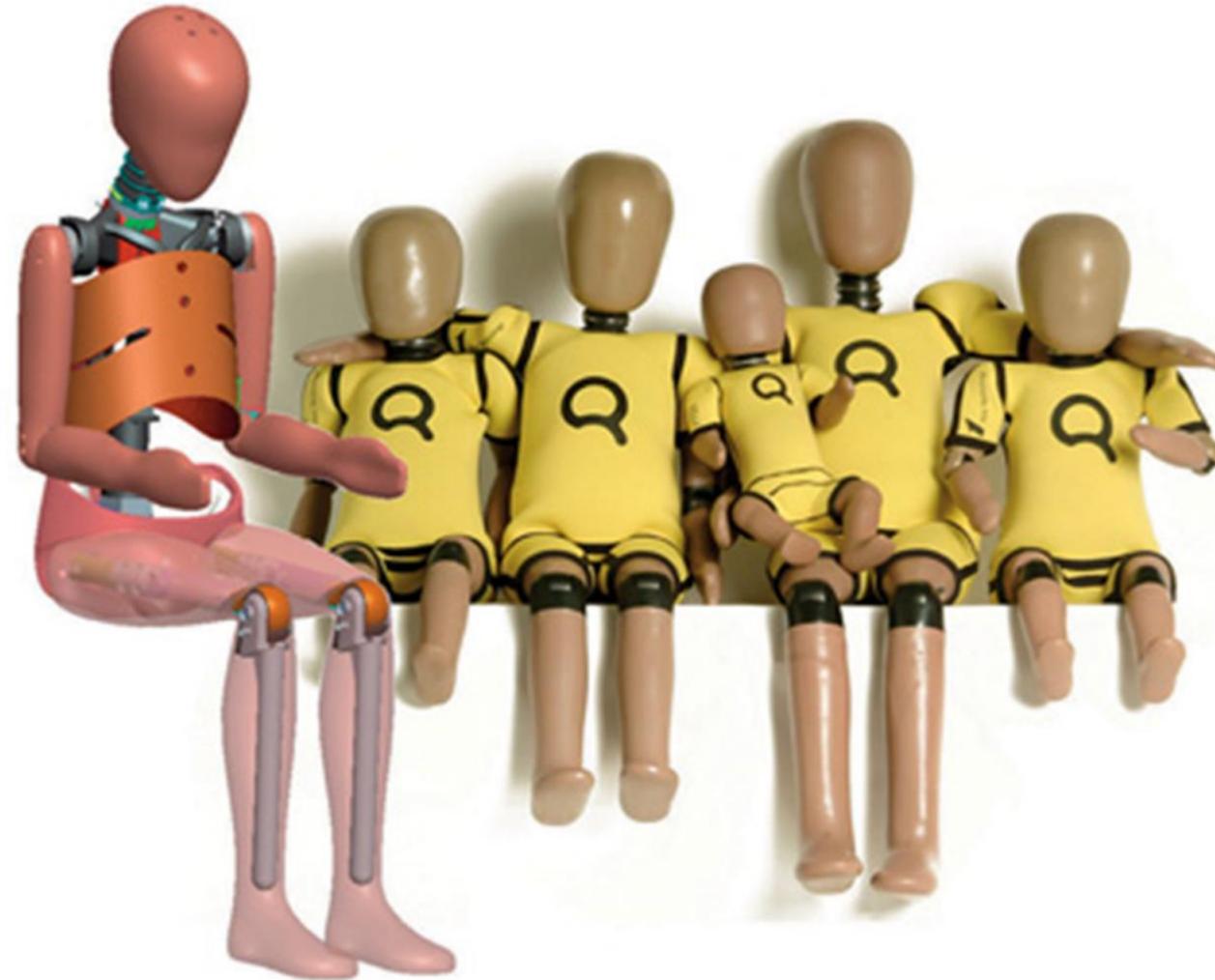




Movilidad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.



Movilidad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

- Introducción
- El SRI como elemento de Seguridad Pasiva
- Reglamentación Europea
- Recomendaciones y tendencias para el uso del SRI
- Selección e instalación del SRI en el automóvil y del niño en el SRI

Introducción



AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Introducción



Norway the lowest mortality rate in EU, 2 killed in 2016

NO 3,2 Child (14yo)/mi Population

ES 4,3

DE 6,8

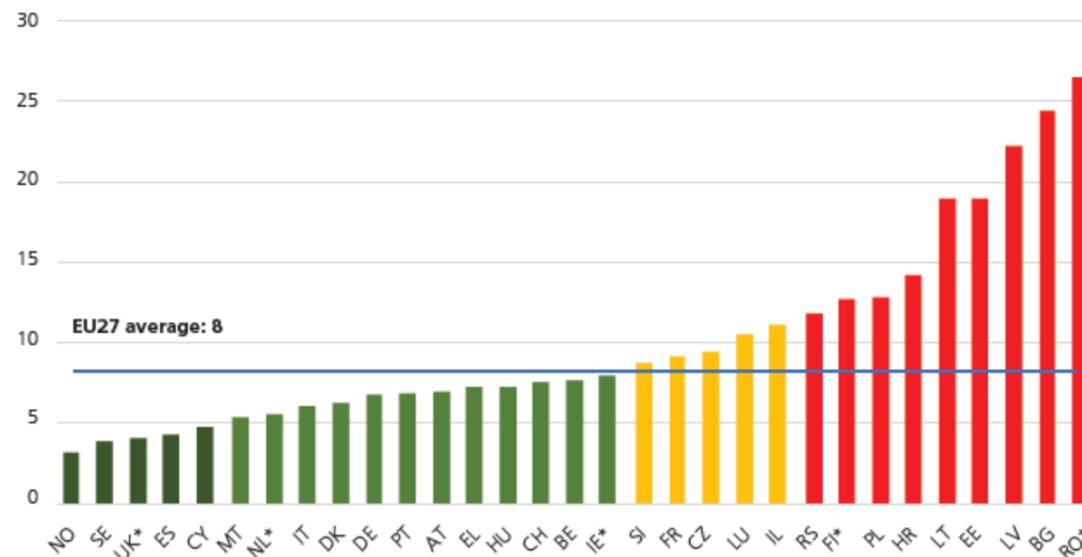
FR 9,1

BG 24,4

EU 8,2

Fig.4 Child road deaths per million child population. Average number for 2014-2016 or the last three years available.

*NL, RO, UK – 2013-2015 data; *IE – provisional data for 2015-2016; *FI – provisional data for 2016. SK is excluded from the figure and the EU average due to insufficient data.



8100 CHILDREN DIED ON EU ROADS IN THE LAST TEN YEARS

HALF OF CHILD DEATHS ARE CAR OCCUPANTS

ONE THIRD ARE PEDESTRIANS

13% ARE CYCLISTS

ONE IN EVERY 13 CHILD DEATHS IS THE RESULT OF A ROAD COLLISION

TECHNOLOGIES THAT CAN IMPROVE ROAD SAFETY FOR CHILDREN

INTELLIGENT SPEED ASSISTANCE

AUTOMATED EMERGENCY BRAKING (with pedestrian and cyclist detection)

CORRECTLY FITTED AND APPROPRIATE CHILD RESTRAINT SYSTEMS

ETSC RECOMMENDS
PROPERLY-ENFORCED 30 KM/H ZONES IN AREAS WITH LARGE NUMBERS OF PEDESTRIANS AND CYCLISTS AND NEAR SCHOOLS.

