

Referat fra generalforsamling den 20. november 2014 kl. 1530 i Bræddehytten, Nyholm med 28 deltagende medlemmer (2 tilmeldte udeblev) samt 1 gæst.

Benyttelsen af Bræddehytten er blevet ændret på flere måder i forbindelse med en omstrukturering i forsvaret og i Forenede Service, idet borde og stole nu skal sættes op og tilsvarende sættes på plads efter arrangementet samtidig med, at man selv skal sørge for tilslutning af edb. Borde og stole i "spiselokalet" fylder for meget til, at man kan sidde der og spise, så maden skal hentes og indtages i det store lokale. Mad, øl og vand samt betjening (afregning med timepris via Forenede Service i stedet for direkte betaling) er desuden blevet betydeligt dyrere.

Dagsorden:

1. Valg af dirigent.

Bestyrelsen foreslog SVA, der blev valgt.

Dirigenten konstaterede, at indkaldelser var udsendt i overensstemmelse med vedtægterne og, at generalforsamlingen derfor var lovlig og beslutningsdygtig.

2. Bestyrelsens beretning.

Bestyrelsesformand JUP fremførte bestyrelsens beretning.

Det har tilsyneladende været et godt år for foreningens medlemmer, for der er ikke nogen, der i det forløbne år ikke længere er iblandt os!

Der har været afholdt 4 bestyrelsesmøder i 2014, inklusive mødet før denne generalforsamling. Omfanget af aktiviteter der har krævet afholdelse af bestyrelsesmøder har været behersket, og det skal ses i sammenhæng med mulige arrangementer, der kan forventes at have medlemmernes interesse. Bestyrelsen har selvfølgelig anvendt en del tid og energi i andre sammenhænge for at kunne afvikle de planlagte aktiviteter.

Der har vist sig en kraftig nedadgående tendens i medlemstallet siden sidste generalforsamling, således at vi nu 105 er medlemmer, hvilket er 18 mindre end ved sidste generalforsamling. Hovedårsagen til medlemsnedgangen kan være vanskelig at definere, men det blev i hvert fald tydeligt ved, at 19 medlemmer ikke ønskede at betale kontingent. Medlemstallet er således kun forøget med 1 nyindmeldt associeret medlem. Det er måske et tegn på, at visse fra den "gamle" medlemsgruppe ikke længere finder foreningen interessant samt, at der blandt de tjenstgørende i Eskadrille 723 ikke ses noget formål med at være medlem af en forening, hvor al snakken handler om gamle dage og ikke formår at tænke i de baner, der ligger nærmest for de tjenstgørende.

Der kan næppe være tvivl om, at foreningens fremtid kommer til at præge bestyrelsens overvejelser, aktiviteter og fremtidige sammensætning.

Bestyrelsen har i årets løb i lighed med tidligere år diskuteret mulighederne for at udvikle Marineflyverforeningen positivt i fremtiden, herunder med flere kontakter til Eskadrille 723 Personaleforening, som det fremgår af diverse referater og bl.a. også bestyrelsens beretning 2013.

Bestyrelsen er meget opmærksom på de udfordringer som foreningen står overfor med henblik på at øge tilgangen af nye medlemmer. En øget og stabil tilgang af nye medlemmer er efter bestyrelsens overbevisning nødvendig for at skabe et bæredygtigt fundament for en fortsat levedygtig forening. Det har i de senere år vist sig stadig vanskeligere at tiltrække nye medlemmer til foreningen, og hvis ikke der kommer nye robuste tiltag for at fremtidssikre foreningen, er bestyrelsen alvorligt bekymret for, at antallet af medlemmer langsomt men sikkert vil falde i en sådan grad, så foreningen ikke længere kan eksistere i dens nuværende form. Bestyrelsen er af den overbevisning, at det er nødvendigt med en bedre sammenkobling af tidligere aktive "søflyvere" og de medarbejdere der i dag arbejder i ESK 723, hvis foreningen skal overleve på sigt. Bestyrelsen har derfor taget initiativ til at undersøge mulighederne for en tættere tilknytning til personaleforeningen i ESK 723. Indledningsvis har der været en uformel drøftelse med formanden for personaleforeningen i ESK 723 med henblik på, at undersøge om der her er interesse for at diskutere dette nærmere. Indtil videre er der udarbejdet et udkast til en hensigtserklæring, der skal forelægges henholdsvis Marineflyverforeningen og personaleforeningen i ESK 723. Bestyrelsen ønsker generalforsamlings accept og billigelse til at gå videre i bestræbelserne på at etablere en tættere forbindelse til personaleforeningen i ESK 723 og til på sigt at udarbejde et forslag til en kommende generalforsamling om, hvordan en tættere forbindelse eller en eventuel sammenlægning kan ske rent formelt.

