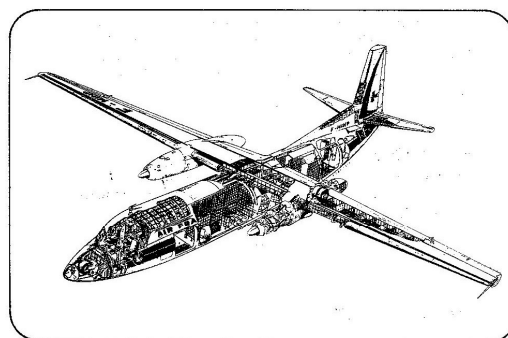


AD REM

1975 | 11
jaargang 8



2

AD REM is het personeelsblad van
AVIO-FOKKER YPENBURG
een onderdeel van Fokker-VFW B.V.

Nr. 11 - 1975

7 november 1975

REDAKTIE

F.A. v.d. Ham	- Personeelzaken
S.A. Hertenstein	- Kunststoffenbedrijf
J.G.J. Lennarts	- Opleidingen
J.M. Muller	- Planning
J. van Zeist	- Vliegtuigbedrijf

Dit blad verschijnt eenmaal per 4 weken.
Kopij kan worden ingeleverd bij de redactie.
Overnemen of bewerken van de inhoud is slechts
geoorloofd met toestemming van de redactie.

Uit de inhoud:

Kroniek - OR verslag - Kwaliteit - Milieu -
Gedrag op landingsterrein - Spuiterijverbouwing -
Gradering - Opleidingsnieuws - Visclub

Bij de voorpagina:

De Fokker F27 (zie blz. 21)

3

VAN DE REDAKTIETAFEL

Nr. 11 van de 8e Adrem-jaargang ligt weer voor u.
Nr. 12 nog en alweer is een jaar voorbij en daarmee
dient zich voor de redactie meteen een probleem aan:
Wat zal in het jaar 1976 de voorpagina van Adrem
sieren? Na twaalf keer een blik op de inwendige
organen van een min of meer bejaard Fokker vliegtuig
(met uitzondering van de F27 en F28 uiteraard), kunnen
we ons voorstellen dat u zegt "nou maar eens wat anders".
Hebt u daarover een idee?

Nu een jaar lang foto's van louter moderne vliegtuigen?
Of van gebouwen, jubilarissen, medewerkers, afdelings-
hoofden, working parties? Zegt u het maar, keuze genoeg!

Het volgende nummer zal overigens niet op 5 december,
maar in verband met de kerstdagen en zo een week later,
nl. op 12 december verschijnen. Daar kunt u dan met
het inzenden van uw kopij rekening mee houden!

Regelmatig ontvangt ons bedrijf ook fanmail.
Meestal met verzoeken om wat foto's en zo. Dat daar
soms kostelijke briefjes bij zijn, kunt u hieronder
lezen:

Groetjes Mijnders

*ik zou u willen verzoeken
wat foto materiaal over het
algemeen vliegtuig en de
bouw van het vliegtuig
als een vliegtuig team
in vliegtuig
want dat heb ik al binnen
als u nog een adres van
de fokker heeft stuur het mij
dijn maar niet van vliegtuig
want die heb ik ook al
als dat allemaal kan
zou ik dat zeer op prijs stellen*

*hoogachtend
adres van Dijn
kampduinstraat
201 Ypenburg (24)*

kroniek

F27 Reparatie en Revisie:

Het is rustig in de Friendship hal. Vorige week op 31 oktober werd de C-2 van de Kon. Luchtmacht afgeleverd en nu staat er alleen nog de machine van Mobil Oil. Dit vliegtuig is ook gereed maar wacht op zijn beide motoren, die voor reparatie naar de fabriek zijn gezonden. Beide motoren, de één wordt in Engeland en de andere in Amerika gerepareerd, worden omstreeks de 10e november op Ypenburg terugverwacht. Klopt deze planning dan zal de FH-74 in de tweede helft van november worden afgeleverd. Begin november komt, zoals in de vorige Adrem reeds vermeld werd, de F-242 van D.A.L. Deze machine komt voor een check 5 en voor inbouw van DMI en ATC equipment, een karwei dat half december geklaard moet zijn. Verder komt in de tweede helft van november de FH-87 binnen, een machine van de in Zaire gevestigde maatschappij Kilo-Moto. De FH-87 krijgt een jaar-inspectie en verder zullen er wat bijkomende werkzaamheden moeten worden uitgevoerd. En dat is zoals het er nu uitziet voorlopig alles.

Buitenwerk:

Schiphol:

De F-420 loopt praktisch volgens planning en dat betekent dat op 10 november a.s. de werkzaamheden gereed moeten zijn. Een groot deel van de Ypenburg groep gaat dan over naar de F-83 voor het verhelpen van inspectieklachten. De ombouw van deze machine loopt goed, maar door personeelsgebrek in het verleden is er een achterstand ontstaan in de "klachtenfase".

Soesterberg:

Op Soesterberg is in de afgelopen weken de C-4 voorzien van een dual VHF navigatiesysteem. Over enige weken zal ook in de C-3 een dergelijke installatie worden ingebouwd.

Pakistan:

Het reparatiekarwei aan de PIA machine in Peshawar vordert goed. De eerste twee thuisvliegers van de groep, t.w. de heren Kiewiet en Van Oeveren, zijn al weer thuis of onderweg als dit blad uitkomt. Ook de heer Van Swieten en twee Engelse plaatwerkers zullen dan de groep inmiddels verlaten hebben en zijn dan op weg naar Borneo waar een machine van M.A.S. gerepareerd wordt. Begin december hoopt men in Peshawar gereed te zijn.

Borneo:

Eind vorige maand zijn de heren Elsink, Van Elferen, Ceviksan, Nijenhuis en Verkuylen naar Kota Kina Balu op maleisisch Borneo vertrokken voor reparatie van de F-368 van M.A.S., waarvan de onderboot en de rechter buiten-vleugel beschadigd zijn.

