

# El uso de protectores de hélice para la seguridad en el buceo: ¿panacea o paliativo?

La [Campaña de Prevención contra las Lesiones por Hélice](#), que DAN lanzó hace 10 años, se está volviendo a introducir este año, provocando una gran participación entre los buceadores de todas las nacionalidades, que continúan difundiendo la idea a través de los medios sociales, y enviándonos sugerencias y donativos.

Los seguidores de nuestra página de Facebook sugieren mayoritariamente el uso de un protector para la hélice, incluso consideran que debería ser obligatorio, para la prevención de los accidentes mortales y lesiones incapacitantes.

Presentamos diversos aspectos de este tema buscando críticas comparativas de distintos expertos (**Giovanni Cozzi, Gaetano Occhiuzzi, Riccardo Lattanzi y Alessandro**, buceador y marinero). Esto es lo que piensan nuestros entrevistados:

## **Según tu experiencia, ¿podrían los protectores de hélice reducir los accidentes mortales entre los buceadores?**

**G.C.** Pienso que no. Un barco más lento debería permitir al capitán evitar tales obstáculos o reducir la velocidad a la que se produce el impacto contra el buceador. Si está montado en una lancha rápida, la intensidad del impacto varía muy poco.

**G.O.** Encuentro los protectores de hélice muy útiles, pero no creo que sean una solución. El peligro de un impacto fatal comienza en la proa o en la sección lateral del casco; a altas velocidades incluso la colisión inicial con un buceador puede ser fatal. Sólo después del impacto, el buceador entrará en contacto con la hélice, al otro extremo de la embarcación.

Sin embargo, los protectores de hélice son útiles cuando el contacto se produce contra una embarcación que está cianando o se mueve lateralmente, aunque este tipo de accidentes son mucho menos frecuentes que los accidentes con embarcaciones en movimiento a altas velocidades.

**R.L.** Los protectores de hélice se inventaron para su uso en aguas muy sucias, o los que tienen un alto contenido de algas, para evitar que los residuos se queden atascados en las hélices, y esto sólo funciona a velocidades moderadas.

No creo que esto puede ser una solución totalmente satisfactoria, puesto que el impacto de la embarcación contra un buceador podría tener consecuencias igualmente devastadoras.

## **¿Qué opinas acerca de la propuesta para instalar unos protectores de hélice obligatorios para cada tipo de embarcación (comparables al uso de los airbags en los automóviles)?**

**G.C.** Es una propuesta que topará contra un puñado de objeciones, tanto por parte de los usuarios como de los astilleros. Los protectores de hélice en lanchas rápidas pueden provocar la cavitación y la proliferación de organismos, disminuyendo la eficiencia de la hélice. La consecuencia: velocidad más lenta de la embarcación, aumento del consumo y, obviamente, costes más elevados. Esto daría lugar a la necesidad de instalar motores más potentes, causando un esfuerzo económico adicional.

**G.O.** No estoy tan de acuerdo con ese tipo de propuestas. Esto daría lugar a la necesidad de equipos adicionales, y probablemente, no entendido por la mayoría, y que, además, podría proporcionar una de las

muchas buenas razones para aumentar las sanciones a los que nos encontramos en el mar.

**R.L.** Obligar la instalación de esos dispositivos no tendría los resultados esperados

**¿Quieres añadir algún otro comentario a ese tema?**

**G.C.** Si, tengo un par de ellos:

- El guarda-hélices es sólo una gota en el océano. En vez de ello, ¿por qué no hablar de la necesidad de una buena formación y, sobre todo, de sancionar? Existe una reglamentación. Vamos a animar a la Guardia Costera a estar menos preocupados acerca de los seguros de responsabilidad civil y las botiquines a bordo, y más preocupados por hacer cumplir las distancias correctas que hay que mantener respecto a las boyas de los buceadores.
- En todas las embarcaciones con motor intraborda, no sería posible controlar el uso de un guarda-hélices sin la colaboración de buzos profesionales para llevar a cabo la inspección.