Det er bestyrelsens hensigt at forsætte møderækken med optimalt 3 møder om året, hvoraf det ene skal afholdes i Jylland - helst i Karup - hvor dette møde kan være medvirkende til at befordre en større grad af dialog mellem helikoptereskadrillerne. Det vurderes imidlertid, at en sponsering er altafgørende for gennemførelse af dette møde. Denne fordeling af arrangementer udgør stadig den bedst mulige løsning af hensyn til medlemmernes geografiske placering i landet, hvor størstedelen fortsat er bosat på Sjælland.

Bestyrelsen har indledningsvis kun fastlagt en enkelt tentativ dato på nuværende tidspunkt for 2015, nemlig datoen for Karupmødet den 28. og 29. maj 2015. Der vil fortsat blive udsendt invitationer til de andre helikoptereskadriller og organisationer på flyvestationen.

Årets første møde var det traditionelle Karupmøde blev afholdt den 22. og 23. maj 2014 i Eskadrille 723 lokaliteter for en samlet skare på 30 personer, indledningsvis med en status for eskadrillen ved JUP og derefter dagens hovedtaler, kontreadmiral Nils Wang, der gav et glimrende og velforberedt foredrag om Arktis - et emne der sikkert i en længere periode har haft admiralens meget stor bevågenhed.

Foredraget om Arktis havde sit udgangspunkt i Arktisk sikkerhed og Rigsfællesskabet. Livsbetingelserne for fisk, dyr, planter og mennesker i Arktis er nøje forbundet til udbredelsen af havisen - både sommer og vinter - og isen har desuden en betydning for den globale opvarmning. Omfanget af den flerårige is blevet mindre i udstrækning, og den etårige is er blevet tilsvarende større, hvilket giver nye muligheder, herunder besejlingsforholdene fra Europa langs den russiske kyst via Beringsstrædet (nordøstpassagen) til Stillehavet/Kina/Japan/Østen med primært råstoffer. Det er nødvendigt med specialbyggede skibe med isforstærkning, og flere rederier har besejlet denne rute i flere år, men Rusland har indført lodstvang, der tilsyneladende ikke er helt i overensstemmelse med de internationale konventioner. Men en større afsmeltning af isen vil medføre, at man helt sikkert kan sejle uden for russisk territorialfarvand, nærmest direkte fra Island via det Arktiske Ocean til Beringsstrædet.

Island kan eventuelt blive en form for omladningsplads for gods til denne rute, hvor almindelige skibe på forskellige årstider kan losse varerne, der derefter kan omlastes til de isforstærkede skibe, der således kun skal sejle en korte distance i det mere eller mindre isfyldte farvand. Disse muligheder kræver betydelige investeringer på Island, men Kina har investeret meget på øen, og det forekommer at være en del af en langsigtet planlægning.

Søvejen vest om Grønland, nordvestpassagen, vil også blive åbnet for sejlads, men der ligger formentlig større potentiale i nordøstpassagen.

Det er formentlig også kun et spørgsmål om en overskuelig fremtid, før det bliver politisk aktuelt at udgrave sjældne jordarter fra den grønlandske undergrund, selv om de grundlæggende mine- og afskibningsomkostninger bliver meget høje. Men der er et stadig stigende behov for disse jordarter, og det sætter yderligere fokus på det arktiske område og specielt Grønland. Der var allerede i 2008 politisk fokus på det arktiske område, hvor Danmark, Norge, Rusland, USA og Canada mødtes i Ilulissat for at drøfte rammerne for den fremtidige håndtering af de muligheder og udfordringer, som klimaforandringerne medfører i og omkring Polarhavet. Man enedes den 28. maj om en deklARATION.

Arktisk Råd blev formelt etableret i 1996, da medlemslandenes udenrigsministre mødtes i Ottawa, Canada og vedtog Ottawa-erklæringen om samarbejde i Arktis. Rådet omfatter de 5 fra Ilulissat deklARATIONEN samt yderligere Finland, Island og Sverige, og der er senere kommet et antal lande til med observatørstatus. Det drejer sig om Kina, Indien, Japan, Taiwan, Sydkorea og Italien.

