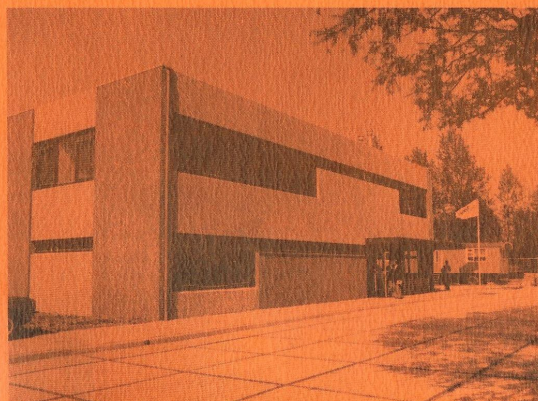


ad rem

Ad Rem is het personeelsblad van Avio-Fokker Ypenburg, een onderdeel van Fokker-VFW b.v.



2

Ad Rem is het personeelsblad van Avio-Fokker te Ypenburg, een onderdeel van Fokker-VFW b.v.

10e Jaargang - nr. 6
vrijdag, 27 mei 1977

Redactie:

P.T. Driessen	- Personeelszaken
S.A. Herlunstein	- Kunststoffenbedrijf
J.G.J. Lannarts	- Opselisingen
J.M. Muller	- Planning
J. van Zeist	- Vliegtuigbedrijf

Type werk:

Mevr. F.M. Makkinje - Dir. Sekr.
Klaassen

Ad Rem verschijnt eenmaal per 4 weken.
Kopij kan worden ingeleverd bij de redactie.
Materiaal voor plaatsing is altijd welkom.
Opneming van ingezonden stukken betekent niet, dat de redactie het met de inhoud eens is.
Zij behoudt zich het recht voor stukken te bekorten.

Overname van artikelen of gedeelten daaruit en afbeeldingen, uitsluitend met toestemming van de redactie.



Omslag foto:

Het nieuwe P2/Med. Dienst gebouw, dat op 24 mei 1977 door de firma Panagro werd opgeleverd.

In dit nummer:

- Pagina 3
Van de redaktietafel
Laatste nieuws
- Pagina 4
Vooruitzichten Avio-Fokker
- Pagina 11
OR-verslag
- Pagina 16
Bedrijfsbrandweer
- Pagina 17
Veteranenreis
- Pagina 18/19
"Wij gaan verhuizen"
- Pagina 20
Nieuws uit het
Vliegtuigbedrijf
- Pagina 21
Nieuws uit het
Kunststoffenbedrijf
- Pagina 24
Reprografie (slot)
- Pagina 29
Jubilea foto's
- Pagina 30
Burgerlijke stand
Open dag
- Pagina 31
Jongerenraad
- Pagina 32
Vistrip Ierland

3

VAN DE REDAKTIETAFEL

Deze Adrem heeft u een week later in uw bezit dan oorspronkelijk was gepland. De lange weekeinden met Hemelvaartsdag en Pinksteren zijn daaraan schuldig, maar met de volgende uitgave hopen we toch weer "op planning" te zijn.

Uit diverse krantenberichten zal het u ongetwijfeld duidelijk geworden zijn, dat ook in de vliegtuig-industrie de concurrentiestrijd hevig wordt gevoerd. Dat ook Avio-Fokker in deze strijd is betrokken, zal u eveneens bekend zijn. Het is om die reden dat wij in deze Adrem uw aandacht vragen voor een artikel van onze directie over de vooruitzichten voor Avio-Fokker op korte en op wat langere termijn.

En als de computer zijn werk goed heeft gedaan, dan heeft een ieder het Trimvlak weer zoals het hoort in de bus gekregen. Mocht dat nog niet het geval zijn, dan hoorde P2 dit graag nog van u.



1 juni arriveerde op ons bedrijf een in de primer gespoten Short SD3-30.
Door onze spuiters zal dit toestel in de komende dagen van een kleurig jasje worden voorzien.

VOORUITZICHTEN AVIO-FOKKER

Het is gebruikelijk tweemaal per jaar (in het voorjaar en in het najaar) een gekombineerde Ondernemingsraad-vergadering voor Avio-Fokker te houden.

Na de gekombineerde OR-vergadering van 13 april j.l. heeft de direktie in overleg met de Ondernemingsraden besloten een wat uitgebreidere toelichting te geven op datgene wat besproken is door middel van een artikel in onze personeelsbladen.

Resultaten 1976

Om na te gaan of we als bedrijf een goede prestatie hebben geleverd zijn 3 factoren van belang:

- hebben we onze gebudgetteerde produktieve uren gemaakt?
- hebben we onze gebudgetteerde kosten niet overschreden?
- hebben we efficiënt gewerkt?

ad a: Uren

Zowel door de zeer goede orderportefeuille, maar helaas echter ook door oorzaken als vermeld onder c (efficiency) hebben wij meer uren gemaakt dan gebudgetteerd. Onze orderportefeuille was in 1976 meer dan gevuld, doordat naast een ruim aanbod van militair werk ook het concern diverse grote opdrachten door ons bedrijf liet uitvoeren, zoals afbouw van diverse F28's en F27's door resp. Woensdrecht en Ypenburg.

ad b: Kosten

Meer werk en meer uren betekenen automatisch dat wij ook meer kosten hebben gemaakt. Uiteindelijk zijn wij er echter in geslaagd de kosten minder te laten stijgen dan onze produktieve uren.

ad c: Efficiency

Door een aantal oorzaken is het in enkele sectoren van ons bedrijf niet gelukt zo efficiënt te werken als wij graag gewild hadden.

Deze oorzaken zijn:

- geleend personeel (niet ingewerkt, minder ervaring)
- nieuw personeel (niet ingewerkt, minder ervaring)
- nieuwe opdrachten, zoals afbouw F28 en F27, waarvoor Avio-Fokker nog niet die ervaring had als Produktie Bedrijf Schiphol.
- late levering van materialen en onderdelen
- weinig tijd voor de voorbereiding en daardoor fouten in de voorbereiding

Alhoewel een verminderde efficiency pas laat zichtbaar wordt en vaak afgemeten wordt aan het aantal uren dat door de werkplaatsen is besteed, willen wij er uitdrukkelijk op wijzen dat de hele organisatie verantwoordelijk is voor de urenoverschrijdingen en niet alleen de werkplaatsen.

Samenvattend kunnen wij niettemin met genoegen vaststellen, dat Avio-Fokker in 1976 een prestatie heeft geleverd, welke duidelijk positief bijdraagt aan het concern-resultaat.

Voortuizichten 1977

Om na te gaan of we als bedrijf in 1977 weer een goede prestatie zullen leveren, moeten we ons weer 3 vragen stellen:

- zullen we onze gebudgetteerde produktieve uren maken?
- zullen we onze gebudgetteerde kosten niet overschrijden?
- zullen we efficiënt werken?

ad a: Uren

Er zijn een aantal oorzaken, waardoor wij de gebudgetteerde uren voor 1977 lager moesten stellen dan de werkelijk verlonde uren in 1976. Hoofdoorzaken zijn minder militair werk (met name F104) en minder concern-opdrachten (met name afbouw F27 en F28). Bovendien zijn in het begin van dit jaar een aantal concern-programma's verlaagd (A300B, VFW-614, SD3-30 en F27), welke zowel direkt als indirekt (minder of geen assistentie aan concern-bedrijven) onze werkbezetting beïnvloeden.

