



ΑΦΙΕΡΩΜΑ ΤΟΥ “ΙΚΑΡΟΥ” ΣΤΑ Α-7



“Τέλος εποχής και μια αποτίμηση, “ΦΟΡΟΣ ΤΙΜΗΣ”, για τον Κουρσάρο της Αεροπορικής μας Ιστορίας”



Αναμφισβήτητα, η τελική απόσυρση ενός αφους που υπηρέτησε την Πολεμική Αεροπορία για 39 χρόνια, και με το οποίο δέθηκαν συναισθηματικά πολλές σειρές συναδέλφων, είναι κάτι ιδιαίτερα συγκινητικό, γιατί ίσως είναι σαν να χάνει κάποιος ένα κομμάτι από την ίδια του τη ζωή. Πόσο μάλλον, όταν έχεις σαν χώρα και ΠΑ το “ρομαντικό” προνόμιο, να αποτερείς και παγκοσμίως τον τελευταίο χρήστη, ενός από τα πλέον πετυχημένα και καθαρόαιμα τακτικά βομβαρδιστικά, όπως το Α-7.

Ωστόσο, το γεγονός αυτό, δε θα μπορούσε να αφήσει ασυγκίνητους και όσους είχαν τη τύχη ή την ευκαιρία να γνωρίσουν σε κοινές ασκήσεις το αφος και τις επιδόσεις του και να συνεργαστούν με τους συναδέλφους που το υπηρέτησαν. Έχοντας φυσικά τη δυνατότητα να αξιολογήσουν και να αναγνωρίσουν τις δυνατότητες και τη προσφορά, αυτού του εξαιρετικού οπλικού συστήματος, από κοντά, απαλλαγμένοι ωστόσο από την οιαδήποτε συναισθηματική φόρτιση ή δέσιμο ήθελε ενδεχομένως να υπάρχει, για αυτούς που έδεσαν άμεσα τη ζωή τους με τον ΚΟΥΡΣΑΡΟ.

Στο πλαίσιο λοιπόν αυτής της προσέγγισης και με κάθε σεβασμό σε διαφορετικές απόψεις, θα τολμήσω να εκτεθώ, καταθέτοντας τις απόψεις, τα σχόλια, αλλά και τις εμπειρίες-αναμνήσεις ενός “τρίτου παρατηρητή”. Με την



ελπίδα, ότι η εμπειρία των πολλών συνεργασιών μου με Μοίρες και χειριστές των Α-7, τόσο με F-4E και F-16 στα οποία υπηρέτησα, όσο



και από το ΣΟΤ στο οποίο διατέλεσα εκπαιδευτής, σε συνδυασμό και με την αποστασιοποίηση του χρόνου, θα μου διασφαλίσουν τη μέγιστη δυνατή αντικειμενικότητα, που ωστόσο τίθεται εις την κρίση σας.



Άσκηση "ΙΕΡΑΞ" μεταξύ 335 MB & 330 M



Ποια ήταν λοιπόν, εν σχετική συντομία, η επιχειρησιακή ταυτότητα του A-7 σαν οπλικό σύστημα-εναέριο πλατφόρμα, και ποια υπήρξαν τα δυνατά ή αδύνατα σημεία του ?



Το κυρίαρχο στοιχείο του A-7, από το οποίο προέκυπταν και όλα τα θετικά του χαρακτηριστικά γνωρίσματα, υπήρξε το γεγονός ότι σχεδιάστηκε στο αυστηρό πλαίσιο ενός "καθαρόαιμου" επιθετικού αφους (τακτικό βομβαρδιστικό), χαμηλού σχετικά κόστους, που συγκέντρωσε όλη τη τεχνολογία αιχμής της εποχής, αλλά και ενσωμάτωνε, μέχρι το κλείσιμο της γραμμής παραγωγής του το 1984 (κατασκευάστηκαν συνολικά 1570 αφη), όλα τα συμπεράσματα από τη συμμετοχή του σε διάφορους πολέμους και κρίσεις εκείνης της περιόδου. Και μάλλον είναι και ένα από τα τελευταία επιτυχημένα αφη τύπου A (Attack) που κατασκευάστηκαν πάνω σε αυτή την αρχή. Έκτοτε κυριαρχούν τα F (Fighter) ή F/A (Fighter/Attack), δηλαδή αφη πολλαπλού ρόλου.



