

EL AIRBAG LATERAL LOS PROTEGE, EL FRONTAL LOS APLASTA

El airbag lateral protege la seguridad de los menores que viajan en los asientos traseros del vehículo, según ha demostrado el primer crash-test con sillitas y airbag realizado por el RACE. En cuanto al airbag frontal, la prueba de simulación pone en imágenes el peligroso efecto de la bolsa de aire sobre un niño.

Marian GARCÍA RUIZ

El club automovilístico RACE, en colaboración con la Asociación Nacional de Pediatría y la firma PLAY, ha realizado por primera vez un crash test de sillitas infantiles y airbag con el que pretenden, según el coordinador de Seguridad Vial del RACE, Antonio Lucas, “resolver las dudas que plantean muchos padres sobre el efecto de los airbags laterales y el frontal en los menores que viajan con sistemas de retención infantil”. Ya sabemos que se desaconseja llevar activado el airbag frontal del asiento delantero del copiloto cuando se lleva un niño en una sillita infantil de los grupos 0 y 0+ (para los más pequeños) en el sentido inverso de la marcha. Pero no habíamos visto hasta ahora el efecto concreto que la bolsa de aire desplegada puede tener. Este estudio lo muestra y llega, asimismo, a la conclusión de que los airbags laterales o de cortina no sólo no ponen en peligro a los menores, sino que aumentan su seguridad. Así pues, según este trabajo de investigación, el airbag lateral no se debe desactivar bajo ningún concepto. Y si el airbag frontal no se puede desconectar, no se debe colocar



nunca la sillita infantil en el asiento del copiloto. Es más, tras esta prueba, el RACE recomienda no llevar a ningún menor con sillita infantil en este asiento.

EL ESTUDIO. El trabajo técnico lo ha llevado a cabo la Fundación CIDAUT (Investigación y Desarrollo en Transporte y Energía) que ha desarrollado una prueba estática para el airbag lateral y otra dinámica para el frontal, utilizando como base un vehículo utilitario. Para averiguar qué efectos tiene el airbag lateral sobre un menor sentado en un sistema de retención infantil adecuado a su peso y talla, utilizó un dummy (muñeco) equivalente a un niño de 3 años. La silla infantil, sin ISOFIX para poder comprobar el desplazamiento lateral, se colocó en el asiento trasero izquierdo. Se hizo saltar el airbag y el resultado fue un leve contacto con el menor que no le causó daños y sí lo protegió de cualquier impacto exterior. Cabe destacar que los sistemas de retención con respaldo ofrecen un plus de seguridad frente al contacto con el airbag y el desplazamiento lateral.

Para comprobar el efecto del airbag frontal, se utilizó un dummy equivalente en peso y tamaño a un niño de 18 meses, perfecta-



► El crash test demuestra cómo el muñeco se golpea la cabeza contra el salpicadero y es aplastado por la bolsa de aire frontal en cuestión de milisegundos.

mente sentado, con las piernas estiradas, en una sillita infantil adecuada a su peso y tamaño, colocada en el asiento del copiloto en sentido inverso a la marcha, es decir, mirando hacia el respaldo. El crash test se realizó a una velocidad de 50 km/h, la velocidad máxima que se puede alcanzar en zona urbana.

El resultado fue el siguiente: el impacto provocó un movimiento de deslizamiento del cuerpo del menor hacia el parabrisas de tal forma que terminó golpeándose la cabeza contra el salpicadero. En segundo lugar, la bolsa de aire totalmente desplegada cubrió la cara y tórax del pequeño. Según el coordinador de Seguridad Vial de RACE, con este estudio “se ponen de manifiesto dos riesgos importantes: que el menor se golpee la cabeza contra el salpicadero y que el airbag le cubra y presione la cabeza y el tórax con posibilidad de abrasiones y lesiones importantes. Para evitar cualquiera de estos riesgos, nosotros recomendamos no llevarles en el

TE NECESITAN, ¡PROTÉGELES!



RACE, la Asociación Nacional de Pediatría y PLAY han iniciado una nueva campaña para fomentar el uso de sistemas de retención infantil adecuados para los menores de 12 años o hasta 1,35 m. de altura. En esta nueva campaña, se distribuirán 170.000 folletos con consejos de compra y de uso de los sistemas de retención. Además, repartirán 12.000 tallímetros que permiten conocer, según la estatura y peso del niño, el sistema de retención que mejor se adapta a cada caso. Este material se distribuirá a través de los 9.500 pediatras que participan en la campaña o la web www.tenecesitanprotegeles.com

EL RACE RECOMIENDA NO COLOCAR LA SILLITA INFANTIL EN EL ASIENTO DEL COPILOTO PARA EVITAR RIESGOS

asiento del copiloto, mejor en los asientos traseros, en el sentido inverso de la marcha los más pequeños”.

SUSTO O MUERTE. Afortunadamente, la utilización de sistemas de retención infantil es cada vez mayor y se acerca al 80%, según un estudio del RACE; aunque, visto de otra forma, aún dos niños de cada diez todavía no van protegidos adecuadamente. Estos niños tienen un 75% más de posibilidades de sufrir lesiones en caso de accidente. “La diferencia entre llevar o no estos sistemas puede ser un susto o la muerte”, asegura Antonio Lucas.

Según datos de la DGT, en 2007 murieron 108 menores de 0 a 14 años en accidente de tráfico, 605 resultaron heridos graves y 4.878, heridos leves. Respecto a 2006, se redujeron en un 6% los muertos y en un 20% los heridos graves. Sin embargo, en zonas urbanas y en los grupos de edad de 0 a 5 años, la mortalidad ha aumentado levemente. Otro dato clave que desvela el estudio del RACE es que cuando el progenitor lleva cinturón, el niño va con sillita en el 75% de los casos. Si no lo lleva, el uso del SRI cae al 52%. En definitiva, los padres tienen en sus manos la seguridad de sus hijos. Si a pesar de todas las advertencias no utilizan adecuadamente los sistemas de retención infantil, recuerden que se trata de una infracción grave que la DGT sanciona con 150 € de multa y la retirada de tres puntos del permiso de conducir. ◆



► El airbag lateral que se despliega ante un impacto protege al menor y no le causa daño alguno.