

# AFF - info.

Medlemsblad for Autoriserte Flymekanikers Forening. Nr. 1 1976

## AFF-info I NY UTFORMING.

Vi har herved fornøyelsen av å presentere AFF-info i "nye klar", skrevet og trykt på vårt eget utstyr.

Det tekniske utstyret som nå er innkjøpt, består av en "stensil-skriver" som er en maskin som overfører originaler med tekst og bilder til en elektro stensil. Denne brukes så i sin tur til å fremstille den kopien du nå er i ferd med å lese.

Kopiene lages på en duplikator som spytter ut opptil 150 stk pr.min. Originalene maskinskrives på en IBM kulehode-maskin. Denne gir mulighet til å variere skrifttypene og dermed en bedre "typografisk" utforming.

Vi ber om overbærenhet med de feil som manglende trening i bruk av utstyret nok vil medføre i de første utgavene av bladet.

Ros og ris mottas med takk.

oOo

## CHRISTIAN CHR. TAR "PAUSE".

Vår "grå eminence" og alltid "oversiktshavende" Christian C., ville ikke mer (foreløbig får vi håpe), ved siste valg, og overlot dermed sekretærjobben til neste mann. Som kjent ble det Sjur Kindseth, OSL-TS som tok på seg den lite takknemlige oppgaven.

Det er sikkert bare få som virkelig forstår hvilken enorm jobb Christian har gjort for AFF i de årene foreningen har bestått. Han er for stille og beskjeden av vesen til å markere noen form for "egenreklame".

Sammen med J.G. har han utført et arbeid som vi andre bare kan være takknemlige for.

Det at han nå vil ha en pause må en bare bøye seg for, --- den er vel fortjent!

Vi er overbevist om at han fortsatt vil sette sitt preg på AFF. Vi som er nye i "gemet" vil sikkert ikke kunne klare oss uten hans råd og erfaring.

AFF-info benytter anledningen til å si takk for god jobb så langt, og velkommen tilbake i "styre og stell".

## GENERALFORSAMLINGEN -76:

Årsberetningen og referat fra årrets gen.fors. skulle være kjent av de fleste nå, i og med at det er sendt ut egen "gammeldags" AFF-info om dette. Vi vil her bare kort gi en oversikt over de sakene som ble behandlet og vedtatt på årsmøtet. Som eget tillegg til denne AFF-info følger en oversiktsliste over nye tillitsverv i AFF.

### NAVNEBYTTE?

De fleste har sikkert lest det forslag til navnebytte som forelå.

Det ble funnet at saken naturlig hører inn under sentral-styret. Det vil utrede saken og dessuten ta kontakt med L.D. for å høre deres mening om saken.

### KONTINGENTEN.

Det ble vedtatt å forhøye kontingenten fra kr.30,- til kr.40,- pr.mnd.

### BEDRE UTSTYR TIL AFF-info.

Styret fikk fullmakt til å bruke midler til anskaffelse av dupliseringsutstyr for å lette fremstillingen av AFF-info (Omtalt i "leder" annet sted i bladet.)

(forts. s.2)

AFF-info. Medlemsblad for  
Autoriserte Flymekanikers Forening.

Redaksjon: Elling Knudsen, TS-E, SAS  
Adresse: Postbox 60, N 1330,  
Oslo Lufthavn

GENERALFORSAMLING -76 forts.

FORENINGENS MIDLER.

Det ble vedtatt å plassere foreningens midler på en bedre og mere rentabel måte.

Advokat og styre utreder saken.

FORSIKRING.

Medlemsforsikringen på kr.12000,- ble vedtatt økt til kr.20000,-

HONORARER.

Styrets honorarer ble "index regulert" til et mere realistisk nivå.

oOo

OM FIRMA -AUTORISASJON KONTRA  
AUTORISASJON FRA MYNDIGHETENE.

