



CRUCERO DE BUCEO EN SUDÁN RUTA: THE BEST OF SUDAN (SUDÁN CLÁSICO Y SUR)

BARCO M/Y "SEAWOLF DOMINATOR"

DEL 7 AL 16 DE ABRIL DE 2019

**SENSACIONES INOLVIDABLES A LA BÚSQUEDA DE LOS GRANDES
PELÁGICOS EN LOS MEJORES ARRECIFES. EL SUDÁN MÁS
COMPLETO Y EMOCIONANTE**

Salida exclusiva por la ruta THE BEST OF SUDAN ("Sudan Clásico y Sur") con el barco de crucero M/Y "Seawolf Dominator", de Categoría Superior y elegido mejor barco de crucero 2012. Esta ruta representa una zona privilegiada por la extraordinaria riqueza de sus aguas y su gran transparencia. Todas las inmersiones son de alto nivel avistando constantemente pelágicos: tiburones puntas blancas, tiburones grises, tiburones martillo, grandes cardúmenes de carángidos y barracudas. Zonas de inmersión en el pecio del Umbría, Sanganeb, Sha'ab Rumi, *Precontinente II*, archipiélago de Suakin Una invitación a la aventura en búsqueda de fuertes e inolvidables sensaciones.



La costa sudanesa del Mar Rojo constituye uno de los principales atractivos para el buceo de todo el mundo. Toda ella está bordeada de un arrecife coralino solo interrumpido en las marsas o bahías. Estos arrecifes, de todos los tamaños, se encuentran en toda esta zona salpicando sus aguas y haciendo del sector uno de los de más difícil navegación del globo, como lo demuestra la infinidad de pecios que se encuentran esparcidos.

Este sector del Mar Rojo representa una zona privilegiada para los amantes del buceo por la extraordinaria riqueza de sus aguas y su gran transparencia debida a la gran profundidad existente, que evita que el sedimento marino sea removido por el oleaje superficial. Todas las inmersiones en Sudán son de alto nivel avistando constantemente pelágicos: tiburones puntas blancas, tiburones grises, tiburones martillo, grandes cardúmenes de carángidos y barracudas. Los arrecifes están densamente poblados de gorgonias y corales blandos de una extraordinaria calidad. La vida en éstos es exuberante.

Sudán cuenta, además, con el atractivo añadido de saber que estamos buceando en la historia del submarinismo: grandes pioneros como Hans Hass o Jacques Cousteau ya descubrieron la riqueza de estos arrecifes vírgenes hace muchos años. Bucear en el legendario experimento subacuático *Precontinente II* de Cousteau o sumergirnos en pecios de la Segunda Guerra Mundial como el *Umbría*, son experiencias que también se pueden vivir en esta zona privilegiada del Mar Rojo.



SUDÁN. RUTA “CLÁSICO Y SUR” (THE BEST OF SUDAN). SUMERGIRSE EN UN DESTINO INEXPLORADO Y DE LEYENDA

El Mar Rojo sudanés constituye, sin ninguna duda, una de las zonas de buceo más vírgenes e inexploradas del planeta con la presencia de unos arrecifes espléndidamente conservados. Algunas de las razones que contribuyen a ello son el poco fomento que ha habido por parte de las autoridades sudanesas hacia la industria del buceo y, sobre todo, el ser un destino al que sólo se puede acceder a través de los pocos barcos de crucero que allí operan en unos meses determinados del año. Esto garantiza un buceo prácticamente en solitario en todas las inmersiones. Pero, además, sumergirse en las aguas de Sudán es hacerlo en un lugar envuelto de fascinantes leyendas submarinas escritas por los grandes pioneros del buceo, lo cual aumenta si cabe más el atractivo por explorar los fondos de sus arrecifes.

La amplia extensión geográfica sudanesa hace que normalmente se distribuya en tres itinerarios diferentes. El llamado “Extremo Norte” que engloba la zona desde la barrera de Pfaffner hasta el área de Shambaia (Abington, Angarosh y Merlo); el itinerario “Clásico” (arrecifes de Wingate, Sanganeb y Sha’ab Rumi) y el denominado “Sur”, que engloba el archipiélago de Suakin ((arrecifes de Pinnacle, Sha’ab Jumna, Hindi Gidir, Logan Reef, Keary Reef, Sha’ab Ambar, Protector Reef y Barra Musa Kebir)

Este fabuloso crucero combina dos de estos itinerarios, el clásico y el sur, con el objeto de bucear en los mejores lugares de este destino.

UN DESTINO LEGENDARIO. EXPEDICIONES SUBMARINAS EN SUDÁN

Para cualquier buceador, Sudán es un sugerente nombre que evoca algunas de las páginas más importantes de la historia de la actividad subacuática.



El primer personaje que surge en la escena de Sudán es Hans Hass (Viena, 23 de Enero de 1919), pionero en la exploración de estas aguas. En Octubre de 1949 viajó por primera vez en solitario al Mar Rojo sudanés para ver cumplido su sueño de juventud. Y en compañía de su *rebreather* y sus cámaras subacuáticas artesanas inició su primera expedición de la que obtuvo unos magníficos resultados y unas sorprendentes imágenes de la vida marina de este lugar. Una vez de regreso a Viena empezó a reunir fondos para una segunda expedición con el objeto de realizar un documental de larga duración y con una tripulación de apoyo. En 1950, una vez conseguida la financiación suficiente, el aventurero Hass regresó a Sudán con mejores equipos de filmación. Además, en esta ocasión, le acompañaba su asistente Lotte Baierl, quien se convertiría poco después en su esposa. Las imágenes captadas dieron como resultado la película *Under the Red Sea* (cuyo título en alemán fue *Abenteuer im Roten Meer*), presentada con gran éxito en la Bienal de Venecia de 1951.

