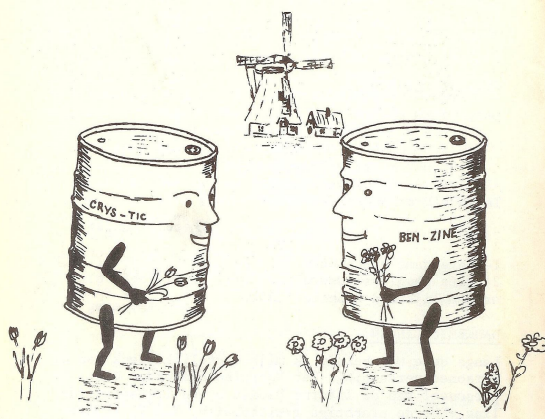
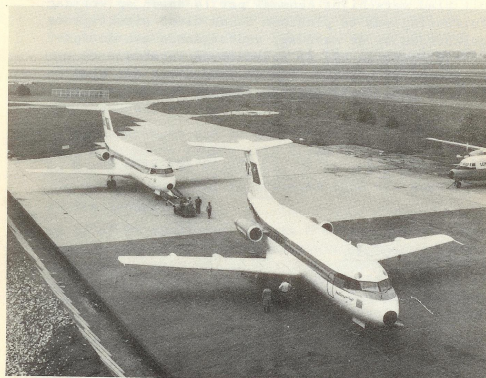




"Gevaarlijk beroep; samenbouwer!"

AD REM



14-DAAGS PERSONEELBLAD VAN AVIO-DIEPEN N.V. VliegVeld YPENBURG-RUŠWUK

No.6

- 2 -

Redactie.

Mr A.J. van Deemter - Afd. Personeelzaken
Hoofredacteur
Ir E.W. Insinger - Kunststoffenbedrijf
J. Lahay - Afd. Personeelzaken
Redactie-secretaris
J.M. Tönjann - Afd. Verkoop
Wvd. Hoofredacteur
J. van Zeist - Vliegtuigbedrijf

Dit blad verschijnt éénmaal per 14 dagen op vrijdag.
Inlevering van te plaatsen tekst dient uiterlijk te
geschieden op de maandag, voorafgaande aan de ver-
schijningsdatum bij de redactie-secretaris.
Overnemen of bewerken van de inhoud van dit blad is
slechts geoorloofd met toestemming van de redactie.

20.3.1968

1e Jaargang No. 6

Bij de voorplaat.

De Fellowship no. A1 + A2 en de neus van de ons
bekende Luvair F.27 op het platform voor de vlieg-
hangar van Fokker Schiphol.

- . -

- 3 -

AVIO-DIEPEN KRONIEK.

- Het F-5-programma loopt momenteel iets achter op het schema. Dit is gelukkig geen verontrustende zaak. Er wordt gestreefd de opgelopen achterstand op zo kort mogelijke termijn te elimineren. In dit verband wordt vanaf maandag 18 maart in dubbele ploegen gewerkt.
- De werkzaamheden aan de F-27 van Gulf Aviation (F-225) zijn in een gevorderd stadium. Het toestel zal conform de planning eind van deze maand worden afgeleverd.
- De afdeling Export van Fokker voert onderhandelingen met Sobelair, een Dochtermatenschap van de Belgische Luchtvaart Mij. Sabena, over de verkoop van de tweede ex Schreiner F-27 (F-172). Indien deze verkoop tot stand komt, zullen wij in april a.s. aan dit vliegtuig een aantal onderhouds- en modificatiewerkzaamheden uitvoeren.
- De werkzaamheden aan de onderhanden F-27 van de Kon. Luchtmacht (C-12) zijn bijna voltooid. De C-12 is het laatste vliegtuig van de 2e onderhoudscyclus. Met de 3e cyclus zal in november 1968 een aanvang worden gemaakt.
- Op 27 of 28 april a.s. zal de F-27 van de Oasis Oil Company uit Libye bij ons arriveren voor een vleugeltankreparatie en een check-IV-inspectie. Daarenboven zal aan dit vliegtuig ook een aantal modificatiewerkzaamheden moeten worden uitgevoerd. De doorlooptijd mag maximaal 2 weken zijn.
- Aan Sterling Airways, de grootste Europese Chartermaatschappij, is een F-27 in de verlengde versie verkocht. Dit is de eerste machine van dit model, welke door Fokker is vervaardigd. De specifieke klanteneisen, zoals beschildering, bedrading en pantry-inbouw, zullen door ons op Schiphol worden uitgevoerd. Aanvang der werkzaamheden is gepland in begin april a.s.

