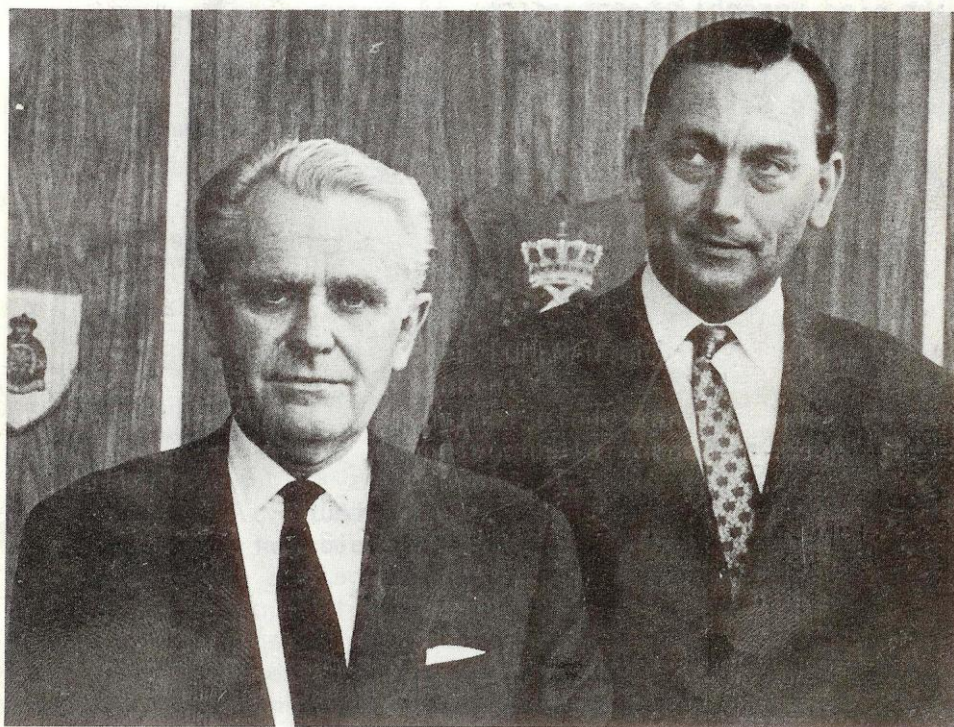


ADREM

**personeelsblad van
AVIO-FOKKER N.V.
bedrijf avio-diepen
rijswijk**



**5e jaargang nr 8
26 mei 1972**



redaktie

J. Bouman	- kunststoffenbedrijf
C.W. Oorthuys Hoofdredakteur	- personeelzaken
Mej. I. van Rees Redaktiesekretaresse	- personeelzaken
H. Sietsma	- personeelzaken
J. van Zeist	- opleidingen

Dit blad verschijnt eenmaal per 14 dagen.
Kopij kan worden ingeleverd bij de redaktie.
Overnemen of bewerken van de inhoud is slechts
geoorloofd met toestemming van de redaktie.

✻

Deze keer o.m.:

Kroniek - De gaande en komende directeur -
Functieclassificatie - Bij het afscheid van
de heer Van Meerten - Jas Moll (2).

✻

spuiten; 9 F 104's voor air-intake reparatie en
1 F 5 voor een categorie-4 reparatie.

- De Koninklijke Luchtmacht heeft haar toestemming
gegeven voor de uitvoering van het door ons voor-
gestelde F 104 air-intake reparatieprogramma.
Dit houdt in, dat we met een tempo van 1 per 7½
dag (in ingelopen toestand) gaan af- en aanleve-
ren en per jaar 32 F 104's op deze wijze zullen
behandelen.
Hiervoor zal weer een lijn-organisatie worden
opgebouwd.
- Het vleugelprogramma zal t.a.v. de aan- en af-
levering worden gekoppeld aan het air-intake
programma.

✻

MEDEDELINGEN.

Aan medewerkers die gebruik maken van onze per-
soneelsbussen (Fa. Gelljns).

Indien een medewerker een bezoek bracht aan zijn
huisarts, tandarts of specialist, kon hij geen
gebruik maken van onze personeelsbus en was aan-
gewezen op het openbaar vervoer.
De hieruit voortvloeiende reiskosten werden voor
50% vergoed.
Het doet ons genoegen u te kunnen mededelen, dat
met ingang van 8-5-1972 bovengenoemde reiskosten
volledig zullen worden vergoed.

Personeelzaken.

✻

TE HUUR GEVRAAGD.

Gemeubileerde kamer met of zonder pensioen per
1 augustus 1972.

J.G.M. Jol
(tussenmag. toest. 317.)

kroniek

F 27 opdrachten in bewerking:

- Voor ombouw tot V.I.P.-toestellen staan in Hal B
de F 384 en de F 386 van de Imperial Iranian Air-
force. Het werk verloopt volgens plan.
- De F 193 is overgedragen aan Aviolande-Woensdrecht
voor inbouw volgens klanteneisen. De geplande
aflevering aan Air Anglia valt op 24 mei a.s.
- De F 59 en de F 61 worden omgebouwd tot troopships.
De F 61 is eerder in bewerking genomen, omdat de
D-1 van de Luchtmacht later dan verwacht zal worden
aangeleverd.
- De F 371 is omgebouwd t.b.v. de M.A.S. Momenteel
wordt het vliegprogramma ervan bij ons voltooid.
De overdracht is gepland op 30 mei.
- De F 175 van Oasis Oil is in bewerking voor een
check V en een gedeeltelijke check VI. De werk-
zaamheden verlopen volgens plan.
- De F 42 (ex P.B.F.) wordt in cocoon gezet.

In opslag zijn:

- In cocoon: F 338, F 353, F 259, F 132, F 372 en F 133.
- In buitenopslag: F 125, F 342 en F 258.

Vooruitzichten:

Op het ogenblik zijn onderhandelingen gaande met
Air Algérie en Bangla Desh over de verkoop van to-
taal vijf tweedehands vliegtuigen en twee nieuwe, die
bij ons in opslag staan.
Als het koopkontraat met Air Algérie doorgaat, zul-
len wij op een later moment drie ex-M.S.A. vliegtui-
gen ingrijpend moeten ombouwen tot troopship (twee-
maal een tonsektie inbouwen.)

Militaire opdrachten:

- 2 F 104's en 1 F 5 voor sampling; 2 F 104's voor

DE GAANDE EN KOMENDE DIREKTEUR.

