

# *Rusadir*

---

*(Melilla en llamas)*



*Título original: Rusadir (Melilla en llamas).*

*Ilustración de la portada: Plano de Melilla (1909-1910). Fotografía del Ministerio de Defensa de España.*

*Primera edición: marzo de 2012.*

*Autor: R.M.*

*e-mail: [armagedoncan@gmail.com](mailto:armagedoncan@gmail.com)*

*Todos los derechos reservados.*

*Está prohibida la reproducción total o parcial, su traducción, inclusión, transmisión, almacenamiento acceso a través de medios analógicos, digitales o de cualquier otro sistema o tecnología creada o por crearse, sin autorización previa y escrita del autor.*

*A Foro Aviones.*

## Índice:

*Introducción: Página 5.*

*Capítulo 1. Malas noticias: Página 6.*

*Capítulo 2. El Mediterráneo en llamas: Página 7.*

*Capítulo 3. El yate de Mohamed VI: Página 8.*

*Capítulo 4. El bloqueo a Melilla: Página 9.*

*Capítulo 5. El Protocolo: Página 10.*

*Capítulo 6. Estado de Emergencia: Página 13.*

*Capítulo 7. El empeoramiento de la situación: Página 14.*

*Capítulo 8. El ultimátum: Página 15.*

*Capítulo 9. El comienzo de las hostilidades: Página 16.*

*Capítulo 10. La puerta de Beni Enzar: Página 18.*

*Capítulo 11. La Operación Ariete (Rabat). Página 22.*

*Capítulo 12. La Operación Ariete (El Aaiún). Página 25.*

*Capítulo 13. La liberación de Melilla. Página 29.*

*Capítulo 14. Operaciones especiales. Página 32.*

*Epílogo: Página 33.*

*Fichas técnicas: Página 35.*

*Cierre: Página 40.*



## Introducción.

Un simple vistazo a Internet basta para darnos cuenta del interés que suscitan todos los temas o debates, relacionados con Ceuta o Melilla y una hipotética invasión, por parte del vecino Reino de Marruecos.

Los conflictos bélicos entre países se inician en la mayoría de ocasiones, debido a algún tipo de incidente que actúa de *percutor o iniciador*. Inmediatamente después, puede ocurrir que el conflicto se enfríe lentamente o que incluso, se recrudezcan las hostilidades y degeneren en una guerra más o menos abierta. Las guerras pueden ser oficialmente declaradas, o no. Como ejemplo de guerra no declarada, está la Guerra de Vietnam (1964-1975).

Un incidente que pudo derivar en un grave conflicto, fue la ocupación por parte de Marruecos del denominado islote de Perejil, en el año 2002. La ocupación vino precedida de una escalada de tensión diplomática entre España y Marruecos, que pudo haber derivado en una guerra abierta de consecuencias impredecibles. Como es sabido, España recuperó el islote inmediatamente, gracias a una operación militar denominada *Romeo-Sierra*.

Mi particular y ficticia “guerra no declarada” también tiene un elemento percutor, que además está basado en hechos reales. Me explico: Los medios de comunicación informaron en su momento, de al menos dos incidentes seguidos y similares, entre helicópteros militares españoles y un yate de bandera marroquí, en el que casualmente se encontraba el monarca alauí. Las crónicas no aclararon si el incidente fue un asunto de espionaje (como denunció Marruecos), o simplemente fue un lamentable suceso, fruto de la casualidad. Afortunadamente para ambos países, el incidente no pasó a mayores.

La historia parte del incidente donde se vio involucrado el yate, pero contado a mi manera. Una historia trepidante, que te arrastrará por unos derroteros irreales, más o menos disparatados, pero que nunca podrán ser considerados como imposibles. La prueba está que España y Marruecos, acumulan una larga lista de “conflictos” a lo largo de la historia, incluido la historia más reciente.

¿Quién puede asegurar que la historia no se va a repetir?

Hay una frase que a mi me gusta mucho y de la que existen muchas variantes, y dice algo así como: "Sólo los pueblos que no conocen su historia, están condenados a repetirla"

Conozcamos entonces la historia...

## **Malas noticias.**

“El presidente del Gobierno ha muerto”. Con este lacónico titular nos despertamos los españoles y el mundo entero, el 18 de febrero del año 2013. El presentador del informativo especial de Antena 3, narra a continuación los hechos que culminaron en la muerte del presidente del Gobierno español.

- “El vehículo oficial se disponía a incorporarse a la Avenida de Puerta de Hierro, cuando fue investido lateralmente por un camión de gran tonelaje. La magnitud del impacto fue tal, que además del presidente del Gobierno, ha fallecido la secretaria del presidente y el conductor del vehículo oficial. El conductor del camión implicado en el accidente ha resultado ileso. Las primeras investigaciones confirman que el conductor del vehículo pesado, estaba bajo los efectos del alcohol en el momento del accidente, por lo que finalmente fue detenido y puesto a disposición judicial. Una vez en comisaría, el conductor del camión muere en circunstancias extrañas, ya que ha sido hallado muerto (ahorcado) hace unos minutos, en los aseos de la propia comisaría de policía”

La vicepresidenta primera del gobierno tomó las riendas del país inmediatamente después del desgraciado accidente... o magnicidio, como también se llegó a denominar desde algunas posiciones de la extrema derecha. Durante un tiempo, estuvo circulando por el país, una curiosa historia conspirativa, pero sus extremos nunca pudieron demostrarse.

La muerte del presidente del Gobierno no hizo sino añadir más incertidumbre al país, sumido en una especie de espiral de pesimismo colectivo. En el momento de tomar la posesión del cargo, España ya alcanzaba los 5,9 millones de “parados” y los famosos brotes verdes, anunciados por el ex presidente Zapatero, no aparecían por ningún sitio. Incluso, se avecinaba la segunda huelga general de la era “PP” y los recortes presupuestarios frenaban aún más, la patética locomotora que tira de la economía nacional.

En el siguiente capítulo se analiza brevemente, el estado político y social en el que se encontraba el Mediterráneo, desde finales del año 2010 hasta nuestros días.

## **El mediterráneo en llamas.**

El mediterráneo entra en ebullición a finales del año 2010. Un joven de 26 años, Mohamed Bouazizi se inmola en Túnez, encendiendo la mecha de lo que se ha conocido como la primavera árabe o revolución democrática árabe. El Gobierno tunecino de Zine El Abidine Ben Ali se desplomó inmediatamente y su presidente huyó de forma apresurada hacia Arabia Saudita, el 14 de enero de 2011.

Lo mismo ocurrió con el Gobierno de Egipto y el Gobierno de Libia en el año 2011. Ambos gobiernos cayeron uno detrás de otro, gracias a la presión popular en el caso de Egipto, y a una cruenta guerra civil en el caso de Libia, que incluso acabaría con la muerte de su líder. Muamar el Gadafi fue “ajusticiado” el 20 de octubre de 2011.

El Gobierno de Siria fue el siguiente en caer. La guerra civil no declarada, destruyó parte del país y acabó con la muerte de miles de personas. Bashar al-Assad tuvo que abandonar el país y pedir asilo político en Rusia, a mediados del año 2012.

Prácticamente al mismo tiempo que caía el Gobierno de Bashar al-Assad, comenzó la tan temida y al mismo tiempo esperada crisis entre Irán e Israel. Aviones de la fuerza aérea israelí, atacaron varias centrales nucleares, fábricas de misiles balísticos y bases aéreas en la República Islámica de Irán (julio del 2012), con consecuencias dramáticas para todo Oriente Medio. Este conflicto pasaría a llamarse “La Guerra del Uranio” pero esto... ya es otra historia.

Marruecos estaba sufriendo la misma crisis económica que todo el planeta y los cambios democráticos puestos en práctica por Mohamed VI, no resultaron muy convincentes para la oposición, ni para gran parte de su pueblo. Fue entonces cuando Mohamed VI puso en práctica una especie de “táctica del despiste”, consistente en presionar a España con el ya famoso y manido asunto de Ceuta y Melilla.

Desde finales de los noventa, Marruecos se encontraba en plena escalada armamentística. Estaba dedicando mucho dinero y haciendo grandes esfuerzos para incorporar nuevo y avanzado material a sus fuerzas armadas. El material con que contaba estaba quedando absoluto y existía una fuerte desigualdad con los países vecinos, como Argelia o España.

Como en otras ocasiones, Marruecos miró a Estados Unidos y a Francia. Adquirió 24 cazabombarderos *F16C Block-52* y una serie de radares de última tecnología, como los *SeaVue XMC* o el sistema *Sentinel*, entre otro material de primera línea.

La Marina Real Marroquí también estaba de enhorabuena en el 2012, y se dotó de modernas fragatas tipo *SIGMA* y *FREMM*, ideales para defender su extensa franja marítima y todos sus recursos naturales, sobretodo los pesqueros y los nuevos yacimientos de petróleo situados a lo largo de su costa.

## **El yate de Mohamed VI.**

Mohamed VI tenía cierta predilección por dar largos paseos en yate a lo largo de la costa mediterránea de Marruecos. En junio de 2010 se registraron al menos dos reclamaciones, interpuestas por el gobierno de Rabat ante la embajada española, debido a que el rey alauí fue molestado por aeronaves españolas, que volaban a baja altura en misión de abastecimiento al Peñón de Vélez de la Gomera, las Islas Chafarinas y el islote de Alhucemas. Esos territorios son posesiones españolas situadas a escasos metros de la costa marroquí. Recordar que España tiene firmado un acuerdo con Marruecos, donde se le permite utilizar helicópteros u otros medios, para dar servicio a las poblaciones citadas.

Ante la primera reclamación, el gobierno de Rabat recibió unas sinceras disculpas del gobierno español, pero ante la segunda reclamación, el gobierno español decidió detener inmediatamente los vuelos militares, aunque días después, ambos gobiernos volvieron a firmar un nuevo acuerdo, que permitió reanudar los vuelos de abastecimiento.

Que se sepa, no hubieron más problemas de ese tipo hasta el 22 de agosto de 2013, un día después del cumpleaños de Mohamed VI.

El rey alauí se encontraba almorzando en la cubierta de su famoso yate, junto a otros miembros de la familia real y algunas autoridades militares de su país. El yate se encontraba muy cerca de la costa, bordeando los acantilados de Al Hoceima, cuando de repente, fueron sorprendidos por un helicóptero *Chinook* del destacamento BHELTRA V, que se dirigía raudo y veloz al cercano peñón de Alhucemas. Al parecer el helicóptero volaba muy cerca del acantilado y apareció por detrás. El ruido de sus motores, estaba enmascarado por el propio ruido de los motores del yate y por el efecto de apantallado del propio acantilado. Por supuesto, el comandante del helicóptero español tampoco vio al yate, hasta que no estaba prácticamente encima del barco. El *Chinook* pasó finalmente atronando, por encima de las cabezas de los distinguidos comensales, provocando el consiguiente sobresalto general y una algarabía importante. El “cabreo” de las autoridades marroquíes fue tal, que se dio aviso a una pareja de cazas *F16*, con el objetivo de hacer aterrizar de inmediato a la aeronave española.

Por lo que sabemos, el comandante del helicóptero Chinook no hizo caso de las advertencias de los cazas marroquíes y puso rumbo a Melilla, al tiempo que informaba a su base del incidente con los dos cazas.

Informaciones posteriores, confirmaron que el helicóptero español llegó a estar “enganchado” por los sistemas de armas de los *F16* marroquíes, que es el paso previo a un ataque en toda regla. Por esas casualidades de la vida, una pareja de cazas Eurofighter Typhoon de la fuerza aérea española, se encontraban de prácticas muy cerca del lugar y permanecieron muy atentos a los acontecimientos, por si era necesaria su actuación.