Εξ αυτού του στοιχείου λοιπόν, του καθαρόαιμου βομβαρδιστικού δηλαδή, το κυρίαρχο πλεονέκτημα των ΚΟΥΡΣΑΡΩΝ εστιαζόταν στο γεγονός ότι, για τα δεδομένα της εποχής τους, και τουλάχιστον μέχρι το '90, κατάφερναν στατιστικά να εκτελούν την αποστολή τους διεισδύοντας προς τη περιοχή του στόχου **ΑΠΑΡΑΤΗΡΗΤΟΙ**. Κάτι που κατά τις κοινές ασκήσεις-δοκιμές που εκτελούσαμε, δοκίμαζε τα νεύρα όλων των υπολοίπων με τα αφη 2^{ης} γενιάς(F-4E, F-1C, F-5A), που είχαμε ρόλο θεωρητικού αντιπάλου (RED AIR). Και που μας έκανε να εναποθέτουμε τις ελπίδες μας να τους εντοπίσουμε στη φάση της προσβολής του στόχου και της διαφυγής τους, με τη προσδοκία να καταφέρουμε να εκτελέσουμε, ίσως εκ των υστέρων, κάποια εικονική βολή, έστω και αμφιλεγόμενη.



Που στηριζόταν αυτό το πλεονέκτημα? Κατ' αρχάς τα αεροδυναμικά χαρακτηριστικά του εξασφάλιζαν μια πολύ ομαλή πλεύση, σε όλο το φάσμα των ταχυτήτων, ακόμη και σε λίαν χαμηλά ύψη. Αυτό σε συνδυασμό με τα εξαιρετικά και φιλικά προς το χρήστη ηλεκτρονικά ναυτιλίας (inertial navigation, digital moving map, HUD, etc.), ελαχιστοποιούσαν το work load του χειριστή, και του επέτρεπαν να διατηρείται συνεχώς και με σχετική άνεση στο ελάχιστο ύψος (comfort level), εκτελώντας όλες τις απαιτούμενες παρακάμψεις ή αποκλίσεις (turn away) για την εκμετάλλευση των νεκρών τομέων του συστήματος της εχθρικής αεράμυνας, αλλά και για την αποφυγή άμεσων απειλών (αφη, SAM, AAA), με βάση τις οδηγίες των σταθμών εδάφους ή του Radar Warning Receiver (RWR). Παράλληλα, εκμεταλλεύονταν την αδυναμία των τότε RADAR, να "βλέπουν" τους πολύ χαμηλά ιπτάμενους στόχους. Και όλα αυτά φυσικά χωρίς αρνητικές συνέπειες στην ακρίβεια ναυτιλίας ή στο χρόνο άφιξης στον στόχο (TOT/Time Over Target), χάρη των πρωτοποριακών, επιμέρους εφαρμογών του συστήματος ναυτιλίας.



Φυσικά, είναι γνωστό ότι η πτήση σε λίαν χαμηλό ύψος, αυξάνει τη κατανάλωση καυσίμου και μειώνει σημαντικά την εμβέλεια. Αλλά και εδώ το A-7 είχε το πλεονέκτημα να υποστηρίζεται από ένα αξιόπιστο TURBOFUN κινητήρα, χωρίς μετάκαυση, αλλά ιδιαίτερα χαμηλής κατανάλωσης, που συνδύαζε τη μεγαλύτερη συγκριτικά εμβέλεια από όλα τα τακτικά αφη της εποχής, ακόμη και σε mission profile LOW-LOW-LOW.



Το αμέσως σημαντικότερο σχεδιαστικό πλεονέκτημα του αφους, εστιαζόταν στη δυνατότητα μεταφοράς μεγάλου φορτίου και ποικιλίας όπλων, σε μεγάλες αποστάσεις και με πρωτοποριακή ακρίβεια βολής, σε όλες σχεδόν τις συνθήκες (day-night & adverse weather). Και εδώ η γενικότερη αξιοπιστία και οι επιδόσεις των υπολογιστικών ηλεκτρονικών συστημάτων βολής του A-7, υπήρξε συγκριτικά και για πολύ καιρό, απaráμιλλη. Ήταν εξαιρετικά σπάνιο, αν όχι απίθανο, για τα άλλα αφη, να φέρουν καλύτερα αποτελέσματα στο βομβαρδισμό, από τα αφη A-7.



