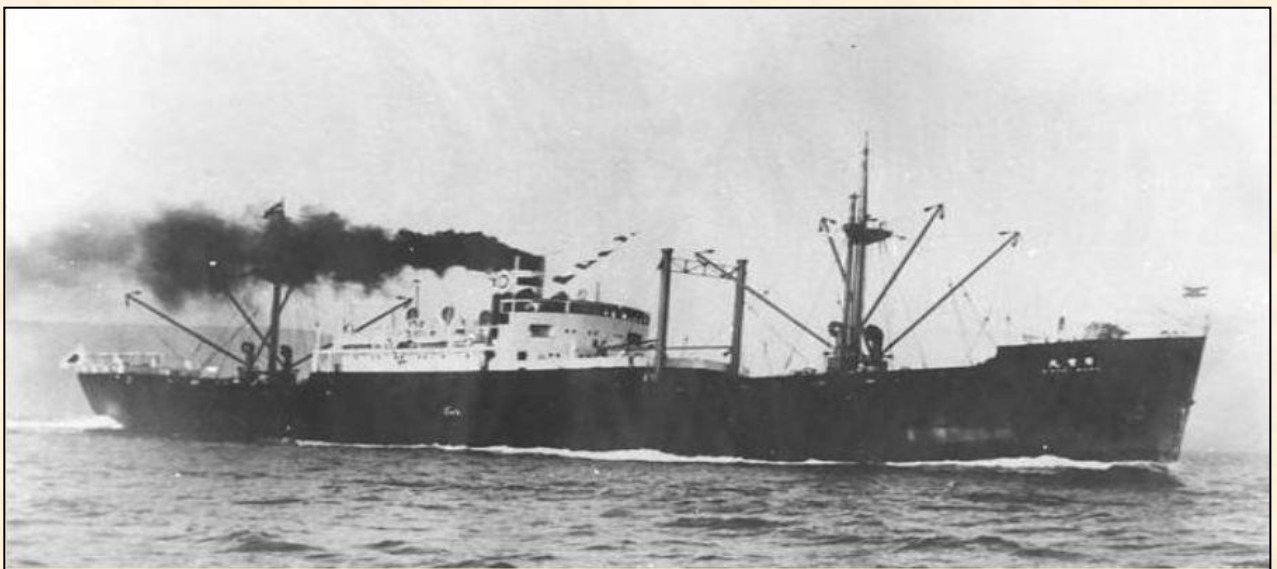
Las otras dos del día, ya después de comer, fueron en el Fujikawa Maru. La primera la proa, la más interesante y la segunda la popa. Era un barco de suministros para aviones y en las bodegas de proa tiene cinco Zeros y un avión AM5 Claude, de los que usaban los Kamikazes (dicen que el único que queda), le llaman Mohawk por una cresta que tiene de la carlinga a la cola. Hay montón de hélices, baterías y otros repuestos. Super bonito. En cubierta un cañón de 6 pulgadas con su caja de munición caída en primera bodega y un telégrafo que todavía gira.





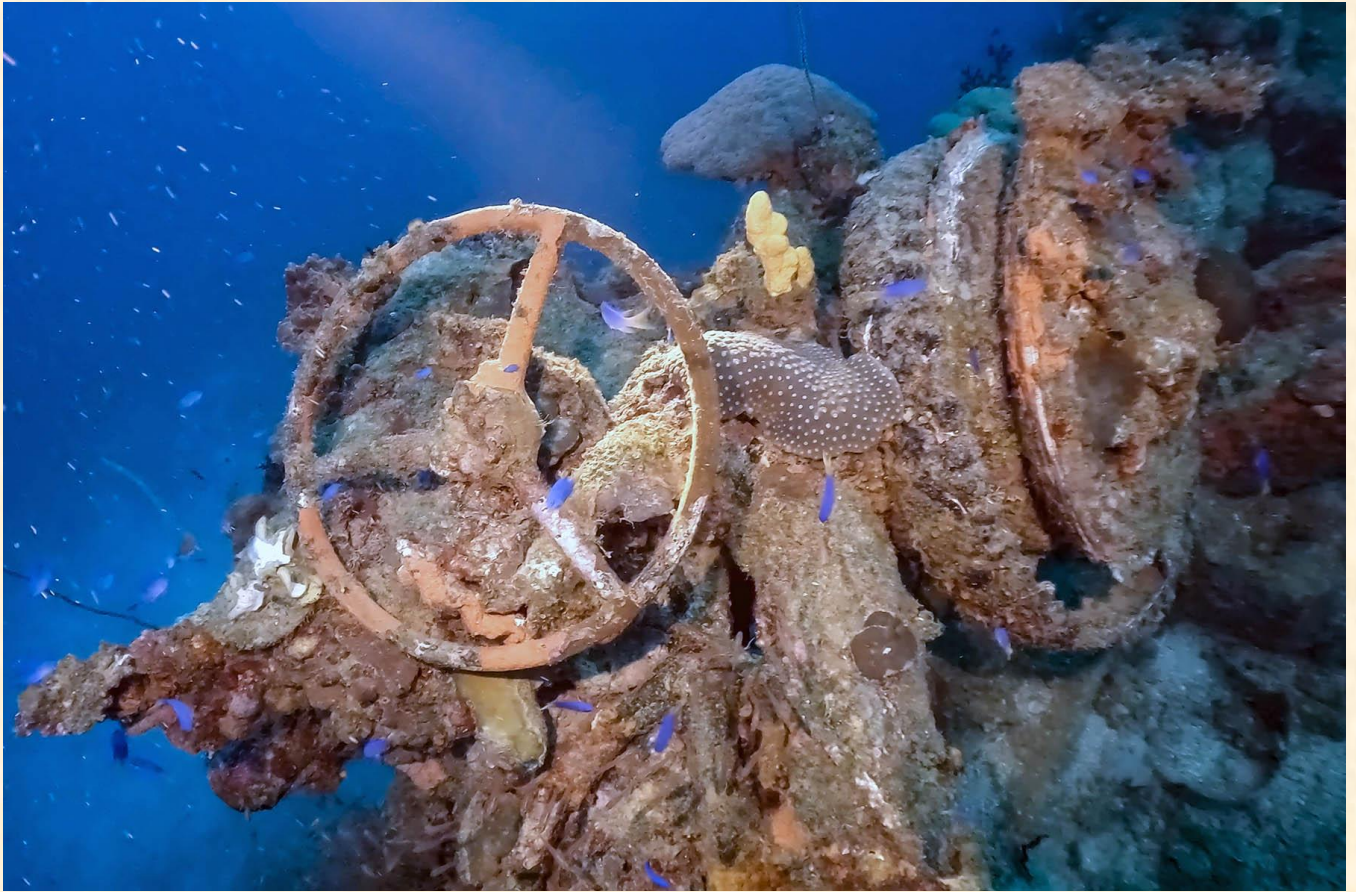
A la caída de la tarde hicimos la popa, solos Silvie Hunter y yo. Nos metió por todas partes, como diría el chiquitín, le raspamos las tripas, pero la carga es más sosa que los aviones de la proa. Tiene muchas botellas de oxígeno, un cañón, otro telégrafo y como siempre muchas botellas de sake, de cerveza y mucha loza. Bañeras.