## **El bloqueo a Melilla.**

Al día siguiente (23 de agosto de 2013), el gobierno del país alauí acusó a España de haber violado el espacio aéreo marroquí, con aeronaves de caza y con “intenciones agresoras”. El incidente del helicóptero y el yate, fue catalogado por la prensa vecina como un “atentado” al monarca. Después de los mencionados incidentes, parece que ya existía una buena excusa para comenzar a alentar a la población marroquí, en contra de España y sus intereses. De todas formas, Marruecos ya llevaba mucho tiempo presionando a España y calentando el ambiente, a cuenta de la titularidad de Ceuta, Melilla y resto de territorios españoles.

El mismo día, el embajador marroquí en España, es llamado a consultas. La llamada a consultas de un Embajador es un mecanismo diplomático de que disponen los Estados, para manifestar su desacuerdo con una decisión concreta de otro Estado.

El 24 de agosto de 2013, el gobierno marroquí decreta el cierre unilateral de los pasos fronterizos en Ceuta y Melilla. Además prohíbe el sobrevuelo de aeronaves españolas (civiles y militares), en todo su espacio aéreo, incluido el pasillo aéreo que pasa sobre la vertical de su territorio y une las Islas Canarias con la península. Los pasillos aéreos sobre aguas internacionales entre canarias y la península no se vieron afectados, salvo cuando algún caza marroquí realizaba misiones de identificación.

Por supuesto, el gobierno español llamó a consultas a su embajador en Rabat y se creó de inmediato un comité de emergencia, encargado de gestionar la nueva crisis diplomática.

Se establecieron reuniones entre ambos Gobiernos, con el fin de llegar a un entendimiento, pero no se llegó a ningún acuerdo especial. Desde la UE, se seguía la crisis con algo de preocupación, pero en principio no se hizo nada relevante, al menos merezca la pena comentar.

El 26 de agosto. Marruecos bloquea la entrada al puerto de Melilla con algunas unidades navales e impide la entrada y salida de toda clase de embarcaciones. En esos momentos, el bloqueo ya era total y efectivo.

Esta vez la UE sí que emite un comunicado, en el que pide a Marruecos que desactive el bloqueo aeronaval y vuelva al anterior *statu quo*.

## **El Protocolo.**

Los acontecimientos se precipitan rápidamente y la presidenta del Gobierno decide reunirse urgentemente con Estado Mayor de la Defensa, en el Cuartel General del Ejército (CGE) en Madrid.

La entrevista se realizará en una sala especial de máxima seguridad. Para poder entrar a dicha sala, hay que pasar un minucioso registro personalizado. Se prohíbe tajantemente la entrada de cualquier objeto que no sea estrictamente necesario en la reunión. Un oficial se encargará de “recitar” al invitado una larga lista de artículos prohibidos. Por citar algunos ejemplos, no se pueden pasar teléfonos móviles o cualquier otro dispositivo electrónico. Además de todas esas medidas especiales, se obliga a todos los “invitados” a enfundarse en unos monos especiales (unisex) de color blanco, para el uso exclusivo en la sala. El mono es el “cortafuegos” ideal que impide la entrada “involuntaria” de micrófonos ocultos en las ropas de los asistentes a las reuniones. Podría ocurrir que un “espía” inserte en algún momento (días o semanas atrás), algún tipo de nano-micrófono en la ropa de alguno de los invitados y evidentemente, hay que evitarlo a toda costa.

Los ilustres asistentes a la reunión, pasan de uno en uno a una aséptica cabina de 2x2 metros, pintada totalmente en blanco. Dentro deben quitarse toda la ropa (¡toda!) y depositarla junto a todos sus efectos personales, en un gran buzón que se sitúa justo en uno de los laterales. Dicho buzón se cierra cuando está lleno y se vuelve a abrir, para dejar ver el famoso mono y un calzoncillo o braguita según sea el caso. ¿Y que ocurre si un invitado se deja “algo” sin querer, fuera del buzón? Ocurriría que una discreta cámara de infrarrojos y un sistema de rayos X, se encargarían de detectarlo y se informaría mediante un pequeño altavoz. Hay que tener en cuenta que por esa sala, no solo pasan ilustres autoridades, sino que también lo hacen personajes de toda clase y de cualquier procedencia, siempre para tratar asuntos de seguridad nacional.

Una vez se sale de la “incómoda” cabina, cada individuo pasa uno a uno, a la sala de reuniones. Una vez dentro, estamos ante una gran habitación de treinta metros cuadrados, pintada también en color blanco y que está completamente “pelada”, es decir, sin ventanas ni armarios en sus paredes. De hecho, solo hay una gran pantalla de televisión “tipo LED” en la pared del fondo. No hay nada más que pueda distraer la atención o propiciar un escondite para algún micrófono o sistema de escucha. En mitad de la sala se dispone una gran mesa redonda, diseñada para dar cabida a once personas como máximo.

Además de la presidenta del Gobierno y el JEMAD, la reunión estaba compuesta por: El Ministro del Interior, el Ministro de Asuntos Exteriores, el Ministro de Defensa, los jefes de los tres ejércitos, el máximo responsable del CIFAS (Centro de Inteligencia de las Fuerzas Armadas) y el director del CNI (Centro Nacional de Inteligencia).

Aún había una silla que permanecía vacía, mientras todos los “invitados” charlaban animosamente entre ellos, pero eso sería por poco tiempo. De improviso, se abre la única puerta que da acceso a la sala y todos los invitados miran hacia, ella en completo silencio. En ese momento entra en la sala Su Majestad el Rey (Capitán General de las F.A.) ataviado con un ajustado mono de color azul.

- Buenos días señora y señores, disculpen mi retraso. Ya estoy algo mayor para enfundarme este dichoso mono, que por cierto, ya me queda algo estrecho. Dijo con su típico sentido del humor.

Todo el mundo se puso en pie inmediatamente y saludaron solemnemente. Una vez se han sentado todos, el JEMAD toma la palabra y da la bienvenida a la presidenta del Gobierno, ya que es la primera vez que asiste a una reunión de este tipo.

Comienza por tanto, una importante reunión que tratará exclusivamente sobre la crisis entre España y Marruecos. El director del CNI y posteriormente el máximo responsable del CIFAS, ponen al corriente a todos los presentes, de todos los pormenores relacionados con la inteligencia militar, de lo que se deduciría rápidamente que la crisis entre España y Marruecos, era más grave de lo que parecía en un principio.

Una vez expuestos todos los detalles, el JEMAD propone activar el Protocolo M1/1.

- ¿En que consiste ese Protocolo? Le interroga la presidenta del Gobierno.

- Señora. Se trata de un complejo plan de actuación ante un supuesto conflicto con Marruecos. Contesta el JEMAD, y prosigue diciendo. - Dicho documento forma parte del *Plan Estratégico Conjunto* y establece todos los procedimientos de actuación frente a una larga lista de supuestos, que podrían darse en un conflicto como el que nos ocupa en este momento.

- ¡Excelente! Por favor, prosiga con los detalles. Responde una entusiasmada presidenta.

- Señora. Con su permiso, antes debo explicarle una serie de normas que debemos respetar, puesto que es su primera reunión, se las explico. Responde el JEMAD.

- El Protocolo es un documento de Alto Secreto. Muy pocas personas saben de su existencia y menos aún, saben el contenido exacto del mismo. Por lo que si revelamos los detalles expuestos en el documento, aunque solo sea en el ámbito de esta sala, y luego no se llevan a cabo, implicaría la automática destrucción del documento y la confección de una nueva alternativa. Esa nueva alternativa nos podría llevar algunos meses o incluso años. - ¿Verdad que lo entiende, señora? – Pues...no lo entiendo la verdad. Dijo la presidenta ¿Es que las personas que estamos en esta sala no somos lo suficientemente fiables?

- El JEMAD le responde – Sí y no. Solo el Rey está fuera de toda duda. El resto, estamos dentro de la duda razonable. Usted por ejemplo. Ahora mismo forma parte del Gobierno, pero dentro de unos meses o años, estará fuera y no podrá ser controlada, ni en lo que dice y ni lo que hace.

La presidenta interrumpe rápidamente – ¡Yo no pienso traicionar a mi país jamás!

A lo que el JEMAD responde. – Conscientemente no. Desde luego.

- La presidenta se queda pensativa y seguidamente pregunta. - ¿El Protocolo es una respuesta exclusivamente militar al conflicto, o dispone de otras herramientas complementarias o incluso alternativas a la vía militar?

- El Protocolo es sobretodo una respuesta militar al conflicto. Está redactado por militares y como usted sabe, los militares nos preparamos sobretodo para la guerra. ¡Para discutir ya están los políticos! Le espeta con una sonrisa socarrona. Curiosamente, todos los militares de la sala esbozaban la misma sonrisa, como si todos estuvieran cortados por el mismo patrón.

- “Touché”. Exclama ella, a la vez que se sonrojaba un poco. Seguidamente exclama.

- ¡Adelante! Abra el dichoso libro. Ya veremos lo que hacemos.

- No se precipite señora presidenta, aún hay una última e importante cuestión. Responde el JEMAD. - Si usted autoriza la puesta en marcha del Protocolo, ya no habrá posibilidad de marcha atrás. Usted tendría que llevar el Protocolo hasta las máximas consecuencias, sin ningún tipo de restricción por su parte. Nosotros los militares, tomaremos las riendas y no pararemos hasta que consigamos resolver el conflicto, cueste lo que cueste y caiga quien caiga.

– ¡Que está diciendo! Interrumpe ella. ¡Parece que usted ha olvidado quien soy yo y lo que represento! Yo soy quien tiene la última palabra y además... - ¡Señora! ¡Siéntese por favor! ¡Y escuche atentamente! Interrumpe tajantemente el Rey. En ese momento la cara de la Presidenta era todo un poema. Su delicada y pálida tez, había pasando por todos los colores del arco iris, dejando finalmente paso al color amarillo más pálido

S. M. el Rey vuelve a tomar la palabra, esta vez con un tono de voz más pausado.

– Señora, usted tiene que entender que la situación es muy grave. No es el momento de usar la política como único método para resolver el conflicto. O cortamos por lo sano ya, o muy pronto será demasiado tarde. Cada día que pasa, juega en nuestra contra. Marruecos está estacionando miles de soldados a lo largo de la frontera de Ceuta y Melilla. Usted acaba de ver las fotografías proporcionadas por el CIFAS. Usted también ha visto el informe del CNI, que asegura, que pronto habrá un levantamiento popular en Melilla, pidiendo la anexión de ese territorio a las limítrofes provincias del RIF. Marruecos va a tratar de ganar tiempo, alargando las conversaciones políticas, pero sabemos que esas conversaciones no servirán de nada. Dentro de unas semanas, si el despliegue sigue al actual ritmo, el ejército marroquí podría disponer de tal cantidad de tropas y tal cantidad de material militar, que ya no habrá forma humana de detenerlos. Señora presidenta... o hacemos algo pronto o perdemos la ciudad de Melilla y con ella, se perderán miles de vidas humanas. Después será el turno de Ceuta, no lo olvide.

Acto seguido, el JEMAD desliza sobre la mesa el documento que activaría de forma oficial, el Protocolo M1/1.

La presidenta del Gobierno reflexiona durante unos instantes y finalmente pregunta:

- Señores... ¿Dónde debo firmar?

