



## Asunto: Cascos de protección. Generalidades y seleccionar la talla.

Expediente y Registro

Expediente: DM\_2015\_SV\_001

Fecha informe: 09 / Agosto / 2015

# Perder tiempo probando un casco no es perder el tiempo. 25 consejos.

Existen diferentes tipos de homologaciones para los cascos de motociclistas a lo largo de todo el mundo. Algunos de estos procedimientos de homologación son en EE.UU la Snell y Dot (USA) y en Europa, desde el acuerdo de Ginebra de 1958, nos regimos por la ECE/ONU R22.

### ¿En qué consiste la homologación de un casco de protección?

Algunas de esas pruebas consisten en realizar ensayos de impacto y rigidez en los que se golpea la calota exterior del casco con yunques, uno plano y otro en forma de cuña o bordillo. Se somete a condiciones ambientales extremas (temperaturas de entre +50 y -20 grados centígrados) y a pruebas de proyección, retención y fricción. También se comprueba el campo visual y las cualidades de la pantalla, vertiendo sobre ella material abrasivo o impactándola con un punzón.

### Comprobaciones iniciales en la adquisición de un casco de protección.

Asociada a	Acción a realizar.
Seguridad	Comprobar homologación (Reglamento CEPE/ONU 22R en su reforma 05). No adquirir cascos de reformas anteriores como la 04 aunque estén en oferta, la homologación por reforma anterior demuestra la antigüedad excesiva del casco de protección.
Seguridad	Comprobar talla. La talla marcada en el casco de protección debe ser comprobada colocándose el casco de protección por el futuro usuario. La talla indicada por el fabricante y la medición del perímetro de la cabeza deben entenderse como una aproximación a la selección de la unidad a adquirir.
Seguridad	Comprobar la resistencia y eficacia del cierre. Se debe recordar que el cierre más seguro es el de hebilla.



<b>Seguridad</b>	Observar que está dotado de buenos canales de ventilación (lado inferior y superior).
<b>Seguridad</b>	Comprobar si la pantalla está dotada de Pin lock y la posibilidad de ponérselo.
<b>Seguridad</b>	No adquirir cascos ya usados. Deberemos valorar el riesgo de un uso inadecuado no percibido exteriormente.
<b>Seguridad</b>	No adquirir cascos pintados de forma exclusiva. Deberemos valorar el riesgo de modificación o alteración estructural negativa.
<b>Ergonomía</b>	Comprobar ajuste interior.
<b>Ergonomía</b>	Comprobar peso. Se recomienda no adquirir cascos de protección con peso superior a 1.500 gramos al objeto de reducir los riesgos de molestia o lesión cervical.
<b>Higiene</b>	Comprobar posibilidad de limpieza del interior (que el interior sea desmontable).
<b>Economía</b>	Comprobar precio de la pantalla y otros accesorios o repuestos.
<b>Garantía del consumidor</b>	Comprobar debidamente el etiquetado y las instrucciones de uso.

### Tres reglas complementarias para nuestra seguridad.

Para adaptar un casco a nuestra talla y morfología:

1. Nunca debemos cortar la estructura interna, reduciendo su grosor.
2. Si podremos adquirir tallas inferiores de la estructura interior, que sustituiremos por las existentes.

Recuerda que en la etiqueta de homologación te viene una o dos letras que son fundamentales e indican parcialmente el nivel de seguridad del casco. Estas letras son:



Identificación	Condiciones seguridad
<b>P o Protectivos</b>	integrales y algunos modulares
<b>N/P o No Protectivos</b>	los que no protege la mentonera, especialmente algunos modulares
<b>J o Jet</b>	para aquellos modelos abiertos



Por tu seguridad...

Tallas aproximadas de cascos

XS : 51-53 cm

S : 53-54 cm

M : 54-56 cm

L : 56-58 cm

XL : 58-60 cm

XXL : 60-62

Nivel de seguridad:

P : Integral

N/P : No homologado maxilar.

J : Jet



### ¿Cómo elegir nuestra talla?

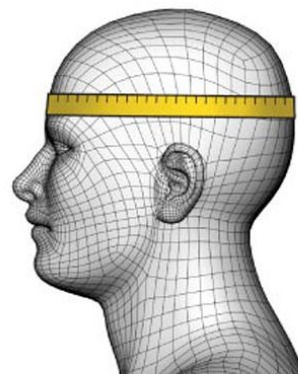
Las normas de homologación exigen tallar los cascos de protección y cada fabricante utiliza sus tallas.

Por otro lado, debemos saber que dos cascos de la misma talla pueden ser completamente diferentes entre si a la hora de ajustar sobre nuestra cabeza.

Si un casco no encaja bien con nuestra morfología puede ser peligroso por dos razones fundamentales:

1. Seguridad activa: Afectando a la ergonomía del conductor provocando sensaciones incomodas o dolorosas.
2. Seguridad pasiva: En caso de accidente, pueden generarse movimientos rotacionales o salirse total o parcialmente de nuestra cabeza exponiendo zonas directas al impacto o fricción.

La forma de comprobar nuestra talla se ajustaría al siguiente protocolo:





Medir el contorno de tu cabeza, para con esa medida ir a las tablas de conversión de cada marca y averiguar que talla usamos.

El punto máximo de nuestra cabeza se sitúa sobre nuestras cejas y pasa por la parte superior de la nuca. Como truco, podemos utilizar una cuerdecita para averiguar nuestro perímetro si no contamos con una cinta métrica flexible. Una recomendación del vídeo es que si tu medida está entre dos tallas elijas la más pequeña.

Otras notas a tener en consideración son:

1. Con el barboquejo abrochado y debidamente regulado el casco no debe salirse.
2. Los movimientos permitidos sobre nuestra cabeza no deben ser muy grandes.
3. No olvides que en competición los sistemas de cierre son los tradicionales de anillas.
4. Busca los puntos que aprietan en la cabeza. Sienes, mofletes y frente, observa como es la forma de presión durante un rato y recuerda que aunque el interior del casco cede algo con el uso, un exceso de presión puede llegar a ser incómodo y hacer daños en largos trayectos, disipando la atención sobre la conducción.

#### **Adquirir un casco sin probártelo.**

1. No es la mejor forma de hacerlo.
2. Garantizar los procedimientos de devolución y sustitución.
3. Medir el contorno de tu cabeza.
4. Ir a las tablas de conversión de cada marca y averiguar que talla usamos.

## **Perder tiempo probando un casco... no es perder el tiempo.**

**Ayúdanos... ayúdate... participa!!!**

Desde el servicio

JC. Toribio

Plataforma ciudadana