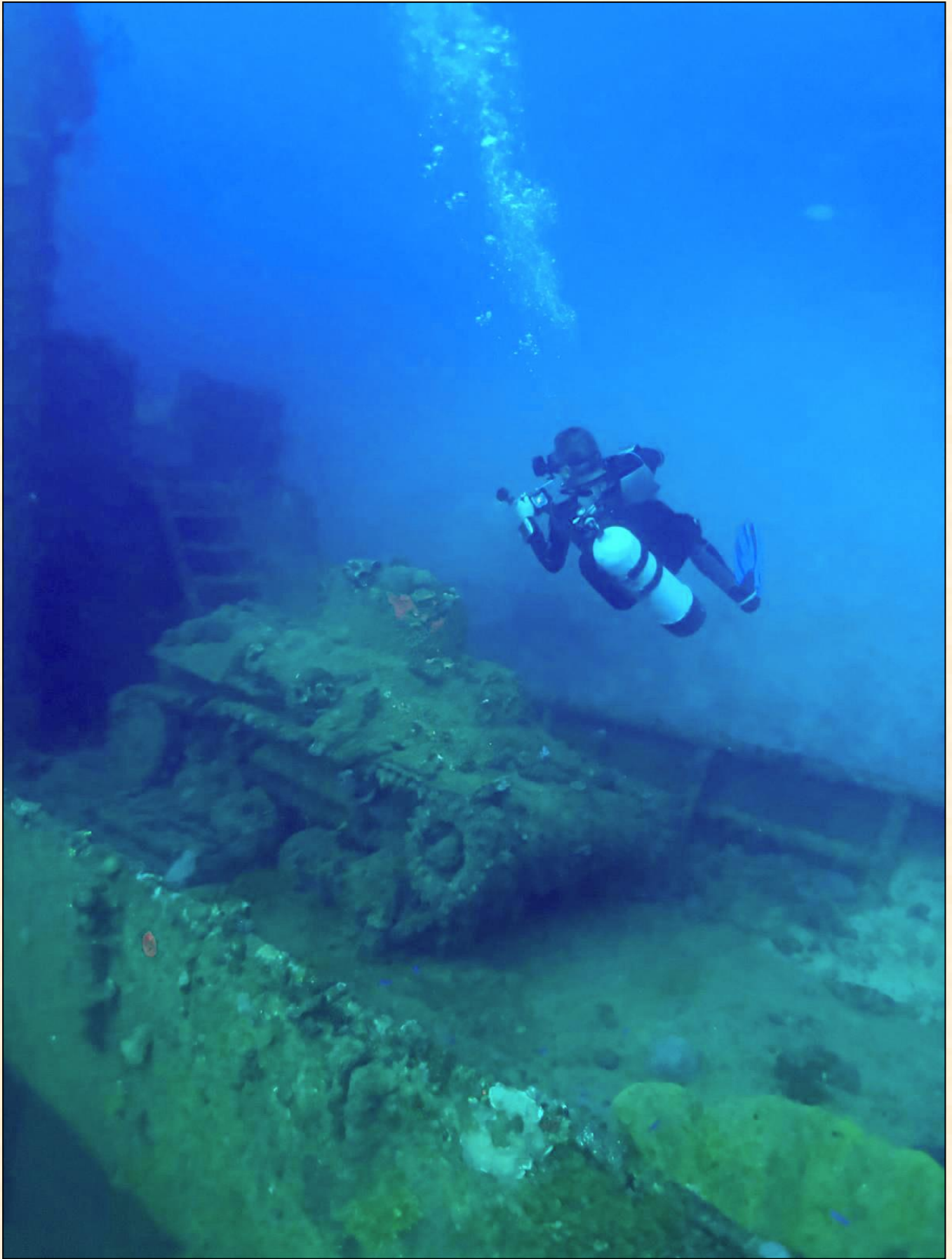
**2055. 13 de Noviembre de 2025. Jueves. Décimo día del viaje a Truk y cuarto de buceo. Truk Lagoon a bordo del Odyssey.** Me metí en la cama muy pronto, agotado y con mucha tos. Muchas horas tumbado, pero dormí fatal. Me olvidé el Somnisedan, subí a media noche y el tripulante, con mucho cariño, le echó un poco de café, un pizco, pero no sé si era una cosa o la otra. A las seis ya estaba en pie y después de desayunar y del briefing nos pusimos a hacer dos buceos en el Nippo Maru, primero la popa y la superestructura y luego la proa.

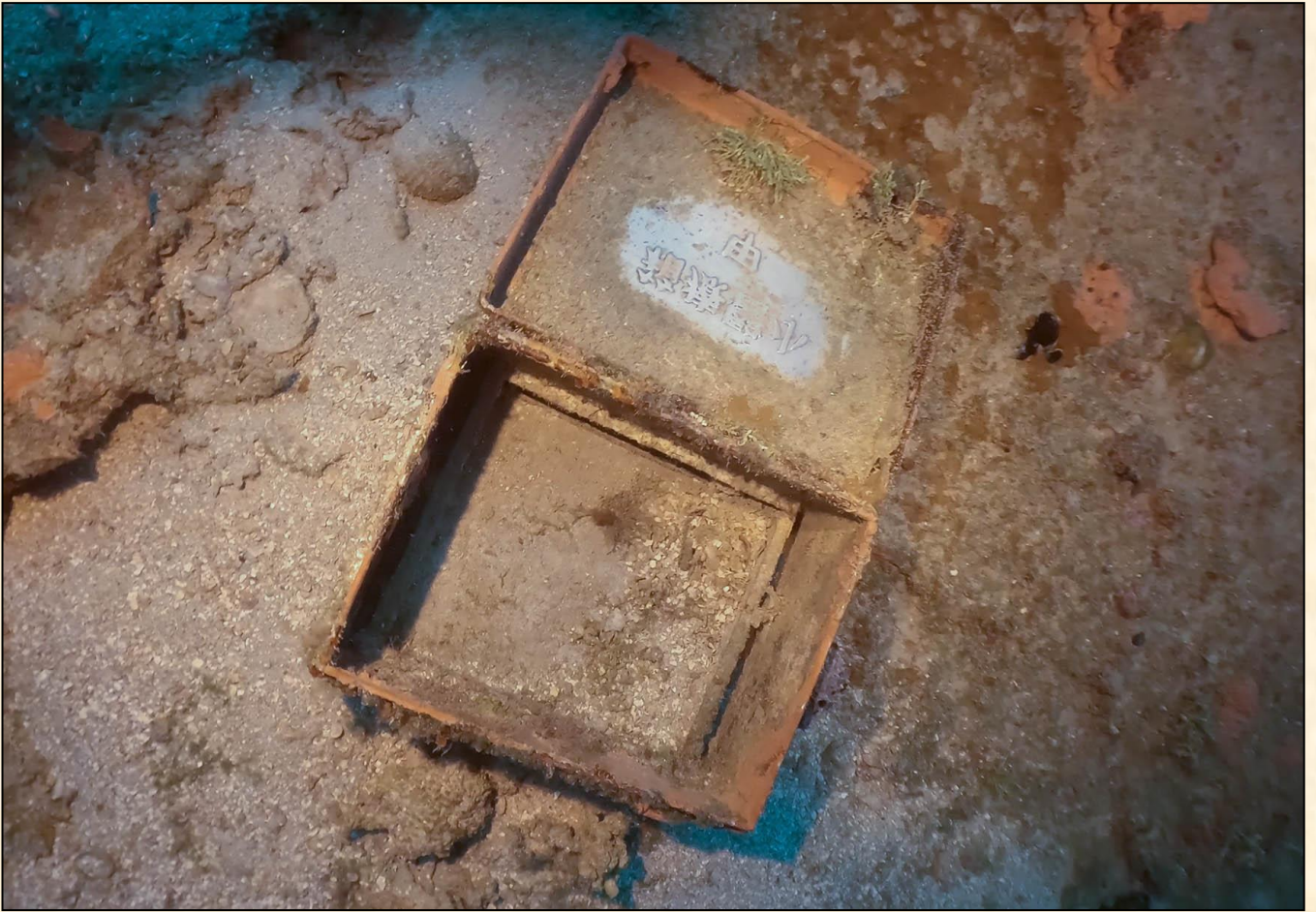


En la popa está la enfermería, caja de medicinas, sillas de ruedas, camillas. También hay, como en todas partes, muchas botellas. Dos cañones de 6 pulgadas desmontadas y dos antiaéreos de 2 pulgadas, uno mirando al cielo y otro a la bodega. Lo más chulo es el puente, con el telégrafo, la bitácora y la rueda del timón (bueno, la parte metálica, que la madera se fue). Subimos con 7 minutos de deco.



