

Respondiendo a sus Preguntas Referentes a 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.