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Introducción

La seguridad pasiva del automóvil es el estudio y la práctica de diseño, construcción, equipamiento y regulación para minimizar las consecuencias de las colisiones de tráfico.

Los Sistemas de Seguridad Pasiva (entre ellos los SRI) han evolucionado mucho en los últimos años, pero hay límites que no pueden sobrepasarse y nuestros vehículos siguen ofreciendo esta posibilidad.

Crash Test 190km/h

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Introducción

Este crash test supondría para los ocupantes del automóvil unas deceleraciones cerca de las 400 g's.

El cuerpo humano es capaz de soportar altas deceleraciones, pero a partir de 100 g's se acerca el límite para sufrir una conmoción cerebral.



AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Seguridad Pasiva

De igual manera que la seguridad en los automóviles ha ido evolucionando en las últimas décadas, los Sistemas de Retención Infantil también, aunque siempre condicionados a las mejoras observadas en los vehículos automóviles..

En materia de Regulación, no es hasta el 1958 que en Naciones Unidas se alcanza el acuerdo sobre la reglamentación de los automóviles terrestres.

El R44 y el 129 forman parte de este acuerdo en el que 56 países (Actualmente) suscriben el reconocimiento mutuo el "International Whole Vehicle Type Approval" Homologación de los vehículos y sus componentes.



AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Introducción - Presente



Chevrolet Belair 1959 vs Melbourn 2009

Si comparamos el nivel de protección que ofrecen los automóviles de los años 60 con los actuales, la diferencia puede ser tan amplia como la de salvar la vida vs lesiones de baja gravedad.

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Introducción - Presente



La evolución de los SRI ha venido condicionada a los avances en biomecánica y los conocimientos médicos resultado de la investigación en accidentes en carretera.

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Introducción - Presente



Desde estas imágenes de **principios de los años 60** con rudimentarios sistemas de fijación, hasta el estado actual de los SRI podemos afirmar que ha habido una considerable evolución de los Sistemas de retención Infantil.

Tendencias actuales en seguridad y confort SRI, Regulación Europea



AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Regulación Europea

Los niños no son "Adultos a escala".

La proporción, especialmente cabeza-cuerpo es compleja y para ello ya en los dummies de la serie P se establecieron 6 medidas de muñeco para representar las distintas edades comprendidas desde el nacimiento hasta los 10 años de edad.



La serie P-dummies fueron los primeros maniqués de niños europeos que oficialmente aparecieron en 1981, cuando el reglamento ECE-R44 entró en vigor.

La serie P, a pesar de ser un diseño simple y limitado en la capacidad de medición, dio una contribución importante a la protección de los niños en los automóviles. Sin embargo, un mayor conocimiento de la biomecánica

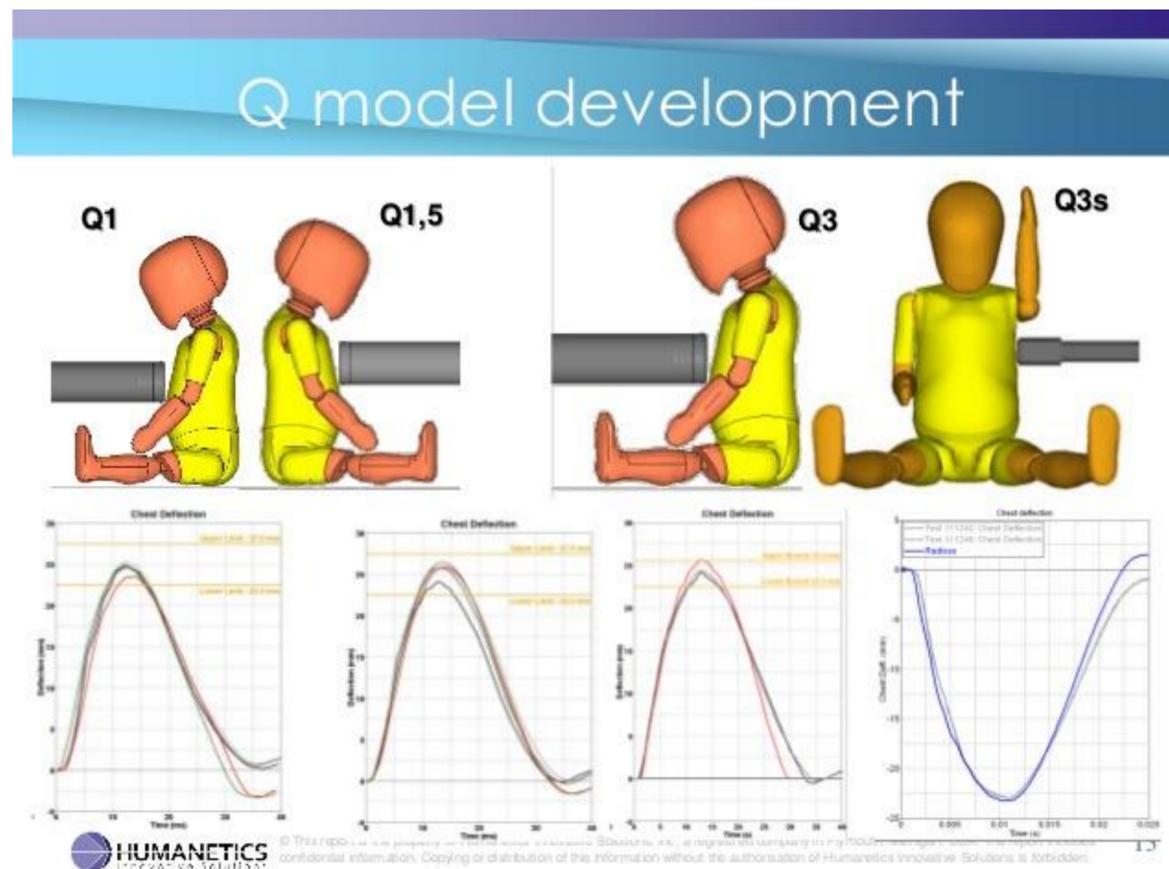
relacionados con los niños y la naturaleza cambiante de la exposición (airbags, sistemas de cinturón) hicieron que la serie P se hizo menos apropiada en el tiempo.

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Regulación Europea

Después de numerosos estudios llevados a cabo por El European Vehicle-Safety Committee se decidió **en 1997, la introducción de los nuevos maniquíes de la serie Q**, más biofidélicos y biomecánicos y la introducción de nuevos criterios para la evaluación de los Sistemas de Retención Infantil como el impacto frontal y lateral.



La nueva familia Q es capaz de reflejar este tipo de lesiones, debido a sus capacidades y rendimiento biofidélicos y capacidad de medición para estos segmentos corporales

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Regulación Europea

ISOFIX

Uno de los factores determinantes en el desarrollo de los SRI fue entre otros, la fijación de la silla al automóvil, la diversidad de sillas con distintas opciones de anclaje, demostraron altos índices de **mala instalación** ("missuse") o descuido en alguna fase del montaje.