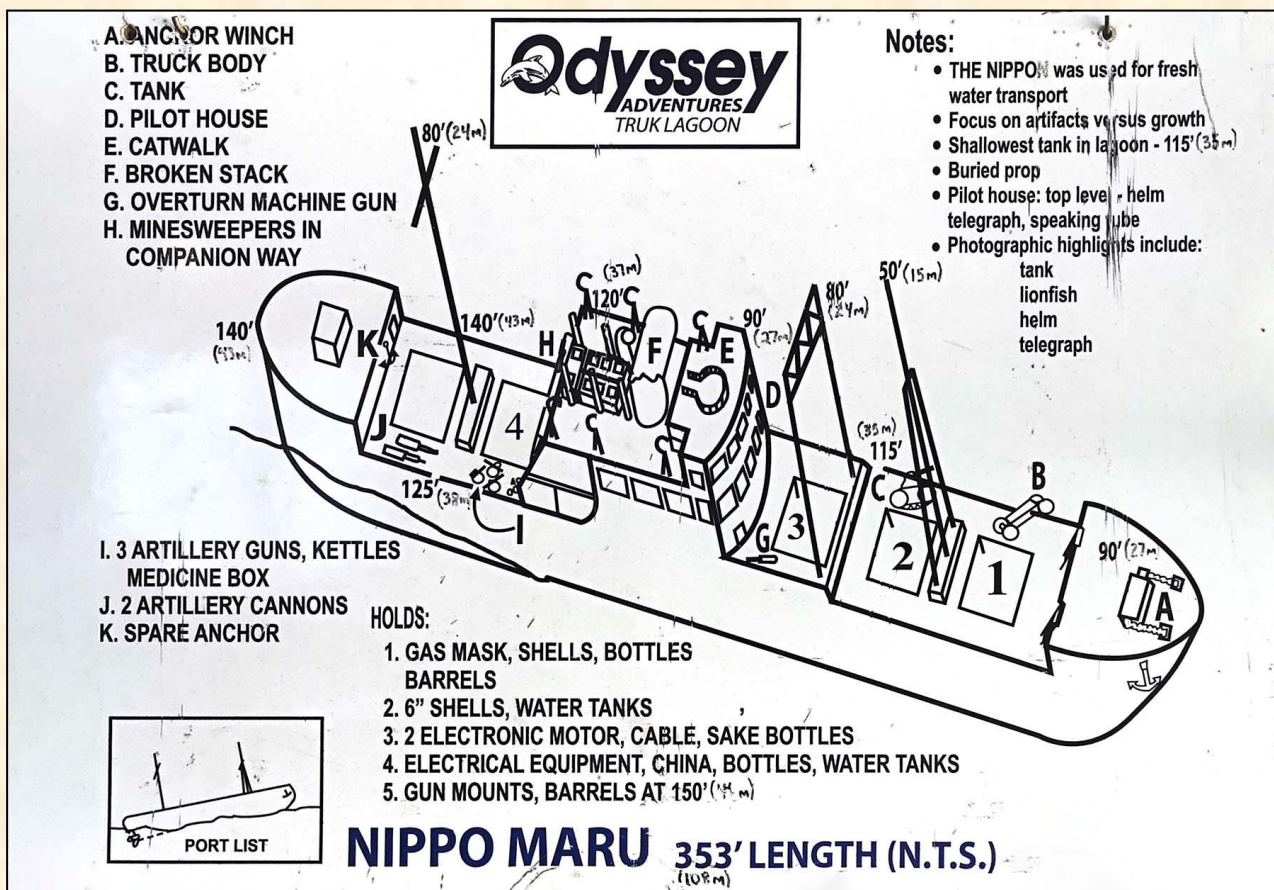






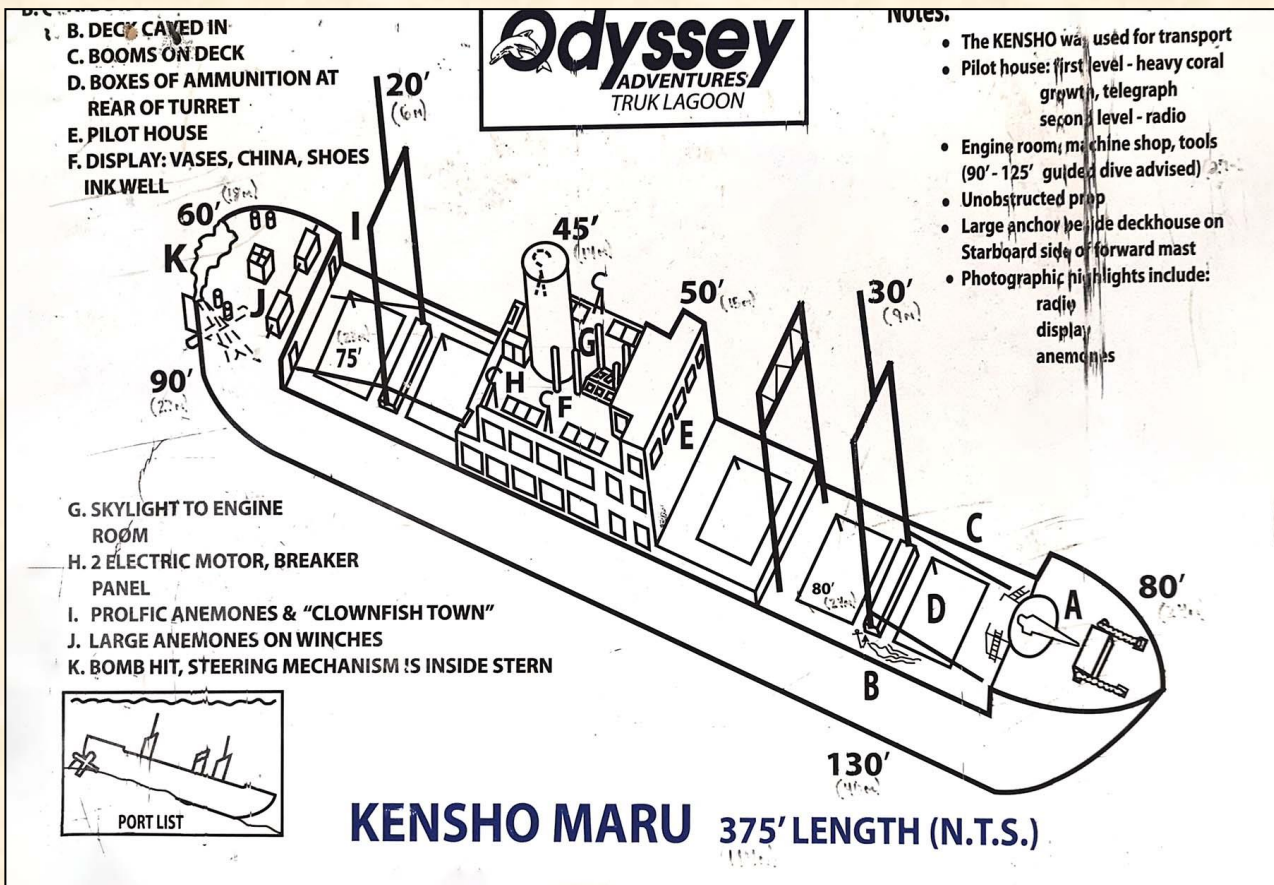


Un Galileo insistía, después de 90 minutos, en que esperase otros 20 para bucear. El otro nada. Había que ir al agua y es el manómetro así que me tiré, no se bloqueó y funcionó normalmente, es solamente una advertencia, un consejo.



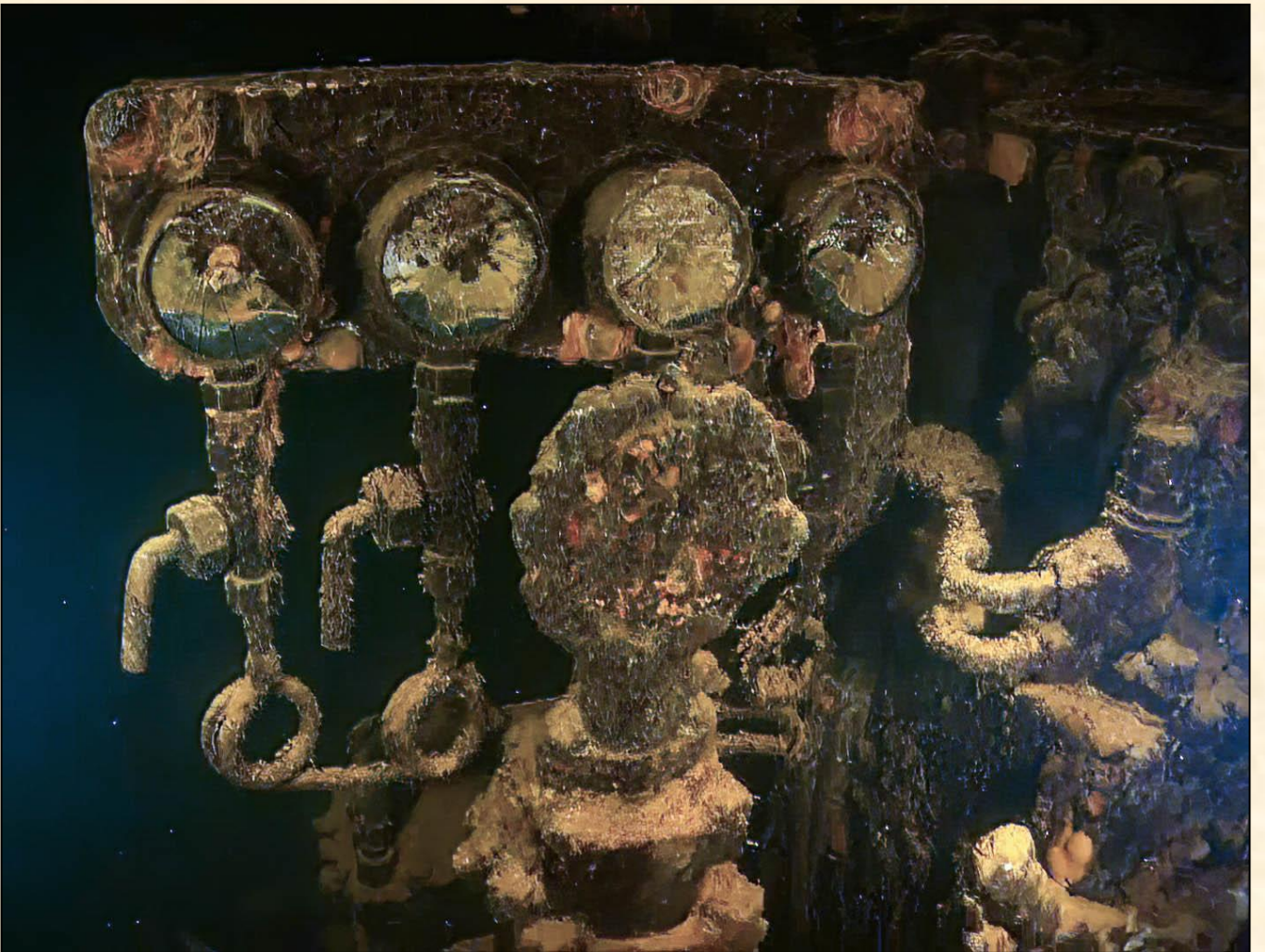
Hicimos la proa, donde destaca parafernalia pequeña y la famosa fila de máscaras de gas. Además, en la cubierta hay dos chasis de camión y un mini tanque de tres tripulantes. Tardamos 15 minutos de natación