El comandante Jacques-Yves Cousteau efectuó su primer reconocimiento en aguas de Sudán en diciembre de 1951 con objeto de valorar un experimento científico que consistía en instalar bajo el agua una pequeña ciudad submarina. Pero no fue hasta Junio de 1963 cuando se puso en marcha esta expedición que fue llamada *Précontinent II* (también conocida como *Continental Shelf Station Two* o *Conshelf Two*), instalando las estructuras en una de las paredes de Sha'ab Rumi.

Por último, es justo mencionar también la proeza del español Manolo Salsas, instructor ACUC quien, entre 1993 y 1995, como un aventurero más, estuvo explorando los fondos del Mar Rojo de Sudán con el objeto de abrir en un futuro una cadena de centros de submarinismo en el país. Fruto de esa prolongada estancia escribió un curioso libro que lleva por nombre "660 días buceando en Sudán" en donde narra pormenorizadamente los principales puntos de buceo de este lugar, además de aportar una serie de informaciones prácticas de gran interés para todo aquel buceador que quiera viajar a este maravilloso destino.





DESCRIPCIÓN DEL BUCEO EN LA RUTA “CLÁSICO Y SUR ”

EL ARRECIFE DE SANGANEB

Localizado a unas 14 millas náuticas al noreste de Port Sudan, el arrecife de Sanganeb es, sin ninguna duda, uno de los mejores lugares del Mar Rojo para bucear tanto por su impresionante riqueza marina como por su excelente visibilidad. Su inconfundible faro de 50 m. de altura nos da el recibimiento a este arrecife que tiene la consideración de Patrimonio Mundial de la Humanidad por la Unesco desde el año 2016 y Parque Natural desde 1990.

Situado en aguas abiertas, se desploma hasta un vertiginoso fondo de 800 m. De norte a sur, presenta una gran extensión de 6 km y, en total, el atolón tiene una superficie de 12 km². Sanganeb simboliza el buceo por antonomasia del Mar Rojo y sus 23 puntos de buceo se caracterizan por sus pendientes cortadas a pico, sus paredes verticales y sus características plataformas en sus extremos norte y sur. Debido a su posición es un lugar óptimo para el avistamiento de pelágicos y de una inmensa variedad de vida bentónica, destacando una gran cantidad de tiburones (hasta seis especies distintas), delfines, tortugas, meros, carángidos, mantarrayas, grandes bancos de barracudas capaces de ocultar la luz natural y cientos de especies de arrecife. Las paredes verticales de todas las inmersiones del arrecife son un caleidoscopio de colores y de especies marinas. Corales duros y blandos de todas las especies, esponjas de toda la variedad cromática y gorgonias majestuosas son los pobladores habituales. Aquí se encuentra la mayor diversidad de coral del Mar Rojo, con más de 124 especies censadas.

Las inmersiones más interesantes y más sencillas son las que se realizan en la plataforma sudoeste, donde se encuentran los mejores jardines de coral (destacando los enormes corales mesa) y una abundante variedad de vida marina. También son un excelente lugar para el avistamiento de tiburones grises, bancos de atunes, carángidos, barracudas y, especialmente, el pez halcón de hocico largo (*Oxycirrhites typus*). Presentan el típico perfil de los buceos en Sudán con una primera plataforma a 20 m. Ningún buceador sale decepcionado de estas inmersiones. La parte norte de Sanganeb es la más profunda y donde mayores posibilidades existen de observar tiburones: martillos, sedosos, longimanus, grises, puntas blancas y, en ocasiones, tigres. Pocos lugares de buceo existen en el planeta que nos ofrezcan esta extraordinaria variedad de buceo con tiburones.

Sanganeb, Espacio Natural Patrimonio Mundial de la Humanidad de la Unesco



En su 40ª reunión, celebrada en Estambul del 10 al 17 de Julio de 2016, el Comité del Patrimonio Mundial de la Unesco inscribió 21 nuevos sitios en la Lista del Patrimonio Mundial. Tan distinguida consideración la alcanzó el Arrecife de Sanganeb junto con otras zonas adyacentes del Mar Rojo de Sudán. En concreto, pasó a integrar la lista “los Parques Nacionales Marinos de Sanganeb y la Bahía de Dungonab junto con la isla de Mukkawar”. Destaquemos también que otro de estos lugares inscritos en esta reunión fue el Archipiélago de Revillagigedo (México).



El faro de Sanganeb

En el extremo sur del arrecife se localiza el famoso faro de Sanganeb (*Sanganeb Reef Light*, en inglés), construido por los británicos en 1906 cuando Sudán era un protectorado del Imperio Británico.

El primer faro fue una construcción cónica metálica de unos 55 m. (180 pies) de altura, tal y como puede verse en la postal de Klaus Huelse. Proporcionaba un parpadeo blanco que tenía un alcance de alrededor de 18 millas náuticas y servía para advertir a los barcos del peligro del arrecife de Sanganeb.



Así lo definió Hans Hass en su libro “La Manta, el Diablo del Mar Rojo” (edición española) cuando lo visitó en los años 1949-1950: “En el horizonte, el alta mar, se alzaba una forma incierta que parecía una diminuta silueta de la Torre Eiffel. Bill me explicó que se trataba del faro de Sanganeb, un atolón que se encuentra en el borde más exterior de los arrecifes de coral”.



La presente construcción está hecha de bloques de hormigón. Su parte superior, rodeada de un paso circular, presenta una linterna de metal que alberga la óptica rotativa. La señal óptica está constituida por un destello blanco cada cinco segundos y tiene una elevación por encima del nivel del mar de 50,30 m. La señal acústica (en caso de niebla) proporciona un sonido de tres segundos cada 30. Esta parte superior está rodeada por una galería circular descubierta. En el interior, una escalera helicoidal permite llegar a este punto.

