

## Förf. Olle Spaarf

### Otack är världens lön

Jag tror året var 1985. 37-divisionen från F 13 låg i Norrland (F 21) på basväxling.

Vi på undplut passade på att göra prov med vattenhantering under sträng kyla. Dessutom ville vi kolla våra idéer ang vintermaskering.

Fältarbto F21 drog upp ett spår rakt in i skogen, lagom långt för ett lab med serviceskåp m tillhörande lastbil, uh-bilen grupperades framför. Ett 100-kwa elverk försåg oss med kraft.

Under flera veckor hade sträng kyla rått i området stundtals under – 20 grader.

Luleå stad hade drabbats av flera allvarliga vattenläckor som dom inte kunde lokalisera trots idogt letande.

Det var vår sista dag i Luleå. Vi närmade oss en storhelg vill jag minnas alla längtade vi hem.

Vid 10-tiden ringde Åke Olofsson och frågade vilken höjd som var lämplig vid vka-spaning efter vattenläckor i ett gatunät.

Vi hade helt nyligen gått en vka-kurs hållen av två US-boys Bill o Jim från Texas.

Efter den kursen hade jag klart för mig att vka skulle bli ett bra hjälpmedel för våra fototolkar främst kanske vid orientering samt vid spaning efter drivmedels anläggning i form av pipeline.

Men!! Nu gällde det inte drivmedel utan vatten. Dessutom var eländet nedgrävt.

”Ta 400 m om du får. Dessutom behöver vi detaljrika kartor över gatunätet”.

Efter en stund ringde Åke igen.

” Det är klart! Jag tar det under lunchen.! Tekn chefen är på väg ut med kartor! Komp plundrar och kör över filmen till dig!”

”Ok. Vi får väl göra ett försök, men tidsschemat är ansträngt. Mitt tp-flyg går ju vid 1500. SAS alt SJ är ju inte att tänka på.”

F 21 fotograf hade förberett ett lab för framkallning.

Tekn chefen Luleå stad anlände med kartor. Nog var dom detaljrika alltid. Hoptejpad på rulle. Den var säkert lika lång som labvagnen.

Nu fick vi lite tid innan filmen skulle vara gripbar så vi kunde ta ner förväntningarna till rimliga proportioner.

Ytterligare ett samtal från Åke ”Jag har fixat en annan transport åt dig. Det är en tp 84 som går senast 1615. Den skall egentligen gå 1600, men har lovat vänta till 1615 men då går den. Den går ner med vpl till Bromma, därifrån bör du kunna ta dej hem. Lycka till!!

Snabbt ner till komp-byggn där vårt bagage var samlat för lastning. Det var lika bra att inrikta sig på den senare flyglägenheten.

En vpl ur undplut skulle hjälpa mig med bagaget när jag skrek ” KUTA”

Efter mycket strul med tp o plundring fick vi så småningom ner filmen för tolkning. Vi hade nu c:a 20 min på oss innan jag var tvungen att sticka.

Vi orienterade snabbt in filmen efter hans karta.

”Nu följer du med på kartan och markerar dom platser som jag tycker ser skumma ut. När du kommer hem får du undersöka platserna med din utr”.

1605 hade vi granskat alla löpor. Nu måste jag sticka. Lycka till!

Runt hangaren för allt vad tygen håller. Där står hon ....med två motorer igång och en ivrigt vinkande lastmästare.

Väl inne fick jag ett headset och till min förvåning fick jag höra en välbekant röst. Det var nämligen ingen mindre än Hans ”Smått” Andersson fd attackpilot, fd spaningspilot femkampare och numera tp-84 pilot. Vi kände varandra väl eftersom vi legat på samma div.

Väl kommen till Sthlm var det en betydligt enklare match att ta sig hem. Nu skulle man ju kunna tänka sig att historien var slut här, men så var inte fallet. En vecka senare ringer telefonen på mitt tjänsterum.

”Är det Kn Olle Spaarf”

”Ja”

”Det här är NN på SGU Sthlm”

”Jaha”

”Ni är ju ett militärt förband. Känner ni inte till bestämmelserna om illojal konkurrens.”

Jag förstod direkt vad klockan var slagen. Våra eskapader i Luleå.

Mycket riktigt. Efter en stund var jag skämtsamt sagt helt insatt i SGU:s eminenta maskinpark. Det tillhörde deras jobb att leta vattenläckor.

Otack är världens lön ....som sagt

PS Enl norrlandstidningarna lär dom ska ha lokaliserat 7 vattenläckor efter vår insats. DS