para llegar al pecio y subimos al minuto 32, así que en realidad la inmersión fueron 16 minutos de tiempo de fondo, a pesar de ello pillamos 7 minutos de deco. Ya vamos estando muy cargados.



Salimos y comimos, briefing para dos buceos en el KENSHO MARU, Hunter dice que de hacer solo uno el mejor es la sala de máquinas, que es el segundo, así que tengo un buen intervalo de superficie.

En el intervalo del buceo que no hice, gracias a un video de You Tube, logré recuperar la cremallera de la bolsa, por lo menos para este viaje. También vi que la placa tenía las correas flojas y se había corrido hacia abajo. Las apreté (sin darme cuenta que dejaba el ala un poco pellizcada y no se podía purgar del todo).





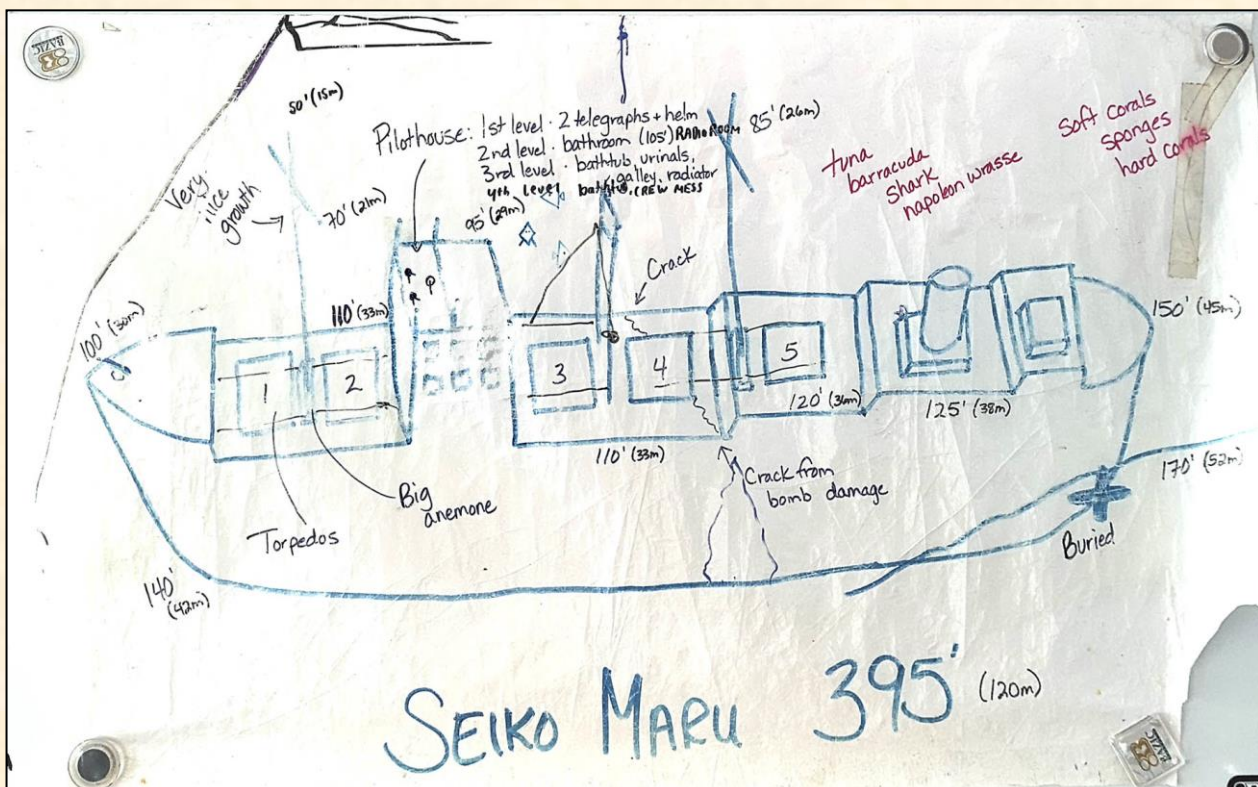
Nos tiramos al agua Silvie, Alberto y Yo, con Hunter. Larga navegación a poco agua y a toda leche para caer sobre la enorme sala de máquinas Diesel. Otros estuvieron antes y hay mucha partícula, para más inri se le acabó la batería a uno de los foquitos (y el otro iría después) así que apagué la cámara. Al apretar las correas se quedó aire embolsado en el ala y como el recorrido era tan

ratonero no pude colocarme para vaciarlo. El caso es que no conseguía controlar la flotabilidad ni la escora y fui dando tumbos, poniendo más atención en llegar al final sin tropezar con nada ni levantar el sedimento que en disfrutar de todo lo que se veía.

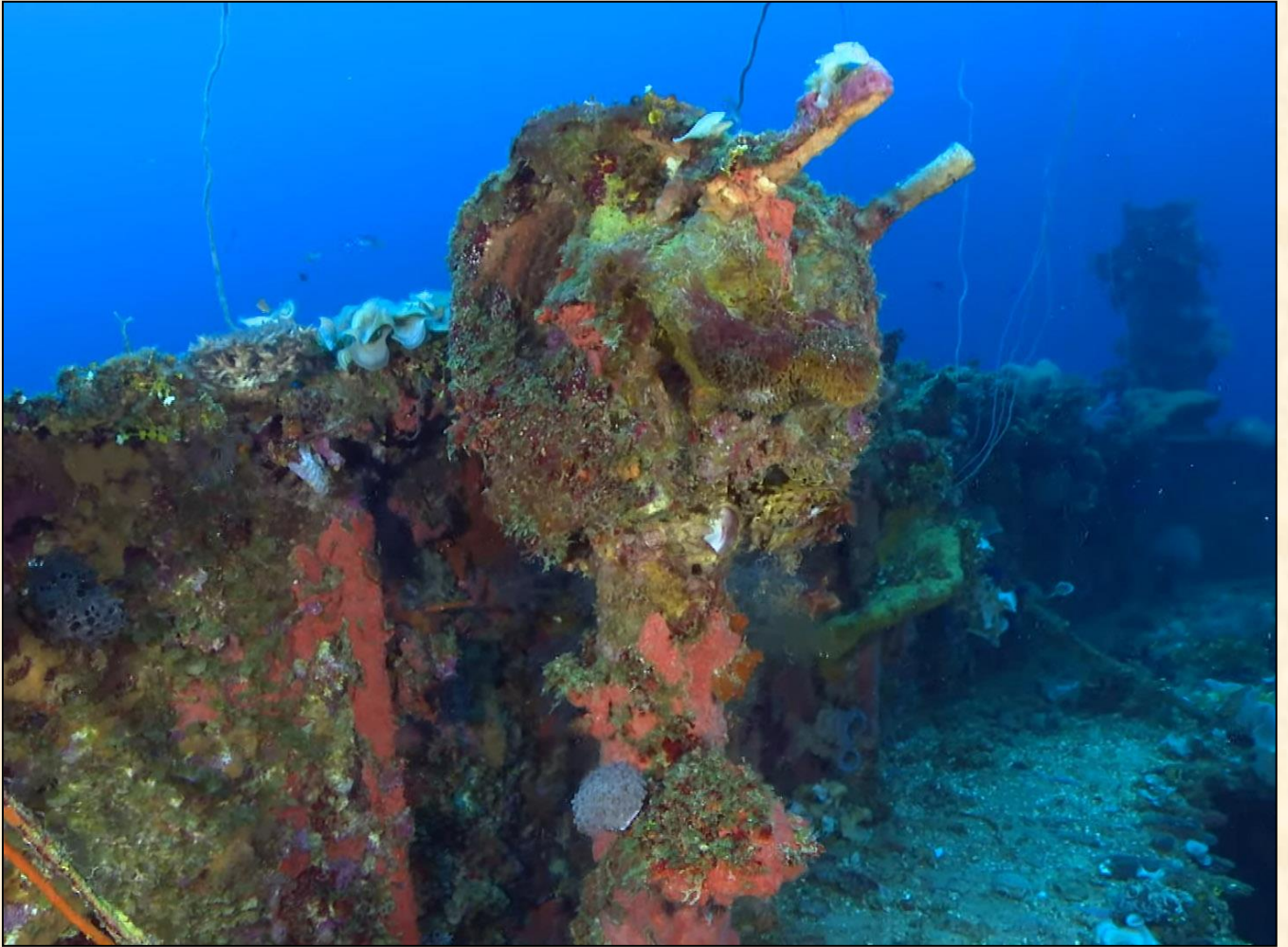
Salimos al exterior ya de noche, subimos al trapecio y Silvie (con un buceo más que yo), tuvo una deco de 24 min. (yo solamente 1). Casi seguido, ducha y cena.

