

LA UNIDAD DE CRISIS DE LOS MARINES DE MORÓN DE LA FRONTERA

Julio MAIZ SANZ



ON la incorporación de la aeronave convertiplano *Bell-Boeing MV-22B Osprey* a los Marines estadounidenses, estos han adquirido una espectacular capacidad de proyección de sus fuerzas, que les ha permitido crear unidades de nuevo cuño, como la que actualmente opera desde Morón de la Frontera (Sevilla), asignada al AFRICOM, y que recientemente acaba de recibir por parte de España la autorización para permanecer un año más en nuestro país y ampliar sus efectivos.

La denominada Special-Purpose Marine Air-Ground Task Force Crisis Response/Fuerza de Tarea Aire-Tierra de Especial Propósito para Respuesta a las Crisis (SP-MAGTF CR) es una de las unidades clave de los Estados Unidos para intervenir con gran celeridad principalmente en África del norte y occidental y, de ser necesario, en cualquier punto de Europa que se precise.

El más que buen momento en las relaciones entre Washington y Madrid y la excelente situación estratégica de España determinaron que el Pentágono decidiese situar a la SP-MAGTF CR en la Base Aérea de Morón de la Frontera, una instalación del Ejército del Aire que, al igual que la Base Naval de Rota (Cádiz) de la Armada, es de utilización conjunta con los Estados Unidos.

El historial del despliegue de las fuerzas del United States Marine Corps/Cuerpo de los Marines de los Estados Unidos (USMC) en el Mediterráneo figura en su ADN, y se cita al inicio de su popular himno, ya que su primera acción fuera de América, y de las Fuerzas Armadas (FAS) de los Estados Unidos en su conjunto, se produjo en Libia en 1805.

Los Bell-Boeing MV-22 Osprey, el gran comodín

Las capacidades que dan los convertiplanos, que combinan las posibilidades de los helicópteros con las de los aviones de transporte, fueron vistas enseguida por los miembros de la aviación del USMC, que recordemos es uno de los cuerpos autónomos, a diferencia de nuestra Infantería de Marina, que componen las FAS de los Estados Unidos.

La idea era dar un mayor radio de acción y velocidad a los denominados Marine Air-Ground Task Force (MAGTF), que son organizaciones equilibradas de una fuerza, compuestas por elementos aéreos y terrestres, orientadas a poder cumplir todo tipo de misiones dentro de espectro de las operaciones militares y al mando de un solo comandante. Las MAGTF fueron formalizadas mediante la Orden del USMC 3120.3, de diciembre de 1963, y desde su puesta en marcha, además de aviones de ataque, han empleado diferentes modelos de helicópteros para el despliegue de sus infantes, hasta que la llegada del *Osprey* ha mejorado sustancialmente sus posibilidades de actuación.

El USMC inició sus operaciones con aeronaves en una fecha muy temprana, en 1912, aunque fue durante la Segunda Guerra Mundial cuando se expandió a gran escala, y posteriormente durante las Guerras de Corea y Vietnam



Un MV-22B *Osprey* volando en formación con un helicóptero *Tigre* de las FAMET.
(Foto: J. Maíz Sanz).

inició las operaciones con helicópteros. Paralelamente el Cuerpo se dotó de una completa doctrina de actuación con fuerzas helitransportadas, apoyada por aviones y aeronaves de ala rotatoria de ataque, orgánicas del Cuerpo, como son los *Bell AH-1W* y *Z Super Cobra*.

Volviendo al *V-22 Osprey* (águila pescadora), el largo camino iniciado en 1981 para dotarse del sistema, un desarrollo conjunto de las empresas Bell y Boeing, fue un auténtico calvario, tanto por los retrasos y los sobrecostos como, sobre todo, por los hasta cuatro accidentes mortales que sufrieron los *Osprey* durante las múltiples pruebas de vuelo. Varias veces el secretario de Defensa de los Estados Unidos estuvo a punto de cancelar el programa, pero la determinación de los Marines fue decisiva, y finalmente el 14 de junio de 2007 el USMC declaraba operativo el primer escuadrón equipado con *V-22*, al que se le añadió en la designación la *M* de Marines. Obviamente al Cuerpo le faltó tiempo para desplegarlos en el mes de septiembre ese mismo año en Irak, justo en los momentos más duros del largo conflicto.

