

Schroefbeschermers bij wet verplicht? Het debat wordt voortgezet

Sommige van de ergste gevolgen van een botsing tussen een persoon in het water – hetzij een bader, een zwemmer, een snorkelaar, een vrijduiker of een duiker – en een boot, worden geproduceerd door de gevaarlijke schroef, waarvan de wild draaiende schroefbladen diepe en in sommige gevallen fatale verwondingen kunnen veroorzaken. Zou het bij wet verplichten van een speciale beveiliging (schroefbeschermers) helpen om de zee een veiliger oord voor mensen te maken, of zou het effect minimaal zijn?

Roby zwemt snel naar de zeebodem. Hij is een liefhebber van het vrijduiken en geniet van het geweldige gevoel van vrijheid in het water. Net als een detective, probeert hij een kleurrijk visje te achtervolgen, maar zijn adem heeft zijn limiet bereikt: hij is verplicht de “zaak” op te geven en terug te zwemmen naar de oppervlakte.

Elders aan de oppervlakte, start Manuel de motor op volle toeren omdat zijn kinderen aanhoudend vragen om met de boot naar een rode drijvende ‘bal’ te varen om te zien wat het is. De kinderen hopen dat de bal is achtergelaten, dan kunnen ze hem misschien aan boord halen om er later mee te spelen wanneer ze gaan zemma.

Tijdens het opstijgen, hoort Roby een luid rommelend geluid. Hij stopt met zwemmen om het opstijgen richting oppervlakte te vertragen, terwijl hij probeert te ontdekken uit welke richting het lawaai komt. Het geluid wordt luider en luider... Roby weet dat over enkele meters zijn natuurlijke drijfvermogen en dat van zijn wetsuit hem onverbiddeijk naar de oppervlakte zullen duwen.

De kinderen van Manuel dringen papa aan om sneller te gaan, ze zijn nu heel dichtbij dus hij vertraagt zijn snelheid.

Roby houdt het niet langer uit. Het bijéentrekken van zijn buikspieren wordt sterker. Hij moet naar de oppervlakte om te ademen, ondanks dat het gerommel, dat hij nu duidelijk herkent als het typische geluid van een buitenboordmotor, nu erg luid is geworden.

Hij zwemt langs de lijn van de oppervlakteboei, die zich nu verticaal boven zijn hoofd bevindt en begint op te stijgen terwijl hij wanhopig het witte spoor van de propeller probeert te lokaliseren en te vermijden.

Manuel merkt dat de ‘bal’ lichtjes beweegt, hij ziet hem vlak voor hen, niet ver van de boeg. Opeens springt een hoofd tevoorschijn bij de bal... het is een duiker! Manuel is gedwongen om van richting te veranderen in een wanhopige poging om zich van de duiker en de boei te verwijderen, zijn kinderen worden op het dek van de boot geworpen. Manuel is opgelucht dat hij de duiker heeft gemist en vaart verder in de tegenovergestelde richting.

Roby komt aan de oppervlakte net op tijd om te zien dat de boeg van de boot in volle snelheid op hem afkomt. Hij springt op het laatste moment uit de weg. Met een overweldigend gevoel ademt hij uit met een zucht van opluchting en hij denkt “...wat een geluk!” Hij zou graag een heleboel verwensingen roepen naar de bootbestuurder maar hij is al te ver weg om hem te horen. Roby zegt bij zichzelf “dat is genoeg voor vandaag, ik kan het lot best niet verder tarten” hij omarmt de boei en zwemt naar de kust.

Zwemmers, snorkelaars, vrijduikers en duikers kunnen allemaal oog in oog komen staan met boten ondanks dat een heleboel campagnes zijn opgestart en gepromoot door organisaties en instituties om zowel duikers (zodat ze altijd een herkenningssignaal aan de oppervlakte gebruiken) als vaarders (zodat ze de signalen herkennen en op veilige afstand blijven) te onderrichten. Als iedereen respect zou hebben

voor de regels, zouden er zelden ongevallen zijn. Hetzelfde kan gezegd worden voor auto-ongelukken: als iedereen de regels van de weg zou respecteren! De realiteit is jammer genoeg anders.

Schroefbeschermers

In het algemeen hebben noodtransportmiddelen die in moeilijke omstandigheden moeten werken, een water-jet systeem, de schroef is niet aan de buitenkant geplaatst maar ingesloten in een buis binnenin de boot. Deze "getunnelde schroef" heeft een andere functie: de voortbeweging van het voertuig treedt niet op omdat de schroef draait in het water, maar omdat een waterstraal achteruit gestoten wordt uit de achterzijde van het vaartuig en dit genereert een voorwaartse beweging. Dit systeem voorkomt het gevaar van iemand te "snijden" die zich in zee bevindt. Het is echter een duur systeem dat, eerst en vooral, niet geschikt is voor alle voortstuwingssystemen of voor traditionele schroeven, aangezien het al moet worden opgenomen in de ontwerpfase van het voertuig.

