



Cinturón de Seguridad

Sistemas de retención infantil





© MINISTERIO DE INTERIOR
DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO
Área de Educación y Divulgación
Josefa Valcárcel, 28
28027 Madrid

www.educacionvial.dgt.es

Texto y diseño gráfico: Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS)
Procedente del Manual del Alumno: Programa de Intervención, Sensibilización y Reeducción Vial

NIPO: 128-09-100-05
Depósito Legal: M-35280-2009

Imprime: Estilo Estugraf Impresores, S.L.
Polígono Industrial Los Huertecillos, Nave 13
28350 Ciempozuelos (Madrid)





CINTURÓN DE SEGURIDAD, SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL







INDICE

Introducción	pag. 6
¿De qué partes se compone un cinturón?	pag. 9
¿Cuántos tipos de cinturón existen en el mercado?	pag. 10
¿Qué es el efecto submarino?	pag. 11
¿Es importante llevar abrochado el cinturón en las plazas traseras?	pag. 13
Excusas y mitos más frecuentes para no utilizar el cinturón de seguridad	pag. 13
Normas a tener en cuenta para el uso correcto del cinturón	pag. 15
El cinturón de seguridad y las mujeres embarazadas	pag. 17
Los sistemas de retención infantil	pag. 18
Grupo 0: 0 a 10 Kg. (0 a 9 meses)	pag. 21
Grupo 0+: 0 a 13 Kg. (0 a 18 meses)	pag. 23
Grupo I: 9 a 18 Kg. (9 meses - 3 años)	pag. 23
Grupo II: 15 a 25 Kg. (3 a 6 años)	pag. 24
Grupo III: 22-36 Kg. (6 a 12 años)	pag. 24
Algunas cuestiones relacionadas con la seguridad infantil	pag. 25



Introducción



El **cinturón** es el elemento más importante para la seguridad pasiva porque es el **freno de tu cuerpo en caso de impacto**. A pesar de lo que puede parecer, el cinturón no sirve para que

los pasajeros no se muevan en caso de choque, sino para que amortigüen su deceleración. Se podría decir que, en cierto modo, el cinturón **actúa como un paracaídas**. Además, el cinturón no es un elemento aislado, sino que **forma un conjunto de seguridad** con los otros sistemas principales de retención (**airbags y reposacabezas**) y estos últimos pueden no servir si no llevas abrochado el cinturón.

El cinturón es el único freno del cuerpo en caso de impacto, tanto para el conductor como para el resto de pasajeros, delante y en los asientos traseros.

Según la Organización Mundial de la Salud, el cinturón de seguridad es uno de los inventos que más vidas ha salvado. En España son obligatorios en carretera desde 1974 y en zona urbana desde 1992.

Del mismo modo que el coche tiene estructuras deformables para perder su energía cinética en caso de impacto, los pasajeros disponen del cinturón para

perder la suya. El cinturón está hecho para estirarse, pero no porque sus fibras sean elásticas, sino porque están tejidas para que pierda anchura y gane longitud con el fin de no causar lesiones graves al usuario.

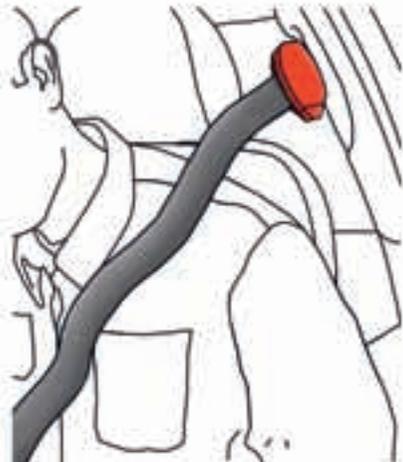
Aunque la normativa vigente estipula que la **fuerza máxima que debe soportar** el cinturón sin romperse es de 1.200 kg, los fabricantes montan cinturones que aguantan hasta **3.000 kg**. Sin embargo, lo más **importante** del cinturón de seguridad no es la fuerza que puede llegar a aguantar (ya que sería posible utilizar materiales que multiplicaran la resistencia del cinturón), sino cuánto es capaz de **deformarse**.

