

# El destacamento Icaro en la operación «Allied Force»

CESAR M. SIMÓN LÓPEZ  
Teniente Coronel de Aviación

## UN MES Y MEDIO ANTES

El día 1 de febrero de 1999 el Ala 12 se hacía cargo de la Jefatura del destacamento Icaro en la Base Aérea italiana de Aviano y con ello se iniciaba el que por aquel entonces era el undécimo relevo del destacamento después de poco más de cuatro años de permanencia. A día de hoy el Destacamento Icaro ha realizado su decimoséptimo relevo y el pasado noviembre cumplió el sexto aniversario desde su creación allá por el año 1994. En aquellos momentos nada hacía presagiar lo que iba a ocurrir apenas un mes y medio después, acontecimientos que han marcado un "hito" en la historia reciente del Ejército del Aire y que, para todos los que tuvimos la oportunidad de vivirlos de cerca, han supuesto la experiencia profesional más intensa de nuestra vida.

La situación general los primeros días del mes de febrero de 1999 se podía considerar "normal" dentro del clima de tensión y de creciente deterioro que se venía padeciendo durante todo el año 1998 y en especial desde el mes de octubre. En las últimas fechas se observaba una mayor actividad diplomática y parecía que había una decidida apuesta por parte de la Comunidad Internacional de intensificar los contactos entre las partes en conflicto para lograr un acuerdo que pusiera fin a las matanzas de civiles albanos-kosovares y detuviera el éxodo masivo de refugiados hacia Albania y Macedonia. Consecuencia de éstas iniciativas fueron las dos rondas de conversaciones que tuvieron lugar en Rambouillet (Francia), la primera de ellas en febrero y la segunda en marzo de 1999.

## LOS PRIMEROS INDICIOS

Fue el 18 de febrero de 1999, el día en que se dieron por finalizadas y fracasadas las primeras conversaciones de Rambouillet, cuando me di cuenta de que las cosas empezaban a tomar un cariz distinto del que habían tenido hasta ese momen-



to. El viernes día 19 de febrero, a las diez horas locales, tiene lugar en el CAOC (Centro de Operaciones Aéreas Combinadas) de Vicenza un "briefing" sobre el Plan de Operaciones 10601 "Allied Force". Ese mismo día, a las 19:00 horas locales, en la Base Aérea de Aviano, el general Leaf, jefe del 31 Ala de Caza Expedicionaria de la USAFE, nos convoca a una reunión (Battle Staff Meeting, de ahora en adelante BSM) a todos los Jefes de Destacamento (Canadiense, Británico, Portugués y Español) junto con los Jefes de Escuadrón de las unidades de la USAF desplegadas en la base. Aunque no



Sección de equipo personal, los últimos preparativos.





EF-18 del destacamento Icaro, del Ala 12 del Ejército del Aire, estaban involucrados en esa "hipotética" primera misión; y dos pilotos participaban ya en el planeamiento de la misma. Fueron unos días intensos, recuerdo que en el briefing del viernes 19 el general Leaf comentó que se había recibido la orden de despliegue de los aviones de la USAF que intervendrían en caso de conflicto; entre el sábado día 20 y el domingo día 21 la Base Aérea de Aviano acogió un impresionante despliegue de más de 60 aviones de caza, entre F-117, F-15E, F-15C, F-16CJ y EA-6B, y el movimiento de los aviones de transporte C-5 y C-17 necesarios para el traslado de 3.000 personas; el lunes 22 todo éste contingente estaba listo para operar.