En el año **2004 aparece el ISOFIX**, aunque no es obligatoria su fabricación en automóviles hasta Agosto del 2010.



AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Regulación Europea

ISOFIX

El Sistema Isofix se basa en **dos anclajes rígidos más un medio para evitar la rotación de la silla**. La mayoría de sillas actuales utilizan una pata de apoyo regulable (support leg) o una cinta de sujeción (llamada Top Tether)



40-78 cm iSize support leg-isofix
© Chicco



0 a 25Kg ECE R44 Top tether + isofix
Hasta 6 años aprox.

© Babyauto

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Regulación Europea

Uno de los avances más recientes ha sido la incorporación, en Julio del 2013, del nuevo Reglamento Europeo R129

El Reglamento R129 es soportado por la UNECE, a través de su Comité Ejecutivo formado por 8 WG Grupos de trabajo, de ellos, el Inland Transport Committee (WP29) dirige a 11 Grupos de Regulación para vehículos, uno de los cuales es el GRSP (Working party of Passive Safety) encargado de la redacción, corrección y modificación del Reglamento supervisada y aprobada en última instancia por el WP29 en el World Forum for harmonization of vehicle regulations.

La UNECE es la Unión de los 56 estados miembros de Naciones Unidas partícipes junto a la Comisión Económica Europea cuyo objetivo es asesorar a los países para la mejora y asesoramiento de proyectos y políticas de objetivos comunes.

UNECE impulsa la actualización e implementación de estos nuevos Reglamentos, convenciones y estándares que ofrecen herramientas para asegurar una vida mejor para los ciudadanos de los estados miembros.

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

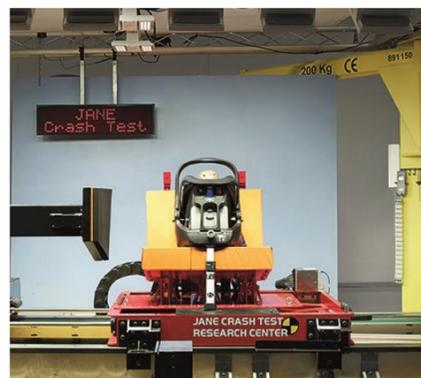
Uno de los avances más recientes ha sido la incorporación, en Julio del 2013, del nuevo Reglamento Europeo R129

Los 6 Pilares del Reglamento iSize



ISOFIX Integral Universal

RF 15 months Mandatory



Side Impact

Classification using child size



New Dummies & Performance Criteria & Test Bench

Better Compatibility

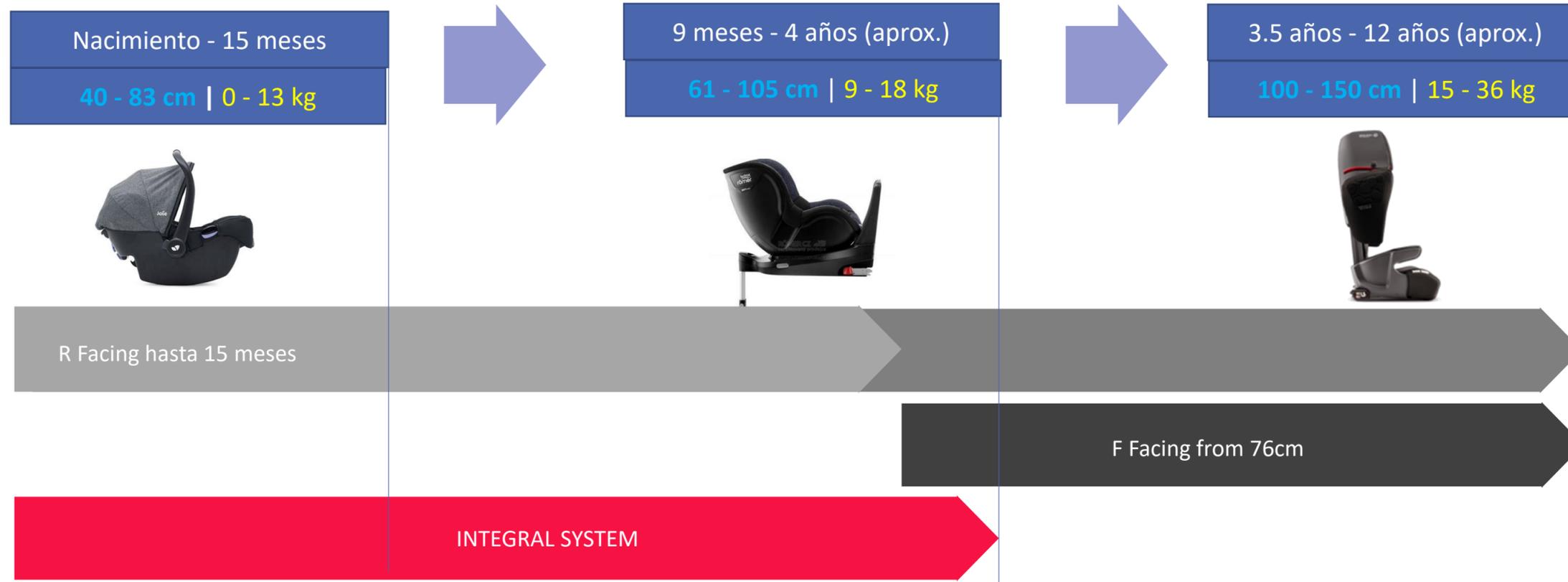


Como seleccionar el SRI adecuado cada niño

Clasificación por tallas



Después de 30 años clasificando por masa, desaparecen los Grupos y aparece la clasificación por tallas para facilitar la comprensión de los SRI