Het is van het grootste belang dat de afd. Verkoop er in zal slagen een verbetering van onze orderportefeuille te bereiken. Op dit moment moeten we echter aannemen, dat wij er niet meer in zullen slagen volledig de gebudgetteerde produktieve uren te maken.

ad b: Kosten

Minder werk en minder uren moet betekenen minder kosten. Het is ons aller zorg zuinig te zijn en waar mogelijk te sparen op de kostenbegroting. Wij doen een beroep op ieders medewerking om te sparen op die kosten welke beïnvloedbaar zijn. Enkele zeer belangrijke posten op onze begroting zijn: kosten indirekt personeel en onderhoudskosten, welke beide zorgvuldig bewaakt worden.

ad c: Efficiency

Een aantal oorzaken waardoor we in 1976 minder efficiënt hebben gewerkt, zijn of zullen weggenomen zijn in 1977. Het is de taak van iedereen, met de ervaringen uit vorig jaar, attent te zijn op verbeteringen van onze werkmethode, organisatie en procedures. Persoonlijk willen wij ieders medewerking vragen voor het nakomen van afspraken en beloftes die men elkaar doet in zijn werk.

Samenvattend kunnen wij stellen, dat een positieve bijdrage tot het concern-resultaat ook in 1977 tot de mogelijkheden behoort, mits wij er met ons allen in slagen zuinig te zijn, efficiënt te werken en een verbetering van onze orderportefeuille weten te bereiken.

Orderportefeuille/kapaciteitsplanning 1976 t/m 1980

De enige basis voor onze meerjaren capaciteitsplanning (de planning van het benodigd personeel) is onze te verwachten orderportefeuille.

De ontwikkeling van de orderportefeuille voor onze twee vliegtuigbedrijven baart ons zorgen, vooral eind 1977 en in het jaar 1978.

Afloop van F104 werkzaamheden en Hawk Helip plus de onzekerheden rondom de Neptune wijzen duidelijk op een te verwachten teruggang in werk, welke valt vóór de aanloop van de F16.

Bovendien zien we tegelijkertijd een teruggang in de orderportefeuille van het concern, welke ook direkt en indirekt van invloed is.

Het zal u duidelijk zijn, in verband met het voorgaande, dat een zeer zorgvuldig personeelsbeleid noodzakelijk is om aanpassing in alle sectoren te bewerkstelligen. Dit betekent dat vakatures in principe via interne overplaatsingen (zowel tijdelijk als definitief) vervuld moeten worden.

Indien wij er niet in slagen een duidelijke verbetering in onze orderportefeuille te bereiken per eind 1977 en voor 1978, zou het noodzakelijk kunnen zijn om via een verzoek tot tijdelijke werktijdverkorting deze voor ons bedrijf moeilijke periode te overbruggen. Hierbij dient te worden opgemerkt dat de verwachte werkbezetting van Woensdrecht een minder grote vrije capaciteit vertoont dan van Ypenburg en op Woensdrecht een verbeterde orderportefeuille voor de 2e helft van 1977 zeer waarschijnlijk is.

Ontwikkeling uurtarieven

Evenals in de andere Nederlandse industrieën zien wij ook in ons bedrijf een jaarlijkse stijging van de uurtarieven. Een van de manieren om deze stijging tegen te gaan is efficiënter werken of meer omzet (uren) maken. Beide mogelijkheden zijn begrensd en vooral meer omzet zal de komende tijd niet mogelijk zijn. De huidige uurtarieven van de vliegtuigbedrijven kunnen nauwelijks meer gehanteerd worden voor het verwerven van alleen onderhoudswerk. Voor grote reparaties, ombouw- en modifikatiewerkzaamheden gekombineerd met onderhoud ligt dit iets gunstiger.

Wij zullen ons moeten bezinnen op de vragen:

- Op welke wijze kan de komende jaren de stijging van de uurtarieven beperkt worden?
- Kunnen wij voldoende opdrachten verwerven met een combinatie van grote reparatie, ombouw c.q. modifikatie en onderhoud?

Het F16 programma

- Woensdrecht:

Met behoud van een maximum aantal vliegtuig-opstelplaatsen in hal 1 en hal 2 is de F16 gepland in de laagbouw van hal 1 en hal 2. Dit betekent wel verlies van plaatsingsmogelijkheid van een zeer groot vliegtuig (DC8, Boeing 707) in hal 1.

Op basis van het Europese programma en een "derde landen" bestelling geeft dit programma werk aan ca. 60 man direkt productief in ingelopen toestand. Wij hopen dat meer bestellingen zullen leiden tot een langere looptijd van het programma. De mogelijkheid van een hoger tempo (20 per maand) is bestudeerd en is ook aanwezig.

- Ypenburg:

Het F16 programma is gepland in hal C. Het reparatie/revisiewerk aan NF5 en F104 kan naar verwachting geheel in hal B worden gekoncentreerd vanaf 1978. Hal C biedt voldoende ruimte voor de eindlijn tot en met vleugelmontage en een deel systeemtesten. In tegenstelling tot het Woensdrecht deel wordt het Ypenburg deel niet meer door "derde-landen bestellingen" (alleen eindlijn Nederlandse en Noorse vliegtuigen). Een definitieve beslissing over de deling van de eindlijn wacht nog op meer gegevens en nadere studie. Naar verwachting geeft dit programma werk aan ca. 40 man direkt productief in ingelopen toestand. Het beleid van de directie Avio Fokker, hierin gesteund door Directie Nederland, is erop gericht zo veel mogelijk (mede afhankelijk van technische en economische factoren) F16 werkzaamheden op Ypenburg te laten uitvoeren. Tevens bestaat de mogelijkheid een werkgroep van Ypenburg te laten assisteren op Schiphol in het tweede deel van de eindlijn F16.

Nieuwbouw ELMO en KB

Ondanks de wat minder goede vooruitzichten op korte termijn hebben we wel degelijk vertrouwen in de continuïteit op lange termijn. Daarom ook zijn twee grotere investeringsvoorstellen gedaan voor 1977:

- Woensdrecht:

Op Woensdrecht is een ruimteprobleem ontstaan door:

- a. meer benodigde m² in de Elmo t.g.v.:
 - deelname in F16
 - toename magazijnvoorraden
 - deelname in ruimtevaartprojecten

b. tekort aan algemene kantoorruimte
Hiertoe wordt de ELMO uitgebreid en tevens zal door een herindeling het urgente tekort aan kantoorruimte worden opgelost.

- Ypenburg:

In verband met de toename van werk in het KB is een onhoudbare toestand ontstaan, waardoor werk is uitbesteed aan derden en een deel van de productie is ondergebracht in de oude Plaat /Bankwerkerij, welke eigenlijk al afgebroken had moeten zijn. Hiertoe wordt het KB uitgebreid, waardoor uitbesteed werk weer in eigen bedrijf zal kunnen worden uitgevoerd. Bovendien zullen een aantal voorzieningen worden aangebracht, waardoor het mogelijk wordt in de toekomst te kunnen meedoen in verdere ontwikkelingen van de fabricage en/of reparatie van kunststofdelen in de vliegtuig-industrie.