Progresivamente se fueron entregando más *MV-22B*, que actualmente dotan a una docena de escuadrones, además de estar presentes en la Unidad de Ensayos y en el escuadrón que transporta al presidente de los Estados Unidos, otros altos cargos y a sus séquitos y equipos de seguridad, aunque el mandatario no ha volado en ellos, al menos hasta el momento. Paralelamente se iba creando una cada vez más completa doctrina de actuación aprovechando las incomparables capacidades que proporcionan. Eso sí, hablamos de un sistema de un altísimo coste: a Israel la factura por la compra de seis le significará 1.130 millones de dólares, un precio de adquisición tan elevado que, como recientemente declaraba el comandante general de la Infantería de Marina española (COMGEIM) sobre la idoneidad de incorporar a la Armada este medio, «es una maravilla, pero es un elemento que no nos podemos permitir, ni la Armada ni España».

Básicamente, el *Osprey* proporciona la capacidad de poder transportar hasta 24 combatientes totalmente equipados del USMC o Fuerzas Especiales a una velocidad de crucero de 446 km/h, más propia de un avión de transporte y que dobla la de una aeronave de ala rotatoria; y cuando llega al objetivo permite desembarcar/reembarcar la fuerza como si se tratase de un helicóptero, evitando la servidumbre de tener que buscar un aeródromo.

Además tiene un radio de acción de 700 km, que puede ser ampliado mediante la capacidad de reabastecimiento en vuelo hasta lo que aguante su tripulación, compuesta por cuatro personas (dos pilotos, un mecánico de vuelo y un tripulante de cabina, que además opera la ametralladora instalada en la rampa trasera).

En el apartado de armamento, se debe resaltar que desde noviembre de 2009 está equipado con el denominado RGS (Remote Guardian System), desarrollado por la firma BAE Systems, que es un sistema de armas que incorpora una ametralladora de cañón multitubo rotativo GAU-17 Minigun. El

RGS, que va ubicado en un montaje ventral retráctil, se acciona desde la cabina por medio de un mando muy similar al que utilizan los operadores de los aviones no tripulados.

De la «Primavera Árabe» al asalto al Consulado de Bengasi

Cuando en 2010 se iniciaba una serie de protestas, primero en el Sáhara Occidental y posteriormente en Túnez, nadie pensó que estas se iban a extender a casi todo el norte de África y a buena parte de Oriente Medio, dando origen al fenómeno conocido como la Primavera Árabe. El balance actual tiene más zonas oscuras que claras, ya que, si bien se estabilizaron varios países, la herencia del referido fenómeno político-social abrió importantes conflictos, como el de Libia y la inacabada Guerra de Siria. Otra de las más negativas consecuencias de este proceso fue el ascenso a altas cotas de poder y/o impunidad de grupos de extremistas/terroristas islámicos. La consecuencia más trágica de este último fenómeno para los Estados Unidos se produjo en Libia. Así, aprovechando una oleada de protestas en la ciudad de Bengasi, la que fue capital de los rebeldes durante la Guerra Civil de 2011, un grupo de terroristas locales, posiblemente vinculados a Al Qaeda, asaltaban el Consulado de los Estados Unidos. El fatal resultado de estos hechos, acaecidos el 11 de septiembre de 2012, fue el asesinato de cuatro funcionarios estadounidenses, incluido el embajador americano en ese país, John Christopher Stevens, y dos miembros de la unidad de élite de la US Navy, los SEAL. El asalto casi le costó la reelección al presidente Obama, que obviamente puso a trabajar al Pentágono en la búsqueda de soluciones para evitar una repetición de estos hechos criminales.

Paralelamente se han incrementado otras amenazas en África, como la que supone la presencia de los terroristas narcotraficantes del AQMI (Al Qaeda en el Magreb Islámico), especialmente en Mali, que fue precisamente una de las zonas calientes que mencionó el presidente Obama durante su último discurso sobre el Estado de la Nación.