**G.O.** Ciertamente. Este tipo de accidentes son causados generalmente por los que están mal preparados para patronear una embarcación de buceo, o a la falta de precaución por parte de quién está pilotando. Si todas las personas en el mar tuvieran un cierto conocimiento de la materia, muchos de los accidentes podrían evitarse, y no se verían barcos anclados o amarrados por popa.

**R.L.** Considero que deben iniciarse varias acciones:

- **Información.** Vuestra encomiable iniciativa, que utiliza folletos y pegatinas para promover la campaña de seguridad, se podría implementar mediante la participación de las oficinas públicas y las empresas privadas en la creación de carteles en viales e instalaciones portuarias, publicidad en TV, radio y banners online.

- **Centro de Buceo.** Sería propicio la creación de una asociación que se convertiría en el punto de referencia para fomentar la construcción de relaciones con las oficinas públicas, y afrontar las cuestiones relacionadas con el buceo (entre ellas, los accidentes relacionados con las hélices).

- **Boyas.** Apoyar la instalación de boyas de amarre para la señalización de los lugares de buceo (con símbolos internacionalmente reconocidos); esto tendría una doble ventaja: la reducción de los anclajes y facilitar un rápido desamarre en caso de emergencia.

- **Velocidad de las embarcaciones y distancia a la costa.** Animar a los municipios costeros, de acuerdo con las autoridades marítimas y portuarias, para instituir la colocación de señales en las zonas de alto riesgo, y regular una distancia de seguridad determinada a la costa. Esto reduciría el tráfico de embarcaciones cerca de la costa y, en consecuencia, el número de accidentes.

- **Boya de Inmersión.** A veces las olas o el reflejo del Sol impiden al patrón ver una boya de buceo a 300 metros o la distancia reglamentariamente establecida. Sería bueno la abolición de la boya actual, sustituyéndola por una boya roja vertical, hinchable, de al menos 1,5 m de altura. Si cada buceador usase la misma señal, el reconocimiento y la identificación sería más fácil.

- **Bandera estándar de señalización de buceadores.** Sería una buena idea utilizar las medidas estándar de la bandera roja con una franja blanca en diagonal. La bandera Alfa del Código internacional de señales se refiere a las prácticas internacionales que deberían ser verificadas con precisión.

- **Embarcaciones sin licencia.** En algunos países, las leyes permiten pilotar algunos tipos de embarcación sin licencia. Esta situación expone a los buceadores y a los nadadores a graves riesgos. Los

embarcaciones que pueden ser patroneadas sin licencia, deberían tener un letrero bien visible con las 10 reglas más importantes para la seguridad de la navegación.

**Alessandro**, buceador y patrón de un velero de recreo, dice: los guarda-hélices no resuelven el problema; el mismo guarda-hélice puede ser tan traumático como la propia hélice si la embarcación se mueve a gran velocidad. Puede ser una protección parcial en el caso de una hélice muy pequeña. Además, para que un protector de hélice sea realmente eficaz, debe abarcarla totalmente para reducir drásticamente los efectos del sistema de propulsión del motor, y no sería aplicable a todos los tipos de motores, tales como los utilizados en los veleros.

Enfatizando el uso de guarda-hélices nos arriesgamos a desviar la atención de lo más importante: una mejor comprensión de la seguridad en el mar.

Guarda-Hélice, ¿sí o no? El debate sigue abierto. Sin embargo, existe un denominador común en todo el tema ... lo importante que es seguir promoviendo una cultura de la seguridad, a todos los niveles.

Lee nuestras [Reglas de Seguridad](#) para los barqueros y los buceadores  
[Involúcrate](#) en la Campaña de prevención contra las lesiones por hélice.

Envíanos tus opiniones y experiencias relacionadas con los guarda-hélices a [editor@alrtdiver.eu](mailto:editor@alrtdiver.eu)

### **Conoce a los expertos**

**Giovanni Cozzi**, Ingeniero, ADISUB (Association of Diver Training Organisations, Italy)

**Gaetano Occhiuzzi**, Presidente de IDEA Europe

**Riccardo Lattanzi**, experto en salvamento marítimo

**Alessandro**, buceador y patrón recreativo