La base del faro está dispuesta en dos plantas en la que existen diferentes entornos, incluyendo una antigua biblioteca. Posee también algunas habitaciones, baños y cocina, ocupadas por el personal del faro: guardias, personal de la Armada de Sudán, un electricista y un cocinero. Aparecen también algunas construcciones bajas, separadas del edificio principal, que se concentran alrededor de la plaza de la base del faro, y dos muelles largos, uno hacia el norte y otro hacia el sur. Éste último posee carriles y un carro que se empuja a mano para el transporte del material desde el faro hasta el punto extremo de la barrera en el mar.



Después de las inmersiones del día, siempre tendremos ocasión de subir los 268 escalones del faro y, una vez arriba, contemplar la panorámica de 360 ° de espacio infinito con la única soledad del mar. Una imagen difícil de olvidar.

EL ARRECIFE DE SHA'AB RUMI

A 26 millas de Port Sudan y a 12 de Sanganeb nos encontramos con uno de los más famosos y espectaculares arrecifes de coral del mundo, una maravilla del mundo marino que siempre ha cautivado y sorprendido y en el que encontraremos inmersiones legendarias: Sha'ab Rumi, cuyo nombre significa, literalmente, "el arrecife romano" y, por extensión, "el arrecife cristiano".

Sha'ab Rumi constituye una gran laguna protegida accesible a través de un estrecho paso. Su interior es un perfecto refugio para las embarcaciones ya que se encuentran protegidas de los vientos.

Las zonas de buceo más habituales aparecen en la plataforma sur y todas las inmersiones que podemos realizar aquí son extraordinarias con una vida marina abundante y variada. En la plataforma que se asoma a mar abierto, situada a 28 m. de profundidad, se dan cita tiburones martillos, puntas blancas, sedosos y grises de arrecife, escuelas de barracudas, cardúmenes de jureles, atunes, peces loro gibosos, napoleones, pargos, meros, mantas y, durante la parada descompresiva, delfines mulares o nariz de botella. Siguiendo la escarpada pared oeste hasta los 35 m. sorprende un bellissimo jardín de corales blandos, abanicos de mar y gorgonias, mientras que en el azul patrullan los tiburones martillo. Los tiburones que se dan cita en Sha'ab Rumi vienen atraídos por las corrientes, por lo que tendremos que estar al tanto de las mismas. No es casual que Cousteau eligiera este arrecife para efectuar sus investigaciones sobre tiburones.



Précontinent II

La zona norte de Sha'ab Rumi fue la elegida por el comandante Jacques-Yves Cousteau para su experimento conocido con el nombre de *Précontinent II*. Este proyecto tuvo su antecesor en el *Précontinent I* o *Diogène* (llamado así por su estructura en forma de tonel), la primera "habitación" submarina que, en septiembre de 1962 fue sumergida a 10 m. en la isla de Frioul, frente a Marsella, y en la que dos miembros del equipo (Albert Falco y Claude Wesly) permanecieron durante siete días llegando a trabajar hasta una profundidad de 25 m. En una época en la que las dos grandes potencias, la URSS y Estados Unidos participaban en la carrera por conquistar el espacio, Cousteau estaba convencido de que el futuro del hombre se jugaba debajo del mar.



El éxito del primer proyecto llevó a Cousteau a llevar a cabo (*Continental Shelf Station Two* o *Conshelf Two*) mucho más ambicioso que el primero. Instalado en Sha'ab Rumi en Junio de 1963, el lugar fue elegido por su posición protegida de los vientos y porque proporcionaba un anclaje seguro para los dos barcos de asistencia, aparte de su proximidad a Port Sudan. Además, se contaba con un saliente submarino prácticamente plano y con caída hacia la profundidad.

El *Précontinent II* constaba de tres habitáculos que fueron construidos en Francia y llevados a Sudán por los barcos Calypso y Rosaldo:

- La "Estrella de Mar" o "Estrella de cuatro brazos", nombre dado por la forma que tenía. Se trataba del lugar de residencia para que cinco hombres (Raymond Vaissière, Pierre Guilbert, Albert Falco, Pierre Vannoni y Claude Wesly) permanecieran aquí durante un mes a 10 m. de profundidad. La estructura tenía una sala de estar central donde estaba el puesto de control y, en los cuatro brazos, los dormitorios, laboratorios y dependencias.



- El “Erizo”, una estructura en forma de cúpula situada a la misma profundidad que la anterior, y que servía de aparcamiento submarino o garaje para la pequeña nave que se utilizaba para los desplazamientos y podía alcanzar los 300 m. de profundidad.
 - La “Estación Profunda”, a 25 m. / 30 m. de profundidad, para que dos hombres (Raymond Kientzy y Andre Portelatine) permanecieran en ella durante una semana respirando una mezcla de oxígeno y helio.
- Además, se hundieron otra serie de estructuras para equipos y hasta 50 jaulas de tiburones.



El 15 de Junio los buceadores se sumergieron en su habitáculo y volvieron a la superficie el 23 de Julio. Las estructuras estaban unidas entre ellas y conectadas a la superficie por teléfono y televisión y supervisadas por un gran equipo de apoyo que; además, se realizaban exámenes médicos continuos. El barco Rosaldo proporcionaba la energía necesaria para el funcionamiento de los equipos

eléctricos así como el aire comprimido que debía mantener a dos atmósferas la presión interna. Los hombres que participaron en este proyecto realizaron una serie de experimentos destinados a determinar la viabilidad de trabajar en el fondo marino.