Entre las medidas puestas en marcha tras el análisis de los sucesos de Bengasi, que anunció a principios de 2013 el teniente general Richard Tryon del USMC, estuvo la de la creación de una fuerza de intervención rápida que, dado el escenario, fue asignada al US Africa Command/Mando de los Estados Unidos para África (USAFRICOM) para asegurar la protección de su personal e intereses. El protocolo de actuación de la fuerza cuenta con su despliegue en caso de grave peligro, incluso sin contar con la autorización del Estado anfitrión, muchas veces casi imposible de obtener en países sin un gobierno estable.

Tras el oportuno estudio, el Pentágono tuvo claro que España tenía una posición geográfica clave desde la que cubrir el Mediterráneo, Oriente Próximo y el norte de África.

Para los Estados Unidos la protección de sus embajadas es una pieza clave de su seguridad, dado que los ataques contra ellas han sido casi continuos. Así, según publicó recientemente el National Consortium for the Study of Terrorism and Responses to Terrorism (START), entre 1970 y 2012 se perpetraron 521 ataques a sedes diplomáticas de los Estados Unidos o a su personal en 92 países diferentes, que causaron cerca de 500 muertos, sumando las bajas del personal norteamericano con las víctimas locales.

EL AFRICOM

Estados Unidos organiza el despliegue global de sus FAS en seis regiones, que están bajo las órdenes de un *Command* (Mando). El caso del US Africa Command (USAFRICOM), creado en 2007 y que cubre toda África menos Egipto, está muy condicionado por factores geopolíticos y estratégicos, como son la ubicación física de su cuartel general y la situación de la mayor parte de sus efectivos. Al crearse se decidió que su cuartel general debería estar en la ciudad alemana de Stuttgart, una sede que iba a ser temporal hasta encontrarle un asentamiento en África, lo cual fue descartado. Finalmente, el Departamento de Defensa (DoD) optó en enero de 2013 por mantenerlo en Alemania, buscando la importante interrelación que debe tener, en el ámbito operativo, con los aliados europeos de Estados Unidos y con el US European Command (USEUCOM), que también tiene su cuartel general en Stuttgart.



Vista frontal de un *MV-22B* aterrizando configurado como un helicóptero.
(Foto: J. Maíz Sanz).

Obviamente, para el AFRICOM nuestro país es uno de los principales trampolines para operar en África. En este sentido se habría de situar el reciente viaje del general de cuatro estrellas David M. Rodríguez, jefe del AFRICOM, que comentaba que «España es uno de nuestros más fuertes aliados y socios más confiables, tanto en la paz como en los conflictos», tras una reunión con el ministro de Defensa de España realizada en Madrid. El general elogió además las contribuciones de España a las diferentes operaciones abiertas en África, aunque especialmente resaltó la acogida al SP-MGATF CR: «Damos las gracias a España por acoger al destacamento de Marines en Morón, así como al resto de personal militar de Estados Unidos en sus bases de Morón y Rota».

Los Marines en Morón de la Frontera

Es necesario recordar que el SP-MAGTF CR se desplegó entre finales de abril y primeros de mayo del pasado año en la citada Base de Morón de la Frontera. Previamente, el 19 de abril de 2013, el Consejo de Ministros del Reino de España autorizó el despliegue provisional durante un año en la base sevillana de esa fuerza, compuesta de poco más de 500 miembros, principalmente del USMC, aunque también forma parte de ella un pequeño número de personal de la US Navy y ocho aeronaves (seis *MV-22B Osprey* y dos aviones de transporte y reabastecimiento *KC-130 Hércules*). Al Mando del SP-MAGTF CR estuvo inicialmente el coronel Scott F. Benedict, un veterano piloto de helicópteros, que posteriormente fue relevado por el *marine* del mismo rango Kenneth M. DeTreu.

El núcleo de las fuerzas está constituido por elementos del 24.nd MEU (Marine Expeditionary Force), que tiene su sede en Camp Lejeune (Carolina del Norte), que a su vez forma parte de la 2.^a División de los Marines.

En lo que respecta a su principal componente aéreo, está formado por un escuadrón de los citados *MV-22B*, que en principio fue el denominado Marine Medium Tiltrotor Squadron 365 (VMM-365), uno de los escuadrones con más historia y recorrido en los Marines.

