

Jané
ha puesto
en marcha
el primer centro de
pruebas de choque
para sillitas
infantiles en
España



NIÑOS EN LA CATAPULTA



Conseguir sillitas infantiles cada día más seguras para minimizar las lesiones que los niños sufren en los accidentes de tráfico es el objetivo que la empresa Jané intenta conseguir con el centro de pruebas de choque que ha instalado en su fábrica de Barcelona. Un laboratorio dedicado a estudiar lo que ocurre con la sillita y el niño durante el impacto.

Mercedes LÓPEZ

Fotos: Josep LOASO/RACC

Todo ha transcurrido en un segundo. Los ojos casi no han tenido tiempo de seguir la trayectoria. Tras el golpe seco, el silencio es absoluto. El pequeño 'dummy', bajo la luz que desprenden los potentes focos, espera pacientemente sentado en la sillita infantil de

**CADA SILLITA
SUFRE UNA MEDIA
DE ENTRE 100 Y
150 PRUEBAS DE
CHOQUE EN ESTE
CENTRO ANTES
DE SALIR AL
MERCADO**

seguridad para coches a que se acerquen los ingenieros. Acabamos de asistir a una prueba de colisión en el "Jané Crash Test Research Center", unas modernas instalaciones que Jané ha puesto recientemente en marcha en su fábrica de Barcelona. "Es un centro en el que se realizan pruebas de choque con sillitas infantiles —explica Joan Forrellad, jefe de su Departamento de Diseño—. Nuestro objetivo es investigar las consecuencias que los accidentes pueden tener en los



ASÍ VIAJABA PAPÁ, ASÍ VIAJO YO

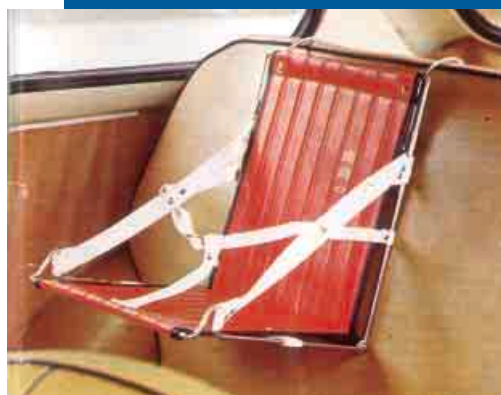


Corrían los años 70 cuando las primeras sillitas infantiles para coches llegaron a España. No existía legislación que estableciera ninguna norma al respecto. En 1975, sólo Fran-

cia tenía un laboratorio homologador de estos sistemas de seguridad, el UTAC. La empresa Play asegura que fue la primera que lanzó, ese mismo año, una sillita homologada por ese laboratorio. Desde entonces, la evolución ha sido constante. Una de las primeras incorporaciones fue una barra que sujetaba al bebé en la sillita. Muchos padres creyeron, erróneamente, que ya no era necesario abrochar los arneses. Posteriormente fue prohibida. Pronto también cambiaron los materiales con los que se fabricaron y los tejidos –se utilizaron los resistentes al fuego–. En 1981, la ONU redactó un Reglamento, que España no suscribió, sobre “Homologación de equipos y piezas de vehículos a motor” que recogía las recomendaciones a seguir en lo relativo a dispositivos de seguridad infantil.

Y la evolución continúa. Se rediseñan la carcasa del asiento –una misma sillita puede ir adaptándose al crecimiento del bebé– y los arneses –se mejora la resistencia de las correas y las hebillas–. En 2002 se aprueba una Directiva de la Unión Europea sobre sistemas de retención que prohíbe que los menores de tres años viajen sin sillita de seguridad infantil, dando un plazo de tres años para que los países miembros lo incluyan en su legislación. Actualmente, los fabricantes trabajan en el sistema de fijación denominado Isofix, unas grapas que forman parte del chasis y sujetan la sillita. Alfonso Martínez, director de Ventas de Play, afirma que el principal problema que plantea es que, en caso de impacto, la sillita balancea mucho. Para evitarlo se trabaja en lo que se denomina “tocteter”: un cinturón que fija la parte superior de la silla y que se une a un mosquetón anclado en el maletero. Martínez subraya que será obligatorio en unos cinco años.

A partir del 24 de julio de 2004, según establece el nuevo Reglamento de la Circulación, todos los niños menores de tres años deberán utilizar el sistema de sujeción homologado a su talla y peso.



niños y conseguir sillitas que cada día les protejan mejor y minimicen el riesgo de lesiones durante un accidente. Es un centro único en España y uno de los más avanzados de Europa”. Este laboratorio de pruebas de choque está preparado tanto para realizar ensayos según lo establecido por la actual normativa europea de seguridad en el automóvil, como por legislaciones futuras mucho más exigentes. No es un centro de homologación, pero sus responsables subrayan que está preparado para realizar las pruebas exigidas por la ley para homologar las sillitas infantiles. A pesar de ello, desde Jané se puntualiza que seguirán homologando sus sillitas, como

hasta ahora, en el laboratorio oficial TNO Automotive de Holanda.