*I en tid da det til stadighet dukker opp snakk og rykter om hvilke planer flyselskapene i skandinavia og SAS i særdeleshet har, ang. autorisasjon av selskapene kontra autoriserte mekanikere/teknikere, er det oppmuntrende å se hva som skjer i luftfartens større og mere betydelige land.*

*Vi gjengir her en artikkel fra "FLIGHT" (28.feb.-76):*

NEW DEAL FOR LICENCED ENGINEERS.

The UK Civil Aviation Authority is changing the legislation covering the certification of maintenance work on large public-transport aircraft.

Operators of such aircraft will be approved by authority to undertake their maintenance, and all engineers authorised by an operator to sign the certificate of a maintenance will have to have a valid CAA licence.

The present arrangement allow maintenance organisations to approve engineers for particular aircraft types. When an engineer leaves a company he loses his type approvals because they cover the company rather than the individual licence holder.

Under the new scheme the Civil Aviation Authority will examine and licence engineers on such basic subjects as pressurized airframes and jet-engines, and will allow maintenance organisations to add type ratings.

AFF OG FLYHAVARIKOMMISJONEN.

Mange har uttrykt forbauselse over at AFF ikke har vært trukket inn i saken om reorganisering av flyhavari-kommisjonen.

På AFF-info.s forepørsel, kunne byråsjef Nedrelid i Samferdselsdepartementet opplyse at vi dessverre er for sent ute til å kunne få noen innflytelse på den proposisjonen som skal fremlegges for stortinget til våren. Han uttrykte sin forbauselse over at vi ikke var kontaktet i sakens anledning.

Proposisjonen skal offentliggjøres i begynnelsen av april d.å., og vi vil da få tilsendt et eksemplar av utredningen.

Byråsjefen mener at vi vil komme sterkt inn i bildet ved at vi blir trukket inn som eksperthjelp for kommisjonen. Sentralstyret bør vel nå ta stilling til denne saken slik at vi er forberedt når det blir aktuelt.

oOo

But in all cases the licence will remain the property of the engineer. The Society of Licenced Aircraft Engineers and Technologists, the only professional body representing the UK licenced engineers, welcomes the move. Executive chairman Stewart John tells FLIGHT that the scheme is the outcome of many years of discussions in which SLAET has played a significant part. He cites three results of the changes that SLAET has always considered indispensable:

--enhancement of licenced-engineers status through personal rather than company licensing.

--the identification of an independent body to initially licenced engineers.

--certificates of maintenance valid only when signed by type-rated engineers.

TEGN PÅ "HARDERE" PERSONAL-  
POLITIKK I SAS, Reg.Norge ?

AFF har sendt brev til regionens representant i SAS-styre og til PR i SAS hvor det henstilles til disse om å gjøre sitt for å stanse den personalpolitiske, negative tendens som vi har merket i den senere tid.

Dette har gitt seg utslag i en konfliktskapende og etter vår mening, unødvendig "hard" holdning, ved de møter våre tillitsmenn har hatt med regionens personalavdeling.

At man nekter å skrive protokoll fra enkelte møter, forteller også sitt. Det hele syntes å starte med at man forsøkte å redusere den tradisjonelt opparbeidede ferieordning ved OSLTS, med 1/4 del.

For AFF's vedkommende har personalavdelingen videre forsøkt å begrense våre kontorarbeidsmuligheter ved at de har gitt "ordre" til at vi skal dele kontoret med en annen fagforening, noe som ville gi aldeles uholdbare arbeidsmuligheter. I et fra før "overmøbleret" 6 m<sup>2</sup> stort rom.

Et annet eksempel på hva som foregår på Fornebu/SAS for tiden, er arbeidstids reduksjonen for halvkontinuerlig

skift. Her forsøker man å "spare" inn kostnadene ved å forlange "faste" spisepauser for den fra før hardt belastede stasjonsavdelingen.

Vi velger i første omgang å tro at det er en tilfeldighet at de siste utspill fra firmaet har gått ut over de SAS-medarbeidere i regionen som har de største interne kommunikasjonsproblemene som følge av arbeidstids og geografisk spredning.

Det må være tillatt å spørre om dette er en ny, hard personalpolitisk linje som skal gjelde hele SAS, eller om det bare er et tilfeldig lokalt fenomen.

