



CINTURÓN DE SEGURIDAD SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL



MINISTERIO
DEL INTERIOR

DGT
Dirección General
de Tráfico



© MINISTERIO DEL INTERIOR

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

SUBDIRECCIÓN GENERAL DE INTERVENCIÓN Y POLÍTICAS VIALES

UNIDAD DE INTERVENCIÓN EDUCATIVA

C/ Josefa Varcárcel, 44

28071 Madrid

www.dgt.es

Coordinación DGT: Perfecto Sánchez Pérez

Diseño e ilustración: Carlos Navarro y DRIMWAY STUDIOS

Asesora pedagógica: Nereida Iglesias Villar

NIPO: 128-14-040-2

Depósito Legal: M-27387-2014

Impresión:

Catálogo general de publicaciones oficiales: <http://publicacionesoficiales.boe.es>



**CINTURÓN
DE SEGURIDAD.
SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL**



ÍNDICE



Introducción.	7
¿De qué partes se compone un cinturón?	10
¿Cuántos tipos de cinturón existen en el mercado?	11
¿Qué es el efecto submarino?	11
¿Es importante llevar abrochado el cinturón en los asientos traseros?	13
Excusas y mitos más frecuentes para no utilizar el cinturón de seguridad.	14
Normas a tener en cuenta para su uso	16
El cinturón de seguridad y las mujeres embarazadas	17
Los sistemas de retención infantil	18
Grupo 0: 0 a 10 Kg.	21
Grupo 0+: 0 a 13 Kg.	22
Grupo I: 9 a 18 Kg.	23
Grupo II y III: 15 a 36 Kg	23
A partir de 135 cm.	24
Algunas cuestiones relacionadas con la seguridad infantil.	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 parte de 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, tanto en los asientos delanteros como traseros.

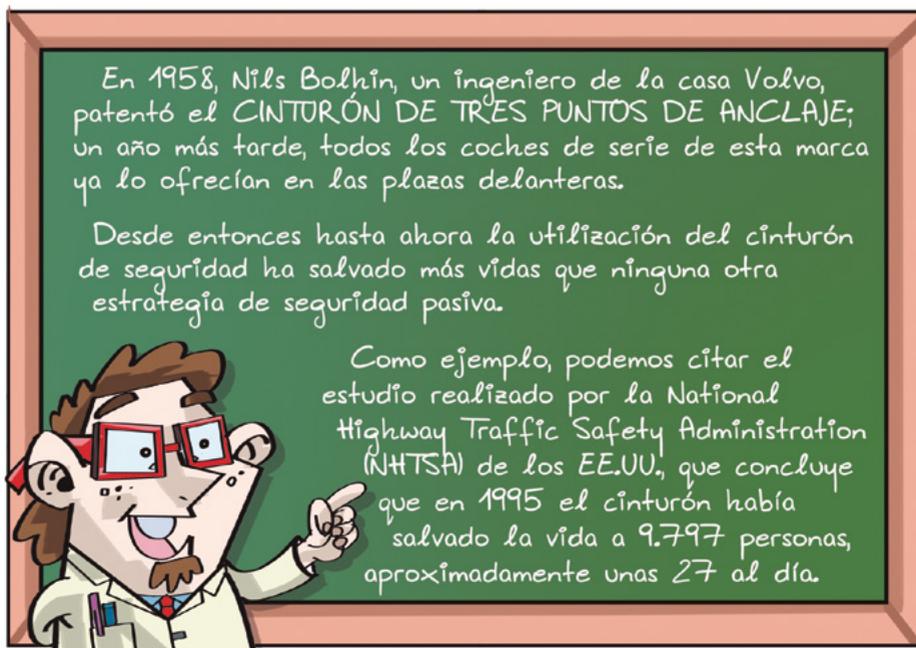


Según la Organización Mundial de la Salud, el cinturón de seguridad es uno de los inventos que más vidas ha salvado. En España son obligatorios en carretera desde 1974 y en zona urbana desde 1992.

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



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.

Pero si llevas una pinza (como hacen algunos usuarios) para que el cinturón no te apriete, cambian las condiciones y esto puede conllevar a 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 gruesa añadirá al cinturón unos centímetros de holgura que podrían resultar muy peligrosos** en caso de accidente, porque podrías chocar con el volante o el salpicadero.

PROTECCIÓN DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

EN CASO DE CHOQUE FRONTAL

- Disminuye en un 90% el riesgo de fallecimiento y de heridas graves en la cabeza.
- Reduce en un 75% 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 los asientos delanteros como para los traseros de cualquier tipo de vehículo. Ponerse el cinturón en las plazas traseras es tan importante como hacerlo en las delanteras.