Lybië:

De heer Pauw is voor enige weken uitgezonden naar Lybië om de mensen van LAA te assisteren bij elektro-kontrolwerkzaamheden.

Algerije:

Van 8 tot 22 oktober is de heer Haasnoot in Algiers geweest om Algerian Airforce te assisteren bij het verwisselen van de motoren van de F-396.

RF104G:

De RF104G modifikatielijijn begint op gang te komen. Na de normale aanloopmoeilijkheden zitten we nu nog met wat restproblemen, maar we beginnen licht te zien. Aanvankelijk werd gesteld dat aan deze machines door ons geen periodieke inspecties zouden worden uitgevoerd. De opdrachtgever heeft inmiddels echter dit standpunt verlaten en dit kan voor ons in het komende jaar een aanzienlijke uitbreiding van het werkpakket betekenen.

Noorse F104G's:

De sampling machine staat thans in de revisiefase en de werkzaamheden verlopen volgens planning. De 232, de 200 hrs. inspectie machine waaraan tevens een aanzienlijke plaatwerkreparatie moet worden uitgevoerd - het toestel is tijdens de landing van de baan gelopen en heeft daarbij een of ander obstakel ontmoet - begint er, in tegenstelling tot enige weken geleden, alweer als een echt vliegtuig uit te zien.

NIEUWS UIT HET KB

F27 produktie:

Nu het produktietempo van de F27 weer op 2 machines per maand is gekomen, is konstant een selekt gezelschap kunststofbewerkers van ca. 40 man druk bezig de eindlijn van kunststofdelen te voorzien. Het klinkt misschien wat geflatteerd, een selekt gezelschap, maar het mag best gezegd worden. Er zijn vele onderdelen te noemen welke zeker niet eenvoudig zijn en een specialistische aanpak vragen om binnen de gestelde uren tot een goed eindresultaat te komen. Enkele van deze produkten zijn de bagagerekken in verschillende uitvoeringen, grote en kleine achterkasten van de vleugel, vleugelneuzen (boots), watermethanol tanks enz. Zelfs kleinere onderdelen zoals luchtinlaten of een lektuurbak kunnen vaak een bron van ergernis zijn, als zij vervaardigd moeten worden door iemand die niet met de juiste kneepjes op de hoogte is. Naar de huidige maatstaven werkt de F27 produktiegroep nog met verouderde en tijdrovende fabriekstechnieken die meer vakmanschap vragen dan men denkt. Ruim een jaar geleden, toen onverwacht het produktieprogramma van de F27 weer begon aan te lopen, werden de plannen geboren om de gehele F27 produktie kritisch te bekijken en wat te moderniseren. Temeer ook omdat een groot gedeelte van de produktiemallen na zo vele jaren in gebruik te zijn geweest, inmiddels in een zeer slechte staat verkeerde en dringend aan vernieuwing toe was.

Door samenwerking tussen FPO en TV/KB van Avio-Fokker en de afd. Kalkulatie en konstruktiebureau van Fokker Schiphol komt langzaam de produktieverbetering op gang. Graag zouden wij het hele produktieverbeteringsprogramma in ons aller belang wat willen versnellen. Als dit echter onze enige zorg zou zijn, was dit niet zo'n probleem. We zitten momenteel in een periode waarin vele zaken tegelijk de volle aandacht vragen van de voorbereidende afdelingen en de modelmakerij, zodat de verbeteringsplannen wat op een zacht pitje zijn komen te staan. We hopen echter binnen niet al te lange tijd wat meer vaart in deze ontwikkeling te brengen en hebben met enig optimisme weer een nieuwe planning opgezet voor de vloeistukken van de F27, die in de toekomst ook in prepreg uitvoering vervaardigd zullen worden. Wat er tot nu aan produktieverbetering is bereikt, heeft een duidelijke kostenbesparing te zien gegeven, zoals de produktie van roerneuzen, ornamentpanelen, enkele vloeistukken en stroomlijnkappen. De prioriteit die gesteld wordt voor bepaalde produkten die voor vernieuwing in aanmerking komen, is een compromis uit de volgende factoren: noodzakelijke malvernieuwing, tijdswinst na aftrek eenmalige kosten, problemen bij huidige produktie, kwaliteitsverbetering en passingsproblemen in de eindlijn. Op deze wijze wordt getracht een weloverwogen en economisch verantwoord omschakeling tot stand te brengen en de werkplaats van wat zorgen te ontlasten.

Overige produktie:

Met de produktie van de eerste radome voor Westland Helicopters is een aanvang gemaakt en ook de MPA radome van de F27 is in aanmaak of zal zeer binnenkort in produktie worden genomen. Weer twee nieuwlengen in ons produktieprogramma. De aanmaak van produkten voor Airbus, F28 enz. loopt continu door en zorgt voor een goed gevuld werkpakket.



1. Mededelingen:

- Zoals bekend, heeft de heer Hohmann (Bedrijfs-leider Vliegtuigbedrijf) ons bedrijf verlaten. Naar een nieuwe bedrijfsleider wordt gezocht.
- I.v.m. capaciteitsgebrek in het Kunststoffen-bedrijf is de Fa. Montinex bereid gevonden 6 mensen aan Avio-Fokker te lenen voor een periode van minimaal 3 maanden. Naar aanleiding van deze mededeling wordt door de OR gevraagd of inlenen van personeel in het algemeen nog lange tijd zal duren. De heer Kunkeler antwoordt hierop, dat alles in het werk gesteld wordt om in deze zaak verbetering te brengen, o.a. door wervingsakties en omscholingskursussen (zie ook punt 4 - Kleine Kommissie).