Recomendaciones y tendencias para el uso del SRI



© Jané

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

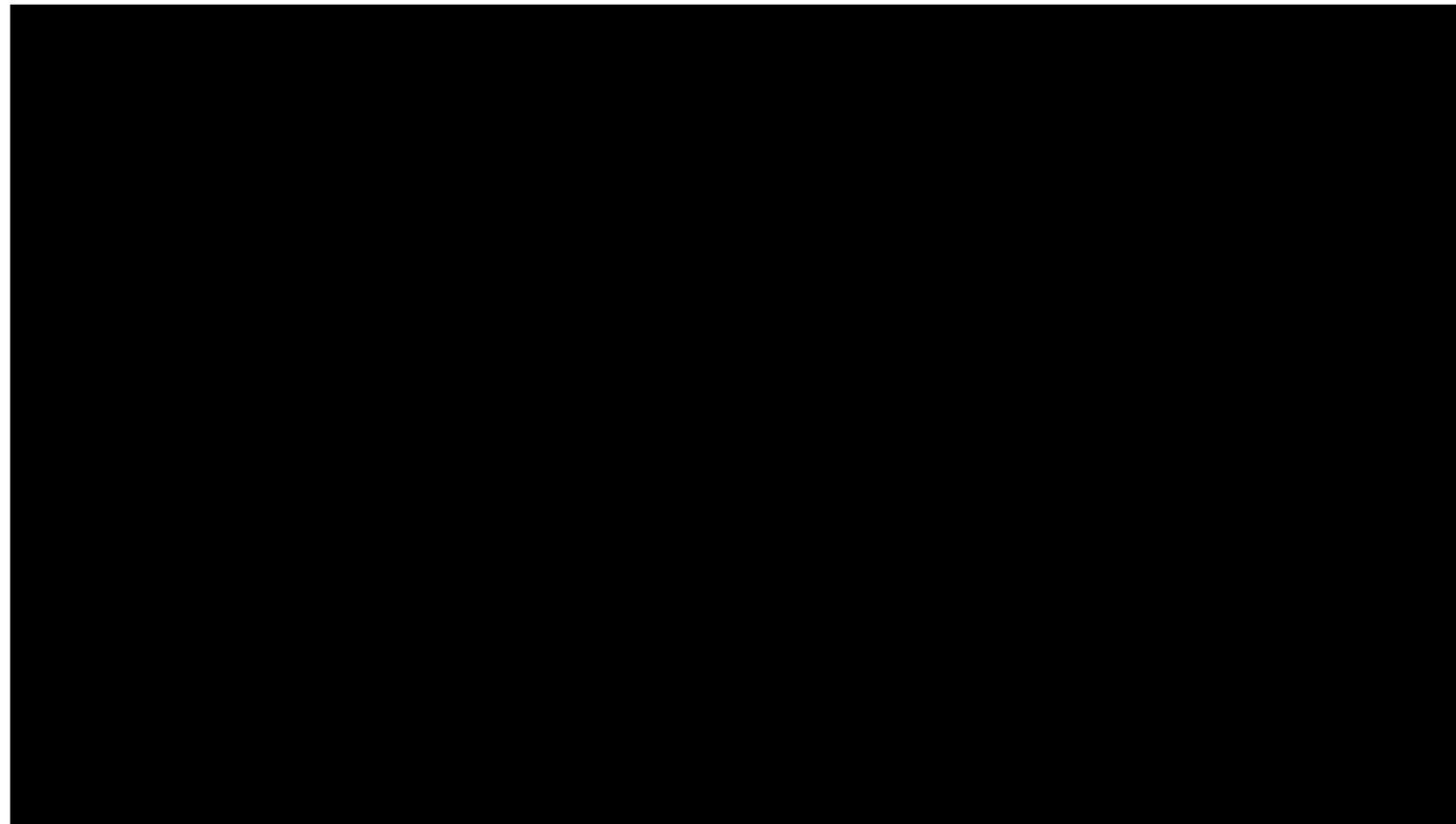
Reclined Position, Reward Facing, Full Size Range
CRS, Electronic devices, Confort sensors, Front
passenger position...and future with autonomous vehicles (AV).

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

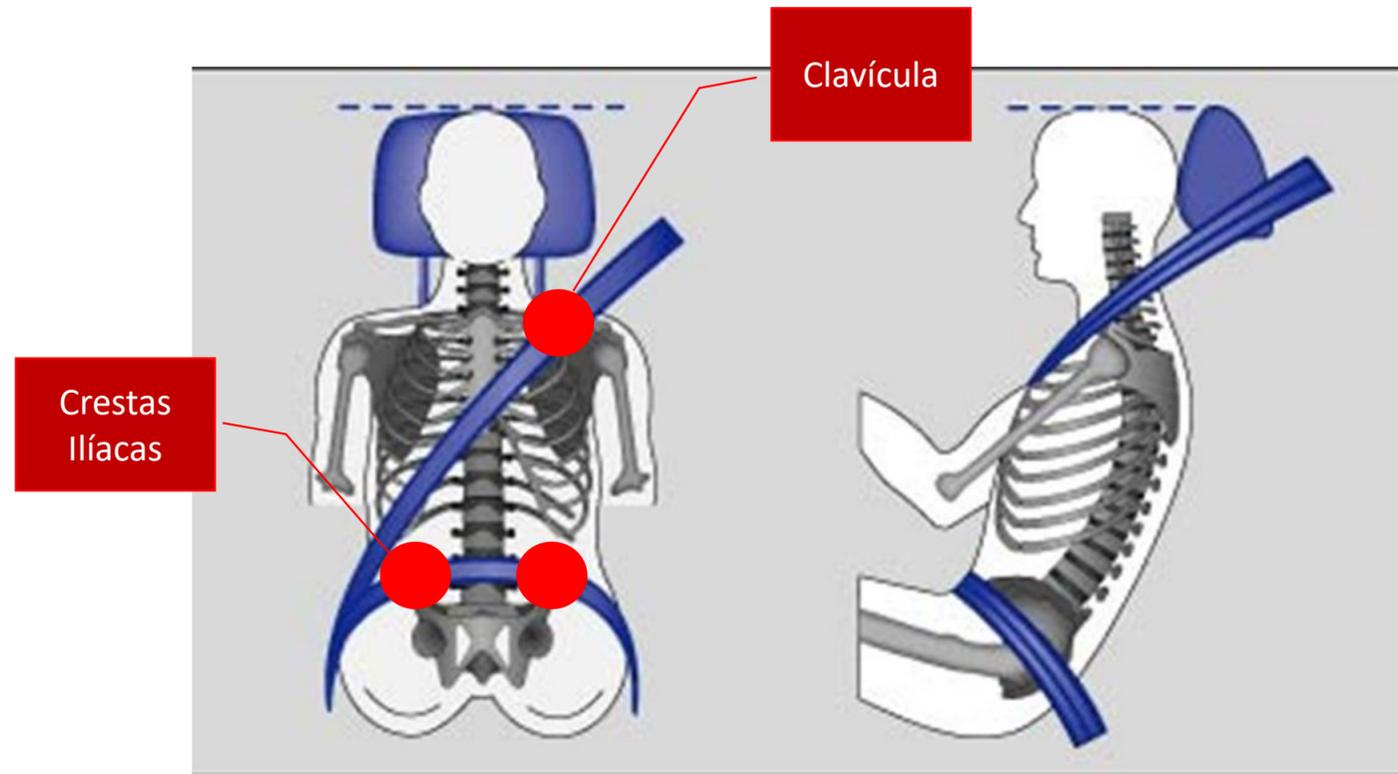
Reward Facing,

El cuello y columna vertebral del niño es muy vulnerable hasta los 2 años de edad.
La masa de la cabeza de un recién nacido representa el 25% de la de un adulto, mientras que la masa de su cuerpo tan solo representa el 5% (Stuart and Stevenson, 1950)



AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.



Los asientos para automóviles, los asientos para niños y los cinturones de seguridad están diseñados para **distribuir las fuerzas de choque en un área amplia del cuerpo**, lo que genera menos tensión en cualquier parte.

Los arneses de los SRI distribuyen la fuerza a través de una gran área del cuerpo a lo largo de las líneas de los cinturones o arneses buscando el apoyo en aquellas partes más rígidas de su estructura ósea.

