

LOS CASCOS, SU UTILIDAD PARA

LA PREVENCION DE ACCIDENTES

Por Francisco José Celada Cajal. Enfermero CCU 112 CLM.

Como definición, podríamos encontrar una como la siguiente: **Pieza de la armadura, que cubre la cabeza además de defenderla.**

Por un lado el casco es protector.

Por otro, lo imaginamos favorecedor, estético y digno de ver y llevar. Te protege de las caídas que puedas sufrir si tienes un accidente, ya sea de tráfico como deportivo.

Tan frágil y robusta como un huevo, tu cabeza no puede estar desprotegida.

El casco es la forma más habitual de protección de la cabeza y cumple su función mediante un efecto de cojín, amortiguando el golpe al cráneo.

Son eficaces y actúan reduciendo la fuerza que se produciría cuando un objeto golpea la cabeza o cuando esta choca con algo.

Esta reducción de fuerza se consigue mediante la transformación de la energía cinética en trabajo de deformación de otras estructuras diferentes a la cabeza.

El reducir la fuerza sobre la cabeza disminuye su aceleración y si está bien distribuida, bajan la probabilidad de abombamiento del cráneo. Ambos mecanismos reducen la probabilidad de distorsión de tejido cerebral.

Por tanto un casco produce:

- 1.-Un efecto cojín del golpe sobre la cabeza.
- 2.-Distribuye el impacto extendiéndolo en una superficie más grande.

LOS CASCOS SON MUY EFICACES PARA EVITAR LESIONES EN CABEZA Y CEREBRO.

-BICICLETAS:

Un estudio de control de cascos basado en población demostraba que el uso del casco disminuía el riesgo de lesiones en cabeza en un **85%** y reducía el riesgo de lesiones cerebrales en un **88%**.

Un estudio de caso control reciente sobre **3390** ciclistas lesionados demostró que los cascos eran eficaces para los ciclistas de todas las edades y en choques que estaban relacionados con un vehículo a motor, al igual que en los que no estaba relacionado. No parece haber ninguna diferencia substancial en los efectos protectores de cascos con cubierta dura o más blanda.

Los cascos también son muy eficaces para evitar algunas lesiones faciales. El riesgo de lesión en la frente y parte media de la cara parece reducirse en aproximadamente **2/3** con el uso de cascos, pero esta protección no se extiende a la boca o barbilla.

-MOTOCICLETAS:

Las motos son un medio de transporte peligroso con una tasa de mortalidad unas 35 veces más en relación con la tasa de mortalidad para los automóviles.

Las lesiones más graves o mortales en motoristas afectan a la cabeza. Una extensa literatura indica que los cascos reducen pero no eliminan el riesgo de lesión craneoencefálica.

No existe evidencia de que los cascos de motoristas aumenten el riesgo de lesión cervical. Los cascos disminuyen el hecho de lesiones faciales en un **2/3**. Los cascos de motociclistas actuales están diseñados para reducir la gravedad de una lesión mediante tres mecanismos:

- 1º- Ofreciendo una superficie dura que evite golpe directo al cráneo.
- 2º- Mediante una capa deformable de poliestireno dentro de la cubierta rígida para disipar las fuerzas de deceleración.
- 3º- Presentando una superficie suave a la carretera para evitar la rotación de la cabeza y el cuello.

El casco debe estar siempre ajustado correctamente, pues de lo contrario podría salir despedido debido a un movimiento de rotación anterior, al pivotar sobre el eje en el que se fijan las correas de sujeción en el casco.

-DEPORTES DE AVENTURA:

El casco aporta una mayor seguridad ante dos situaciones de peligro:

1-La caída de piedras u objetos como bloques de hielo, mosquetones, clavos, otras piezas del material propio de las actividades que se llevan a cabo en el terreno de nuestras montañas.

2-La caída del propio **escalador-montañero-alpinista** o incluso senderista por lugares escarpados, que puede golpearse la cabeza contra la superficie y relieves de la pared. Estos supuestos son también aplicables a actividades de aventura aparte del montañismo como serían: el barranquismo, descenso de aguas bravas, parapente por nombrar algunos de ellos.