2. Ingekomen stukken:

Van de Bedrijfsvereniging voor de Metaal- en Elektrotechnische Industrie is een folder ontvangen betreffende een brochure getiteld "Bedrijfsveiligheid". Indien hiervoor belangstelling onder de OR-leden bestaat, kan een aantal van deze brochures worden aangevraagd.

3. Verslag vorige vergadering:

Punt 1 - Mededelingen:

- Bijeenkomsten Middenkader (wijziging tekst regel 7): De OR leden brengen naar voren, dat in deze bijeenkomsten met het middenkader naast motivatie en discipline, mede naar aanleiding van bedrijfsresultaten en toekomstige orderportefeuille, aandacht gegeven moet worden aan de efficiëncy in het bedrijf. Mede naar aanleiding van deze efficiëncy wordt gewezen op de invloed van nieuw personeel en ervaringsverdunding op het realiseren van taaktijden.

- Ledenraad OHRA:

De heer Schoen is hiervoor niet gekozen, doch aangewezen.

- Gratis melkverstrekking:

De OR is van mening dat eerst de medische aspecten waarom men tot afschaffing van deze regeling wil overgaan, duidelijk bekend moeten worden gemaakt. Daarna zal op dit onderwerp worden teruggekomen.

Punt 3 - Verslag Kommissies:

- Woningkommissie:

Na de vorige OR-vergadering werd bekend, dat Fokker-Dordrecht de twee huizen wilde behouden voor eigen personeel.

- Jongerenkommissie, PBNA-kursus:

Aan degenen, die voor herexamen in aanmerking komen, zal gevraagd worden of zij hiervoor voelen. Zo ja, dan zal getracht worden nog 3 nieuwe cursisten te vinden, daar een minimum aantal van 6 noodzakelijk is voor doorgang van de cursus.

Punt 6 - Investerings:

Eén der OR-leden zegt de indruk te hebben, dat alleen van directiezijde beslist wordt welke investeringen prioriteit hebben. Naar zijn mening dient de OR ook bij deze beslissingen te worden betrokken. De heer Kunkeler wijst er op, dat de in het vorige verslag genoemde investeringsprojecten slechts wensen zijn voor de komende jaren. In de komende gekombineerde OR-vergadering zal dieper op dit onderwerp worden ingegaan.

Punt 7 - Personeelsbeoordelingen:

Naar aanleiding van het besprokene in de vorige OR-vergadering benadrukt de OR nogmaals, dat het systeem van verwerking t.a.v. wensen van personeelsleden voor funktieverandering o.i.d. niet naar voldoening werkt. De heer Sietsma is het hiermee eens, verzekert de OR dat aan verbetering gewerkt wordt, doch is - evenals de directie - de mening toegedaan dat betrokkene zelf het initiatief moet nemen.

4. Verslag Kommissies:

Kleine Kommissie:

- Doordat er een zekere stop bestaat op het aantrekken van indirect personeel, wordt veel personeel ingeleend. Men vraagt zich af of dit ingeleende personeel niet beter vervangen kan worden door eigen personeel. De heer Kunkeler deelt hierop mede, dat binnenkort de personeelsbudgetten voor volgend jaar zullen worden vastgesteld. Waar nodig zal dan indirect personeel worden aangenomen.
- Het concept "uitzendvoorwaarden" is vergeleken met het concept van Woensdrecht, waarna een gezamenlijk voorstel "uitzendvoorwaarden" is gemaakt. Dit onderwerp zal binnenkort in de COR worden besproken.

Veiligheids-Advieskommissie:

Van de Kommissie Lawaaibronnen is een rapport ontvangen. Dit rapport zal in de eerstvolgende vergadering van de Veiligheids-Advieskommissie - in bijzijn van dokter Kikkert - worden besproken. Naar aanleiding hiervan merkt één der OR-leden op, dat door de Medische Dienst vrij dure gehoorbeschermers geadviseerd zijn, terwijl hem bekend is dat ook goedkopere verkrijgbaar zijn. Hij vraagt zich hierbij af of er, kwalitatief gezien, een groot verschil bestaat. Hiernaar zal door hem bij dokter Kikkert worden geïnformeerd.

Woningkommissie:

Eén woning is onder de 3 gegadigden verloot.

Kantiekommissie:

De kantiekommissie heeft een bezoek gebracht aan Woensdrecht. Gedacht wordt in bepaalde gevallen aan gezamenlijke inkoop, daar dit aanmerkelijk goedkoper zou zijn.

Jongerenkommissie:

- De heer Loof dankt de directie namens de Jongerenkommissie voor de fraaie uitvoering van het reglement. Alle OR-leden zullen een exemplaar ontvangen.
- De Jongerenkommissie stelt voor volgend jaar weer een open dag te organiseren, daar sinds de laatste open dag weer veel nieuw personeel in dienst is gekomen. De directie zegt toe hierover na te denken. Van directiezijde wordt ook gedacht aan een soort open dag voor B en W van de omliggende gemeentes.

Overwerkkommissie:

Van overuren, die door Avio-Fokker(Ypenburg)personeel op Schiphol worden gemaakt, zal in het vervolg melding worden gedaan aan de Overwerkkommissie op Ypenburg.

Straf- en Ontslagadvieskommissie:

Door de kommissie is voor een nog lopende zaak het advies gegeven de betreffende medewerker te ontslaan. Door de bereidheid van de direkte chef om extra begeleiding te geven, wordt van directiezijde geadviseerd deze zaak nogmaals te bespreken met de heer Sietsma en het afdelingshoofd.

Kommissie Oudere Werknemer:

Zie punt 5 - COR.

Jubileumkommissie:

Eerste bespreking heeft plaatsgevonden. Tevens heeft men bij Woensdrecht geïnformeerd hoe e.e.a. daar geregeld is. Onderwerp is verder nog in studie.

