



Cascos para niños: ¿Cuál es la opción correcta?

Mantener a los niños en el equipo de seguridad adecuado puede ser un desafío. Los niños crecen muy rápido y el equipo no es barato. Cortar esquinas usando el casco equivocado, o uno que no le queda bien, corre el riesgo de sufrir lesiones ni algo peor. Los padres responsables eligen el equipo de seguridad que brinda la mejor protección y cumple con los requisitos del estatuto y las regulaciones de vehículos todoterreno (*OHV*) del estado de Nuevo México.

El programa de vehículos todoterreno (*OHV*) del Departamento de Caza y Pesca de Nuevo México a menudo recibe llamadas de los padres que preguntan si los cascos de bicicleta son buenas para sus hijos. Nuestra respuesta es, "solo para andar en bicicleta". Los cascos para bicicletas y los cascos para deportes de motor deben cumplir con diferentes estándares de protección contra impactos, resistencia a la penetración y retención en la cabeza del usuario. Es comprensible que los padres se sientan confundidos al tratar de clasificar las pruebas diferentes, por lo que los fabricantes e importadores de cascos deben colocar pegatinas en sus cascos que indiquen el cumplimiento de los diferentes estándares de deportes de motor o cascos de bicicleta.

Regulación 18.15.3.8 del Departamento de Caza y Pesca de Nuevo México el código Administrativo de Nuevo México (*NMAC*) requiere que cualquier persona menor de 18 años que viaje dentro o sobre un vehículo todoterreno (*OHV*), ya sea como operador o pasajero, debe usar un casco de seguridad que cumpla con la Norma 218 del Departamento de Transporte de los Estados Unidos o la Norma 22.05 de la Unión Europea. Se puede suponer que un casco con una calcomanía del Departamento de Transporte (*DOT*) o una calcomanía "ECE22.05", generalmente en el borde trasero inferior de la carcasa, cumple con el estándar. Los cascos de automovilismo tienen tres características diferentes e importantes para los usuarios de vehículo todoterreno (*OHV*):



- Primero es la carcasa exterior, hecha de fibra de vidrio o plástico que resiste la penetración y distribuye los impactos sobre la superficie del casco. Cuando la carcasa recibe un impacto, normalmente presenta daños como astillas, escamas o grietas que indican que el casco ha llegado al final de su vida útil.
- En segundo lugar es un revestimiento interior, hecho de espuma de poliéster expandido (EPS). El revestimiento de EPS absorbe y ralentiza los impactos, pero se comprime en el proceso como una taza de café de espuma. Una vez que el forro ha absorbido un gran golpe, ha hecho su trabajo y el casco debe ser reemplazado.
- En tercer lugar es un sistema de retención, generalmente una correa para la barbilla sujeta con anillos en D dobles de acero o una hebilla de metal y el forro acolchado de comodidad. Mantiene el casco puesto, personaliza el ajuste y ayuda a absorber el sudor y la suciedad. Algunos cascos tienen un forro extraíble que se puede sacar para limpiar.

Los cascos que se venden para usar al andar en bicicleta deben cumplir con diferentes estándares, impuestos por la Comisión de Seguridad de Productos del Consumidor federal (CPSC). Debe haber pegatinas con varias advertencias dentro de cada casco de bicicleta sobre el ajuste adecuado; que los cascos dañados por impactos no deberían reutilizarse; que los cascos pueden dañarse con pintura, adhesivos o disolventes; y que ningún casco puede prevenir todas lesiones o muertes. Los cascos de bicicleta también deben llevar una calcomanía que demuestre que cumplen con los estándares de los Productos del Consumidor federal (CPSC) para que los usen niños de un año en adelante, o de cinco años en adelante.



Los cascos de bicicleta como el amarillo y negro que se muestra arriba tienen muchas ventilaciones que los hacen más livianos y frescos, pero carecen de la protección contra la penetración de un casco de deportes de motor. A diferencia de

los cascos de automovilismo que cuentan con una carcasa exterior y pesada que cumple con los estándares de seguridad del Departamento de Transporte (*DOT*), los cascos de bicicleta contienen solo una capa protectora delgada de plástico o fibra de vidrio. Tienen el mismo tipo de revestimiento interior de espuma (EPS) y, por las mismas razones, se debe reemplazar un casco de bicicleta que sufre un gran impacto. La correa de la barbilla de un casco de bicicleta generalmente no es tan resistente y usa una hebilla de plástico para cerrar en lugar de acero. Muchos cascos de patinar ni siquiera cumplen con los estándares para bicicletas y nunca deben usarse para deportes de motor.

Los cascos aprobados por el Departamento de Transporte (*DOT*) para niños muy pequeños son difíciles de encontrar. Incluso el tamaño extra-extra pequeño puede ser demasiado grande para un pequeño pasajero en un lado al lado. Un casco mal ajustado puede ser peligroso para el usuario independientemente de la edad. Puede desprenderse cuando más se necesita e incluso convertirse en un peligro de asfixia. Esto debería dar una pausa a los padres que quieren llevar a niños muy pequeños a pasear.

En un automóvil o camión familiar, los niños pequeños deben viajar en asientos de seguridad para niños. Los asientos brindan protección más allá de lo que están destinados a hacer los cascos. Pero los fabricantes de vehículos todoterreno (*OHV*) no recomiendan que los niños pequeños viajen en vehículo todoterreno (*OHV*), asientos de seguridad para niños ni un. Y los vehículos todoterreno (*OHV*) no incluyen características como puntos de anclaje de pestillo que permiten que los asientos de seguridad se instalen de forma segura.

Los padres deben considerar si un niño es demasiado pequeño para viajar en o en un vehículo todoterreno (*OHV*) dada la experiencia del conductor, los peligros posibles de conducir sobre un terreno irregular o desconocido y los muchos peligros que pueden causar vuelcos o la expulsión de una persona. La recomendación más segura para este tipo de situaciones es que una vez que el niño tenga la edad suficiente para usar un casco de ajuste ceñido aprobado por el Departamento de Transporte (*DOT*) o la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (*ECE*) que cumpla con Nuevo México estatutos y regulaciones estatales de vehículo todoterreno (*OHV*), solo entonces tienen la edad suficiente para considerar ponerlos en un vehículo todoterreno (*OHV*).