Los materiales con los que están fabricados son plásticos y fibras especiales que permiten una gran ligereza, una elevada resistencia mecánica y una amplia absorción del impacto, esto se puede aplicar igualmente al ciclismo, tanto de carretera, BTT, como de ocio.

Atendiendo a su composición, tendremos tres grandes grupos:

1) Cascos de termoplástico: fabricados en diferentes materiales (poliamida, policarbonato, polietileno, polipropileno, etc.) poseen una notable elasticidad y mitigan en gran medida el choque sufrido por el cráneo y la columna vertebral en caso de caída.

2) Cascos de fibra: contruidos en fibra de vidrio, kevlar o fibra de carbono, son moderadamente rígidos. Ofrecen una excelente resistencia mecánica y una absorción correcta del impacto. Son poco adecuados para regiones calurosas(emisión de partículas invisibles de fuerte olor con altas temperaturas).

3) Cascos multi-estratos: inspirados en los modelos utilizados para la bicicleta. Se componen de una delgada carcasa exterior y una gruesa capa interior de poliestireno.

A tener en cuenta:

El peso: factor de gran importancia, pues nos puede evitar una dura carga para los músculos de la nuca y evitarnos dolores de cabeza.

La ventilación: Nos evitará llevar un horno sobre la cabeza los días calurosos.
El volumen: en cuanto a visibilidad cuanto más ajustado sea el casco mucho mejor.

NUESTRA DELICADA CABEZA, CRANEO Y CEREBRO.

La estructura ósea del cuerpo humano posee un peso bastante reducido: **9 kilos**. De sus **206** huesos, **28** pertenecen al cráneo y 8 de ellos componen la "caja" que protege el cerebro que a su vez, está recubierto por tres capas de tejido membranoso y flota en el líquido cefalorraquídeo, que le confiere una mayor protección. La fuerza de un golpe se propaga por todo el cráneo, absorbiendo cada una de sus suturas parte del impacto. Es una bóveda con una arquitectura semi-rígida, pero puede llegar a aguantar deformaciones transversales de hasta 1 cm. Sin romperse. En términos teóricos, una energía de tan sólo 10 julios puede causar graves daños en una cabeza sin proteger. Con un buen casco aguantaremos impactos de 175 julios como máximo sin riesgos mortales.

TIPO DE LESIONES Y LOS MECANISMOS QUE LAS PRODUCEN.

Las lesiones craneoencefálicas pueden comprender lesiones de cuero cabelludo (desgarros, erosiones, etc), lesiones craneales como las fracturas y lesiones del parénquima cerebral. Casi siempre se ocasionan por un movimiento excesivo de una parte de la cabeza, en relación a otra.

Existen dos tipos básicos de movimientos:

DE TRASLACION: El objeto no rota, pero la velocidad del cuerpo cambia de dirección.

DE ROTACION: La orientación angular del cuerpo varía.

RADIOGRAFIA DE LOS CASCOS.

Básicamente se componen de dos partes unidas: la carcasa y la estructura de sujeción a la cabeza.

La estructura interna de sujeción a la cabeza es la que conecta la carcasa a la cabeza y determina, su comodidad de uso.

Pero además tiene otro objetivo que es amortiguar el impacto. Las cintas deben ser por tanto, largas, flexibles y estar bien situadas. Además han de permitir el uso de gafas si fuera necesario.

Color: un casco blanco resulta más fresco que uno oscuro. Los tonos vivos se ven con facilidad y ocultan mejor los arañazos debidos al uso.

PEQUEÑO DICCIONARIO:

JULIO: Unidad utilizada en física para designar el trabajo que produce un cuerpo en movimiento acelerado.

TERMOPLASTICO: Sustancia plástica de origen orgánico que se ablanda por acción del calor.

POLIETILENO: Polímero obtenido a partir de gas etileno.

POLIAMIDA: Material sintetizado por policondensación de derivados de carbón y petróleo. La variedad más conocida es el nailon.