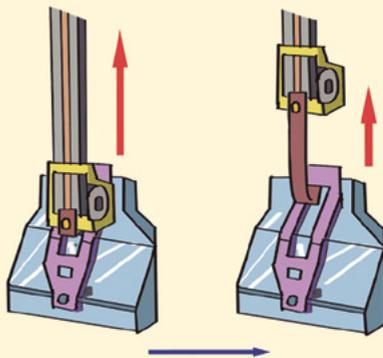
Las pinzas y las prendas muy gruesas restan eficacia al cinturón y facilitan que choques contra cualquier parte del vehículo.

¿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:

LIMITADORES DE CARGA

- Estos sistemas permiten que salga entre 5 y 7 cm de cinta extra.
- Reduce el riesgo de lesión interna o de latigazo cervical sin afectar la sujeción del cuerpo.



- **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 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 salga 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 cinturón** 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 todos los asientos delanteros y casi todos los traseros 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.

Imagina que vuelves de la playa con el bañador mojado y tienes que coger el coche. ¿Qué es lo primero que harás? 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, permite que el cinturón presione 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 pueden hacer 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, siendo aconsejable no añadir ningún complemento al asiento.

¿ES IMPORTANTE LLEVAR ABROCHADO EL CINTURÓN EN LOS ASIENTOS TRASEROS?

Existió 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 o se detiene bruscamente.

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:

“Llevo un buen coche con muchos sistemas de seguridad.”

El resto de los 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.

“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, 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 plena para salvar la vida 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 el 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.

NORMAS A TENER EN CUENTA PARA SU USO

A continuación, veamos 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.
- **No debes poner nada debajo del cinturón** 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 verían lanzados hacia delante con una fuerza 80 veces superior a su peso.

EL CINTURÓN DE SEGURIDAD Y LAS MUJERES EMBARAZADAS

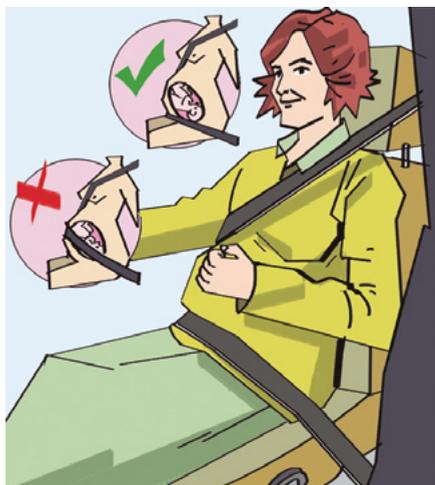
En el caso de las mujeres embarazadas, la Ley las eximía de la obligación de llevar el cinturón bajo determinadas circunstancias.

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.



Los niños no pueden decidir por sí mismos cómo deben ir sentados en un vehículo, por lo que su seguridad en el mismo depende únicamente de ti. Es evidente que **su cuerpo se vuelve muy vulnerable en el interior de un vehículo**, ya que los automóviles **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 deberán llevar siempre un sistema de retención infantil adecuado a su altura y peso para viajar con seguridad en el interior de un vehículo.

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

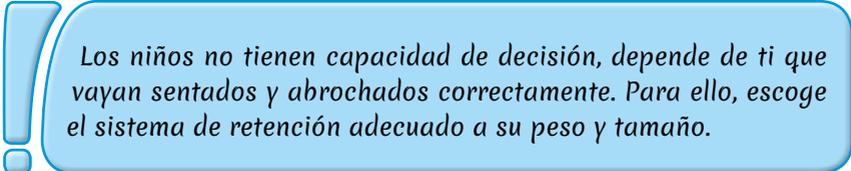
En principio, los sistemas de retención para niños deberán colocarse en los asientos traseros del vehículo pero, **en función de una serie de características, existen unas plazas más seguras que otras**. Cuando vayas a montar a tu hijo en el vehículo ten en cuenta los siguientes aspectos:

- **La presencia de airbag en el asiento en cuestión**. En el caso de que exista airbag en ese asiento, nunca coloques la silla en él, a no ser que la bolsa de aire sea desconectable (en algunos modelos