Επιπλέον, πέρα της υψηλής επιβιωσιμότητας, εκ του γεγονότος ότι η χαμηλή πτήση τους εξασφάλιζε συνήθως το "απαρατήρητο", το πολύ χαμηλό ύψος (comfort level ή το Minimum Altitude Capable – MAC) μείωνε και την αξιοπιστία των απειλών από βλήματα αέρος-αέρος (AIM), λόγω των ισχυρών επιστροφών εδάφους (clutters). Φυσικά, εδώ συντελούσε συμπληρωματικά υπέρ του A-7, ότι ο κινητήρας του αφους (κατά συνέπεια και

το αφος) είχε πολύ μικρό θερμικό ίχνος (IR signature), που σε συνδυασμό με χρήση FLARES, καθιστούσαν τα IR βλήματα της εποχής, ελάχιστα αξιόπιστα. Ακόμη θυμάμαι, σαν σήμερα, σε δοκιμές κάποιων IR βλημάτων εναντίον A-7, στο ΣΟΤ, τη συμβολογία του IR lock-on (διαμαντάκι) να φεύγει από το αφος και να ακολουθεί τα Flares ή το έδαφος, οπότεδήποτε ο χειριστής του A-7 μείωνε τα στοιχεία του κινητήρα για λίγο σε idle, χωρίς να συνδυάζει κάποιο άλλο ελιγμό.



Φυσικά, όλα τα προαναφερθέντα προσόντα του αφος, δεν θα ήταν αρκούντως αποτελεσματικά, χωρίς τη ψυχή και το μυαλό των χειριστών του. Που για την ιστορική αλήθεια της ΠΑ, στάθηκαν αντάξιοι στις προκλήσεις και αξιοποίησαν στο έπακρο αυτή την εξαιρετη επιχειρησιακή πλατφόρμα. Δημιουργώντας έτσι, την κατάλληλη εποχή (μετά τη κρίση του Κυπριακού), ένα αντίπαλο δέος και ένα πρόσθετο πολύ σοβαρό πονοκέφαλο, στην υπεροψία και την προκλητικότητα των γειτόνων μας.



Ήταν η επιλογή του A-7 από την ΠΑ, σωστή και πετυχημένη?



Πέρα από κάθε αμφιβολία, για το χρόνο που έγινε, ήταν ΑΡΙΣΤΗ. Και χάρη στην άμεση και πλήρη αξιοποίηση αυτού του άκρως εξελιγμένου οπλικού συστήματος, από το ιπτάμενο και τεχνικό προσωπικό της ΠΑ, είχε ιδιαίτερα θετικές επιπτώσεις για τη χώρα μας, γιατί δεν ήταν άριστη μόνο στο τακτικό ή το επιχειρησιακό επίπεδο. Ήταν άριστη κυρίως στο ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟ επίπεδο. Γιατί έδωσε μια άλλη διάσταση στην υπόθεση της αποτροπής, καθιστώντας δεδομένο ότι κάθε ενδεχόμενη πρόκληση, θα εύρισκε σκληρή και αποτελεσματική απάντηση, σε όλο το βάθος άμυνας του αντιπάλου.

Όπως προαναφέρθηκε λοιπόν, το αφος αυτό, εκτός από τα μεγάλα φορτία οπλισμού που μπορούσε να μεταφέρει, και τη μεγάλη ακρίβεια προσβολής στόχων επιφανείας, διακρινόταν παράλληλα και για την συγκριτικά μεγάλη του εμβέλεια, ακόμη και σε αποστολές "low level". Έτσι, για τα δεδομένα της 10ετίας του '70, οι δυνατότητες της ΠΑ για την κάλυψη σε πολύ μεγάλο βάθος, ενός ενδεχόμενου θεάτρου επιχειρήσεων, συμπεριλαμβανομένης και της άμυνας της Κύπρου, βελτιώθηκαν καθοριστικά. Με το A-7 να αποτελεί όχι μόνο το "βαρύ" αλλά και το "μακρύ χέρι" της ΠΑ, στο ενδεχόμενο κάποιας κλιμάκωσης και απαιτήσεων εκτέλεσης αποστολών αντεπίθεσης, με στοχοποίηση μεγάλου βάθους.



Ποια ήταν όμως και τα μειονεκτήματα ή τα τρωτά σημεία του ΚΟΥΡΣΑΡΟΥ?