Mogelijke ontwikkelingen orderportefeuille

Naar verwachting zullen de opdrachten zich de komende jaren meer afspelen op het gebied van ombouw/modificatie gekoppeld aan onderhoud. Voor de vrije capaciteit in 1977 en 1978 is Avio-Fokker voor een deel afhankelijk van mogelijke concern-opdrachten in de vorm van afbouw F28 (export) en afbouw F27 (export en "zware" MPA).

Door onze afdeling Verkoop wordt hard gewerkt aan de "te verwerven opdrachten" waaronder enkele grote opdrachten welke bij een gunstig verloop van de onderhandelingen een belangrijk deel van onze vrije capaciteit in de 2e helft 1977 kunnen vullen en dan ook in 1978 zullen doorlopen.

Hoe verder?

Te vaak hoort men tegenwoordig lichtvaardig de opmerking maken "wanbeleid" of "falend beleid", indien een bedrijf door omstandigheden van een periode met groei en bloei komt in een periode van geen groei of teruggang van werkzaamheden.

U kunt verzekerd zijn van de zorg die elke verantwoordelijke functionaris in onze organisatie heeft voor het gezonde voortbestaan van ons bedrijf, waarbij die zorg zich in de eerste plaats uitstrekt tot de werkgelegenheid voor het huidige aanwezige personeel. Tot die zorg behoort ook eerlijke en tijdige informatie aan ondernemingsraden en de leiding van ons bedrijf.

Het is onvermijdelijk dat eerlijke en tijdige informatie zal leiden tot gevoelens van onzekerheid over de toekomst. Op directie en afdelingshoofden drukt die zorg over de toekomst zeer zwaar en het is hun taak en verantwoordelijkheid alles wat in hun vermogen ligt aan te wenden om deze onzekerheden weg te nemen en om te zetten in zekerheden.

In het verleden is herhaaldelijk gebleken dat goed overleg en samenwerking voor soortgelijke problemen een oplossing hebben geboden en daar rekenen wij op.

Directie Avio-Fokker
H.A. Kunkeler



1. Mededelingen:

- Het verslag van de onlangs gehouden gekombineerde vergadering met de OR-Woensdrecht zal in Ad Rem en Avio-Nieuws worden opgenomen. Publikatie vindt echter pas plaats, nadat de directie gesproken heeft met de distriktsbestuurders van de Vakorganisaties.
- Het lease-kontrakt met Van Nelle voor de levering van nieuwe koffie-automaten is afgesloten. De huidige automaten zullen geleidelijk aan worden vervangen, zodanig, dat per 1 juli 1977 het gehele bedrijf is voorzien van nieuwe automaten. Een eventuele verhoging van de prijs per beker koffie zal niet vóór 1 juli 1977 plaatsvinden.
- De heer Zadelhoff (Chef Bedrijfsbureau Elmo Woensdrecht) zal de plaats innemen van de heer De Vries in de Graderingskommissie van Avio-Fokker. Verder is de Graderingskommissie wel bijeen geweest, er zijn echter nog geen beslissingen genomen.
- Over enkele weken worden de beoordelingsformulieren uitgegeven. De personeelsbeheerders zullen omstreeks die tijd meer het bedrijf in gaan om daar waar nodig assistentie aan de chefs te verlenen bij het invullen van deze formulieren.
- Daar de sektor Materiaalvoorziening niet vertegenwoordigd was in de Stuurgroep Afdelingsoverleg, is besloten de heer Woudstra hieraan toe te voegen.
- De bestaande plannen voor de invoering van een regeling "Vervroegd uit dienst treden van 63- en 64-jarigen" zijn in concept vastgelegd. Daar echter nog verschillende problemen niet zijn opgelost, dient e.e.a. nog grondig bestudeerd te worden.

2. Ingekomen stukken:

- Verslag 77e Veiligheidsadvieskommissie; ligt ter inzage bij de sekretaris.
- Brief van de Raad van Overleg in de Metaalindustrie betreffende de regeling "vervroegd uit dienst treden 63- en 64-jarigen".
Zie punt 1 "Mededelingen", laatste alinea.

3. Verslag vorige vergadering:

- Nieuwe CAO:
Naar aanleiding van een opmerking in de gekombineerde OR-vergadering betreffende de inhoudingen met terugwerkende kracht i.v.m. de loonronde per 1-1-1977, waarbij de OR van mening was, dat het voor de werknemers onvoordelig zou zijn indien dit volgens bijzonder tarief gebeurt - hetgeen echter een normale zaak is -, is gebleken dat voor het gemiddelde salaris e.e.a. iets gunstiger uitkomt.
- Op de vraag van de OR om vertegenwoordigd te worden in de Opleidingsraad deelt de heer Sietsma mede, dit voorstel aan de Raad te hebben voorgesteld, doch dat zij hierop negatief geantwoord heeft, daar zij van mening is dat dit voor een OR-lid een te omvangrijke taak wordt en deze bovendien het gevaar loopt in moeilijke situaties te komen bij beslissingen over financiële zaken.
De heer Sietsma zegt echter toe, indien er belangrijke punten aan de orde komen, deze vooraf met de OR te bespreken.
Hij licht voorts toe, dat het doel van de Opleidingsraad is de beide chefs Opleidingen van Avio-Pokker te adviseren en te helpen bij het opstellen van een meerjaren opleidingsplan voor alle sectoren van ons bedrijf. Het spreekt vanzelf, dat een dergelijk plan besproken zal worden in de OR, zodat alle leden gelegenheid krijgen hierover hun mening te geven.
In de onderlinge discussie bleek de OR van mening te zijn, dat zij reeds in de voorbereidende fase graag van advies zou willen dienen, met name de inbreng van de aanstaande kursisten zou kunnen overbrengen.
Wat dit betreft zou een in te stellen kommissie Opleidingen OR een soort ouderkommissie-functie kunnen vervullen.
E.e.a. zal in de eerstvolgende voorvergadering OR worden besproken.
- Het voorstel van de hr. Bezuyen betreffende het verstrekken van werkkleding e.d. dient hier en daar nog te worden gewijzigd. Wanneer het gereed is, zal de OR een exemplaar hiervan ter behandeling ontvangen.