A finales de abril de 2013 las aeronaves saltaban el charco; así, tras salir desde su base de New River (Carolina del Norte) y realizar una escala en Lajes (Azores-Portugal), llegaban en perfecta formación a Morón de la Frontera. Durante el vuelo, el más largo que ha realizado hasta la fecha un Escuadrón de *Osprey*, entró en juego una de las capacidades estrella del aparato: su posibilidad de ser reabastecido en vuelo a través de la percha retráctil que se sitúa en la parte delantera derecha del fuselaje. Los encargados de los citados repostajes de combustible fueron dos *C-130J Super Hércules* del Marine Aerial Transport Squadron/Escuadrón de Transporte Aéreo de los Marines VMGR-252, «Otis», que con base en Cherry Point (Carolina del Norte)

completaron el despliegue aéreo inicial del SP-MAGTF CR. Posteriormente también han sido vistos apoyando al contingente los *Hércules* de la anterior versión *KC-130T*. En todo caso la presencia de estos transportes es muy importante, ya que además de facilitar la referida misión de reabastecimiento en vuelo también se utilizan para transportar a los *marines*, lanzarlos en paracaídas o incluso como puesto de mando volante. Entre los días 5 y 13 de mayo, el resto del contingente volaba en los aviones comerciales que el AMC (Air Mobility Command/Mando de la Movilidad Aérea) tiene a su disposición, mediante una serie de acuerdos con diferentes compañías de aviación, desde Carolina de Norte hasta Morón de la Frontera.

La autorización inicial para el despliegue fue por el plazo de un año y se produjo de conformidad con el Convenio de Cooperación para la Defensa entre el Reino de España y los Estados Unidos de América de 1 de diciembre de 1988. Tras cinco meses de despliegue, el Escuadrón VMM 365 fue relevado por el VMM 162 Golden Eagles. Ambas unidades están encuadradas en el 26.º Grupo Aéreo de los Marines, que tiene su cuartel general y sus siete escuadrones de *Osprey* basados en la citada instalación de New River, y que a su vez está encuadrada en la 2.ª Ala Aérea de los Marines.

Durante este año la SP-MAGTF CR no ha parado en su actividad, tanto entrenándose con las tropas españolas como posicionándose en diferentes



Infantes del USMC en primer plano; al fondo, el *MV-22B Osprey* que los acaba de desplegar. (Foto: USMC).

puntos de Europa y África. Se ha de recordar que la inestabilidad en África, lejos de cesar, está en aumento, y la actividad terrorista en el Sahel no ha finalizado tras la intervención encabezada por Francia. Paralelamente el compromiso antiterrorista de los Estados Unidos en la zona se está reforzando con la instalación en una base, sita en Niamey (Níger), de una unidad de unos 100 militares estadounidenses que operan drones armados General Atomics MQ-1 Predator.

Un continuo programa de entrenamiento

Desde el primer momento el SP-MAGTF CR inició una serie de intensos entrenamientos con diferentes unidades de las FAS españolas. Así, entre finales de julio y primeros de agosto realizó unas maniobras conjuntas con la Brigada Paracaidista en el Campo de Adiestramiento de Casas de Uceda (Guadalajara). A mediados del mismo mes se llevaba a cabo en Rota una serie de saltos conjuntos en paracaídas de personal español y miembros de la US Navy. En noviembre de 2013, una delegación estadounidense —que encabezaron el citado coronel al mando, Scott F. Benedict, y el jefe del VMM-162, teniente coronel Robert A. Freeland— se entrevistó con los responsables del Cuartel General de las FAMET (Fuerzas Aeromóviles del Ejército del Aire), incluido el actual jefe de estas, el general de división Francisco Javier Sancho Sifre. Igualmente en marzo de 2014 han realizado un ejercicio conjunto con las fuerzas de Infantería de Marina española en el Retín (Cádiz).

Durante la reunión anteriormente reseñada se planificó una serie de actividades conjuntas que se iniciaban en febrero de 2014 con prácticas de TTP (Tácticas, Técnicas y Procedimientos) entre los *Super Puma* del Batallón de Helicópteros de Maniobra IV (BHELMA IV) y los *MV-22B*, realizadas sobre las zonas habilitadas para instrucción cercanas a la citada Base de Morón. Seguidamente, durante el mes de marzo, un *Osprey* realizó un ejercicio similar con los helicópteros *Tigre* del Batallón de Helicópteros de Ataque I (BHELA I) en Almagro (Ciudad Real) y en una zona de instrucción cercana, junto a la localidad de Brazatortas.