POLIESTIRENO: Resina obtenida por polimerización del estireno.

Popularmente conocido como "corcho blanco".

BIBLIOGRAFIA:

- **CATALOGO DE PRODUCTOS PETZL 2003-2004.**
- **REVISTA DE MONTAÑA DESNIVEL Nº-98-99**
- **DESNIVEL Nº EXTRAORDINARIO "ESPECIAL INVIERNO"97/98.**
- **DESNIVEL Nº EXTRAORDINARIO "ESPECIAL MATERIAL"96/97.**
- **LA SEGURIDAD VIAL EN MANOS DE TODOS, DIRECCION GENERAL DE TRÁFICO.**
- **CURSO DE BIOMECANICA DE LESIONES EN ACCIDENTES DE TRAFICO. (1998).**
- **EL PROBLEMA SANITARIO Y SOCIAL DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO, SU IMPORTANCIA Y SU PREVENCION.**
- **AESLEME: "Campañas de Prevención de Accidentes desde AESLEME"**
- **REVISTA DE MONTAÑA DESNIVEL Nº 220 ENERO 2005.**

CÓMO PREVENIR UNA LESIÓN CEREBRAL

* He aquí algunos consejos de los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC) y la Asociación Americana de Trauma Cerebral para reducir la posibilidad de que usted o un miembro de su familia sufra una lesión cerebral.

* Utilice un cinturón de seguridad cuando conduzca o viaje en un vehículo motorizado.

* Al viajar en automóvil, asegure siempre a su hijo en un asiento de seguridad para niños, asiento elevador o asiento convencional (dependiendo de la altura, peso y edad del niño) con el cinturón de seguridad.

* Nunca conduzca cuando se halle bajo la influencia de alcohol o drogas.

* Utilice un casco y asegúrese de que sus hijos utilicen uno al:

* montar en bicicleta, motocicleta, snowmobile y vehículos de todo terreno;

* practicar un deporte de contacto como fútbol americano, hockey sobre hielo o boxeo;

- * utilizar patines en línea o montar en patinete.
- * batear y correr bases al jugar al béisbol o softball.
- * montar a caballo.
- * esquiar o practicar snow.
- * Evite caídas en el hogar al:
 - * utilizar una escalera con barandilla para alcanzar los objetos en las repisas elevadas;
 - * instalar pasamanos en las escaleras;
 - * colocar seguros en las ventanas para evitar que los niños puedan abrirlas y caer;
 - * utilizar barreras de seguridad en la parte superior e inferior de las escaleras cuando hay niños en casa;
 - * practicar un programa de ejercicios con regularidad para mejorar su condición física, equilibrio y coordinación;
 - * reducir el peligro de tropezar retirando alfombras pequeñas y cables eléctricos sueltos;
 - * utilizar alfombrillas de hule para evitar resbalones en la bañera y en la ducha;
 - * colocar barras de sujeción al lado del inodoro y en la bañera o ducha; y
 - * acudir al oftalmólogo con regularidad para examinar su visión.

- * Asegúrese de que la superficie del parque donde juega el niño esté fabricada con un material que absorba los impactos (por ejemplo, madera blanda, arena).

- * Guarde las armas de fuego descargadas en un armario cerrado o en una caja fuerte. Guarde las balas bajo llave en otro lugar.

CUÁNDO CONSULTAR: SIGNOS Y SÍNTOMAS DE UNA LESIÓN CEREBRAL.

He aquí algunas preguntas importantes para cuando vaya a ver a su médico:

- * ¿Cuánto tiempo durarán estos síntomas?
- * ¿Qué puedo hacer para mejorar esta condición?
- * ¿Resulta seguro volver a mi rutina diaria normal, estudios, trabajo o practicar deportes y otras actividades físicas?
- * ¿Qué puedo hacer para evitar lesionarme nuevamente?