- Naar de mening van de heer Barbiere is het in het vorige verslag omtrent OPOS ingenomen standpunt tamelijk absoluut gesteld.
OPOS moet volgens hem niet gezien worden als een systeem dat van de ene op de andere dag kan worden ingevoerd, maar als een systematiek voor de sociale- en personeelssector, waarnaar geleidelijk aan wordt gestreefd.
De sekretaris refereert aan de brief, die de OR enige maanden geleden aan de heer Barbiere heeft gestuurd. Deze zegt toe hierop binnenkort te zullen terugkomen.
- Het gesprek van de heer Tönjann met het personeel van hal 36 kon tot voor kort niet plaatsvinden, omdat de afdelingskommissie daar de laatste tijd niet funktioneerde. Nu echter deze kommissie zijn werkzaamheden wil gaan hervatten, zal de heer Tönjann kunnen worden uitgenodigd, hetgeen door de voorzitter van de afdelingskommissie geregeld dient te worden.
- Klachten zijn ontvangen naar aanleiding van het afschaffen van de geldwisselmogelijkheid in de kantine. Getracht zal worden dit probleem op te lossen door uitbreiding van het kantinepersoneel.
- I.v.m. de uitgebreide agenda voor deze vergadering is de heer Nijhof nog niet uitgenodigd om in de voorvergadering een toelichting te geven over de resultaten van het overleg in de stuurgroep KB. Zal in de volgende voorvergadering plaatsvinden.
- Het personeelsverloop in het KB heeft konstante aandacht. Hoewel verloop onder jongeren een normale zaak is, wordt aan verbetering van voorlichting, opvang en begeleiding gewerkt. In concernverband wordt bestudeerd, wat de mogelijkheden zijn t.a.v. beloning en werkomstandigheden. Dit zal nog wel enige tijd in beslag nemen.
- Bij de interne vervulling van vakatures i.v.m. organisatie-wijzigingen ontstaat van de zijde van de OR wel eens de kritiek dat e.e.a. niet tijdig aan hen is gemeld. Om dit te voorkomen zullen twee OR-leden worden aangewezen, waarmee dit soort zaken tijdig in vertrouwen kunnen worden besproken. Zal eveneens in voorvergadering OR verder worden besproken.

4. Verslag commissies:

Kleine Kommissie

Een overzicht wordt gegeven van het aantal ingeleenden. Verder geen bijzonderheden.

Woningkommissie

De heer Sietsma wordt verzocht bij Fokker Schiphol te informeren naar het koopkontraat van het pand aan de Beetslaan.
Voor het bestaande probleemgeval is nog geen oplossing gevonden.

Straf- en Ontslagadvieskommissie

Bij een medewerker is een aantal artikelen, die niet zijn eigendom waren, in de auto aangetroffen. Om betrouwen, die op korte termijn een andere werkkring zou aanvaarden, niet extra te dupeeren, is besloten in dit geval te volstaan met een dag schorsing.

Jongerenraad

De kandidaten voor de Jongerenraad zijn automatisch verkozen, daar hun aantal even groot was als het aantal beschikbare plaatsen.

5. Scholing OR-leden:

De OR heeft besloten, dat de leden dezelfde scholing zullen krijgen als de OR-leden van Woensdrecht en Schiphol, en wel:

- a. sociale vaardigheden
- b. algemene cursus
- c. speciale onderwerpen

Voor het gedeelte onder punt a zal getracht worden een conferentie-oord te bespreken voor september van dit jaar. Deze cursus duurt 3 dagen en geldt voor alle OR-leden. De Kleine Kommissie zal, in overleg met de afd. Opleidingen, e.e.a. regelen.
Punt b behoeft alleen gevolgd te worden door de nieuwe OR-leden en zal in mei/juni plaatsvinden. De overige leden kunnen dan over speciale onderwerpen (punt c) voorlichting krijgen. Welke dit zullen zijn, zal nog nader worden bekeken.

6. Rondvraag:

- Besloten is de heer De Bruyn tot voorzitter van de voorvergadering te benoemen.
- Voor de functie van 2e sekretaris zijn twee kandidaten. Daar in de voorvergadering de OR niet compleet was en bij stemming de meningen 50/50 verdeeld waren, zal in de volgende voorvergadering opnieuw worden gestemd.
- Met mej. Goossens heeft een gesprek plaatsgevonden betreffende scholing OR en afdelingsoverleg. Van de zijde van de Stuurgroep Afdelingsoverleg zal verslag worden uitgebracht van hetgeen de Stuurgroep tot nu toe heeft gedaan en welke plannen voor de toekomst bestaan.
- De OR heeft haar bedenkingen tegen de tekst van het uitgereikte pamflet betreffende de "kwaliteit" in ons bedrijf. Hoewel het wijzen op fouten en slordigheden op zich een goede zaak is, is de manier waarop het nu gebeurd is volgens hen niet de juiste en zou een nadere, mondelinge toelichting hierbij zeker op zijn plaats zijn geweest. De voorzitter deelt mede dat hij achteraf de gevolgde procedure betreurt en dat de goede bedoelingen jammer genoeg niet overal begrepen zijn. In het vervolg zal veel zorgvuldiger en met meer toelichting van de afdelingshoofden van tijd tot tijd aan de hand van voorbeelden gewezen worden op de grote zorg, aandacht en discipline, welke wij allen moeten tonen in ons dagelijks werk, omdat juist de vliegtuigindustrie hiervan bijzonder afhankelijk is.
- Van een afdelingschef is het verzoek ontvangen om een exemplaar van het personeelsregelingenboekje en het organisatieboek te krijgen, daar hij beide veelvuldig nodig heeft.
Hiertegen bestaat geen bezwaar.

7. Datum volgende vergadering:

26 mei 1977 om 8.30 uur.

BEDRIJFSBRANDWEER AVIO-FOKKER YPENBURG

Voor het examen Brandwacht 2e klas, gehouden op woensdag 18 mei, zijn alle kandidaten geslaagd. Het zijn:
 M.J. Duynham
 F.J. Hulst
 J.H.C. van Laethem
 J. Kool
 J.C. Meyer
 D. Naipal
 J.C. de Roos
 P.C. Tanis
 J.F.M. ten Bosch

Wij wensen alle geslaagden van harte geluk!

De bedrijfsbrandweer AFY bestaat nu uit 13 leden met allen het 2e klas diploma, hetgeen in de historie van AFY nog niet is voorgekomen.

In het komende seizoen zal getracht worden de volgende sport op de brandweperladder te bereiken.

*

En op woensdag 18 mei was het dan zo ver. Heren van de Brandweer Rijswijk verschenen op het terrein om een aantal leden van de bedrijfsbrandweer examen af te nemen. Zenuwen gierden door de lichamen van die mensen die daarvoor waren aangewezen. Gelukkig was om 12 uur alle spanning weer voorbij met een uitstekend resultaat, want allen waren geslaagd. Heren, u heeft getoond uit het goede brandweer-hout te zijn gesneden. Denk echter niet, we zijn er al, dit is pas het begin. Behoudt echter uw goede instelling en het zal waarachtig wel gaan in de toekomst. Het bedrijf mag trots op u wezen en bedenk als slot: "Pas als den lijve wordt gedeerd, wordt de brandweerman geëerd!"