In zijn laatste zitting heeft de Raad van Commissaris-
sen van de Zentral Gesellschaft besloten in de vaca-
ture, die ontstaat door het vertrek van de heer Ir.
H.C. van Meerten, te voorzien door de benoeming van de
heer Ir. A.A. Holle, sinds 1 oktober 1970 lid van de
directie van Fokker-VFW N.V.
De plaats van de heer Holle in de Directie-Nederland
zal worden ingenomen door de heer H. Yff, die met in-
gang van 1 mei 1972 is benoemd tot waarnemend directeur
van de Nederlandse vennootschap.
De heer Yff heeft zich bereid verklaard deze functie
te vervullen tot 1 januari 1974, binnen welke termijn
een nieuwe kandidaat voor de vervulling van deze post
zal worden gezocht.

Tot zover de tekst van de algemene mededeling, zoals
die op 21 april j.l. door de Raad van Bestuur te
Düsseldorf is uitgegeven.

Als gevolg van het vertrek van de heer Yff naar Direk-
tie Nederland ontstond bij het bedrijf Avio-Fokker de
vacature van Algemeen Directeur.

In deze vacature is voorzien door de benoeming van de
heer Ir. A. van Wijlen, die tot en met 30 april de
functie van Technisch Adjunkt Directeur van het be-
drijf Avio-Diepen bekleedde.

Wij vonden deze benoemingen aanleiding tot een gesprek
met de heren Yff en Van Wijlen.

Daarom stapten we op donderdagmiddag 27 april het
reeds ontruimde kantoor van de heer Yff binnen. Deze -
van gestalte - kleine man keert door zijn benoeming
tot waarnemend Technisch Directeur van de Nederlandse
vennootschap weer terug op het "oude nest". Want in
1934 is hij op bijna 23-jarige leeftijd bij Fokker
op het oude bedrijf aan de Papaverweg begonnen. Die
eerste Amsterdamse periode duurde niet zo erg lang.
In 1939 ging hij in dienst bij de M.L.D. en tot 1946
bracht hij zijn tijd door in het voormalig Nederlands-
Indië. Bijna een jaar na de bevrijding van ons land -
in april 1946 - kwam hij weer terug bij Fokker, als
assistent bedrijfsleider in het productiebedrijf.
In dat bedrijf leefden nieuwbouw en reparatie broe-
derlijk naast elkaar, maar de grote verscheidenheid

van reparatie-opdrachten maakte al spoedig een aparte reparatie-afdeling noodzakelijk. Er kwam een afzonderlijke organisatie met een structuur, die vergelijkbaar was met die van het vliegtuigbedrijf. De overschakeling van de Nederlandse Luchtmacht op een aantal standaard types (eerst Meteors, later Hunters en nog later de F-104) maakten een soort lijnsysteem in aparte gebouwen gewenst.

De kans daarop deed zich voor in 1954 toen de heer F.J.L. Diepen, toen eigenaar/direkteur van Avio-Diepen, te kennen gaf wel met Fokker te willen samenwerken. De heer Diepen kwam bij Fokker en werd Commercieel Directeur; de heer Yff kreeg daarna (eind 1956) de opdracht om bij Avio-Diepen de taak van bedrijfsleider te gaan vervullen.

Over die periode weet de heer Yff het volgende te vertellen:

"De organisatie bij Avio-Diepen week aanmerkelijk af van die bij Fokker. Er waren nogal wat functies gekombineerd en dat gaf wel eens moeilijkheden. Vooral toen het onderhoud van de F-84F bij Avio-Diepen kwam. Dat was seriewerk en de structuur op Ypenburg was daarop niet aangepast. Daarom kreeg ik van Fokker-Amsterdam tien deskundigen mee om hier een organisatie op te bouwen in de trant van Fokker. Enkele van die deskundigen zijn later weer teruggegaan, anderen werken nu nog op Ypenburg."

"Toen ik bij Avio-Diepen kwam, bevond het bedrijf zich net in een ongunstige situatie. Er waren ca. 800 mensen in dienst en gedurende het eerste jaar moesten er 80 medewerkers afgevoerd worden. Dat ging in die tijd eenvoudiger dan tegenwoordig; het was een onprettige zaak. In die tijd zat er een stevige teruggang in het reparatiewerk. Geleidelijk moest de bezetting dan ook teruggebracht worden tot ca. 650 man. Ook dat bleek echter nog te veel en er ontstond sterke behoefte aan een andere "poot" naast het reparatie- en revisiebedrijf."

"Het Kunststoffenbedrijf, dat toen nog in Amsterdam was ondergebracht, maar dat daar moeite had met het werven van personeel, werd daarom naar Ypenburg overgebracht. Dit bedrijf levert thans een belangrijke bijdrage aan de totale werkcapaciteit en de bezetting

is daar ongeveer 125 man.

"De eerste jaren bleef het reparatie- en revisiewerk nog teruglopen, maar gelukkig kwam er in de laatste jaren weer vrij veel werk van de F 27."

"Ons totale pakket omvat nu: F 27, F 104 (door langer gebruik meer reparatie) en Kunststoffenbedrijf. Het bedrijf is nu weer rendabel en draait met een bezetting van ca. 625 man."

"In het Kunststoffenbedrijf hebben we werk aan F 27, F 28 en Airbus. Daarnaast leveren we een behoorlijk aantal nevenprodukten, zoals laveurs en radomes.

Door het achterblijven van F 27 en F 28 is er hier echter ook een kleine overbezetting. Dit zal worden opgelost door van tien van onze buitenlandse werknemers het - in juni a.s. - aflopende contract niet te verlengen."

"Tot zover wat ons bedrijf Avio-Diepen betreft.

Op 1 januari 1971 werd ik Directeur van de nieuwe N.V. Avio-Fokker. Dit gaf niet direct grote wijzigingen in de organisatie. De organisatie van Avio-Diepen is gelijk aan die van een produktiebedrijf; bij Aviolanda te woensdrecht waren nog verschillende taken gekombineerd. Duidelijk merkbaar was ook dat Woensdrecht jarenlang een dochter van Papendrecht is geweest. Vele zaken - met name op personeelszaken - werden centraal geregeld. Volgens mij is het echter van groot belang, dat een bedrijf beschikt over een eigen personeelsafdeling om het goede contact met de mensen te onderhouden en om de sociale begeleiding ter plaatse te kunnen uitvoeren. De man daarvoor moet steeds aanwezig zijn om mee te kunnen werken met de overige medewerkers.