## Estado de Emergencia.

Tras la firma del Protocolo M1/1, se instaura un estado de Emergencia Nacional y las Fuerzas Armadas Españolas entran en estado de máxima alerta. Los primeros pasos que se dan, entre otros muchos son:

1. Se ordena el despliegue de todas las unidades y medios propios en Ceuta y Melilla.
2. Se ordena el despliegue del Portaaviones Príncipe de Asturias R-11 y los buques de escolta, a un punto estratégico en el Océano Atlántico.
3. Se ordena el despliegue de las fragatas F-101, F-102, F-85 y F-86 y varios patrulleros. Su misión es patrullar las aguas internacionales entre la península y Marruecos.
4. Se alerta a todo el personal y medios especiales de la Infantería de Marina.
5. Se decreta la máxima alerta para las unidades de caza y ataque del ejército del aire, además de los Escuadrones de Vigilancia Aérea (EVA).
6. Se ponen en marcha todos los Sistemas de Inteligencia y Guerra Electrónica, incluido los medios compartidos con la OTAN, como satélites de observación y aviones de vigilancia tipo AWACS.



*Fragata de la Armada Española F-101 Álvaro de Bazán. Fotografía: armada.mde*

## **El empeoramiento de la situación.**

La puesta en marcha del plan de acción español, provoca nuevas reacciones en las instituciones del país vecino.

28 de agosto. Marruecos multiplica el número de soldados y equipos militares a lo largo de las fronteras de Ceuta y Melilla, pero especialmente en Melilla. Se intensifican las patrullas aéreas y navales a lo largo de su costa.

España consigue reforzar sus fuerzas militares en Ceuta pero no en Melilla, debido al bloqueo aeronaval impuesto por Marruecos.

El 1 de septiembre, tras unas negociaciones bilaterales, se permite la salida de barcos desde Melilla, pero no se permite la llegada de ningún navío, a menos que sean inspeccionados previamente.

Gran cantidad de personal civil abandona apresuradamente la ciudad autónoma de Melilla. En la ciudad autónoma de Ceuta pasa algo parecido; muchas personas abandonan la ciudad por miedo a que se produzca un bloqueo similar al de Melilla.

La UE y la OTAN al igual que ocurrió con el incidente de Perejil, no son capaces de dar un mensaje claro y contundente a Marruecos, cosa que ya se preveía en el Protocolo de Actuación M1/1. Por otro lado, hay que recordar que Estados Unidos y Francia son también muy buenos aliados de Marruecos, con grandes intereses en ese país.

Marruecos recibe con gran agrado, la constatación de que España está prácticamente sola en la crisis y es posible que este hecho, haya propiciado una actitud más beligerante (si cabe) por parte de Marruecos. El mundo era consciente de que las Fuerzas Armadas Españolas eran muy superiores a las Fuerzas Armadas Marroquíes, pero también eran conscientes, de que la distancia y situación geográfica de Melilla jugaba en contra de España. Además eran bien conocidos los graves problemas que acuciaban a las Fuerzas Armadas Españolas, como por ejemplo: La falta de personal, la precariedad de diverso material. Como por ejemplo: la fuerza de submarinos, que se estaba desactivando en esas mismas fechas, debido a la próxima entrada en servicio de los nuevos submarinos clase *S-80*.

5 de septiembre. Un barco con ayuda humanitaria fletado por la Cruz Roja Española, intenta entrar en el puerto de Melilla. En principio tenía el beneplácito de la Armada Real Marroquí, pero finalmente se le prohibió la entrada y fue abordado por las fuerzas especiales de Marruecos. Horas más tarde el barco y sus ocupantes fueron conducidos al puerto de Al Hoceima. Al mismo tiempo, una unidad especial de la Infantería de Marina Española, fue activada, con la misión de recuperar la nave. Pero ante la posibilidad de herir a los civiles que encontraban a bordo, se decidió abortar la misión. Los ocupantes del barco son liberados horas después en la frontera, concretamente en la puerta de Beni Enzar.

## **El ultimátum.**

7 de septiembre. 13:00 horas. Base aeronaval de Rota.

Se registra la salida de una poderosa agrupación naval española, conformada por más de 20 barcos de distintas características, entre ellos: *L-61 Juan Carlos Primero*, *L-51 Galicia*, *L-52 Castilla*, *L-42 Pizarro*, *A-15 Cantabria*, Fragatas de varias clases, dragaminas, etc, es decir, una completa fuerza de asalto anfíbio, que se dirigiría a algún punto sin especificar del Mar Mediterráneo, frente a la costa Marroquí.

El portaviones *R-11 Príncipe de Asturias* y sus barcos de escolta, permanecen destacados (de momento) frente a la costa marroquí, pero en el Océano Atlántico.

La salida en plena luz del día y en horario de máxima audiencia, obedece a una maniobra de guerra psicológica por parte de España. Los telediarios del mediodía, sacarían muchas imágenes de la agrupación naval y otras muchas imágenes de los movimientos que se registran en bases aéreas como Torrejón, Morón, Albacete y Zaragoza. El plan era, que Marruecos viera con claridad lo que se le venía encima, si seguía con el hostigamiento a Ceuta y Melilla.

Al mismo tiempo que la agrupación naval se dirigía a mar abierto (sobre las 15:00 horas), la Presidenta del Gobierno Español, junto al ministro de defensa y los máximos responsables de los tres ejércitos, ofrecen una rueda de prensa en el Palacio de la Moncloa.

En líneas generales, se exige a Marruecos que levante el bloqueo aéreo y naval a Melilla, reduzca la presencia militar en las fronteras de las dos ciudades autónomas y vuelva al anterior *status quo*. Se trata por tanto, de un ultimátum en toda regla.

Al mismo tiempo se informaba que al día siguiente, el buque de la Armada Española *A-01 Contramaestre Casado*, iba a entrar en el puerto de Melilla, con un completo cargamento de material médico y alimentos para la población asediada.

Por parte de Marruecos, su ministro de exteriores se limitó a condenar la reacción española y recordaba que: - “Ceuta, Melilla y el resto territorios, iban a volver a manos de Marruecos, de una forma u otra”

Parece que hemos llegado a una especie de punto de inflexión. O el conflicto se relaja o podría desencadenarse una escalada político/ militar de consecuencias impredecibles.

## **El comienzo de las hostilidades.**

En la tarde del 7 de septiembre, aparece en el horizonte el *A-01 Contramaestre Casado*, con diferencia, el navío más viejo de la Armada Española, que aún servía de buque de aprovisionamiento a pesar de llevar más de 50 años de servicio. Desplaza 5.300 toneladas y tiene una eslora de 104 metros de sólida construcción, de ahí que se haya mantenido tanto tiempo en el servicio activo.

A cierta distancia le seguía la fragata española *F-86 Canarias* y frente a ellos, se disponían dos navíos de la clase *SIGMA*, adscritos a la Marina Real Marroquí, el numeral *613 Tarik Ben Ziyad* y el *614 Sultan Moulay Ismael*, además de dos patrulleros menores, el *320 Raïs Charkaoui* y el *322 Raïs Al Mounastiri*.

17.00 horas. El viejo “casarón” español avanzaba lentamente rumbo al muelle norte de Melilla, cuando recibió un comunicado urgente de la Marina Real Marroquí.

- “*A-01*, detenga las máquinas inmediatamente o aténgase a las consecuencias”

El navío español comunicó que no pensaba detenerse, ya que su misión era humanitaria y le asistía el derecho internacional. También avisó a los navíos marroquíes, de que debían mantenerse fuera de su rumbo para evitar una posible colisión. El *A-01* no está capacitado para maniobrar ágilmente, debido a su tamaño y antigüedad.

17.08 horas. La fragata *F-86 Canarias* detectó como el radar de tiro de la *613 Tarik Ben Ziyad* adquirió como potencial objetivo al *A-01*. Segundos después, el cañón *Oto Melara* de 76mm con que está equipado el *613 Tarik Ben Ziyad*, realizó un disparo que cayó muy cerca de la proa del *A-01*, que aún seguía navegando lentamente hacia el puerto melillense.

El capitán español persistía en su actitud y continuó avanzando hacia el puerto, cuando una segunda andanada de disparos, alcanzó la popa del barco y declaró un incipiente incendio.

17.10 horas. Se informó a la fragata *F-86 Canarias* de los nuevos acontecimientos, aunque la fragata española, ya estaba al tanto de lo ocurrido y ya había declarado el zafarrancho de combate.

17.12 horas. El capitán de la *F-86 Canarias*, no tuvo más remedio que ordenar el lanzamiento de un misil anti buque *Harpoon* contra la *613 Tarik Ben Ziyad*.

A su vez, el navío marroquí lanzó un misil anti buque *Exocet* contra la *F-86*. Ambos misiles terminaron cruzándose justo en la mitad de la distancia que separan ambos barcos, una imagen que captó perfectamente el personal del *A-01 Contramaestre Casado*.

La corta distancia que separaba a los barcos, hacía prácticamente inútil la defensa con las clásicas contramedidas o señuelos anti misiles, a pesar de eso, se registraron lanzamientos de señuelos y se activaron las contramedidas electrónicas.

17.13 horas. Se contabilizaron tres explosiones instantes después de los lanzamientos de los dos misiles. La primera de las explosiones se registró en la fragata marroquí numeral *613*,



que fue gravemente dañada por el misil *Harpoon* lanzado por la *F-86*. La segunda de las explosiones se registró en la propia *F-86*, alcanzada en la amura de babor, por el misil *Exocet* lanzado por la *613*. La tercera y misteriosa explosión se situó en el *320 Raïs Charkaoui*, la patrullera marroquí que se encontraba más cerca de la entrada del puerto melillense.

El personal del navío español *A-01*, relató en su momento, como una gran explosión y columna de agua parecía levantar “en peso” al pequeño navío marroquí, que finalmente terminó partiéndose en dos y hundiéndose rápidamente. Posteriormente se supo que el ataque a la patrullera marroquí fue perpetrado por el submarino español *S-74 Tramontana*. Se suponía que dicho submarino no estaba operativo en esas fechas, ya que tenía programada unas labores de mantenimiento. Lo que sucedió realmente, es que se el estado mayor ordenó terminar las reparaciones inmediatamente y el *S-74* zarpó de Cartagena al inicio de las hostilidades.

Cuando los otros dos buques de la armada marroquí detectaron la presencia del submarino español, se fueron apresuradamente hacia el resguardo que ofrecía el puerto de Al Hoceima. De esa forma, el *A-01 Contramaestre Casado* pudo entrar al puerto de Melilla, eso sí, con algunos daños causados por los impactos de varios proyectiles de 76 mm.

La artillería marroquí empezó a batir las posiciones españolas en Melilla, alrededor las 23:15 horas de ese mismo día (7 de septiembre) y básicamente se limitó a hostigar el aeropuerto, las instalaciones navales y las edificaciones militares más importantes de la ciudad autónoma.

## **La puerta de Beni Enzar.**

7 de septiembre. 20:55 horas. Puerta de Beni Enzar (Melilla).

- Llevo todo el día observando con preocupación al cabo Romero “Torrijas”, uno de los componentes del Tercio Gran Capitán de la Legión, que tengo a mi cargo. Excelente militar sin duda, pero también hay que reconocer que está algo “tocado” de la cabeza.

Lo llamábamos “Torrijas” porque tenía gran predilección por comer ese exquisito postre. Da igual donde estuviera destinado, aquí en España o en misiones internacionales, él siempre se las ingeniaba para conseguir algo de pan duro, huevos, leche y azúcar, con el fin de poder cocinar su postre preferido.