Uw instructeur
 G. Oppelaar
 Brandweer KLu, Vlb. Ypenburg

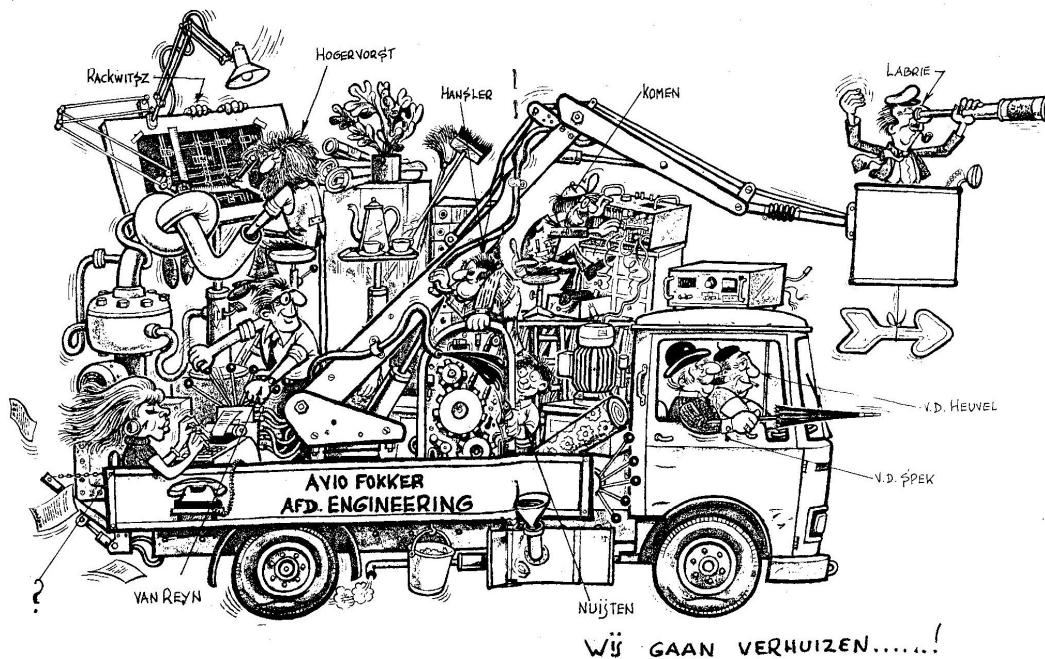
*

VETERANENREIS

We verwachten nog wel een officieel verslag van één der deelnemers, maar we wilden u alvast vertellen dat we op woensdag 25 mei (de eerste echte zomerse dag van 1977) met 55 Avio-Fokker veteranen en hun echtgenotes of introducées op stap zijn geweest. Vanaf Ypenburg ging het via Hoofddorp, waar koffie werd gedronken en de heer Yff werd opgehaald, naar Hoorn waar de lunch werd gebruikt. Van Hoorn, met een heerlijk oud stoomtreintje door het mooie Noord-Hollandse landschap naar Medemblik. Van Medemblik naar Volendam, waar werd geborrelt en gegeten. 't Zal ongeveer kwart over negen zijn geweest, toen Ypenburg voor de tweede keer die dag in zicht kwam. We willen niet vooruitlopen op het komende verslag, maar nog wel even zeggen dat ook dit keer alles weer georganiseerd was door Riet van Aken en Anton Noordhoek en het dus allemaal weer dik voor elkaar was.



INGEZONDEN MEDEDELING



kroniek

NIEUWS UIT HET Vliegtuigbedrijf

F27 revisie en reparatie:

Op 29 april werd de F-403 van Aramco afgeleverd, op 18 mei de F-378 van de Iraanse Luchtmacht en op 25 mei de F-393 van Nigerian Airways. Ook de FH-74 van Mobil Oil is gereed; dit toestel blijft echter voorlopig bij ons in opslag. De F-455 en F-456, twee nieuwe voor Algerije bestemde machines, werden voorzien van een Flight Data Recorder. De tweede Iraanse machine, die door ons wordt uitgerust met een "Target towing" installatie, arriveerde 9 mei. Deze machine moet 20 juni weer gereed staan. De werkzaamheden aan de C-8 van onze Luchtmacht vorderen goed en als dit toestel begin juni wordt afgeleverd, ontvangen we de C-12 voor inbouw AP en Flight director. Vier mei stuurde Algerian Airforce zijn F-394 naar Ypenburg voor inbouw van een nieuw radarsysteem een check V, een karwei dat ongeveer twee maanden doorlooptijd vraagt. Na aflevering van de F-394 komt de F-395 voor een soortgelijke behandeling. Half juni verwachten we de FH-570 van Fluor Iran (een nieuwe klant) voor een 1200 uren inspectie en wat kleine werkzaamheden. Buiten de FH-74 van Mobil Oil hebben we nog zeven Garuda machines in opslag.

Schiphol:

Een dezer dagen werd of wordt de voor Peru bestemde F27 Maritime aan de vliegdiens afgeleverd. Helaas ontbreken er nog steeds enige koepdelen, waardoor niet alle testen konden worden uitgevoerd. Na uitvoering van de benodigde testvluchten komt de machine naar Ypenburg waar het uitwendig zal worden gespoten. Door de diverse moeilijkheden die zich bij de opbouw van deze eerste Maritime voordeden, zit ook de tweede machine niet meer op schema. Indien alles verder normaal verloopt, kan nr. 2 eind augustus naar de vliegdiens.

F28:

De A-132 is de eerste machine met een vergrote vrachtduur. Dit betekent dat de luchtkanalen een forse wijziging ondergaan met de noodzakelijke wijzigingen aan de samenbouwmallen. Ook wijzigen hierdoor luggage bins en een gedeelte van het nieuwe plafond. Met de voorbereidende werkzaamheden is reeds een aanvang gemaakt op de Techn. Voorbereiding. De voorbereidende werkzaamheden voor fase II van het New-Look interieur ingaande machine A-137 verlopen traag en wachten nog op beslissingen omtrent de juiste materiaalkeuze voor de nieuwe zijwandpanelen. Ook bij dit interieur zullen de daarbij behorende luchtkanalen een ingrijpende wijziging ondergaan. Volgens de planning moet het KB al deze nieuwe delen leveren voor eind 1977. Dit lijkt weliswaar nog ver weg, doch er moet nog zeer veel werk worden verzet om dit plan te realiseren. Wij hopen dan ook dat de nodige beslissingen snel genomen zullen worden en dat de benodigde gegevens binnen ons bereik zullen komen voor het gehele programma weer op stuwte werk gaat uitlopen.

F27:

Nog steeds alle "hands" aan dek om de eindlijn in Amsterdam te voeden met de nodige interieurdelen. De F-448 Maritime heeft inmiddels zijn radome met de bijbehorende fairing. Alles paste naar wens en dit mag als een complimentje worden gezien voor de ontwerpers en makers van de benodigde gereedschappen. Misschien een hart onder de riem voor de pessimisten die er in het begin weinig vertrouwen in hadden, dat deze grote buikradome geheel uitwisselbaar gefabriceerd zou kunnen worden. Wat nieuwe delen betreft, is het aan het F27-front wat rustiger geworden.

Mirage:

Na enige stagnatie in de aflevering van materiaal door SABCA draait dit programma weer op volle toeren.

Iran:

De heren Kemper, v.d. Heuvel en v.d. Maarel zijn naar Teheran geweest om OSCO's F27 van een nieuw kielvlak te voorzien. De heer Elsink is nog in Iran, waar hij de Keizerlijke luchtmacht assisteert bij de reparatie van de F-385. Uit zijn reisbrieven op te maken zal hij bij terugkomst veel kunnen verhalen!