CINTURÓN DE SEGURIDAD
AMPLIADO 10.000 VECES



En 1958, un ingeniero de la casa Volvo –Nils Bolhin– patentó el cinturón de tres puntos; un año más tarde, todos los coches de serie de esta marca ya lo ofrecían en las plazas delanteras. Desde entonces hasta ahora la utilización del cinturón de seguridad ha salvado más vidas que ninguna otra estrategia de seguridad pasiva. Como ejemplo, podemos citar el estudio realizado por la Nacional Highway Safety Administration (NHTSA) en los EE.UU., que concluye que en 1995 el cinturón había salvado la vida a 9.797 personas, aproximadamente unas 27 al día.

Para averiguar esto, se realizan pruebas de choque en laboratorio a 50 km/h con maniqués de 1'74 m de estatura y 76 kg de peso. En ellas se ha demostrado que la fuerza de un cuerpo de este peso sobre el cinturón puede ser de hasta 1.000 kg. En estas condiciones, el cuerpo se desplaza una distancia de 25 cm hacia adelante como consecuencia del estiramiento del cinturón en caso de una deceleración muy fuerte.

PINZA COLOCADA EN UN CINTURÓN

Pero si llevas una **pinza** (como hacen algunos usuarios) para que el cinturón no te apriete, cambian las condiciones y esto puede conllevar un grave **problema**. La razón es sencilla: un coche pasa de ir a 50 km/h a detenerse en sólo siete décimas de segundo; pero el cinturón, por estar más holgado, hará que recorras una distancia mayor. Cuanto antes se empiece a frenar tu cuerpo, menos posibilidades habrá de que llegues a **estrellarte contra el volante**, el salpicadero o los asientos delanteros. De esta forma, la pinza o ropa muy

grosa añadirán al cinturón unos centímetros de holgura que podrían resultar muy peligrosos en caso de accidente, porque podrían chocar con el volante o el salpicadero.

PROTECCIÓN DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD***En caso de choque frontal***

- Divide por nueve el riesgo de fallecimiento y de heridas graves en la cabeza.
- Reduce a una cuarta parte el riesgo de heridas, fracturas y lesiones de otro tipo.

***En caso de alcance***

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





Cuando vayas en un vehículo, debes tener en cuenta algunas cosas importantes respecto del uso del cinturón.

Estos datos son válidos tanto **para las plazas delanteras como para las traseras** de cualquier tipo de vehículo. Ponerse el cinturón en las plazas traseras es tan importante como hacerlo en las delanteras, tal como se explicará posteriormente.

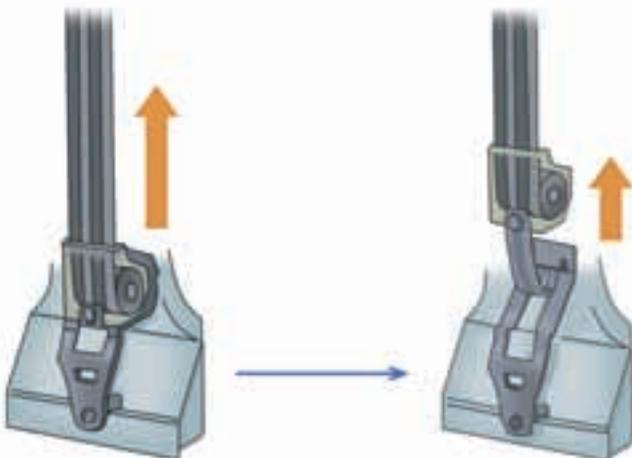
Las pinzas y las prendas muy gruesas restan eficacia al cinturón y facilitan que choques contra cualquier parte del vehículo.

¿De qué partes se compone un cinturón?

