



På väg mot späckhuggarvatten – vår första etapp ut på Atlanten

Vi ligger för ankare vid Gibraltar. Bakom oss har vi ett och ett halvt år i Medelhavet. Framför oss väntar Atlanten och ett område där segelbåtar numera regelbundet får sina roder sönderbitna av späckhuggare. Text & foto: Malin Häll Illustrationsfoto: Adobe Firefly/Lotta Ivarsson



VI ÄR Niklas, 43, Malin, 38, och våra tre barn Oscar (10), Nils (7) och Erik (4). För snart två år sedan lämnade vi vardagen i Sverige för ett liv till havs. Nu står vi inför vår första riktiga oceanetapp: ut genom Gibraltarsundet och vidare mot Kanarieöarna. Men först måste vi igenom det som i seglarkretsar numera kallas ”späckhuggarvattnet”.

De flesta som långseglar har någon gång tänkt tanken: Tänk om båten börjar ta in vatten. Det är ingen hypotetisk fråga. Nyliken sjönk en svensk segelbåt ute på Atlanten när roderaxeln brast. När ett hål öppnas under vattenlinjen är tiden ofta mycket knapp. Kan man inte täta ordentligt hinner inte läns pumparna med och då är det kört.

Problemet är att de flesta läckor uppstår

där man har minst möjlighet att komma åt dem. Att försöka täta från insidan fungerar sällan. Att hoppa i och försöka täta från utsidan är ofta livsfarligt i sjögång.

När vi var i Sverige sommaren 2025 pratade vi mycket om detta. Niklas mindes då något från sin tid i flottan: läckseglet. En enkel, triangelformad presenning som dras under båten och pressas mot hålet av vattentrycket.

Det är förvånande hur okänt det här hjälpmedlet är bland fritidssegelare. Vi har inte hört eller sett någon prata om det innan. Vi köpte därför en kraftig presenning på 600 gram, 1,5x2 m och förberedde den med linor. Den tar nästan ingen plats, kostar inte många kronor, men kan betyda skillnaden mellan ett flytande hem och en katastrof.

OCH SÅ FINNS det förstås ett hot som ingen av oss behövde tänka på för tio år sedan, späckhuggarna. I vattnen utanför Spanien, Portugal och Gibraltar har de under flera år angripit segelbåtar, nästan alltid genom att bita och slå mot rodet. Produktionsbåtar som vår är sällan byggda med vattentäta skott runt roderinfästningen. När den skadas kan vattenflödet bli så stort att det snabbt blir ohanterligt.

När en norsk segelbåt sjönk efter en attack, just medan vi låg i Almerimar, blev det plötsligt väldigt verkligt. Nu var det dags att ta tag i problemet.

Späckhuggarattacker kan verka spektakulära, men ofta slutar det med ett skadat roder och ibland ett hål rakt in i båten. Att försöka täta runt en roderaxel under pågående



Späckhuggare och segelbåtar

Sedan 2020 har späckhuggare (orca) i området kring Gibraltar, Portugals och Spaniens Atlantkust interagerat med segelbåtar genom att slå och bita i roderet. I vissa fall har detta lett till allvarliga skador och att båtar har tagit in vatten.

Varför roderet?

Späckhuggarna verkar vara särskilt intresserade av rörliga delar. Rodret ger vibrationer och rörelse i vattnet, vilket kan trigga lek beteende, särskilt hos unga djur.

Är de aggressiva mot människor?

Nej. Det finns inga dokumenterade fall där späckhuggare i dessa incidenter försökt skada människor. Beteendet riktas mot båten, inte besättningen.

När och var är risken störst?

- Mest i områdena kring Gibraltar, Portugals västkust och nordvästra Spanien
- Oftast vår till höst

Vem följer späckhuggarna?

I området finns flera forskargrupper som dokumenterar de sk "interaktionerna", bland annat GTOA (Grupo de Trabajo Orca Atlántica), som följer individerna, samlar in rapporter från båtbesättningar och ger uppdaterade rekommendationer till sjöfarande. Mer information och aktuella råd finns på www.orcaiberica.org.



Box till roderinfästning.

vatteninträngning är nästan omöjligt. Därför landade vi i att den enda realistiska strategin är att begränsa hur mycket vatten som kan komma in tills man hinner få kontroll på situationen.

VI BÖRjade MED att titta på det skott som finns framför roderinfästningen. I teorin skulle det gå att tätta, men i praktiken är det svåråtkomligt, fullt av slangar och genomföringar, och dessutom känsligt för krängning och skvalp.

Så vi valde en enklare och robustare lösning, enligt oss. Vi byggde en balja av

plywood runt hela roderinfästningen och limmade den på plats med Sikaflex. Tanken är att om rodergenomföringen skadas ska enbart vatten fyllas i denna balja, då dess kanter är över vattenlinjen men det kommer såklart rinna in vatten på grund av båtens rörelse. I vart fall så minskar tryckskillnaden kraftigt och begränsar flödet. Det är grundläggande fysik och plötsligt har länsumpen en chans att följa med.

Det är en lösning som köper oss tid. Tid att bedöma skadan. Tid att använda läckseglet. Tid att kanske ta oss ur situationen innan

det blir kritiskt. Och tid är en viktig faktor när något går riktigt fel till havs.