Indonesië:

Op 23 mei keerde de heer Schavemaker met de F-330 uit Indonesië terug. Thans zijn daar nog de heren Wijers en Priem, waarvan we de eerste binnenkort wel weer terug kunnen verwachten.

Militaire vliegtuigen:

Tot eind juni draait de F-104 modifikatielijijn nog op volle toeren, daarna gaan de werkzaamheden wat teruglopen. Op dit moment is het echter nog alle "hands" aan dek om een achterstand van ca. 1 week weg te werken. In ons vorige nummer vertelden we u dat er weer een reparatiemachine was binnengekomen met een aanzienlijke plaatschade; enige dagen later stond nummer twee ernaast! Op dit moment is het echter nog niet zeker wat de plannen van de luchtmacht zijn ten aanzien van dit vliegtuig. Daar hoort u t.z.t. wel meer over.

* NIEUWS UIT HET KUNSTSTOFFENBEDRIJF

NF-5:

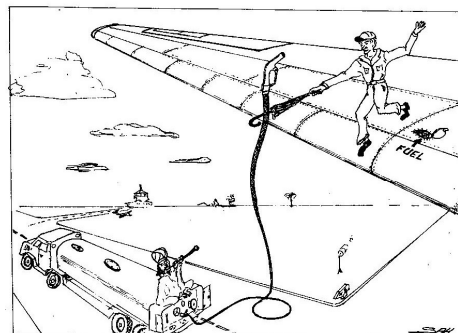
De afd. Plaatwerkerij werkt momenteel aan een reskinningprogramma van de leading edge flaps van de NF-5. Dit betekent voor het KB wederom de introductie van metaallijmwerkzaamheden, aangezien deze flaps opnieuw zullen moeten worden voorzien van nose-skins. Na de werkzaamheden in het KB volgt een stukje spuurwerk door onze Röntgenafdeling, die ongewenste, door het KB tijdens het lijmpocess ingebouwde luchtbelllen mag opsporen in de schuimvulling van de opgelijmde neuzen.

Westland Helicopters

Een programma dat nog dagelijks op de voet wordt gevolgd door een produktievoortgangsgroepje. Een ontzettend lange naam, vind u ook niet? Maar ja, dat mag dan ook wel voor een programma waar nog zoveel kan misgaan. Vrijwel overal in het KB en in de Spuiterij komt men de fairings en de radomes voor de Westland helicopters tegen. De produktie kan bijna niet snel genoeg draaien en elke verbetering, hoe klein dan ook, is welkom.

Afd. Houtbewerking

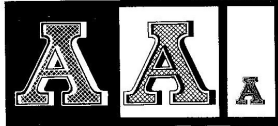
De fabrikage van de mallen voor de speed brake van de F28 is vrijwel gereed. Dit is in totaal een veel grotere hoeveelheid werk geworden dan men vermoedde, doch met goed resultaat volbracht. Overigens heeft deze afdeling niet over werk te klagen vanwege de zeer vele renovatie-karweities aan allerlei gereedschappen.



VAN "ORIGINEEL" TOT "REPRODUKTIE" (SLOT)

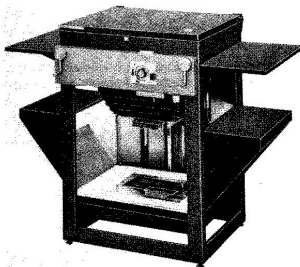
Ter afsluiting van de reeds eerder in Ad Rem gepubliceerde reprografische onderwerpen willen wij hier ten slotte nog 4 onderwerpen bespreken:

- de reproductiekamera
- lijn- en rasteropnamen
- offsetplaten maken
- papierformaten



De reproductiekamera:

De taak van de reproductie-fotograaf is van het model (origineel) een fotografische opname te maken. Voor het opnemen wordt een reproductiekamera gebruikt. De reproductiekamera heeft een modellenbord om het af te beelden model op te



bevestigen en is berekend op het werken met een grote verscheidenheid van lichtgevoelige materialen op allerlei formaten. De eigenlijke kamera bestaat uit een voor- en achterbouw, waartussen een soepele lichtdichte balg is aangebracht.



Aan de onderkant van de balg bevindt zich het objektief (lens). Aan de bovenkant van de balg bevindt zich een matglazen ruit, waarop men het beeld op de gewenste maat en scherpte kan instellen. De belichting vindt plaats met 4 halogeonlampen van elk 500 Watt. Tenslotte bevindt zich achter de glasruit een vacuümdoeksel om het te belichten lichtgevoelige materiaal goed vlak op de glasruit te drukken. Met deze reproductiekamera kan men o.a. lijn- en rasteropnamen maken, zodat we nu automatisch bij het volgende onderwerp komen, namelijk:

Lijn- en rasteropnamen:

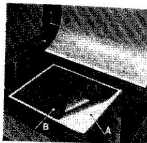
Het opnemen van lijnoriginelen (b.v. teksten, tekeningen, tabellen, grafieken etc.) geeft weinig tot geen problemen.

Moelijkker wordt het wanneer men foto's moet weergeven. Deze bevatten halftonen (grijs tinten) die vloeiend in elkaar moeten overlopen.

Bij de meeste druktechnieken is het niet mogelijk "echte" grijsnuances weer te geven. Er wordt daarom een kunstgreep toegepast om de tinten in zwart/wit te drukken en toch de indruk te geven van een grijs tint.



Deze kunstgreep bestaat uit een kontaktraster (dit is een film die voorzien is van rasterpunten; deze film wordt tijdens de belichting op het lichtgevoelige materiaal gelegd, in nauw contact.)



Het grijs van de foto wordt omgezet in "rasterpuntjes". Zijn deze puntjes erg fijn, dan ontstaat door de vermenging met het wit van de omgeving een lichtgrijs; worden de rasterpunten omvangrijker, dan is de verhouding zwart t.o.v. wit groter en ontstaat een donkerder grijs. Tenslotte gaat het zwart overheersen t.o.v. het wit.

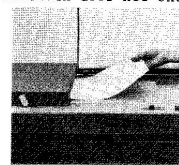


Zo kan men alle originelen welke opgebouwd zijn uit halftonen (grijs tinten) d.m.v. een kontaktraster reproduceren. De kontaktrasters zijn verkrijgbaar in diverse rasterfijnheden, afgestemd op het te bedrukken papier. Zo vereist krantenpapier een grof raster (fijnheid 30) en zwaar kunstdrukpapier een fijn raster (fijnheid 150).

Nadat de lijn- en rasteropnamen gemaakt zijn op de gewenste afmetingen en men de tekst etc. welke bij de illustraties hoort, op de juiste stand is gemonteerd, is het model (origineel) gereed om er een offsetplaat van te maken.

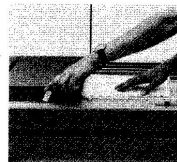
Het vervaardigen van offsetplaten:

Offsetplaten kan men op velerlei manieren vervaardigen. De reproductie-afdeling op Ypenburg maakt deze offsetplaten volgens het "diffusie transfer procédé". M.b.v. de reproductiekamera heeft men een model (origineel) belicht op een vel lichtgevoelig negatief papier. Dit belichte vel wordt op een aluminium offsetplaat gelegd en samen worden ze als een soort sandwich door het ontwikkelapparaat gevoerd.