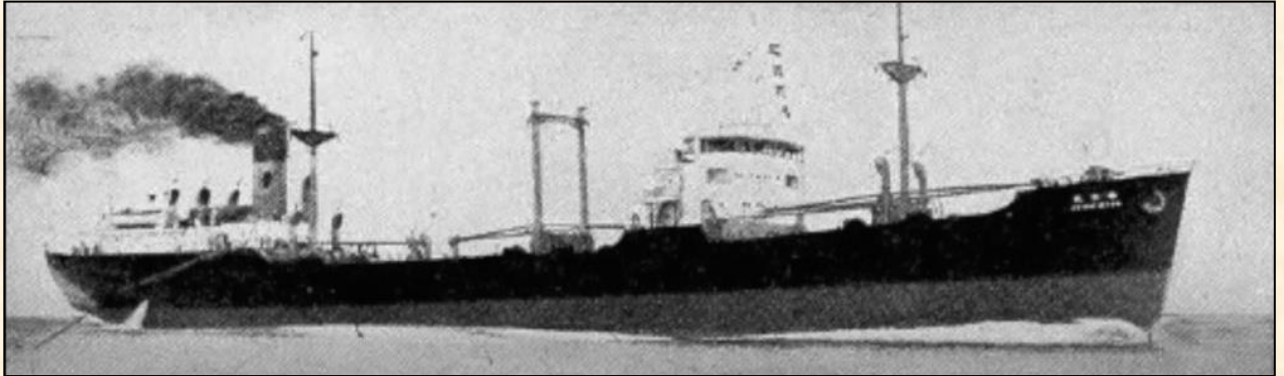
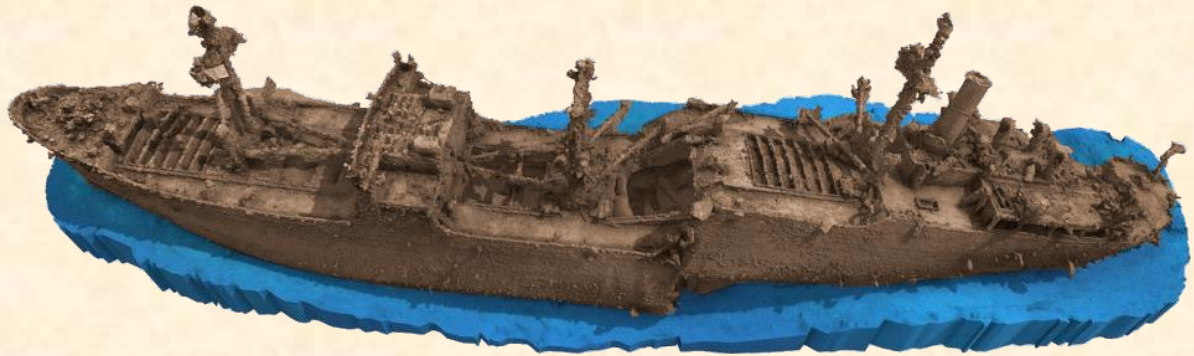
Al final de la cena el Capitán nos echó un discurso de última noche. Alabó nuestro buen hacer y nos contó los procedimientos para desembarcar, para pagar, para las propinas y para todo lo demás. Un ratillo de charla y a la cama, esta vez me bajé el agua caliente al camarote y me hice abajo la infusión.

**2056. 14 de Noviembre de 2025. Viernes. Undécimo día del viaje a Truk y quinto y último de buceo. Truk Lagoon a bordo del Odyssey.** Noche como todas las demás, de mal dormir, aun así me levanté mejor que días atrás, subí a desayunar y sobre la marcha Hunter nos dio el briefing del Seiko Maru, para ir directamente al agua, así que dejé los huevos en el plato y me bajé sin desayunar. Monté el equipo y al agua.