"Het werkpakket voor Woensdrecht is echter door het teruglopen van het militaire werk erg mager. Bovendien had het vele civiele werk, dat men deed, het nadeel dat er grote pieken en dalen zijn. Als we bijvoorbeeld kijken naar de inspectie van een DC 8, dan moet dat in 3 weken gebeuren, daarvoor zijn ca. 125 mensen nodig en na drie weken zijn die mensen weer over. Het is onverantwoord om die mensen dan maar in de kantine te laten lezen. Dat is financieel uitgesloten en bovendien slecht voor het moreel en de stemming in het bedrijf."

"Ik zou graag veel civiel werk hebben, als het ook maar enigszins sluitend zou zijn. Met de Marine zijn we op het ogenblik in gesprek over het onderhoud van de Breguet Atlantic; we hebben de opdracht nog niet, maar ik heb goede hoop om deze te verkrijgen. Dit is zeer belangrijk voor Woensdrecht, want het betekent - als we het goed doen - werk, waarop zeker tien jaar gerekend kan worden. Daarnaast zijn we in gesprek - nog niet in onderhandeling - met een grote civiele operator en we hopen ook hiermee tot een overeenkomst te kunnen komen."

"We kunnen natuurlijk nooit hopen op konstant werk in een reparatie-bedrijf. Er kunnen en mogen onderbrekingen zijn, mits niet van te lange duur en wanneer het mogelijk is om dan tijdelijk wat personeelsleden bij andere vestigingen onder te brengen. Dat was nu echter niet mogelijk en vandaar dat we helaas moesten overgaan tot een werktijdverkorting. De komende maanden zullen voor het bedrijf zeer belangrijk zijn."

"De afdeling Elmo, na een kleine inzinking in het vorig jaar, draait weer goed en het is zelfs al weer zo, dat we op beperkte schaal meisjes moeten aantrekken."

"De organisatie op Woensdrecht heb ik niet kunnen wijzigen in de zin, zoals ik gehoopt had. Ik denk daarbij niet aan een integratie, zoals van Dordrecht en Papendrecht, maar het aanpassen van de organisatie aan die van Ypenburg. Dat was echter nog niet mogelijk. Dat zal in de toekomst mede afhankelijk zijn van het werkpakket."

"Wanneer ik nu als waarnemend Technisch Directeur naar Amsterdam ga - mijn laden zijn hier al leeg - dan verlaat ik deze twee bedrijven toch met een zekere weemoed. Ik heb zestien jaar bij Avio-Diepen gewerkt en ik heb intensief mogen helpen om het op te bouwen. Ik heb met plezier gewerkt en met vele mensen een goede band mogen opbouwen. Nu ga ik voor twee jaar naar Amsterdam. Men had eerst gezocht naar een jongere directeur (40-50 jaar); die was echter niet aanwezig en tot die tijd ga ik deze taak nu waarnemen."

Dat houdt echter niet in dat ik niet - tesamen met de twee andere directeuren - de volle verantwoordelijkheid zal dragen. Ook voor misschien moeilijke beslissingen, die t.g.v. de huidige situatie genomen zouden moeten worden. Ik vind het een eervolle uitnodiging. Er zijn mensen, die mij willen feliciteren, ik heb hen gezegd: "Wens mij liever succes".

"Ondanks de vele vergaderingen die ik nu ongetwijfeld moet gaan bijwonen, hoop ik toch tijd te vinden veel in de bedrijven te komen. Ik heb een sterke binding met de mensen in de fabriek en ik heb een sterke behoefte om met de mensen te praten. Als je als directeur beslissingen moet nemen, is het belangrijk om te weten, hoe "de man op de vloer" praat en denkt."

"Ik ben me ervan bewust dat in dit verhaal Woensdrecht minder aan bod gekomen is dan Ypenburg. Men moet mij dit niet kwalijk nemen. Door de zestien jaar die ik hier heb mogen werken, heb ik nu eenmaal een sterke band met Avio-Diepen opgebouwd. Maar Woensdrecht ligt mij even na aan het hart. We hebben werk van Avio-Diepen naar Woensdrecht kunnen brengen. Niet zo veel, dat is echter niet het belangrijkste. Belangrijk is dat mensen in Woensdrecht begrijpen dat hun collega's in Ypenburg aan hen denken en hen willen helpen. Ik ben trots op de teams van Avio-Fokker; op de periode, dat ik met hen samengewerkt heb, zal ik altijd met veel plezier terugzien."

"Over mijn opvolger de heer Van Wijlen wil ik ten slotte nog dit zeggen: Hij is een zeer toegewijd mens en bekwaam op het gebied van de organisatie, met een grote belangstelling voor de mensen er achter. De laatste jaren dat hij er bij was, had ik mij geen betere collega kunnen denken. Het stelt mij gerust dat hij mijn plaats inneemt."

De heer Ir. A. van Wijlen is nu 46 jaar. Hij heeft voordat hij bij Avio-Diepen kwam (op 1 mei 1965), resp. bij Fokker-Schiphol en Fokker-Dordrecht gewerkt. Op 1 februari 1954 is hij te Schiphol begonnen en van 1 december 1959 tot 1 mei 1965 was hij in Dordrecht Chef Bedrijfsbureau.

Met ingang van 1 mei 1972 is hij nu directeur van Avio-Fokker. Bij Avio-Diepen was hij Technisch Adjunkt Directeur.

Om met de deur in huis te vallen vroegen we hem wat hij als het belangrijkste deel van de nieuwe functie ziet.

"Ik moet eerst een goed inzicht krijgen in de noodzakelijke en mogelijke organisatiestructuur en zorgen dat er werk komt. Speciaal voor Woensdrecht; Mijn grootste aandacht zal voorlopig naar Woensdrecht uitgaan. Een integratie, zoals bij de Drechtsteden, hoort m.i. niet tot de mogelijkheden. De afstand tussen de bedrijven laat dat niet toe. Toch wil ik wel komen tot de grootst mogelijke simplificatie van de organisatie. Afhankelijk van het werkpakket kunnen namelijk wel functies gekombineerd worden."

Omdat de heer Van Wijlen bij drie verschillende vestigingen werkzaam is geweest, vroegen wij hem naar de opvallendste verschillen tussen Amsterdam, Dordrecht en Ypenburg.

"Allereerst moet ik zeggen, dat het bedrijf Dordrecht zoals ik dat kende, niet meer bestaat. Fokker-Schiphol is een erg groot bedrijf met zeer veel specialisaties. In de andere vestigingen kom je dat niet zozeer tegen. Deze vestigingen zijn slagvaardiger. Woensdrecht en Ypenburg het meest, omdat dit reparatie-bedrijven zijn, waar een grote mate van improvisatie gevraagd wordt. In alle vestigingen leeft een gezond soort chauvinisme.