El cinturón de seguridad evita que el cuerpo se desplace excesivamente en caso de impacto frontal y choque contra el volante, el parabrisas o los asientos delanteros. El mecanismo de un cinturón consta de los siguientes sistemas:

- **Sistema de bloqueo angular**, que **impide que salga la cinta** cuando excede un valor determinado o su inclinación no es la adecuada (si intentas sacarlo estirando hacia arriba, por ejemplo). **Actúa en caso de vuelco.**
- **Sistema de bloqueo por sensibilidad de cinta**, que **impide la salida de**

LIMITADORES DE CARGA





cinta cuando el ocupante se mueve bruscamente hacia adelante. **Actúa sobre todo en choques frontales.**

- **Sistema limitador de carga.** Además de la elasticidad propia de la cinta del cinturón de seguridad destinada a absorber la energía, los cinturones suelen estar dotados de estos **sistemas que permiten que salgan entre 5 y 7 cm de cinta** cuando la fuerza sobre pecho o pelvis ha alcanzado unos valores predeterminados. De esta forma **reduce el riesgo de lesión interna o de latigazo cervical** sin afectar la sujeción del cuerpo.

¿Cuántos tipos de cinturón existen en el mercado?

Existen **cuatro tipos** básicos de cinturones de seguridad. Su utilidad y eficacia en caso de accidente varían de manera considerable: **torácicos** (son poco recomendables y ya no se utilizan), **abdominales** (los de las plazas centrales traseras, que también están empezando a desaparecer), de **tipo arnés** (los utilizados en vehículos de competición) y los **mixtos** o de tres puntos de anclaje, que por ser los más comunes detallamos a continuación:

- Son una **combinación de los abdominales y de los torácicos.**
- **Sujetan el tórax y el abdomen**, eliminando en gran medida el peligro de deslizamiento del cuerpo y de desplazamiento hacia adelante.



- Se utilizan actualmente en todas las plazas delanteras y casi todas las traseras y comienzan a sustituir a los cinturones abdominales en las plazas centrales traseras.

¿Qué es el efecto submarino?

Es muy importante que conozcas que otro de los peligros que supone que un cinturón quede holgado es el llamado **efecto submarino**, al que ya hicimos referencia anteriormente.



Imagina que vuelves de la playa con el bañador mojado y tienes que coger el coche. ¿Qué es lo primero que harías? Probablemente colocarías la toalla en el asiento para no mojarlo. Es lo que haces siempre y no ves ningún peligro en ello.

Pero, ¿sabes qué es lo que puede suceder realmente?

El efecto submarino consiste en que **el cuerpo**, si no está bien sujeto por el cinturón, presiona el asiento hacia abajo y **llega a deslizarse por debajo de la banda abdominal del cinturón de seguridad**. Esta situación es muy peligrosa por tres razones:

- primero, deja que el cuerpo continúe su movimiento hacia adelante y, por ello, **aumenta el riesgo de chocar** contra el volante o el salpicadero;



- segundo, coloca el cinturón sobre una parte blanda del cuerpo (el abdomen), lo que puede ocasionar **lesiones internas graves**; y
- tercero, el deslizamiento del cuerpo puede hacer que te estrelles contra la parte baja del habitáculo sufriendo graves lesiones (sobre todo **fracturas en las piernas**).



Para evitar todo ello, además de los mecanismos que eliminan o limitan la holgura del cinturón (pretensores), se hacen **modificaciones en la estructura interior del asiento**. La parte delantera de la banqueta forma una pequeña rampa, que hace más difícil que el cuerpo se desplace hacia adelante y hacia abajo.

Cuando, como en el ejemplo, colocas una toalla o cualquier complemento de los que venden para los asientos (como aislantes de bolas, riñoneras, almohadones...) estás aumentando la probabilidad de que se dé el efecto submarino, ya que estos elementos hacen **perder eficacia al cinturón** y alteran la estructura del asiento y su capacidad de retención.



Para evitar el efecto submarino debes colocar bien el cinturón y sentarte correctamente sin añadir ningún complemento al asiento.





¿Es importante llevar abrochado el cinturón en las plazas traseras?

La falsa creencia de que no es necesario llevar el cinturón en los asientos traseros es muy común entre la gente. Sin embargo, **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.**



Es cierto que frente a los pasajeros traseros no hay masas rígidas (como el volante o el salpicadero), pero los asientos delanteros contra los que chocan no son una estructura deformable que pueda absorber la energía del impacto.

Sin cinturón de seguridad, a 80 km/h los pasajeros de atrás 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 kg a 10 km/h, lo que podría matar o lesionar gravemente a los ocupantes de los asientos delanteros.