Vi håper det siste.

Hvis så er riktig, er det beklagelig at den "goodwill" overfor SAS som i den senere tid er bygget opp gjennom vår representasjon i SAS-styre og gjennom PR i SAS skal nedbrytes ved regionale "hendelser".

Det blir mer og mer klart for mange av oss at en "overordnet" SAS personalpolitikk må komme, jo før jo bedre.

Vi ønsker den komiteen som skal arbeide med dette lykke til.

=====

AVIATION MECHANICS BULLETIN.

For de som ikke kjenner dette lille, månedlige tidsskrift, vil vi her kort gi en omtale av det.

Det kommer ut én gang pr. mnd., og inneholder en mengde stoff som angår oss alle.

Det er velsignet fritt for annonser og inneholder ca. 30 sider i A5 form.

Vi vet ikke hvem som mottar tidsskriftet i SAS eller de andre flyselskapene, men det viser seg bare sjelden for oss det i virkeligheten gjelder. Det synes å forsvinne i administrasjons-mølla.

Det er billig: \$ 5,- pr. år + 3,- hvis sendt med flypost.

De som vil abonnere privat kan bestille det på følgende adresse:

FLIGHT SAFETY FOUNDATION INC.  
1800 N. KENT STREET,  
ARLINGTON: VIRGINIA 22209 / U.S.A.

UTFORDRING TIL ALLE "IKKE SAS" MEDL.  
I AFF.

Dette nr. av AFF-info, vil nødvendigvis inneholde mest SAS stoff. Det er ikke vår mening å gjøre "info" til noe internt SAS organ, men inntil nå er det ikke mottatt stoff fra de andre selskapene.

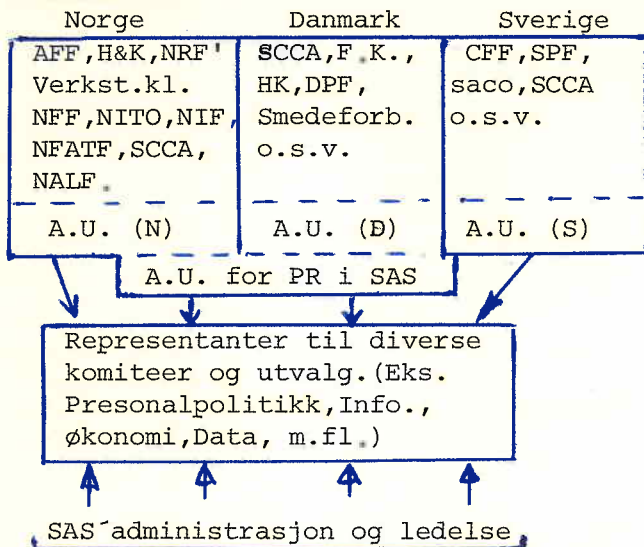
AFF-info oppfordrer derfor igjen alle dere i Braathen SAFE, FOF, Widerøe, Sterling og andre lesere om å gi sine bidrag til "bladet", slik at vi kan unngå at det blir preget av fornye SAS-stoff og av red.s private meninger. Om ikke annet, så si i hvert fall din mening om bladet slik at redaksjonen får en indikasjon på hva dere mener at "bladet" skal inneholde.

Altså: Ta din penn fatt, og la oss få høre fra deg.

TAKK!



## PR I SAS: Personalorganisasjonenes Representantskap. i SAS.



Vi lovet å komme tilbake med mere stoff om PR i SAS i vårt "julenr."

Figuren viser et forsøk på å fremstille hvordan PR i SAS er bygget opp.

Som man ser, er det et regionalt P.R. i alle tre land.

Da Public Relation avd. ikke er videre begeistret for navnet, er det forslått at dette skal endres til AFS: Ansattes Faglige Samråd. Hittil er dette ikke vedtatt offisielt.

Hver regions PR har valgt et Arbeidsutvalg, (A.U.) som tar seg av og forbereder de sakene som skal behandles på møtene.