- Aan de hand van de resultaten der door ons op de Vliegbasis Eindhoven recentelijk gecontroleerde Down-lock-ribben van vijf F-84F vliegtuigen is 18 maart door de Kon. Luchtmacht besloten de down-lock-ribben van nog 60 F-84F vliegtuigen door ons op scheuren te laten controleren.
De werkzaamheden zullen op Eindhoven worden uitgevoerd. 20 Maart a.s. zullen nog eens 8 medewerkers voor dit doel naar Eindhoven gaan.
Het is de planning, dat 4 vliegtuigen per dag worden gecontroleerd, zodat de gehele operatie 15 werkdagen in beslag zal nemen.
- Het zal bekend zijn, dat de Nederlandse Landmacht overweegt een 500-tal nieuwe gevechtstanks aan te schaffen.
Er zal een keus worden gemaakt uit een Engels, Duits en Duits-Amerikaans type.
De mogelijkheid voor productie van de tanks in Nederland is aanwezig, in welk geval D.A.F. met Wilton-Fijenoord hoofdaannemer zullen zijn.
Wij hebben gesolliciteerd naar de vervaardiging van de aanwezige onderdelen uit gewapende kunststoffen. Met de ontwerper en producent van de kunststoffen-onderdelen van de Engelse tank wordt een samenwerking overwogen. De Heren Insinger, Luneman, Bouman alsmede de Heer Cock van Fokker-Schiphol zijn maandagmorgen voor enige dagen naar Engeland vertrokken om zich ter plaatse te oriënteren. De Heren Yff en Wortelboer zullen dinsdag en/of woensdag de afroondende bespreking in Engeland voeren.
- Zoals in de vorige ADREM-editie vermeld, zouden de eerste F-28 autoclaafproducten 18 maart worden gepresent. Deze planning is verwezenlijkt.
Op pag. 6 is een foto geplaatst van de eerste autoclaafproducten.

GENERATOR TESTSTAND.

In ADREM no. 4 werd in het uitzicht gesteld, dat er in een volgend nummer meer bijzonderheden zouden worden gegeven over de offertes en bestellingen, die bij diverse leveranciers zijn geplaatst.

De generator teststand is opgebouwd uit drie hoofdelen, n.l.

- a. het aandrijfmechanisme
- b. de belastingsbank
- c. het meet- en regelgedeelte.

De eerste twee units moesten "buiten" worden aangekocht, omdat die moeilijk in eigen bedrijf te fabriceren zijn.

Het meet- en regelgedeelte kon door Avio-Diepen ontworpen en gemaakt worden, zodat voor dit laatste deel geen offertes zijn aangevraagd. In de Electro-afdeling is reeds een panelenkast aanwezig, waarin de meters, de schakelaars en de bedradingen zijn aangebracht. Het aandrijfmechanisme en de belastingsbank moesten buiten de deur gekocht worden.

In Amerika zijn dit soort units te koop, echter ze voldoen geen van alle aan de door ons gestelde eisen en de prijs is een veelvoud van wat nu de gehele installatie gaat kosten.

Wat voor wensen hadden we dan? Laten we het aandrijfmechanisme eens bekijken. De generator moet aangedreven worden door een as. Het over te brengen vermogen is 70 PK. Vrij simpel; echter niet wanneer wij met een variërend toerental van 3000 tot 1500 toeren moeten werken, dan wordt het moeilijker. Het op toeren komen mag niet te lang duren. Wanneer de generator belast wordt, mag de snelheid niet sterk teruglopen. Deze wensen hebben wij voorgelegd aan een 20-tal fabrikanten.