Ya fuera de España, elementos del SP-MAGTF CR se reposicionaron por tres veces en la Base Aérea de Sigonella (Italia), que comparten la US Navy y la Aeronautica Militare Italiana (AMI). También han realizado maniobras en Italia y en Francia con sus respectivas fuerzas armadas, incluyendo sendas maniobras en Nimes con los legionarios galos del 2.º REP, la élite de las fuerzas de combate de la Armée de Terre francesa. Parte de la fuerza realizó a mitad de noviembre un largo vuelo hasta Senegal, en este caso haciendo una escala en la Base Aérea de Gando (Gran Canaria); de nuevo la excelente posición geográfica de España favoreció las operaciones de despliegue de la fuer-

za. El largo viaje de más de 3.000 km, que protagonizaron un *C-130J* y dos *Osprey* en los que iban 30 *marines*, se culminó con una operación conjunta con las FAS senegalesas, que incluyeron operaciones de inserción con lanchas RHIB. La misión que marcó el primer despliegue de los *MV-22B Osprey* en África Occidental se completó con una exhibición de dichas unidades para el personal de la embajada USA en Senegal y una demostración de vuelo, a la que asistieron el ministro de Defensa de Senegal y otros altos mandos, además del embajador de los Estados Unidos en el país.

Respecto a las misiones operativas, se reforzó directamente con un pelotón la seguridad de la Embajada en Libia. Posteriormente unos ciento cincuenta de sus efectivos fueron reubicados a finales de año, primero en Camp Lemonnier (Yibuti), para posteriormente hacer frente, en enero de 2014, a la misión de evacuación hasta Kenia del personal de la Embajada en Sudán del Sur, así como de otros ciudadanos norteamericanos. Previamente dos de los *Osprey* de la USAF (US Air Force), el otro servicio que opera el aparato, habían sido atacados por fuego de armas ligeras mientras transportaban a un equipo de los SEAL. Este incidente determinó que se recurriese a los *marines* del SP-MAGTF RC, que volaron desde Morón de la Frontera hasta Juba, la capital de Sudán del Sur, a bordo de los dos citados *KC-130J*, tras ser preposicionados en el aeropuerto de Entebbe (Uganda).

Las capacidades que da el *Osprey* nos la comentaba recientemente uno de sus pilotos, el capitán del USMC Nathan Frame: «Tenemos distintas capacidades, como las de evacuación de no combatientes, ayuda humanitaria y traslado de refuerzos a las embajadas, que son el principal panorama de actuación durante nuestro despliegue en España». El citado oficial, que luce en su uniforme las alas de piloto naval (el USMC forma sus tripulaciones aéreas en el seno del US Navy), se refiere a la experiencia acumulada con los *Osprey* en conflictos como el de Afganistán: «Durante nuestra actuación en el conflicto se utilizó para desplegar las fuerzas de asalto de infantería del USMC, pero también en las operaciones de abastecimiento a estas fuerzas y a zonas aisladas a veces en condiciones de muy poca visibilidad, e incluso para realizar lanzamientos de paracaidistas».

Más recientemente, entre los días 17 y 19 de marzo, el Campo de Adiestramiento de la Armada en la Sierra del Retén (Cádiz) ha sido testigo del ejercicio de un grupo táctico (tipo batallón) del Tercio de Armada con unidades del SP-MAGTF CR. El adiestramiento realizado abarcó diversas actividades: ejercicios tácticos a nivel de pelotón o sección de fusiles, tiro, desactivado de explosivos, operaciones con aeronaves *MV-22 Osprey*, etc. Igualmente la Infantería de Marina tiene programadas diversas reuniones bilaterales de coordinación a fin de determinar un calendario de ejercicios para los próximos meses.

Las ventajas del concepto han sido estudiadas por varias fuerzas armadas, entre ellas una de las más punteras del mundo, la de Israel. Así, en junio de



Maniobra de repostaje de un *MV-22B*; al fondo, el *Boeing CH-47D* de las FAMET que suministra el combustible. (Foto: J. Maíz Sanz).