Todos los proyectos *Précontinent* fueron financiados en gran parte por la industria petroquímica francesa, que, junto con Cousteau, esperaba que estas colonias pudieran servir de estaciones base para la futura explotación y trabajos en el mar. Pero estos experimentos no encontraron un futuro productivo, y Cousteau, después de culminar el proyecto *Précontinent III* pocos años más tarde, retiró su apoyo para esta idea y decidió centrar sus esfuerzos en la conservación marina. También, gracias a otros avances como una comprensión más avanzada de la fisiología del buceo y mezclas más complejas de gases respiratorios, entendió que estas tareas podían ser realizadas de manera más eficiente por robots submarinos o buzos que operaban desde la superficie. *Précontinent* quedó tan solo en una utopía.



De la experiencia de esta memorable hazaña se realizó en 1964 la película documental *Le Monde sans soleil*, ganadora de un Óscar. Aunque la filmación es una herramienta de comunicación para mayor gloria de Cousteau, sigue siendo un valioso testimonio de la tecnología de esa época.



Hoy en día podemos sumergirnos en el mismo lugar donde se encontraba la estación *Précontinent II*, a pesar de que solo podemos ver los restos del “Erizo”, salpicado de ojos de buey y colonizado por corales, ya que el resto de estructuras (la “Estrella de Mar” y la “Estación Sumergible”) fueron desmanteladas. También podemos observar alguna de las jaulas para tiburones situadas entre 30 y 50 m. Pero bucear en este entorno es ya por sí mismo una fascinante experiencia que nos retrotrae a una época donde, hace ya 54 años, unos pioneros del buceo soñaron que vivir debajo del mar era posible.

EL ARRECIFE DE WINGATE. EL PECIO DEL UMBRIA

En este arrecife, a escasos 8 km. de la costa de Port Sudan, descansa el espectacular pecio del Umbria descubierto por Hans Hass y que él mismo describió como “el mejor pecio del mundo”.



Historia del Umbria

El Umbria fue construido en los astilleros de Hamburgo en por la compañía *Schiffswerks Reiherstieg* para el gobierno argentino y empezó a navegar el 30 de Diciembre de 1911 con el nombre de SS Bahia Blanca. Estaba accionado por dos motores de vapor de seis cilindros que producían 4.300 caballos de potencia para navegar a una velocidad máxima de 14 nudos. Con una eslora de 155 m. y una manga de 18 m., se concibió como barco de pasajeros y tenía capacidad para 2.400 personas y 9.000 tn. de carga. Su principal ruta la hacía entre Europa y América, siendo uno de los principales destinos Argentina. Cuando estalló la Primera Guerra Mundial fue adquirido por el gobierno argentino y estableció su base en Buenos Aires. En el año 1935 fue requisado por el gobierno italiano y otorgada su titularidad a la *Lloyd Triestino Società Anonima di Navigazione de Génova*. Se transformó en buque de carga, fue rebautizado con el nombre de Umbria y destinado al transporte de tropas y elementos militares. Desde ese año trasladó a gran cantidad de tropas a las distintas colonias del África oriental.

En mayo de 1940 el Umbria fue provisto de una gran carga de que comprendía, entre otros elementos, 360.000 bombas aéreas de entre 15 y 100 kgs., 60 cajas de detonadores, municiones, repuestos para automóviles, vino, harina, material de construcción y tres Fiat Lunga 1100 (versión especial "colonial" de los Fiat 1100 de 1939 pero con unas ruedas más grandes y ejes más largos) que, seguramente, iban destinados a los generales de los países ocupados). En total, todos los pertrechos totalizaban más de 8.600 tn.



El Umbria partió el 19 de Mayo de 1940 con destino a Somalia, recientemente invadida por Mussolini, para avituallar a las tropas italianas. Quizás también, en su ruta, tenía que llegar a Calcuta o Rangún, pero es posible que eso fuera una pista falsa dada por algún agente italiano para que los ingleses desconocieran sus auténticas intenciones. En ese momento, Italia aún permanecía neutral en la guerra y su misión, por tanto, era secreta debido a su inminente entrada en la contienda.

El 3 de Junio llegó a Port Said, la ciudad egipcia que daba acceso al Canal de Suez. Allí cargó 1.000 tn. de carbón y agua, en un movimiento para engañar a los aliados, tratando de parecer un carguero inofensivo. Las autoridades del puerto, controlado por la Royal Navy, permitieron que el Umbria cruzara el Mar Rojo tres días después de su llegada. Los británicos demoraron la salida de la Umbría sabiendo que la entrada de Italia en la guerra era inminente y que la carga de Umbría tenía un poder devastador que antes o después se utilizaría contra los Aliados. Pero Italia, dado que era un país neutral, tenía todo el derecho de

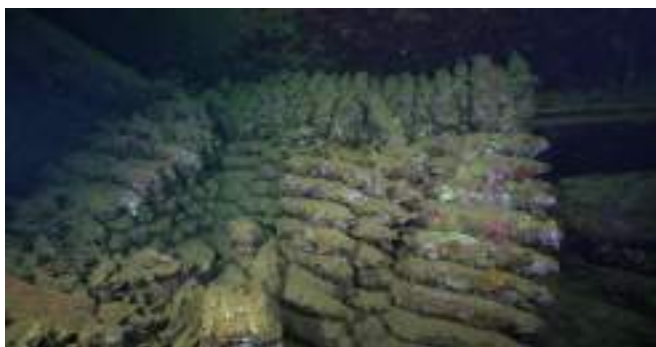
transportar elementos militares a sus colonias. Habiendo cumplido el plazo para ser retenido, el Umbria continuó la navegación y cruzó el Canal de Suez el 6 de Junio pero con la escolta muy de cerca del HMS Grimsby, de la British Royal Navy; la importancia y capacidad destructiva de la carga lo requirió. El Umbria tenía que hacer escala en la ciudad eritrea de Massawa y Assab, donde iba parte de la carga pero, poco antes de llegar, el 9 de Junio el HMS Grimsby le dio la orden de fondear en el arrecife de Wingate, frente a Port Sudan, ya que los ingleses habían sido informados por sus servicios secretos sobre la naturaleza real de la carga del Umbria. Una vez anclado, y con objeto de inspeccionarlo con el pretexto de buscar contrabando, se dirigió a él el mismo el crucero acorazado neozelandés HMS Leander cuyos 22 hombres (incluido el capitán) subieron a él y se quedaron hasta la mañana siguiente. Lorenzo Muiesan, el capitán del Umbria escuchó por la radio esa misma mañana en su camarote que Italia había declarado formalmente la guerra, entraba en la contienda bélica con Alemania como aliado y a medianoche de ese mismo día comenzarían las hostilidades. Corría el 10 de Junio de 1940.