Θεωρητικά, οι μικρές επιδόσεις του κινητήρα σε λόγο ώσης προς βάρος (T/W ratio) και σε ειδική περίσσεια ισχύος (Specific Excess Power – SEP), που δεν μπορούσαν να εξασφαλίσουν πολύ μεγάλες ταχύτητες (διείσδυση, διαφυγή κλπ.), καθώς και εκτέλεση-διατήρηση παρατεταμένων ελιγμών μάχης (Sustain Turn Capabilities), εάν δημιουργείτο εκ των συνθηκών τέτοια απαίτηση. Αυτό όμως ήταν, προφανέστατα, θέμα σχεδιαστικής

επιλογής, μιας και αποτελούσε το αντίτιμο της πολύ χαμηλής κατανάλωσης καυσίμου του κινητήρα, που εξασφάλιζε τη παρατεταμένη παραμονή στη ασφάλεια του χαμηλού ύψους, χωρίς σοβαρές επιπτώσεις στην εμβέλεια και την αυτονομία του αεροσκάφους.

Επιπλέον, θεωρητικά και πάλι, θα μπορούσε να θεωρηθεί αδυναμία ή μειονέκτημα και η έλλειψη radar αέρος-αέρος και κυρίως η συνεπαγόμενη έλλειψη αντίστοιχων αξιόπιστων βλημάτων αυτοπροστασίας, για το ενδεχόμενο εμπλοκής του με αντίπαλα αεροεράμυνας. Αλλά και πάλι, θα ήταν σφάλμα για ένα καθαρόαιμο βομβαρδιστή να επιλέξει το dog fighting στο τακτικό πεδίο, σαν λύση επιβίωσης, ιδιαίτερα όταν υπάρχει δυνατότητα αποφυγής ή combat separation, με δεδομένου ότι ένα αντίπαλο αεροεράμυνας έχει σχεδιαστικά και κατά τεκμήριο το πλεονέκτημα.



Στη πράξη λοιπόν και συμπερασματικά, θα μπορούσε κάποιος να πει, ότι, για το ρόλο που σχεδιάστηκε, τα μειονεκτήματα του A-7 ήταν ΕΛΑΧΙΣΤΑ. Υπό τον όρο φυσικά, ότι η σχετική αξιολόγηση θα γινόταν με τις παραμέτρους που ίσχυαν μέχρι και λίγο πριν το τέλος της δεκαετίας του '80. Μέχρι τότε, που τα RADAR εδάφους αλλά και τα συστήματα βλημάτων εδάφους-αέρος (SAM), παρουσίαζαν σοβαρά προβλήματα αποκάλυψης χαμηλά ιπτάμενων στόχων. Και που τα ίδια περίπου προβλήματα ίσχυαν και για τα radars των αφών αεροεράμυνας, αλλά και για τα βλήματα αέρος-αέρος, που δεν είχαν αξιόπιστες look down-shot down επιδόσεις.



Την εποχή εκείνη, η εξέλιξη της τεχνολογίας που ανέδειξε το A-7 σαν μία από τις πλέον πετυχημένες σχεδιαστικές εφαρμογές της αεροναυπηγικής και κυρίως των ηλεκτρονικών εφαρμογών της, στις 10ετίες του '60 & '70, ήταν αυτή που αναδεικνύοντας τα νέα της επιτεύγματα, οριοθετούσε ταυτόχρονα και την αντίστροφη μέτρηση για τον ΚΟΥΡΣΑΡΟ. Και οι εξελίξεις αυτές, εστιάζονταν στις τότε νέες δυνατότητες LOOK DOWN των RADAR εδάφους αλλά και των αφών αεροεράμυνας. Όπως επίσης και στις εξελίξεις αναφορικά με τη βελτίωση της αξιοπιστίας των βλημάτων, σε χαμηλά ύψη και σε βολές SHOT DOWN.

Έτσι λοιπόν, κάπου προς το τέλος της 10ετίας του '80, το A-7 δυστυχώς χάνει το μεγάλο πλεονέκτημα να διεισδύει σχεδόν πάντα απαρατήρητο πετώντας χαμηλά προς τους στόχους, με ότι αυτό συνεπάγεται για τη επιβιωσιμότητά του, αλλά και τη συνολικότερη αποτελεσματικότητά του στο νέο, σύγχρονο, επιχειρησιακό περιβάλλον.