Por supuesto en el destacamento Icaro, al igual que en el resto de la base, todo estaba listo para actuar en cuanto se recibiesen las órdenes oportunas. La misión que figuraba en el borrador de ATO había sido ya planeada y los pilotos la estudiaban una y otra vez. El fin de semana se mantiene como de descanso aunque en situación de prealerta y permanecien-

do todo el personal localizado para una incorporación inmediata. Los cuatro aviones EF-18 del destacamento están listos y se van a configurar todos para asegurar las dos salidas asignadas inicialmente. Los armeros han preparado 8 GBU-16 y ya están listas en los shelter para montarlas en los aviones cuando se de la orden; se volará con dos

se nos dan datos concretos, ya que todavía no hay autorización política para tomar ningún tipo de acción, se distribuye un primer borrador de ATO (Orden de Misión) entre las unidades afectadas y se comienza el planeamiento de la que podría llegar a ser la primera misión contra la FRY (República Federal de Yugoslavia) en caso de autorizarse. Dos



*De vuelta en Aviano, misión cumplida.*

tanques externos de combustible, FLIR, 2 AIM-9L, 1 AIM-7F, 1 AGM-88 y 2 GBU-16.

El sábado y el domingo, nuevamente BSM, reunión de los Jefes de Destacamento/Escuadrón con el General Leaf, para seguimiento de la situación y actualización de datos, briefing meteorológico y de inteligencia. Se especula con la posibilidad de que el día D podría ser el martes 23 de febrero, aunque no se descarta la opción del mismo lunes 22, después del ocaso por supuesto, si se diera la orden de actuar. En cualquier caso, cualquier decisión y/o variación sobre lo inicialmente previsto precisa de por lo menos 24 horas de anticipación sobre el TOT (hora sobre el objetivo) requerido. El ambiente en el destacamento español, a pesar de ser fin de semana, es de calma tensa y la enorme profesionalidad y responsabilidad del personal se manifiesta en una incesante actividad; mantenimiento verificando una y otra vez el perfecto estado de los aviones y las tripulaciones actualizando las últimas informaciones. El resto del personal de apoyo se mostraba igualmente inquieto y expectante a la espera de acontecimientos, sin duda consciente de la enorme trascendencia que podrían llegar a tener las próximas horas.

## FALSA ALARMA

El lunes día 22 siguen los preparativos de la primera misión y aunque en el BSM el general Leaf sigue sin confirmar ningún dato, parece, por los comentarios que se hacen y por el tono de los mismos, muy improbable que se lleve a cabo ninguna acción en las próximas horas (en contra de lo que días atrás parecía más que probable). El martes 23 visita la Base de Aviano el Comandante Supremo de la Alianza en Europa (SACEUR), general W. Clark, que confirma que por el momento no hay autorización para llevar a cabo ningún tipo de acción; no obstante y entre otras muchas consideraciones y recomendaciones, hizo especial hincapié en las referentes a los riesgos a asumir por parte de las tripulaciones y a la reducción al máximo posible de los daños colaterales. Ese mismo día, las informaciones de los distintos medios de comunicación apuntan a la concesión de una nueva prórroga de 15 días al presidente de la FRY, S. Milosevic.

Durante los días siguientes la situación va volviendo paulatinamente a la normalidad. No obstante la actividad en la base dista mucho de ser la habitual, ya que salvo los F-117 que volvieron a su base una vez confirmada la nueva prórroga, el resto de los aviones, alrededor de 50, y las 3000 personas de apoyo permanecen desplegadas y sin fecha para su repliegue.

En cuanto al destacamento Icaro, las bombas se desmontan y vuelven a los polvorines. La actividad retoma su ritmo normal y la principal preocupación vuelve a ser el traslado temporal del destacamento



*Actualizando las últimas informaciones.*



*Briefing en equipo personal previo al lanzamiento.*

a la Base Aérea de Istrana con motivo de las obras a realizar en la pista de Aviano. El traslado inicialmente previsto para los meses de abril/mayo y realizado finalmente en agosto/septiembre, requería un planeamiento meticuloso y no exento de problemas, ya que había que mantener la capacidad operativa durante los aproximadamente treinta días que previsiblemente durarían las obras en Aviano. Durante las tres semanas siguientes toda la atención del destacamento estuvo centrada en la preparación y elaboración de los planes de traslado a Istrana, aunque en ningún momento se perdió de vista la evolución de los acontecimientos y muy en concreto el desenlace de la segunda ronda de conversaciones de Rambouillet.

