

## Kan man skaffa delar när man är Långtbortistan?

Lita inte på tillgången av reservdelar utomlands och tro inte att det är bara och maila hem så skickar dom. Pilots skriver ibland om "Chandlers", men oftast visar det sig vara en liten butik som på sin höjd har lite prylar för motorbåtar och fiskeutrustning. Dessutom är prisbilden i Göteborg oftast svår att konkurrera med, även om man hittar en båtbutik. Någon har sagt "en skickad reservdel kostar ofta lika mycket som hela båtens reservdelslager", och då har man dessutom inte tagit hänsyn till all den frustration som veckor, inte sällan månader, av väntan och osäkerhet som "importerandet" innebär. Att importera prylar till länder utanför EU är inte nån enkel match. För den som bara skickat materiel inom EU blir det ofta en smärre chock när det uppenbarar sig det ena tids- och kostnadskrävande momentet efter det andra.

Vi fick en del nya delar sända till oss när vi låg i Bergen. Döm om vår förvåning när vi upptäckte att tullbehandlingen tog fem dagar i anspråk. Värre blir det ju längre bort man kommer. Ibland rör det sig "bara" om att man ej fyllt i rätt blankett, men ofta är det nån fördold importskatt eller importförbud som man har råkat ut för. Även om man anlitar DHL/UPS eller vad dom nu kan heta, så sitter man ofta där med beskedet att det fastnat i tullen. I flera fall har transportföretaget inte ens klart för sig att varorna inte är framme utan sitter fast i tullen. Detta trots den fina servicen att kunna följa försändelsen via Internet!! (Undrar varför den virtuella världen inte stämmer med den verkliga.)

Om varorna mot förmodan kommer fram (dörr till dörr leverans) så blir man dessutom ofta krävd på en oförklarligt hög extrakostnad, som man visserligen får kvitto på, men som känns som nån förtäckt muta som betalats på vägen....

Vid ett tillfälle (i Argentina) fick en båtägare besked från tullen att kontakta en agent för att få igenom prylarna, trots att transportföretaget hävdade att varorna var framme i marinan. Det visade sig att "alla" (utom transportföretaget) var införstådda med att man fick betala "extra" för att få varorna in i landet. När den inblandade båtägaren inte ville betala dessa mutor (transporten var betald dörr-dörr) kom tullen på att det var importförbud på en hel del av leveransen, däribland motordelar, en generator och en inverter. Det absolut nödvändigaste löstes med en ny leverans från Holland till det angränsande varvet, som sen monterade den nya delen. Övrigt returnerades till Sverige!

En annan båt fick avbryta sitt försök att nå Syd Gorgien pga en läckande roderbussning. Tillbaka i Mar del Plata försökte man få en ny del direkt från Norge med ett transportföretag. På liknande sätt som det tidigare beskrivna lyckades man inte få fram delen. Ett provisorium utfördes, som senare bidrog att man i Ushuaia skrinlade planerna även på Antarktis.

Även andra delar av världen har liknande problem som södra Sydamerika. Roger och Anna på Crux kan berätta långa historier om krånglande delar och de oändliga problemen med att hitta ersättningsmateriel, för att inte tala om historier med problem att transporter av gods. De senare trots att man varit ute i god tid och anlitat agent. Från Turkiet har flera av JRSKs medlemmar erfarenhet av långsamma och besvärliga tullhanteringar. Kanarieöarna, som ligger utanför EU, är ett område som många tror fungerar bra i detta avseende, men under vår vistelse där fick vi många vittnesmål om problem med tullhantering. Vad då göra för att inte helt vara i händerna på omständigheterna? Svaret är att ha en väl förberedd och utrustad båt med en rimligt täckande reservdelslista.

## Hur färdig bör man vara före avsegling och vilka reservdelar skall vara med?

Svaret är helt beroende på under vilka förutsättningar en långsegling skall företas. Om det är ett gäng ungdomar som tänker sig "en sväng till Västindien" eller rent av runt jorden med en spartanskt utrustad liten båt. Där bekvämligheten inte förändras märkbart när saker går sönder, vilket det naturligtvis gör även om man har färre prylar. Ja då kanske man kan segla "direkt" med ringa reserver och börja reparera omgående. Många exempel på denna strategi har funnits och kommer att förekomma framgent. Om det hör ungdomen till kan ju diskuteras när det just nu seglar "gamlingar" med denna strategi.

Men vi andra som vill ha en så problemfri, säker och skön segling som möjligt, hur skall vi bete oss?

Enkelt, man skall var helt klar och ha allt genomtestat. Helst borde båt och nya prylar ha brukats hela garantitiden för betraktas som testade för en lång och krävande segling.

Men lika självklart som detta är, lika ovanligt är det att någon lyckas leva upp till denna devis. Oavsett hög ambitionsnivå och god framförhållning blir det oftast prylar kvar att montera och testa under resan. Vi själva lyckades inte, trots att vi tyckte vi hade extremt god planering. Ett exempel på detta var när vi sålde vårt hus ett drygt år före avsegling för att bo i båten och testa alla system under vinter och sommarförhållanden. Men trots våra goda intentioner blev både kortvågsradio och watermaker inte färdiginstallerade förrän långt upp i Norge, två månader efter avsegling. Det är ofta svårt att leva som man lär!