Muiesan, un capitán muy patriota y con larga experiencia, fue el único en la zona que había oído la noticia y supo inmediatamente que tanto el Umbria como la carga serían utilizadas por los Aliados contra su propio país. En un movimiento de extraordinaria inteligencia, y para que los británicos no se enteraran de sus intenciones, el capitán ordenó a su tripulación realizar una simulación de rescate. Mientras los italianos ocupaban los botes salvavidas, los principales ingenieros del barco, siguiendo las órdenes de Muiesan, abrieron todas las válvulas y hundieron el buque hasta el fondo del arrecife. Con la tripulación a salvo, los británicos sólo tuvieron tiempo de subir a su barco y observar cómo el carguero se deslizaba lentamente. Cuando el capitán del HMS Grimsby le preguntó por qué había hecho eso, Muiesan confirmó la declaración

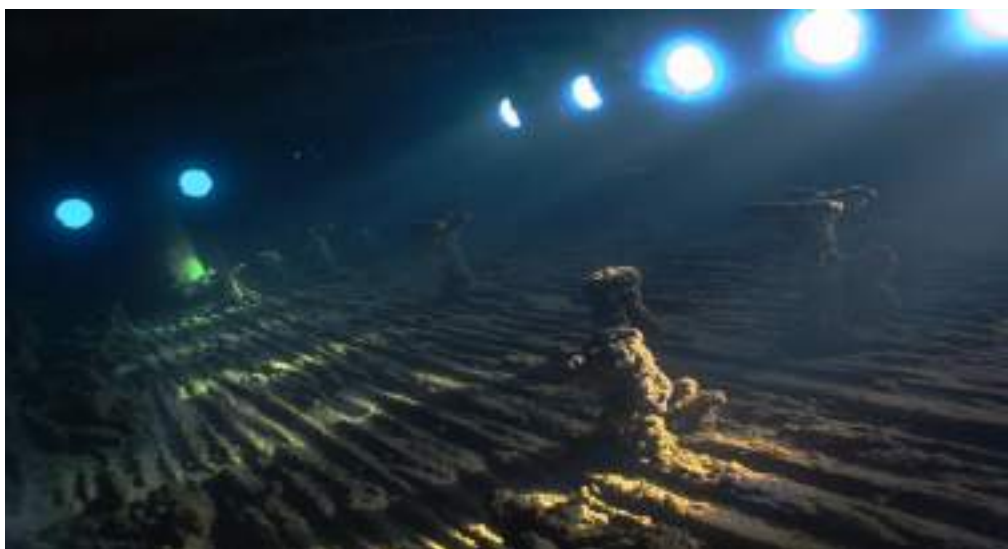
de guerra de Italia a Gran Bretaña. Al día siguiente, Muiesan y el resto de la tripulación del Umbria partieron detenidos a la India, donde pasaron cuatro años en prisión. La maniobra heroica e inteligente de Muiesan hizo que el buque y su preciosa carga se hundieran a los pocos minutos en el fondo del arrecife. Aunque la carga se podía salvar, los británicos decidieron dejar el barco hundido y no utilizarla ya que representaba un gran peligro.

Esta anécdota en la historia de la Segunda Guerra Mundial ha convertido al Umbria en uno de los más espectaculares pecios del mundo y, para algunos, en el mejor.



El Umbria en la actualidad

El pecio del Umbria está prácticamente intacto, tiene una gran visibilidad y es fácil de bucear debido a la poca profundidad a la que se encuentra. Se halla casi exactamente como el día en que el capitán Lorenzo Muiesan decidió hundirlo a 18 millas de distancia de Port Sudan. Apoyándose en el arrecife de Wingate en su lado de babor y con una inclinación de aproximadamente 45º, a una profundidad mínima de 4,88 m. y máxima de 35,96 m. donde se halla la popa y el timón, la exploración del pecio, que nunca recibió ningún trabajo de recuperación debido a que la carga se ha considerado siempre demasiado peligrosa, representa una auténtica aventura para los buceadores que se internan en él. Las partes más altas de los mástiles a veces sobresalen del agua con mara baja. El mástil principal, ahora roto, se encontraba cerca de la cubierta delantera, y se halla ahora en el fondo marino. Sus dos anclas se localizan a 200 m. del naufragio.