Han pasado algo más de 3 horas desde que finalizó la confrontación entre los buques de la Armada Española y la Armada Marroquí. Todos pudimos ver las explosiones y el hundimiento del buque marroquí, por lo que suponemos que más pronto que tarde, habrá algún tipo de reacción marroquí. Por ese motivo, estamos algo más nerviosos que los días precedentes y el cabo Romero, pues... sigue en su mundo.

De momento estamos protegiendo la puerta de Beni Enzar, que es la entrada principal a Melilla, desde el vecino Marruecos. La puerta permanece cerrada desde hace días y los agentes de la Policía Nacional y Guardia Civil han dejado paso a los soldados del Tercio Gran Capitán de la Legión y del Regimiento de Caballería Acorazado “Alcántara” nº 10. Tenemos apostados tres unidades del *Leopard 2 A4* alrededor de la entrada principal, que están armados con un poderoso cañón de 120 mm, capaz de atravesar el blindaje de cualquier carro de combate conocido. También tenemos asignados dos unidades del *VCC Pizarro*, un *M-113* con lanzamisiles *TOW* (antitanque), dos sistemas portátiles *SPIKE LR* (antitanque) y varios vehículos *URO VAMTAC* y *Santana Aníbal*. El resto del material está esparcido por toda la frontera o localizado en emplazamientos estratégicos, como es el caso de la artillería de campaña y antiaérea, que está a cargo del Regimiento Mixto de Artillería nº 32 (RAMIX-32).

21:35 horas. - Me acaban de informar de que se registran altercados, en algunos barrios de la Ciudad. Es posible que haya alguna sublevación de ciudadanos de origen árabe. La Guardia Civil y la Policía Nacional están intentando controlar la situación.

20:05 horas. – Me informan de que hay movimientos de carros de combate en algunos puntos de nuestros alrededores. Ordeno que todo mundo ocupe sus posiciones inmediatamente.

20:10 horas. – Solicito nuevos informes a inteligencia militar. Me piden que espere. Están empezando a recibir mucha información y hay que organizarla bien, antes de enviarla a todas las unidades. Lo que está claro, es que algo se está cocinando a “fuego fuerte” al otro lado de la frontera de Melilla.

20:45 horas. – Se confirma los peores presagios. Nos han informado que hay al menos doce carros de combate y numerosas tropas, al final de la avenida Hassan II. No podemos verlos, porque estarán detrás de unos edificios, a unos 1000 metros de distancia. Nos informan de que va a enviar refuerzos en nuestra área.

21:00 horas. – Detectamos mucho movimiento de civiles en la parte marroquí. Abandonan apresuradamente el lugar, llevándose consigo algunos enseres.

21:35 horas. – Llegan los refuerzos. Tres carros de combate *Leopard 2* y un *URO VAMTAC* con un sistema antitanque *TOW*. Los emplazamos en el terraplén que tenemos al lado derecho de la entrada principal.

21:45 horas. – Los refuerzos ya están en posición y 100% operativos.

22:00 horas. – Se organiza el descanso del personal y los turnos de guardia, aunque no está muy claro que vayamos a pegar ojo esta noche.

22:30 horas. – El ajeteo del día parece que cesa y el silencio empieza a ocupar el lugar que le corresponde en la noche. Solo unas sirenas de policía retumban a lo lejos, probablemente en los barrios donde se registraban algarabías populares.

23:15 horas. – Una fuerte explosión se registra en el centro de la ciudad, luego otra y otra más...he perdido la cuenta, mientras abro el saco de dormir y me levanto de un salto. Al mismo tiempo, las radios de la unidad de transmisiones tomaron vida y empezaron a largar históricamente toda clase de órdenes e informaciones.

– ¡Nos atacan! ¡Nos atacan! ¡Todo el mundo a sus puestos! – Grité al tiempo que corría por todo la posición, para asegurarme que todos los hombres ocupaban sus puestos.

Cuando corría de vuelta a mi trinchera, empezó el ataque nuestra posición. Primero empezamos a escuchar los silbidos de las balas pasando a nuestro lado, luego las explosiones de los proyectiles de mortero y más tarde, aparecieron los incendios en las edificaciones cercanas.

- Si existe el infierno, debe de ser algo muy parecido a esto. Pensé para mis adentros.

Conseguí parapetarme detrás de unos sacos terreros, intentando que no me volaran la cabeza en los primeros compases del ataque. Pero se ve, que no todos pensaban igual que yo. A varios metros de posición y en mitad de la calle, estaba el cabo “Torrijas” disparando su fusil *G36E* al más puro estilo John Rambo. Antes de que me diera tiempo a ordenarle a ese loco, que pusiera cuerpo a tierra, un proyectil de mortero se encargó de hacer el trabajo.

Todo esto me estaba pareciendo muy surrealista. Ahora estaba en el mismísimo infierno, pero hace sólo dos semanas estaba de vacaciones en Lanzarote, tomando mojitos y bañándome en sus cálidas aguas, en compañía de una guapa nativa.

Un cañonazo del *Leopard 2* que tenía a mi lado, me trajo de vuelta a la cruda realidad. Varios tanques *M60* marroquíes han enfilado el cruce de la avenida Hassan II con la N19 Boulevard Taouima, ambas aún bien iluminadas. Otros *M60* vienen a toda velocidad por la N19 y se meten por el terraplén que está detrás de la chatarra, disparando sus cañones sobre la

marcha, pero sin ningún efecto práctico, ya que esos carros no tienen un sistema de tiro estabilizado y nuestros vehículos están semienterrados detrás de unas protecciones. Aún así, la concentración de edificaciones es tan alta en Melilla, que es difícil no darle a algo.

Uno a uno, todos esos carros de combate que van recibiendo lo suyo. Los *Leopard 2* hacen blanco sobre ellos, con sus proyectiles de energía cinética (*KE*).

Los disparos se hacen a tan corta distancia, que el efecto es devastador. Acabamos de ver como un impacto de un proyectil de *KE* arrancó de cuajo la torreta de un carro *M60*. El proyectil debió encontrar algo realmente sólido para provocar ese efecto, quizás la cureña del propio cañón. Otro carro de combate que venía a la altura del control de paso Marroquí (300 metros), recibió un impacto en el frontal del chasis con un proyectil *KE*, que lo paró en seco. Dicho proyectil atravesó el vehículo y cuando topó con el sólido motor, la violencia del impacto lo sacó a la fuerza a través de las portezuelas de mantenimiento. ¡Impresionante!

23.50 horas. Un proyectil de mortero ha alcanzado de lleno a nuestro vehículo de transmisiones *VAMTAC*, que estaba aparcado detrás de una edificación. Los proyectiles de mortero son así de traicioneros.

23.55 horas. - En este momento ya hay una especie de tapón a la altura de la caseta de control marroquí, donde yacen varios carros de combate destruidos al intentar avanzar hasta nuestra posición.

24.10 horas. Parece que el enemigo ha detenido su avance, al menos por ahora.

Pero la alegría nos iba a durar muy poco, puesto que la artillería marroquí vuelve a disparar sobre nosotros, desde sus posiciones en la retaguardia.

1.00 horas. Melilla está en llamas. Esta hermosa ciudad, conocida en otra época como "Rusadir" está siendo gravemente atacada, como ya ocurrió muchas otras veces en el pasado.

#### Breve historia de Melilla.

Rusadir fue fundada por los comerciantes fenicios y luego pasó a manos de Cartago y más tarde, al Imperio romano. En el siglo V fue destruida por saqueadores y la ciudad fue abandonada. Reconstruida por los visigodos y bizantinos, la ciudad pasó a manos de Abderramán III en el siglo X y fue en esta época cuando recibió el nombre de Melilla.

La expansión de portugueses y castellanos en el norte del Reino de Fez durante el siglo XV culminó con la entrada de Pedro Estopiñán en la ciudad en 1497, que pasó a depender del Ducado de Medina Sidonia y a partir de 1556, de la corona española.

En septiembre de 1774, emisarios del sultán Mohamed ben Abdallah se presentan en Ceuta, declarando la ruptura del tratado. El 23 de octubre el monarca español Carlos III declara la guerra y el 9 de diciembre, las primeras tropas imperiales comienzan el sitio de Melilla que

duraría hasta el 19 de marzo de 1775. En 1860, con el Tratado de Wad-Ras, se establecieron los límites fronterizos de la ciudad. El método usado para trazar la frontera es muy curioso. Se estableció mediante un tratado, que el límite de la ciudad, sería trazado hasta donde alcanzaban los disparos del cañón de "El Caminante". Tres años más tarde se creó el puerto franco y en 1864 las autoridades españolas permitieron el asentamiento libre de personas en la ciudad.

Durante el último tercio del siglo XIX y el primero del siglo XX, Melilla fue escenario de enfrentamientos intermitentes. Las sucesivas batallas en Marruecos, causaron un gran impacto en la opinión pública española y se forzó una alianza militar entre España y Francia, que permitió la constitución del Protectorado español de Marruecos.

Marruecos logró su independencia política de Francia y de España el día 2 de marzo de 1956 y es miembro de la ONU, desde el 12 de noviembre de 1956.



*Plano de Melilla y parte de su territorio ocupado (1909-1910).*

*Fotografía gentileza del Ministerio de Defensa de España.*

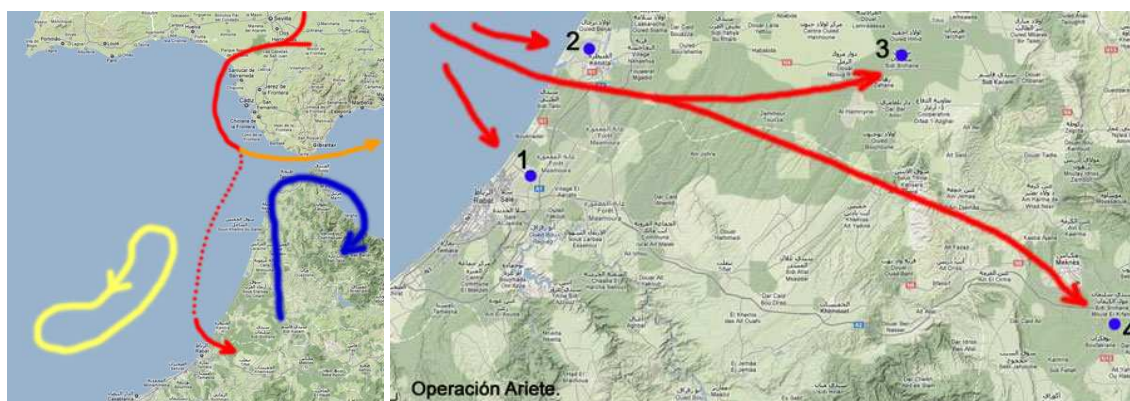
## La Operación Ariete (Rabat).

En cualquier conflicto bélico, es necesario ejercer un control total del espacio aéreo enemigo, si es que se quiere tener alguna posibilidad de ganar la contienda. El Protocolo de actuación que manejaba las Fuerzas Armadas Españolas, detallaba todos los pasos a seguir para la consecución de todos los objetivos y el dominio pleno, del espacio aéreo en la mayor parte de Marruecos. Por decir decirlo de una forma clara, había un estupendo guión y no dejaba espacio para la improvisación.

La “Operación Ariete” consistió en un gran raid aéreo, sobre el área de Rabat y sobre algunas bases militares de los alrededores. Se desarrolló durante las primeras horas del día 8 de septiembre de 2013. Cazabombarderos *F/A-18 “Hornet”* y *Eurofighter Typhoon* adscritos a diferentes bases españolas, como Torrejón de Ardoz y Morón, se citaron en algún punto en de la vertical del Parque Nacional de Doñana, y desde ahí, describieron una trayectoria que los llevaría en dirección al estrecho de Gibraltar, o al menos, es lo que se pretendía que se creyera.