De Forenede Nationers Havretskonvention fra 1982 opererer med en række forskellige afstande fra land, herunder territorialfarvandet ud til 12 sømil og den økonomiske zone ud til 200 sømil. Men der er mulighed for at kræve yderligere 150 sømil i den økonomiske zone, hvis man kan godtgøre med videnskabelige data, at kontinentalsoklen fortætter ud over den normale længde med baggrund i forskellige krav. Hvis data er korrekte, vil 2/3 af forlængelsen af fastlandssoklen betyde, at det giver adgang til den geografiske nordpol, og Danmark har over tid anvendt et trecifret millionbeløb på at dokumentere udstrækningen af fastlandssoklen.

Der er indtil videre ikke fundet ressourcer af et så betydeligt økonomisk omfang, at det vil kunne medføre egentlige konflikter. Der er fundet uudnyttede energikilder svarende til 25 % af verdens energiresourcer, men forekomsterne er yderst vanskelige at udnytte for ikke at sige umulige, men for 95 % vedkommende befinder de sig inden for de eksisterende økonomiske zoner. Som eksempler kan nævnes meget store forekomster af olie og gas på både øst- og vestkysten af Grønland, men der er meget store omkostninger og særdeles store tekniske udfordringer for at kunne realisere udvinding. Dertil kommer naturlige krav til de miljømæssige aspekter både under udvinding og eventuelle uheld.

Der er 2 steder på Grønland, hvor der er så tilstrækkeligt med forekomster, at man kan udvinde sjældne jordarter, men det ene sted skal der samtidigt udvindes uranmalm, og det har skabt betydelige politiske diskussioner. Kina er den største ejer af miner med sjældne jordarter, og derfor har de grønlandske forekomster meget stor bevågenhed internationalt, fordi der anvendes sjældne jordarter i stort set alle nye industriprodukter, herunder alle former for elektronik og energibesparende projekter.

Thulebasen er væsentlig og strategisk godt placeret i forbindelse med den fremtidige overvågning af polarområdet, idet den er den nordligst beliggende større lufthavn. Basen danner også rammerne om et veludbygget samarbejde mellem USA og Danmark på flere måder, herunder også det militære samarbejde.

Admiralen omtalte og berørte en del forskellige aspekter af politisk karakter mellem Grønland og Danmark samt den meget store internationale interesse for området. En del udsagn og spørgsmål blev drøftet, og tilhørerne følte sig virkelig godt orienterede og underholdt efter de fem kvarter.

Efter foredraget i eskadrillen var det tid til at returnere til værelserne og klargøre til aftenens "fællesspisning" med assistance fra en meget velvillig sponsor. Middagen var som sædvanlig meget vellykket, og der blev ikke sparet på hverken vand eller vin, og som afslutning på det flotte traktement var der "kaffe og kage" i baren.

Fredag morgen den 23. maj 2013 var alle klar kl. 0800 i ESK 723 briefingrum, hvorefter der var fælles morgenbord for omkring 60 deltagere, og foreningen var som sædvanlig vært for traktementets væsentligste dele.

Efter oprydning og bordaftørring var der tid til lidt ekstra snak, og flere af aftenens historier blev genfortalt sammen med nye og dertil en sjat løse rygter! Kl. 0915 var der afgang til en af de store shelters, der nu var indrettet med en mock-up i fuld skala af THETIS-klassens hangar og helikopterdæk. Der var ophængt flere meget detaljerede tegninger, der for det væsentligste afspejlede den struktur, som vi kunne bese og betræde. Der var dog synlige justeringer forskellige steder, men modeller forekom at være i sin endelige udformning.

Turen gik derefter til Flyvevåbnets Historiske Samling, hvor vi blev venligt modtaget af Lars Søe-Jensen sammen med noget kaffe og en meget interessant gennemgang af historien om oprettelsen af samlingen, der nu er anerkendt i den museale verden.

Vi var derefter på en rundtur i "hovedbygningen" gennem de mange og lange - samt kringledede - gange med stort set alle former for udstyr med relation til flyvning inklusive tekniske beskrivelser, manualer, logbøger, beklædning og inventar mv. Det var virkelig imponerende og meget omfattende samling, men mest imponerende var det dog, at der var så udpræget og god orden på alt med hylder, reoler, skabe og skuffer. En ganske stor del var allerede katalogiseret og fotodokumenteret, og der var desuden strekkoder placeret ved en stor del af det foreviste. Der er nu gang i et projekt med at få alle dele registreret, og det skal i sidste ende resultere i at fastholde et enkelt eksemplar af de mange forskellige "almindelige" museale genstande.

