

SISTEMAS DE RETENCIÓN

Imprescindibles para su seguridad

CINTURÓN DE SEGURIDAD. Reduce un 50% el riesgo de muerte y un 75% las lesiones

SILLITAS INFANTILES. Qué modelo comprar, cómo y dónde instalarlas...

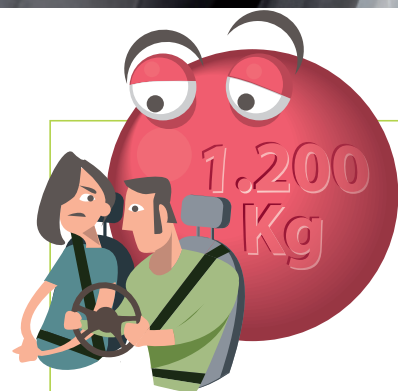
EMBARAZADAS. Salva la vida de la madre y del feto



El mejor seguro de vida

REDUCE UN 50% EL RIESGO DE FALLECIMIENTO Y EN TORNO AL 75% LAS LESIONES. ES EL ELEMENTO MÁS IMPORTANTE DE SEGURIDAD PASIVA, PORQUE ES EL FRENO DEL CUERPO EN CASO DE IMPACTO. NO ES UN ELEMENTO AISLADO, SINO QUE FORMA PARTE DE UN CONJUNTO DE SEGURIDAD JUNTO CON LOS REPOSACABEZAS Y LOS AIRBAGS.

EN ESPAÑA LOS CINTURONES DE SEGURIDAD SON OBLIGATORIOS EN CARRETERA DESDE 1974 Y, EN ZONA URBANA, DESDE 1992 TANTO PARA LOS PASAJEROS DE LAS PLAZAS DELANTERAS COMO DE LAS TRASERAS.



UNA BOLA DE 1.200 KILOS

Sin cinturón de seguridad, a 80 km/h, los pasajeros de las plazas traseras no tienen ninguna forma de sujetarse y son proyectados contra los de delante con una fuerza equivalente al golpe de una bola de 1.200 kilogramos a 10 km/h, lo que podría matar o lesionar gravemente a los ocupantes de los asientos delanteros.

Así protege

En choque frontal

Disminuye el...

Riesgo de fallecimiento y heridas graves en la cabeza

90%

En caso de vuelco, reduce el riesgo de fallecimiento

77%



Reduce el riesgo de heridas, fracturas y lesiones de otro tipo

75%

Revista Tráfico y Seguridad Vial

En caso de alcance

Reduce a la mitad el riesgo de muerte o de heridas graves



UN POCO DE HISTORIA

El primer registro de utilización de cinturones de seguridad en un automóvil data de 1948, cuando el industrial Preston Tucker presentó el único modelo que llegó a producir, el Tucker "Torpedo", equipado con cinturón de seguridad. Lamentablemente, el proyecto no siguió adelante. La idea de Tucker fue reciclada en 1956, cuando Ford presentó el cinturón de seguridad como opción de equipamiento, dentro del paquete de seguridad "SafeGuard".

En 1958, Nils Bolhin, un ingeniero de Volvo, desarrolló

el cinturón de tres puntos de anclaje, y un año más tarde se montaba de serie como equipamiento estándar en el Volvo "Amazon". A los tres años, en 1962, Volvo liberó la patente para que todos los demás fabricantes pudiesen copiar el diseño. A los asientos traseros llegó mucho después, a finales de ochenta, y no sería hasta los noventa cuando se incluyó en el asiento trasero central. Se estima que este invento ha salvado más de un millón de vidas, y que cada año evita unas 100.000 muertes en el mundo.



SANCIONES

No hacer uso del cinturón supone una infracción grave –artículo 76 h del Texto Refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial– que tiene aparejada una sanción económica de 200 euros y la detención de 3 puntos del permiso de conducir (Anexo II de la LTSV –Ley de Tráfico y Seguridad Vial–, Ordinal 18).



LOS PEORES DATOS

En el año 2016, en vías interurbanas, 161 fallecidos no hacían uso de los dispositivos de seguridad (cinturón o casco) en el momento del accidente. De ellos, 129 eran ocupantes de turismo y 18 viajaban en furgoneta, según datos provisionales y a 24 horas de la Dirección General de Tráfico.

EL CINTURÓN DE LOS PILOTOS DE F1

También en Fórmula 1, el cinturón de seguridad es un elemento esencial para la seguridad de los pilotos, para evitar que salgan despedidos en caso de accidente. Además, una segunda función: sin él, sería imposible que los pilotos aguantaran las fuerzas G que se generan en las frenadas. Tienen 6 puntos de anclaje y pesan 0,8 kilos. Los agarres son de titanio ligero. Son iguales a los que utilizan los pilotos en los aviones de combate. Se cambian regularmente y cada piloto utiliza unas 20 unidades por temporada. Tardó mucho en incorporarse a los monoplazas, en gran parte por la resistencia de los propios pilotos. En 1968 la FIA recomendaba su uso y es obligatorio desde 1972.



NECESITAN AYUDA PARA ABROCHÁRSELO!

Como el 'cockpit' (el habitáculo en el que se sienta el piloto) de un Fórmula 1 es tan **pequeño**, el piloto no puede abrochárselo solo. Necesita la ayuda de un **mecánico**.