NÄR MAN SEGLAR med barn är det inte bara hål i skrovet man vill undvika. Man vill undvika panik. Oscar, Nils och Erik vet att späckhuggare finns. Vi har läst om dem i faktaböcker om havet, och vi har pratat om vad man kan göra. Nu när baljan är på plats och läckseglet förberett, sjunker pulsen ett par snäpp. Vi har gjort vad vi kan och övat på hur vi ska hantera en sådan situation. ☺



Modet att gå med rätt väder



ATT VÄLJA RÄTT väderfönster för att lämna Medelhavet är inte helt enkelt. Det finns egentligen bara ett grundkrav: man vill gärna ha medvind genom Gibraltarsundet. I övrigt är det en kompromiss mellan vindstyrka, våghöjd, strömmar, tidvatten, trafik och späckhuggare.

Vi var ett gäng båtar som tänkt gå över ungefär samtidigt, men ganska snabbt blev det tydligt att vi tolkade prognoserna olika. Vi kände oss färdiga med handling av mat, mentalt förberedda och tekniskt så klara vi kunde bli. Så vi bestämde oss för att gå, trots att gruppen splittrades.

Vi lade oss vid midnatt och klev upp med tuppen för att få rätt tidvatten. Det bjöds på läskiga vågor och byvindar upp mot 15 m/sek i Gibraltarsundet. Vi höll oss utanför trafiksepareringszonen och gick för motor genom den värsta hetluften i förträngningen. Men igenom kom vi och plötsligt var Medelhavet bakom oss och Atlanten framför.

EFTER NÅGRA DYGN till havs började vi få problem. Laddningen i batterierna sjönk snabbt. Samtidigt hade vi återigen vatten i båten. Två ganska tunga fakta som fick oss att börja tvivla ordentligt. Om vi ska behöva stå på knä i salongen och ösa vatten två-tre gånger per dygn till havs så fixar vi nog inte detta. Och batteritorsk på det, att vi inte ens klarar att hålla elen igång till det mest grundläggande.

Niklas magkänsla sa att läckaget kom bakifrån den här gången, men alla uppenbara källor var uteslutna. Roderaxeln var torr och genomföringarna såg bra ut. Niklas hade till och med tejpat alla borrhål i akterspegeln från den gamla däverten innan vi lämnade Gibraltar. Ändå hade vi en hel del vatten, och bara när vi gick till sjöss, precis som tidigare.

Till slut kröp Niklas ner i utrymmet bakom roderaxeln med pannlampa och väntade. Plötsligt, såg han det: vatten som pytsade in

genom borrhålen i akterspegeln. Men de var ju tejpad från utsidan?

Sittbrunn och däck är gjutna i ett stycke, skrovet i ett annat. De är ihopsatta med skruvar och Sikaflex. Den kraftiga strukturella fogen sitter på insidan och är tät. Men utvändigt finns också en tunn sträng Sikaflex mellan de omlottiggande delarna. Den hade gett upp.

Sikaflex i stark sol håller inte för evigt. När det sköljde in vatten över akterspegeln presades det in mellan båthälvorna, letade sig fram till borrhålen i skrovdelen, och rann rakt ner i kölsvinet. Bara i grov sjö, därför hade vi aldrig sett det i hamn.

Det var både skönt och frustrerande. Skönt, för nu visste vi, frustrerande, för det är inget man enkelt fixar till havs.

SOM OM INTE det vore nog fortsatte batterierna att rasa. Väl framme i Las Palmas plockade vi ner SUP:arna från sittbrunnstaket och då såg Niklas nästa fel. Kablarna till de "gamla" solpanelerna hade ärjat sönder inne i skarvdosan. Saltvatten och koppar är ingen bra kombination.

Vi hade alltså bara laddat från de två nya



Erik hjälper pappa.

panelerna i flera veckor (300W istället för 1100W), utan att veta om det eftersom den smarta av de två laddningsregulatorerna visade laddning som vanligt. Nu hade vi lite jobb att fixa. När vi ändå höll på så drog vi även helt nya 35-kvadratskablar till kyl- och frysmatningen, och tog DC/DC-omvandlaren ur drift. Med dessa justeringar så sparar vi runt 30% effekt på våra största förbrukare, och plötsligt fungerar elen igen. Frys, kyl och instrument, allt går som det ska.

ÖVERFARTEN FRÅN GIBRALTAR till Gran Canaria var 700 sjömil och tog fem dygn. Tillräckligt lång tid för att testa våra rutiner på riktigt. Vi har insett att vi vuxna har olika dygnsrhythmer, så vi delar upp nätterna i ungefär sex timmar var. Det ger sammanhängande sömn, och det gör enorm skillnad för både humör och beslutsförmåga.

Vi har också funderat mycket på om vi borde ha med en extra vuxen ombord på de längre seglingarna framöver. Fördelarna är uppenbara. Men baksidan också.

Vi har tre små barn med oss. En extragast måste vara trygg med barn, fungera socialt i ett extremt litet utrymme, klara stress, sjösjuka, sömnbrist och dessutom vara pålitlig som seglare och människa. Tar vi fel får vi inte bara tre barn att ta hand om, utan också en extra vuxen.

Det är inte så lätt att hitta någon sådan person. Så just nu lutar det åt att vi kör själva. Då vet vi exakt vad vi har att förhålla oss till.

VI ÄR TAGGADE. Nu börjar äventyret på riktigt. Häng med och se hur det går för oss. ☺

Vill du följa fler av familjen Hälls äventyr till havs? De delar bilder, filmer och berättelser från livet ombord: Youtube: [@sowhyknot](#), Instagram: [@so_why_knot](#), Facebook: [So Why Knot](#)