A continuación hallará una lista de síntomas comunes de una lesión cerebral (concusión). Si usted o un miembro de su familia sufre una lesión en la cabeza y usted observa alguno de los síntomas de la lista, llame a su médico inmediatamente. Describa la lesión y los síntomas, y pregunte si debe solicitar una cita para ver a su médico de cabecera u otro especialista.

Síntomas de una Concusión

En Adultos

- * Dolor de cabeza o de cuello persistente
- * Dificultades para recordar cosas, prestar atención o tomar decisiones

- * Lentitud al pensar, hablar, actuar o leer
- * Perderse o confundirse fácilmente
- * Sentirse cansado todo el tiempo, con falta de energía o de motivación
- * Cambios en el carácter (sentirse triste o con rabia sin razón alguna)
- * Cambios en el hábito de dormir (dormir por períodos más extensos o tener dificultades para dormir o insomnio)
- * Sentirse mareado o pérdida del equilibrio
- * Mayor sensibilidad a la luz, sonidos o distracciones
- * Visión borrosa u ojos que se cansan fácilmente
- * Pérdida de los sentidos del olfato o del gusto
- * Zumbido en los oídos

En los Niños

- * Falta de ánimo, se cansa fácilmente
- * Irritado o de mal humor (no para de llorar o no se le puede consolar)
- * Cambios alimenticios (no come o lacta [amamanta])
- * Cambios en los hábitos de sueño
- * Cambios en la manera de jugar
- * Cambios en el rendimiento escolar
- * Falta de interés en sus juguetes o actividades favoritas
- * Pérdida de nuevas habilidades, como la de usar el baño
- * Pérdida del equilibrio, inseguridad al caminar

CASCOS DE MOTOS

El uso del casco reduce un 30% la posibilidad de sufrir lesiones mortales tras un accidente de moto

Los accidentes de moto dejan cada día dos muertos en las carreteras españolas, y en muchos casos los conductores o pasajeros no llevaban puesto el casco. Diversos estudios han demostrado que su uso puede reducir de forma importante las lesiones mortales, ya que el impacto en la cabeza es la primera causa de muerte entre los usuarios de los vehículos de dos ruedas. Pero, ¿hace falta gastarse mucho dinero para comprar un buen casco? ¿En qué conviene fijarse a la hora de comprarlo? ¿Cuál es el tipo de casco más apropiado para cada moto? La oferta en el mercado es variada y los precios también, desde los 20 euros del más sencillo para ciclomotor hasta los 900 euros del integral más completo.

El casco de protección es el mejor aliado del motorista, y no sólo cuando se circula a mucha velocidad por carretera, también en las vías urbanas su función es vital. Según estudios realizados por la Dirección General de Tráfico (DGT), el peligro de sufrir lesiones en la cabeza aumenta de forma considerable en los trayectos dentro de la ciudad, porque existe mayor riesgo de golpearse contra bordillos, vehículos aparcados, señales de tráfico, farolas, etc. También se demuestra que el uso del casco reduce el número de muertes y de lesiones graves tras un accidente de moto.

La legislación española obliga el uso del casco a todos los usuarios de motocicletas de cualquier tipo de cilindrada desde el año 1992, pero según han constatado desde Tráfico, su uso es todavía bajo entre los usuarios de ciclomotores. Un 85% de los conductores de motocicletas lo utilizan de forma correcta, pero la cifra desciende al 66% en el caso de los ciclomotores. En cuanto a los pasajeros, la realidad es aún más grave: el 74% de los que viajan en moto usan el casco, y sólo el 40% de los que circulan en ciclomotor se lo ponen.

La razón por la que apenas se utiliza el casco, sobre todo entre los más jóvenes, se debe a la creencia generalizada de que no es necesario su uso cuando se circula a poca velocidad y cuando se hacen paradas frecuentes. Sin embargo, los estudios que manejan en la DGT dejan claro que el casco es más efectivo cuando se conduce a poca velocidad, debido a que su margen de protección es mayor a 50 kilómetros por hora que a velocidades más elevadas. Así, el uso del casco reduce un 30% la posibilidad de sufrir lesiones mortales tras un accidente de moto, mientras que no llevarlo puesto aumenta un 40% las lesiones craneales graves.