De ene fabrikant stuurt een lading folders; zo in de trant van "je zoekt maar uit", een ander denkt er te simpel over en stuurt een offerte met een belachelijk lage prijs en een klein schetsje. (Die heeft zeker een oud Dafje staan, waarvan de motor en het onderstel nog bruikbaar zijn). Leuker wordt het wanneer de fabrikanten komen met de meer uitgewerkte offertes.

Wat zou U zeggen van een straalmotoraandrijving met een vermogen van 90 PK (is o.a. ingebouwd in de Flying Classroom van de Duitse Luchtmacht). Te veel herrie? Ze leveren ook geluidsisoleerde cabines! Of een hydrostatische overbrenging. Hierbij drijft een electromotor een vloeistofpomp aan. De geleverde druk wordt in een vloeistofmotor weer omgezet in een as-rotatie, regelbaar van 0 tot ± 2000 toeren. Via een tandwiel is het aantal toeren te verhogen tot ± 15000 .

Enige wereldmerken lieten het echter afweten. De meer serieuze kandidaten waren: A.E.G., Siemens, Smit Slikker, A.E.I., Oerlikon.

Het sorteren van serieuze en niet serieuze kandidaten wordt vergemakkelijkt door de prijzen, genoemd in de offertes, te vergelijken. De goedkoopste aanbieding van een aandrijfmechanisme was f. 14.000.-- en de duurste f. 300.000.-- Dit zijn dus volgens ons de niet serieuze kandidaten.

Na bestudering van de offertes bleven er nog drie firma's over, die, wat technische uitvoering en prijs betreft, het best overeenkwamen met onze gedachten. Deze firma's waren: de Duitse A.E.G., de Engelse A.E.I. en de Zwitserse Oerlikon.

Na uitvoerige besprekingen met vertegenwoordigers van deze firma's werd in oktober 1966 aan bovengenoemde bedrijven gevraagd hun oude offertes - die al weer 2 jaar oud waren - met de huidige stand van de techniek te vergelijken en onze eisen er in te verwerken en vóór 15 december 1966 een nieuwe offerte uit te brengen. Avio-Diepen wilde n.l. voor het einde van het jaar de opdracht plaatsen. De offerte, uitgebracht door Oerlikon, waarin ook een belastingsbank werd geoffereerd, benaderde het meest onze wensen, zoals acceleratie - stopijden, overbelastbaarheid, toerenstabilisatie, belast-onbelast, enz., zodat wij besloten deze firma, die in Nederland wordt vertegenwoordigd door de firma Gebr. van Swaay, de opdracht te geven. Dit was december 1966.

Na het verstrekken van de opdracht is er met vertegenwoordigers van deze firma's nog vele malen gesproken over de detailuitvoering, waarbij van de zijde van de firma Gebr. van Swaay op bijzonder prettige wijze alle medewerking is verleend.

Ook aan de eisen, die tijdens de bouw van de apparatuur nog door ons zijn gesteld, is geheel voldaan. Het meet- en regelgedeelte is door onze afdeling T.V., in samenwerking met de Electro-werkplaats, ontworpen en gebouwd. De meetinstrumenten, die wij hiervoor gebruiken, zijn allen van het fabriekat Nieaf en zijn ook allen aangepast aan onze eisen. De schakelaars, die wij hebben gekozen, zijn drukkenschakelaars met ingegraveerde functie, die bij het schakelen oplichten. Het gehele schakelpaneel is ondergebracht in een panelenkast, die in een afzonderlijke ruimte is geplaatst, zodat degene, die metingen en afstellingen verricht, niet in de ruimte staat waar veel lawaai en warmte wordt geproduceerd.

Wat de warmte betreft, even een paar cijfers. Een normale huiskamerkachel - olie, gas of kolen - heeft een maximale warmte-opbrengst van ± 10.000 K.cal./uur. Bij maximaal vermogen van onze testbank wordt er een warmte ontwikkeld van 69120 K.cal./uur.