Det holdes møter uregelmessig i hvert land, og 2 ganger i året møtes alle i samtlige land til et slags "plenum".

Hva er det så man behandler i denne organisasjonen? Foreløpig har det vært temmelig "tannløst". Det er vel også helt naturlig når opptil c.a. 40 forskjellige organisasjoner skal enes om sakene. Det er naturlig at mange forskjellige oppfatninger kommer til uttrykk. Vi skal imidlertid ikke glemme at denne forsamlingen ("plenum"), representerer ca. 13000 ansatte.

Det arbeides for tiden med å få satt opp de retningslinjene vi skal arbeide etter. (Avstemningsregler m.m.)

Hittil har det vært tatt standpkt. til forskjellige saker: Da SAS måtte gi fra seg konsesjoner på svensk innlandsrute STO-LLA, ble det protestert på det hardeste. Brev ble avsendt til alle tre regjeringer med protest mot at SAS måtte gi fra seg ruten til LIN.

Tidligere tok vi standpunkt til hvordan man skulle behandle R-2 billetter som ble brukt av en ansatts barn. Alle var stort sett enig i at en ansatt burde gå foran en "ikke ansatt". En komiteeutredet saken og kom til at det ville bli for komplisert å skille R-2 billettene. Trafikk-folkene har mer enn nokk fra før med ansénitetsforskjellen.

Andre eksempler på hva man beskjeftiger seg med: Kantineprisene er svært forskjellige i de tre land. Det arbeides nå med å få i stand en ordning som skal gi noenlunde like priser i alle land.

Forslagsvirksomheten har også vært berørt. Det viser seg at man utbetaler større premier i S. og D. enn i N. Dette har man nå tatt opp for å få en lik premiering i alle land.

I alle møtene får vi muntlig rapport fra de tre representantene for de ansatte i SAS styre.

Det dreier seg ofte om økonomi, luftfartspolitikk eller interne planer.

Representantene i de forskjellige komiteene av-legger møterapporter, om hva som har skjedd siden sist. Det sier seg selv at de fleste har mer enn nokk å gjøre når de i første omgang skal sette seg inn i stoff som administrasjonen behersker ved hjelp av sine fagfolk: Eks. OSLOM skal nå være reg.Norges repr. i en gruppe som skal få innblikk i SAS økonomi!

Alle komiteene er sammensatt slik at det mest mulig er tatt hensyn til de forskjellige personalgrupper. D.v.s. Timelønnede, Funksjonærer og Flyvende personer.

Det ser ut til at avstemningsreglene i PR i SAS vil gi hver organisasjon 1 stemme. Det kan synes noe urettferdig for de store organisasjonene men skal "vi små" også kunne få noen innflytelse, må FN prinsippet gjennomføres.

AFF er for tiden med i en gruppe som skal utrede om det kan gjøres noe med problemet med "leiet arb.kraft" kontra "egen" (SAS) arb.kraft. (Vakttjeneste, maling av fly, vasking av fly osv) Vi er dessuten varamann for Verkstedklubbens repr. i A.U. Norge.

oOo

## NY SVENSK "LOV OM MEDBESTEMMELSE"

I PR i SAS-møte i februar i CPH, ble det gitt en orientering om den nye svenske loven som vil bli gjeldende fra 1.jan.-77.

Vi har forsøkt å sammenfatte en oversikt over hva det hele går ut på, basert på den nevnte orientering i CPH samt på utdrag fra en artikkel i bladet "Økonomisk Rapport" nr. 5/1976.

### Nøkkelpunkter:

- 1) Helt nye spilleregler i arbeidslivet.
- 2) Utvidet forhandlingrett.
- 3) Fagforeningenes makt økes.
- 4) Bedriften pålegges total informasjonsplikt.
- 5) Partssammensatte grupper i bedriftene.
- 6) BEDRIFTENS STYRINGSRETT REDUSERES STERKT.

Lovforslaget innebærer at arbeidstakerne sikres medinnflytelse også i spørsmål som gjelder arbeidsgivernes tradisjonelle styringsrett.