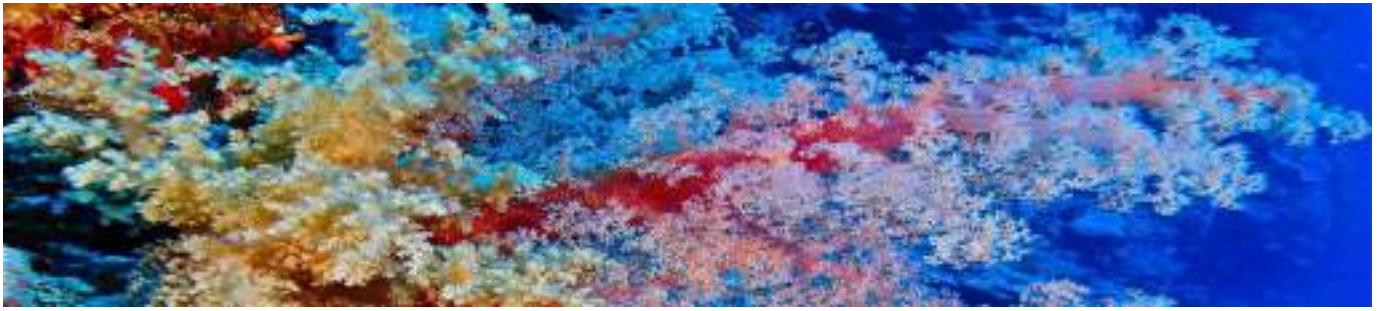
Sus más de 150 m. de longitud están adornados con corales blandos y duros, esponjas, anémonas y una vida marina excepcional en la que destacan cangrejos, langostas, crinoideos, peces payaso, bailarinas españolas, pargos, labios dulces, mariposas, barracudas ...

Se puede bucear de proa a popa y por dentro y por fuera. En este naufragio, la máxima del buceo de "no tocar nada" debe ser estrictamente aplicada. Miles de detonadores y bombas, aunque no están activadas, podrían explotar.

Debido a su superficialidad presenta mucha luz natural que crea hermosos efectos a través de los ojos de buey. Tres de las bodegas del Umbria, todas de gran interés, están abiertas ya que carecen de escotillas y pueden ser fácilmente examinadas. Allí encontraremos toda la carga del Umbria, desde las bombas aéreas, detonadores, rollos de cable eléctrico y los Fiat Lunga 1100, hasta los sacos de cemento solidificados. Un detalle interesante es también la hélice de estribor, tan sólo a 18,3 m. de profundidad, que nos brinda grandes oportunidades para la fotografía.

Hans Hass, durante su primera expedición en solitario a Sudán en Octubre de 1949, fue el primer buceador que se sumergió en el Umbria. Se dirigió hacia el arrecife de Wingate en una faluca con dos pescadores y se internó en el pecio completamente solo y en secreto, sin tener permiso de las autoridades para hacerlo. Según sus palabras, el Umbria era el mejor pecio del mundo.





EL ARCHIPIÉLAGO DE SUAKIN

Al Sur de Port Sudan se presenta el gran archipiélago de Suakin, compuesto de distintas islas y arrecifes y donde, probablemente, se encuentren algunas de las más inolvidables y mejores inmersiones del mundo. Es un lugar al que los pocos barcos de crucero que operan en Sudán acuden durante un corto período de tiempo al año; en concreto, durante los meses de Abril y Mayo, cuando el clima es bastante estable y hay ausencia de viento ya que es muy complicado amarrar cerca de los pináculos o los arrecifes hasta para las embarcaciones pequeñas en caso de mar gruesa. Por la noche, los barcos se introducen en Sha'ab Ambar, la única laguna existente y que ofrece un lugar seguro.

Muchos de los arrecifes que se integran en Suakin escasamente han sido buceados, por lo que sumergirnos en ellos supone revivir las primeras expediciones de exploración que tuvieron lugar en Sudán a principios de los años 50 del pasado siglo. Entre los distintos puntos de este increíble archipiélago son de interés: Sha'ab Ambar, Sha'ab Jumna, Pin-nacle, Logan, Seilada, Hindi Guidir, Kiri, Pender, Protector y Preserve. Todos se encuentran entre 4 y 20 millas de distancia de Sha'ab Ambar y entre media hora y tres horas de navegación el punto más alejado.

Casi todas las inmersiones se realizan alrededor de torres y pináculos que se elevan desde el fondo y que, en la mayoría de ocasiones, no llegan a la superficie. Destaca en todas ellas un magnífico coral y una abundante vida marina compuesta por una constelación infinita de peces de arrecife. En cuanto a los avistamientos especiales destacan los tiburones de puntas blancas en todo el archipiélago, los tiburones martillo en Jumna, Sha'ab Ambar Sur y Logan, los tiburones sedosos (*Carcharhinus falciformis*) en Protector, los grises en Sha'ab Ambar y las tortugas en Seilada.



El arrecife de Sha'ab Ambar. La única laguna de todo el archipiélago

A 33 millas de Port Sudan y 29 de Sanganeb, destaca el gran arrecife de Sha'ab Ambar. Es un territorio virgen que está dispuesto en sus casi 5 millas de longitud en dirección norte-sur y, en su parte final, en dirección sur-este, presentando una forma de herradura discontinua. En la parte norte es donde se conforma la laguna cerrada que ofrece un excelente refugio para fondear por la noche.

La inmersión más interesante se realiza en el extremo sur de la barrera, justo en el lugar que se abre al océano, a unas 4 millas de la laguna, donde se encuentra una plataforma que comienza a 4 metros y una gran meseta de arena a 25 metros de profundidad. Destacan las formaciones de coral duro, quizás uno de los mejores de todo el Mar Rojo. Aquí es fácil tener encuentros con tiburones de puntas blancas que descansan sobre la arena, con tiburones martillo y grises en el azul, meros gigantes y bancos de carángidos, atunes y barracudas. Ocasionalmente se avista el tiburón tigre.



Seilada. “La isla de las tortugas”

Seilada es conocida también como la “isla de las tortugas” debido a que la arena de sus playas representa un lugar para el desove de las tortugas que comienza en la primavera. Son muy fáciles de ver buceando en *snorkel* a lo largo de la barrera alrededor de la isla. El buceo suele realizarse en la pared norte y no se considera una inmersión muy exigente. Aquí podemos avistar multitud de tiburones de puntas blancas, rayas, especies de arrecife, tiburones martillo solitarios y, como no, las tortugas residentes.