Excusas y mitos más frecuentes para no utilizar el cinturón de seguridad

Existen muchas **excusas** para no llevar el cinturón y también muchos mitos sobre su eficacia. Generalmente se debe a la falta de información y al desconocimiento de este importante sistema de seguridad. A continuación explicamos algunos de estos mitos y sus respuestas:





- **“Conozco gente que se ha salvado por no llevarlo”**

Según un estudio realizado en Estados Unidos, sólo en un **accidente de cada millón** llevar el cinturón puede ser negativo, por lo que esta circunstancia es muy improbable.

- **“El cinturón no sirve para nada”**

Según la Organización Mundial de la Salud no se ha descubierto un **sistema más eficaz que el cinturón**, ya que reduce la posibilidad de muerte en más de un 60%.

- **“En ciudad el cinturón no es necesario”**

A tan sólo **40 km/h, un golpe frontal puede ser mortal**, porque la cabeza impacta con 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.

- **“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**.

- **“A poca velocidad el cinturón no sirve”**

Precisamente, ocurre todo lo contrario. **A baja velocidad el cinturón es mucho más útil**, ya que a grandes velocidades (140 km/h por ejemplo) su eficacia para salvar es mucho menor.

- **“Los cinturones de detrás no son útiles”**

Como se ha indicado, una persona que vaya detrás sin cinturón, puede salir despedida con tal fuerza que **puede matar a los ocupantes de los asientos delanteros**.





- **“Mucha gente se salva porque salió despedida del coche”**

Si no llevas cinturón y sales despedido del vehículo, la probabilidad de sufrir **lesión medular** grave se incrementa en un 1.300% y la posibilidad de muerte en un 300%.

- **“El cinturón me resulta incómodo”**

No hay **mayor incomodidad que perder la vida**. En todo caso, adáptate el cinturón para eliminar sus posibles incomodidades.

- **“Llevo un buen coche con muchos sistemas de seguridad”**

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

- **“No me hace falta; yo no voy a tener accidentes”**

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

Normas a tener en cuenta para el uso correcto del cinturón

Como complemento a todo lo comentado anteriormente, a continuación se dan algunas recomendaciones básicas e importantes en relación con el cinturón:

- Debes llevar el **cinturón bien ceñido al cuerpo**. Es por ello que no debes utilizar pinzas o ropa demasiado voluminosa, como abrigos.





- **No debes poner nada debajo del cinturón**, como por ejemplo una almohada, con el fin de ir más cómodo.



- **Comprueba**, una vez abrochado, que **no esté enganchado o enrollado** en alguna parte de su recorrido porque puede ser peligroso y además pierde eficacia.

- Pasa la parte superior de la cinta por la clavícula, entre el cuello y el hombro; **nunca por el cuello**, porque podría causar lesiones graves en caso de accidente.



- **Coloca 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.
- **Cambia el cinturón cuando sufras un golpe**, porque el trenzado del mismo habrá perdido su eficacia e incluso puede haber roturas en los sistemas de anclaje.

Los beneficios del cinturón de seguridad son evidentes: reduce de tres a uno la probabilidad de muerte en accidente de tráfico y alcanza su máxima eficacia en los vuelcos, donde reduce el riesgo de fallecimiento en un 77%. Sin este dispositivo, por ejemplo, en un choque a 80 km/h contra un objeto rígido los ocupantes del coche se ven lanzados hacia delante con una fuerza 80 veces superior a su peso.

El cinturón de seguridad y las mujeres embarazadas

En el caso de las mujeres embarazadas, la Ley las eximía de la obligación de llevar el cinturón bajo determinadas circunstancias. Esto era un grave **error** que procede de los primeros estudios, en los que se comprobó que el **cinturón podía producir daños al feto**.



Posteriormente se han encontrado evidencias que permiten afirmar que el riesgo de lesión y pérdida del feto por no llevar puesto el cinturón de seguridad es mayor que el riesgo de no llevarlo.