Ante la decisión de comprar un casco, los motoristas se encuentran con una gran diversidad en el mercado. Conviene valorar ciertas cuestiones antes de decidirse por un modelo concreto, pero ante todo es importante confirmar que están homologados y cumplen la normativa. Para ello deben llevar cosido en su interior una etiqueta de homologación, que en España es la E9. Los modelos de cascos se pueden clasificar en 4 grupos diferentes:

- **Casco abierto:** existen tres tipos: jet, semi jet y ‘calimero’ o ‘quita multas’.
- **Casco modular:** son convertibles y se abate el mentón o ‘morrera’.
- **Casco integral:** casco entero. Es el más seguro y completo.
- **Casco de Motocross:** es un casco abierto con pantalla y ‘morrera’.

CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO Y PRECIOS

El modelo más básico dentro del **casco abierto**, es el conocido como ‘quita multas o calimero’, sólo homologado para ciclomotores y con pocas garantías de seguridad. De hecho, según comenta Aitor Arriola, motorista y propietario de un establecimiento de venta de motos y complementos, “se dice que con el tiempo lo van a prohibir incluso para ciclomotores porque no es seguro, y cada vez se venden más integrales para este tipo de motos a pesar de no ser obligatorios”. Se pueden distinguir otros dos tipos de casco abierto en función de si lleva pantalla o no y de la superficie de cabeza que cubre; algunos son más largos que otros y cubren la nuca y las orejas, lo que aporta mayor seguridad. Los precios de los cascos abiertos, según los precios consultados

en varios comercios, pueden oscilar desde los 20 euros hasta los 360 euros aproximadamente.

El **casco modular** es similar al integral, pero tiene la peculiaridad de que se puede abrir el mentón o parte delantera. Este modelo es el que suele usar la policía municipal que va en moto por la comodidad que supone no tener que quitarse el casco entero para hablar. Pilar Castillo, dueña de Motos Rubio Ruiz de Vitoria, explica cómo funcionan. “En los modulares se abate la parte de la morrera hacia arriba. Es un casco convertible porque se puede utilizar en ciudad con unas gafas de sol, y si se circula por carretera se cierra entero y ofrece mayor estabilidad. Aunque es seguro, al ser convertible nunca puede sustituir al integral en seguridad”, advierte.

Un casco modular que ofrezca unas mínimas garantías de seguridad puede costar desde 150 euros hasta más de 700 euros, tal y como señala Castillo. “Los venden más baratos, pero hay mucha chatarra y merece la pena gastarse un poco más. El problema es que están hechos de dos mecanismos y uno suele ser metálico y otro de plástico, que es más frágil en caso de accidente. Además tiene más vibraciones y ruido al circular. Por eso es importante comprar un modular digno. Este tipo de casco se vende más a personas mayores con un tipo de moto más clásica y tranquila, y que no va a correr mucho. Los más jóvenes no suelen usar este modelo”, dice.

El modelo más recomendable y seguro es el **casco integral**, que cubre toda la cabeza porque es entero, cerrado y con pantalla. Los motoristas cuentan con una gran variedad de cascos integrales, que suelen diferenciarse sobre todo en la calidad del material. “La forma es muy similar en todos los integrales, pero las composiciones varían mucho. El más barato es de plástico, un material que caduca y obliga a cambiarlo cada 4 ó 5 años. El mejor material es el de fibra de carbono, y aunque el material exterior no se deforma, los fabricantes también recomiendan cambiarlo con el paso de los años porque el acolchado interior de todos los cascos (caros y baratos) es de poliespan, material anti-vibración que va tomando holguras y se deforma”, comenta Pilar Castillo. Los precios varían tanto en función de la calidad de los materiales como de las marcas, y pueden oscilar entre los 40 y los 900 euros.