5. C.O.R.:

- In de Raad van Kommissarissen van de Werkmaatschappij Nederland zijn twee kommissarissen voor de faktor Arbeid benoemd, t.w. de heren Buiters en Reijnaerts, waarmee Fokker het eerste bedrijf in Nederland is, waarbij de pariteit in de Raad van Kommissarissen volledig is (twee van het kapitaal en twee van de arbeid). De COR-leden hebben tot nu toe nog niet de gelegenheid gehad om nader kennis te maken met beide heren.

- Daar volgend jaar twee leden van de Directie-Nederland de pensioengerechtigde leeftijd bereiken, heeft de COR te kennen gegeven dat zij in het direktie-opvolgingsbeleid een rol wil spelen.
- Binnenkort wordt weer een gezamenlijke vergadering van de COR, Gesamtbetriebsrat en Vorstand gehouden. Deze vergadering wordt 2x per jaar georganiseerd. De COR is echter niet helemaal tevreden over de wijze van overleg tijdens deze vergaderingen en zal dit ook in de komende bijeenkomst naar voren brengen.
- Volgende week wordt in een aparte vergadering van de COR besproken welke akties dienen te worden genomen ten gevolge van de in juli gehouden conferentie.
- Medegedeeld is, dat de werkverdeling voor de F16 in Nederland nog niet vaststaat. De heer Kunkeler voegt hieraan toe, dat het in de bedoeling ligt een Noord- (Fokker Schiphol en Avio-Fokker Ypenburg) en een Zuidgroep (Drechtsteden en Avio-Fokker Woensdrecht) te vormen, waarbij een deel van de eindlijn op Ypenburg komt.

6. Datum gezamenlijke OR-vergadering (AFY + AFW):

De datum voor de gezamenlijke OR-vergadering wordt vastgesteld op 26 november 1975, aanvang 14.00 uur te Woensdrecht.

7. Opvolging Hoofd Vliegtuigbedrijf:

De OR zou graag een rol vervullen bij de aanname van de nieuwe bedrijfsleider Vliegtuigbedrijf. Als procedure stelt de OR voor een proefienschets te maken. De heren Van Giessen, Pet en Van Akkeren zullen zich hiermee bezighouden. De direktie zal de produktieleiders en afdelingscheefs verzoeken hun medewerking hierbij te verlenen. Eén der OR-leden merkt op, dat voor toekomstige vakatures in leidinggevende functies nu al begonnen zou moeten worden met het opleiden van personeel hiervoor.

Geantwoord wordt dat dit een onderdeel is van Management Development en Loopbaanbegeleiding, waarmee incidenteel en op beperkte wijze is aangevangen.

8. Verslaggeving OR-vergadering:

Gebleken is dat over de weergave van het besprokene in de OR-vergaderingen nogal eens misverstanden ontstaan. Voorgesteld wordt een bandrecorder te gebruiken, aan de hand waarvan later het verslag kan worden gemaakt. Dit stuit o.a. op technische problemen. Besloten wordt meer aandacht aan de tekst van het OR-verslag te besteden.

9. Rondvraag:

- De Direktie stelt voor volgend jaar 2 verplichte snipperdagen vast te stellen (2 januari en 28 mei). De OR zal zich hierover beraden.
- Door personeelsuitbreiding en invoering van het Quality Assurance systeem zullen volgend jaar enkele onderwerkmeesters en voorlieden worden benoemd. Normaal wordt voor vakatures intern geadvertiseerd; de direktie acht het in dit geval beter een dergelijke advertentie achterwege te laten en de in aanmerking komende personen rechtstreeks te benaderen. Gevraagd wordt naar de mening van de OR. Daar, na een korte discussie, blijkt dat in de OR verschillende standpunten leven, wordt besloten hierop in de volgende vergadering terug te komen.
- Geïnformeerd wordt naar de resultaten van de openbare telefoon in de hal. Zijn geen gegevens van bekend, zal worden nagevraagd.
- Vernomen is, dat één der Turkse medewerkers al sinds een jaar geen kinderbijslag heeft ontvangen, daar de Raad van Arbeid de juistheid van de gegevens controleert, hetgeen een langdurige procedure is. Men vraagt zich af of het niet mogelijk is dat het bedrijf zich in zo'n geval garant stelt of een voorschot geeft.

De heren Wortelboer en Sietsma zullen dit onderwerp bestuderen.

De heer Sietsma voegt nog toe, dat gedacht wordt aan een rondschriften uit te delen waarin de rechten en plichten van buitenlandse werknemers genoemd worden en de voorwaarden, waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor kinderbijslag.

- Klachten zijn ontvangen over de verbouwde kledkamer in hal B, welke nu veel te klein zou zijn. Is van tijdelijke aard i.v.m. verbouwing schilderswerkplaats. Eén der leden brengt in dit verband naar voren, dat ook de (verbouwde) kledruimte naast de Dokumentatie niet bevredigend is.

- In Woensdrecht schijnt de benzine goedkoper te worden geleverd aan het personeel dan hier. Tevens meent de OR dat afgesproken is, dat de pompbediende 2 cent i.p.v. 1½ cent per liter ontvangt. Zal worden onderzocht.

- De ingeleenden vanuit Duitsland blijken onlangs een bijeenkomst te hebben gehad in Amsterdam. Is hierbij iemand van Personeelszaken of OR aanwezig geweest? Hiervan is niets bekend, zal naar worden geïnformeerd.

- Verzocht wordt om meer informatie over de taken en werkzaamheden van de afdeling Organisatie en Automatisering. De heer Van Beek zal voor de volgende vergadering worden uitgenodigd.

10. Datum volgende vergadering:

20 november 1975 om 8.30 uur.



GEDRAGSREGELS OP HET LANDINGSTERREIN

Op het landingsterrein van Ypenburg gelden een aantal regels. Eén van deze regels is dat een trekker met vliegtuig-sleep voorrang heeft boven ander verkeer.