Overskydende materiel vil blive anvendt i forskellige sammenhænge i forbindelse med henvendelser fra forsvarrets institutioner og fra offentligheden, og der er allerede nu flere forskellige tematiserede og klargjorte mindre udstillinger, herunder en komplet F-16 i samlesæt lige til at køre af sted med.

Det vil føre for vidt at opremse alle de mange forskellige kategorier og enkeltdele i den meget store samling, der er spredt over ca. 4.500 m² i forskellige bygninger samt en del ude under åben himmel. Rundturen bragte os også forbi en hangar, hvor frivillige hænder (ofte tidligere professionelle flymekanikere) - der har den altovervejende betydning for samlingen - er i gang med den sidste del af at genopbygge og bemale en F-84. Der var imidlertid også tid til at komme forbi bl.a. et Alouette III skibslager med harpun og desuden til det oprindelige flystel af Lynx S-134. Når Lynx bliver udfaset til sin tid er det naturligvis et stort ønske også at få den nuværende S-134 ind i samlingen.

Det lykkedes at arrangere et medlemsmøde den 11. september med hjemmевærnsfartøjet BOPA for en ganske beskedne medlemsskare på 6, der under sejladsen nordover i Øresund fik en hurtig tur på Middelgrundsfortet i skumringen, og under turen blev der demonstreret nødstyring, operationer med gummibåd og navigation i styrehuset, og under turen var der oplevelser af solnedgang, måneopgang, Øresundsbroen og fly fra Kastrup Lufthavn - alt sammen i meget fint vejr med ankomst til Dragør kl. 2230.

Foreningen kører økonomisk stadig godt med et reduceret medlemstal, og vi har løbende haft et minimum på ca. 15.000 kr. til rådighed til forskellige arrangementer. Der ydes således stadig støtte til transport i visse tilfælde, ligesom der ydes stor økonomisk støtte til bespisningen i forbindelse med foreningens arrangementer - ikke mindst generalforsamlingen.

Hjemmesiden har ikke gennemgået egentlige forandringer, men den fremtræder stadig informativ og anvendelig, når den er opdateret med velvilje fra TUR.

3. Fremlæggelse af revideret årsregnskab til godkendelse.

Kassereren henviste til det udsendte regnskab, der var blevet revideret den 4. november 2014. Regnskabet blev godkendt og bestyrelsen meddelt decharge.

4. Planer og forslag fra bestyrelse og medlemmer.

4.1. Et medlem har sendt forslag, der ikke kan behandles af generalforsamlingen, men som skal behandles af bestyrelsen jf. foreningens vedtægter.

Forslaget omhandlede udnævnelse af æresmedlemmer, og bestyrelsen besluttede ikke at foretage indstilling af æresmedlemmer.

4.2. Bestyrelsen ønsker accept og billigelse til at etablere en tættere forbindelse til personaleforeningen i ESK 723 af hensyn til foreningens fremtid.

Formanden henviste til bestyrelsens beretning, hvoraf det tydeligt fremgik, at der var bekymring for fremtiden og oplyste, at SEP havde påtaget sig opgaven med at finde en løsning sammen med Personaleforeningen i ESK 723. Der var udformet en hensigtserklæring, bestående af følgende punkter:

1. Med baggrund i drøftelser med medlemmer i såvel Personaleforeningen ved ESK 723 og Marineflyverforeningen er det fundet hensigtsmæssigt at undersøge mulighederne for et tættere samarbejde mellem de to foreninger.
2. Et samarbejde der som vision har til formålet på sigt at forsøge at etablere en fælles "Marineflyverforening" hvor både tjenstgørende, tidligere ansatte og pensionister kan være medlemmer idet der er forståelse for at der kan være såvel fælles aktiviteter som aktiviteter der kun har interesse for medlemmer i de specifikke grupper.
3. Et samarbejde der skal styrke sammenhængen, traditioner og sociale relationer mellem fortid-nutid og fremtid i Marineflyversammenhæng.

Generalforsamlingen pålagde bestyrelsen sammen med SEP at arbejde videre med hensigtserklæringen.