El arrecife de Sha'ab Jumna. Inmersiones que enamoran

Jumna se encuentra a unas 29 millas de Port Sudan y se trata del arrecife más septentrional que encontramos en el archipiélago de Suakin. Se halla en mar abierto y se eleva desde las profundidades marinas desde los 300 y 400 metros.



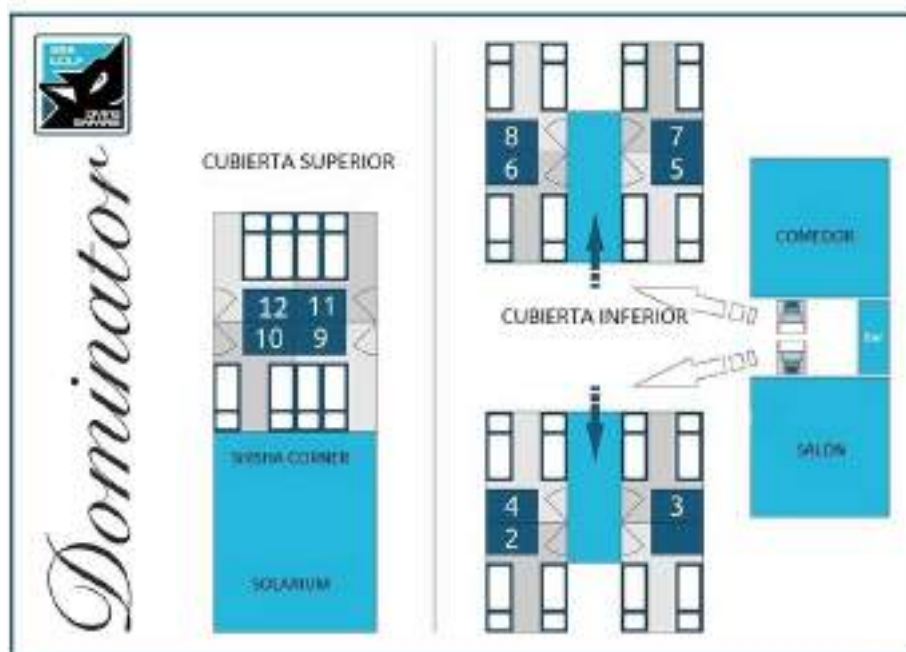
El buceo en Jumna es excepcional y suele realizarse desde la pared del lado este, siempre dependiendo del punto de la corriente entrante. Esa suave corriente es la que hace que Jumna nos abrace, nos haga girar, nos envuelva con sus vaivenes de lado a lado. Observaremos aquí un inmenso mundo en miniatura en la que destacan las paredes llenas de nudibranquios, de toda clase de peces de arrecife y tapizadas de corales duros y blandos. Jumna es una gran torre llena de cuevas, grietas y cañones que aprisionan los rayos de luz cuyos contrastes crean una maravillosa sinfonía de colores azules. Jumna nos dará la bienvenida con su gran escuela de tiburones martillo de más de 80 ejemplares, peces loro de cabeza jorobada y cardúmenes de pelágicos, anfitriones perfectos que nos proporcionarán una experiencia inolvidable. A veces aparece alguna manta que también se apunta al baile al son de la corriente.



EL BARCO DE CRUCERO M/Y SEAWOLF DOMINATOR GALARDONADO COMO MEJOR BARCO DE CRUCERO EN 2012



El M/Y Seawolf Dominator es un moderno barco de buceo de Categoría Superior que fue construido en 2007 y remodelado completamente en 2015 con un único diseño pensando sólo en los buceadores. Con sus 36 m. de eslora, sus 11 camarotes espaciosos con baño privado, su gran salón-comedor y un solárium para descansar y tomar el sol, hacen que la semana de crucero sea muy cómoda para todos. Una tripulación que habla varios idiomas hará muy agradable nuestra estancia ¡Nos vemos a bordo!



DESCRIPCIÓN GENERAL DEL M/Y SEAWOLF DOMINATOR

INFORMACIÓN TÉCNICA

Año de construcción: 2007

Renovado: 2015

Capacidad: 22 buceadores

Eslora: 36 m.

Manga: 8,5 m.

Motores: PS Darcon 750 Cv. X 2

Generadores: 80 Kw. X 2

Velocidad máxima: 14 nudos.

Equipo de navegación: Radar, sonda, GPS, VHF, plotter, compass, radiobaliza EPIRB.

Capacidad de agua dulce: 16.000 litros.

Capacidad combustible: 18.000 litros de gas-oil.

Electricidad: 220 v., clavijas redundas (EU).

Aire acondicionado: restaurante (cubierta superior), salón (cubierta inferior) y todos los camarotes.

Solarium en cubierta superior e inferior. Uno con hamacas y otro con barra.



BUCEO

Compresores: Aire y Nitrox. 3 Bauer 240 l/m.

Botellas: 40 de aluminio de 12 litros DIN / INT. Botellas de 15 litros DIN / INT (bajo petición).

Barcas auxiliares: 2 zodiacs con motores de 40 Cv. Yamaha fuera borda.

CAMAROTES

11 lujosos camarotes dobles espaciosos:

- Cubierta superior: 3 suites con cama de matrimonio *King size* y 1 camarote doble con camas separadas.
- Cubierta inferior: 7 camarotes con camas separadas.

Aire acondicionado individual.

Ducha y WC privado.

Sistema de música y minibar.

Armarios, toallas y ropa de cama.