Båtar vi möter och våra egna erfarenheter understryker vikten av att vara färdig före start. Det blir ofta ett seglarliv som hela tiden kretsar kring hur man i nästa hamn skall få tag på delar och/eller servicepersonal för att avhjälpa fel och störningar som ständigt dyker upp.

Mycken kritik riktas oxå mot tillverkare av båtprodukter. Men här kan nog en viss eftertanke om den egna förträffligheten vara på sin plats. Många av felen är relaterade till felaktigt montage, handhavande eller driftförhållanden, något som oftast visar sig vid testandet före avsegling. Så återigen, montera och testa färdigt före avsegling.

En annan aspekt på icke fungerande utrustning är möjligheten att hitta motsvarande prylar och assistans i främmande land. Detta är naturligtvis väldigt beroende på varthän man ställer kosan. Är Medelhavet eller Västindien målet finns naturligtvis ett skapligt utbud, även så i Nordamerika, Australien och Nya Zeeland. Men stora delar av den övriga världen har få, om ens några möjliga inköpsställen för båttillbehör. Ligger man dessutom till problemen med att importera båtdelar till dessa länder som tidigare belysts, ja då har man snart klart för sig att man skall ha en diger uppsättning reservdelar och förbrukningsdelar. Det väl klart att alla inte kan vara kunniga på alla de delar i de komplexa system som en långfärdssegelbåt innehåller. Men med tillgång till den aktuella reservdelen finns det ofta någon seglande kollega som kan just den delen av båten och mer än gärna hjälper till.

Alltså även om man har en genomtestad båt skall man vara självförsörjande på RESERVDELAR.

En genomgång av båtens system ger ofta en lång lista på delar som man bara inte klarar sig utan. Där har man en utmärkt början till en reservdelslista. Motorn, ibland två om man har generatoraggregat, kräver hel del komponenter i reserv om man inte skall bli strandsatt. Här är det väl inte lika enkelt för en icke motorkunnig att se vad man skall ta med. Vi löste det så att vi fick förslag på reservdelar från tre Penta återförsäljare. Många delar återfanns naturligtvis på alla tre listorna, men det var lite fascinerande att se deras olika uppfattning om behovet av mer "udda" komponenter. En av de sist inköpta komponenter, som en av de tre sa "aldrig går sönder", är den enda vi hittills har fått bruk av!

### **Reservdelar**

Tanken var att ge ett exempel på en "komplett" reservdelslista för långsegling, men eftersom Varvet inte får bli för tjock och en sådan lista bara kan gälla en unik båt, kommer här bara några exempel på hur man kan skapa en lista .

Motorn behöver en hel del självklara förbrukningsmateriel som oljefilter, diesel­filter, impeller. Antal och typ beror naturligtvis på motortyp och hur länge man skall vara ute i teknikens utmarker. Egentliga reservdelar till motorn är inte lika självklara. Listan kan göras oändlig och omfatta allt i motorn, men det är ju varken möjligt eller ens lämpligt. Det gäller alltså att på nått sätt försöka ana sig till vad som kan gå sönder. Även utan motorkunskaper kan man få till några poster. Generatoren, elsystemets hjärta, är en komponent man inte klarar sig utan många timmar. En bra metod är att redan här hemma byta generator och lägga den gamla, väl utprovade, i reservdelslagret. Startmotor är en tung och dyr komponent och kanske lite svårare att besluta sig för. Lite lättare är det med rörliga delar som reservdels­­sats till bränslepump, kylvattenpump och cirkulationspump. Konsultera en eller flera av din motors leverantörer för att få en sakkunnig uppgift om vad som skall med. Tänk på att inte fråga någon som tror att en bra motor inte behöver reservdelar, dvs prata med verkstäder och inte försäljare.

När det gäller båtens övriga system är det framför allt rörliga delar såsom pumpar, tryckbrytare och membran till dessa som står högt på listan. Självklart finns det förbrukningsmaterial som exempelvis lampor och säkringar som måste med. Men sen blir det lite svårare.

Autopiloten, skall man ha en extramotor eller bara extra kol? Kanske en komplett autopilot? Kolla om det finns drivremmar eller kuggjul som i så fall bör finnas med som reservdel.

Ankarvinchen, som ju slits kraftigt under en flerårssegling, skall man ha en i reserv eller t ex bara reservkol. Kylen, skall man ha extra termostat och styrenhet?

Så här bör man gå igenom alla delar, fundera på hur de slits och hur man kan hantera ett bortfall. Viktigt är naturligtvis att ta med sig en relevant verktygsuppsättning och förbrukningsmateriel både inom el, rigg och inredning. Här finns återigen en nästan oändliga möjlighet att fylla båten, så det gäller att tänka till och framför allt lyssna runt med de som har erfarenhet av reparationer/underhåll från längre resor.

Sist men inte minst är det en väldig glädje när man kan hjälpa någon annan med sin väl förberedda reservdels- och verktygsuppsättning

Lycka till  
Björn på Lindisfarne  
Hösten 2007