Además, si la embarazada es la que conduce, el peligro es aún mayor. Sin cinturón, un pequeño choque puede hacer que el vientre golpee directamente contra el volante. Por ello siempre es recomendable su uso en cualquier fase del embarazo, aunque, lógicamente, utilizándolo de forma adecuada.

En definitiva, el cinturón siempre es obligatorio en embarazadas, pero guardando ciertas precauciones: hay que procurar que el cinturón no vaya sobre la zona del feto. Para ello existen a la venta algunos sistemas especiales que permiten ajustarlo correctamente sin que oprima el abdomen.



Los riesgos de no llevar cinturón

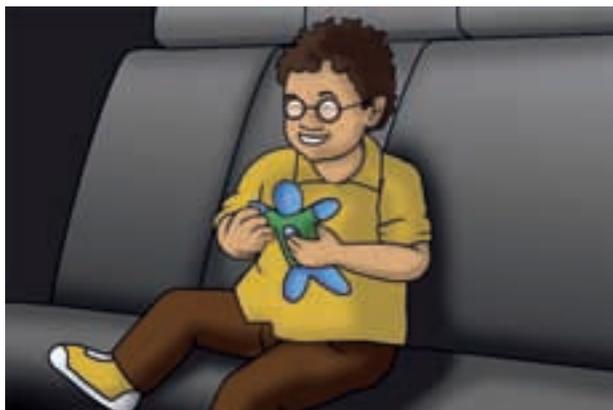
Una investigación realizada en Estados Unidos en 1993 concluía que las embarazadas involucradas en accidentes de tráfico y que no llevaban puesto el cinturón tenían el doble de probabilidades de tener un bebé de bajo peso y 2,3 veces más riesgo de dar a luz en las 48 horas posteriores al accidente, aunque el golpe se produjera a baja velocidad.

Otro estudio similar realizado también en este país revelaba que la mortalidad del feto en los siniestros de carretera era tres veces superior a la de la madre. En uno de los accidentes investigados, la mujer, que no llevaba el cinturón, sufrió fracturas en la pelvis y en el fémur pero el feto resultó con fracturas en los huesos craneales y hemorragia intraventricular. En cualquier caso, la mayoría de las embarazadas son bastante responsables en este tema: en 1990, una encuesta realizada por la Asociación Médica Americana mostraba que el 88% de las mujeres en estado utilizaba el cinturón cuando conducía y el 90% lo hacía cuando iba de pasajera. Casi la cuarta parte, sin embargo, no sabía si era conveniente o no el uso de este mecanismo de retención durante el periodo de gestación.

Los sistemas de retención infantil

A pesar de que todo accidente en carretera es trágico, el de un niño siempre nos afecta más que el resto, pues se le ha negado la posibilidad de disfrutar de toda su vida.

En Europa la **accidentalidad infantil** en carretera sigue siendo **preocupante**. Cada año fallecen al menos 1.000 niños y otros 80.000 resultan heridos. Pero esta situación es mucho





más dolorosa si tenemos en cuenta que el 75% de las muertes infantiles y el 90% de los daños graves se podrían haber **evitado** si los más pequeños hubieran **viajado correctamente** en el coche, en asientos especiales y con las medidas adecuadas. En este contexto y por desgracia, España está entre los países con mayores índices de mortalidad y de lesiones infantiles en accidentes de circulación.

Los niños no pueden **decidir por sí mismos** cómo deben ir sentados en un vehículo, por lo que su seguridad en el coche depende únicamente de ti. Es evidente que su cuerpo se vuelve muy vulnerable en el interior de un vehículo, ya que los coches no se han fabricado para las medidas de los niños.

Sobre todo durante los **primeros años** de vida los pequeños padecen **graves lesiones cervicales** al ser sometidos a la brutalidad de las fuerzas que se producen durante un impacto. Ello se debe en parte a que su cabeza es mucho más grande de lo que debería ser en relación con el resto de su cuerpo y a que todavía no tienen completamente desarrollada la musculatura cervical, por lo que en una colisión la columna vertebral es empujada hacia delante por la cabeza con una violencia enorme.