Literaire ontboezemingen in Turks-Nederlandse samenwerking.

Nog nooit werd een gezin zo geweldig verblijd
Want deze autoclaaf bespaart enorm veel tijd
Ook geen geklied meer met hars en kwasten
Dus laat de Lamellon en Chrystic maar barsten
Een nieuw tijdperk is ingegaan
Door ons allen voorgestaan
Wij hopen nog vele charges te mogen maken
Tot heil van Avio-Diepen en andere vliegtuigzaken.

W.H. Buurman
M. Sener

F.O.D.

Reeds zijn vele artikelen geschreven en duizenden gulden besteed aan de oplossing van het probleem van de achtergelaten materialen in vliegtuigen. Internationaal is dit probleem bekend onder de naam Foreign Object Damage, F.O.D.

Op 27 januari 1967 kwamen drie Amerikaanse astronauten om bij een brand in de Apollo-cabine, waarmee zij oefenden voor een ruimtevlucht. Door een speciaal daarvoor ingestelde commissie is vastgesteld, dat door kortsluiting een vonk is ontstaan in de cabine, die op het moment van de proef geheel met zuurstof was gevuld. In het rapport, dat de commissie over dit ongeluk heeft uitgebracht, wordt ernstige kritiek uitgeoefend op slordigheden van de bouwers van de cabine. Als voorbeeld van deze slordigheid is in het rapport een foto afgebeeld van een metalen busje, dat tussen de bedrading in de cabine bekneld zat en dat daar was achtergelaten door een monteur, die waarschijnlijk een ogenblik onattent was geweest. In de buurt van de plaats, waar dit busje bekneld zat, is de fatale kortsluiting opgetreden. Het staat volgens de commissie niet vast, dat er een rechtstreeks verband bestaat tussen het busje en de kortsluiting, vandaar dat men de oorzaak niet definitief aan de slordigheid van de betreffende monteur heeft willen verbinden. Van tijd tot tijd vinden we deze of soortgelijke berichten in een krant of in één van onze vakbladen. In dit geval zegt de commissie van onderzoek niet, dat het bewuste busje de oorzaak is geweest van de fatale kortsluiting, maar dit of iets soortgelijks kan wel de inleiding van dit verschrikkelijke vuurwerk geweest zijn. Je moet er niet aan denken, dat je zoiets op je boekje krijgt. Drie mannen en een ruimtevaartuig. Maar laten we eerlijk zijn; de mannen, die dit ruimte-schip bouwden, zullen ook niet de slechtste vaklui zijn geweest. Ons kan ook zoiets overkomen, maar het mag ons nooit overkomen. Wat we doen, moet voor 100% safe zijn. Het vreemde nu is, dat we met die eerste 98% nooit zoveel moeilijkheden hebben; een mooi stukje werk ligt ons allemaal wel. Maar "de troep opruimen" geeft nog wel eens problemen.

Een generaal van onze Luchtmacht heeft eens gezegd: "Eigenlijk moest een technicus een zuster naast zich hebben, die hem - als was hij een chirurg - zijn gereedschap aangeeft en het weer telt na afloop van het werk". Dit kan natuurlijk niet, want de rekening van onze klant wordt niet door een ziekenfonds betaald. De generaal maakt echter wel een heel goeie vergelijking, want ook een fout van ons kan mensenlevens kosten. Dit realiseren we ons vaak te weinig. We zijn vakman genoeg om te beseffen, dat, als een chirurg bij een blindedarmoperatie zijn schaar of een bundeltje hecht draad in het lichaam van de patiënt achterlaat, je niet over een geslaagde operatie kunt spreken en dat het leven van de patiënt nog steeds gevaar loopt. Laten we er ons voortdurend van bewust zijn, dat dit op ons terrein precies hetzelfde geldt.

VEILIGHEID INSPECTEUR.