Det innføres plikt til å forhandle om hvordan arbeidet skal ledes og fordeles, om alle ansettelse, oppsigelser personalpolitikk etc.

I prinsippet innføres plikt til å forhandle om alle spørsmål i forholdet mellom arbeidsgiver og arbeidstaker. Så lenge forhandlinger pågår, kan ikke arb.giver fatte beslutning eller sette i verk tiltak.

Det innføres et prinsipp om "gjenlevende kamprett".

Dette defineres som et unntak fra fredsplikten i tariffperioden. Arb.takerne kan kreve å få delta i beslutninger om hvordan arbeidet skal ledes og fordeles.

Hvis arb.giveren ikke aksepterer krav om dette, kan arb.takerne gå til arb.kamp i tariffperioden.

Arb.takerne skal få fullstendig innsikt i bedriftens virksomhet. Informasjonsplikten skal være "total".

Den omfatter også all dokumentasjon som arb.giveren har til disposisjon i forbindelse med f.eks. forhandlinger med de ansatte.

Videre gjelder info.plikten: bøker, analyser, regnskaper, interne-rapporter, og materiale som belyser den økonomiske virksomhet i bedriften.

Arb.giverens fortolkningsrett begrenses når det oppstår uenighet om en lov, tariffavtale eller arb.takernes arbeidsplikt.

Hvis en ikke kan enes lokalt, er det nå arb.giveren som må begjære sentrale forhandlinger. Hvis dette heller ikke fører frem, må arb.giveren gå til arb.retten.

De faglige organisasjoner anses for å være like kompetente i fortolkninger av alle avtaleregulerte spørsmål som arbeidsgiveren.

Det er skissert hvordan de nye rettigheter skal løses i praksis. Delvis skal innflytelsen bygges inn i bedriftens linjeorganisasjon og i andre tilfeller kan det bli nødvendig med komiteer, beslutningsgrupper o.l.

Under henvisning til den nye loven kan tillitsmenn kreve rett til å delta i alle beslutninger, også om: produksjonsopplegg, innkjøp, salg og reklame, investeringer, disposisjon av overskudd, budsjetter og finansiering. Videre har tillitsmenn rett til å være med i beslutninger om:

hvorledes arbeidet skal ledes og fordeles, omplasseringer og forfremmelser, arbeidsstudier, alle former for opplæring, personalpolitikk etc.

Det finnes m.a.o. få avgjørelser som lenger kan tas av arb.givere suverent.

For tiden forbereder hele det svenske bedriftsliv seg på de nye tilstander på godt og vondt.

Det skapes praktisk fungerende ordninger, nåværende organisasjonsformer beslutningsprosesser og sjefsroller må revurderes. Det må arbeides intenst med å informere, endre og påvirke sjefer på alle plan i bedriftene.

oOo



## NYTT I PRESSEN.

Litt av hvert fra aviser og tidskrifter.

*AFF-info mottar stadig SAS'presseavd.s skriv "Nytt i pressen". Det er klipp fra alle norske aviser om stoff som angår luftfarten.*

*Det er umulig å bringe alt stoffet og vi tillater oss derfor å plukke ut det av stoffet som vi mener at AFFs medlemmer kan ha interesse av.*

### MOLBOTUR, NORGE RUNDT.

En maskindel skulle sendes fra Trondheim til Tromsø. Vekten var 520 kg og den fikk ikke plass i en DC-9s lasterom. Derfor måtte den sendes med BUs Boeing 737. SAFE har imidlertid ikke konsesjon på landing på Værnes på sin Nord-Norge rute, og maskindelen måtte derfor fraktes til Oslo og derfra ble den sendt med båt til Tromsø hele kysten rundt. (Nordlys 6.2.)

### SAS Sommerprogrammet -76.

SAS skal fly 7 turer daglig i hver retning på Nord Norge med et tillegg i høysesongen som gir opptil 12 turer pr.dag. Det blir ingen nattruter i år.