Siempre bien ajustado

NUNCA DEBE PONÉRSELO POR ENCIMA DEL ABDOMEN, NI RETORCIDO, Y MEJOR SIN PRENDAS DE ABRIGO... LOS BENEFICIOS DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD SON EVIDENTES: IMPIDE QUE EL OCUPANTE SALGA EXPULSADO EN CASO DE IMPACTO Y DISTRIBUYE LAS FUERZAS DEL CHOQUE SOBRE LAS PARTES MÁS FUERTES DEL CUERPO. PARA QUE ACTÚE CON TOTAL EFICACIA DEBE ABROCHARSE CORRECTAMENTE Y SEGUIR UNAS NORMAS MUY SENCILLAS.

SEIS REGLAS DE ORO

- 1 BANDA DIAGONAL**
La banda diagonal debe pasar por el centro de la clavícula (entre el hombro y el cuello) y la horizontal por debajo del abdomen.
- 2 NUNCA RETORCIDO**
Compruebe, una vez abrochado, que no esté enganchado o enrollado en alguna parte de su recorrido. Si está retorcido, sujetará peor el peso del cuerpo, y si está pegado al cuello, puede originar cortes o quemaduras en caso de accidente. Bajo el brazo origina un desplazamiento descontrolado de la parte superior del cuerpo.
- 3 SIN HOLGURAS**
Una vez colocadas las bandas, se recomienda que se tire un poco hacia arriba de la diagonal para evitar holguras.
- 4 ABRIGOS**
No deben utilizarse pinzas o prendas demasiado voluminosas, como abrigos. Tampoco poner nada debajo del cinturón, como cojines o almohadones, con el fin de ir más cómodo.
- 5 ASIENTO**
Además, se debe tener en cuenta la posición el asiento. Casi en ángulo recto, nunca demasiado inclinado, ya que esta posición favorece la aparición del "efecto submarino" o facilita que el cinturón produzca un estrangulamiento en caso de accidente. Nunca sitúe los pies en el salpicadero.
- 6 ACCIDENTE**
Cambie el cinturón cuando sufra un golpe, porque el trenzado del mismo habrá perdido su eficacia e, incluso, puede haber roturas en los sistemas de anclaje.

¿CONOCE LAS PARTES DE UN CINTURÓN?

BLOQUEO ANGULAR

Impide que salga la cinta cuando excede un valor determinado o su inclinación no es la adecuada. Actúa en caso de vuelco.

BLOQUEO POR SENSIBILIDAD DE CINTA

Impide la salida de la cinta cuando el ocupante se mueve bruscamente hacia delante. Actúa, sobre todo, en choques frontales.

LIMITADOR DE CARGA

Permite que la cinta salga entre 5 y 7 centímetros cuando la fuerza sobre el pecho o la pelvis alcanza unos valores predeterminados. Reduce el riesgo de lesión interna o de latigazo cervical.



RAZONES DE MUCHO PESO PARA LLEVARLO PUESTO

El uso correcto del cinturón de seguridad es útil en cualquier trayecto y en todos los asientos. Entre las razones que justifican su uso destacan:

MUERTE

A 80 km/h, un choque frontal sin llevar puesto el cinturón de seguridad suele llevar

aparejado el fallecimiento o lesiones graves.

LESIONES

Reduce hasta un 75% determinadas lesiones, tanto del conductor como del pasajero en caso de accidente.

DESPEDIDO

Protege de salir despedido del habitáculo o impactar contra el parabrisas.

AIRBAG

Complementa la eficacia del airbag, ya que este dispositivo por sí solo no es eficaz y ha sido pensa-

do para funcionar de forma complementaria.

PASAJEROS

En un impacto frontal, la probabilidad de que un ocupante de los asientos traseros golpee mortalmente a otro pasajero de los asientos de delante puede ser de hasta ocho veces mayor.

CIUDAD

Reduce hasta cinco veces, la probabilidad de resultar herido grave o muerto en accidente en casco urbano si se lleva puesto.