Χαρακτηριστικά έχει μείνει στη μνήμη μου, ο προβληματισμός στα πρόσωπα των συναδέλφων A-7ρηδων, όταν κάπου μεταξύ 1989-90, μετά από κάποιες κοινές ασκήσεις στις οποίες συμμετείχα με F-16 της 330 M, τους εξήγησα σε μία γενική απεικόνιση, πολύ αναλυτικά τα νέα δεδομένα των δυνατοτήτων αποκάλυψης σε LOOK DOWN, τεκμηριώνοντάς τα με παρουσίαση VIDEO. Ήταν μια πραγματική αλλαγή σελίδας στην ιστορία του "Θρυλικού Κουρσάρου" και ειλικρινά αισθάνθηκα άβολα που έτυχε σε εμένα τότε, να τους το τεκμηριώσω.



Αλλαγή σελίδας & εποχής λοιπόν τη 10ετία του '90, και νέες προκλήσεις για τους ΚΟΥΡΣΑΡΟΥΣ, που, προς τιμή τους, τις διαχειρίστηκαν για πάνω από 20 επιπλέον χρόνια, με ευρηματικότητα, σκληρή δουλειά και τις κατάλληλες προσαρμογές, τόσο σε τακτικό, όσο και σε επιχειρησιακό επίπεδο. Κατορθώνοντας έτσι να συνεχίζουν να παραμένουν αξιόπιστοι αρωγοί, στην αποτρεπτική ικανότητα αλλά και στην επιχειρησιακή αποτελεσματικότητα της ΠΑ.

Ασφαλώς, η ένταξη των αφων A-7 E & TA-7 C, που προμηθευτήκαμε από τα αποθέματα του USN, το 1992-4, έδωσαν κάποιες νέες ιδέες και προκλήσεις στην αξιοποίηση και στην παράταση εκμετάλλευσης του αφους. Κυρίως λόγω ορισμένων σημαντικών βελτιώσεων στον ηλεκτρονικό εξοπλισμό του, κάποιων νέων δυνατοτήτων στη χρήση ειδικών όπλων, στην ικανότητα νυκτερινής ναυτιλίας με σύστημα FLIR, στη δυνατότητα ρόλου TANKERING (buddy-to-buddy AAR) με το ατρακτίδιο D-704A, αλλά και In Flight Refueling με το probe ανεφοδιασμού που είχαν εγκατεστημένο όλα τα αφη. Χωρίς να παραγνωρίζουμε φυσικά και τις δυνατότητες που δημιουργήθηκαν με τα TA-7C, για την επιχειρησιακή εκπαίδευση και προετοιμασία των νέων Ιπταμένων, προ της μετάβασής τους στα μαχητικά 3^{ης} γενιάς.



Ωστόσο, για να είμαστε ακριβοδίκαιοι και επαγγελματικά αντικειμενικοί, ακόμη και μετά από αυτές τις βελτιώσεις και τα νέα δεδομένα, η περαιτέρω επιχειρησιακή εκμετάλλευση του αφους σε επιθετικό ρόλο δε θα ήταν δυνατή και cost-effective, παρά μόνο σε συνθήκες ευνοϊκού αεροπορικού περιβάλλοντος, ή αεροπορικής υπεροχής. Κάτι το οποίο, αντικειμενικά, δεν θα μπορούσε να εξασφαλίσει με απόλυτη βεβαιότητα, οποιοσδήποτε ρεαλιστικός επιχειρησιακός σχεδιασμός, με τη δεδομένη για τη περιοχή μας ισορροπία και αναλογία δυνάμεων, αλλά και το υφιστάμενο δόγμα επιχειρήσεων.

Και όλα αυτά, μέσα σε ένα δύσκολο και αστάθμητο πλαίσιο υποστήριξης, με δεδομένη τη παλαιότητα του υλικού, και του γεγονότος ότι για πάρα πολλά χρόνια αποτελούμε και το μοναδικό χρήστη, του θρυλικού αυτού αφους.



Θα μπορούσε ίσως να συνεχιστεί για λίγο ακόμη, μια πιο εστιασμένη και ειδική αξιοποίηση (ad hoc) ενός αριθμού αφων ?



