

Cascos para motocicletas

Seguridad Activa: Son los componentes que hacen más segura la conducción y previenen accidentes. Los principales componentes de la seguridad activa son los sistemas freno, suspensión y todo lo referente al control del rodado.

Seguridad Pasiva: Es el conjunto de elementos que entran en juego en el caso de un accidente. El principal componente es el casco.

Uso del casco

Los cascos son vitales en el caso de un accidente a cualquier velocidad y sobre cualquier terreno cuando se viaja en moto. Un pequeño golpe en la cabeza puede ser letal o puede dejar profundas secuelas. Según las estadísticas, más de un tercio de las caídas de moto provocan lesiones cráneo-encefálicas, y esta cifra podría ser nula si todos los motociclistas utilizaran correctamente su casco. Pero a pesar que la ley nacional 24449 exige la utilización de los mismos sigue habiendo un alto índice de accidentes cuyas consecuencias fatales podrían haber sido evitadas de haberse utilizado este elemento de seguridad.

Según la ley los cascos deben cumplir con la norma IRAM-AITA 3621.

Uso de visera/antiparra

Así como el casco es un elemento de seguridad predominantemente pasivo, las viseras/antiparra tienen una función activa muy importante. Protege el rostro del conductor de las permanentes agresiones a las que está expuesto cuando se circula; ya sean partículas, insectos, arenilla, piedras o

agua que pueden entrar tanto en los ojos, como la boca y la nariz afectando seriamente a la conducción y aumentando el riesgo de accidente.

En caso de lluvia, la única manera de hacer posible una buena visión es usando

correctamente el casco y la visera. Para mejorar la visibilidad y por ende la seguridad en estas condiciones existen productos líquidos que se venden en las casas de motocicletas y en algunas estaciones de servicio que se aplican sobre la superficie externa de las viseras. Al aplicar este producto se forma una película totalmente transparente que repele las gotas de agua que caen sobre la superficie tratada. Por lo general, cada aplicación dura un mes.

Es fundamental que el acrílico o policarbonato de las viseras no esté rayado para optimizar la visión. De estar rayado se puede reemplazar a un costo razonable.



Modelo "jet"



Modelo integral

Dos tipos de cascos

Los cascos se pueden clasificar en dos grandes rubros; por un lado tenemos los tipo "Jet" (también conocidos como "Abiertos"), que cubren la cabeza pero no la cara, y por otro lado los "Integrales" (también conocidos como "Cerrados").

Dentro de estos dos grupos tenemos una amplia variedad; el modelo más frecuente de los abiertos es el que utiliza la policía, con o sin visera incorporada. En tanto para los cerrados los más frecuentes son los tipo Pista (también conocidos como Touring o Ruterros), estos se caracterizan por ser los más aerodinámicos y por poseer la visera

integrada. Son muy seguros y confortables, manteniendo la cara y los ojos bien protegidos. Dentro de este grupo también tenemos los cascos de Cross/Enduro, los cuales no poseen visera integrada (es una unidad aparte que se monta sobre el casco); están diseñados para facilitar el ingreso de aire a la boca y nariz, ya que la práctica del motocross o enduro provoca mucha agitación y a baja velocidad, por lo que sería imposible utilizar un casco tipo Pista en estas condiciones sin empañar la visera.

Para todos estos cascos hay distintos tipos de sujeción. Es importante mencionar que algunos son más recomendables que otros y que algunos prácticamente cayeron en desuso. A fines de los 70 y principios de los 80 algunos pilotos de Formula 1 comenzaron a utilizar las cierres tipo "Clapet", la parte frontal inferior ("mentón") de estos cascos es basculante, permitiendo colocarse o sacarse el casco cuando esta parte está desprendida y al cerrarlo con una traba a presión queda sujeto a la cabeza. Este casco posee dos inconvenientes: al no estar formado por una sola pieza pierde rigidez y por otra parte el cierre no es infalible y puede fallar durante un accidente; además, muchos de estos modelos resultaban molestos (e incluso peligrosos) para la garganta. Actualmente se