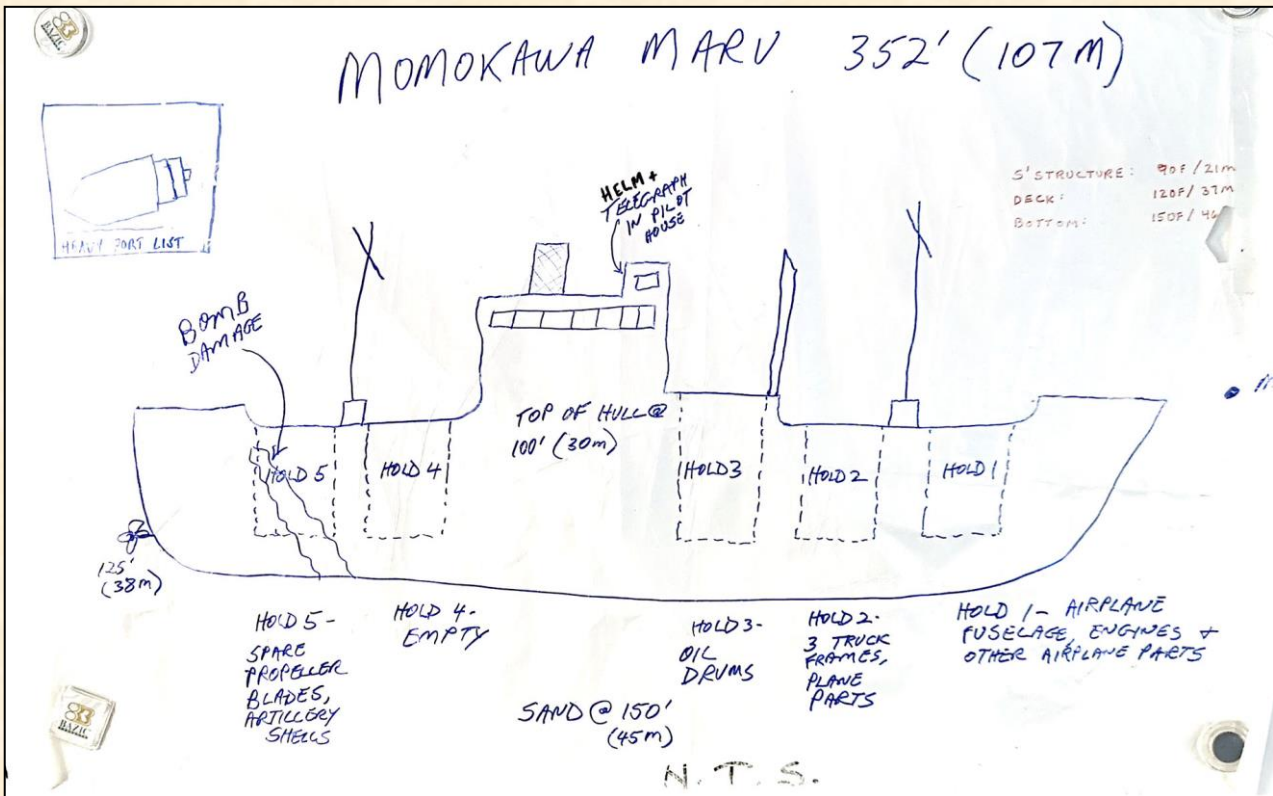
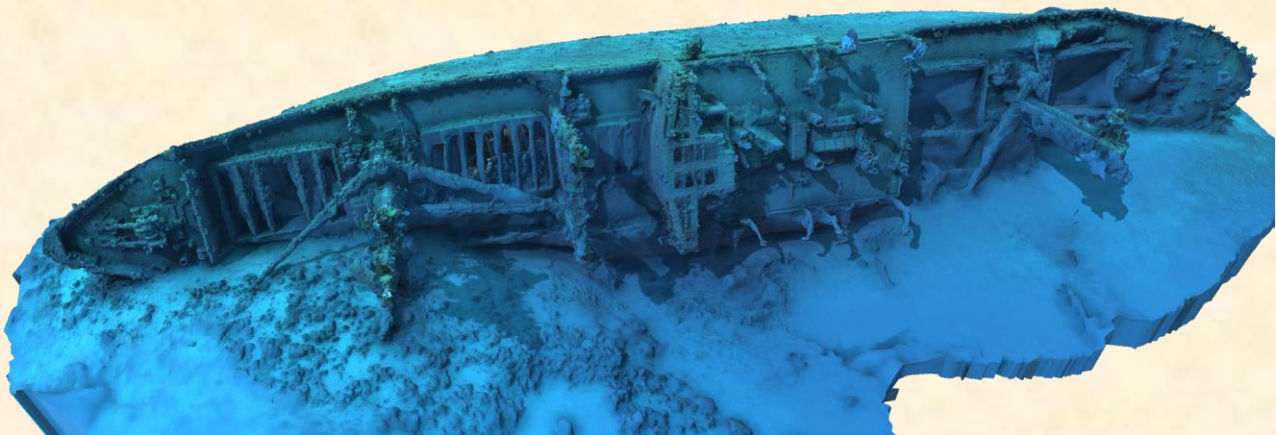
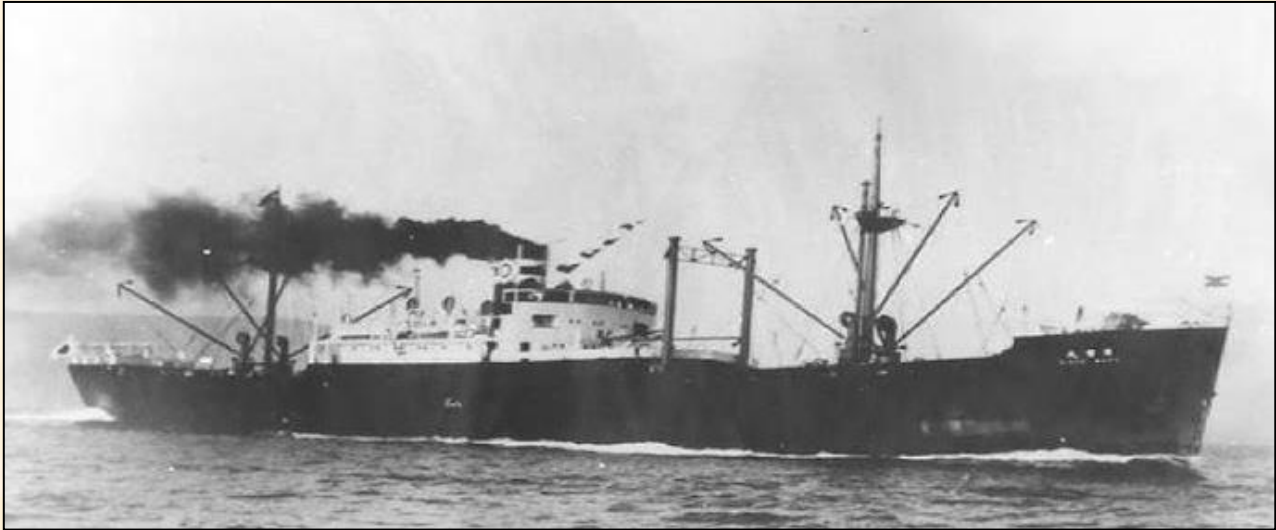
Las sensaciones, todo lo contrario que ayer, super cómodo y relajado, sin ningún problema. Navegamos un poquito y bajamos sobre la proa, donde hay un cañón terrestre con ruedas de los que eran tirados por mulas, del siglo XIX, difícilmente reconocible. Al encender la GoPro vi que ayer en medio del caos, había quedado encendida y estaba frita de batería, así que nada de cámara hoy.

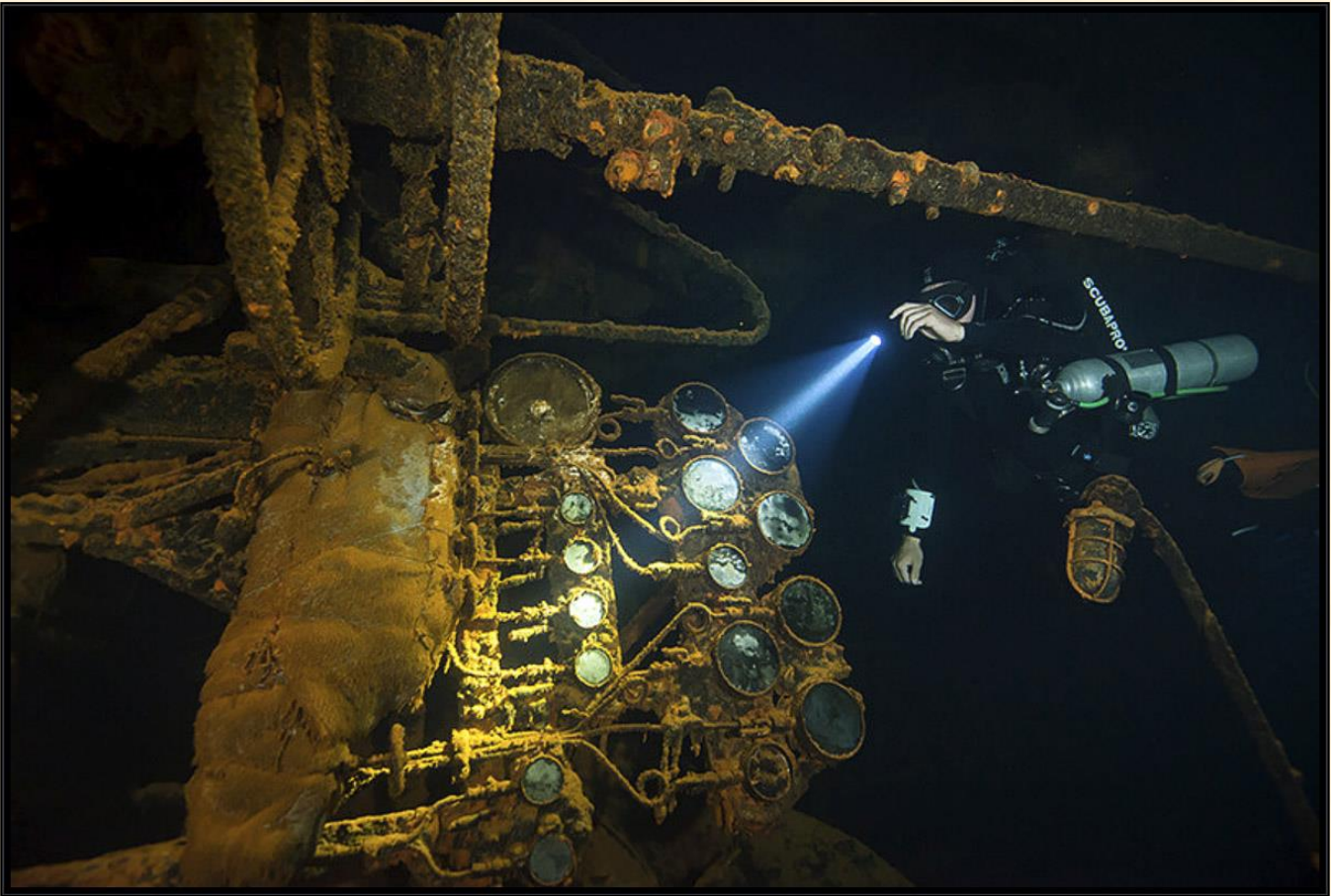
Nos metimos en la bodega número 1, donde hay unos cuantos torpedos de 9 metros de eslora, unos verticales y otros caídos por el fondo. Después subimos por dentro de la superestructura, por baños, y habitaciones con equipos varios hasta arriba, donde está el puente, con dos telégrafos y el mecanismo de la rueda del timón. Siguiendo hacia popa subimos por el palo, poco a poco, muy coralizado, arriba todavía puede verse la luz de tope.

A lo largo de toda la inmersión hay cantidad de artefactos, botellas, loza, lámparas, cerraduras y todo eso que es habitual. Superbién, a pesar de la cámara.