La agrupación de aeronaves fue seguida por los radares de ambos países en contienda, al menos hasta que desaparecieron de las pantallas del radar, a 15 millas de la costa de Conil.

La fuerza aérea marroquí (FARM) desplazó urgentemente varios cazas *F16* al norte del país, aunque no consiguieron localizar a ningún avión de forma inmediata. Un cuarto de hora después, una pequeña parte de la agrupación aérea española, compuesta únicamente por cazas *Typhoon*, ascendió a 3.000 pies de altura para dejarse ver en los radares, según el plan previsto. Esa maniobra distrajo el interés y parte de los medios disponibles, del sistema de defensa marroquí, mientras que el grueso de la aviación española (alrededor de 40 cazabombarderos) volaba a ras del mar, rumbo sur y paralela a la costa marroquí, destino a Rabat.



Mapa de la izquierda. Línea continúa en color rojo: Fuerza de ataque española antes de desaparecer del radar. Línea continúa en color naranja: Dirección que siguieron los cazas españoles que hicieron de señuelo. Línea continúa en color azul: Dirección que siguieron los cazas marroquíes. Línea discontinua en color rojo: Dirección que siguió la aviación de ataque española. Línea continúa en color amarillo: CAP (Combat Air Patrol) de la aviación del R-11. Mapa de la derecha. Línea continúa en color rojo: Fuerza de ataque española y su evolución hacia los objetivos: 1) Rabat/ Sale. 2) Kenitra. 3) Sidi Silmane. 4) Meknes Bassatine.

Los primeros ocho aviones *Eurofighter Typhoon* del Ejército del Aire, portaban los nuevos misiles de crucero *TAURUS*, capaces de atacar objetivos estratégicos en el interior de Marruecos, sin necesidad de exponerse al enemigo. Varios radares, cuarteles y bases aéreas fueron atacadas de esa manera en los primeros compases de la “Operación Ariete”.

El segundo grupo formado por *F/A-18*, atacaron los diferentes objetivos con misiles antiradar *HARM* y posteriormente, con bombas *GBU* guiadas por láser. El tercer y último grupo formado por *F/A-18*, atacaba los objetivos menos protegidos o ya debilitados, como grandes hangares o depósitos de combustible, con bombas “tontas” del tipo *MK-82*.

La protección aérea del raid, se encomendó principalmente a los *Eurofighter Typhoon*, que acompañaron a los *F/A-18* durante todo su recorrido. Los *Typhoon* estaban armados con una configuración aire-aire, salvo los que portaban los misiles de crucero *TAURUS*, que iban con una configuración mixta (misiles de crucero y misiles aire-aire).

Los *Eurofighter Typhoon* que no se utilizaron en el raid, realizaron patrullas CAP (Combat Air Patrol) por toda la costa del sur peninsular, en previsión de ataques de represalia por parte de la FARM. Dichos ataques nunca se produjeron.

La incursión aérea sobre Rabat y alrededores también se apoyó desde el portaviones *R-11 Príncipe de Asturias*, su aviación embarcada y resto de buques de la agrupación naval. Se estableció un área de patrulla CAP por parte de los *Harrier*, que al mismo tiempo pudiera servir como apoyo general a la misión principal y apoyo a las misiones SAR (Search And Rescue).

Los *P-3A/M Orión* de patrulla marítima se utilizaron para misiones de vigilancia general, en el mar Mediterráneo y a lo largo de la costa atlántica. También se utilizaron los *Fokker F27*, *C-212* y helicópteros del SAR, para el hipotético caso de que algún avión cayera al mar, ya sea por derribo o a una avería durante la misión.

Se consideró, que los ataques sorpresa de la primera noche, dañaron seriamente los principales objetivos designados, como aeropuertos y las bases aéreas localizadas alrededor de Rabat. La destrucción de las pistas de aterrizaje impidió, no solo el despegue de cualquier avión, sino lo que es aún peor, se impidió el aterrizaje de los cazas marroquíes que se encontraban en pleno vuelo en el norte del país, en busca de aquellos “ecos” que habían detectado los radares horas antes. Estos aviones de la FARM tuvieron que aterrizar en diferentes aeropuertos civiles a medida que iban agotando el combustible y provocó la pérdida de su operatividad en los días posteriores, debido a la falta de los medios de apoyo necesarios para su operación.

Cada vez que llegaba la noche, el Ejército del Aire realizaba tareas de “mantenimiento” sobre los aeropuertos marroquíes, atacando una y otra vez sus pistas de aterrizaje, ya que éstas eran parcheadas rápidamente por el día.

En alguna ocasión se detectó despegues y aterrizajes desde las autopistas cercanas a alguna base aérea, por ese motivo, se consideró crucial intensificar los ataques a cualquier radar de largo alcance que estuviera operativo. De esa forma, aunque algunos cazas pudieran



despegar, su operatividad estaría reducida, al no disponer de un radar y un control de misión, que les pudiera dirigir hacia algún objetivo concreto.

Con la Fuerza Aérea Real Marroquí (FARM) prácticamente “controlada”, fue más fácil concentrarse en las operaciones militares que estaban en marcha en los alrededores de Melilla.



*Imagen de reconocimiento tomada sobre la base aérea marroquí de Sidi Slimane. Se pueden apreciar perfectamente los hangares reforzados para los aviones (Mirage F1), depósitos de combustible y área reservada para almacenar la munición (polvorines).*



## La Operación Ariete (El Aaiún).

El Aaiún es la ciudad más importante del Sahara Occidental, así como la capital de la República Árabe Saharaui Democrática, aunque en la práctica, esta ciudad y gran parte del territorio está controlado por Marruecos. En ese lugar existe un aeropuerto “internacional” llamado Hassan I, compartido a partes iguales con la FARM, donde tienen operativo un destacamento de primera línea. En la guerra contra el Frente Polisario tuvo un papel muy importante, al menos hasta la firma del alto el fuego en septiembre de 1991. Esa base aérea es una de las pocas del país, que cuenta con cazas para interceptación de “intrusos” (Scramble), es decir, son aviones de caza preparados para despegar en cuestión de 5, 15 o incluso 60 minutos, una vez recibida la orden de despegue.

Tampoco hay que olvidar que las Islas Canarias están a tiro de piedra desde la costa del Aaiún. La base aérea de Gando en la isla de Gran Canaria está a sólo 235 km de distancia y las exóticas playas orientales de la isla de Fuerteventura, están a solo 100 km de la costa marroquí.

Base aérea de Gando (Islas Canarias).

1:00 horas. Algo poco habitual estaba sucediendo en las instalaciones militares de la base aérea de Gando. Se podía constatar una frenética actividad en los exteriores de los hangares, en los polvorines y en el hangar de alerta (*Scramble*).

Los *spotter* que a esa hora estábamos apostados en la playa de *El Burrero* (Ingenio), estábamos a la expectativa de cualquier acontecimiento importante, con el fin de reportar la información a las páginas web especializadas en fotografía aeronáutica, como *Foro Aviones*.

Como no se podían hacer fotografías dado la oscuridad reinante, nos dedicamos a charlar y a exponer diferentes hipótesis: ¿Marruecos se atreverá a bombardear a las Islas Canarias? ¿Podremos defendernos correctamente ante un ataque? ¿Se usarán nuestras bases aéreas para atacar las suyas? Estas y otras muchas preguntas, se plantearon a lo largo de la noche.

Lo que teníamos muy claro, es que algo muy importante se estaba “cociendo” en el interior de los hangares y alguien no quería que lo supiéramos.

1:18 horas. Tres furgonetas del GRS de la Guardia Civil se acercan a toda velocidad hacia nuestra posición. Llevan encendidas las luces rotativas pero no las sirenas. Dejaron el asfalto y circularon rápidamente por un pedazo de pista de tierra que les llevaría hasta nosotros. Una vez llegan a nuestra altura, abrieron las puertas correderas de los laterales y comenzaron a bajar un montón de agentes del GRS, con caras de pocos amigos. Nos solicitaron la documentación a todos los que estábamos por allí y se interesaron por nuestra actividad, las cámaras de fotos, etc. La “cosa” se estaba poniendo muy seria. Alexis Marrero, un conocido *spotter* de Gran Canaria, no llevaba la documentación encima y fue conducido a la comandancia

para comprobar su identidad. Instantes después, los agentes de la Benemérita nos invitaron muy amablemente a abandonar el lugar, puesto que estábamos demasiado cerca de la valla de seguridad. Por supuesto, nosotros nos negamos ya que nos encontrábamos en un lugar público. Fue entonces cuando el cabo que estaba al mando, nos dijo tajantemente – “Muy bien. Como yo vea a uno de ustedes sacando fotografías con la cámara, me lo llevo detenido al cuartelillo”. El país estaba desde ayer en Estado de Emergencia y la ley permitía hacer eso mismo y mil cosas más.

2:00 horas. Despegan dos helicópteros AS.332 del 802 Escuadrón (SAR), con rumbo desconocido.

2:55 horas. La actividad en la base aérea se intensifica y podemos ver como se abren las pesadas compuertas de los hangares reforzados. Gracias a la intensa iluminación de su interior, pudimos ver claramente todos los detalles del hangar y los cazas, que estaban fuertemente armados. En ese momento, un estruendo se apoderó del lugar, los motores se estaban poniendo en marcha.

Allí estábamos los cuatro *spotters* y los agentes de la Guardia Civil, todos como embobados, siguiendo el espectáculo... hasta que Chano gritó – ¡Todo el mundo al Vitara! y añadió: - Nos vamos a Ojos de Garza.

Ojos de Garza es un barrio que está al pie de las cabeceras de las pistas 21L y 21R, y por la dirección que llevaba el viento, iba a ser el mejor lugar para ver despegar los cazabombarderos.

Los cuatro *spotters* salieron corriendo a toda velocidad hacia el Vitara, al menos a la velocidad que les permitía las chanclas de playa en combinación con las piedras del sendero. Los Guardias Civiles del GRS también corrieron hacia las furgonetas, con la intención de no perder de vista a esos cuatro chiflados.

Chano conocía esos intrincados caminos como la palma de su mano, así que podía conducir bastante rápido, lo mismo que la Guardia Civil, que no dejaba de perseguirnos. El camino nos llevaría hasta El Carrizal y desde allí, se tomó la autopista que va paralela al aeropuerto y nos llevaría finalmente hasta el barrio de Ojos de Garza.

- ¡Justo a tiempo! Dijo Chano.

En ese instante ya se podía oír cada vez más cerca, el sonido de los motores de los cazabombarderos *F/A-18*, acelerando a máxima potencia.

Objetivo: El Aaiún.

3.30 horas. Cazabombarderos *F/A-18 Hornet* adscritos al Ala 46 del Mando Aéreo de Canarias (MACAN), despegan con una pesada carga de armas desde las pistas 03R/ 21L y 03L/ 21R de la base aérea de Gando. A esa hora había algo de brisa de componente Norte y favoreció

la maniobra de despegue a los *F/A-18*, que necesitaron gran parte de la longitud total de la pista, para poder remontar el vuelo.

El estruendo de los motores se hizo ensordecedor cuando los aviones pasaron sobre nuestras cabezas y provocó que gran cantidad de vecinos, se asomaran a las ventanas de sus casas e incluso, salieran a la calle.

Nada más despegar, los cazabombarderos giraron a su derecha y se perdieron de vista rápidamente, en dirección Este.

