

## **El Video del Sitio de internet “You Tube” Concientiza Sobre los Cinturones de Seguridad**

Kyle David Miller—un niño de 40 libras, 3 años, que viajaba en un booster—fué expulsado fuera del vehículo cuando éste se volcó en un choque y murió el 5/29/05. Su hermanita de casi 5 años, que estaba sujeta con el mismo sistema, sobrevivió las 4 vueltas que dió el auto.

Christine Miller hace memoria a la vida de su hijo en un video en el Sitio de Internet “YouTube” (“La Importancia de un Asiento de Seguridad de 5 Puntos”), promoviendo el uso de asientos de seguridad con arnés de 5 puntos y correas inmovilizadoras “tethers” más allá de las 40 libras. Otras metas son el elevar la concientización de que los cinturones de seguridad pudieran fallar y alienta a someter a prueba el uso de ambos, los aditamentos del sistema de sujeción “LATCH” y los cinturones para mantener en su lugar a los asientos de seguridad. Una fundación a nombre de Kyle brinda ayuda para obtener asientos de seguridad a niños que provienen de familias de bajos recursos.

La historia de Kyle ha generado un interés en continuar usando asientos de seguridad con arnés de 5 puntos en niños más grandes. Pero debido a la contienda de que el cinturón de seguridad que sujetaba el booster de Kyle falló, el video implica que los padres deberían evitar el uso de los cinturones del vehículo para proteger a los niños, ya sea para sujetar un asiento de seguridad con arnés o para usarse con un booster.

La base de datos no señala que existan casos frecuentes de fallas del cinturón o hebillas que se destraben. Las investigaciones conducidas a través de Center for Injury Research & Prevention en el Children’s Hospital of Philadelphia, de 800 choques en los cuales había niños que estaban sujetos apropiadamente y que resultaron lastimados o muertos, no concluyeron que dichos casos hubieran sido la causa de estas lastimaduras y muertes.

Su forma del 2003 en la cual se examinaron subconjuntos de niños entre las edades de 4 a 8 años viajando sin estar sujetos, usando el cinturón, o en boosters, muestra una reducción del 38% en lastimaduras en aquellos niños que usaban el cinturón en comparación con aquellos que no estaban sujetos, y una reducción adicional del 59% entre aquellos que estaban asegurados y los que usaban un booster.

Desde los años 1970’s, la efectividad reportada de asientos de seguridad orientados hacia el frente ha sido basada en un estudio comparativo de choques en los que viajaban niños entre 1974 a 1984. Mucho ha cambiado desde entonces, incluyendo una disminución de niños no asegurados del 54% al 9%! Examinando los resultados en niños de 12-47 meses de edad que viajaban en los asientos traseros de vehículos, excluyendo camionetas de carga, las cuales fueron llevadas a otro lugar despues del choque, el equipo CHOP comparó aquellos que estaban en asientos de seguridad, virtualmente todos sujetos por cinturones, y niños que únicamente usaban los cinturones. La reducción en el riesgo de lastimaduras fué del 71%. El riesgo en conjunto con los niños que usaban un asiento de seguridad fué menos del 1%, a pesar de que un 80% estaba siendo usado incorrectamente.

SBS USA acudió al Sr. Chip Chidester, quien trabaja en el National Center for Statistics & Analysis of NHTSA, para analizar los datos que existen sobre fallas de cinturones. El reportó que los datos de National Automotive Sampling System-Crashworthiness Data System (CDS) indican que la falla de un cinturón, de cualquier tipo, es muy rara, posiblemente ocurre una o dos veces al año.

Los resultados en conjunto por los pasados 8 años en niños de 14 años y menos, en choques CDS, fué cerca de .05%; tales fallas pueden ser el resultado de cualquier aspecto del choque, desde la destrucción masiva del cinturón en el choque, hasta el destrabamiento de la hebilla. Mediante el uso de estos datos nacionales representativos, la NCSA calculó que los niños que no estaban asegurados entre las edades de 0 a 4 años, 5 a 7 años, y 8 a 14 años, estaban expuestos 6.6, 14.9, and y 10 veces más respectivamente a recibir serias-a-fatales heridas comparados con aquellos que sí estaban asegurados, un hallazgo significativo estadísticamente hablando de  $p < .05$ .

NHTSA investiga reportes de fallas debidas a el mal funcionamiento de equipo a través de la Oficina de Investigación de Defectos (the Office of Defects Investigation) la cual viene a ser el lugar a donde dichos incidentes deben ser mandados.

Sin embargo, ha habido una recolección de datos que indica problemas con el destrabamiento de la hebilla, ésto debido a que el mecanismo está siendo activado por un movimiento brusco de brazos o piernas, por objetos voladores, por ciertos “pulsos” debidos a alargamientos del material de tela, o por un deterioro de los resortes internos. Ciertos diseños han sido retirados del mercado a través de los años, es por eso que este asunto no debe de ser ignorado.