Por último, se encuentran los **cascos de Motocross**, diseñados para usarse en el monte en condiciones extremas. “El casco de cross no lleva pantalla, tiene la zona de la barbilla adelantada y encima de la frente tiene un aletín o visera. Dependiendo de la calidad y de la marca cuestan desde 70 euros hasta 700 euros. Los cascos más potentes de cross suelen ser japoneses, aunque también hay algunos de gama alta de marcas españolas”, apunta Arriola. Para motoristas de trial existe un casco abierto con una visera más larga que la de los abiertos de ciudad y con mentón. “El de cross lleva visera para el sol, pero no tiene pantalla, por eso para usarlo por el monte deben comprar gafas especiales, porque existe más peligro de impactos de piedras”, aconseja Castillo.

¿Qué debemos ver a la hora de comprar?

Los profesionales del motor consultados para la elaboración de este especial coinciden en afirmar que merece la pena comprar un buen casco para garantizarse la máxima seguridad posible encima de la moto. Pero en opinión de Pilar Castillo, la realidad es bien distinta. “Desgraciadamente la gente se gasta poco y no valora tanto la seguridad. La mayoría no quiere gastarse más de 180 euros”. Lo primero que hay que tener en cuenta a la hora de comprar un casco es cuánto dinero se quiere gastar y qué modelo de casco se necesita en función del uso que se le vaya a dar. A partir de ahí, los aspectos más importantes a tener en cuenta antes de decidirse por un casco son los siguientes:

- Acertar con la talla y que se ajuste perfectamente a la cabeza.
- Tener una buena ventilación.
- Que los materiales sean de buena calidad.
- No ser muy pesado.
- Comprobar que el sistema de cierre sea seguro.
- Que esté pintado con colores claros y vivos, y con materiales reflectantes.
- Que tenga buena visibilidad y lleve pantalla antivaho.

El casco debe ajustarse perfectamente a la cabeza para ofrecer total garantía, por lo que **acertar con la talla** se convierte en algo fundamental. Según dicen los expertos, llevar un casco con demasiada holgura es casi como no llevarlo puesto. Castillo aporta algunas claves para acertar con la talla. “La parte interior del casco tiene que presionar en los pómulos porque la esponja se va deformando con el uso y pierde consistencia por el sudor y la presión del viento. Interiormente debe cubrir toda la cabeza y debe notarse esa presión. Cada persona necesita un casco diferente y no existe ninguno que sirva para todos los motoristas, por eso es necesario probarse varios hasta acertar. Las personas con gafas deben llevarlas puestas cuando se prueben el casco y comprobar que ajusta bien”, concluye.

Aitor Arriola recomienda estudiar con detenimiento los **materiales del casco**, ya que ahí radica la principal diferencia en los precios. “Por un lado están los de plástico, que pueden ser desde poli carbonato, que es el peor, hasta resina termoplástica, que es el mejor. Por otro lado están los de fibra, con una amplia variedad: fibra de vidrio, carbono y kevlar, y por último las nuevas fibras que se están incorporando, más resistentes ante un golpe. Cada fibra tiene una función: la de vidrio absorbe el golpe, el carbono es resistente y el kevlar aguanta la abrasión. La mezcla de todas las fibras hace que el casco sea mejor”, explica.

En cuanto a la **ventilación**, es muy importante que el casco cuente con muchos orificios de entrada y salida de aire. “Una buena ventilación es fundamental porque a mucha velocidad el casco se mueve bastante y provoca vibraciones. Si el casco no ventila bien puede ser muy incómodo y peligroso por la presión del viento o por la holgura. El casco debe respirar bien, que entre

y salga el aire por los depresores”, explica Castillo. Los modelos más baratos suelen tener pocos orificios, mientras que los buenos los tienen en la barbilla, en la frente, los laterales, la parte alta de la cabeza y en la parte trasera de la nuca, para que circule bien el aire y no se forme vaho.

Las marcas que ofertan cascos de gama alta suelen incorporar una **pantalla antivaho**, con un sistema especial con doble pantalla incorporada al casco. La normativa actual obliga a que el casco disponga de pantalla antivaho y antirayas, pero según reconoce Castillo, “el tratamiento suele ser mínimo porque la pantalla más barata de esas características cuesta unos 36 euros y si el casco vale 50 euros, es lógico que la densidad del metacrilato sea menor”.