"Wij" zullen het wel even doen. Vooral in een reparatie-bedrijf leeft dat sterk. Het bedrijf Schiphol heeft echter meer specialisten, zodat je daar moet zijn met wetenschappelijke problemen. De meer specialistisch aangelegde technici zullen zich daar het meeste thuis voelen.

Ik moet opmerken, dat ik t.a.v. het bedrijf Woensdrecht nog slechts een verwaarloosbare ervaring heb. Er zijn wel ideeën, maar die heb ik nog niet aan de praktijk kunnen toetsen.

De heer Yff kon erg snel beslissen. Hij zegt: "Beter een slechte beslissing dan geen". Bovendien beslist hij vaak uit intuïtie of ervaring; dat heb ik niet zo. Ik wil er altijd graag nog een nachtje over slapen. Ten aanzien van de medewerkers in Woensdrecht wil ik proberen het te benaderen vanuit het standpunt van de medemens. Het voordeel is dat ik niet graag denk in hiërarchieën. Ik praat het liefst met de man, die het best op de hoogte is en dat is niet altijd de chef. De meningsvorming kan en mag de hiërarchie doorkruisen. Praten met de mensen leert je de problemen beter kennen."

Beroepshalve zijn wij zeer geïnteresseerd in de mening die de heer Van Wijlen over de personeelsbladen heeft.

"Personeelsbladen zijn zinvol en noodzakelijk. De bladen per bedrijf zijn een goede instelling. Daarbij is echter gebleken, dat het concern zelf wat op de achtergrond raakte. Vandaar dat ik de nieuwe oplossing op dit moment de meest juiste vind. Qua uitvoering en inhoud vind ik ADREM het beste, maar ik ben ervan overtuigd, dat ik subjeکتief ben. Het formaat vind ik erg prettig en ook de inhoud is aangepast aan de sfeer van het bedrijf. Ik geloof dan ook, dat de uitvoering van het personeelsblad moet samenhangen met de vorm van het bedrijf."

Tot slot vroegen wij de heer Van Wijlen wat hij de laatste jaren op Avio-Diepen als belangrijkste zaken heeft aangepakt.

"Oorspronkelijk was ik Produktieleider in het vliegtuigbedrijf, daarna heb ik me zeer intensief bemoeid met de samenbouw van de F-5. De laatste 1½ jaar heb ik me voornamelijk bezig gehouden met de Airbus, de voorbereiding van de F 104 vleugel en niet te vergeten de kontractie en de daarmee samenhangende reorganisatie. Er heeft geen medewerker dit bedrijf verlaten, zonder dat ik daarvan uitvoerig op de hoogte was."

"Ik verwacht daar in grote lijnen hetzelfde als hier. Wel heb ik de indruk dat Ypenburg duidelijker een Fokker-dochter is. Je merkt het aan de zwaardere organisatie."

De volgende vraag die wij stelden, ging over de voorstelling, die de heer Van Wijlen zich maakt over zijn taak.

"Het moeilijkste lijkt het mij om werk te krijgen. Als we het eenmaal hebben, dan ben ik er niet bang voor. Als het in de vliegtuigbouw - dus ook bij Fokker - over een aantal jaren weer beter zal gaan dan zal het ook bij Avio-Fokker weer zonniger worden. Voor de eerstkomende jaren ben ik echter wat somber gestemd.

Stel dat ik alleen de leiding over Avio-Diepen zou hebben gekregen, dan zou ik een goed leven hebben gehad. We zitten daar redelijk goed in het werk, dus had ik kunnen delegeren - d.w.z. papieren doorschuiven - en uit het raam kunnen kijken. Nu, met het volledige bedrijf Avio-Fokker, is het een moeilijke opdracht. Ik heb niet de overtuiging, dat ik het direct goed zal doen. Ik zie veel mogelijkheden om te falen. Dat is voor mij een grote uitdaging. Zodra je een baan volledig in de vingers hebt, dan wordt het minder interessant. Ik krijg het nu erg druk. Bovendien wil ik wel graag verantwoording dragen, voor mensen zorgen en samen met anderen iets organiseren".

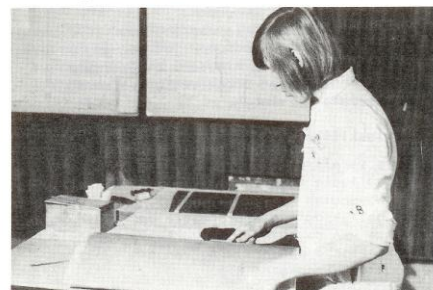
Na deze verklaring plaatsten wij de heer Van Wijlen voor een moeilijke opgave. Wij vroegen hem zichzelf te beschrijven, zo mogelijk t.o.v. zijn voorganger.

"Ik moet allereerst van mezelf opmerken, dat ik minder kennis en ervaring heb op het gebied van vliegtuigen dan de heer Yff. Wel ben ik wat jonger en heb daardoor misschien op verschillende terreinen wat andere opvattingen. De heer Yff heeft een zeer warme en levendige belangstelling voor de mensen in het bedrijf. Zelf sta ik daar waarschijnlijk iets koeler tegenover, hoewel het natuurlijk wel mijn grote belangstelling heeft."

EXAMENS BEDRIJFSSCHOOL.



De praktijkexamens van onze bedrijfsschool zijn achter de rug; wij laten u door deze foto's even de sfeer proeven. Boven: plaatwerkers; onder: kunststofbewerkers. Van de schilders hebben wij helaas geen foto voorhanden.



FUNKTIE-KLASSIFIKATIE.

Overgenomen uit "Informatiekrant Drechtsteden"
Jaargang 3, nr. 9 d.d. 28-4-1972.

In elk bedrijf komen functies en taken voor, die onderling nogal verschillend kunnen zijn. Ook al weet misschien een ieder in het bedrijf wat het beroep van de andere medewerkers is, de volle omvang van hun taken is slechts bekend aan ingewijden. Bovendien is het ook nog zo, dat we onbewust geneigd zijn "ons eigen werk" het belangrijkste te vinden en de taak van een ander lichter en makkelijker dan in werkelijkheid het geval is.

In het kort geeft dit al iets weer van de moeilijkheid om de "zwaarte" van functies te bepalen. Het is dan ook begrijpelijk dat er gezocht is naar een methode om dit vast te stellen.
Er zijn in Nederland diverse systemen ontwikkeld, die allen hetzelfde beogen: n.l. het zo exakt mogelijk vaststellen van de zwaarte van de functie en bepalen van het niveau waarop die functie ligt ten opzichte van andere functies (de rangorde). Dit beoogt de methode, die binnen het Fokker-concern in gebruik is, eveneens.
De functie-klassifikatie is daardoor een zeer belangrijk hulpmiddel om te komen tot een objectieve indeling van functies in klassen, om daarmee het juiste evenwicht tussen organisatie, personeel- en salarisbeleid te vinden.