Deze overwegingen hebben geleid tot het voorstel (de provocatie) van DAN Europe: Waarom niet alle boten met een schroef aan de buitenkant, uitrusten met schroefbeschermers. In principe zou dit enkel bestaan uit een plastieke of metalen constructie rond de schroef die voorkomt dat touwen, algen en in ons geval menselijke lichamen in contact komen met schroefbladen. Sommige schroefbeschermers zijn gedrukt in plastic en zijn daarom goedkoop (een paar honderd euros). Voor vaarders, zou het ook een manier zijn om te voorkomen dat ze vastgeraken in touwen in de haven, maar het nadeel kan zijn dat de prestaties van het voertuig worden geremd, hoewel veel fabrikanten van schroefbeschermers een toename in prestaties beloven door een betere kanalisering van de hydrodynamische stroming. Deze voordelen lijken het voordeligst wanneer het voertuig met een lage snelheid beweegt en zo minder verbruikt.

Zouden ze nuttig zijn voor de gepassioneerden van de duiksport? Misschien zouden ze de schade beperken in het ongelukkige geval van contact met een bewegende schroef. De bescherming zou zeer effectief zijn wanneer het voertuig stil staat of traag beweegt, maar wanneer het snel zou gaan, is het niet gezegd dat een botsing met de schroefbeschermer minder schade zou veroorzaken vergeleken met een botsing met een schroef zonder bescherming. Om hier een antwoord op te geven, moet een diepgaand onderzoek gevoerd worden. Biedt iemand zich aan als proefkonijn? Wat zeker is dat, op zijn minst in voertuigen die snorkelaars, vrijduikers en duikers vervoert, het niet slecht zou zijn als er een vorm van bescherming wordt aangeboden die ervoor zorgt dat de gevolgen minder erg zijn in het geval iemand in het water valt voordat de gids of de kapitein de motoren heeft stopgezet en een OK heeft gegeven om in het water te gaan.

Wat de experts zeggen

Over het gebruik en de mogelijkheid om schroefbeschermers te verplichten, hebben we de meningen gehoord van prominente persoonlijkheden in de duikwereld (zie [Het gebruik van schroefbeschermers voor duikveiligheid: een wondermiddel of een lapmiddel?](#)). We voegen de invloedrijke contributie van Lucio Petrone, nautische journalist en bekende persoonlijkheid in de wereld van de nautische verenigingen, hieraan toe.

Het voorstel (de provocatie) is verre van zinloos, vooral aangezien dat ongevallen, die soms zelfs fataal aflopen, vaak worden veroorzaakt door afleiding van de vaarders, die in het dok manoeuvreren of aan en van wal gaan. De fabrikanten van motoren geven nog steeds fortuinen uit om de voet van de buitenboordmotoren aërodynamischer te maken om zo een lager brandstofverbruik en hogere snelheden te bereiken; eisen die worden gesteld niet enkel voor speedboten, maar ook voor kleine verplaatsingsboten die worden gebruikt als je snel een bad- of visplaats of de thuisbasis wilt bereiken. Maar de provocatie -

om een beetje snelheid op te geven voor veiligheid - is niet enkel voor die boten die meestal naar badplaatsen gaan. Schroeven van boten een beetje minder schadelijke maken is in verschillende opzichten een vorm van beleefdheid, met mogelijke stimuleringsmaatregelen op het gebied van verzekeringen. Nu al worden getunnelde schroeven gebruikt als een oplossing maar alleen wanneer specifieke technische resultaten in prestaties verkregen willen worden, terwijl de provocatie transformeren in werkelijk, zelfs alleen op vrijwillige basis, van essentieel belang zou zijn voor een verbetering van de veiligheid op zee. Het is duidelijk dat het probleem eerst als een project moet worden aangepakt en dan pas in de wetgeving. Er kan bijvoorbeeld worden gesteld dat alle motoren van huurboten (potentieel de meest gevaarlijke in de handen van onervaren gebruikers) schroefbeschermers moeten hebben of dat deze schroeven op een andere manier onschadelijk moeten worden gemaakt, het zou zeker en vast de interesse van de fabrikanten van deze markt opwekken. Dit is een provocatie, gedicteerd door mijn fixatie op veiligheid, ook om toekomstgericht goed over na te denken, eens we uit deze economische crisis zijn. Ik kan niet spreken voor alle leden van de Raad van Nautische Gebruikers (de Italiaanse nautische vereniging), maar diegene die naar de culturele ontwikkeling van de sector kijken en dus naar een meer doeltreffende bescherming van mensenlevens op zee, delen mijn mening.