Met ingang van 11 maart 1968 is de Heer J.D. Piket aangesteld als veiligheidsinspecteur. Zijn taak zal zijn het levendig houden van de veiligheidsgedachte en het stimuleren van maatregelen ter bevordering van de veiligheid in de meest ruime zin. Omdat niet alle aspecten gelijktijdig aangepakt kunnen worden, zullen zijn werkzaamheden zich eerst richten op brandpreventie en ongevallenbestrijding. In deze functie zal de Heer Piket ressorteren onder de chef Technische Dienst (Hr. Nuytink). Daarnaast blijft de Heer Piket ingeschakeld bij de ESTEC-werkzaamheden; in deze hoedanigheid ressorteert hij onder de Heer Schouten.

Het is duidelijk, dat de Heer Piket zijn functie als veiligheidsinspecteur nimmer succesvol kan uitvoeren als niet elke medewerker van hoog tot laag zijn medewerking geeft. Veiligheid is een zaak, die iedereen aangaat; de Heer Piket is in de eerste plaats stimulator en coördinator. Wij verzoeken dan ook hem alle mogelijke medewerking te verlenen.

F-5.

Nieuwbouw is iets heel anders dan reparatie of revisie. Dat was één van de eerste opmerkingen, die geplaatst werden, toen er nog heel schoorvoetend over het F-5-project gesproken werd. Op de afdeling Technische Voorbereiding wordt met de dag thans duidelijker, dat deze opmerking niet zo maar een losse kreet is geweest. Het F-5-project is nog maar nauwelijks gestart of een stroom van wijzigingen wordt over onze hoofden neergelaten, in de vorm van E.O.'s. Wat zijn nu E.O.'s zult U zich terecht direct afvragen? E.O. is een afkorting voor Engineering Order. Dit maakt deze afkorting waarschijnlijk al iets begrijpelijker. Helemaal duidelijk zal het worden, indien wij kunnen zeggen, dat deze E.O.'s volkomen vergelijkbaar zijn met de door Fokker gebruikte W.M.'s (Wijzigings-Medeleningen), zoals die voor de F-27 en de F-28 gebruikt worden. Zo ongemerkt zijn we in een materie beland, die eigenlijk pas aan het eind ter sprake behoort te komen. We schakelen daarom terug naar het begin van het F-5-project. De eerste stap tot samenbouw vindt plaats door de aanmaak van de enkelvoudige onderdelen of zgn. details. Bij het tekeningenpakket, zoals dit door Norair is samengesteld, dienen de gegevens van deze details, voor zover het de zuivere plaatwerkdelen betreft, over het algemeen van de samenbouwtekeningen afgehaald te worden. Voor deze onderdelen zijn geen afzonderlijke detailtekeningen gemaakt, in tegenstelling tot de niet-plaatwerkdelen, zoals gietstukken, smeedstukken, fraisdelen, etc., waarvan wel detailtekeningen bestaan. Voor de eerste 85 door ons samen te bouwen Center Fuselage Sections zullen alle details door Canadair aan ons ter beschikking worden gesteld. Na de 85e machine zullen de meeste details door Fokker-Dordt en Fokker-Amsterdam aangemaakt worden, waarvan Fokker-Dordt ongeveer 90% voor zijn rekening neemt. Een klein aantal details zal Canadair ook na de 85e machine blijven aanleveren. Dit zijn hoofdzakelijk die delen, waarvan de kosten voor aanschaf van equipment dermate hoog zouden komen, dat aanmaak hiervan in het Fokker-concern economisch niet verantwoord zou zijn. Bij de aanmaak van de details zal er naar gestreefd worden de seriegrootte per product zo groot mogelijk te nemen, om de kosten per product zo laag mogelijk

te kunnen houden.