Functie-klassifikatie:

Een eerste vereiste is te beschikken over objectieve en zo volledig mogelijke informatie over de functie. Bovendien is het noodzakelijk dat van alle functies gelijksoortige informatie verkregen wordt ten behoeve van de onderlinge vergelijkbaarheid. Een systematische beschrijving van een functie is dan ook de aangewezen weg.

Functie-analyse:

De functie-analyse of -beschrijving wordt door

een functie-analist opgesteld in nauw overleg met de functionarissen en betrokken chef. Voor alle functies in het bedrijf wordt hetzelfde systeem van beschrijven toegepast.

De analyse bestaat uit 2 delen, n.l.:

1. een algemene beschrijving en
 2. een beschrijving per gezichtspunt
- In de algemene beschrijving wordt de plaats van de functie binnen de organisatie aangegeven, de doelstelling van de taak en vervolgens de te verrichten werkzaamheden.

Onder "gezichtspunten" worden die aspecten van de functie omschreven welke in het algemeen als maatstafgevend beschouwd moeten worden om een inzicht te kunnen verkrijgen in het niveau van de functie. Dit zijn de KENNIS en de ZELFSTANDIGHEID, die iemand nodig heeft om de functie goed te kunnen uitvoeren, de KONTAKTEN die de functionaris hiervoor moet onderhouden, het LEIDINGGEVEN, de vereiste UITDRUKKINGSVAARDIGHEID en het AFBREUKRISICO, welke verbonden is aan het uitvoeren van de functie.

Indien van toepassing worden ook beschreven de VERZWARENDE OMSTANDIGHEDEN, waaronder gewerkt moet worden.

Het zou te ver voeren elk gezichtspunt nader te formuleren. Toch kan nog gezegd worden, dat de bovengenoemde punten nauw met elkaar betrokken zijn en steeds bekeken worden tegen de achtergrond van de feitelijke werkzaamheden. Niet de functionaris staat dus model voor de beschrijving, maar de taken die verricht worden.

De bovenomschreven "systematische" beschrijving van de functie is het belangrijkste hulpmiddel bij het vinden van de niveaubepaling en de rangorde.

Graderingskommissie:

Deze commissie bestaat uit medewerkers van diverse afdelingen en een deskundige uit de concern-staf voor de coördinatie. Door de verscheidenheid van kommissieleden bestaat er een verscheidenheid van meningen en ervaringen, welke de objectiviteit waarborgt.

De werkwijze.

Elk commissielid ontvangt de systematische functie-omschrijving en waardeert elk gezichtspunt met een cijfer. In een bijeenkomst van de commissie maakt eenieder zijn graderingen bekend, zonodig met vermelding van argumenten. In de discussie, die hierop meestal volgt, worden de onderlinge geschilpunten, ook weer gezichtspunten, besproken, om zodoende tot een gemeenschappelijk standpunt te komen. Het commissie-standpunt wordt dus niet bereikt door de persoonlijke waarderingscijfers bij elkaar op te tellen en het gemiddelde te bepalen, maar door argumentatie en discussie.
Nadat alle gezichtspunten op deze wijze zijn besproken en gewaardeerd, wordt elk gezichtspunt nog eens vergeleken met hetzelfde gezichtspunt van een aantal andere vergelijkbare functies. Dit om onevenwichtigheden in de onderlinge rangorde te kunnen verwijderen.

Op deze wijze komt de waardering per gezichtspunt tot stand.

Omdat niet alle gezichtspunten even belangrijk zijn voor het vervullen van een functie, wordt voor elk gezichtspunt nog een belangrijkheidscoëfficiënt (afweegfactor) gegeven. Dit is een wezenlijk onderdeel van het systeem. Stel dat de commissie bij de gradering van een bepaalde functie voor "Kennis" het cijfer 8 geeft en het belangrijkheidscoëfficiënt hiervoor 6 is, dan wordt de score voor "Kennis" : $8 \times 6 = 48$. De scores van alle gezichtspunten worden bij elkaar opgeteld en vormen de eindwaardering voor de functie. Deze vormt een zeer belangrijke aanwijzing voor het indelen van de functies in een bepaalde salaris-klasse.

Tot slot willen wij nogmaals benadrukken dat het bij het beschrijven en graderen van functies gaat om de inhoud en het niveau van de functies en niet om de persoon, noch om de wijze waarop deze de functie uitoefent. De salarisklasse waarin iemand ingedeeld moet worden, is geen zaak van de graderingscommissie, doch een taak van de chef.

Het bovenstaande verhaal is beknopt, toch hopen wij dat het u wat duidelijk is geworden op welke wijze een functieklasse bepaald wordt.



In een facsimile uitgave van het boekje "Korte en eenvoudige BESCHRIJVING van de voornaamste STANDEN, BEROEPEN, BEDRIJVEN EN BEZIGHEIDEN in de MENSELIJKE MAATSCHAPPIJ (Groningen 1843) troffen wij het volgende beroepsbeeld aan:

BARBIERS.

Zij die geheel of ten deele hun bestaan zoeken in het scheren, haarsnijden en aderlaten noemt men barbiërs.
Scheermessen, scharen, kammen, lancetten en vaste zeep zijn de eerste benodigdheden van, - en oefening, voorzichtigheid, vaardigheid en behendigheid in de behandeling der snijwerktuigen, de hoofdvereischten in een goed barbiër.
Voor hen welke zich zelve niet kunnen of willen scheren, alsmede voor hen die het haar gesneden wenschen te hebben of voor wie ene aderlating door een geneesheer noodzakelijk gekeurd wordt, zijn de barbiërs nuttige en noodzakelijke lieden; waarom niemand hun de erkentelijkheid voor hunne maatschappelijke diensten zal weigeren.



TE KOOP AANGEBODEN.

BUNGALOW-tent
In staat van nieuw.
All-season doek

M. Ouwehand, toestel 360.





Daarnaast schilderde hij hoezeer het leven van de jubilaris verenigd is geweest met veertig jaar Fokker-geschiedenis.

In 1931, toen de crisis naar een van haar dieptepunten ging, nam Fokker de 23-jarige, pas in Delft afgestudeerde ingenieur in dienst.