5. Fremlæggelse af budget.

Kassereren fremlagde budgettet, der omfatter indtægter på 10.000 kr. og udgifter på i alt 9.500 kr. med et resulterende overskud på 500 kr. Der blev stillet spørgsmål til det nærmest halverede budget for møder i forhold til regnskabet, hvilket blev forklaret med, at medlemsbetalingen for mad ved næste års arrangementer bliver forhøjet og foreningens tilskud derfor formindsket.

Budgettet blev taget til efterretning.

6. Fastsættelse af kontingent for kommende regnskabsår.

Bestyrelsen foreslog et uændret kontingent på 100,00 kr., hvilket blev vedtaget.

7. Valg af bestyrelsesmedlemmer, suppleant og revisor.

Kasserer/sekretær, VØR, havde stillet sig til rådighed og blev valgt for en periode indtil efter Karupmødet 2015 - se nedenfor.

Bestyrelsesmedlem for faglige arrangementer, HAS, havde stillet sig til rådighed og blev valgt for en periode indtil efter Karupmødet 2015 - se nedenfor.

Hverken VØR eller HAS var indstillet på at genopstille. Men da dirigenten forgæves havde søgt at finde emner blandt generalforsamlingens deltagere - der jo kendte til dette forhold i forbindelse med udsendelsen af den endelige dagsorden - fortalte VØR om baggrunden for begges holdning til beslutningen (HAS havde meldt afbud på grund af dødsfald i familien).

Grundlæggende drejede det sig efter deres opfattelse om manglende arbejdsvilje fra bestyrelsens side over flere år svarende til, at det stort set kun var disse to personer, der stod for at "opfinde" arrangementer med alle tilhørende aftaler, det faldende deltagerantal til medlemsaktiviteterne, det faldende medlemstal og mangel på vilje fra Personaleforeningen i ESK 723 til at indgå i enkle samarbejdsaftaler, og herunder promovere Marineflyverforeningen over for egne medlemmer.

De havde diskuteret sagen på forhånd og var enige om, at det med stor sikkerhed ville udvikle sig som refereret ovenfor. De var derfor enige om at komme med et tilbud til generalforsamlingen, der indebar, at de kun ville fortsætte på posterne indtil efter Karupmødet 2015 under indtryk af, at der er andre, der forsøger at finde en løsning på et eventuelt samarbejde mellem Marineflyverforeningen og Personaleforeningen i ESK 723 og dermed skabe grobund for en fremtid for Marineflyverforeningen.

Bestyrelsesmedlem for særlige arrangementer, KJR, blev valgt.

Suppleant 2, PPB, blev valgt.

Revisor 2, HCN - ikke til rådighed. AHJ blev valgt.

8. Eventuelt.

Intet.

Generalforsamlingen sluttede kl. 1650.

Efter generalforsamlingen blev der en pause til kl. 1715, hvor vi i den følgende halvanden time fik en glimrende briefing om de mange forskellige forhold og baggrunde for anskaffelsen af nye kampfly.

Andreas Krog (hjemmesiden nytkampfly.dk) var godt orienteret om de forskellige politiske og alliancemæssige aspekter af en sådan forsvarsmæssig investering sammen med de teknologiske og forretningsmæssige aspekter af sagen - ikke mindst for den fremtidige leverandør.

Han havde været på besøg hos alle involverede fabrikanter og havde et indgående kendskab til deres formåen, men han pointerede, at han ikke selv havde direkte interesser i anskaffelsen af kampfly. Han havde etableret hjemmesiden i 2008 og var i øvrigt blevet selvstændig i 2011 med oprettelsen af Andreas Krog Medier ApS, der udgiver onlinemedier om civil og militær luftfart ved CHECK-IN.dk og nytkampfly.dk.

Selv om han var klar over, at forsamlingen vidste noget om kampfly, så startede han med en kort gennemgang af de opgaver, som et kampfly skal kunne løse, herunder air policing, luftkamp, luftstøtte til jordoperationer og indhentning af oplysninger.

Overblikket over situationen betyder, at der indledningsvis er tale om ca. 30 nye fly som afløser for F-16. Der har oprindeligt været et større antal kandidater, men der er nu kun 3 tilbage efter at SAAB i 2014 annoncerede, at de ikke længere ville deltage i kapløbet med Gripen 39E Next Generation.

Den forventede anskaffelsespris er på 20 - 30 mia. kr. med en omkostning på 60 - 90 mia. kr. set over en anvendelsesperiode på 30 år.