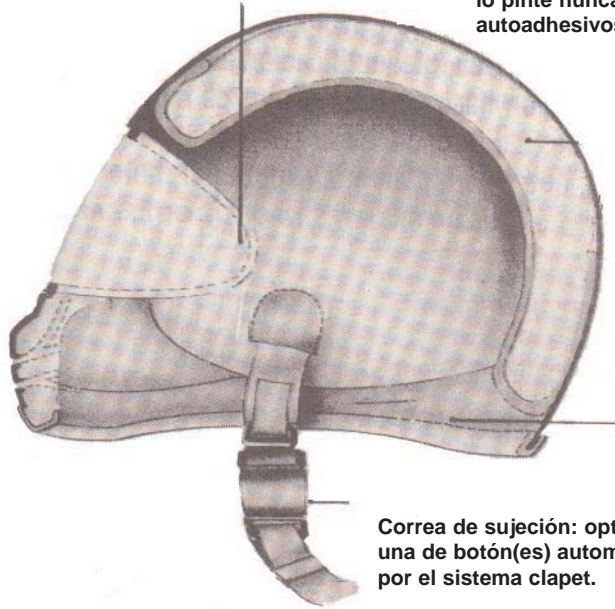
Visera (mejor transparente que ahumada); reemplázela periódicamente.

Casco exterior rígido (no lo pinte nunca ni le coloque autoadhesivos o pegatinas)

Capa de poliestireno para la absorción de los golpes.

Capa interior de goma-espuma.

Correa de sujeción: opte mejor por una de botón(es) automático(s) o por el sistema clapet.



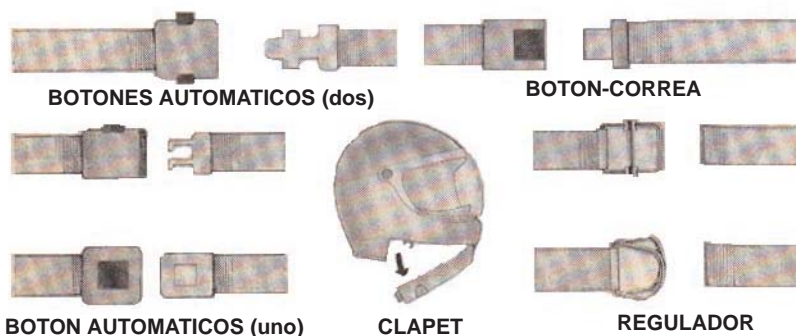
han extinguido de los circuitos de la Formula 1 y el Moto GP.

Los otros tipos de sujeción son de correa. Algunos de estos son a botón tipo cinturón de seguridad (¡prestar mucha atención a la calidad de estos acoples!). La otra opción son los tradicionales y confiables ganchos "regulador", estos consisten en una correa simple de un lado y la otra correa provista de dos anillos en su extremo que permiten su ajuste.

Para adquirir un casco

Los precios de los cascos pueden variar desde los \$70 en un modelo nacional barato hasta \$2000 o más en un sofisticado modelo de las principales marcas internacionales ¿A que se debe esta diferencia?

Básicamente a la calidad y tipo de material empleado y también al diseño. Mientras que los cascos más baratos están compuestos de plásticos endurecidos, fibra de vidrio, algún polímero expandido y goma espuma, en los más sofisticados encontramos Keblar y fibra de carbono con tramados y tejidos orientados



BOTONES AUTOMATICOS (dos)

BOTON-CORREA

BOTON AUTOMATICOS (uno)

CLAPET

REGULADOR

especiales y Nomex que le confieren al casco una excelente resistencia y bajo peso. También existen diferencias en su diseño, los cascos de alta gama tienen una aerodinámica mucho más estudiada, logrando mejor desempeño de sus orificios y conductos de ventilación y por otro lado una mejor estabilidad del casco a altas velocidades donde muchos cascos “flotan”.

A la hora de comprar el casco es muy importante que calce bien en la cabeza, como un guante. Nunca compre un casco sin antes probárselo bien abrochado durante por lo menos diez minutos seguidos, para corroborar que ese modelo no le provoca molestias en algún punto de la cabeza, principalmente la frente, las sienes y las orejas. Si usted usa anteojos para conducir, no olvide de probarse el casco con los mismos; primero debe colocarse el casco y luego los anteojos.

Cuidado y mantenimiento

Como siempre, recomendamos seguir la regla de oro: lea bien el manual y/o las instrucciones provistas por el fabricante. Tenga extrema precaución si está pensando en personalizar su casco, algunas superficies se dañan al ser pintadas o al adherírsele autoadhesivos ya que poseen un tratamiento superficial (a veces laca) que preserva el material de agentes externos que lo degradan. Tenga cuidado también con la limpieza, no es aconsejable utilizar solventes.

Algunos cascos, debido a los materiales utilizados, tienen una vida útil determinada por una fecha de vencimiento. Por otro lado los cascos están garantizados para proteger la cabeza en un solo accidente, pasado este primer golpe el material puede haber quedado fisurado, desgarrado o dañado sin que podamos percibir esto a simple vista; será hora de comprar otro casco.