La mayoría de los sistemas de seguridad que equipa un automóvil (cinturones, airbags, reposacabezas, etc.) tampoco están pensados ni diseñados para los más pequeños. Por eso, los **niños deben usar sus propios sistemas de retención para viajar con seguridad** en el interior de un vehículo; aunque en algunos casos también pueden servirles los que utilizan los mayores, pero siempre que los adaptemos a sus necesidades.

Existen en el mercado diferentes tipos de sistemas de retención y accesorios infantiles que deberás elegir en función del **peso** del niño que vaya a utilizarlos, y no en función de su edad, aunque esta pueda ser un referente.

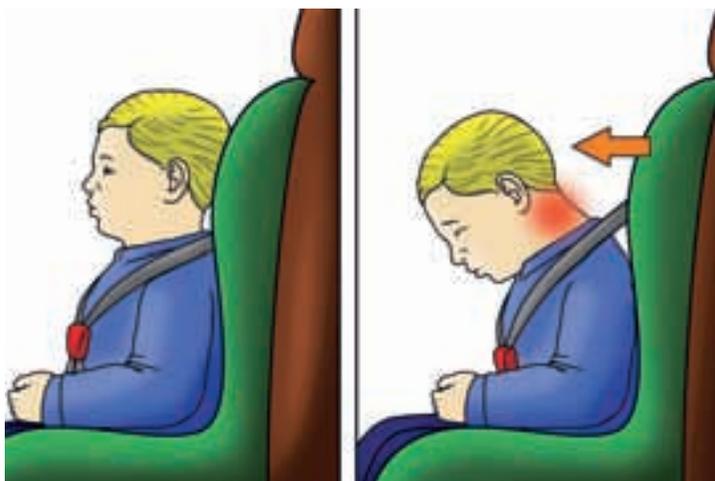


En principio, los sistemas de sujeción para niños pueden colocarse en cualquier plaza del vehículo, pero en función de una serie de características existen unas plazas más seguras que otras. **Cuando vayas a montar a tu hijo en el vehículo ten en cuenta los siguientes aspectos:**

- *La presencia de airbag en la plaza en cuestión.* En caso de que exista airbag en esa plaza, **nunca coloques la silla en ella, a no ser que la bolsa de aire sea desconectable** (en algunos modelos de automóvil existe esa posibilidad, normalmente girando una llave situada en el salpicadero).
- *La tranquilidad en el viaje.* Si colocas la silla en el **asiento delantero**, el niño podrá verte constantemente, y viceversa, lo que da lugar generalmente a un viaje más tranquilo para ambos y genera **menos distracciones** al volver la cabeza hacia atrás. Aunque si va otra persona con el pequeño es mejor que la sitúes en el asiento trasero.



- *La orientación del asiento con respecto al sentido de marcha del vehículo.* La mayoría de las veces, el asiento se puede colocar en el mismo sentido de la marcha del vehículo o en sentido contrario. Esta orientación resultará clave en una posible colisión, ya sea frontal, lateral o de alcance. Las **sillas deben colocarse preferentemente en sentido inverso a la marcha**, ya que de esta forma la fuerza del impacto queda repartida de manera más uniforme por todo el cuerpo del bebé y en el caso del impacto frontal (el más común y más grave) el cuello del niño, que es más débil, estará más protegido. La mayoría de expertos aconsejan esta posición invertida hasta que el niño cumpla **dos años**. Otros la recomiendan hasta incluso los cuatro años de edad.



- *Las estadísticas.* Debes tener en cuenta que el **asiento delantero derecho** es el más afectado estadísticamente en **colisiones**. En otras palabras: cuando se produce un accidente, la mayor parte de las veces esta plaza se ve afectada.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, parece que la **combinación más segura** pasaría por colocar la silla en **sentido contrario al de la marcha y en el asiento trasero, preferentemente en la plaza central, para proteger al niño del golpe lateral**, siempre que el vehículo disponga en ella de un cinturón de seguridad de los denominados mixtos o de tres puntos.