COMEDOR Y RESTAURACIÓN

Amplio salón climatizado equipado con LCD TV, VCR, DVD y CD

Habitación árabe de shisha.

Gran diversidad de platos de cocina europea y especialidades locales preparados con productos frescos.

Menús especiales (vegetarianos, alérgicos).

Disponibles refrescos, zumos, té y café.



ITINERARIO DEL VIAJE (Salida desde Madrid y Barcelona)

Del 7 al 16 de Abril de 2019

10 días / 9 noches (8 días / 7 noches a bordo)

Día 1 (7 de Abril, domingo). Salida del Aeropuerto Internacional de Madrid (22:05) o Barcelona (22:40) con la compañía Emirates con destino a Dubai. Noche a bordo.

Día 2 (8 de Abril, lunes). Llegada a Dubai a las 07:10 (Madrid) y a las 07:35 (Barcelona). Enlace con vuelo de Fly Dubai con destino a Port Sudan a las 11:30. Llegada a las 13:40 a Port Sudan. Trámites de entrada en el país, entrega de visado y traslado al crucero M/Y Seawolf Dominator. Presentación de la tripulación y asignación de camarotes. Estancia en pensión completa.

Días 3 a 8 (9 a 14 de Abril, martes a domingo). Buceo durante estos días, realizando un paquete de 20 / 21 inmersiones en el itinerario "Clásico y Sur" (The Best of Sudan). 2/3 inmersiones el primer día, 4 diarias (días 2 a 5) y 2 el último día. Programa de inmersiones en Jibna Reef, Keary Reef, Pinnacle Reef, Sanganeb West, Shaab Ambar Lagoon, Shaab Ambar South, Shaab Rumi, Shaab Rumi – Precontinent II, Shaab Rumi – South plateau, Shaab Suedi, Shaab Suedi Channel y pecio del Umbria.

Día 9 (15 de Abril, lunes). Desayuno y, a la hora convenida, desembarque y traslado al aeropuerto para tomar a las 14:40 vuelo de Fly Dubai con destino a Dubai. Llegada a las 21:55 a Dubai.

Día 10 (16 de Abril, martes). Enlace con vuelo destino a Madrid (07:35) y Barcelona (08:15). Llegada a las 13:25 a los dos aeropuertos.



INCLUYE

- Vuelos Madrid o Barcelona - Dubai - Port Sudan con Emirates y Fly Dubai en línea regular, clase turista (ida y vuelta). 30 Kgs. de equipaje permitido.
- Tasas aéreas.
- Sobrecoste carburante (50 €)*.
- Tramitación visado de entrada a Sudán.
- Recogida y asistencia en el aeropuerto.
- Transfers aeropuerto – barco de crucero M/Y Seawolf Dominator – aeropuerto.
- 8 días / 7 noches de crucero en el barco M/Y Seawolf Dominator en camarote doble con a/a y baño privado.
- Régimen de pensión completa.
- Agua, té, nescafé y zumos.
- Shisha en la habitación árabe.
- WiFi en los puntos que haya cobertura.
- Paquete de 20/21 inmersiones guiadas: 2/3 el primer día, 4 diarias y 2 el último día**.
- Guías de buceo profesionales.
- Asistencia de 2 embarcaciones auxiliares durante las inmersiones.
- ENOS® System. Localizador electrónico de rescate para buceadores en superficie***.
- Capitán y tripulación altamente cualificados
- Botellas de 12 litros con aire y plomos.
- Seguro de asistencia en viaje.
- Seguro de buceo incluyendo cámara hiperbárica (sin sublímite de cobertura).

* Las tasas e impuestos gubernamentales y es sobrecoste de carburante pueden estar sujetos a variación.

** El programa de inmersiones depende de las condiciones del mar y del tiempo y puede ser variado según el criterio del capitán.

*** Si el ENOS® System no estuviera disponible o tuviera problemas técnicos, no puede haber reclamación.

NO INCLUYE

- Visado de entrada a Sudán (155 \$)*.
- Tasas e impuestos gubernamentales sudaneses, permisos de buceo, costes de registro y asistencia turística (187 €)*.
- Bebidas alcohólicas y *soft drinks*.
- Gastos personales
- Propina de tripulación (50 €).
- Botella de 15 litros (45 € todo el crucero). Bajo petición previa.
- Nitrox (70 € todo el crucero, o 5 € por botella).
- Teléfono por satélite.

* El visado pueden estar sujeto a variación.

REQUISITOS

- No se exige ningún tipo de vacuna obligatoria para viajar a Sudán.
- Los ciudadanos españoles necesitan obtener visado para viajar a Sudán.
- Se requiere pasaporte en vigor, con una validez mínima de 6 meses y que no tenga sellos de Israel.
- Carnet o titulación de cualquier organización reconocida internacionalmente.

COTIZACIÓN

Precio total del viaje en las condiciones especificadas para buceador

1.759* € + 389 € (tasas aéreas)**

* El precio del viaje combinado ha sido calculado según los tipos de cambio, tarifas de transporte, coste del carburante, tasas e impuestos aplicables en cada momento. Cualquier variación del precio de los citados elementos podrá dar lugar a la revisión del precio final del viaje.

** El precio de los vuelos y de las tasas aéreas están calculados según el día de cotización. Este importe puede estar sujeto a variación y se actualizará en el momento de la emisión de los billetes según el importe que determine la compañía área. El concepto "tasas" incluye las tasas aéreas y el suplemento de carburante.

Forma de pago:

- a) 300 € en el momento de la reserva.
- b) 40 % del total del viaje a principios del mes de Julio.
- c) Resto, 45 días antes del viaje.

Cta. cte. bca.

Titular: Aspasia Dive.

Banc Sabadell - Atlántico.

IBAN ES43 0081 0066 6000 0146 9854