Los riesgos del efecto submarino



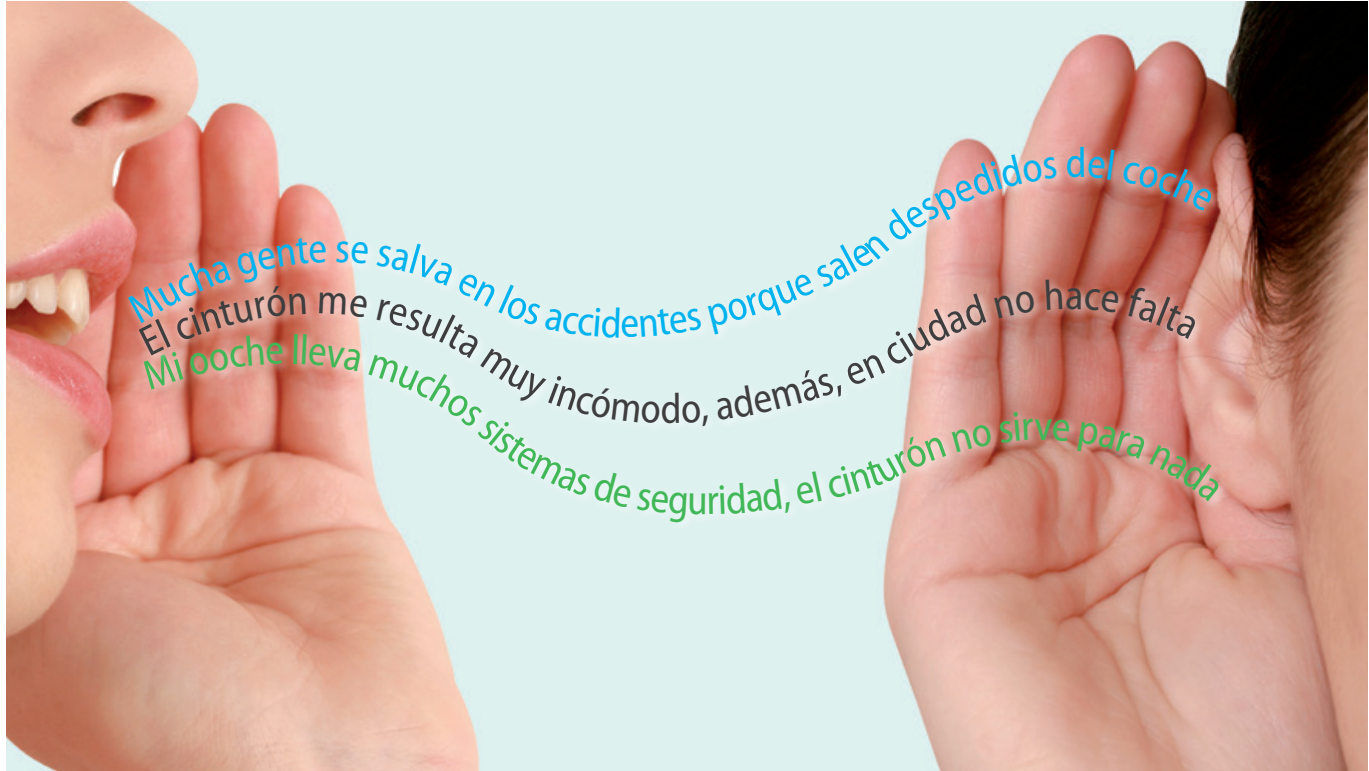
¿QUÉ ES?

Cuando el cuerpo no está bien sujeto por el cinturón (holgado o mal ajustado), presiona el asiento hacia abajo y se desliza por debajo de la banda abdominal. Aumenta el riesgo de chocar contra

el volante, el salpicadero o la parte baja del habitáculo. Se pueden producir lesiones en espalda y pelvis, rotura de fémur o de la cabeza del fémur, además, de hemorragias internas graves.

¿CÓMO EVITARLO?

Ajustarse correctamente el cinturón de seguridad, evitando las holguras, no añadir ningún complemento al asiento, como aislantes de bolas, riñoneras, almohadones...



Mucha gente se salva en los accidentes porque salen despedidos del coche
El cinturón me resulta muy incómodo, además, en ciudad no hace falta
Mi coche lleva muchos sistemas de seguridad, el cinturón no sirve para nada

Excusas o mitos falsos



“CONOZCO GENTE QUE SE HA SALVADO POR NO LLEVARLO”

Según un estudio realizado en Estados Unidos, sólo en un accidente de cada millón llevar puesto el cinturón puede ser negativo.

EXISTEN MUCHAS EXCUSAS PARA NO UTILIZAR EL CINTURÓN DE SEGURIDAD Y TAMBIÉN MUCHOS MITOS SOBRE SU EFICACIA. EN GENERAL SE DEBEN A LA FALTA DE INFORMACIÓN Y AL DESCONOCIMIENTO DE ESTE IMPORTANTE ELEMENTO DE SEGURIDAD. ESTAS SON ALGUNAS DE LAS MÁS EXTENDIDAS.

“NO ME HACE FALTA, YO NO VOY A TENER ACCIDENTES”

Nadie puede garantizar que no se vaya a sufrir un accidente, por su causa o por la imprudencia de otros. Esta falsa seguridad suele ser precisamente un pronóstico para sufrir un siniestro.



“LLEVO UN BUEN COCHE, CON MUCHOS SISTEMAS DE SEGURIDAD”

Actualmente no hay ningún sistema de seguridad capaz de sustituir ni de tener más eficacia que el cinturón. El resto de los mecanismos son complementarios.



“LOS CINTURONES TRASEROS NO SON ÚTILES”

Una persona que ocupa una plaza trasera puede salir despedida con tal fuerza que puede matar a los ocupantes de los asientos delanteros. La razón: los pasajeros de detrás van exactamente a la misma velocidad que los de delante y están sometidos a la misma deceleración si el coche choca o se detiene bruscamente.



“MUCHA GENTE SE SALVA PORQUE SALIÓ DESPEDIDA DEL COCHE”

Si no hace uso del cinturón de seguridad y sale despedido del vehículo, se incrementa drásticamente la probabilidad de lesiones muy graves.



“EN RECORRIDOS CORTOS NO HACE FALTA”

Las estadísticas nos dicen que es precisamente en estos recorridos donde se produce la mayor parte de los accidentes.

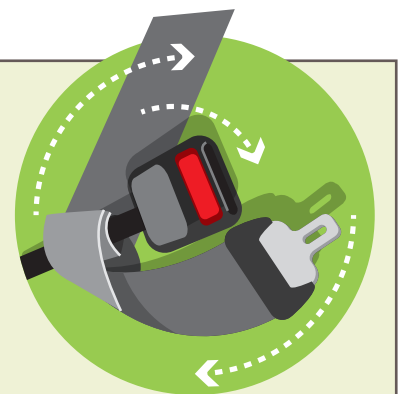
“EL CINTURÓN NO SIRVE PARA NADA”

Según la OMS (Organización Mundial de la Salud) no existe un sistema más eficaz que el cinturón, ya que reduce la posibilidad de muerte un 50%.