En ese momento decidí conectarme a mi cuenta de Twitter, pero el dichoso teléfono móvil estaba fuera de cobertura. Un Guardia Civil del GRS que tenía a mi lado, me comentó cuándo me vio trasteando con el móvil. – No te molestes. Hace más de una hora que está desactivado el servicio telefónico e Internet en toda Gran Canaria. Tampoco funciona la radio, ni la televisión.

Suponíamos que dicha incomunicación, guardaba una relación directa con la operación militar en curso.



*Flecha roja. Dirección seguida por los F/A-18 del Ala 46 en misión de interdicción. Línea verde. Área de patrulla (CAP) para F/A-18 en misión de defensa aérea.*

Solo 10 minutos de vuelo a baja cota, fueron suficientes para que los *F/A-18* recorrieran los 215 km que le separaban de la costa marroquí.

Una vez llegaron a un punto convenido (waypoint), se dividieron en dos grupos. Uno de ellos se acercaría al aeropuerto del Aaiún por el Oeste y una vez alcanzado otro waypoint, los *F/A-18* se elevarían súbitamente a 10.000 pies de altura, para comenzar a señalar objetivos con su designador láser AN/AAQ-28(V) *Litening II*. Al mismo tiempo, se lanzarían dos misiles *AGM-88 HARM*, especializados en la destrucción de radares asociados a los misiles de defensa

aérea. Como misión secundaria, se encargarían de la escolta del grupo de bombardeo, ante un posible ataque de cazas de la defensa aérea marroquí.

El segundo grupo, entraría a baja cota por un lugar situado a 10 kilómetros al sur del poblado de El Marsa, siguiendo la desértica orografía del terreno. Cruzarían la carretera nacional que va hacia el sur del país y la carretera que va hacia las minas de Bou Craa. Una vez superada esa última carretera, girarían hacia el norte en dirección al aeropuerto de El Aaiún. La operación militar se desarrollaba al mismo tiempo que los ataques por sorpresa al área de Rabat, es decir, la madrugada del día 8 de septiembre de 2013.

Por supuesto, la maniobra de acercamiento a Marruecos se hizo en silencio radio y con el radar en modo pasivo, para evitar ser descubiertos por el sistema de defensa aérea marroquí.



Área militar en el aeropuerto Hassan I (El Aaiún). Foto tomada por un satélite militar.

El ataque se desarrolló de la siguiente manera. Dos kilómetros antes de llegar al aeropuerto, los *F/A-18* realizarán un fuerte ascenso y una vez llegan a un punto determinado, lanzarán las bombas GBU de guía láser. Dichas bombas realizarían un vuelo parabólico y se guiarían automáticamente gracias a la señal de un designador *AN/AAQ-28(V) Litening II*, instalado en otro *F/A-18*.

Pronto advirtieron la presencia de un *Mirage F1-CH* en la cabecera de la pista n°:02, que estaba a punto de iniciar la carrera de despegue. Era el momento de activar los radares y usar el modo específico para combate aire-aire.

El *F/A-18* numeral 46-17 se adjudicó el *F1-CH* al estar más cerca que el resto de cazas. Después de un fuerte giro a la izquierda y luego, otro cerrado giro a la derecha, el *F/A-18* se situó a las “seis” (detrás, en el argot militar) del *F1-CH* que ya estaba emprendiendo la delicada maniobra de despegue. La corta distancia aconsejaba usar el cañón de 20 mm, antes que un

misil *AIM-9 Sidewinder*. El *F/A-18* lanzó una corta pero intensa ráfaga de cañón a quemarropa. Los proyectiles golpearon el ala derecha del *F1* como si fueran un látigo metálico, desprendiéndola del fuselaje principal. Inmediatamente después, se constató la eyección del piloto marroquí mediante su asiento *Martin Baker*, salvando su vida.

En ese mismo instante comenzaron las explosiones en los hangares, por obra y arte de las bombas guiadas *GBU*. Todo se precipitaba muy rápidamente y quedaba el tiempo justo para realizar una segunda pasada de bombardeo. En ese momento empezó a sonar la alarma que indicaba la presencia de un misil de guía infrarroja volando hacia algún caza del Ejército del Aire Español. Todos los pilotos que estaban en el área, comenzaron a girar la cabeza como locos, de un lado a otro, en busca del traicionero e inesperado misil. Apareció de la nada, justo por detrás del humo que cubría gran parte de la cercana ciudad del Aaiún. Iba directo al *F/A-18* con numeral *46-17*, que empezó a maniobrar a la vez que lanzaba sus contramedidas con la intención de burlar al temido misil. Demasiado tarde; la reciente y brusca maniobra en zig-zag, le había restado mucha velocidad y por tanto, una importante capacidad de maniobra, facilitando la tarea al misil, que pasó lo suficiente cerca del caza, como para activar la espoleta de proximidad y en consecuencia, su letal carga de explosivos.

La explosión lanzó gran cantidad de metralla en todas direcciones, alcanzando el motor derecho del *F/A-18 n° 46-17*. Dicho motor se paró inmediatamente debido a los daños y el piloto no tuvo más remedio que poner rumbo al aeropuerto más cercano, situado en la isla de Fuerteventura. Al mismo tiempo se alertó a los helicópteros *AS.332 (SAR)*, que estaban orbitando a 60 km de la costa marroquí, en previsión de un incidente como este. Afortunadamente, el *F/A-18* es un robusto bimotor que cuenta con una elevada capacidad de supervivencia, lo que permitió que pudiera llegar al aeropuerto de la isla canaria, sin mayores contratiempos.

-¡Otro *F1* a las tres! ¡Otro *F1* a las tres! Gritó el piloto del *46-10*. El misil que alcanzó al *46-17* provenía de un *F1-CH* no de un sistema antiaéreo basado en tierra. El caza marroquí volaba con su radar *Cyrano IV* desconectado y a muy baja cota, por eso no fue detectado. Sin duda, los pilotos de la FARM han recibido un buen entrenamiento en Francia y una considerable experiencia de combate. Si en vez de los *F/A-18 "Hornet"* hubiéramos contado para esta misión con los *Eurofighter Typhoon*, todo hubiera sido diferente. Este caza cuenta con un *FLIR* (infrarrojo de barrido frontal), que hubiera detectado sin problemas al *F1-CH*.

El *Mirage F1* se sintió acosado y decidió poner pies en polvorosa, eran demasiados aviones del EA para un solo caza de la FARM. Finalmente el *F/A-18* con numeral *46-10* lanzaría un misil *AIM-7 Sparrow* que alcanzaría al escurridizo *F1* de la FARM, a una distancia de 18 kilómetros. Después de confirmado el derribo, todos los cazas volvieron rápidamente a su base en Gando.

## La liberación de Melilla.

Desde el día 8 de septiembre en adelante, el Ejército del Aire estuvo batiendo los objetivos militares que se encontraban a 30 millas alrededor de Melilla. También se atacó a las unidades militares que hostigaban a las poblaciones de los islotes (Chafarinas, Peñón de Velez de la Gomera y Peñón de Alhucemas). Los ataques se iban intensificando a medida que se acercaba el momento en el que se produciría el desembarco de la Infantería de Marina Española.

Mientras tanto, la agrupación naval siguió una trayectoria de acercamiento más bien errática, con la intención de provocar confusión al enemigo y dividir sus medios defensivos, esparciéndolos a lo largo de una gran superficie de costa. En teoría era imposible saber la zona exacta donde se produciría el desembarco, ya que la agrupación naval tenía a tiro muchas zonas adecuadas, incluido la propia ciudad de Melilla y sus playas adyacentes.



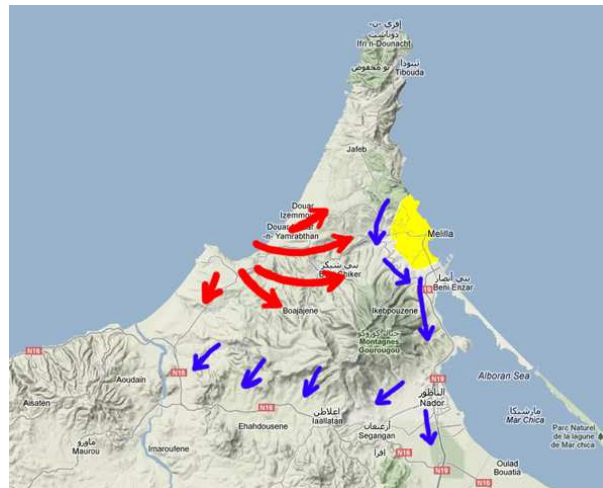
*La flecha roja, indica el lugar donde estaba la agrupación de desembarco el día 9 de septiembre de 2013. La flecha naranja indica el rápido movimiento de esa misma noche y la madrugada del día 10 de septiembre de 2013.*

El día 8 y 9 de septiembre la agrupación de desembarco ya estaba frente a la costa de Melilla. Todo el mundo podía verlo y de momento, nada se podía hacer contra todos esos buques. La Fuerza Aérea Marroquí (FARM) ya estaba contra las cuerdas y la Armada Real Marroquí, a esas horas ya estaba oxidándose en el fondo del mar. Sin duda, los contundentes y sorpresivos ataques aéreos, habían surtido el efecto deseado.

El 9 de septiembre por la noche, la flota se desplazó rápidamente al otro lado del *Cap des Tríos Fourches*, sobre las playas que se encontraban más al sur, el lugar elegido finalmente para el desembarco de la Infantería de Marina Española.

La sorpresa fue relativa, ya que allí esperaban algunas fuerzas de defensa, aunque no contaban con un número importante de material y efectivos, puesto que gran parte de las fuerzas defensivas estaban esparcidas al otro lado del cabo, protegiendo la ciudad de Nador, o en la propia frontera con Melilla. Tampoco hubo tiempo para desplazar todo el material y personal

con que contaba el ejército de tierra marroquí y he aquí una de las claves del conflicto: Si se hubiera dado el suficiente tiempo al ejército de tierra marroquí, hubiera acumulado tal cantidad de efectivos y material, que hubiera sido imposible desalojarlo de sus posiciones. La Armada y la FARM cuentan con medios más escasos, pero no es el caso del ejército de tierra marroquí, que cuenta con más de 150.000 efectivos y gran cantidad de material y experiencia en su uso.



*En amarillo: Ciudad de Melilla. En rojo: Área de desembarco de la infantería de marina española.*

*En azul: Dirección que siguieron las fuerzas armadas marroquíes.*

El día 10 de septiembre ya de madrugada, se produjo el desembarco de la infantería de marina española. La idea principal, era llegar rápidamente hasta la frontera con Melilla, pero sin desproteger ninguno de los flancos, ya que se esperaba un fuerte contraataque de las fuerzas marroquíes destacadas más hacia el sur, y que estaban en progresión hasta esa área.

El CIFAS no tenía muy claro lo que iba a suceder con las fuerzas marroquíes acantonadas alrededor de Melilla. Era una gran incógnita. Lo que sucedió finalmente es que las fuerzas marroquíes (ya debilitados por los continuos bombardeos) se desplazaron apresuradamente hacia el sur, ya que temían ser aislados (con razón) del resto de su ejército.

Hay que señalar que para evitar bajas propias, una vez adivinado el movimiento de las fuerzas que estaban alrededor de Melilla, se les dio un margen de tiempo suficiente, con el fin de evitar una confrontación directa o enquistar las posiciones de cada bando.