Tegen deze regel wordt nogal eens gezondigd, als een vliegtuig-sleep rond 16.30 uur bij het platform voor hal C arriveert en iedereen in de startblokken staat om naar huis te gaan.

Het komt regelmatig voor dat een trekkerbestuurder sterk moet afremmen, als een vlugge vogel nog net even voor hem langs denkt te kunnen (dit is tot nu toe nog steeds goed gegaan).

Men dient echter te bedenken dat een F104 + 10 ton weegt en dit gewicht niet zo gemakkelijk af te remmen is. Eén van de dingen die kunnen gebeuren is: het breken van de trekstang, waardoor de trekkerbestuurder als saté aan de pitot-buis geprikt kan worden.

Er kan ook beschadiging aan het nose-wheel-mechanisme optreden en uw auto kan vroegtijdig tot schroot verwerkt worden.

U wordt derhalve verzocht met deze dingen rekening te houden. Uw kollega's die de trekkers besturen, zullen u dankbaar zijn en uw vrouw vindt het vast niet erg als u een minuutje later maar wel helemaal "intact" thuiskomt.

C.A. Bakker
Quality Assurance





KWALITEIT

Een van de zaken, welke de laatste jaren bij Avio-Fokker regelmatig onderwerp van heftige discussie is geweest, is de invoering van het Quality Assurance systeem. Bij gesprekken over dit onderwerp vallen dan kreten als:

- kwaliteits-verantwoording
- kwaliteits-niveau
- kwaliteits-kontrolle
- kwaliteits-motivatie of mentaliteit
- kwaliteits-afdeling
- en vele anderen

We nemen het woord kwaliteit nogal eens in de mond, vooral in een vliegtuigindustrie, kwaliteit is immers één van de pijlen in de Fokker-kroon!

Ook de commercie, welke ons buiten het werk benadert, heeft het woord kwaliteit snel klaar in de advertenties e.d.

Wanneer we echter dat veel gebruikte woord en al die toepassingen eens goed gaan bekijken, dan blijkt het woord zelf niet duidelijk van een inhoud te zijn voorzien en nog minder steeds hetzelfde te betekenen.

De vraag luidt dus: WAT IS KWALITEIT?

Het onderstaande is hierop een bepaalde gedachtengang en roept wellicht discussie op. Dit is ook niet te verwonderen, wanneer we b.v. in het Quality Control Handboek (de kwaliteitsbijbel) van Dr. Juran 13 definities opgesomd vinden voor dit woord. Andere literatuur zou het ons niet moeilijk maken er minstens 10 bij te vinden.

Nemen we een paar voorbeelden:

- Als we spreken over een kwaliteits-auto, spreken we dan over een Mercedes, een Volvo, een Saab? Of zou ook een 2 CV een kwaliteits-auto kunnen zijn?
- Is roomboter een kwaliteits-broodbeleg en is margarine dit ook?
- Is de kwaliteit van garantie en service van een cash en carry minder dan van een grote detaillist?
- Moet een kwaliteits-fotocamera persé de naam Hasselblad of Leica dragen?
- Is een kwaliteits-horloge van goud?

Het is duidelijk dat, hoewel we het antwoord op die vragen op het eerste gezicht denken te kunnen geven, bij nadere beschouwing het beantwoorden van die vragen toch wel lastig is.

Wanneer we alleen naar de prestaties, gemak, zekerheid, uiterlijk, status, smaak e.d. kijken, dan is in sommige gevallen het antwoord gauw gegeven.

In dit opzicht is elk produkt of elke dienst altijd te verbeteren. Maar dit verbeteren kost vrijwel steeds meer arbeid, meer controle, meer of duurdere grondstoffen, kostbaarder produktie-apparaat meer ontwikkelingswerk.

Het betere produkt, betere garantie, betere service zal voor ons vrijwel steeds meer waarde hebben, echter ook meer kosten en (b.v. in het geval van nieuwe ontwikkelingen) later ter beschikking komen.

Dit laatste geldt ook bij onderhoud. Een beter stuk onderhoudswerk kan onder bepaalde omstandigheden later ter beschikking komen (langere levertijd!)

De vraag die nu opkomt is: leveren we in deze laatste gevallen ook hogere kwaliteit?

Om dat te beoordelen, moeten we op de stoel van de afnemer gaan zitten. Daar hebben we ervaring mee, dat doen we immers dagelijks vele malen.

Bij de keuze van de verschillende produkteigenschappen-niveaus (we gebruiken dit gekke woord om nog niet over kwaliteit te spreken) wegen wij steeds af: wat is voor mij de meer-waarde welke wij voor de meer-prijs/langere levertijd kunnen krijgen? Zolang die meer-waarde groter is dan de meer-prijs, dan zullen wij voor de hogere eigenschappen kiezen.

Wanneer dit niet meer zo is, dan stoppen wij en zullen dus nog betere eigenschappen niet willen hebben.

Zo zullen we b.v. geen roomboter kopen, omdat de meer-waarde (betere smaak) ons de meer-kosten niet waard is. Dat geld geven we liever aan iets uit dat ons nèt meer waard is dan die betere smaak en onze boter.

Kwaliteit blijkt dus niet:

- het mooiste
- het sterkste
- het beste
- het grootste
- het snelste
- de kortste levertijd
- de langste garantie
- de beste service

doch wel een combinatie van eigenschappen, rekening houdend met de wensen en de mogelijkheden van de koper en de kostprijs van e.e.a. Maximale of optimale kwaliteit is bereikt bij een zodanige combinatie van eigenschappen dat bij elke vermeerdering hiervan de waarde-toename voor de koper kleiner is dan de kosten, welke hij hiervoor in geld of levertijd moet betalen.

Projekteren we deze kennis nu tegen ons eigen bedrijf. Geen enkele F-27 operator is geïnteresseerd in het bezit van een F-27, wel in de winst die hij maakt door het vliegen er mee.