“EN CIUDAD NO ES NECESARIO”

A tan solo 40 km/h, un golpe frontal puede ser mortal, porque la cabeza impactaría contra la luneta delantera. Además, a 50 km/h una persona de 70 kilos se precipita hacia delante con un peso de más de 3.000 kilos.



“EL CINTURÓN ME RESULTA INCÓMODO”

Abrocharse correctamente el cinturón elimina cualquier molestia. Más incómodo es sufrir lesiones graves o fallecer.



Embarazadas: ¡siempre con cinturón!

LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO PODRÍAN CAUSAR LA INTERRUPCIÓN DE ENTRE 200 A 700 EMBARAZOS AL AÑO. DURANTE LA GESTACIÓN, EL CINTURÓN DE SEGURIDAD –ADEMÁS DE SER OBLIGATORIO (ARTÍCULO 117 DEL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN)– ES EL ELEMENTO DE PREVENCIÓN MÁS IMPORTANTE CUANDO SE VIAJA EN UN VEHÍCULO, PORQUE REDUCE EL NÚMERO DE FALLECIMIENTOS Y DE LESIONES EN LA MADRE Y EN EL FETO.



LOS TRES PASOS A SEGUIR...

Las embarazadas deben abrocharse el cinturón de seguridad en todos los asientos del vehículo siguiendo unas normas muy sencillas:

BANDA INFERIOR

Por debajo del abdomen, ajustándola lo máximo posible a la parte ósea de las caderas; nunca por encima de él.

BANDA DIAGONAL

Sobre el hombro, sin rozar el cuello, entre las mamas, sin apoyarse en ninguna de ellas y rodeando el abdomen.

SIN HOLGURAS

Ninguna de las bandas del cinturón debe quedar holgada.



CONSECUENCIAS DE LOS MALOS USOS

- Si solo utiliza la banda diagonal se produce el 'efecto submarino': el cuerpo se desliza hacia abajo y queda encajado con el salpicadero o con el asiento delantero.
- Si la banda diagonal está mal colocada sobre el pecho, puede producir graves lesiones, hematomas y traumatismos en esta zona.
- Con la banda diagonal por debajo del brazo, el cinturón presionará sobre las costillas, provocando graves lesiones internas en el hígado o bazo.
- Con la banda sobre el abdomen, en caso de colisión, las fuerzas que se generan pueden producir rotura del útero.
- Si las bandas van holgadas (por poner una pinza, un cojín, la mano...), se anula la eficacia del cinturón de seguridad y es como si no se llevara.

¡BARBARIDADES!



NO UTILIZAR LA BANDA DIAGONAL



SENTARSE SOBRE LA BANDA PÉLVICA



PONER LA BANDA DIAGONAL POR DEBAJO DEL BRAZO



DEJAR HOLGADA LA BANDA PÉLVICA (MANO O COJÍN)



COLOCAR UNA PINZA



PEGADA AL CUELLO SOBRE EL PECHO

...Y, ADEMÁS, NO OLVIDE

- Regule el asiento y aumente la distancia al volante o al salpicadero según avance el embarazo.
- No debe desconectar el airbag del asiento delantero.
- Realice recorridos cortos, conduzca relajada y no frene bruscamente.
- Descanse a menudo.
- Trastornos relacionados con su estado (niveles de azúcar, somnolencia, náuseas...) pueden influir en su capacidad de conducir.
- Se recomienda viajar acompañada a partir de la semana treinta de embarazo.

LESIONES FATALES

En caso de accidente una embarazada sufre lesiones relacionadas con:

- La posibilidad de parto prematuro se multiplica por dos en las 48 horas siguientes al accidente.
- Bajo peso del bebé al nacer.
- Desprendimiento prematuro de placenta.
- Sufrimiento fetal.
- Muerte fetal.

Por todo ello, si se sufre un accidente, por leve que sea, vaya al ginecólogo.



Siempre atados y bien atados

LOS MENORES DEBEN VIAJAR CORRECTAMENTE SENTADOS EN UN SISTEMA DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI) ADECUADO A SU TALLA Y PESO. LOS EXPERTOS INDICAN QUE EL 75% DE LAS MUERTES INFANTILES Y EL 90% DE LOS DAÑOS GRAVES QUE SE PRODUCEN EN UN ACCIDENTE DE TRÁFICO SE PODRÍAN EVITAR SI LOS MÁS PEQUEÑOS VIAJARAN EN SU CORRESPONDIENTE SILLITA.

SON OBLIGATORIOS

El artículo 117 del Reglamento General de Circulación, que regula el uso de los SRI y del cinturón de seguridad, establece que todos los ocupantes menores de altura inferior a 1,35 metros deben utilizar, en todas las plazas del vehículo, un sistema de retención adaptado a su peso y talla:

1 SIEMPRE EN LOS ASIENTOS TRASEROS

Las personas cuya estatura no alcance los 135 centímetros deberán viajar obligatoriamente en los asientos traseros.

2 EXCEPCIONALMENTE, EN LOS ASIENTOS DELANTEROS

Como excepción podrán ir en los asientos delanteros en las siguientes situaciones:

- Si el vehículo no dispone de asientos traseros (vehículos biplaza)
- Si los asientos traseros están ya ocupados por otros menores con sus respectivos SRI.
- Si resulta imposible instalar todas las sillitas necesarias en los asientos traseros.

¡OJO CON EL AIRBAG!