El contacto de la fuerza española y la entrada a Melilla se produjo el día 12 de septiembre de 2013, sólo cinco días después del comienzo de las hostilidades. El Gobierno del Reino de Marruecos ya era consciente de que el conflicto se le escapaba de las manos, e incluso, de que podía ir a peor, por lo que decidió proponer un alto el fuego, que por aquel entonces, también interesaba a España. El alto el fuego se estableció para el día 18 de septiembre y la capitulación se estableció para el 15 de Noviembre de 2013.

## **Operaciones especiales.**

Mucho se ha especulado y poco ha trascendido sobre el papel de las fuerzas especiales en el conflicto bélico. Lo poco que sabemos es siempre atando algunos cabos, sacando información de aquí y de allí.

Un ejemplo es el sabotaje sufrido por la patrullera 305 *Commandant Boutouba*, en el puerto de Al-Hoceima. Un equipo operacional perteneciente a la Fuerza de Guerra Naval Especial (FGNE) fue infiltrado a través del submarino *S-74 Tramontana*, justo en la bocana del puerto marroquí. Se limitaron a colocar explosivos bajo el buque 305 y otros lanchones amarados al puerto, quedando todos ellos seriamente dañados e inutilizados.

### El radar de Tan-tan

La localización y destrucción de un radar móvil de defensa aérea situado al sur de Marruecos, supuso un quebradero de cabeza para el Ejército del Aire Español. El escurridizo radar era trasladado habitualmente de emplazamiento, y era conectado y desconectado a intervalos de tiempo irregulares, además era de última tecnología y muy resistente a las medidas electrónicas (interferencias).

Por lo que sabemos, se consiguió infiltrar un comando especial (GOE) desde las Islas Canarias, con la misión de contactar con unos agentes del CNI, que iban a ayudar a cumplir la misión, proporcionando vehículos y conocimientos del terreno.

Catorce hombres fueron aerotransportados en un avión de transporte *C-235* y lanzados a baja cota y sobre el mar, a dos millas de la costa sur del Sahara. La operación se realizó en plena noche y ganaron la costa gracias a que contaban con pequeñas zodiac. Una vez llegan al punto acordado, fueron recogidos por unos agentes del CNI (“antenas”) y transportados en dos *Land Rover Santana 109* hasta la zona norte del Aaiún, donde se supone que estaba operando el radar de defensa aérea marroquí.

Después de una minuciosa búsqueda, finalmente fue localizado y se comunicó la posición exacta a una pareja de *F/A-18 “Hornet”* que estaban prevenidos y preparados para la misión. Los comandos señalaron el objetivo con un designador láser portátil y verificaron los daños una vez se produjo el ataque a la instalación militar.

Los componentes del comando se replegaron rápidamente hacia el sur y fueron “recuperados” gracias a una compleja misión de exfiltración, que contaba con un importante apoyo aéreo.



## Epílogo

Sobre el Protocolo.

Una vez acabado el conflicto, el famoso PROTOCOLO M1/1 quedó al descubierto y pudo ser estudiado con detenimiento. Dicho Protocolo establecía varias hipótesis de posibles conflictos con Marruecos y dentro de cada hipotético conflicto, se establecía un completo plan de actuación. La posibilidad de contar con un documento de este tipo, fue clave para las Fuerzas Armadas Españolas, ya que disponían de un magnífico *guión* al que poder aferrarse en caso de necesidad, como así fue. De esa forma, se evitaba la improvisación y sus posibles inconvenientes, así como las pérdidas de tiempo que ocasionan la creación de nuevos planes contra objetivos, asignación de medios, organización y un largísimo etcétera de cosas que hay que preparar antes de atacar nada. El entrenamiento de la misión no suponía un grave problema, ya que las Fuerzas Armadas Españolas cuentan con un entrenamiento adecuado y específico para cada unidad, que finalmente puede integrarse en una misión específica y general.

Para el caso concreto que nos ocupa, donde existía un bloqueo aeronaval y una acumulación de tropas en las fronteras, entre otros hechos inamistosos, el Protocolo recomendaba el apartado M1/1. Dicho apartado recomendaba un ataque TOTAL al país vecino, usando todos los medios disponibles por las Fuerzas Armadas Españolas y dejando a un lado, los medios particulares de la OTAN, que previsiblemente iban a ser negados en un primer momento o resultarían difíciles de activar en el plazo de tiempo necesario.

Dicho ataque debía realizarse en el menor tiempo posible y por sorpresa, de forma que se tendría que destruir el 80% de la Armada, al menos el 50% de la Fuerza Aérea y el 50% de los radares civiles y militares, todo eso debía hacerse en los dos primeros días de operaciones. Una vez controlado el espacio aéreo enemigo y la supremacía en el mar, se podría concentrar los esfuerzos sobre Melilla y los alrededores, que era el lugar donde se estaba concentrando el numeroso ejército marroquí. El Protocolo establecía la necesidad de dificultar el envío de material militar, tropas y víveres a las unidades de primera línea del ejército marroquí, de forma que las posibilidades de una invasión militar de Ceuta o Melilla se reducían al mínimo.

El desembarco de la Infantería de Marina Española era clave y totalmente necesario, ya que se consideraba que eran las únicas unidades con capacidad de “pinchar” el “globo” que representarían las fuerzas marroquíes posicionadas alrededor de Ceuta o Melilla. La Infantería de Marina sería el elemento desestabilizador definitivo y la llave maestra, que podría forzar una negociación y/ o finalización de la contienda, en un corto plazo de tiempo.

El Protocolo disponía de una especie de *introducción*, y en esa introducción se explicaba la necesidad de un fuerte y sorpresivo ataque militar, a poco que se tenga una buena excusa o una gran oportunidad, ya que la escalada armamentística de las Fuerzas Armadas Marroquíes, era considerada un hecho preocupante, y de no ser detenida en un corto plazo de tiempo, iba a

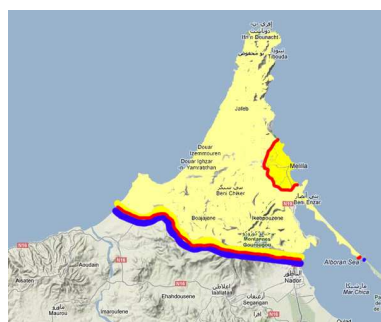
suponer un problema en el futuro, en caso de producirse un conflicto entre los dos países. Un problema difícil de superar, por la configuración actual de las Fuerzas Armadas Españolas y que exigiría un esfuerzo mayor y unas Fuerzas Armadas más poderosas y mejor entrenadas.

Sobre las consecuencias.

La prontitud con la que se tomaron las decisiones y la contundencia de los ataques a la espina dorsal de la FARM, desbaratándola de la noche a la mañana, fue clave para hacerse con el dominio del espacio aéreo enemigo y por tanto, con la iniciativa del resto de operaciones.

La Marina Real de Marroquí (MRM) fue destruida en los primeros compases del conflicto, como establecía el Protocolo.

El Ejército de Tierra Marroquí (FAR) fue un hueso duro de roer. Contaba con gran cantidad de medios materiales y humanos, además de recibir un constante entrenamiento y contar con una gran experiencia, debido a los recientes conflictos fronterizos con el Polisario y Argelia.



*Imagen superior: Se puede apreciar en amarillo intenso, la antigua superficie que ocupaba la ciudad autónoma de Melilla. En amarillo más claro, la superficie ganada a Marruecos durante el conflicto de 2013. En rojo y azul se ha marcado la nueva frontera*

Después de la estabilización del conflicto y de la delimitación de las nuevas fronteras, se originaron graves revueltas en las provincias del RIF. Tradicionalmente, el pueblo rifeño nunca se ha identificado con los sucesivos gobiernos marroquíes, sobretodo a raíz de la etapa conocida como los "Años de Plomo", cuando sufrieron grandes penalidades.

Las revueltas populares encendieron la mecha de un incipiente golpe de estado, provocado por el descontento militar y popular. Los golpes de estado en Marruecos no eran nada nuevo, ya que ha habido varios intentos en su historia reciente.

Los graves incidentes del 25 de enero de 2014, culminaron con la huída del monarca alauí y toda su familia, hacia la República Francesa y una junta militar provisional, tomaría el relevo de la monarquía en febrero de 2014.

## **FICHAS TÉCNICAS**

## Eurofighter Typhoon



El Eurofighter Typhoon es un caza polivalente, bimotor y de gran maniobrabilidad, diseñado y construido por el consorcio de empresas europeas Eurofighter GmbH, compuesto por las compañías EADS, BAE Systems y Alenia Aeronautica. Se diseñó pensando en que su combinación de agilidad, capacidades furtivas y sistemas avanzados, lo convirtieran en uno de los mejores cazas en servicio de la actualidad.

### **Operadores en Europa:**

Alemania: 143 unidades.  
Austria: 15 unidades.  
España: 73 unidades.  
Italia: 96 unidades.  
Reino Unido: 160 unidades.

### **Características:**

**Longitud:** 15,96 m.  
**Envergadura:** 10,95 m.  
**Peso vacío:** 11.000 kg.  
**Peso cargado:** 15.550 kg.  
**Peso máximo al despegue:** 23.500 kg.  
**Planta motriz:** 2x turbofán Eurojet EJ200.  
**Velocidad máxima operativa (V<sub>no</sub>):** 2.450 km/h (1.522 MPH; 1.323 kt) (Mach 2).  
**Supercrucero:** Mach 1,3 en vuelo supersónico sin postquemador.  
**Radio de acción:** (usando los 3 tanques):  
Ataque a tierra, lo-lo-lo: 601 km.  
Ataque a tierra, hi-lo-hi: 1.389 km.  
Defensa aérea 3 h de patrulla aérea de combate: 185 km.  
Defensa aérea con 10 min de merodeo: 1.389 km.  
**Techo de servicio:** 19.812 m (65.000 ft).  
**Régimen de ascenso:** 315 m/s (62.007 ft/min).  
**Armamento:** Cañon Mauser BK-27 de 27 mm.  
**Puntos de anclaje:** 13 en total (8 pilones bajo las alas y 5 soportes más en el fuselaje) con una capacidad de 7.500 kg, para cargar una combinación de bombas serie Paveway II: GBU-10, GBU-16 y Enhanced Paveway. Serie Paveway III: GBU-24 y BPG-2000. JDAM. Las futuras HOPE/HOSBO. Bombas de caída libre o retardadas de las clases 500, 1.000 y 2.000 lb. Misiles de corto alcance: AIM-9L Sidewinder, AIM-132 ASRAAM e IRIS-T. Medio/largo alcance: AIM-120 AMRAAM y el futuro MBDA Meteor. Antibuque: AGM-84 Harpoon o Penguin. Antirradiación: AGM-88 HARM, MBDA ALARM y el futuro AGM Armiger. AGM-65 Maverick y Brimstone. Storm Shadow y Taurus KEPD 350. Pod dispensador de bengalas/señuelos infrarrojos y pod de señuelos radar. Pod de contramedidas electrónicas. Pod de búsqueda de objetivos LITENING III. Hasta 3 tanques de combustible lanzables, 1 de 1.000 central, 2 de 2.000 litros subalares.

## McDonnell Douglas F/A-18 Hornet



El F/A-18 *Hornet* ('avispon' en inglés) es un caza polivalente bimotor de cuarta generación de origen estadounidense con capacidad todo tiempo. Este avión de combate fue el primero de Estados Unidos en combinar capacidades de caza y ataque para atacar objetivos tanto aéreos como terrestres. Las principales misiones que puede desempeñar son: caza de escolta, defensa aérea, supresión de defensas aéreas enemigas, interdicción, apoyo aéreo cercano y reconocimiento.

### **Operadores en Europa:**

España: 86 unidades.  
Finlandia: 62 unidades.  
Suiza: 33 unidades.