**(Vea al reverso para asistencia en el momento de tomar decisiones importantes sobre le seguridad de su hijo).**

## Decisiones Para los Padres

¿Qué pueden hacer los padres para mejorar sus selecciones?

- 1) Reconozca cada etapa de sujeción como una degradación, no como una graduación.
  - 2) Examine las características del vehículo y la lista de defectos para hebillas.
  - 3) Esté enterado de que existen asientos de seguridad con arnés para niños más grandes.\*
  - 4) Aprenda a valorar los asientos de seguridad en relación a sus propios niños, carros, y estilos de vida.
- Formas en que padres y profesionales pueden asegurarse de que sus niños viajan lo más seguro posible:

- 1) Mantenga a los niños orientados hacia atrás hasta los 2 años. (La mayoría de los asientos convertibles se pueden usar hasta las 30-35 lbs. orientados hacia atrás.)
- 2) Use un asiento con un arnés interno tanto como sea posible (40-65 lbs. o más).
- 3) Use un booster hasta que el niño pase la Prueba de los 5 Pasos en el vehículo en el cual él/ella está viajando.
- 4) Haga que los niños viajen en el asiento trasero hasta que ellos empiezen a aprender a manejar.

Una vez que los padres empiezan a buscar asientos para acomodar a niños más grandes, aquí están una lista de cosas que deben revisar:

- 1) Acomode el producto seleccionado dentro del vehículo. ¿Estarán los padres moviendo el producto de un carro a otro?
- 2) Use el tirante tether para asientos de seguridad que estén más pesados. Instale el sistema de anclaje tether en vehículos que fueron fabricados antes del 2001.
- 3) Instale el asiento del niño con el cinturón del vehículo si el peso del niño está por encima del límite para instalarlo con los conectores del sistema de anclaje LATCH (39-60 libras, dependiendo del vehículo).
- 4) Revise el folleto de instrucciones; en muchos asientos el arnés solamente está certificado para usarse hasta las 40 libras.
- 5) Revise la altura de la ranura para el tirante superior en cualquier asiento para pesos más elevados, así se asegura de que estará a la altura o más arriba de los hombros del niño.
- 6) Reconozca que es preferible que los niños usen el asiento orientado hacia atrás hasta los 2 años y que no se les debe cambiar a un asiento orientado hacia el frente antes de esa edad.
- 7) Cuando se use un booster, considere trabar el retractor cambiante del cinturón de cadera-hombro, si se cuenta con uno, para asegurarse de que cuando el niño se mueva no ocasione que el cinturón se afloje. Use la posición del centro si ésta cuenta con un cinturón apropiado.

Cuando vaya a comprar un vehículo, considere aquellos que cuentan con sistemas electrónicos de control de estabilidad y que además cuenten con bolsas de aire laterales, ambos aditamentos prometen reducir el número de volcaduras y expulsiones, respectivamente. (Vea el boletín de SBS, 7/06 & 11/04.) Los cinturones de seguridad han sido documentados como la mejor herramienta para reducir la muerte en vehículos, pero el tratar de evitar choques severos y la mitigación de características brinda un beneficio adicional. Finalmente, los padres pueden revisar información que muestre si sus vehículos salieron defectuosos.

**\*Productos con un arnés para niños que pesan más de 40 lbs.** (\*\*convertible; usado orientado hacia atrás hasta las 30 lbs. o más)

*Hasta 100 lbs o más:* **Columbia** 2000 (hasta 102 lbs.), 2500 (hasta 130 lbs.); **Snug Seat** Traveller Plus (hasta 105 lbs);

**E-Z-On Products** chalecos con correa de sujeción (tether) y chalecos.

*Hasta 70-80 lbs:* **Britax** Regent; **Recaro** Como\*\*, Signo\*\*, Start Plus; **Safe Traffic System** Ride Safer Vest; **Sunshine Kids** Radian80\*\*

*Hasta 50-65 lbs.:* **Britax** Boulevard\*\*, Decathlon\*\*, Marathon\*\*; **Dorel** Apex 65; **Evenflo** Titan Elite\*\*, Triumph Advance\*\*;  
**Fisher-Price** Safe Voyage Deluxe Convertible\*\*; **Graco** Nautilus; **Learning Curve** True Fit\*\*, **Reha-Partner** Peppino, **SafeGuard** Child Seat, Go (conectores LATCH más bajos certificados hasta las 60 lbs.); **Safe Traffic System** Ride Safer Vest; **Safety Angel** Ride Rye; **Sunshine Kids** Radian65\*\*

**SafetyBeltSafe U.S.A.** P.O. Box 553, Altadena, CA 91003 www.carseat.org  
310/222-6860, 800/745-SAFE (English) 310/222-6862, 800/747-SANO (Spanish)

This document was developed by SafetyBeltSafe U.S.A. and may be reproduced in its entirety.  
Important: Call to check if there is a more recent version before reproducing this document.