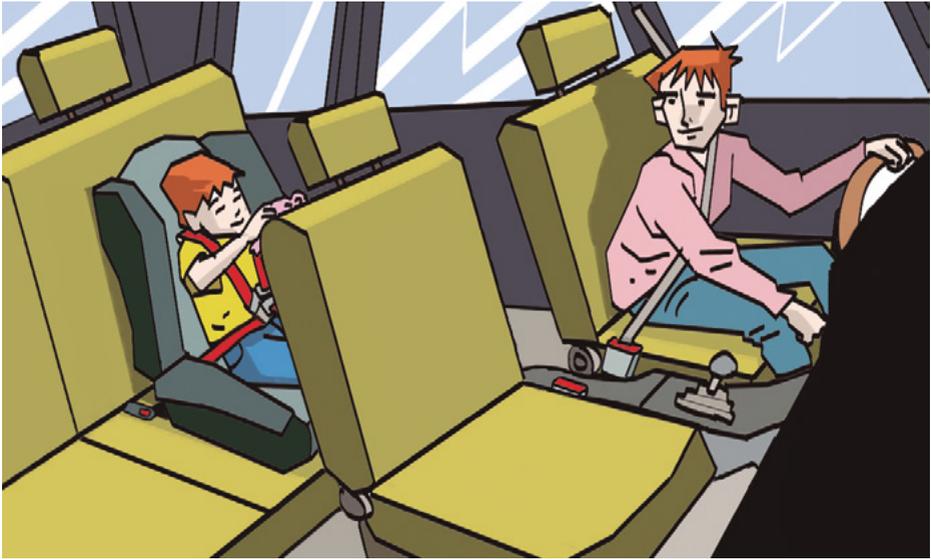
de automóvil existe esa posibilidad, normalmente girando una llave situada en el salpicadero).

- **La 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 del copiloto 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.

▮ Cuco para recién nacido

- Totalmente rígidos.
- Provistos de una red antiproyección o de un cinturón de tres puntos de anclaje.
- Pueden usarse los cinturones de propio vehículo o los cinturones que se proporcionan con el cuco.
- En el caso de los capazos, se colocan en los asientos posteriores y en posición transversal.
- Algunos capazos de los cochecitos de paseo disponen de arneses de seguridad para que se puedan usar al transportar al niño en el vehículo.



▢ Silla-cesta de seguridad

- Se deben colocar en los **asientos traseros y en sentido contrario** al de la marcha.
- Se acoplan 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.

▢ Silla en sentido contrario a la marcha

- Se coloca siempre en los **asientos traseros y en sentido contrario** a la marcha.
- Ir en **sentido contrario** permite una **mayor protección** de cabeza, cuello y columna.
- Los niños se sujetan a la silla mediante un **arnés de 5 puntos**.
- Debe **cambiarse de sistema** cuando el niño supere los 13 kg o su cabeza sobresalga del respaldo.



GRUPO I: 9 A 18 KG.

Silla en sentido de la marcha

- 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



- **Debe instalarse siempre antes de sentar al bebé**, siguiendo de forma precisa las instrucciones de anclaje específicas para cada modelo.
- Utiliza el cinturón del propio vehículo o uno complementario proporcionado por el fabricante de la silla.
- El niño queda sujeto mediante un arnés de cinco puntos que **siempre debe ir bien ajustado al cuerpo**.
- Si el niño saca un brazo o suelta algún agarre, el sistema de sujeción perderá toda su efectividad.

GRUPO II Y III: 15 A 36 KG.

Asientos y cojines elevadores

- Indicados para el momento en el que el niño es demasiado grande para una silla y demasiado pequeño para el cinturón de adulto.
- **Funcionan elevando al niño hasta alcanzar la altura necesaria para**



utilizar el cinturón del propio vehículo correctamente, siendo éste el que sujeta al niño y al elevador.

- La banda diagonal del cinturón ha de pasar por encima de la clavícula y sobre el hombro sin tocar el cuello, y la banda ventral, lo más abajo posible sobre las caderas y muslos, y **nunca sobre el estómago.**
- **Se puede utilizar tanto en el asiento delantero como en los traseros.**
- En algún modelo de este grupo de sillas se puede desmontar el respaldo y utilizar el asiento como cojín elevador pero, aunque esté homologado, es aconsejable su uso siempre con respaldo.



A PARTIR DE 135 CM

- Excepcionalmente, los menores de 12 años de **estatura igual o superior a 135 cm.** pueden utilizar directamente los cinturones de seguridad del propio vehículo.
- Dentro de esta posibilidad, **hasta los 150 cm. es recomendable que los menores sigan utilizando S.R.I. homologados a su talla y peso.**
- En todos los casos, la banda diagonal del cinturón ha de pasar por la clavícula, sobre el hombro y bien pegada al pecho, mientras que la banda ventral ha de quedar lo más baja posible sobre la cadera.
- **Si la banda del hombro toca el cuello o pasa bajo el mentón, el niño debe seguir utilizando un asiento elevador.**

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 resulte 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.
- **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**. Dos menores 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 sería 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.
- 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 tu 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.



C/ Josefa Varcárcel, 44 - 28071 Madrid