In dit apparaat bevindt zich de ontwikkelaar (aktivator) die op het vel negatief papier inwerkt.

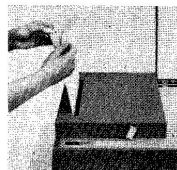
De offsetplaat en het negatiefpapier komen beide tussen 2 aandrukwalen uit de machine.



Nu vindt er een overdracht (diffusie) plaats. Het gefotografeerde beeld op het negatiefpapier wordt nu overgezet op de aluminium offsetplaat.

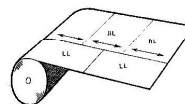
Na ca. 10 seconden trekt men het negatiefpapier eraf en men houdt de offsetplaat over, welke nog 2 bewerkingen moet ondergaan t.w. fixeren en aflakken.

De offsetplaat is nu gereed om op de drukpers te worden afgedrukt.



Papierformaten:

Een papiermachine maakt papier aan een steeds doorlopende baan, welke wordt opgerold. Zo ontstaan rollen waarop duizenden meters papier gewikkeld zijn. Moeten deze rollen tot losse vellen worden verwerkt,



Van de papierbaan of rol is de verhouding 1:1 in de lengte. Door het overbrengen of in de breedte worden van de rol vellen van de papierbaan ontstaan het langzaam en breedteveranderend papier.

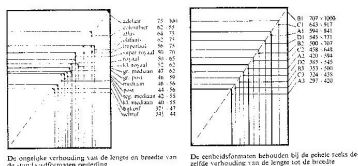
dan worden de rollen niet alleen in de lengte, doch ook in de breedte gesneden.

Elk vel heeft een lengte en een breedte. Dit noemen we het formaat. Vroeger maakte elke papiermaker zo maar een formaat; zo groot als zijn schepzeef was, zo groot werd zijn vel papier.

Om nu de grote hoeveelheid papierformaten in te dammen, zocht men naar een vereenvoudiging. De Duitse geleerde Ostwald heeft een reeks formaten samengesteld volgens de formule $V_2 : 1 (1,41 : 1)$.

Het merkwaardige van deze formaten is, dat de verhoudingen van lengte en breedte van een heel vel dezelfde zijn als die van een half vel, kwart vel etc.

Er wordt uitgegaan van het formaat A⁰ (841 x 1189 mm). Het produkt van lengte en breedte is 1 m². Deze A-formaten zijn bij de reprografische bedrijven zeer populair. Voor een verkleining geeft de klant ineens het gewenste formaat op, zodat misverstanden zijn uitgesloten. Verder bieden deze A-formaten het voordeel een standaardisatie op het gebied van drukwerk: briefpapier, facturen etc. met bijpassende enveloppen, alsmede met aangepaste opbergkasten, ordners etc. etc.

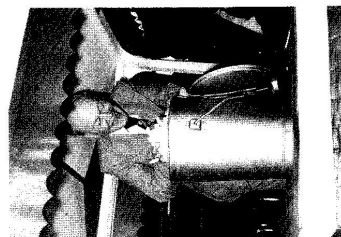


Dit waren dan de laatste 4 onderwerpen op reprografisch gebied. Wij hopen dat u het een en ander hebt kunnen volgen en begrijpen. Mocht u in de toekomst een opdracht hebben voor de repro-afdeling van Avio-Fokker Ypenburg en u hebt er problemen mee, belt u dan gerust voor reprografische adviezen om het eindprodukt op een efficiënte en kostenbesparende methode te vervaardigen.

Reproductie-afdeling
John L. van der Have



Van het driedovoudige jubileum, dat op 22 april j.l. werd gevierd, waren de officiële foto's niet tijdig genoeg geverd om nog in de vorige Adrem te worden opgenomen. Vandaar onderstaande foto's nog als toeijt.



J. van Zetst



G. Pet



J. Kats

BURGERLIJKE STAND

Gehuwd:

- 10-5-77 Mej. M.C.C.A.M. Verzipl (Verkoop) met de heer V.N.W.J.M. Cox
20-5-77 Hr. P. Berenbak (PLW) met mej. C. Boogaard

Geboren:

- 3-5-77 Genk, zoon van Hr. en mevr. H. Diken (KB)- Ülger
18-5-77 Toine, zoon van Hr. en mevr. H. Roimans (Verkoop)-Le Comte
21-5-77 Jacob Siebe, zoon van Hr. en mevr. S.J. Greidanus (KB)-Klaver
26-5-77 Bernard Christiaan, zoon van Hr. en mevr. R.V. Alleblas (Mont.2)-Van Dijk

IN DIENST

- 27-4-77 J. Stoute Adm. Techn. Dienst
H.P. Niemantsverdriet Adm. Techn. Dienst
9-5-77 H.K. Graafland Fin. Adm.

UIT DIENST

- 13-4-77 A.N.T. Slegtenhorst KB
30-4-77 G.J.N. Schildknecht KB
A. Tamboer PLW
R.W. Gommers PLW
3-5-77 H.A. van Beek ERA (Mil.Dienst)
4-5-77 W. van Oudheusden Fin. Adm. (Mil.Dienst)
14-5-77 R.C. Korthout TMK/KB
21-5-77 W.H. Zeeman Mont. 1 (naar Fo.S.)

OPEN DAG

De vliegbasis Gilze-Rijen houdt zaterdag 18 juni a.s. open dag. Tussen 9 en 17 uur bent u er welkom om er o.m. een F-16 te kunnen bezichtigen. Met dit toestel zal van 15.10 tot 15.20 uur een vliegdemostratie worden gegeven. Gaat dat zien!



JONGERENRAAD

Volgens het reglement van de Jongerenraad was de huidige raad aan vernieuwing toe. Onderstaande jongeren stelden zich beschikbaar, waardoor verkiezingen niet nodig waren. Op 1 juni vond de installatie van de nieuwe raad plaats, die thans bestaat uit:

Fred Bennink	Bankwerkerij
Peter Brons	Houtbewerking
Jacqueline de Graaf	Kalkulatie
John Hoogenboom	Plaatwerk
Frans Hulst	Plaatwerk
Aad van der Knaap	KB
Harry Koppert	Spuiterij
Ron Kortekaas	Hoofdmagazijn
Ria Lansing	Administratie
Fred Link	KB
Ginette v.d. Veen	Administratie

* *

DANKBETUIGINGEN

Mede namens mijn vrouw dank ik een ieder voor de bloemen, de cadeaus en de belangstelling bij mijn 25-jarig huwelijksfeest.

G. Pet
(Kalk.)

Mede namens mijn vrouw wil ik chefs en collega's hartelijk bedanken voor de bloemen en de fruitmand die ik tijdens mijn ziekte mocht ontvangen.

J. Meuleman
(Flight)

Mede namens mijn echtgenote dank ik een ieder voor de prachtige plantenbak die ik bij mijn 25-jarig huwelijksdag heb mogen ontvangen

P. van Herwijnen
(Kwal. Afd.)

VISTRIIP IERLAND

Van de visclub "Avio Diepen" maakten een aantal leden onlangs een vistrrip naar Ierland. Van een van de deelnemers ontvingen we een uitgebreid reisverslag, dat door de redactie wegens plaatsruimtegebrek enigszins is ingekort.