Ons werk aan het vliegtuig moet dus leiden tot een voor deze operator optimaal kwaliteitsniveau, dat is dus een zodanige staat van onderhoud (en niet meer en niet minder) dan het die betreffende operator waard is in geld en levertijd.

Zo redenerend komen we tot de konklusie, dat over kwaliteit praten en dit dan scheiden van kosten en levertijd niet helemaal reëel is. Kosten en levertijd zijn voor de koper (en die is de enige die recht van spreken heeft) doorslaggevende medebeslissingsfactoren bij het beoordelen van een produkt of uitgevoerd werk.

Anderzijds, en dit is voor ons bedrijf van vitaal belang, mag nooit vergeten worden, dat wanneer de prijs, levertijd en werkopdracht (inkl. de vereiste kwaliteit) een keer vaststaat, alleen de beste uitvoering van het overeengekomen werk de klant tevreden zal stellen en hem er toe zal brengen terug te komen.

Wanneer wij een beter produkt zonder meer-kosten en zonder langere doorlooptijd zouden kunnen leveren, dan is er geen enkel exkuus wanneer we dit zouden nalaten.

We zijn dan echter op het onderwerp kwaliteitsbeheersing terechtgekomen en daar is wel apart een verhaal over te schrijven.

L.N. Hulst

DE FOKKER F 27 (bij de voorpagina)

Het is op 24 november a.s. precies 20 jaar geleden dat het prototype van de Fokker F 27 Friendship zijn eerste vlucht maakte en het mag toch wel een opmerkelijke prestatie genoemd worden, dat een maatschappij praktisch zonder een eigen thuismarkt een vliegtuig wist te bouwen dat in grotere aantallen verkocht werd dan welk ander Europees passagiersvliegtuig uit het heden of verleden.

Met de laatst bekend gemaakte verkopen (aan IJsland, Australië en Somalië) is de score thans gekomen op 642 Friendships aan 142 gebruikers in 56 landen en het einde is voorlopig nog niet in zicht.

Nieuwe versies worden nog steeds ontwikkeld, zoals de soft-field undercarriage versie, uitvoering als carterings- en calibratietoestel en als maritiem patrouille vliegtuig.

Zes basis-uitvoeringen werden er tot op heden gebouwd:

Mk 100	met max. 48 passagiers en Dart 6 motoren
Mk 200	een Mk 100 met Dart 7 motoren
Mk 300	combiplane, een Mk 100 met grote vrachtdoor
Mk 400	combiplane, een Mk 200 met grote vrachtdoor
Mk 500	een verlengde versie van de Mk 200 met max. 56 passagiers
Mk 600	een Mk 400 met standaard Mk 100/200 passagiers-uitvoering.

Enkele gegevens van de Mk 500:

Spanwijdte 29.00 m, lengte 25.06 m, hoogte 8.71 m, leeggewicht 11.880 kg, max. startgewicht 29.410 kg, kruissnelheid 470 km/uur, max. bereik 1795 km.



VERBOUWING SPUITERIJ

Reeds enige weken hebt u verbouwingsactiviteiten kunnen waarnemen in en om onze spuitery. Deze ruimte bleek nl. niet meer te voldoen aan de eisen welke tegenwoordig bij het spuiten van vliegtuigen gesteld mogen worden en daarom was een modernisering een dringende noodzaak geworden.

Het hoe en waarom vindt u in onderstaand verhaal van onze Technische Dienst.

Het doel van de verbouwing van de spuitery is het verbeteren van de ventilatie en verwarming en het werken in een stofarme ruimte.

De verwarming vindt plaats d.m.v. een luchtbehandelingskast. Deze is geplaatst in de garderobe boven de spuitery en blaast zijn verwarmde lucht via diverse kanalen door de lichtarmaturen in de spuitery. De capaciteit van de verwarmingskast is 324.000 k.cal. verwarming met een luchtverplaatsing van 20.000 m³ per uur.

De ventilatiekasten zijn eveneens geplaatst in de garderobe en blazen hun zonodig verwarmde lucht via diverse kanalen in 4 sekties tussen het dak en het verlaagde plafond. In het plafond zijn plastic strippen aangebracht met gaatjes, waardoor de ventilatielucht de spuitery in wordt geblazen. In de vloer zijn kanalen met afdekroosters aangebracht welke zijn aangesloten op afzuigkasten, die zijn geplaatst in de doorgang tussen spuitery en hal B. Deze zorgen er voor dat de door het plafond ingeblazen lucht via deze kanalen naar buiten wordt afgezogen. De inblaaskapaciteit is per sektie 221.000 k.cal. verwarming. De luchtverplaatsing per sektie is 20.000 m³ per uur inbreng en 20.000 m³ afzuiging.

Doordat de verwarmingskast ook nog een luchtinbreng van 20.000 m³ per uur heeft, zal er altijd een overdruk in de spuitery aanwezig zijn, zodat er geen stof van buiten kan binnendringen.

Bij volledig in bedrijf zijn van de installatie wordt 100.000 m³ per uur ingeblazen en 80.000 m³ per uur afgezogen, terwijl dan een verwarmingskapaciteit beschikbaar is van 1.208.000 k.cal.

Het verlaagde plafond is een metalen plafond met gaatjes waarop een accoustische deken is gelegd om het geluid zoveel mogelijk te dempen. In het plafond zijn z.g. lichtstraten aangebracht met 300 stuks TL-buizen. Om zoveel mogelijk stofvrij te werken zijn de wanden glad afgewerkt en waar nodig bespoten met cocoonverf, zodat het geheel makkelijk is schoon te houden.

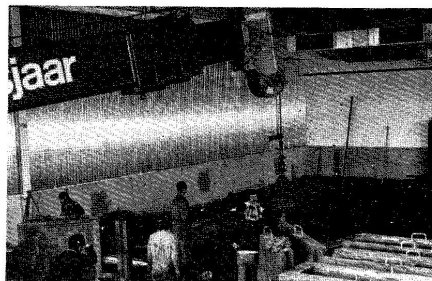
De ventilatie- en verwarmingslucht wordt bij het aan- en afzuigen gefiltreerd.