Er zijn echter twee belangrijke factoren, die hieraan bepaalde beperkingen opleggen. In de eerste plaats de bezetting van de werkplaats. Deze dient zodanig gepland te worden, dat gedurende het gehele programma de hoeveelheid werk zo gelijkmatig mogelijk verdeeld moet zijn om pieken enerzijds en leegloop anderzijds te voorkomen. In de tweede plaats de wijzigingen, welke lopende het programma naar voren komen en tot het vervallen verklaren van reeds gemaakte details kunnen leiden. Indien de seriegrootte van zo'n product te groot wordt genomen, kan dit hoge kosten met zich meebrengen. In verband hiermede zijn de details in vier verschillende groepen onderverdeeld. Variërend van zeer eenvoudig tot zeer ingewikkeld. Elk van deze groepen is gekoppeld aan een bepaalde seriegrootte, waarbij de eenvoudigste delen in één keer voor alle vliegtuigen worden aangemaakt en de ingewikkeldste delen in serie voor 10 vliegtuigen. De twee andere groepen liggen tussen deze aantallen in. Het totaal aan te maken verschillende details bedraagt ongeveer 2200, hierbij zijn niet inbegrepen de delen, welke benodigd zijn voor het door Aviolanda samen te bouwen staartstuk. De eerste stap is nu gezet. Aanmaak van de details volgens tekening en de seriegrootte is thans bepaald. Op welke wijze worden nu deze losse details tot een compleet vliegtuig samengebouwd? Hoewel de constructeur bij de bouw van een vliegtuig er natuurlijk rekening mee moet houden of de door hem toegepaste constructie inderdaad praktisch uitvoerbaar is, houdt hij niet direct rekening met de wijze, waarop het door hem ontworpen gedeelte uiteindelijk in het vliegtuig zal komen. Het gevolg hiervan is, dat alle delen, welke tot één bepaalde tekening behoren, in de praktijk niet zonder meer in elkaar gezet kunnen worden, daar in dat geval het complete deel niet meer gemonteerd kan worden. Om dit te ondervangen is het vliegtuig daarom onderverdeeld in een aantal segmenten, die zo zijn gekozen, dat deze tezamen als een zgn. bouwpakket tot een compleet vliegtuig samengebouwd kunnen worden.

Een volledig overzicht van deze segmenten is reeds gegeven in de vorige ADREM.
Elk segment op zichzelf wordt samengebouwd door van verschillende tekeningen een aantal onderdelen dusdanig te kiezen, dat deze met elkaar een praktisch geheel gaan vormen. Daarnaast moet rekening gehouden worden met de mogelijkheid om die delen, welke nog niet voor een bepaald segment van toepassing zijn verklaard, in een later stadium aan te kunnen brengen. In de praktijk zal echter blijken, dat dit laatste in sommige gevallen moeilijkheden oplevert.
Tijdens de samenbouw bij Canadair bleek dit al in bepaalde gevallen inderdaad uit te komen, wat veelal losboren van reeds aangebrachte delen tot gevolg had. Aan de hand van deze praktijkervaring dient de samenbouw dan gecorrigeerd te worden.

VOOR PRESTATIEMETINGEN OP HOGE BAAN.

F-28 naar Spanje.

Dinsdag 26 maart zullen de A-1, A-2 en A-3 vertrekken naar de Spaanse vliegbasis Torrejón, nabij Madrid, waar voor het verkrijgen van het Bewijs van Luchtwaardigheid van de Rijksluchtvaartdienst prestatiemetingen verricht zullen worden. De A-1 en A-2 zullen vijf weken in Spanje blijven, met enkele dagen onderbreking rond Pasen, terwijl de A-3 vrij regelmatig zal gaan "pendelen" tussen Schiphol en Torrejón voor het overbrengen van mensen en materialen.

Ongestoord werken.

De prestatiemetingen, waarvoor men speciaal naar Spanje vertrekt, zullen bestaan uit start- en landingsmetingen in het kader van het certificatie-programma van de R.L.D. Een eerste vereiste voor het zo snel mogelijk afwerken van dit onderdeel van het programma is, dat men ongestoord kan werken en juist dat laat op Schiphol nogal eens te wensen over. Men moet steeds rekening houden met het luchtverkeer, waardoor vertragen kunnen ontstaan en speciaal de gewichtslimieten gemakkelijk overschreden worden. Op Torrejón zal men daar geen last van hebben, want een gedeelte van deze vliegbasis is voor genoemde periode voor de Fellowship "gereserveerd".