Si por alguna de las excepciones indicadas, el niño tiene que utilizar el asiento del copiloto, y va colocado en sentido contrario a la marcha, es obligatorio desactivar el airbag.

Lesiones más frecuentes



Hasta 2 años

De cuello

Generadas por la desproporción de la cabeza (en un bebé supone hasta un 30% de su peso total) y la fragilidad de la columna.



Entre 2 y 4 años

De cabeza

Debido a que las vértebras no son suficientemente fuertes para soportar las desaceleraciones bruscas.



Entre 4 y 10 años

De abdomen

Mayor riesgo de sufrir hemorragia interna o lesiones abdominales. Sus órganos no están suficientemente fijados a la estructura abdominal y los huesos de la pelvis son muy frágiles.

Tráfico y Seguridad Vial



¿Y SI MIDE MÁS DE 1,35 METROS?

- Los menores con una estatura igual o superior a 1,35 metros podrán utilizar directamente los cinturones de seguridad del propio vehículo.
- No obstante, hasta 1,50 metros es recomendable que los menores sigan utilizando el SRI homologado a su talla y peso.
- En todos los casos, la banda diagonal ha de pasar por la clavícula, sobre el hombro y bien pegada al pecho, y la horizontal ha de quedar lo más baja posible paralela a los muslos.
- Si la banda del hombro toca el cuello o pasa bajo el mentón, el niño debe seguir utilizando un asiento elevador.

SANCIONES: 200 €

Llevar a un niño sin su SRI está tipificado como infracción grave y lleva aparejada una sanción mínima de 200 euros para el conductor responsable de la seguridad del menor. Asimismo, se contempla la posibilidad que tienen los agentes de Tráfico de inmovilizar el vehículo si se viaja con menores y no hace uso del dispositivo de retención infantil.

TRAGEDIA MUNDIAL

Según datos de Unicef, el 21% de todas las personas que fallecen en accidente de tráfico son niños, el 33% mueren en atropellos y el 67% restante, cuando el niño viaja en un vehículo o en bicicleta.



EL 20% DE LOS FALLECIDOS, SIN SILLITA

Las estadísticas de la Dirección General de Tráfico indican que, en 2015, 25 niños (de 0 a 14 años) fallecieron en accidente de tráfico. De ellos, 5 –uno de cada cinco– no viajaban en su correspondiente sillita. Además, 355 menores tuvieron que ser hospitalizados por las lesiones sufridas y otros 6.165 resultaron heridos leves (no necesitaron ingreso hospitalario).

ASÍ LES PROTEGE

El uso correcto de los SRI protege al niño:

- Disminuye el riesgo de eyección.
- Evita la intrusión de objetos/ocupantes en su espacio vital.
- Reduce las lesiones que se producen por el cambio de velocidad que experimenta el ocupante.
- Distribuye la energía que se produce durante un impacto por el organismo.
- Mantiene aceleraciones similares entre las distintas partes del cuerpo.





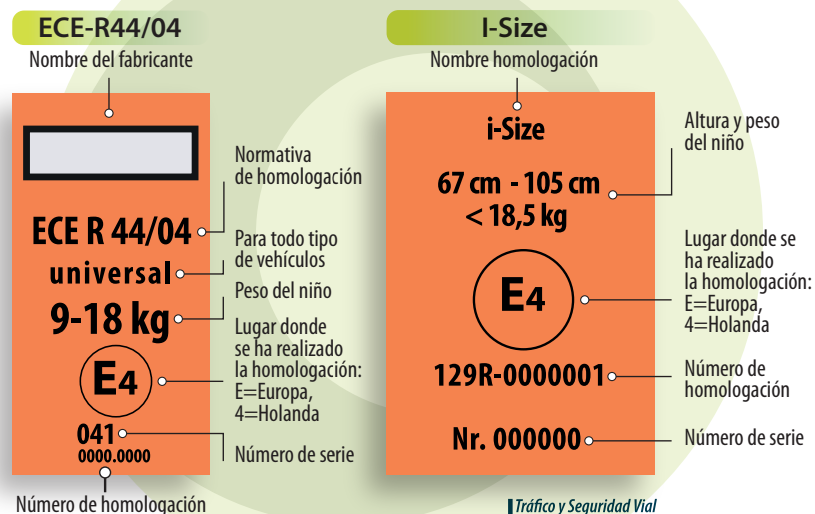
Una sillita para cada niño

LOS MENORES DEBEN VIAJAR EN SU CORRESPONDIENTE SILLITA DESDE SU PRIMER VIAJE EN COCHE, QUE SERÁ LA SALIDA DEL HOSPITAL. LAS SILLAS SE DIVIDEN EN DIFERENTES GRUPOS, SEGÚN LAS NORMAS INTERNACIONALES DE HOMOLOGACIÓN. DEBEN AJUSTARSE A LA ALTURA Y PESO DEL NIÑO, E IRSE CAMBIANDO SEGÚN VA CRECIENDO.

SIEMPRE HOMOLOGADAS

Los SRI deberán llevar una etiqueta de homologación que garantiza que cumplen los requisitos de seguridad establecidos por la normativa europea. Las dos normativas vigentes son la ECER44/04 y la I-SIZE.

