



CASCOS DE MOTO... SEGURIDAD ¡ANTE TODO!

*El casco. Desde siempre se le ha asignado el máximo valor como elemento de **seguridad pasiva** para los motoristas. Pero, si lo analizamos adecuadamente, ¿no sería también un elemento de **seguridad activa**? Desde ya ¡os decimos que sí!*



Por **Jorge Garrandés Asprón**
 ÁREA DE MOTOCICLETAS
 motos@cesvimap.com

En un accidente de moto, cualquier elemento de protección que equipen sus ocupantes puede ser clave para su seguridad, en este caso **pasiva**. El air-bag -que puede estar en la chaqueta o en el casco-, este protector mismo de la cabeza, la chaqueta, el pantalón, las botas y los guantes contribuirán a reducir, en un accidente, los daños que se produzcan sobre ellos.

Conducir una moto será más seguro si llevamos un casco de nuestra talla. Parece obvio, pero no es tan infrecuente... En él han de funcionar todos sus elementos y sistemas: pantalla, cierre, acolchados interiores, aireadores, etc. La pantalla no debe empañarse con la lluvia. También existen modelos que permiten cambiarse en función del índice lumínico exterior, o que limitan los ruidos y flujos internos indebidos de aire. Estos aspectos contribuyen a una conducción más segura, sin distracciones ni incomodidades.

Homologación

La premisa fundamental es que debemos utilizar un **casco homologado** para conducir motos, es decir, que cumpla la legislación ECE 22.06, obligatoria desde el 3 de julio de 2022 para todos los fabricados en 2022 -convive con la ya existente 22.05, para cascos producidos con anterioridad-. Ambas garantizan que el casco cumple unos mínimos de seguridad.

Debemos **ajustar la talla** a nuestra cabeza. (existen varias tallas por cada modelo de casco). Es tan negativo equiparnos con un casco demasiado grande -se puede salir-, como con uno demasiado pequeño, que comprima inadecuadamente la cabeza. Obviamente, hay que llevar correctamente cerrado el mecanismo de cierre que equipan, para que no salga proyectado ante un impacto, ni se mueva o descoloque de su posición idónea. No cumpliría su función protectora, por lo que la cabeza del conductor o pasajero de la moto no estará convenientemente protegida.

Independientemente del tipo de cierre del que se trate, ya sea **micrométrico o de doble anilla**, siempre debe estar bien cerrado y con la tensión adecuada sobre la barbilla/cuello.



Adhesivo que tapa un daño



Daños de abrasión



Pintado para tapar defectos



Conducir una moto es más seguro llevando un casco de nuestra talla, con pantalla, cierre, acolchados interiores, etc. en correcto estado

Vida ilimitada. Este es otro error común a la hora de establecer si debemos “jubilar” nuestro casco. No es cierto que dure para siempre. Un casco utilizado de forma muy intensiva, o poco cuidado, con escaso mantenimiento y limpieza, será preciso sustituirlo antes que aquel utilizado en menos ocasiones (no ha sufrido apenas inclemencias meteorológicas sobre su superficie), o tratado adecuadamente. Pero el denominador común es que la vida del casco es finita, tanto si se ha usado mucho como si su utilización ha sido esporádica. Según indican los fabricantes, la sustitución del casco se debe realizar, aproximadamente, entre los 5 y los 8 años de antigüedad, desde que se fabricó.

Este es un dato para remarcar: hay que contar desde su **fecha de fabricación**, no de venta. Muchos cascos que se venden proceden de stocks de años anteriores, los hace económicamente más atractivos, pero, sin embargo, acortan su vida útil.

Tampoco se deben **instalar accesorios** que modifiquen la superficie de la calota externa (taladrados y lijados) o de la calota interna (recorte del EPS). En ambas situaciones este mecanizado modifica la resistencia estructural del cuerpo resistente del casco, variando y disminuyendo las condiciones de seguridad del casco.

La **decoración** de la calota externa con pegatinas es una práctica común que **debe evitarse** a toda costa. Los fabricantes no la recomiendan y puede afectar negativamente al material con el que está hecha la calota.

Cascos de segunda mano ¿los recomendáis?

Es muy habitual ver anuncios de venta de cascos de segunda mano -ya han sido utilizados-, con un precio muy atractivo respecto a los nuevos. Pero ¿son seguros? ¿mantienen idénticos niveles de seguridad que los nuevos?

En **CESVIMAP** abogamos por utilizar un casco nuevo, ya que no existirá duda alguna respecto a sus condiciones de seguridad. Si aun así queremos considerarlos, hay tres principales limitaciones que debemos considerar:

- **No hay que adquirir un casco con el más mínimo golpe, marca o abrasión** exterior o interior. Podría indicarnos que ha sufrido un golpe directo.



- **No comprar un casco con más de cuatro o cinco años de antigüedad** desde su fecha de fabricación.
- **Desechar cualquier casco que haya sufrido un "lavado de cara"**, que se encuentre decorado con adhesivos no originales, pintado, etc. También puede ocultar daños o golpes anteriores.

Nuevos cascos más seguros

Como comentábamos, el 3 de julio de este año ha entrado en vigor en España la nueva reglamentación de homologación de cascos de protección para motos, R 22.06, que sustituye a la que se venía aplicando hasta ahora R 22.05. Este nuevo reglamento propicia la homologación de cascos más seguros, pues deben cumplir unas pruebas más estrictas. Someten a estos productos de seguridad a pruebas de impacto a diferentes velocidades: 6 m/s, 7,5 m/s y 8 m/s -anteriormente solo era a 7,5 m/s-. Además, los puntos de impacto sobre el casco aumentan a 12 zonas.

Esta legislación incluye también someter a los cascos a impactos sobre una superficie inclinada 45°. Con ello se comprueba la aceleración rotacional que sufre la cabeza en una caída, un tipo de movimiento en un accidente que produce numerosas lesiones.

Nos ha resultado interesante, asimismo, la comprobación de la resistencia de las pantallas frente a impactos de pequeños objetos. Asegurar la idoneidad de este elemento es muy importante, ya que supone el campo de visión del conductor.

Debemos utilizar un casco homologado para garantizar su seguridad

Aunque este nuevo Reglamento 22.06 ha entrado en vigor este mes de julio, se podrán seguir comercializando los cascos homologados según el anterior R 22.05 hasta el año 2024.

Motosharing y seguridad vial

CESVIMAP y Fundación MAPFRE han realizado un nuevo estudio, publicado en julio de 2022. En él, analizamos la siniestralidad de las flotas de motos urbanas de sharing. Proponemos, asimismo, ideas y recomendaciones para mejorar la seguridad entre quienes hacen uno de este servicio de alquiler de motos.

Sobre todo, hemos de incidir en que las empresas de sharing deben ofrecer motos y ciclomotores que equipen sistemas ABS de frenado, que ofrezcan **cascos más seguros** (sobre todo, que recuerden a sus usuarios llevar SIEMPRE EL CASCO CORRECTAMENTE ABROCHADO) y una formación básica para los conductores ●