El agobio de bucear pronto era porque, inmediatamente después de salir los cuatro que escogimos el Seiko, el grueso del grupo bajó al San Francisco, que está entre 50 y 55 metros. Salieron descojonándose con un pedo narcótico impresionante. No sé lo que verían ni lo que recordarán, pero me alegro de no haber ido.

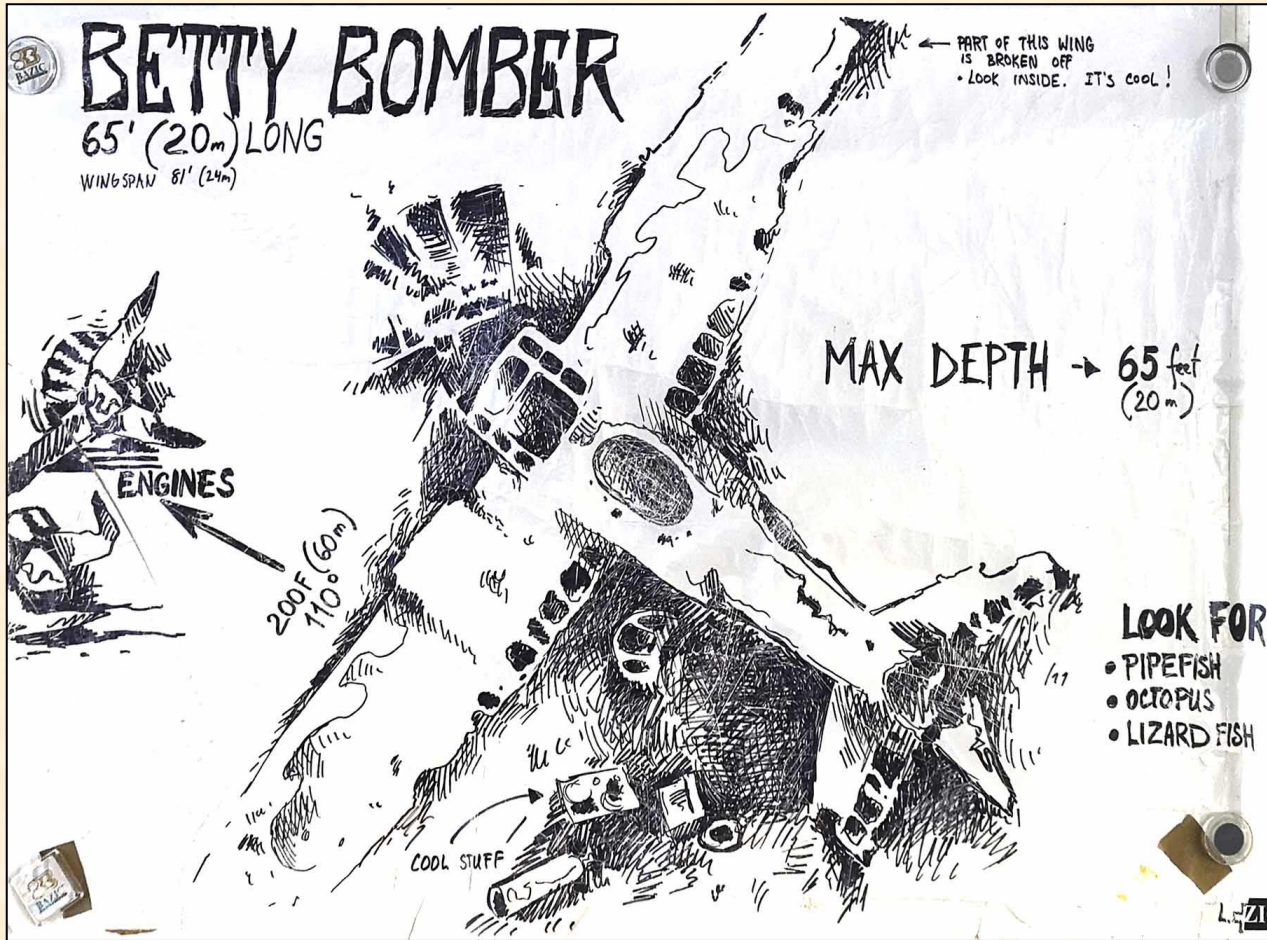
Ahora intervalo y segundo buceo del día, antes de comer, en el Momokawa Maru. Solo vamos los que hicimos el Seiko, los del San Francisco la hacen después de comer (y nosotros, si queremos, podemos repetirla). La más interesante es la primera bodega, que tiene, amontonados, tres aviones con alas plegables, que facilitaban el transporte, ya montados, motores y repuestos de avión. En la segunda hay los chasis de tres camiones y piezas de avión y en la tercera, barriles de combustible.





Pasando a la superestructura, los típicos baños y, arriba, el puente, con el timón y los telégrafos. De ahí llegamos al palo, por el que fuimos subiendo hasta el final y después nadamos hasta el trapecio, un poco de deco y arriba.

Los galileos están desbordados, uno dice que mejor no bucear en dos horas (le dará tiempo) el otro que en cuatro (que no le dará).







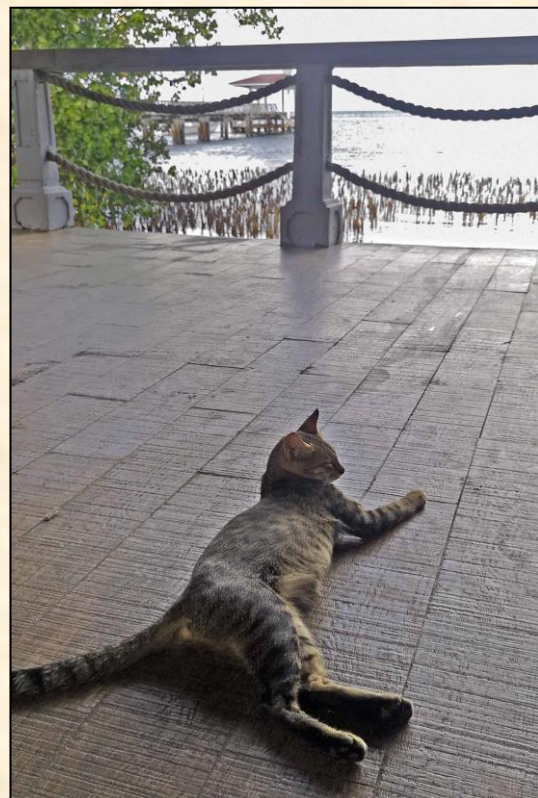


Efectivamente, uno clareó, el otro no. Bajamos a un pequeño bombardero japonés tipo Betty. Por libre, Pedro, Silvie y Yo. No nos costó encontrarlo, llegamos de primeros. Antes que nada recorrido por dentro desde el agujero en la cola hasta salida por el morro (que no está). También faltan los motores. Estuvimos dando vueltas, mirando cosas por los alrededores (una hélice, un asiento, una ametralladora) y después Silvie nos llevó a donde estaban los vascos, en los motores, a 60 metros del pecio. Muy coralizados, la verdad es que no se identifican si no sabes lo que son. Volvimos al avión y de allí subimos al trapecio, una parada de seguridad (esta vez no hubo deco) y arriba en el ascensor acabando el buceo del crucero.

Endulzamos, extendimos las cosas como pudimos pero ya es de noche y se espera que llueva así que tendremos que llevarnos las cosas húmedas/mojadas al hotel.

De cena, en vez de hacer algo especial como es habitual en otros destinos, nos dieron unas pizzas cutres y además frías, rompiendo la racha de excelencia que mantuvieron en la comida hasta ahora. Y mañana tampoco hay desayuno completo, no habrá huevos ni bacon ni salchichas.

**2057. 15 de Noviembre de 2025. Sábado. Duodécimo día del viaje a Truk, estancia en la isla de Chuuk.** Nos levantamos a las seis después de una noche como las demás. Tomamos el último desayuno y a recoger las cosas que, sin estar secas, tampoco están tan mal. Hice un montón con todo lo húmedo y lo sucio a la bolsa grande y dejé el resto en la de Lopesán. El trolley ya estaba listo desde ayer, así que fue fácil. Subí lo pequeño y del resto se encargaron los de la tripulación. Metieron las cosas en una camionetilla cerrada y a nosotros en dos furgonetas y nos trajeron al hotel Truk Stop, que está a dos pasos del puerto.



No tenían habitaciones libres y nos las fueron dando según se iban desalojando, con lo que tuvimos que esperar casi tres horas. Yo sigo con Iñaki, muy buen compañero de habitación. La habitación es un poco viejuna, pero amplia y con buen AC. Iñaki tendió todo en el balcón y al poco se puso a llover, tuvo que recogerlo de urgencia. Cayó un gran chaparrón y luego paró y volvió a salir el sol.