Integral



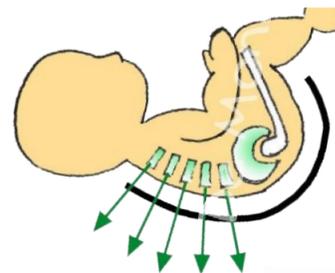
No Integral



AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Las nuevas generaciones de SRI y especialmente las diseñadas bajo la regulación iSize, incorpora, prestan especial atención a la salud postural del recién nacido



*Premature or sick newborns upright in car seat.
Risk of Oxygen Desaturation,
Bradycardia and Hipoxia*



Según los estudios presentados por el GRSP-57-09 en el Informal Document del 57th GRSP, 18-22 May 2015, Estudios médicos aprecian situaciones médicas que requieren llevar a los bebés estirados.



Selección e instalación del SRI en el automóvil



El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

La silla perfecta no existe

Existen SRI adecuados a situaciones determinadas, dependiendo de:

1. Cómo sea el coche o los coches en los que se va a instalar
2. Cómo sea el niño
3. Cómo sea el estilo de vida de la familia
4. Cuáles son los trayectos más habituales

El ISOFIX es un sistema más intuitivo, por lo que los errores de instalación son menos frecuentes, sobretodo en las sillas que cuentan con pata de apoyo.

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Bajo ECE R44/04, las sillas se dividían según grupos de peso del niño:



Grupo 0 (de 0 a 10 Kg.)



Grupo 0+ (de 0 a 13 Kg.)



Grupo 1 (de 9 a 18 Kg.)



Grupo 2/3 (de 15 a 36 Kg.)



Grupo 3 (de 22 a 36 Kg.)
(desde feb. 2017)

Con i-Size, cada fabricante es libre de establecer la altura mínima y máxima para cada una de las sillas que comercializa

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Tan importante como la selección del SRI es su correcta instalación.

“Solo si todo falla, lea usted el manual de instrucciones”

Los manuales de instalación de las sillas de los fabricantes indican lo que se puede hacer y algunas de las cosas que no se pueden hacer, pero la creatividad de los padres a la hora de instalar las sillas en los coches y a los niños en las sillas es infinita...

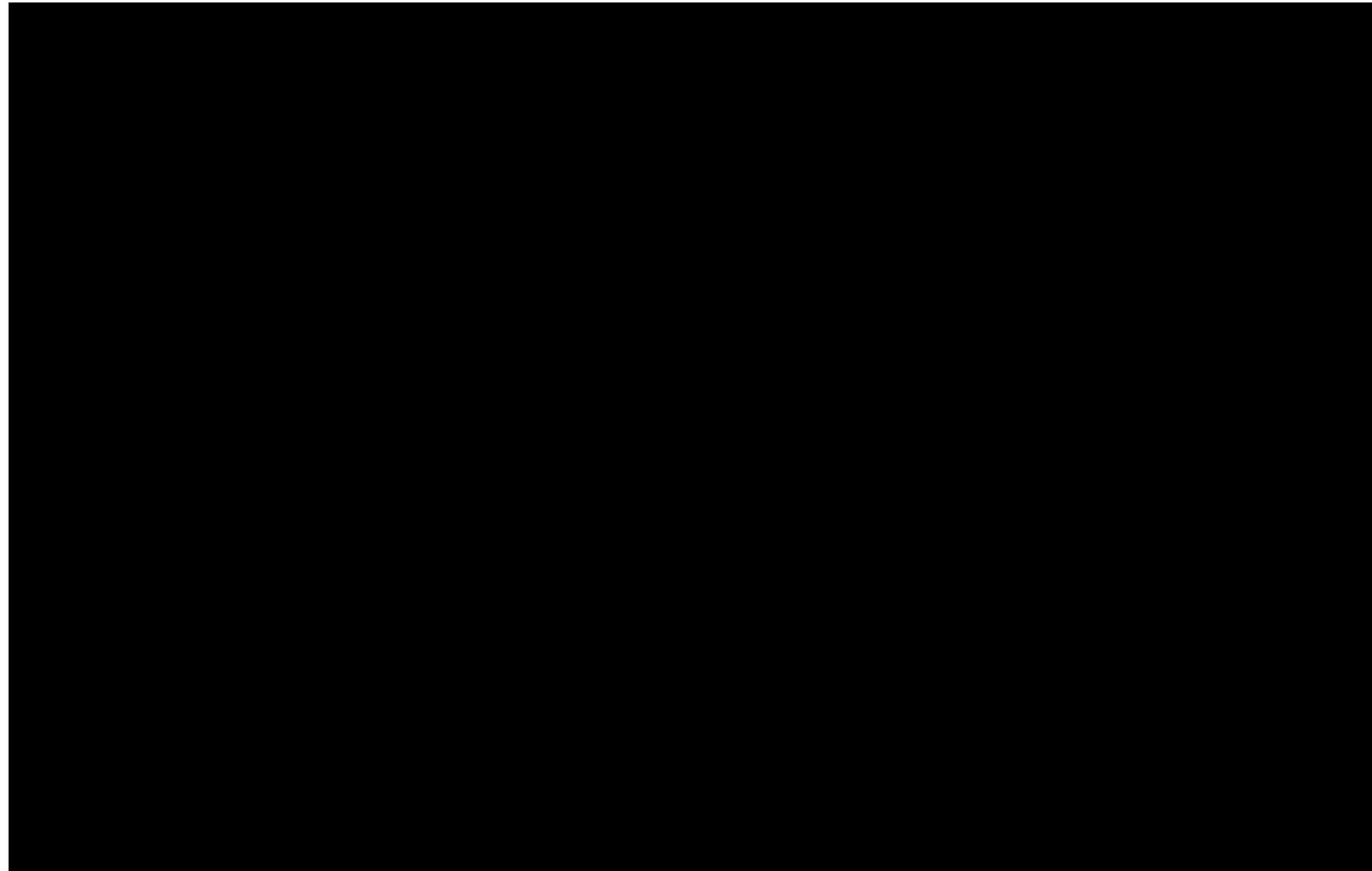
Así que, además de la selección de la silla, nos centraremos en los errores más frecuentes de instalación que los usuarios cometen.