## LA TENSIÓN CRECE DE NUEVO. YA NO HAY MARCHA ATRÁS

A mediados de marzo la situación volvió a deteriorarse notablemente. La prórroga concedida a Milosevic había finalizado y las conversaciones de Rambouillet no parecían conducir a ningún acuerdo.



*Los despegues, en su mayoría, bien entrada la noche.*



*El regreso, en algunas ocasiones, al amanecer.*

Una vez más nos encontrábamos al borde de la intervención militar, toda vez que los múltiples esfuerzos diplomáticos realizados desde todas las instancias, ONU, UE, OTAN, Rusia, etc, parecían no dar resultado. La situación se encontraba en un callejón sin salida, no había marcha atrás posible y Milosevic no tenía ya crédito para más prórrogas. El 18 de marzo se da por fracasada la segunda ronda de conversaciones de Rambouillet; aunque los líderes kosovares aceptan firmar el documento elaborado y propuesto por el Grupo de Contacto (EE.UU, Reino Unido, Rusia, Francia, Italia y Alemania), el Gobierno de la FRY con su presidente S. Milosevic a la cabeza no sólo rechaza el acuerdo sino que emprende una nueva ofensiva contra el UCK (Ejército de Liberación de Kosovo) que provoca un nuevo éxodo de refugiados hacia los países vecinos. El día 19, la misión de los observadores de la OSCE, acordada en octubre de 1998 entre el presidente Milosevic y el enviado especial norteamericano R. Holbrooke, para verificar la tregua y la desmilitarización de la zona, es cancelada. Hasta el último momento se intentó una salida negociada al conflic-

to, y de nuevo el día 22 el señor R. Holbrooke realizaba el que sería último intento de mediación ante las autoridades de la FRY, pero su presidente S. Milosevic se mostró inflexible en sus planteamientos.

En la base de Aviano y en el destacamento Icaro, se palpaba nuevamente la tensión. Los F-117 habían regresado hacía dos días y los borradores de ATO para los dos primeros días de operación estaban ya distribuidos y en proceso de planeamiento. No había otra opción posible, el día 23 de marzo de 1999, el Secretario General de la OTAN, Javier Solana, autorizaba al SACEUR para iniciar las acciones aéreas planeadas contra la FRY.

### COMIENZA "ALLIED FORCE"

**D**ía 24 de marzo de 1999, la primera misión de lo que va a ser la primera intervención armada de la OTAN en sus recién cumplidos 50 años de historia está en marcha y los aviones españoles, 2 EF-18 del Ala 12 y un KC-130 del Ala 31, forman parte del primer paquete de ataque. En total 29 aviones de combate, 4 F-15C, 2 PA200, 3 EA-6B, 4 F-16CG, 4 F-16 CJ, 4 M-2000, 2 EF-18, 6 F-15E y ocho aviones cisterna para reabastecimiento en vuelo repartidos en cuatro zonas de repostado a lo largo del Adriático. El segundo paquete, con unos efectivos prácticamente similares, planea su misión con un TOT retrasado 30 minutos con respecto a la primera. Indicativo para los EF-18, Merc 71, con hora de rodaje prevista para las 16:50z y despegue a las 17:20z; nuestro TOT 19:18-19:20z. El KC-130, con indicativo Yen 40, procederá a la zona Sony Sur, para reabastecer a los EA-6B Prowler.

El día está siendo "enloquecedor", el teléfono no ha dejado de sonar ni un momento, la tensión y la responsabilidad son enormes y no sólo en Aviano; mantenemos informado al MACOM (Mando Aéreo de Combate) de cuanto acontece y de los cambios que inevitablemente se producen, pero no obstante siempre hay alguien que no recibe la información o que precisa de algo que no le ha sido proporcionado.