OSL/BGO/OSL blir stort sett som i vinter med et visst tillegg enkelte dager.

OSL/HAU/OSL blir uforandret.

Ruten fra Stavanger til Glasgow utvides til 4 turer pr.uke.

BGO får anløp av Boeing 747 fra New York i sommer.

### FORSKNING OG ARBEID BAK VEDLIKEHOLD AV RUTEFLY I BRAATHEN.

En gammel maskin kan være like god som en ny fra fabrikken. Forklaringen er flyenes vedlikehold som følger meget strenge regler og instruksjer, skriver Aftenposten i en større reportasje fra Braathens verksteder på Sola.

Vesentlige komponenter blir i årenes løp skiftet ut og en kan derfor ikke snakke om gode eller dårlige fly. Alle fly, uansett årsmodell er i aller beste driftsmessige stand sier A.Stangeland på Sola.

Braathens mekanikere får en meget grundig og god utdannelse for å kunne gjøre en god jobb, sier det videre.

Foruten vedlikehold av egne fly, utføres også vedlikehold på fly for en rekke kunder, eks. Linjefly i Sverige.

### FORSTERKNINGER AV BANEN PÅ SOLA.

Den lengste rullebanen på Sola og oppstillingsplassen skal forsterkes og ut-

(A.B.):Arbeiderbladet.

(A.P.):Aftenposten.

(M.B.):Morgenbladet.

(N.L.):Nordlys.

(B.T.):Bergens Tidende.

(A.W.):Aviation Week.

(FLT.):FLIGHT international.

vides for 20 mil.kr. Arbeidet starter den 27/4 og ventes ferdig ca. 14 dager etter. Trafikken vil bli sterkt redusert i arbeidsperioden. (A.B.21.2.)

### HELIKOPTER SERVICE A/S 20 år.

Selskapet har hatt 20 års jubileum og er idag det største helikopter selskapet i Europa. (M.B.20.2)

### FOFs "ELECTRA"

FOF flyr ca.11 tonn frakt til Svalbard på hver tur. Den kan normalt ta 15 tonn, men pga.returbrennstoff må frakt mengden begrenses. (A.P.24.2.)

### TRAFIKKEN PÅ KASTRUP.

I 1975 passerte det gjennom Kastrup nesten 8,5 mil.mennesker.Rekord på en dag var 34400. Den travleste timen en hadde var da det startet eller landet 53 fly = ca.1 fly pr. min.(A.P.25.2.)

### BRAATHEN SAFE

fraktet i alt 1.473000 passasjerer i 1975.Innenlands:1.057000 = økning på 0,6% i forhold til -74.

Selskapet får i mai sin Boeing 737 nr. 7. Til sommeren økes kapasiteten på flere ruter. De får også anløp på Evenes. (A:P.25.2.)

### BARDUFOSS OG ANDENES RYKTENE.

Det har i lange tider versert rykter om reduksjoner av trafikken på de to nevnte stasjonene.En mengde "kapasiteter" har uttalt seg til pressen om hvordan fremtiden vil bli på de to forskjellige stedene.Ut av det hele kan vi konstantere at trafikken har sunket betydelig. SAS taper penger på å fly der med DC-9. Når det bli avklart hvordan selskapet vil gjøre det med mulig kjøp av et mindre fly,vil forholdet bli klarere.

Det er i denne sammenheng intet nytt ang.hvilken flytype som vil bli valgt, hvis det i det heletatt blir aktuellt å satse på slike fly.

### BENELUX FLYSELSKAP?

En gradvis sammenslutning av Sabema, KLM og LUXAIR, - med en slags SAS som mål, er nå tatt opp til vurdering i de tre lands regjeringer. Selskapene som har økonomiske problemer, vil spare minst 500 mil.kr. i året ved å bli slått sammen til et selskap. (A.W.)

SAS motorverksteder på LINTA  
overhaler 200 motorer årlig. Motorene på Boeing 747 og DC-8 til KLM, Swissair, THAI og SAS, utgjør hovedbelastningen. KSSU samarbeidet fordeler så DC-10 motorene til KLM og DC-9 motorene til Swissair. Det franske selskapet UTA tar hånd om DC-10 og 747 APU ene. (A.P.)