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Errores genéricos

Niños con demasiada ropa

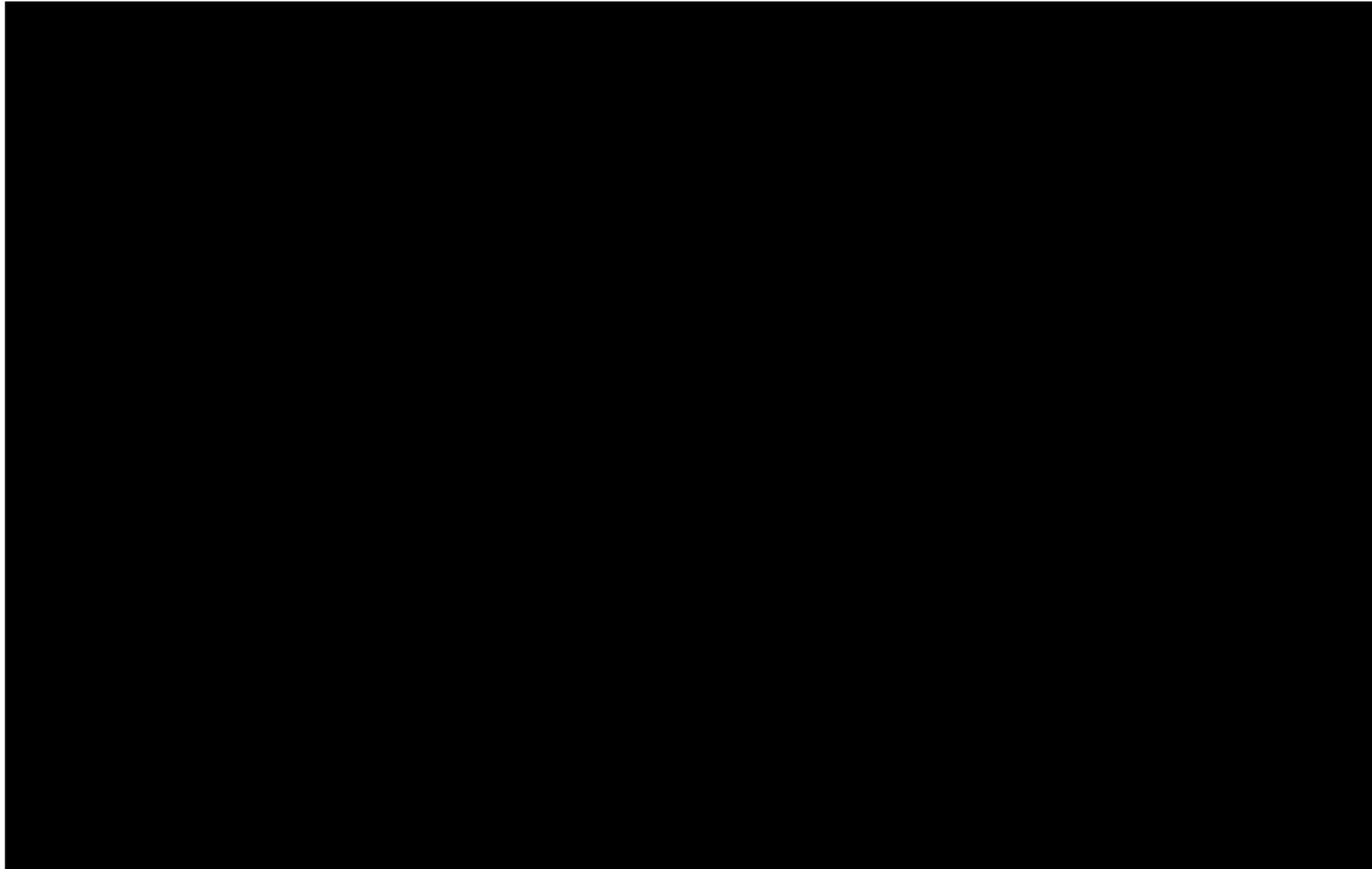


AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Errores genéricos

Niños con demasiada ropa

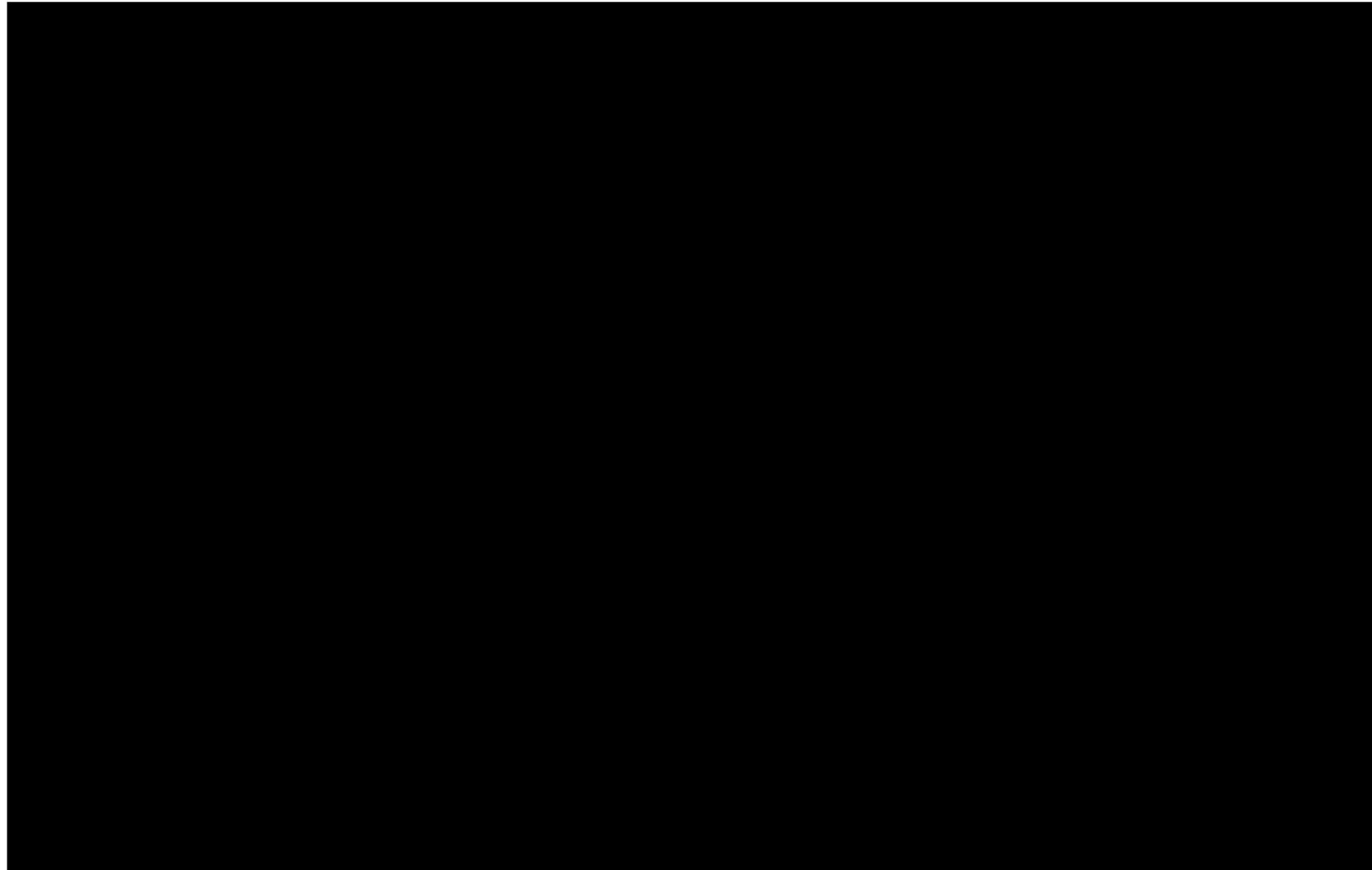


AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Errores genéricos

No desconectar el airbag frontal en sillas instaladas en sentido contrario a la marcha