En el destacamento, y al margen de lo que pueda pasar por la cabeza de cada uno, el ambiente en su conjunto podría calificarse de normal, dedicándose cada cual a la tarea que le corresponde. El personal de mantenimiento, con la dedicación y profesionalidad que le caracteriza, prepara y supervisa una y otra vez los aviones con el ánimo de no dejar ningún cabo suelto ni opción a la improvisación. Los armeros, al mismo tiempo, han preparado 8 GBU-16 y han configurado los cuatro aviones disponibles; tendremos dos aviones de reserva. Las horas van transcurriendo, para mí lentamente, y conforme va oscureciendo y se aproxima la hora del lanzamiento de los aviones, el nerviosismo y la inquietud van haciendo su aparición. Los pilotos, ayudados

por el resto de compañeros realizan las últimas comprobaciones, ordenan toda la documentación de la misión y se dirigen a la sección de equipo personal para el ajuste del mismo y recogida de todo el material de evasión y rescate. Los mecánicos realizan la "enésima" prevuelo, los armeros se preparan para dirigirse a la zona de armado, y el resto del personal del destacamento Icaro, al igual que el resto del personal de la base, se dirige hacia las zonas de aparcamiento, refugios y calles de rodaje para despedir a "sus pilotos".

Todo se desarrolla con una precisión milimétrica y los aviones van rodando hacia la pista de despegue de acuerdo con el plan elaborado. Es ya noche cerrada, el estruendo en la base de Aviano es ensordecedor, y el espectáculo que se vive en esos momentos escalofriante; más de tres mil personas enarbolando las distintas banderas nacionales y agitando sus manos y brazos en señal de despedida y buena suerte al más de medio centenar de aviones que despegan para cumplir con la misión encomendada; en esos momentos soy consciente de que estamos viviendo una jornada histórica.

Las horas siguientes se hacen interminables. Cada pocos minutos vamos haciendo una reconstrucción del vuelo y deduciendo lo que en esos momentos está aconteciendo. Lo peor cuando llega el momento de abandonar la espera y realizar la incursión en territorio hostil para atacar el objetivo, son los momentos más críticos y donde el riesgo alcanza sus cotas más elevadas. Transcurridos esos minutos, que parecen horas, la formación debe estar de vuelta ya en la zona de reabastecimiento para su regreso a casa; hablamos con el Unit Rep (piloto de enlace) en el CAOC de Vicenza, que tiene una visión, en tiempo real, bastante detallada de todo lo que ocurre, y nos confirma que todos los aviones han salido de territorio hostil. Aún sin saber los resultados del ataque, una sensación de alivio me recorre el cuerpo; alrededor de las 21:00 horas locales, desde Pavón, el centro de operaciones del destacamento, conseguimos enlazar con los aviones en frecuencia de UHF; nos confirman los resultados del ataque, objetivo identificado positivamente y ataque satisfactorio, las cuatro bombas impacto directo; hora prevista de aterrizaje en 30 minutos. La noticia rápidamente se difunde por todo el destacamento y se respira un aroma de satisfacción generalizada; no es para menos, la ocasión lo merece.

Pero aunque la alegría y las felicitaciones para los protagonistas eran no sólo merecidas sino absolutamente legítimas, la cruda realidad se hacía presente



*El personal de mantenimiento prepara y supervisa los aviones, no puede haber cabos sueltos.*



*Un planeamiento serio y riguroso, el principio del éxito.*

después de los primeros momentos de relajación tras la tensión de las últimas horas; esto no había hecho nada más que empezar y otra pareja de pilotos estaba ya preparando la misión del día siguiente. Habíamos escrito solamente la primera página de un libro del que desconocíamos el número de capítulos.