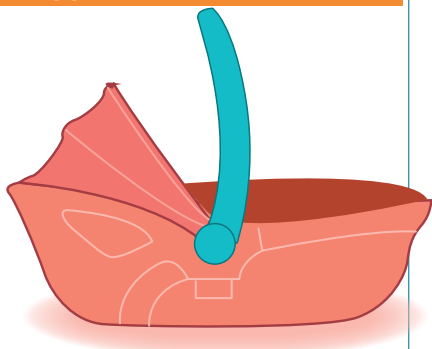
Estas son las etiquetas que deben llevar SRI



GRUPO A GRUPO

GRUPO 0 O CAPAZOS

- Solo se deben utilizar si por problemas de salud del niño lo indica el médico.
- Se colocará en los asientos traseros, en posición transversal a la marcha y con la cabeza en la parte central del vehículo.



GRUPO I (de 9 a 18 kg)

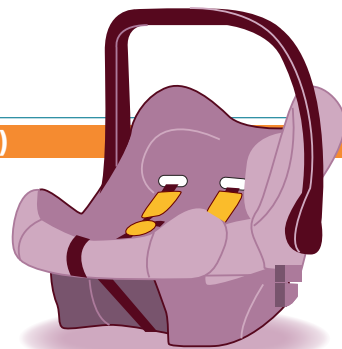
- Aproximadamente entre 1 y 4 años.
- Debe siempre instalarse antes de sentar al bebé, siguiendo de forma precisa las instrucciones de anclaje específicas para cada modelo.
- La sillita se fija al asiento mediante el cinturón de seguridad del coche o por anclajes Isofix, acompañados por un tercer punto de anclaje o una pata de apoyo. Comprobar que queda firme. El niño va sujeto mediante un arnés de cinco puntos.
- Se recomienda llevar al niño en sentido in-

verso a la marcha si el SRI lo permite mediante accesorios complementarios (la pata de apoyo).



GRUPO 0+ (de 0 a 13 kg)

- De recién nacidos hasta los 18 meses aproximadamente.
- Se deben utilizar siempre en sentido contrario a la marcha.
- Los niños van sujetos a la sillita mediante un arnés de 5 puntos.
- Se debe cambiar de silla cuando el niño supere los 13 kilos o su cabeza sobresalga del respaldo.



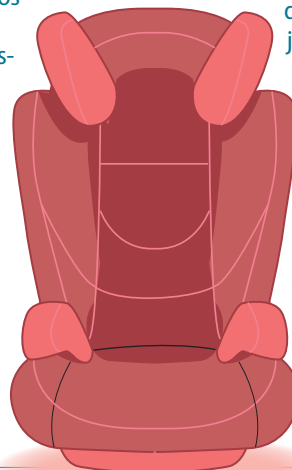
ATENCIÓN. Está prohibido colocarlas en el asiento del copiloto, salvo que los asientos traseros estén ocupados por niños en su SRI. Es obligatorio desconectar el airbag delantero.

GRUPO II/III (de 15 a 36 kg)

- Entre los 4 y los 12 años aproximadamente.
- Corresponde a los asientos y cojines elevadores con respaldo. Indicados cuando el niño es demasiado grande para una silla, pero todavía no ha alcanzado la altura necesaria para utilizar el cinturón de seguridad.
- El elevador con respaldo per-

mite adaptar el recorrido del cinturón de 3 puntos al SRI, utilizando el cinturón de seguridad del vehículo para sujetar al niño.

- La banda diagonal del cinturón pasará por encima de la clavícula y sobre el hombro sin tocar el cuello, y la banda horizontal y lo más abajo posible sobre los muslos, nunca sobre el estómago o el abdomen.



¿QUÉ SON LAS SILLITAS "I-SIZE"?

En julio de 2013 entró en vigor una nueva norma de homologación, la norma "i-Size", que clasifica las sillas según la altura del niño. Estas son las características que las diferencian:

- Han debido superar una prueba de impacto lateral para ser homologadas.
- Se clasifican según la altura del niño, no por grupos. Son los propios fabricantes los que indican para qué altura sirve la silla.
- Permiten llevar a los niños de hasta 15 meses en sentido contrario a la marcha.
- El sistema de anclaje siempre será el Isofix, de 3 puntos, dos en el asiento y el tercero mediante una pata o un anclaje en el asiento (top tether).



CONVIVIRÁN DOS NORMAS

Esta nueva normativa no implica ningún cambio para los padres que ya disponen de un SRI. Los SRI actuales pueden seguir utilizándose como hasta el momento, y se estima que convivirán ambas homologaciones hasta 2018.

¿CUÁNDO HAY QUE CAMBIAR DE SILLITA?

- El cambio de un grupo de silla a otro debe retrasarse el máximo tiempo posible, teniendo en cuenta siempre que la cabeza no sobresalga sobre el respaldo de la silla, y que no se supere el peso máximo recomendado por el fabricante.
- Si se cambia al niño antes de tiempo, los arneses o el cinturón de seguridad pueden quedar mal ajustados, facilitando que el niño rote por encima del cinturón y salga despedido, o se deslice por debajo de la banda pélvica por el 'efecto submarino'.





Las reglas para no equivocarse

LA ELECCIÓN DEL SRI PUEDE RESULTAR UNA DECISIÓN DIFÍCIL. LO ACONSEJABLE ES INFORMARSE DE LOS PRODUCTOS DISPONIBLES EN EL MERCADO, CONOCER SUS RESULTADOS EN LAS PRUEBAS DE SEGURIDAD Y PROBARLO EN EL COCHE.