In die tijd werd er snel geproduceerd; succesvolle vliegtuigontwerpen kwamen in zeer korte tijd tot stand. Zo waren er de verkeersvliegtuigen F-18, F-20, F-22 en F-36; de jachtvliegtuigen D-17, D-21, G-1 en D-23; de verkenningsvliegtuigen C-10, C-1W en C-14W en ten slotte de bommenwerpers F-4W, T-5 T-8W, T-8WC en T-9. Het kleine team van ontwerpers moest daarom van vele markten thuis zijn. Niet alleen moest het in staat zijn zeer doelgericht - hoofd- en bijzaken scheidend - te werken, maar ook sterkte-berekeningen in hout en metaal te verrichten. Daarnaast moest men thuis zijn in het jonge, zich snel ontwikkelende vak van aerodynamica; en omdat de vliegsnelheden steeds groter werden, moest men zich te weestellen tegen daarbij optredende gevaren, zoals instabiele roer- en vleugeltrillingen (flutter, noemen technici dat).

De ervaring hierin opgedaan, zijn kundigheid en zijn vermogen zich steeds te kunnen aanpassen aan

de snelle technologische ontwikkeling in het vliegtuigvak, stelden de heer Van Meerten in staat mee te groeien met de groei van het bedrijf; eerst, toen hij hoofd van de Wetenschappelijke Afdeling was en ook later toen hij de leiding kreeg van het gehele konstruktiebureau.

Sterker nog: hij presteerde het, uitgaande van een zeer beperkte specifieke ervaring, een transsonic trainer - de S 14 - te laten bouwen; ook concipieerde hij - na een jarenlange afwezigheid van Fokker op de civiele markt - de F 27. Dit laatste vliegtuig werd de favoriet van de technici en de gebruikers, het werd het meest verkochte Europese vliegtuig en het staat als vierde op de wereldranglijst.

Natuurlijk kan de hoofdkonstruktieur bij zijn taak steunen op een team van specialisten. De kunst is echter tijdens het ontwerpen niet van het rechte pad af te wijken. Onjuiste instructies en verkeerde schattingen leiden tot een opstaan-en-vallen-ontwikkelingsproces, dat een zigzag weg volgt, waardoor tijd en geld worden verspild.

Daarnaast is het nodig ontwerpen en plannen door te zetten, ook als er twijfels opduiken. Het getuigde bijvoorbeeld van visie, de conceptie van een tweemotorig turbine vliegtuig, of het op grote schaal toepassen van lijmverbindingen, een haalbare zaak te blijven achten.

Ondanks tegenslagen, die de zaken ingewikkelder maakten, ondanks tegenkrachten, die het doel ondermijnden, hield de heer Van Meerten vast aan de eenmaal uitgezette grote lijnen.

De rechtlijnigheid en de consequentie van de ontwerpen die onder leiding van de heer Van Meerten tot stand kwamen, getuigen van zijn meesterschap. Zijn vermogen problemen op verstandelijke wijze te benaderen en te ontdoen van franjes en vooroordelen en zijn vermogen een strategie te bepalen, vormden de hoekstenen van zijn succes.

Om vóór het eerste prototype een project van de grond te krijgen, was echter nog meer nodig. Het bestaan van een industrie, die zelf z'n produkten ontwerpt, moest worden gerechtvaardigd; de levensvatbaarheid

van het project moest worden aangetoond.

De heer Van Meerten heeft, samen met enkele andere doorzetters met visie, steeds op de bres gestaan om deze levensbelangen van onze industrie te verdedigen. Men beseft soms te weinig, hoeveel moeite en overtuigingskracht dit kostte, nu het succes eenmaal is behaald.

De vennootschap maakte in een latere periode van zijn loopbaan een nog ruimer gebruik van de vermogens van de heer Van Meerten. Hij werd namelijk in 1958 belast met de technische leiding van het totale bedrijf, eerst als waarnemend directeur, later in 1963, deed hij zijn intreden in de Direkte en ten slotte in de Raad van Bestuur. In een Interimperiode bezette hij de hoogste commerciële functie in het bedrijf. Over deze periode aan de top van de onderneming bericht de heer During in het Trimviak van 1971.

In dit artikel noemt de schrijver de voor de heer Van Meerten kenmerkende eigenschappen, zoals stiptheid, efficiëntie, kritische instelling, scherp verstand en de durf zich achter eenmaal ingenomen standpunten te stellen. Zijn medewerkers waardeerden vooral van de heer Van Meerten, dat hij zich steeds - vooral in moeilijke situaties - achter hen opstelde.

Na de fusie was het een vanzelfsprekende zaak, dat de heer Van Meerten werd gevraagd de leiding van de produktie-sektor van de fusiepartners op zich te nemen. Deze zware opdracht was de laatste in zijn loopbaan; zoals vele malen tevoren vergde deze een nieuwe aanpassing en instelling van hem; dit hield echter zijn geest beweeglijk en jong.

Wij wensen de heer Van Meerten toe, dat hij in gezondheid nog vele jaren zal mogen terugzien op hetgeen hij wist te bereiken en dat hij door nieuwe activiteiten de souplesse van geest nog lang zal weten te behouden. Moge de rust en het vertrouwen, waarmee hij in moeilijke jaren voorbereidingen trof

voor betere tijden, stimulerend blijven werken op de huidige Fokker-gemeenschap.

Drs. W. Bloemendaal

* Ir. M. Beeling: 1931-1971. Geschiedenis van de vliegtuigindustrie, weerspiegeld in het leven van één man. Trimviak, 25e Jaargang no. 1, maart 1971.

** H. During: Ir. Van Meerten 40 jaar bij Fokker. Trimviak, 25e Jaargang no. 1, maart 1971.

Na de uitermate glorieuze viering van mijn 40-jarig jubileum bij Fokker had ik verwacht op een wat soberder wijze afscheid te nemen. Ik ben dan ook zeer getroffen door de belangstelling en de hartelijkheid, die mij bij mijn afscheid wederom tot uitdrukking kwamen. Vanaf deze plaats moge ik de velen die hiertoe bijgedragen hebben hartelijk danken voor de prachtige geschenken, die ik mocht ontvangen. Voor mijn vrouw en mij was dit afscheid op Schiphol een gebeurtenis om niet licht te vergeten, niet in het minst ook door de wijze, waarop de sprekers die dag hun gevoelens ten opzichte van mij hebben geuit. Ook de velen, die aan de organisatie van dit afscheid hebben meegewerkt, waarbij ik in het bijzonder ook denk aan P.Z., mijn hartelijke dank.

Het is voor mij een gelukkige omstandigheid, dat ik op grond van de mij aangeboden adviseursfunctie nog met u en met onze onderneming periodiek contact zal kunnen onderhouden, want uiteraard gaat het wel en wee van Fokker mij zeer ter harte.