## SOLO FALTAN 78 DÍAS

**E**l ritmo de vida en el destacamento no varió significativamente, porque aunque la actividad de vuelo pasó a ser exclusivamente nocturna, el esfuerzo de únicamente dos salidas diarias con cuatro aviones disponibles no provocó grandes periodos de actividad;



Los armeros, con jornadas de trabajo en ocasiones interminables, demostraron su profesionalidad y buen hacer.

excepto en las tripulaciones que vieron alterados totalmente sus horarios al realizarse el planeamiento de las misiones durante la noche y la madrugada previas. Los días sucesivos, con las particularidades de cada uno en cuanto a tipo de objetivo, localización geográfica, meteorología, etc fueron pasando uno tras otro, con la tensión y los sobresaltos propios de una situación que impedía cualquier tipo de relajación, y ratificando en cuanto a resultados que lo realizado hasta el momento no era fruto de la casualidad. Sólomente la seriedad, el rigor y la profesionalidad podían ser el soporte del éxito cosechado hasta el momento.

El sábado día 27 de marzo se produce el primer derribo de un avión de la OTAN en la Operación Allied Force, Vegas 31, un F-117 en las proximidades de Belgrado. La noticia causa una cierta inquietud entre las tripulaciones, sobre todo si tenemos en cuenta que se trataba de un avión "stealth" supuestamente indetectable por el radar y por consiguiente casi imposible de derribar. No obstante, el hecho no dejó de ser una anécdota más en el transcurso de la opera-



Configuración habitual para misión BAI.

ción y un estímulo más a la hora de planear las misiones y discutir las tácticas a utilizar. Por supuesto este hecho contribuyó también a acallar las voces de todos aquellos que ponían en duda no solo la entidad sino también la capacidad y preparación de los medios y personal de la defensa antiáerea de la FRY.

Pero quizás el aspecto más impactante, aparte del derribo en sí mismo, ha sido la misión de CSAR (SAR de Combate) lanzada nada más conocerse el hecho. En aproximadamente siete horas se lleva a cabo la misión de rescate más espectacular de que se tiene noticia. El piloto del F-117 lanza el MAYDAY (llamada de socorro) a las 19:44z del día 27 de marzo, y a las 02:42z del domingo 28 se encuentra ya a bordo del helicóptero Black Hawk de rescate volando en te-

ritorio amigo. La misión en la que intervinieron un total de 28 aviones de apoyo (12 F-16CJ, 8 F-15C, 4 EA-6B y 4 F-15E) y 8 de CSAR (4 A-10, 2 Black Hawk y 2 Super Frelon) fue una auténtica demostración de preparación y capacidad de respuesta, así como un verdadero prodigio en cuanto a rapidez y precisión en el planeamiento y la ejecución. En esta ocasión hemos podido experimentar de primera mano, la validez de los postulados doctrinales y la influencia altamente positiva que el éxito en este tipo de misión tiene en la moral de los pilotos de combate.

Estamos ya a 15 de abril de 1999, son tres semanas de operaciones y mi modesta opinión es que nadie o casi nadie esperaba que la resistencia de Milosevic fuese tan tenaz. No obstante, y al margen de las misiones que se han cancelado o que no se han podido completar en su totalidad debido a la meteorología adversa, los resultados hasta el momento son altamente satisfactorios. Hasta hoy se nos han programado y hemos realizado dos salidas diarias, todas nocturnas, pero a partir de mañana, y ante la ampliación de la ventana táctica de ataque a las 24 horas del día (hasta hoy todos los TOT eran después del ocaso), pasaremos a realizar cuatro salidas. Estos cambios en la programación, y el probable aumento en la actividad ante la inminente llegada de dos EF-18 más, provocan un incremento en el número de personas del destacamento. Con todo el incremento es de poco más del 12%, pasamos de ser 176 a 198, lo cual no es muy significativo si tenemos en cuenta que a partir de este momento es muy probable que la mayor parte de los días se opere H-24 (a lo largo de las 24 horas del día).