1 LA MEJOR ELECCIÓN

- Comprar siempre un SRI homologado. Comprobar la etiqueta en la parte posterior de la sillita.
- Tenga en cuenta las necesidades del niño y las características del vehículo en el que se va a colocar.
- Verifique el sistema de anclaje que incorpora el vehículo (Isofix, top tether, cinturones)
- Las sillitas de segunda mano no son aconsejables, restan seguridad y normalmente no se conservan las instrucciones del fabricante.

Así funciona el sistema Isofix

Es obligatorio en los nuevos modelos de automóviles desde 2006. Es el más recomendado y seguro, porque reduce la posibilidad de que la sillita se coloque de forma incorrecta.

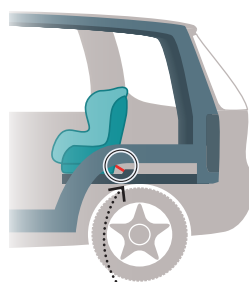
1 Los anclajes



Los dos anclajes se encuentran entre la banqueta y el respaldo de los asientos traseros del coche

Algunos modelos señalan su ubicación con el logotipo oficial del sistema Isofix

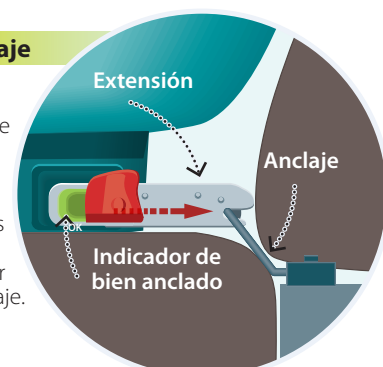
2 Seguridad



Los anclajes están unidos al chasis del automóvil. Evita que la silla se desplace o vuelque en caso de accidente.

3 Anclaje

La sillita, en su parte inferior, lleva dos extensiones rígidas para enganchar en el anclaje.



Se empuja la silla hacia el anclaje y se engancha automáticamente. En algunos modelos aparece una línea verde que indica que el anclaje es correcto.

¿PUEDO UTILIZAR UNA SILLA INFANTIL QUE HA SUFRIDO UN IMPACTO?

En un accidente de tráfico, una silla infantil puede sufrir daños graves aunque no se detecten a simple vista: micro-roturas, daños en las guías del cinturón, en los arneses, en los anclajes... Lo aconsejable es sustituirla, reduciendo el riesgo de llevar una silla que no esté en perfecto estado. También hay que tener en cuenta la renovación de la silla infantil tras un largo período de uso. La reutilización de una silla puede reducir su eficacia debido al uso, a la temperatura interior del coche o a la pérdida de las propiedades de los materiales.



¿PORQUÉ EN SENTIDO CONTRARIO A LA MARCHA?

Si el niño viaja en el sentido de la marcha y se produce un impacto frontal, su cuerpo se desplaza hacia delante y es retenido por el arnés. La desproporción de la cabeza y la débil musculatura del cuello, provocan tensiones muy altas en la columna cervical y en los órganos internos.

Sin embargo, si el menor está sentado en sentido contrario a la marcha, está apoyando toda la espalda, cabeza y cuello sobre el respaldo y, en caso de impacto, redistribuye mejor la carga y se reducen los movimientos de la cabeza en relación al frágil cuello del niño.

5 VECES MENOS RIESGO

Llevar al niño en sentido inverso a la marcha reduce cinco veces la probabilidad de sufrir lesiones graves en un accidente, respecto a viajar en sentido a la marcha.

2 CORRECTAMENTE INSTALADA

- Se instalarán siguiendo escrupulosamente las instrucciones del fabricante.
- Comprobar que queda sujeta sin balanceos. Si se instala con el cinturón de seguridad, eliminar las holguras; si es con Isofix, comprobar los testigos de instalación correcta, y utilizar el tercer punto de anclaje (top tether) o la pata de apoyo.
- Si se coloca en el asiento del copiloto en sentido contrario, desconectar el airbag y desplazar el asiento hacia atrás. Y recuerde que este caso es una excepción.

3 BIEN SENTADO

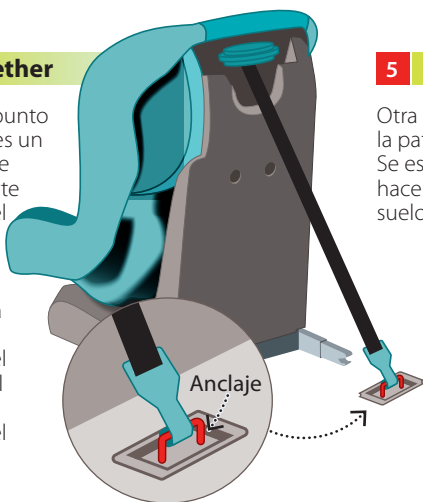
- Se recomienda que hasta 1,50 m. de altura viajen en los asientos traseros.
- En sentido contrario a la marcha al menos hasta los 2 años, siempre que el SRI lo permita.
- Ajustar el arnés al cuerpo del niño, nunca con las bandas retorcidas. No permita que saque los brazos por fuera del arnés o del cinturón o se desabroche.
- Utilizar elevador con respaldo. Además de ofrecer protección lateral, ayudan a que las bandas del cinturón vayan bien posicionadas sobre el cuerpo del niño.

¡ATENCIÓN! ATADA AUNQUE NO ESTÉ EL NIÑO

Una sillita es un objeto que puede salir proyectado en caso de colisión hacia los ocupantes. Por eso, y aunque el niño no viaje en ese momento, el SRI debe ir siempre sujeto con el cinturón del vehículo, o con el anclaje Isofix, para evitar que salgan despedidos y se conviertan en 'proyectiles' para los ocupantes del coche.