Om warmte- en luchtverliezen door het dak zo gering mogelijk te houden is op het dak een isolatielaag aangebracht en is het dak aan de binnenzijde luchtdicht gemaakt door een cocoonlaag.

De bediening van de ventilatie door de werkplaats is erg eenvoudig. De toevoer- en afzuigventilatoren worden per sektie nl. met één schakelaar bediend.

In een spuitery moeten in verband met het vrijkomen van verschillende dampen explosievrije verlichtingsarmaturen worden aangebracht. Dit is een dure aangelegenheid, daarom is dit in onze spuitery ondervangen door normale open armaturen te gebruiken, waarbij door de armaturen een konstante luchtstroom afkomstig van de verwarmingskast wordt geblazen, zodat gasvorming in de armaturen niet mogelijk is.

Technische Dienst



"Het aanbrengen van de afzuigkanalen in de vloer".

GRADERINGEN

Door de Avio-Fokker Graderingskommissie zijn weer een aantal funkties gegradeerd. Het zijn ditmaal:

- groepsleider materiaal- en gereedschapvoorziening
- onderwerkmeester KB

* *

OPLEIDINGSNIEUWS

Op 3 november is opnieuw een omscholingskursus gestart voor kunststofbewerkers. Deze kursus (de 8e) omvat ditmaal 7 man en staat onder leiding van de heer A.P.Mulder. Wij wensen de deelnemers veel sukses.

* *

WIJ EN HET MILIEU

Nu de kantine al geruime tijd werkt met het weggooi-systeem en we de hoeveelheid plastic-afval zien die we na de lunchpauze en na overwerk en kursisten-maaltijden in de afvalbak gooien, kunnen we ons misschien afvragen: moeten we zo doorgaan met deze - volgens mij - zinloze milieuvervuiling? Is dit systeem ingevoerd uit economische motieven of omdat het makkelijk is? Is het nodig dat twee plakjes worst of kaas in een plastic zakje zitten, andere dingen b.v. worst of fricadel in plastic bakjes en soep in plastic kommen? De vraag is, in hoeverre zijn wij bereid een bijdrage in de vorm van prijsverhoging of inhouding van salaris te geven om bij gebruik van gewoon servies enz. de exploitatie van de kantine lonend te maken en deze onnodige vervuiling te stoppen. Dit geldt ook voor koffiebekers. Zijn we bereid meer voor de koffie te betalen in een stenen beker? De bedoeling van dit artikel is tevens een discussie op gang te brengen en ik verwacht in de volgende Adrem gaarne reacties.

C.A. Bakker
Quality Assurance.

* *

VAKATURES

Op het ogenblik bestaan in ons bedrijf de volgende vakatures:

Afd. Engineering	- MTS-er werktuigbouw
Mat.voorziening	- Materiaalassistent
Spuiterij	- Voorman spuiterschilder
Reproductie	- Reprograaf/lichtdrukker
Pers. Zaken	- Medewerk(st)er Opl./Vorming
Inkoop	- Adm. medewerk(st)er
Mat.planning	- Adm. medewerker
Org./Aut.	- Systeem ontwerpers
Fin. Adm.	- Boekhoudk. medewerker
Kunstst.bedr.	- Medewerker harskeuken
Montage	- Vliegtuigmonteurs
Supp.Shop/ERA	- Vliegtuig-elektromonteurs
Bankwerkerij	- Bankwerker-draaijer

Voor nadere informatie kunt u terecht op de afd. Personeelzaken bij Mevr. M. Starrenburg (tst.154) of de heer F.A. v.d. Ham (tst. 342).



*

JUBILEA - 3x 25 jaar

Op 30 oktober 1950 trad de heer D.H.K. van Reyn (Int.D.) in dienst van ons bedrijf. Zijn jubileum zal op 7 november a.s. worden gevierd.



Eveneens op 30 oktober 1950 kwam de heer H.J. Bakker (Kwal.Afd.) de gelederen versterken; op 20 november 1950 werd hij gevolgd door de heer H. van Es (Kwal.Afd.). Gezamenlijk vierten zij op 21 november 1975 hun jubileum.

PENSIONERING

Op 25 november a.s. zal mevrouw C.W.H. Muller-Piekar (Kantine) in verband met het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd ons bedrijf verlaten. Na afloop van de werktijd zal er op die dag in "haar" stafkantine gelegenheid zijn afscheid te nemen.

BURGERLIJKE STANDIn dienst:

01-10-75	H.J.R. de Jong	- Org./Aut.
13-10-75	S. Ganpat	- Fin.Administratie
20-10-75	H.C. Hansler	- BB/Engineering
03-11-75	C.J. Driel	- Expeditie
	L. Verschoor	- BB/TV
	N.W. van Winden	
	S.H. Schrader	
	J.J.M. Schokker	
	C. Verhey	- Opleiding
	N. Karydis	Kunststofbewerker
	H.L.A. v.d. Zwet	
	W.J.L. v.d. Ham	

Uit dienst:

20-10-75	F.H. Bloem	- Kunststoffenbedrijf
31-10-75	J. Pizarro	- Kunststoffenbedrijf

Geboren:

19-10-75 Paulien,
dochter van de heer en mevr. Keyzer.



DANKBETUIGINGEN

Hartelijk dank voor de mooie cadeaus die ik bij mijn 25-jarig jubileum mocht ontvangen.

L.A.P. van Houdt

Mede namens mijn gezin wil ik een ieder hartelijk bedanken die heeft bijgedragen aan de prachtige bloemen en geschenken die ik heb ontvangen ter gelegenheid van mijn 25-jarig jubileum.