Ενδιαφέρον ερώτημα αλλά με πολλές, άγνωστες ίσως σε εμάς παραμέτρους και λεπτομέρειες. Προφανώς, τα επιχειρησιακά και τα τεχνικά επιτελεία και η Ηγεσία της ΠΑ, έχοντας τη πληρέστερη δυνατή εικόνα, έλαβαν τις σωστές αποφάσεις.



Κλείνοντας αυτή την εισαγωγική τοποθέτηση για το ΑΦΙΕΡΩΜΑ του “ΙΚΑΡΟΥ” στην ιστορία του A-7, και κυρίως στη ιστορία και στη προσφορά του προσωπικού που το υπηρέτησε, θα ήθελα πολύ απλά να εκφράσω την πεποίθηση ότι, τόσο για το αφοσ όσο και τους ανθρώπους του, η **ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΕΞΕΤΕΛΕΣΘΗ**. Όλα τα πράγματα στη ζωή ετούτη κάποτε κλείνουν το κύκλο τους. Το ζητούμενο είναι να μας αφήνουν “σημαντικές και πλούσιες” εμπειρίες αλλά και ευχάριστες, κατά προτίμηση, αναμνήσεις. Που στο σύνολό τους τελικά αποτελούν την ίδια μας τη ζωή.

Και μεταφέροντας ελπίζω και την άποψη όλης της αεροπορικής οικογένειας, η **ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΕΞΕΤΕΛΕΣΘΗ με ΑΠΟΛΥΤΗ ΕΠΙΤΥΧΙΑ**, χάριν ενός κόσμου που αγάπησε με πάθος και χωρίς να υπολογίζει το προσωπικό κόστος, την έννοια της προσφοράς και του καθήκοντος προς τη πατρίδα και τον συνάδελφο, όπως μπορεί αυτή να εκφραστεί μέσα από το cockpit ενός μαχητικού ή τους χώρους συντήρησής του.

Είναι κάτι που εκτιμώ ότι θα γαληνεύει και τις ψυχές των 13 ιπταμένων συναδέλφων μας, που έδωσαν τη ζωή τους, προσπαθώντας να δαμάσουν και να αξιοποιήσουν επιχειρησιακά στο έπακρο, τον ΚΟΥΡΣΑΡΟ της Αεροπορικής μας Ιστορίας, αλλά και της Καρδιάς μας.

Καλή τύχη σε όλους τους βετεράνους(!) A-7ρηδες



Για τον ΙΚΑΡΟ/ΕΔΙΗΕΕ

Ιωάννης Βυζάντιος (49^η ΣΙ)
Αντιπτέραρχος (Ι) ε.α.

ΥΓ 1: Εάν και λόγω των κοινών ασκήσεων και συνεργασιών με όλες τις Μοίρες της ΠΑ, μου δόθηκε η ευκαιρία να πετάξω με τους περισσότερους τύπους αφων που διέθεταν διθέσια, δυστυχώς αυτό δεν το κατάφερα με το TA-7. Όλο κάτι συνέβαινε τη τελευταία στιγμή, και τελικά μου έμεινε σαν ένα γλυκό απωθημένο.

ΥΓ 2: Μη παραλείψετε να διαβάσετε τις προσωπικές αναμνήσεις, εμπειρίες, μαρτυρίες αλλά και μικρές ιστορίες, από τους συναδέλφους που υπηρέτησαν στις Μοίρες A-7, και που ακολουθούν το εισαγωγικό κείμενο του αφιέρωματος. Μαζί με αρκετές φωτογραφίες.

Φυσικά, το αφιέρωμα για τα A-7 θα παραμείνει ανοικτό στην ιστοσελίδα μας για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα, πριν πάρει μια οριστική μορφή αρχείου, φιλοδοξώντας να φιλοξενήσει και άλλες προσωπικές μαρτυρίες και φωτογραφίες από τα A-7, που θα θέλατε να μοιραστείτε με τους συναδέλφους και φίλους.

Για να συμβάλλουμε όλοι μας στην διαφύλαξη και την ανάδειξη της ιστορίας, της προσφοράς και των παραδόσεων της ΠΑ, που αποτελεί και διαρκή στόχο και καθήκον του Συνδέσμου μας, του "ΙΚΑΡΟΥ".

Περιμένουμε λοιπόν τη συμμετοχή όλων. Όποτε βρείτε το χρόνο....