Der er i øjeblikket en bred politisk enighed om anskaffelse af nye kampfly, der egentlig tog sin begyndelse i 1997, hvor Danmark indgik i samarbejde om JSF-projektet (F-35), Joint Strike Fighter.

I 2005 blev der udsendt Request For Information, og der foregik en evaluering i perioden 2006 - 2009 i en nedsat gruppe på oprindeligt omkring 20 personer, der i mellemtiden er vokset til omkring 75 i et programkontor under Forsvarsministeriet.

På grund af den økonomiske situation blev projektet sat på pause i marts 2010, og det blev genstartet i marts 2013.

I april 2014 blev der udsendt Request For Binding Information med henblik på typevalg i 2015, kontraktforhandlinger i 2015 - 2018, produktion af fly i 2018 - 2021 og den endelige indfasning i perioden 2020 til 2024.

Evalueringen foregår under indtryk af en længere række faktorer, herunder anskaffelsespris, levetidsomkostninger, fremtidssikring, projektrisiko, opdateringsmuligheder, vedligeholdelse, udgifter til uddannelse af piloter og teknikere og erhvervs muligheder (modkøb). Antallet af andre lande, der køber samme kampfly har betydning for priserne, og der er et betydeligt element af alliancer og storpolitik.

Nye danske arbejdspladser i forbindelse med købet er på det seneste kommet meget højere op på den politiske dagsorden, og det kan også få betydning for den politiske enighed.

Den danske forsvarsindustri består af mellem 50 og 80 virksomheder, men der er ganske få, der har baseret hele deres produktion på forsvarsmateriel med en samlet omsætning på mellem 2 og 3 mia. kr. Hovedparten fabrikkerer mindre skrogdele til fly, radarer, software, vedligeholdelse og droner, men der er ikke meget i "den spidse ende", og de er for en væsentlig del afhængig af modkøbsaftaler. Der kan imidlertid opstå en form for "modkøbspukkel" for disse firmaer i forbindelse med anskaffelse af både kampfly og pansrede mandskabsvogne.

Det handler således på mange forskellige plan om politiske alliancer, og der er en mængde forskellige interesser i de diverse landes ledelser og deres ministerier (USA, United Kingdom og Tyskland), dele af forsvaret og ikke mindst de deltagende producenter Boeing, Lockheed Martin og Eurofighter.

Udover den direkte involvering af disse interessepartnere foregår der i tilknytning til dem en betydelig lobbyisme over for politikere, embedsmænd, virksomheder, alle former for medier, fagbevægelse, eksperter og den brede befolkning.

Der er nu 3 kandidater:

F-18 Super Hornet (Boeing), der kan leveres til en kendt pris med lav projektrisiko, har to motorer og er i produktion - men hvor længe? Den kan opfattes som "det sikre valg".

Eurofighter Typhoon, der kan leveres til en kendt pris med lav projektrisiko, har to motorer men er vurderes til at være teknisk bagud i forhold til F-18, mindre og med en usikker fremtid og dermed potentiale.

Joint Strike Fighter, F-35 (Lockheed Martin), der er den nye F-16 i 5. generation, fremtidssikret, i tjeneste d 3 værn i USA, købt af Norge, Holland og United Kingdom, men den er stadig under udvikling med ukendt pris, ukendte driftsomkostninger og kan siges at have en projektrisiko - ikke for gennemførelsen men for opfyldelse af specifikationerne.

Den kan måske opfattes som en ny "IC4", men den vurderes alligevel til at have den bedste chance selv om der i dette tilfælde tilsyneladende ikke er nogen form for modkøb og dermed muligheder for den danske forsvarsindustri.

Det var en glimrende indføring i den meget komplekse og mangefacetterede verden af alliancer, interesse og muligheder i forbindelse med anskaffelse af kampfly til rigtig mange penge over en meget lang årrække, hvor mange forskellige faktorer betyder en masse under processen, men hvor en væsentlig del i processen kan opfattes som "spil for galleriet".

Kl. 1900 var buffeten med kolde og varme retter klar, så deltagerne kunne hente deres mad over flere omgange samt betale for øl/vand i baren, hvorefter snakken gik livligt over bordene i omkring en time. Der var naturligvis meget at snakke om, når "de gamle hoveder" fandt sammen igen, og mange gamle minder blev opfrisket og

sammenholdt med oplevelser fra den virkelige verden - men der var sikkert også situationer, hvor det var vanskeligt af skelne mellem fakta og fiktion!

Venlig hilsen

Villy