El motorista que vaya a comprar un casco debe fijarse también en el **cierre**. El propietario del establecimiento Arri Moto de la capital alavesa comenta que existen dos tipos: “el mecanismo sencillo que llevan los modelos baratos, y el sistema de cierre con dos anillas que incorporan los cascos de gama alta. Este mecanismo garantiza que el casco va ajustado siempre, mientras que el primero se va aflojando con el uso y es necesario tensarlo a menudo, algo que no se suele hacer, con el peligro que esto conlleva”.

El **peso** es otro factor a tener en cuenta. El más ligero es el de fibra de carbono, con 1.200 ó 1.300 gramos de media. Los que llevan otro tipo de materiales suelen ser algo más pesados, aunque en general han evolucionado mucho. “El casco era muy pesado hace unos años, uno de fibra podía pesar 1.700 gramos”, apunta Castillo. También el **color y el aspecto exterior** del casco pueden contribuir a dar mayor seguridad al motorista, y sobre todo facilita el ser vistos por los demás. Existen modelos de todos los colores, pero los más recomendables son los de colores vivos, claros y con materiales o pegatinas reflectantes.

Algunos interiores de los cascos pueden ser desmontables, pero no siempre es lo más recomendable para los integrales de carretera. A juicio de la propietaria de Motos Rubio Ruiz, “todo lo que se desmonta y se lava mucho, se desgasta y deforma más. En el casco de cross sí es importante que el interior se desmonte porque se suda mucho, y si el material es acrílico transpira poco. Hoy en día los fabricantes más elitistas incorporan materiales más transpirables y antialérgicos como el coolmax”.

LO QUE DICE LA NORMATIVA EN EL PERMISO POR PUNTOS

El sistema de permiso para conducir por puntos fija la siguiente pérdida por este tipo de infracción:

Conducir sin utilizar el cinturón de seguridad, el casco y demás dispositivos de seguridad obligatorios producirá una detracción de 3 puntos

PARA QUE SIRVE EL CASCO

En caso de impacto, el casco tiene como objetivos principales:

1. Proteger la cabeza frente a la acción de la superficie sobre la que colisiona.
2. Evitar que cualquier objeto penetre en la cabeza.
3. Absorber la mayor cantidad de energía posible.
4. Distribuir la energía vertida sobre el cráneo de la manera más homogénea posible.

EFICACIA DEL USO DEL CASCO

Quienes no hacen uso del casco tienen, en términos generales, tres veces más frecuentemente lesiones craneales y encefálicas que quienes hacen uso del casco.

La utilización del casco supone una reducción de la probabilidad de fallecer por el accidente de entre un 30 y un 40%.

La estancia hospitalaria (en unidades de cuidados intensivos) se reduce a la mitad y los costos sanitarios de los accidentados son dos terceras partes menores.

EN CASO DE ACCIDENTE

En caso de accidente, debemos saber que:

- Retirar el casco puede ocasionar lesiones en la columna cervical muy graves.
- Como norma general, no quitaremos el casco a un accidentado si no conocemos la técnica para hacerlo.
- Existen cascos integrales que permiten realizar las maniobras de soporte vital básico al herido sin quitarle el casco.

CONCLUSIONES SOBRE EL USO DEL CASCO

La justificación para la utilización del casco no sólo radica en la menor probabilidad de fallecer, sino también de sufrir lesiones que reducen la calidad de vida de modo sustancial (por ejemplo, secuelas cerebrales y lesiones medulares).

El casco puede perder su utilidad si recibe un golpe. Sólo con caer al suelo desde una altura mayor de metro y medio puede quedar defectuoso.

Siempre se debe llevar el casco adecuado de tamaño y debidamente sujeto; de lo contrario no nos protegerá.

Se debe insistir en la importancia del uso del casco, tanto en el conductor como en el acompañante.