Naar het "visserparadijs"

Vrijdag 13-5-1977 vertrokken 13 leden van de visclub "Avio Diepen" om ongeveer 16.00 uur in een Boeing 737 richting Shannon om hun krachten te gaan meten met de vis in de Ierse wateren. Na een voorspoedige vlucht boven de wolken landden wij om + 16.13 uur Ierse tijd op Shannon Airport, alwaar wij de douane tot wanhoop brachten door te passeren met een afgeladen wagen met koffers en tassen, die gecontroleerd moesten worden. Na controle van één tas en een ontkennend antwoord op de vraag "no guns?" mochten we passeren en gingen we op zoek naar het bedrijf waar we auto's hadden gehuurd.

Na met veel passen en meten de bagage en mensen in de auto's te hebben geladen, vertrokken wij richting Feakle. + 19.15 uur arriveerden wij bij het "Smith Village Hotel", schitterend gelegen op een heuvel, voorzien van goedverzorgde 2 persoonskamers met eigen douche en toilet.

Na het nuttigen van een uitgebreide "tea" klommen we weer in de auto's op zoek naar een mooi stekje voor de zaterdag. Daar het hotel een bar rijk was, werd er na thuiskomst het nodige Ierse geestrijke vlecht ingenomen en de meesten gingen dan ook in de kleine uurtjes pas naar bed. Deze bar is de hele week 's avonds een heerlijk oord geweest, waar bij het open haard vuur vele kontakten werden gelegd met het uiterst vriendelijke Ierse volk.

Een van de deelnemers, we noemen geen namen, bracht de mensen achter de bar tot wanhoop met zijn gevraag om chips met mayonaise! Alleen voor hem al moesten extra voorraden worden ingeslagen.

Nu over het vissen: Diverse meren werden door ons bevestigd met wisselend succes. Alles bij elkaar geteld haalden we toch zo'n 70 snoeken uit het water. Ook de nodige baars werd verschalkt en zelfs een pracht exemplaar van een brasem.

Kampioen wat grootte betreft, werd Nol die een snoek verschalkte van ruim één meter.

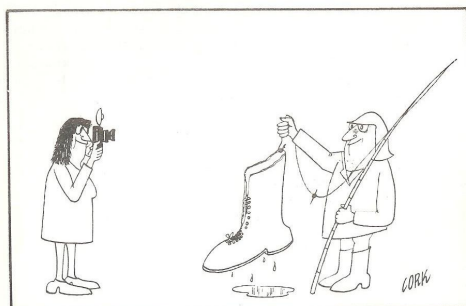
Een poging om forel te vangen, die volop aanwezig was, mislukte door gebrek aan ten eerste het goede materiaal en ten tweede het nodige geluk. Door ondiepe stroken langs de oevers en veenachtige bodem rond de vele meren waren de bezitters van lieslaarzen het gelukkigst, want zij konden het diepere water beter benaderen. Dat dit gepaard ging met ongelukjes door of overmoed of pech ligt voor de hand. Diverse malen liepen laarzen vol en zelfs bijna kopje onder overkwam enkelen van ons. Een vijftal wilde zeevissen en trok na wat informatie naar de kust. In 2 uur tijds hadden ze ruim 130 kg pollak, een soort kabeljouw, binnengehaald uit een heldere rustige oceaan, waar ze de haringhaaien zagen zwemmen. Vermoed maar voldaan kwamen ze terug in het hotel, waar hun verhaal de anderen zo lekker maakte, dat donderdag nogmaals 8 man zeewaarts trokken. Hoe anders was nu echter de oceaan. Ondanks huizenhoge golven toch maar vissen met twee boten. Gevolg: zeezieke, dus beroerd, maar dat was nog niet genoeg. De ene boot kreeg mankement aan het koelsysteem en de motor liep warm. Maar degenen die op de andere schuit zaten, beleefden een hachelijk avontuur. Plotseling opkomende mist, geen radio of kompas aan boord en een schipper die in paniek de oceaan opvaart i.p.v. naar de kust. Gelukkig trok een windvlaag even een gaatje in de mist en was de kustlijn vaag zichtbaar en kon de schipper worden overtuigd dat hij fout was. Nog nooit waren ze zo blij geweest weer vaste grond onder de voeten te hebben. Ook enkele rondritten door dit prachtige land werden gemaakt en er werd genoten van de schoonheid van het land, de zuivere lucht en de enorme rust. Het natuurschoon maakte enorme indruk op ons. De steile kust, "the cliffs of Mohair" met de duizenden vogels was een adembenemend gezicht.

Al met al een land dat indruk op ons maakte.

De laatste avond werd er een afscheidsparty gehouden, waarbij gelijk de verjaardag werd gevierd van An, de dochter des huizes die de kamers schoonhield en ons aan tafel bediende. Het hotel had gezorgd voor Ierse muzikanten en het was fantastisch wat deze mensen, die geen noot konden lezen, uit hun instrumenten wisten te halen.

Het feest duurde tot de vroege morgen en na enkele uren slaap was het weer pakken geblazen. Vrijdag om + 10.30 uur verlieten wij met weemoed ons hotel en keerden naar Shannon terug. De reis was zo goed als over. Om + 17.45 gingen we aan boord van een BAC One Eleven van Aer Lingus, die ons veilig en geriefelijk overvloog en om + 20.15 uur op Schiphol afleverde. Het was voorbij, een gure noordenwind verwelkomde ons na een week stralend weer. Een ieder ging zijns weegs, maar allen hadden dezelfde gedachte: "Tot de volgende keer", want: "We got a kick out of Ireland".

T.S.



"SOUVENIR OF IRELAND"

NIEUWS VAN HET SCHIETFRONT

De voor 18 mei j.l. uitgeschreven algemene ledenvergadering is door diverse omstandigheden niet doorgegaan. De heer Loof, onze sekretaris, zal zo spoedig mogelijk een nieuwe algemene en nu hopelijk definitieve ledenvergadering uitschrijven.

Het bestuur overweegt om in verband met de vakantie in de maand juli niet te schieten.

Er zijn tot op heden nog geen ideeën voor de eerstvolgende gezelligheidsavond ontvangen. Zoals reeds eerder vermeld, is het de wens van diverse leden geweest: geen of in elk geval minder competitie-elementen op dit soort avonden. Akkoord, maar dan wel ideeën op tafel!!

De beste schutter over de maand april is nu dan toch Leo Hermkes geworden. Proficiat!

Tot slot:

- het aantal leden steeg tot 80
- er zijn nog steeds stickers te koop à 50 cent per stuk



Het Bestuur.

TE KOOP

- * Ford Taunus 1600 L van juni 1973
kleur: groen, met bruine bekleding
km-stand: + 75.000
Vaste prijs: f 5.000,--

A.J. van Baarle, Meetkamer, tst. 132

- * VW-Kever 1300, bouwjaar 1967
Wegens aanschaf ruimere auto.

P. Dietvorst, Bankwerkerij, tst. 124