Lex Rijsaardt

Iedereen heel hartelijk dank voor de attentie die ik ontvangen heb tijdens mijn ziekte.

Marian Lievaart.



Dat was ook geen werk om de baas zo aan het schrikken te maken: ons allemaal aan het werk te vinden toen hij tien minuten te vroeg binnenkwam!

NIEUWS VAN DE PVAD

Reis naar Londen

De POOC van de Personeelsvereniging van Fokker Schiphol organiseert ter gelegenheid van de Farnborough Show van 9 t/m 13 september 1976 opnieuw een meerdaagse reis naar Londen.

Ook Avio-Fokker medewerkers kunnen hieraan deelnemen.

De heenreis vindt plaats per nachtboot welke op donderdagavond 9 september 1976 om ca. 24.00 uur uit Hoek van Holland vertrekt en de terugreis is eveneens per nachtboot gepland op maandagavond 13 september ca. 22.00 uur uit Harwich.

In totaal moeten voor deze reis 2 snipperdagen worden opgenomen, terwijl alleen huisgenoten en directe familieleden als introducee kunnen meereizen.

De reiskosten zullen ca. f 250,- per persoon gaan bedragen, waarbij inbegrepen is de heen- en terugreis per boottrein naar Londen, drie overnachtingen met ontbijt in een hotel van middenklasse en een ongevallenen bagageverzekering.

Nadere inlichtingen en aanmeldingen bij de heren:

Mulder (KB Op1., toestel 458) en
Buurman (KB, toestel 142)



VERMIST

- 1 balpen - BALLOGRAF - blauw/zilverkleurig
- 1 paar heren handschoenen - bruin

Mevr. T. Groen-v.d. Munnik
Personeelzaken, tst. 215

VISCLUB "AVIO-DIEPEN" AFD; ZOETWATERVISSEN

Nu de kampioen van "Avio-Diepen" bekend is, blikken we nog even terug op wat we in 1975 gedaan hebben.

Op 5 juni werd besloten een competitie te gaan houden met als inzet "Verenigingskampioen maatse vis". Gezien het aantal leden van onze visclub moet gezegd worden, dat het aantal deelnemers enigszins is tegengevallen, wat niet wegneemt dat zij die wel mee hebben gedaan op een aantal gezellige zaterdagochtenden kunnen terugzien.

De afspraak was 5 wedstrijden, waarvan de 3 beste zouden tellen voor de eindstand, opdat een ieder mee zou kunnen doen zonder benadeeld te worden als hij eens verhinderd zou zijn.

De bepaling "maatse vis" heeft de gevangen centimeters behoorlijk beïnvloed, want als we de gevangen vis gemeten hadden, zou de uitslag wellicht heel anders zijn geweest.

De 5 wedstrijden:

- 21 juni in de Vliet bij de Hoornbrug.

Het weer was prachtig en de koffie van mevrouw de Niet smaakte als ham, waarvoor nogmaals onze hartelijke dank.

De vangst was echter zeer matig; alleen Hans Meulemans zag kans ruim 1 meter te vangen, maar 6 deelnemers vingen niets.

- 26 juli, "t Haantje" in Delft.

Wederom stralend weer, maar de vangst was erbarmelijk. Henk Breugem was met 65 cm de beste.

- 16 augustus, Nieuwkoopse Plassen.

Slecht weer met veel regen, maar de vangst was behoorlijk. Rob Overweter ging in de aanval en was met 2.76 m de beste.

Maar na 3 wedstrijden voerde Hans Meulemans het klassement nog aan.

- 6 september, Stompwijk.

Behoorlijk weer, mooie omgeving, maar slechte vangst. Ook het verkassen hielp niet. Henk Breugem was vandaag de beste met 1,31 m, maar 8 deelnemers zagen geen kans "maatse vis" in de boot te halen.

Na 4x vissen, waarbij de slechtste vangst was afgetrokken, voert Hans het klassement nog steeds aan. Rob volgt met een verschil van 58 cm.

- 27 september, de laatste wedstrijd.

Oorspronkelijk lag het in de bedoeling naar het Amstelmeer te gaan, maar gezien de afstand werd besloten "Amstelmeer" uit te stellen tot begin seizoen 1976-1977 en togen we weer naar Nieuwkoop. Maar deze omgeving schijnt klimatologisch niet zo best te liggen, want wederom erbarmelijk weer. Veel wind en stromende regen. De vangst was wisselvallig en daar moest Hans onder lijden, slechts 16 cm kreeg hij binnen. Rob haalde 1,55 m in de boot en zag, wat het kampioenschap betreft, in de stromende regen de zon toch schijnen. Nog een man moest z'n vangst laten meten.

De beste visser van deze dag was Tom Boel.

Rob werd al bleker en bleker, maar na de vangst opgeteld te hebben, 2.25 m, bleek Tom over de tellende wedstrijden slechts 5 cm te kort te komen en kon Rob gefeliciteerd worden.

Frans Vreeswijk en Theo Straub, de organisatoren van deze competitie, hopen dat de deelname in het volgende seizoen wat groter zal zijn.

Rest nu nog de einduitslag. Hierin zijn alleen opgenomen de prijswinnaars, dus zij die minimaal 3 wedstrijden hebben meegedaan. Als alles goed gaat hoop ik deze deelnemers morgen 8 november op de Bingo-avond te ontmoeten, want dan wordt de "wisselbokaal" uitgereikt en worden de prijswinnaars gehuldigd.

De uitslag: Kampioen 1975	- Rob Overweter met 4.69 m
2	- Tom Boel " 4.64 m
3	- Hans Meulemans " 3.88 m
4	- Frans Vreeswijk
5	- Henk Breugem
6	- Wim van Beek
7	- Ben Terpstra
8	- Toon Broeders
9	- Theo Straub
10	- Rob Lemmens
11	- Joop de Niet

*

Theo Straub