

Casco: istruzioni per l'uso

Ecco le informazioni necessarie per non incorrere in un acquisto sbagliato, per non imparare a posteriori quali sono le caratteristiche che differenziano tra loro i caschi, e fare un acquisto ragionato.

Ricordiamo di allacciarsi sempre e fermamente il casco, che altrimenti non protegge a dovere.

1. Tipi di casco. L'*integrale* è il casco più sicuro in assoluto. Il *jet*, molto più fresco e confortevole nel periodo estivo, lascia però esposta una parte del viso. Vi sono oggi in commercio *caschi integrali con mentoniera apribile* che sono un compromesso tra comodità e sicurezza.



Integrale



Jet



Apribile



Jet senza visiera

2. Non risparmiate troppo: al di sotto dei 125/150 euro un casco integrale non può essere costruito con materiali di ottima qualità. Le calotte interne in polistirolo infatti sono sensibili all'umidità, dovuta all'ambiente o al nostro sudore, ed i caschi migliori adottano soluzioni che ne garantiscono meglio l'efficacia nel tempo. Non esiste tuttavia per il casco una data di scadenza, poichè un casco tenuto nella propria scatola all'asciutto non subisce alcun deperimento dei materiali, uno invece molto usato può deperirsi in un paio d'anni.

3. Non spendete troppo. E' possibile produrre e vendere un casco di qualità pressochè massima ad un costo di circa 250/300 euro. Tutto quello che spendete in più è grafica (a volte molto costosa), moda e magari qualche accessorio secondario in più.

4. La misura. Il casco deve assorbire il colpo in caso di caduta. Se non è ben aderente alla testa, questa sbatterà all'interno del casco, limitandone l'efficacia. *Limite minimo:* indossate il casco, afferratelo per la mentoniera o dai lati intorno alle guance e scuotetelo: la testa deve muoversi con lui. *Limite massimo:* restate dentro il casco almeno un paio di minuti e controllate che la pressione esercitata non provochi sensazioni di mal di testa o pressioni particolari su un punto piuttosto che una pressione uniforme. E' normale che gli zigomi rimangano leggermente rialzati per la pressione sulle guance.

5. La forma: i caschi di fascia alta adottano calotte in polistirolo di forma e dimensione diversa per le varie misure. Gli altri invece utilizzano gommapiuma ed altre imbottiture per variare le taglie. Questo influisce sulla comodità. Inoltre tenete di conto che le calotte non sono tutte uguali: dovete trovare il casco che si adatta a voi e non pensare che siano tutti simili.

6. Le canalizzazioni per l'aria. I caschi dovrebbero far circolare un minimo d'aria intorno alla testa. Esistono canalizzazioni di tutti i tipi, e possono essere utili ad evitare pruriti e sudore. Guardate la loro dimensione per valutarne l'efficacia, *anche dall'interno del casco*, la comodità di aprirle e chiuderle coi guanti, il numero totale. Tutti i caschi hanno una presa d'aria sotto la visiera, per limitare l'appannamento nella stagione fredda: cercate di valutarne la dimensione, ovvero l'efficacia. Esistono anche *appendici* da aggiungere al casco d'inverno che:

1. deviano l'aria calda proveniente dal naso verso il basso;
2. limitano il passaggio dell'aria dalla parte bassa del casco, sotto il mento.

Controllate che ci siano: sono efficaci.

7. Il peso. Il peso varia tra i 1200 e i 1500 grammi. Non cercatene di più leggeri. Non è detto che a qualità migliore corrisponda un peso inferiore.

8. L'imbottitura e la pulizia. I caschi devono essere realizzati in materiale traspirante ed anallergico, e magari avere anche caratteristiche antibatteriche. La pulizia del casco non lavabile può essere tentata con saponi secchi, ma i risultati, pur evidenti, durano poco. **NON LAVATE IL CASCO CON ACQUA** se non è previsto dal libretto d'uso. Solo pochi caschi, i migliori, permettono il lavaggio, magari con smontaggio dei componenti interni.

9. Il fruscio aerodinamico. La forma del casco influenza la sua rumorosità alle velocità medie e alte. In particolare i punti di attacco della visiera, proprio sopra le orecchie, sono più rumorosi se sporgono e sono di forma irregolare. Alcuni caschi hanno la visiera che copre gli attacchi in un sol pezzo, riducendo al massimo i fruscii. Anche la mentoniera alta, che arriva ben in basso verso il petto, riduce i rumori.

10. Il cinturino. Ve ne sono di molti tipi. Il più classico è quello ad anelli, molto affidabile. Innovativi quelli con sgancio sull'esterno della calotta, comodi per l'uso coi guanti pesanti.

11. L'acqua. L'integrale, in grado di proteggere il pilota, deve avere una guarnizione di tenuta tra la calotta e la visiera a forma di **U**, come le grondaie dei tetti, perchè funziona con la stessa logica. Controllate anche che le prese d'aria del casco si chiudano in modo affidabile non solo per l'aria, ma anche per la più infida acqua.

12. La visiera. Quando provate un casco guardate in un punto fisso e geometrico (un palo, una finestra) e muovete la testa lentamente in tutte le direzioni. Se vedete l'oggetto distorcersi vuol dire che la visiera è di scarsa qualità. Le visiere distorcono tutte leggermente la vista, salvo quelle piatte, non bombate, purtroppo scarsamente usate. E' importante che la visiera si spessa, magari di due millimetri, e abbia un ottimo trattamento antigraffio. Una visiera antigraffio può costare molto proprio per questo motivo, ma i soldi spesi nella visiera sono sempre ben spesi.

Come si legge l'etichetta:

I caschi vanno omologati, come conferma la presenza di un'apposita etichetta cucita sul cinturino o sul rivestimento interno. Che cosa indicano i numeri riportati? La lettera E cerchiata indica l'omologazione ECE insieme al numerino che l'accompagna che sottointende il Paese di rilascio (il 3 per l'Italia, il 2 per la Francia, l'1 per la Germania...). Alcuni Stati aggiungono la sigla R22 che indica la normativa di omologazione di riferimento (ECE 22): la versione di questo regolamento è rilevabile dai primi due numeri della prima cifra a sinistra (02, 03, 04...quella in vigore è la 04, ma quelle precedenti sono tuttora riconosciute). I numeri restanti identificano il modello e il Produttore. La seconda cifra, a destra, è invece il progressivo di fabbricazione. I caschi DGM (Decreto Generale della Motorizzazione) hanno invece un'etichetta diversa come vedete nella fotografia. Questo tipo di caschi è stato recentemente dichiarato "fuorilegge".