4 Top Tether

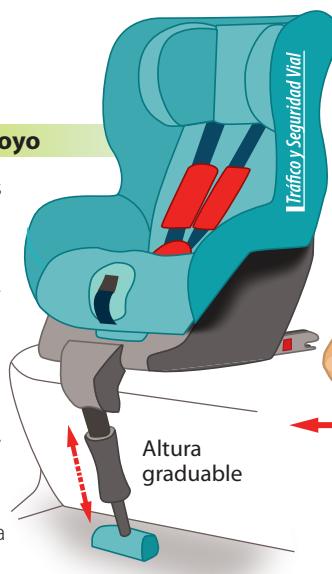
Este tercer punto de anclaje, es un cinturón que sujeta la parte posterior del respaldo de la sillita, según el modelo, a la parte posterior del respaldo del asiento o al maletero del coche.



5 Pata de Apoyo

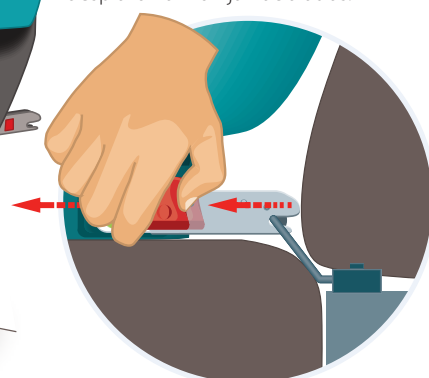
Otra alternativa, es la pata de apoyo. Se estira hasta hacer tope con el suelo del vehículo.

Sirve para las sillas del grupo 0+ y I, incluso si se montan en sentido contrario a la marcha.



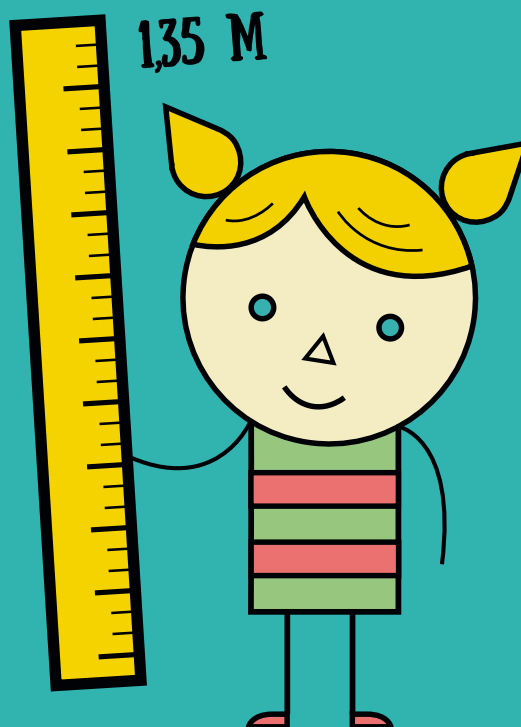
6 Desinstalación

Para retirar la silla solo hay que desplazar la manija hacia atrás.



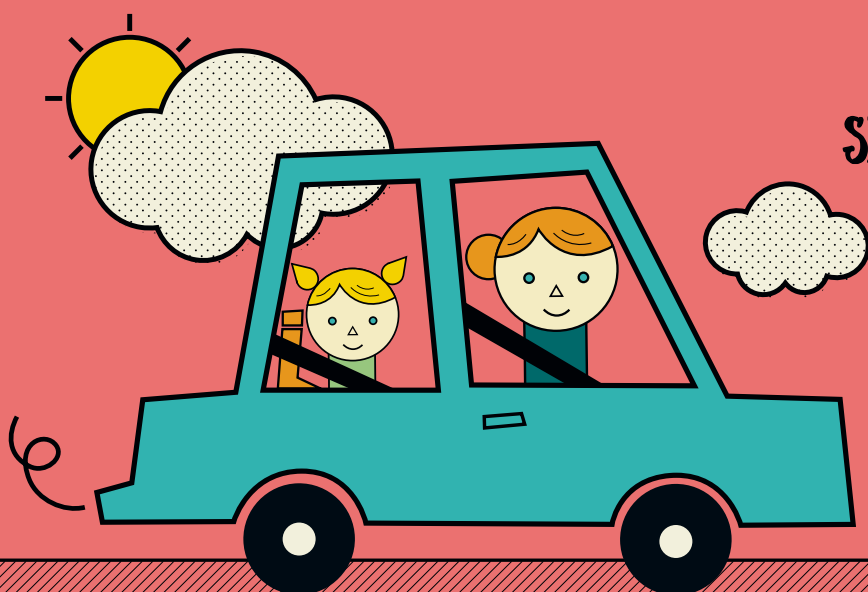
SIEMPRE DETRÁS

LOS MENORES CON ALTURA IGUAL O INFERIOR A 1,35 M DEBEN IR EN LOS ASIENTOS TRASEROS DEL COCHE.



EXCEPTO QUE:

- LOS ASIENTOS TRASEROS ESTÉN OCUPADOS POR OTROS MENORES.
- NO SE PUEDAN INSTALAR TODAS LAS SILLITAS NECESARIAS.
- EL COCHE SEA DE DOS PLAZAS.



Y UTILIZANDO SIEMPRE EL SISTEMA DE RETENCIÓN HOMOLOGADO Y ADAPTADO A SU PESO Y ALTURA.



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DEL INTERIOR



Dirección General de Tráfico