### DC-9 BORT FRA FINNMARK OGSÅ?

Direktør Kai Sørtorp opplyser til (N.L.) at det kan bli aktuelt å erstatte DC-9 på Finnmarksrutene med en mindre flytype som tar omlag 50 pax. Det har ennå ikke vært noen realitetsvurdering i SAS om spørsmålet da en først skal foreta en helhetsvurdering om problemet.

### FOF vil flytte piloter til CPH.

Dir. Jan Brekke i FOF sier til (A.B.) at selskapet vil forsøke å flytte noen av sine piloter (35 totalt i selskapet) til Kjøbenhavn. Dermed vil selskapet kunne spare store summer i hotell og transportutgifter. Da FOF flyr SAS konsepsjoner ut fra CPH, vil det være en stor fordel å ha pilotene boende der de arbeider sier han. Det er imidlertid problemer med flytting, og det vil derfor bli et ledd i en langsiktig ordning. (A.B. 17.3)

(AFF-info må her få lov å komme med sine kommentarer. Er det ikke snart på tide at all norsk sivil luftfart av økonomiske grunner tar hele kostebinderiet og flytter til CPH. Så kan man opprette Geiteryggen flystripe som "billig" norsk hovedbase. Dermed kan man også spare utgiftene til både piloter, teknikere, kontordamer og kanskje også til direktører.)

### GRATULERER!

Skipsreder Ludv.G. Braathen fylte 85 år den 17.3. AFF-info gratulerer.

### TVUNGEN LØNNSNEMND FOR WIDERØE PILOTER.

Odelstinget vedtok den 8.3. at konflikten skal avgjøres med tvungen lønnsnemnd. 69 stemte for og lo mot. Det var SV og én fra ALP som ikke ville avgjøre tvisten på den måten. Tvisten omfatter selakapets 80 piloter.

### FILTER PROBLEMER?

AFF sendte tidligere i vinter en skriftlig "klage" om manglende intern informasjon fra SAS til våre medlemmer.

Da info.problemet nå er tatt opp på høyeste hold i firmaet og dessuten i en egen komité som har representanter fra PR i SAS, er det nå håp om at man på lang sikt kan øyne bedringer.

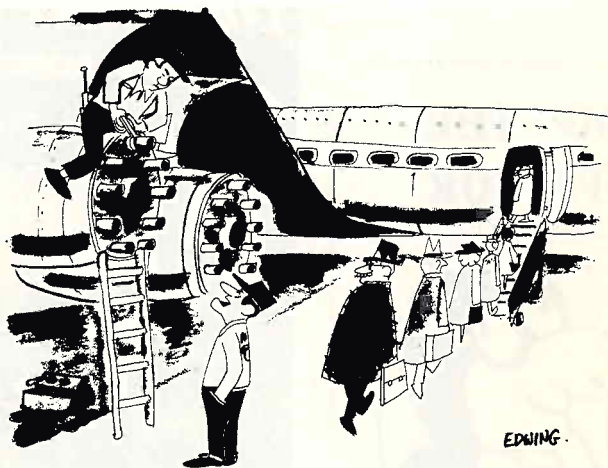
Vi tror at info.strømmen må passere at for mange "filtre" på sin kompliserte veg til "fotfolket".

Filterproblemer kan som kjent løses på flere måter:

- filtre kan gå tett og må dermed "bypasses".
- gamle, utslitte filtre kan skiftes ut med nye av samme type.
- filtre kan demonteres, sendes til rensing og overhaling og deretter installeres på ny.
- unødvendige filtre i et system kan rett og slett fjernes.

Må det til slutt være tillat å minne om hensikten med et filter: Det skal sørge for at "møkka" blir skillt ut, men det skal IKKE VIRKE SOM RESTRIKTOR i strømmen.

oOo



"... look Al ... if you can't get it fixed ... we'll just have to keep our fingers crossed!!"