Se confirman las expectativas y con la llegada de los dos aviones EF-18, ahora contamos con 6 EF-18 y el KC-130, se nos programan una media de seis salidas diarias, y algunos días ocho, con lo



*En cinco minutos listo para rodar.*

cual el destacamento está activo las 24 horas del día ininterrumpidamente. Después de más de un mes de operación, el día 25 de abril, nos conceden el primer día Off (día de descanso), hasta el 3 de mayo no tendremos el segundo.

El día 26 de abril, y a petición del CAOC de Vicenza realizamos la primera misión de CAP (Patrulla Aérea de Combate), aprovechando así la doble capacidad de los EF-18, siendo desde este momento utilizados tanto en las misiones de ataque al suelo (BAI, CAS, KEZ) como en las de defensa aérea (CAP).

El día 1 de mayo, alrededor de la media noche, se produce el segundo derribo de un avión de la OTAN; el Hammer 34, un F-16 CG del 555 FS de Aviano, es derribado sobre territorio de la FRY cuando regresaba de una misión de ataque; afortunadamente, el piloto, el teniente coronel jefe del Escuadrón fue felizmente rescatado después de otra ejemplar misión de CSAR. En esta ocasión el rescate se produce en poco más de dos horas y media, gracias a la experiencia adquirida en la primera misión del Vegas 31 y principalmente porque el derribo se produjo en una zona próxima a la frontera entre la FRY y Bosnia-Herzegovina y por lo tanto relativamente cerca de fuerzas propias estacionadas en este país. El hecho, aparte de reforzar la moral de las tripulaciones, pone de manifiesto, una vez más, que las defensas antiaéreas, después de 39 días de intensos bombardeos siguen siendo una auténtica amenaza para los aviones de la OTAN. Durante todo el mes de mayo continuamos realizando una media de seis misiones diarias, tanto de aire-aire como de aire-suelo, y manteniendo el mismo nivel de efectividad que hasta el momento. Las jornadas se suceden unas a otras sin solución de continuidad y el Destacamento, pese al cansancio acumulado, permanece al máximo de su capacidad, operando las 24 horas del día y con una moral y un entusiasmo realmente admirable. El día 29 de mayo, cuando el relevo con nuestros compañeros del Ala 15 está ya próximo, una pareja de EF-18 que realizaban una misión de CAP permanecen



*Sábado 27 de marzo. Visita del ministro Serra, JEMAD y JEMA al destacamento Icaro.*

en vuelo un total de ocho horas y cinco minutos; aunque las misiones de CAP solían ser de muy larga duración, entre seis y siete horas de media, la misión del Mace 71 ha constituido un auténtico récord, con el valor añadido de haberse realizado en su totalidad por la noche y en unas condiciones meteorológicas muy adversas. De hecho, fueron las condiciones meteorológicas en las bases de despegue las que impidieron que fueran relevados en el momento previsto, viéndose obligados a permanecer en la zona de CAP hasta que fue posible su relevo, realizando un total de cinco reabastecimientos en vuelo.

Finalmente, el domingo 30 de mayo, el Ala12 realiza su última misión en la Operación Allied Force, pasando el testigo a nuestros recién llegados e ilusionados compañeros del Ala 15. Pocos días después, el 9 de junio a las 19:05z se firma el Plan de Paz; las últimas acciones de combate tienen lugar al día siguiente, 10 de junio, con el lanzamiento de un misil HARM (antirradiación) por parte de un EA-6B y el ataque de un A-10 a un asentamiento de AAA (Artillería Antiaérea) de 30 mm.

## EPILOGO

**A**llied Force ha sido la primera operación de envergadura en que la OTAN se ha visto involucrada en sus 50 años de historia y España, el Ejército del Aire, estaba allí, en primera línea con el resto de naciones aliadas para hacer cumplir las resoluciones de la ONU y poner fin al desastre humanitario que estaba teniendo lugar en la deprimida región de Kosovo.