CASI REAL. El nuevo centro de pruebas está integrado por un tren de choque, tipo catapulta, diseñado exclusivamente para sillitas de seguridad de automóvil, que permite alcanzar diferentes velocidades de impacto (entre 30 y 50 km/h, pero que permite llegar a 65 km/h) y desaceleraciones o fuerzas (que pueden ser de hasta 30 g o, lo que es lo mismo, el peso de la silla multiplicado por 30). Según Forrellad, estos ensayos equivalen “a las consecuencias que sufriría un niño sentado en una sillita ubicada en un automóvil que impactara a 90-100 km/h

contra un cuerpo de extrema rigidez y además inmóvil”.

Los tipos de choque que se pueden ensayar en el Jané Crash Test Research Center son tres: frontal, posterior y lateral, gracias a que su plataforma es giratoria. Los ensayos se realizan con todos los grupos (0, 0+, 1, 2 y 3) en que se dividen las sillitas infantiles, desde recién nacidos hasta los doce años. En la sillita se sienta un ‘dummy’ con la talla y el peso adecuado al grupo que se quiere probar. Estos muñecos, cuyo cuerpo es de acero y caucho recubierto de una goma que imita la piel, llevan instalados sensores en la cabeza, el pecho y el abdomen para medir las fuerzas que aguan-

LA MEJOR ARMA



La importancia que las sillas infantiles tienen para la seguridad de los niños en caso de accidente no es discutida por nadie. Los expertos afirman tajantes que el uso adecuado de los sistemas de retención infantil puede llegar a prevenir hasta un 96% de todas las lesiones graves y mortales de los niños. Y las pruebas de crash test se han convertido en la mejor arma, tanto para comprobar la eficacia de la silla, como para estudiar las posibles mejoras.

Esto lo saben los fabricantes y también las asociaciones de usuarios. En este sentido, OCU (Organización de Consumidores y Usuarios), RACC y RACE se unieron para evaluar la seguridad de las sillas que se vendían en el mercado español. Los resultados fueron esperanzadores: de los 29 modelos analizados, cuatro obtuvieron 4 estrellas (la máxima puntuación era 5), 17 consiguieron 3 estrellas, una sólo llegó a 2 estrellas y siete no pasaron de 1 estrella –se quedaron en los mínimos exigidos para la homologación–.

www.racc.es y www.ocu.es



➤ Sala de control desde donde se observa y coordina en tiempo real todos los mecanismos de la prueba.

tan durante una colisión, las zonas del cuerpo que sufren los impactos y las posibles lesiones que se producen en el cuerpo de un niño durante un accidente.

EL CHOQUE. La prueba de colisión comienza cuando la plataforma sobre la que se instala un asiento de automóvil –y, sobre él, la silla con el ‘dummy’– se desliza por el rail de desplazamiento que mide 30 metros, gracias al tensado del sistema de catapulta realizado por un motor. A continuación, se activa la catapulta y la silla sale lanzada hasta la valla de detención –una estructura de unos 4.000 kilogramos, rellena con hormigón armado con virutas de hierro– contra la que colisiona. La zona se encuentra iluminada por luces halógenas de unos 12.000 vatios que permiten que unas cámaras de alta definición –capaces de captar entre 500 a 4.000 imágenes por segundo– filmen todo el proceso.

Estas pruebas de colisión –que se realizan a puerta cerrada– se dirigen desde

una sala en la que, a través de unos monitores, se observa y controla en tiempo real todos los sistemas mecánicos de tiro y frenado, la filmación y adquisición de datos, así como a los ‘dummies’ y se recoge toda la información para su posterior análisis. “Cada silla –precisa Jorge Pérez, director técnico del laboratorio Jané Crash Test Research Center–,

sufre una media de entre 100 y 150 choques”. Una vez que la silla ha pasado estas pruebas termina un lento proceso –desde los primeros dibujos de los diseñadores hasta su presencia en el mercado– que puede durar entre dos y dos años y medio. ♦

Más información: www.jane.es

ESTOS ENSAYOS

EQUIVALEN A
UNA COLISIÓN
REAL A 90 Ó 100
KM/H CONTRA UN
CUERPO RÍGIDO E
INMÓVIL



Nuevo estudio sobre el uso de los sistemas de retención infantil PEOR, CASI IMPOSIBLE



Mientras que cerca del 70% de los padres afirma que utiliza un sistema de retención infantil con sus hijos, en realidad sólo el 50% de los niños va convenientemente atado, según un reciente estudio realizado en Cataluña por el Servicio Catalán de Tráfico y la empresa Play.

Esta investigación también ha puesto de manifiesto que, en los desplazamientos urbanos, el 60% de los niños no lleva ningún sistema de retención, porcentaje que desciende al 55% cuando se trata de desplazamientos largos. También se ha constatado que el uso desciende alarmantemente cuando viajan varios menores en el vehículo y cuando tienen más de 6 años. Asimismo, se han detectado repetidamente algunas conductas negligentes: niños sentados en una silla o elevador pero sin llevar abrochados los arneses, sentados encima de los padres, de pie entre los asientos o, incluso, viajando al lado de una silla infantil vacía.