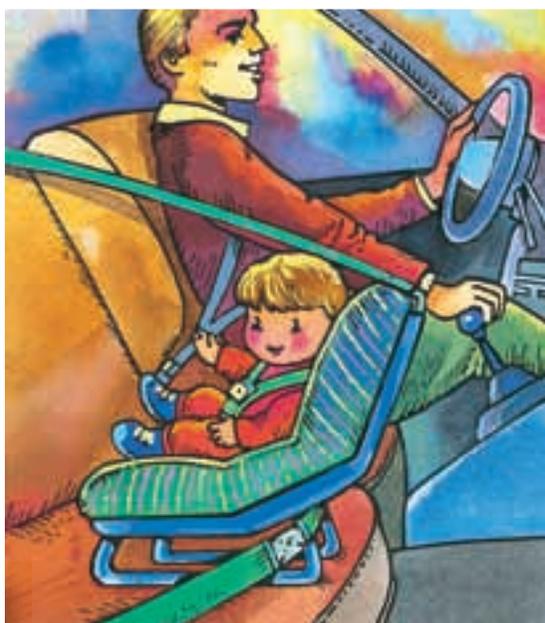
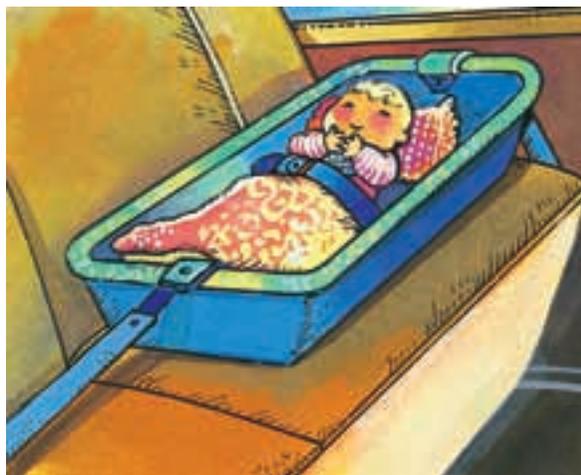
Los niños no tienen capacidad de decisión, depende de ti que vayan sentados y abrochados correctamente. Para ello, escoge el sistema de retención adecuado a su peso y tamaño.

Grupo 0: 0 a 10 Kg. (0 a 9 meses)

Cuco para recién nacido

- Totalmente rígidos.
- Provistos de una red antiproyección o de un cinturón de tres puntos de anclaje.

- Se colocan en los asientos posteriores y en posición transversal.
- Pueden usarse los cinturones del propio vehículo o cinturones que se proporcionan con el cuco.
- Algunos capazos de los cochecitos de paseo disponen de arneses de seguridad para que se puedan usar para transportar al niño en el vehículo.



Silla-cesta de seguridad

- Se puede colocar en el asiento trasero o delantero y siempre en sentido contrario al de la marcha.
- Si se coloca en el asiento delantero debe desactivarse el airbag.
- Se acopla con el cinturón de seguridad del vehículo.
- No es muy cómodo en viajes largos para niños de dos o tres meses.

Grupo 0+: 0 a 13 Kg. (0 a 18 meses)

Silla en sentido contrario a la marcha

- Se coloca siempre en sentido contrario a la marcha.
- Se puede colocar en asientos traseros o delanteros.
- Si se coloca en el asiento delantero se debe desactivar el airbag.



Grupo I: 9 a 18 Kg. (9 meses - 3 años)

Silla en sentido de la marcha

- Utiliza el cinturón del propio vehículo o uno complementario proporcionado por el fabricante de la silla.



- Para evitar que el niño se salga por la parte inferior de la silla, “efecto submarino”, son preferibles las que tienen cinco arneses.
- Son más cómodas para los niños y se evitan posibles mareos, aunque en caso de colisión el impacto no se reparte de forma uniforme por toda la espalda.
- Estas sillas pueden colocarse en las dos posiciones.

Grupo II: 15 a 25 Kg. (3 a 6 años)



Asientos con ajuste de altura de la cinta del vehículo

- Se acopla a los cinturones de seguridad del propio vehículo, utilizando un ajustador que lo adapta a la altura del hombro del niño.
 - Se puede utilizar tanto en el asiento delantero como en los traseros.
 - La silla es una pieza única y no se puede desmontar.
- En algún modelo de este grupo de sillas se puede desmontar el respaldo y utilizar el asiento como cojín elevador, válido para el siguiente grupo.