### **Características:**

**Longitud:** 17,1 m.  
**Envergadura:** 12,3 m (con misiles Sidewinder).  
**Peso vacío:** 11.200 kg.  
**Peso cargado:** 16.850 kg.  
**Peso máximo al despegue:** 23.400 kg.  
**Planta motriz:** 2x General Electric F404-GE-402.  
**Velocidad máxima operativa:** 1.915 km/h (1.190 MPH; 1.034 kt) (Mach 1,8) a 12.192 m de altitud.  
**Radio de acción:** 740 km en misión hi-lo-lo-hi.  
**Techo de servicio:** 15.240 m (50.000 ft).  
**Régimen de ascenso:** 254 m/s (50.000 ft/min).  
**Armamento:** Cañon M61 Vulcan de calibre 20 mm con 578 proyectiles.  
**Puntos de anclaje:** 9 puntos en total con una capacidad de 6.215 kg. para cargar una combinación de bombas: JDAM. Paveway. Serie Mk 80. CBU-87. CBU-89. CBU-97. Mk 20 Rockeye II. Misiles aire-aire: 4x AIM-9 Sidewinder o 4x AIM-132 ASRAAM o 4x IRIS-T o 4x AIM-120 AMRAAM, y 2x AIM-7 Sparrow o 2x AIM-120 AMRAAM adicionales. Misiles aire-superficie: AGM-65 Maverick. Standoff Land Attack Missile (SLAM-ER). AGM-88 HARM misil antirradar (ARM). AGM-154 Joint Standoff Weapon (JSOW). Taurus KEPD 350 (misil de crucero). Misil antibuque AGM-84 Harpoon. Contenedor SUU-42A/A dispensador de bengalas y *chaff*. Contenedor de contramedidas electrónicas. Contenedor de designación de blancos AN/AAS-38 Nite Hawk, o LITENING. Hasta 3x tanques de combustible externos *Sargent Fletcher* de 330 galones para vuelo en ferry o misiones de largo alcance.

## Lockheed Martin F-16 Fighting Falcon



El F-16 Fighting Falcon es un caza polivalente monomotor desarrollado por la compañía estadounidense General Dynamics para la Fuerza Aérea de los Estados Unidos. Aunque originalmente fue diseñado como caza ligero, fue evolucionando hasta convertirse en un extraordinario cazabombardero todo tiempo. El F-16 ha logrado un gran éxito en el mercado de exportación, habiendo sido seleccionado para servir en las fuerzas aéreas de veinticinco países, incluido Marruecos.

### **Operadores (sólo norte de África):**

Egipto: 240 unidades.

Marruecos: 24 unidades.

### **Características:**

**Longitud:** 14,8 m.

**Envergadura:** 9,8 m.

**Peso vacío:** 8.670 kg.

**Peso cargado:** 12.000 kg.

**Peso máximo al despegue:** 19.200 kg.

**Planta motriz:** 1x turbofán con postcombustión Pratt & Whitney F100-GE-100.

**Empuje normal:** 76,3 kN (7.781 kgf; 17.155 lbf)

**Empuje con postquemador:** 127,2 kN (12.973 kgf; 28.600 lbf) de empuje.

**Velocidad máxima operativa:** 2.414 km/h (1.500 MPH; 1.303 kt) (Mach 2+) a altitud sin carga externa. A nivel del mar: 1.470 km/h (915 MPH) (Mach 1,2).

**Radio de acción:** 550 km (297 nmi; 342 mi) en una misión *hi-lo-hi* con 6 bombas de 450 kg.

**Techo de servicio:** 18.288 m (60.000 ft)

**Régimen de ascenso:** 254 m/s (50.000 ft/min).

**Armamento:** Cañón M61A1 Vulcan de seis cañones rotativos calibre 20 mm con 511 proyectiles. Puntos de anclaje: 11 con una capacidad de 7.700 kg, para cargar una combinación de: Bombas: 4x Mark 84, de 900 kg. 8x Mark 83, de 450 kg. 12x Mark 82, de 225 kg. Bombas guiadas: 4x GBU-10 Paveway II, de 900 kg guiada por láser. 6x GBU-12 Paveway II, de 225 kg guiada por láser. 4x GBU-31 o GBU-38 JDAM, de 900 o 225 kg guiadas por satélite. 8x GBU-39 SDB, de 112 kg guiada por satélite. Bombas de racimo: 8x CBU-87 CEM. 8x CBU-89 GATOR. 8x CBU-97 SFW. Misiles aire-aire: 6x AIM-9 Sidewinder o IRIS-T o RAFAEL Python-4. 2x AIM-7 Sparrow. 6x AIM-120 AMRAAM o RAFAEL Derby. Misiles de apoyo aéreo cercano: 6x AGM-65 Maverick. Misiles antirradiación: 6x AGM-45 Shrike. 4x AGM-88 HARM, antirradar. Misil antibuque: 2x AGM-84 Harpoon. 4x AGM-119 Penguin. Dispensador de *chaff* y bengalas SUU-42A/A. Contramedidas electrónicas AN/ALQ-131 y AN/ALQ-184. Contenedores LANTIRN, Lockheed Martin Sniper XR o LITENING. Hasta 3x tanques de combustible *Sargent Fletcher* de 300, 330 o 370.

## Dassault Mirage F1



El Dassault Mirage F1 es un caza de superioridad aérea y avión de ataque de tercera generación, diseñado y construido por la empresa francesa Dassault Aviation. Está propulsado por un turborreactor SNECMA Atar de fácil mantenimiento y que le da una buena relación peso-potencia al avión. Los F1 estándar (F1 C y derivados) llevan el radar aire-aire Cyrano IV, con capacidad limitada de ataque terrestre.

### **Operadores (sólo norte de África):**

España: 39 unidades de 91 unidades.

Marruecos: 44 unidades.

### **Características:**

**Longitud:** 15,3 m

**Envergadura:** 8,4 m

**Peso vacío:** 7.400 kg

**Peso cargado:** 10.900 kg

**Peso máximo al despegue:** 16.200 kg

**Planta motriz:** 1x turborreactor con postcombustión SNECMA Atar 9K-50.

**Empuje normal:** 49 kN (5.000 kgf; 11.022 lbf).

**E. con postquemador:** 70,6 kN (7.199 kgf; 15.872 lbf).

**Velocidad máxima operativa (V<sub>no</sub>):** 2.338 km/h (1.453 MPH; 1.262 kt) (Mach 2,2) a 11.000 m de altitud.

**Alcance:** 2 horas y 15 min en patrulla aérea de combate armado con 2 misiles Super 530 y equipado con un tanque auxiliar en el pylon central.

**Radio de acción:** 425 km (229 nmi; 264 mi) a velocidad Mach 0,75/0,88 en perfil de misión hi-lo-hi con una carga de 14 bombas de 250 kg

**Techo de servicio:** 20.000 m (65.616 ft).

**Régimen de ascenso:** 243 m/s (47.834 ft/min).

**Armamento:** Cañón 2x DEFA 553 de calibre 30 mm, con 135 proyectiles cada uno. Puntos de anclaje: 7 en total con una capacidad de 6.300 kg. Bombas de propósito general SAMP 25 de 247 kg, o antipistas Belouga o BAP. Misiles aire-aire: 2x AIM-9 Sidewinder, 2x Matra R550 Magic-II, 2x Matra Super 530D. Misil antibuque AM.39 Exocet. Misil aire-tierra guiado por láser AS-30L. Misil antipista Matra Durandal. Misil antirradiación Matra ARMAT. 3x tanques de combustible externos.

### Leopard 2 A4



Procedencia: Alemania.  
Cañón: 120 mm.  
Peso en vacío: 55,1 toneladas.  
Peso cargado: 62,4 toneladas.  
Autonomía: 550 kilómetros.  
Velocidad máx: 72 km/h.  
Operadores: España. Entre otros.

#### **Características:**

Carro de última generación con cañón estabilizado, alta protección contra carro e inigualable movilidad.

Su principal arma, un cañón de ánima lisa de 120 mm, estabilizado, que le permite disparar proyectiles flecha (KE) y multipropósito (MZ). Se integra de segundo armamento con 2 ametralladoras de 7,62 milímetros y 16 lanzadores de granadas/botes de humo, 8 en cada costado.

En cuanto a la movilidad el carro Leopard, con un peso de 55 toneladas, se impulsa por un motor de fabricación alemana MTU de 12 cilindros en "V" que le proporciona una potencia de 1.500 caballo de vapor (CV), llevando acoplado a éste una transmisión automática que le permite escoger entre 4 marchas hacia adelante y 2 marchas hacia atrás, llegando a alcanzar una velocidad máxima de 68 km/h.

La protección destaca por su blindaje de altas prestaciones, el sistema contra incendios y explosiones, además de poder combatir en ambiente NBQ (contaminación Nuclear, Bacteriológica y Química), al contar con un sistema de sobrepresión y purificación de aire contaminado.

La tripulación es de 4 personas.

### M-60 Patton



Procedencia: USA.  
Cañón: 105 mm.  
Peso en vacío: 50 ton.  
Autonomía: 500 kilómetros.  
Velocidad máx: 48 km/h.  
Operadores: España (Infantería de Marina) y Marruecos.

#### **Características:**

El M60 Patton fue el tanque de guerra principal del Ejército e Infantería de Marina de los Estados Unidos durante la Guerra Fría.

El M60 fue desarrollado y construido por las empresas Arsenal Tank Plant y Chrysler.

Estuvo en servicio en ese país entre los años 1960 y 1994, siendo reemplazado por el M1 Abrams.

El M60 estaba armado con un cañón de 105 mm con ánima estriada M68, el cual tenía un alcance efectivo de 2.000 m. Estaba montado en una torreta giratoria. También contaba con dos ametralladoras: una de calibre 7,62 mm y otra de 12,7mm (.50) M85 Browning.

Su última versión, el M60A3, era impulsado por un motor diesel V-12 Continental AVDS-1790-2 de 750 caballos de fuerza. Estaba protegido por un blindaje de acero de 156 mm de espesor.

Su casco estaba fabricado en una sola pieza de acero dividido en tres compartimientos: el conductor motorista en el frente; el comandante, artillero y cargador en el medio en la torreta; y el motor en la parte trasera.

### PIZARRO



### TOA M-113 (Ingenieros)





**URO VAMTAC (Blindado)**



**URO VAMTAC (Comunicaciones)**



**SISTEMA ANTI CARRO TOW**



**SISTEMA ANTI CARRO SPIKE LR**



**MISIL DE CRUCERO TAURUS**



**BOMBAS GUIADAS TIPO GBU**



**AIM-9 SIDEWINDER**



**AIM-120 AMRAAM**



## Fin

### ATENCIÓN

*Este documento es una obra de ciencia ficción. Solo determinados hechos históricos que se explican en la narración son verídicos, como la historia de Melilla, los incidentes del yate real (parcialmente) o la detallada explicación de las unidades militares y su armamento. El famoso Protocolo y las reuniones en el CGE de Madrid son ficticios. Cualquier parecido con la realidad, es pura coincidencia. "Telo juro por Santa Teresita del niño Jesús"*

*La única finalidad de esta obra, es el entretenimiento del autor y de posibles lectores.*

*Primera edición: marzo de 2012.*

*Está prohibida la reproducción total o parcial, su traducción, inclusión, transmisión, almacenamiento acceso a través de medios analógicos, digitales o de cualquier otro sistema o tecnología creada o por crearse, sin autorización previa y escrita del autor.*

*Autor: R.M.  
e-mail de contacto: [armagedoncan@gmail.com](mailto:armagedoncan@gmail.com)*