Ik moge besluiten met u allen toe te wensen dat de moeilijke tijd welke wij thans doormaken weer snel tot het verleden zal behoren.

H.C. van Meerten.

"In 1952 kregen we de Sea Fury erbij, waarvan Fokker toen een serie van 25 stuks voor de Kon. Marine bouwde. Daar was nogal wat aan te vliegen, vooral met betrekking tot de motoren. De smering en trilling waren zeer kritische punten, omdat deze motor een enorme hoeveelheid pk's had, zoiets van 2.400. Daardoor had Sea Fury ook een geweldig groot motorkoppel, waarmee je in de start geducht moest uitkijken om niet op zijn kant te gaan".

"In die tijd kregen we ook de beschikking over wat gereviseerde Dakota's, zowel civiele als militaire. Dat was naast de S-13 het tweede twee-motorige type waarmee wij vlogen. Hoewel de S-13 nooit in productie is genomen, was het toch ook weer typisch een Fokker vliegtuig, dat gekenmerkt werd door bijzonder prettig en makkelijk vliegen, evenals trouwens de S-11, S-12 en S-14. We hebben op de S-11 wel eens de kritiek gehad dat die te makkelijk landde. Dat ding landde zichzelf. Daar kan je een vent niets op leren, want iedereen kan daarmee landen. Nou, dat is een beetje een flauw argument natuurlijk, waarmee ik het helemaal niet eens ben".

"De S-13 was ook zo'n makkelijk vliegtuig, maar hij had niet al te veel power. Eén van zijn bezwaren vormden eigenlijk de motoren, omdat die totaal onbekend waren en meer op een soort prototype-motoren leken. Desondanks heb ik tijdens het vliegen er toch geen problemen mee gehad. Ik vond het een meesterlijk vliegtuig, ofschoon hij wel erg lawaaiig was". (er zat nog geen geluiddempingsmateriaal in - Red.)

"Als je er wat langere vluchten mee maakte, werd je stapeldol van de herrie. Voorts zat je er ook ongemakkelijk in, hetgeen ook vreemd genoeg het geval was met de cockpit van de S-14. Toch was dat ook een geweldig goed vliegtuig, dat goed en prettig vloog en eveneens geen "vices" had".

"Een slecht jaar was voor ons 1955. Hoewel we toen naar de nieuwe fabriek verhuisd waren, werd toch op die belangrijke gebeurtenis een domper gezet door het verongelukken van Sonderman. Burgerhout, die kort daarvoor was weggegaan, kreeg toen de leiding.

"Naast het vliegen met de F-84G Thunderjet en F-84F Thunderstreak, die bij Avlo-Diepen op Ypenburg hun grote inspectiebeurt kregen, zaten we toen ook midden in de Hunterperiode.

"De eerste machine van een reeks van 380 stuks werd nog door Sonderman ingevlogen. Zelf ben ik voor die kist maar één dag in Engeland geweest om er in te vliegen. Dat vond direkt in een eenzitter plaats, omdat er toen nog geen dual van bestond. Dat navliegen hield in het afwerken van een bepaald programma, dat je dus op elk vliegtuig moest herhalen. Daarbij gold eigenlijk als het grootste probleem dat je zo weinig brandstof had. De Hunter was een onderscheppingsjager, die bij de Klu met extra brandstoftanks vloog, terwijl wij die er bij de eerste vlucht nooit onder deden. Ook bij de Starfighter was dat een probleem, echter in iets mindere mate. Daarom diende de beschikbare brandstof ook zo efficiënt mogelijk gebruikt te worden. Maar in die tijd had je weinig last van het verkeer, zodat je dus direkt na de start kon beginnen aan de test. Die klende je dan zo uit, dat je bij het einde ervan boven het veld zat en meteen kon landen. Dat is er tegenwoordig niet meer bij".

"Tijdens de Hunterproductie begon ook de aanloop van de F 27 Friendship. De eerste vlucht werd door Burgerhout en bwk Dik op 24 november 1955 gemaakt. Als ik het mij nog goed herinner ben ik de tweede keer mee geweest. Toen viel van bepaalde dingen al direkt op dat die verbeterd moesten worden, o.a. de neuswielbesturing. Daar was gewoon niet mee te taxiën. Ook de aileronbesturing ging erg zwaar, daar had je bijna twee handen voor nodig. Wat betreft de dubbele spleetkleppen, die waren ook geen succes. Ten opzichte van de Hunter was de Friendship niet zo gecompliceerd. Maar één van de grote moeilijkheden waarmee we geconfronteerd werden, was bijvoorbeeld het pneumatisch systeem. Dat was namelijk iets nieuws voor een verkeersvliegtuig. Ondanks dat er het nodige gemodificeerd moest worden, waren de vlieg-eigenschappen al van het begin af aan goed te noemen".

"Na de Hunter kwam als volgend belangrijk militair project de licentiebouw van 350 Starfighters voor de KLu en Luftwaffe.



Tijdens de voorbereidingen ben ik in 1960 naar Lockheed geweest om te kijken of we 't zouden kunnen doen. Ik moet zeggen dat 't mij wel wat koud op mijn dak viel, want wat ik daar allemaal gezien had, leek bijna onmogelijk om hierooit te doen. Nou ja, dan ging je daar eens rustig over nadenken en dan schreef je alles eens even op en dan zei je: dit moest er komen en dat moest zo. Je kon natuurlijk het mannetje van de maan wel vragen, maar dat had weinig zin, je diende gewoon binnen je mogelijkheden te blijven. Om dat omvangrijke project te doen slagen, moesten we dan ook een hoop voorbereidingen treffen en veel gesprekken met die en gene voeren, o.a. met de Rijksluchtvaartdienst. Zo konden we van hieruit niet opereren met een fighter, zoals dat normaal gebeurt. Dus dat moest aangepast worden. Een ander heel eenvoudig probleempje, wat we hadden, was dat de Starfighter een UHF zend- en ontvanginstallatie had die op heel Schiphol niet te bekennen was. We moesten er toen "frequentie-vertalers" neerzetten. Voorts hadden we veel medewerking van de Luchtmacht nodig, o.a. in verband met "targets", waarvoor de Klu vliegtuigen inzette, radarkontrolle, uitwijkhavens, etc. Kortom dat moest allemaal geregeld worden.