Grupo III: 22-36 Kg. (6 a 12 años)

Cojín elevador

- Se acopla a los cinturones de seguridad del propio vehículo.
- Eleva al niño para que los cinturones no le molesten en el cuello, no obstante si fuera necesario, se puede acoplar al cinturón un ajustador de altura.
- Existen unos cinturones especiales similares a los de competición.



Algunas cuestiones relacionadas con la seguridad infantil

Además de lo ya comentado, debes tener en cuenta algunas cuestiones relacionadas con los sistemas de retención infantil:

- Elige el sistema de retención **adecuado** en función del **peso** y del **tamaño** del niño, y no en función de su edad. Datos como la edad o la talla sólo deben servir como una primera orientación.
- Comprueba que el sistema elegido está **homologado**, lo que significa que ha superado de manera satisfactoria una serie de pruebas: resistencia de correas, hebillas, partes metálicas, comportamiento de los componentes ante el frío, el calor, la corrosión, la abrasión, la tracción, etc.
- El producto debe tener **etiqueta de homologación**, perfectamente cosida o pegada, en la que se recoja toda la información de manera clara, legible y fácilmente localizable. Los datos que has de tener en cuenta en la etiqueta son:





- Antes de comprar la sillita o cualquier otro sistema de retención infantil es conveniente **probarlo** para ver que se queda bien fijado y que resulta cómodo para el tipo de vehículo en el que lo vas a usar.
- Instala la sillita en el vehículo correctamente, siguiendo las **instrucciones** que la acompañan, de forma que quede fijado a la estructura del vehículo o a sus cinturones. Es necesario ajustar y abrochar bien los cinturones de la silla al pequeño.
- No coloques en posición invertida los sistemas de protección pensados por el fabricante sólo para instalarse en el sentido de la marcha. Consulta las instrucciones al respecto.
- Si el coche dispone de **airbag** en alguno de los asientos, delanteros o traseros, como se ha dicho, nunca coloques la silla en él, a no ser que este pueda **desconectarse**. La velocidad y la fuerza con la que se dispara el airbag podría causar lesiones graves al niño, aunque el choque no se produjera a una velocidad elevada.
- No es nada recomendable que un niño utilice un **cinturón de adulto**. De todas formas, ir sujeto –aunque mal– puede ser mejor en determinados casos que salir proyectado hacia adelante. Dos niños jamás deben compartir el mismo cinturón de seguridad.
- Después de un **accidente**, la sillita debe **cambiarse**, ya que puede haber sufrido alguna rotura o deterioro que afecte a su seguridad.
- **Nunca** llesves a un niño en **brazos**, porque en caso de accidente, a sólo 5 km/h ningún adulto es capaz de retenerlo.





- Tampoco debes dejar al niño **ir de pie entre los asientos**, y mucho menos poner una barra para que se sujete en ella porque si hay un accidente, el niño saldrá despedido contra los elementos del interior del vehículo.
- Recuerda que está prohibido que los **niños menores de 12 años** viajen en las **plazas delanteras** de un automóvil, excepto si utilizan los sistemas de retención adecuados.
- Los niños **nunca** deben ir **tumbados** en el asiento posterior porque en caso de accidente pueden sufrir graves lesiones.
- Es importante dar un **buen ejemplo** a los niños. Si tú no utilizas el cinturón, no podrás exigirle a tu hijo que utilice su propio sistema de retención.
- A medida que el niño crece, disminuye su sensibilidad hacia la seguridad infantil, de manera que a partir de los cuatro años suele ser más habitual que no se utilice un sistema de seguridad adecuado. No obstante, tu obligación es **protegerlo** hasta que el pequeño alcance una estatura de 1.35 m, momento en el cual ya podrá utilizar los cinturones normales del vehículo o seguir usando un dispositivo de retención homologado a su talla y a su peso.

La educación en seguridad vial es una labor importante que como padres todos debemos ejercer. Recuerda que para educar además de palabras los niños deben ver en los padres unas actitudes y comportamientos seguros en sus acciones diarias en el ámbito del tráfico y la seguridad vial.





Josefa Valcárcel, 28 - 28027 Madrid

www.dgt.es