Zegt vader te Giffel:

"'t Is net als met boren, m'n-jongen,
eerst kijken waar je uitkomt."

Hoge baan.

Een belangrijke factor, die tot de keuze van Torrejón heeft bijgedragen, is dat de 4.000 meter lange start- en landingsbaan op een hoogte van 2.000 voet ligt. Aangezien vooral de startprestaties op "hoge" en op "lage" banen nogal kunnen verschillen, is het van belang dat de metingen voor de certificering verricht worden op een zo hoog mogelijk gelegen veld. Wanneer nu de startprestaties zijn gemeten op 2.000 voet hoogte, kunnen zij door de Rijksluchtvaartdienst worden gecertificeerd voor banen tot een hoogte van 8.000 voet. Ook de outillage van Torrejón laat voor Fokker niets te wensen over. Van het Spaanse Aerodynamische Instituut voor Lucht- en Ruimtevaart "INTA", dat er is gevestigd - te vergelijken met ons N.L.R. - kan men een hangar en de nodige kantoorruimte gebruiken, terwijl men tevens kan profiteren van de apparatuur, die dit instituut tot zijn beschikking heeft.

Beter weer.

Een andere belangrijke reden, waarom Spanje voor deze prestatiemetingen werd uitgekozen, is dat het weer er zoveel bestendiger is dan in Holland, vooral in deze tijd van het jaar. In het bijzonder de hoge windsnelheden zijn hier vaak een handicap en in Spanje hoopt men daar weinig last van te hebben.

Op Schiphol zal van verschillende afdelingen een aantal mensen klaar staan om de gegevens van de metingen zo snel mogelijk te verwerken en om eventuele moeilijkheden op te vangen, b.v. door het verzenden van onderdelen en gereedschappen. De afdelingen, die Fokker op Torrejón gaan vertegenwoordigen, zijn Vliegdiens, Vliegbedrijf en ELAB, die daarnaast nog drie ingenieurs van de RLD en zeven personen van het NLR mee zullen gaan. In totaal gaan 37 personen in Spanje voor het certificatie-programma hun beste beentje voorzetten. Deze mensen zullen worden ondergebracht in Motel Osuna en in Hotel Zurbano te Madrid, zodat zij in hun vrije tijd niet in een afgelegen streek met hun ziel onder de arm behoeven te lopen. Voor vervoer van en naar de Vliegbasis Torrejón zullen twaalf personenwagens beschikbaar zijn.

Druk programma.

De Fellowship gaat de komende maand een bijzonder druk

programma tegemoet. Vooral de A-3 zal zich als een echt "werkpaard" moeten gedragen, want naast het maken van pendelvuchten van en naar Torrejón zal het toestel verschillende demonstraties geven tijdens de komende Hannover Luftfahrtschau en eventueel zal van de gelegenheid gebruik worden gemaakt om te demonstreren voor belangstellenden in of rond Spanje.

P.V.A.D.-NIEUWS.

Afd. Postzegels.

Zoals in het vorige nummer van ADREM aangekondigd, volgt onderstaand een opgave van Nederland Overzee-zegels, die wij voordelig kunnen aanbieden, namelijk voor 60% van de cataloguswaarde (volgens NVPH catalogus 1968). De zegels verkeren in uitstekende staat, dus aarzelt niet, anders bent U te laat!

Nederland		Ned. Antillen	
No.	G *		X PF *
82/83	G	337	PF
84/86	G	353	PF
141/143	G	354	PF
203/207	PF	364/367	PF
208/211	PF	369	PF
238/239	PF	370	PF
248/251	G		
267/268	G	Suriname	
270/273	G	249, 250, 253	PF
279/282	G	254, 255, 256	PF
305/309	PF	251, 252	G
350/355	PF	297, 299, 300	PF
563/567	PF	301, 302, 303	PF
596/600	PF	305, 307	PF
658/662	G	298, 304	G
		420/423	PF
		424	PF
Verklaring afkortingen: *		431/434	PF
G = gebruikt		436/437	PF
PF = postfris		449/452	PF
		462/466	PF

Bestellingen of reserveringen tijdens de lunchpauze op te geven aan afd. Inkoop, toestel 301.
Afhalen op ruilavond of na afspraak, uitsluitend à content.