2013 la multinacional de defensa Lockheed Martin entregaba a la IASF (Israel Air and Space Force/Fuerza Aérea y del Espacio de Israel) su primer *C-130J-30* de los nueve que pretende adquirir el Gobierno de Jerusalén. Los israelíes también tienen en marcha un programa para adquirir seis convertibles *Boeing V-22 Osprey* que, en conjunción con los citados aviones, permitirán a la IASF crear una fuerza de intervención muy similar a la SP-MAGTF CR.

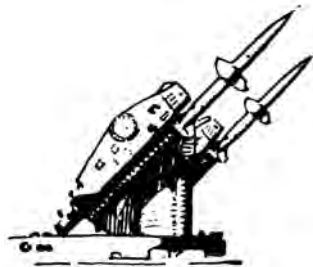
Un año más en España

Simultáneamente al inicio del despliegue de los DDG de la US Navy, cuyo primer navío, el USS *Donald Cook*, llegaba a la Base Naval de Rota el pasado 13 de febrero, el ministro de Defensa de España, Pedro Morenés, recibía una carta del secretario de Defensa de los Estados Unidos, Chuck Hagel, en la que este solicitaba ampliar un año más la estancia de la SP-MAGTF CR en nuestro país.

A pesar de la presencia de una fuerza propia del USMC y de la Infantería de Marina en la citada Base de Rota, la cercana SP-MAGTF CR refuerza todavía más la seguridad de esta fuerza naval asignada al DESRON (Destroyer Squadron) 60, que llegará a contar con hasta cuatro destructores.

El pasado día 7 de marzo el Consejo de Ministros aprobaba la renovación de la autorización por el plazo de un año más, a la par que se aceptaba la petición de los Estados Unidos para realizar un incremento en el número de efectivos del SP-MAGTF CR, que pasa de los 550 actuales a 850, «que se podrán elevar a 1.100, debido al solape producido en las fases de relevos», según refirió el ministro de Defensa. Igualmente se dio autorización para doblar el número de aeronaves; así se pasará de poder tener seis *MV-22* a doce, además de los aviones de transporte/reabastecimiento, cuyo número se elevará de dos a cuatro; un importante componente aéreo, que sumará además una aeronave de apoyo. Finalmente recalcar que el acuerdo contempla un incremento de los ejercicios de adiestramiento entre las FAS españolas y la fuerza del USMC.

El ministro de Defensa precisó que toda la región del Sahel y la zona del Magreb son de interés estadounidense desde el punto de vista de la seguridad, área compartida con los intereses españoles.



Estimados suscriptores y colaboradores:

La Zona Única de Pagos en Euros, SEPA (*Single Euro Payments Area*), que responde a la Normativa Europea 260/2012, permite a los clientes bancarios de los 33 países que la integran (los 28 de la UE más cinco adicionales, Islandia, Liechtenstein, Mónaco, Noruega y Suiza) contar con unas normas comunes para realizar operaciones.

En dicha normativa se establece que a partir del mes de febrero de 2014 no se podrá efectuar ninguna operación bancaria, de cobro o pago, sin el código IBAN, completada con el código BIC, imprescindible en las de carácter internacional.

El *International Bank Account Number* (IBAN) es el nuevo identificador de las cuentas corrientes, y añade cuatro dígitos a los 20 de que constaba anteriormente. Estos cuatro signos serán: ES, en el caso de España, y un dígito de control de dos cifras. A este identificador se añade el *Business Identifier Code* (BIC), un código que caracteriza a la entidad asociada a la cuenta emisora que está compuesto por once caracteres.

El código BIC sirve para identificar al banco beneficiario de una transferencia. Su nombre viene de las siglas en inglés de los términos *Bank Identifier Code*, y completa la información proporcionada por el código IBAN. Es el utilizado por los bancos asociados al sistema SWIFT, el empleado por excelencia para realizar los pagos a nivel internacional. En el mismo, cada banco o entidad asociada está reconocido por un código de entre ocho y once caracteres.

Por lo anteriormente reseñado les rogamos que, en la primera oportunidad, nos faciliten sus datos IBAN y BIC para que podamos efectuar los cobros y pagos que correspondan y así evitar que se produzcan retrasos innecesarios.

La Redacción de la RGM