Bajamos, socializamos un rato, algunos salieron a ver un supermercado y unas tiendillas y puestos que hay por aquí, pero carecen totalmente de interés. Comimos (ellos bien, yo elegí mal) y subimos a la habitación para una siesta, sin plan para la tarde. Conseguí enhebrar la aguja con las gafas de Iñaki y coser un final a la cremallera de la bolsa para que no se salga el cursor. Ahora escribo esto y descansaré un rato antes de bajar a ver qué pasa.

Después de una buena siesta bajamos y como llovía otra vez nos quedamos dentro, pasamos el rato y al final cenamos algo, estuvimos con los trasteos de las visas y check ins y al final subimos otra vez a las habitaciones, con muy buena Wi-Fi. Llamé a Cari, a Fede, a Teté, que estaba en una reunión y a Malena que si me atendió. Ahora a la cama y a ver lo que se puede dormir.

**2058. 16 de Noviembre de 2025. Domingo. Decimotercer día del viaje a Truk, Chuuk-Guam-Manila.** Noche normal de aquí, con poco dormir y diana a las ocho, bajé y desayuno de huevos, french toast y bacon con un café. Arriba otra vez y, con tranquilidad, a montar la bolsa. Las cosas fueron pillando el sitio y al final entró todo y pesó, por la báscula de Iñaki, los 23 kilos justos.

Fuimos bajando y a las 11:30 ya estábamos todos abajo con los equipajes. Los cargaron todos en una camioneta de caja abierta y menos mal que no llovió. Las chicas del hotel nos llevaron en sus coches de 4 en 4 al aeropuerto. Una vez allí, bastante caótico, primer pesaje, dejaban hasta 2 libras de exceso (52), si pasaba 4 había que quitar 2. Mucha gente pasó cosas al de mano, que no lo pesaban. Facturación, pago de los 30 U\$ de tasa de salida, paso por inmigración, una ventanilla allí mismo y a esperar.

A la una y cuarto abrieron seguridad, pasamos una inspección básica y listos para entrar en Guam... Se ve que según de donde vengas se toman en serio lo de la TSA o no.



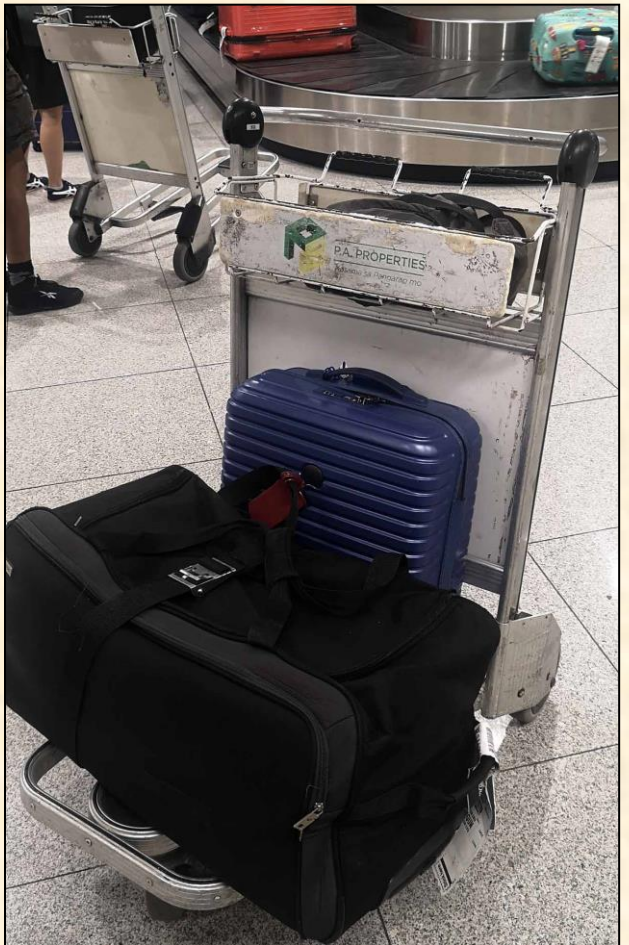
Ahora estamos ya en la sala de embarque, que tiene un bar y un corner de tienda. Todavía nos falta una hora para embarcar, pero por lo menos no hace calor como hacía fuera. Guardo esto y lo meto en el trolley para el vuelo. Aprovechamos para hacer una foto de grupo.

Cambiaremos de avión en Guam, pero, teóricamente, el equipaje lo recogeremos en Manila. Inch Allah!



Llegamos a Guam con normalidad, inmigración, seguridad y a embarque. Hubo que esperar un buen rato, aproveché para cenar algo, en desconfianza de los comistrajos de United, nos despedimos de la gente del grupo que volvía por Tokio y salimos para Manila.

**2059. 17 de Noviembre de 2025. Lunes. Decimocuarto día del viaje a Truk, Manila-Madrid.** Llegamos a Manila tarde, con el plan de pasar la noche en el aeropuerto, salimos un rato fuera, con los fumadores, después volvimos adentro, estaba casi todo cerrado, al final encontramos un Popeye y nos afincamos allí hasta que fue hora de facturar. Una cola enorme, desmesurada, como la que había cuando estuve allí con Caridad, afortunadamente, con el check in hecho pudimos hacer Drop Off del equipaje rápidamente y pasar inmigración y seguridad. Al final, entre unas cosas y otras, la espera no se hizo tan larga.





El avión de vuelta es uno de Wamos, operando para Etihad, cómodo, buen entretenimiento, pero sin la Wi-Fi gratis de Etihad. Llegamos a Abu Dhabi, en tránsito, sin problemas, pasamos seguridad y a la puerta, previa despedida de los que se separaban para Barcelona. Nos quedamos el grupito original del primer día, Pedro, Carlos, Santi y Yo.



Esta vez el servicio de vuelo lo hacía Air Europa, con un avión un tanto estrecho, hecho agravado porque en el asiento del centro me tocó una enorme mole de carne joven, llena de bolsas y trastos, que se desparramaba por todos lados, dejándome encajonado y con una sensación de claustrofobia. Además era como tonta y al final del viaje, que se hizo muy largo por la estrechez, resultó ser además, maleducada.

Por fin conseguí salir de allí, inmigración, trenecito y recogida de equipaje sobre la marcha, subí a salidas, salí por la puerta 4 y al poco llegaron Fede y Kenia que me llevaron a Pozuelo, saludos, cena, WA, hablé

con Cari, que llegó ya Las Palmas y con Teté, que ya están en Guatiza. A las 11, a la cama, donde dormí como un lirón, agotadito que estaba, ni jet lag ni nada, en caída libre.

**2060. 18 de Noviembre de 2025. Martes. Decimoquinto día del viaje a Truk, Madrid.** Me desperté a las ocho bien dormido, ducha, desayuno y al poco aparecieron Kenia y Fede, otro café, este hecho por Fede y más rico que el hecho por mí. Llevamos media mañana tonteando. Hace frío y sol, iremos hasta la farmacia de paseo a por un jarabe para la tos y después iremos a comer a Las Cávilas donde Kenia reservó para las dos. Comimos y encargamos una paella para comer mañana en casa. Hay que pasarse a recogerla. La tarde en casa, descansando.



**2061. 19 de Noviembre de 2025. Miércoles. Decimosexto y último día del viaje a Truk, Madrid-Las Palmas. Mil doscientos sesentaisiete noches en El Monte.** Desayuno con Fede (Kenia está recogiendo a Jaime). Cierre del equipaje y espera. Sigo con la tos. Con ganas de llegar ya a casa.

Como entretenimiento estoy entresacando algunas imágenes de los videos sub. Máscara, telégrafo, cacharros...

Fede y Kenia fueron a buscar la paella al Cávilas, bajó Jaime y comimos los cuatro. Iban a llevarme ellos al aeropuerto, pero le adelantaron la hora a Kenia en el médico así que pedí un Uber y me fui por mi cuenta. Llegué a tiempo, facturé 23,5 Kg. sin que me dijeran nada, pasé seguridad y después de esperar un rato embarcamos y salimos para Las Palmas. Después de tanto avión, el viaje se me hizo largo, aunque no lo fue. La maleta salió pronto y Cari me estaba esperando. Subimos al Monte, hace fresco, hoy llovió y nuestro gato Misi anda medio malo (ya mejorando) de una piedra en el riñón.

Ya copié la mayor parte de las cosas de Chuuk (buceos, videos, fotos...) y ahora pongo este texto al día y me puedo ir a la cama después de cenar algo, dando por terminado este fabuloso y esforzado viaje.

Sigo agotado pero tremendamente contento de, por fin, ver cumplido un deseo largamente esperado y haber logrado bucear en los mejores pecios del mundo.