HET WOORD AAN DE LEZERS.

Van drie gepensioneerden ontvingen wij onderstaande brief, waarvan de inhoud voor zich spreekt.

"Op de dag dat de gepensioneerden van Avio-Diepen hun "Kerstpakket in ontvangst kwamen nemen, hoorden wij "daar uit de mond van de Heer Yff, dat door de geza- "menlijke personen van de Fokker-bedrijven aan deze "Maatschappij bij het 50-jarig jubileum een kunstwerk "zal worden aangeboden.
"Nu wilden de hierondergenoemde gepensioneerden van "Avio-Diepen daaraan graag mee doen en wel door stor- "ting van f. 5.-- de persoon en dit te voldoen a.s.
"Kerstdagen. Ook zouden deze drie heren graag willen, "dat dan ook alle gepensioneerden daaraan van harte "mee zullen doen.
"Wij vragen dan ook Uw medewerking om in het 14-daags "personeelblad van Avio-Diepen N.V. een oproepje aan "alle gepensioneerden te doen om daaraan hun medewer- "king te geven. Het bedrag van f. 5.-- zal volgens "ons geen bezwaar zijn."

C.A. Beek - Lombokstraat 44)
E. Elsenaar - Javastraat 4)
D. Geurink - Wallerstraat 44)

Wij vinden het gebaar van deze drie gepensioneerde me-
dewerkers van Avio-Diepen bijzonder aardig en hebben
dus graag voldaan aan het verzoek tot publicatie.

Wij willen echter een deelnemen van onze andere gepen-
sioneerden op een volkomen vrijwillige basis houden
en de betaling van de bijdrage niet laten plaatsvinden
op de Kerstbijeenkomst.
Iedere bijdrage van iedere oud-Avio-Diepenaar is wel-
kom, doch dan graag per postwissel vóór 1 januari 1969,
onder vermelding van:

"Bijdrage Jubileumgeschenken".

Redactie

MEDEDELING VAN DE SALARISADMINISTRATIE.

Op de salarisstrook, die U op 14 maart j.l. is uitge-
reikt, is een abuis gemaakt.
In de kolom rechts bovenaan bij "periodeverrekening-
uitbetaling" is vermeld: 03-68/04-68. U gelieve hier-
voor te lezen "02-68/03-68".

VRAAG EN AANBOD.

Aangeboden: Rotan wieg
Opvouwbare kinderwagen
Box met boxkleed
Mutsaers wandelwagen
Kinderledikantje

Tegen elk aannemelijk bod.

H. van Akkeren, Hangar B.

Ter overname aangeboden door de Heer Lemmerzaal (K.B.)
2½ pits gasplaat (aardgas). Merk: ATAQ. Tegen elk
aannemelijk bod (toestel 328).

DANKBETUIGINGEN.

Langs deze weg betuig ik mijn hartelijke dank aan de
Personeelvereniging, het Voorzieningsfonds, Chefs en
personeel van de Interne Dienst en de Transportafde-
ling voor de prachtige fruitschalen, die ik tijdens
mijn ziekte en verblijf in het ziekenhuis van U heb
mogen ontvangen.

J.P. v.d. Velden, Int.Dienst

PERSONEELSMUTATIES.

In dienst:

20. 2.1968	Mej. C.A. Telle	- Cantine
26. 2.1968	dHr. C. Verhaaf	- Samenbouw
1. 3.1968	Mej. J.J. de Jager	- Mech.Administratie
4. 3.1968	dHr. W. Blok	- Kunststoffenbedrijf
5. 3.1968	dHr. W. de Grauw	- Samenbouw
11. 3.1968	dHr. R.J. de Graaff	- Samenbouw
	dHr. Sumarlan	- Traineeship