"Maar toen we eenmaal begonnen, ging het toch allemaal vrij vlot. Dat moest ook wel, wilden wij tenminste onze productie kunnen halen. Soms waren er periodes, waarin we zestien kisten per maand afleverden. Dit betekende dat er gemiddeld zeven vluchten per dag werden gemaakt, hetgeen voor het vliegbedrijf en voor ons een zware opgave was. Vergeet niet dat de Starfighter een zeer "sophisticated" vliegtuig is, waarvan bijvoorbeeld de radar, vuurleiding, elektronische apparatuur en de "inertial navigator" volkomen nieuwe begrippen voor ons waren. Achteraf gezien is het toch wel een enorme prestatie geweest dat er geen ongelukken gebeurd zijn, nou ja, afgezien van die ene buiklanding dan".

"In diezelfde tijd werkten we bij Fokker ook al aan een geheel nieuw ontwerp, te weten de F-28 Fellowship. Van dit project heb ik de gehele ontwikkeling vanaf het eerste uur meegemaakt. Dat was een groot verschil met de Friendship, want toen daarmee gestart werd, hebben we zelf met dat ontwerp bijzonder weinig te maken gehad. We werden er natuurlijk niet buiten gehouden, maar dat contact zoals 't nu is geweest tijdens de gehele ontwikkeling van de F 28 was heel iets anders. Zodoende kon ik aan de hand van het ontwerp en van de windtunnelproeven en de analyse daarvan bepaalde eigenschappen verwachten. En daar hebben we uitvoerig over gepraat of die acceptabel, goed of marginaal waren. Kortom de hele configuratie en de gewenste vlieg-eigenschappen zijn een zaak van overleg geweest tussen de diverse afdelingen en mij. Toen ik dus met de F 28 op 8 mei 1967 voor het eerst ging vliegen, was ik er reeds volledig mee vertrouwd. Nog een ander heel groot verschil was dus, dat er nu geen prototypes gebouwd werden, maar direkt voor-serie-machines, waarvan we een paar maanden na de eerste al de beschikking hadden over een tweede en een derde. Bij de F 27 daarentegen kregen we één prototype dat pas anderhalf jaar later gevolgd werd door een tweede. Die verandering betekende dus wel veel meer mogelijkheden om te vliegen, maar ook veel meer werk natuurlijk".

"Om nog even op die eerste vlucht terug te komen, daar was ik helemaal naar toe gegroeid. Daarom vond ik het iets vanzelfsprekends, je stond er helemaal niet meer bij stil dat het bedrijf er een paar jaar aan had

zitten sleutelen. Deed je dat wel, dan zou je er misschien niet eens mee durven vliegen. Maar hier hielp natuurlijk ook een beetje de ervaring die je met verschillende types hebt opgedaan. Zo herinner ik mij nog goed de eerste landing, die gewoon volgens de standaard procedure verliep. Je koos immers daarvoor zo gunstig mogelijke weersomstandigheden en waar moest je je dan nog zorgen over maken? Nee, waar je veel eerder aan dacht tijdens zo'n eerste vlucht, waren allerlei kleine "failures" die op kunnen treden. Nu deden zich natuurlijk bij de aanloop van het vliegprogramma een hoop klachten voor, waarmee je gewoon kon doorvliegen, maar ook die direkt verholpen moesten worden. Een typisch voorbeeld van dit laatste geval maakten we mee bij de "maiden flight" van de A-4, de eerste machine voor L.T.U. Nadat er gestart was ging het onderstel niet in. Toen besloten we direkt om terug te keren, omdat doorvliegen geen enkele zin meer had. Vooral hier op Schiphol niet, aangezien je meteen met moeilijkheden met 't verkeer zat, omdat ik niet normaal kon gaan klimmen, terwijl ik wel een "clearance" had om normaal te stijgen. Zodoende waren we binnen vijf minuten weer terug".

"Wanneer het vliegen geen beslag legt op de weekenden, dan zeil ik graag 's zomers en 's winters rijd ik op de schaats. Vroeger jaagde ik nog wel, maar dat doek ik nu niet meer. Op zondag mag je namelijk niet jagen en zaterdag hebben we zo weinig vrij....".

"Dat schaatsenrijden bestaat uitsluitend uit het maken van tochten. Daarom heb ik ook twee keer aan de Elfstedentocht deelgenomen, waarvan ik de laatste niet heb uitgereden. De konditie van het ijs was toen zo slecht, dat men besloot om de zaak te stoppen. Op dat moment was ik in Franeker en had ik reeds 130 km afgelegd, waarvan 35 te voet."

"Thuis heb ik veel aardigheid in tuinieren en het houden van beesten. Omdat ik buiten woon, levert dat geen enkel probleem op. Ook in mijn werkplaats-je kan ik uren zoet brengen met het opknappen van allerlei klusjes.

Kortom, mijn vrouw en drie kinderen hoeven geen moment bang te zijn dat ik mij ooit zal vervelen".

WELKOM.

We mochten drie van onze mensen begroeten die waren teruggekeerd uit militaire dienst.

Op 15 mei kwam de heer W.L. Nagtzaam in de E.R.A. de heer Faasse opvolgen; op 23 mei kwamen de heren N.I.J.M. Thoen en W.J. Boelhouwer terug in de plaats-werkelijk.

Wij hopen dat zij na hun diensttijd weer goed zullen kunnen aarden bij Avio-Diepen.

GEHUWD.

Op 18 mei trad de heer M. Gürbüz in het huwelijk met mej. E. Gans; dit huwelijk is met recht een AD-huwelijk te noemen.

Op de volgende dag trouwden de heer J. Koning en mej. M. Buth.

Wij wensen deze gloednieuwe echtparen van harte geluk met deze voor hun verdere leven gewichtige stap.

GEBOREN.

Alexander werd op 23 april geboren; hij is de zoon van de heer en mevrouw v.d. Doorn-van Eck.

Op 3 mei zag Bryan Ezau het levenslicht, de zoon van de heer en mevrouw Van Oeveren-Hunnego.

Beide ouderparen wensen wij van harte geluk met deze nieuwe mensen-in-de-dop, die hen zijn ~~toevertrouwd~~.

DANKBETUIGINGEN.

Ondergetekende bedankt - mede namens zijn echtgenote - chefs en kollega's voor de prachtige fruitmanden, welke hij tijdens zijn ziekte heeft ontvangen.

M. van der Maas

Mede namens mijn familie dank ik chefs en kollega's heel hartelijk voor de vele attenties mij betoond tijdens mijn ziekte en voor het mooie plantenbakje dat ik mocht ontvangen.

G.C.A. van den Berg



JUBILEA.

Op 2 juni a.s. hopen de heren LUNEMAN en VAN GEMERT hun 25-jarig jubileum te vieren. Er zal op die dag, direkt na het einde van de werktijd, in de grote kantine gelegenheid worden geboden de jubilarissen geluk te wensen.