En total 79 días de operaciones, y el Poder Aéreo por sí solo, con más de 800 aviones pertenecientes a 14 Naciones y realizando más de 38.000 salidas, finalmente ha cumplido el objetivo marcado:

- Poner fin a las hostilidades
- Expulsión de Kosovo de las fuerzas del VJ/MUP
- Establecimiento y despliegue de una fuerza terrestre OTAN
- Retorno de los refugiados a Kosovo



*El ministro Serra, JEMAD y JEMA escuchan atentamente los pormenores de las misiones contados por sus protagonistas.*

La contribución del Ejército del Aire, con más de 1100 horas de vuelo en las alrededor de trescientas salidas realizadas, si bien en cantidad representa aproximadamente un escaso 1%, cualitativamente ha sido siempre muy apreciada, estando sus medios presentes desde el primero hasta el último día de operaciones. A título de ejemplo podemos destacar las casi 1.000.000 de lbs de combustible transferidas por nuestro KC-130 a aviones aliados, o las más de 150 bombas, casi todas ellas de precisión guiadas por láser, empleadas en la Operación.

El destacamento Icaro, y por lo tanto el Ejército del Aire, ha estado a la altura de las circunstancias, poniendo de manifiesto que se encuentra, por lo menos, al mismo nivel que el resto de países de la Alianza y gracias a la profesionalidad, entrega y sacrificio de todo el personal que ha formado parte del mismo ha conseguido escribir una de las páginas más relevantes de su Historia. Los hechos han confirmado que caminamos en la dirección correcta; tenemos unos medios y unas capacidades que se encuentran entre los mejores de su clase y sin los cuales sería imposible participar en escenarios de esta complejidad y con un nivel de amenazas tan elevado. Por otro lado, en cuanto al entrenamiento de las tripulaciones, la participación en ejer-



*El SACEUR, general W. Clark, felicitando a uno de los pilotos españoles.*



*Comedor del destacamento, sin duda el lugar ideal para reponer fuerzas.*

cicios tipo Flag, cursos como el TLP, y ejercicios de envergadura, tanto nacionales como internacionales capacitan a nuestros pilotos a desenvolverse con total soltura en estas complejas, complicadas y arriesgadas misiones.

En contraposición con algunas opiniones y comentarios surgidos en distintos medios de comunicación, que durante y después de las operaciones han intentado restar mérito e importancia a los resultados obtenidos, es conveniente recordar que antes del comienzo del conflicto, todos los analistas y expertos militares coincidían en calificar a la FRY como una potencia militar realmente notable; con una Fuerza Aérea muy numerosa, aunque cualitativamente poco relevante, y un Sistema de Defensa Aérea Integrado muy completo, entrenado y dotado. Evidentemente al tener enfrente a la Fuerza Aérea más poderosa del Mundo sus posibilidades de victoria eran prácticamente nulas, pero su preparación y disposición para el combate hacían presagiar una dura resistencia y un elevado coste en medios tanto humanos como materiales.

Sólo la minuciosa y pormenorizada preparación, junto con una ejecución estrictamente ajustada al planeamiento permite alcanzar los niveles de eficacia logrados y esto se consigue no sólo con método y disciplina en el trabajo sino que también es necesario un profundo conocimiento de las capacidades, tanto propias como del adversario, y por supuesto de las tácticas y técnicas de empleo más adecuadas para optimizar el rendimiento de los medios propios al tiempo que se impide al adversario que haga lo propio con los suyos.

El reconocimiento a la gran labor llevada a cabo por el destacamento Icaro desde su creación en noviembre de 1994 hasta nuestros días, ha sido manifestado en múltiples ocasiones por distintas autoridades e instituciones, tanto nacionales como internacionales, y tiene su exponente más representativo en la Medalla Aérea concedida por el Gobierno de la Nación y entregada por S.M. el Rey Don Juan Carlos I en octubre de 2000. ■