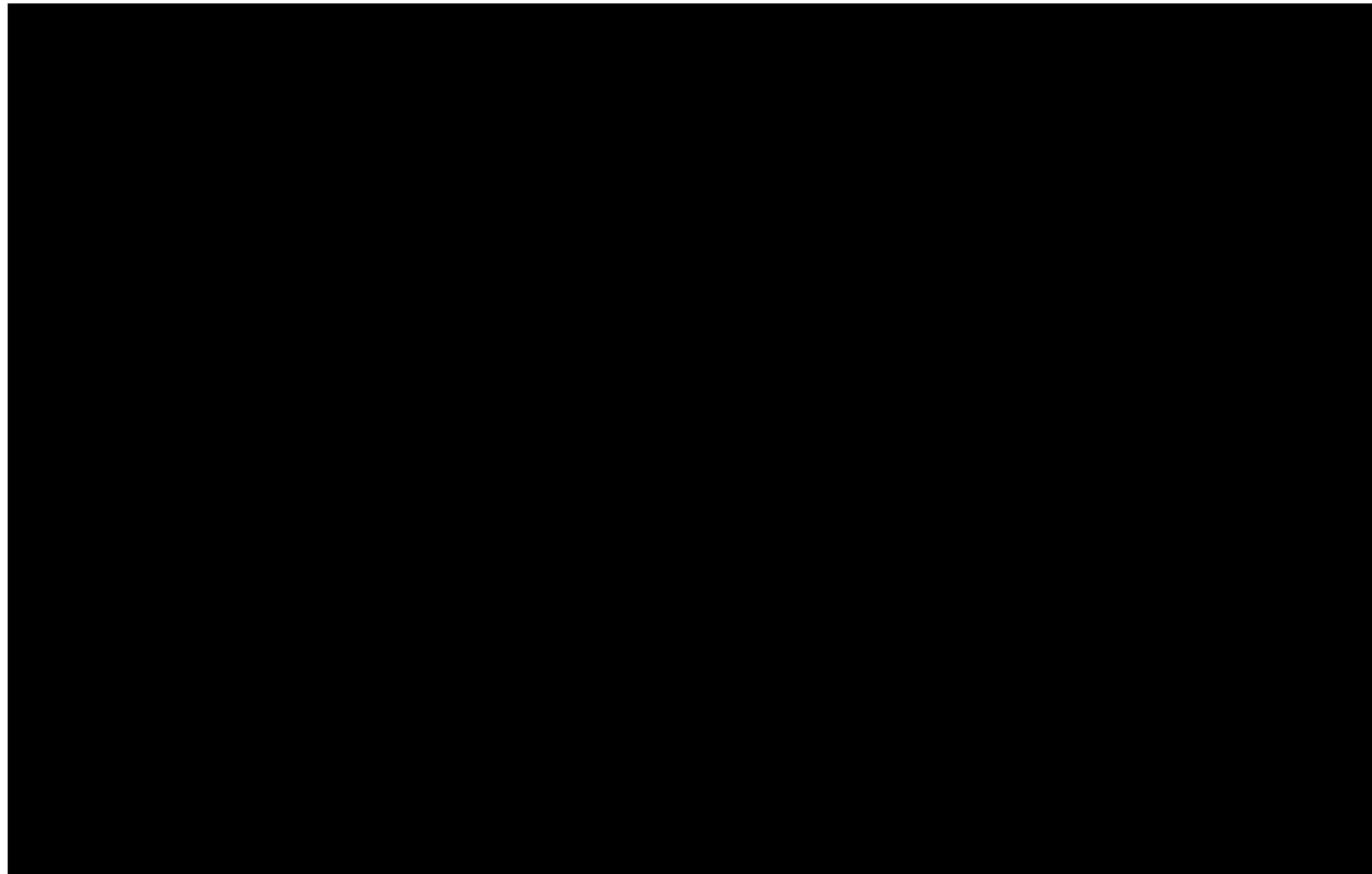


AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Errores genéricos

No respetar el reclinado máximo de la silla

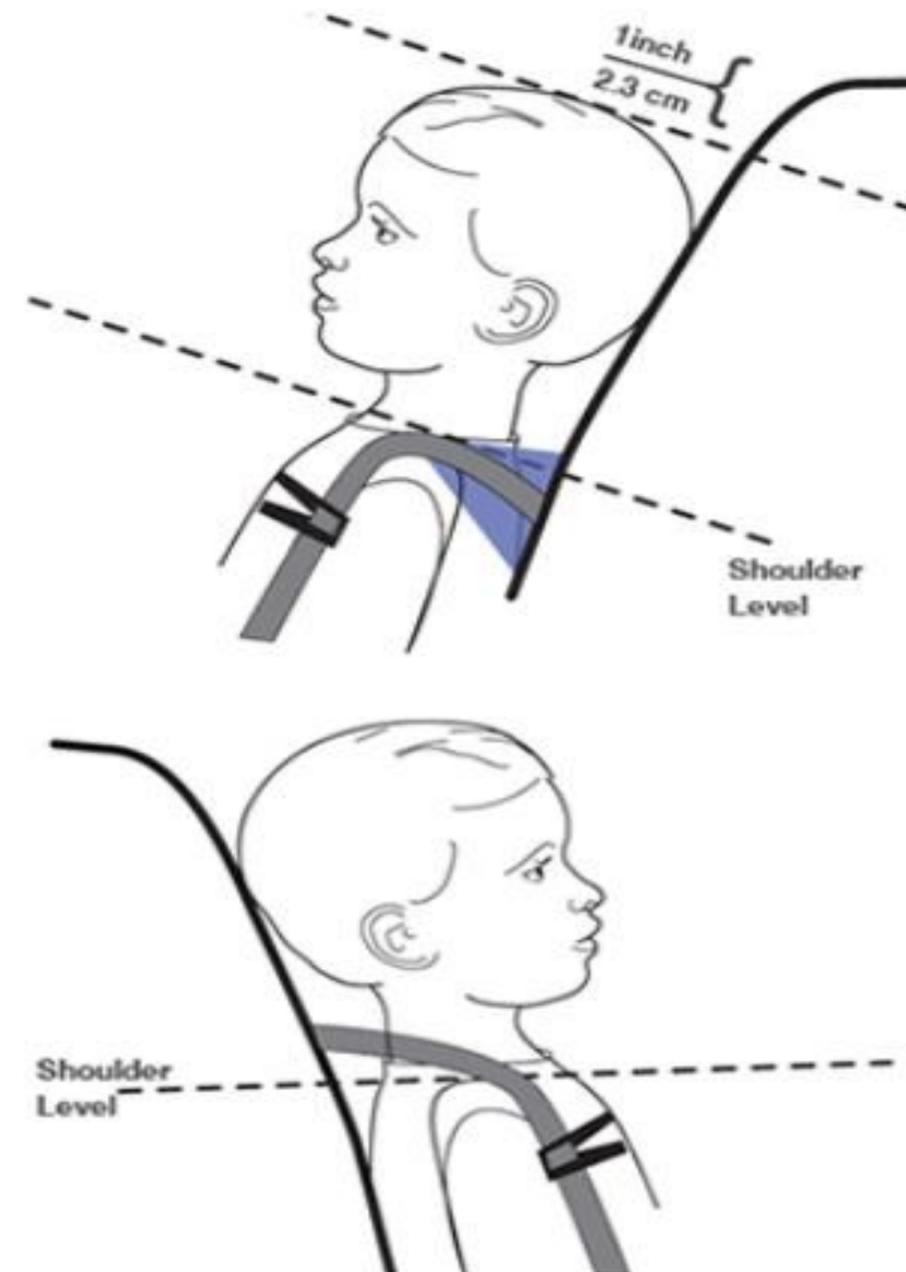


AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Errores genéricos

Tensado y altura de los arneses



AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Errores genéricos

- Uso de reductores “universales”
- Cinturones y arneses retorcidos (twisted)
- Cambiar a los niños de silla antes de tiempo
- No verificar correcta instalación de ISOFIX y Top Tether (testigos en verde)
- Uso de accesorios que modifican la instalación de la silla en el coche o la forma en que el niño se sujeta en la silla
- Usar extensores de cinturón:

SEAT BELT EXTENSION



Easy to install



AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Errores genéricos

Adquirir sillas de segunda mano



Fuente: Good Egg Safety

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Errores genéricos

- Utilizar sillas con homologaciones caducadas R44/01 – R44/02 – R44/03
- Utilizar sillas sin homologación (Aliexpress)

Illegal car seats on sale for £8 on eBay, Amazon and AliExpress



This child car seat is illegal to use in the UK.

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 0 (capazo homologado)

Principal ventaja: ergonomía del bebé

- Indicado para prematuros o recién nacidos pequeños
- Se puede colocar encima de una silla de paseo
- Se instala atravesado en el asiento trasero del coche



© Jané



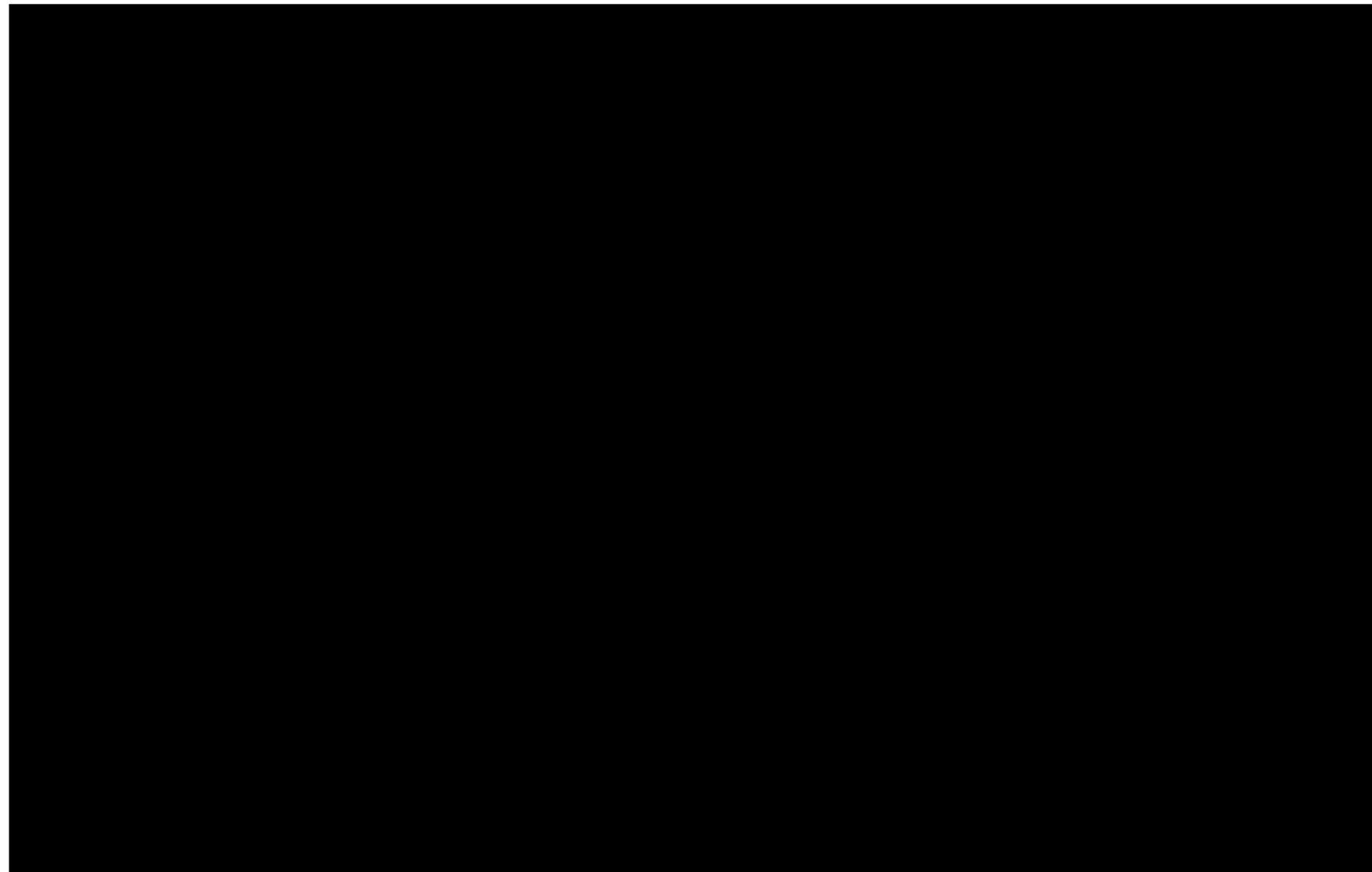
© Dorel

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 0 (capazo homologado)

- Incorrecto tensado de los cinturones / dejarlo sin atar
- Incorrecto tensado del arnés / fajín



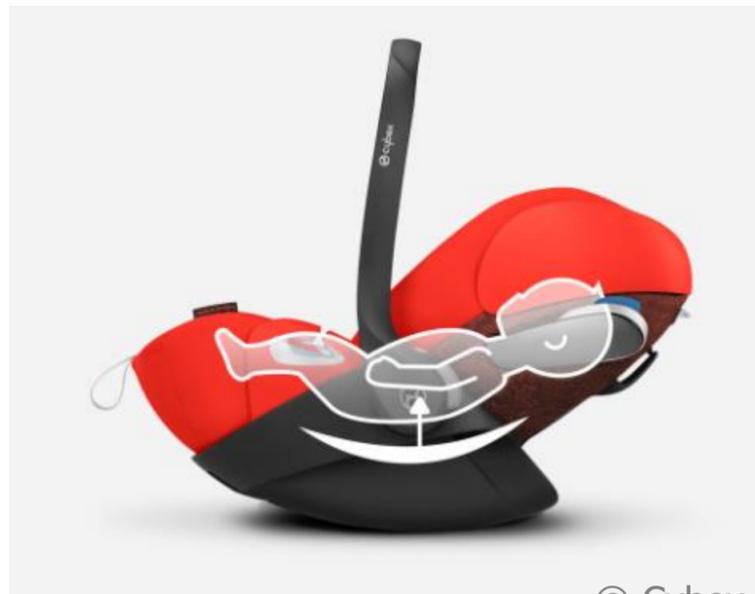
AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 0+ / i-Size 40-87 cm

Principal ventaja: movilidad

- Los de nueva generación están indicados para prematuros o recién nacidos pequeños
- Se puede colocar encima de una silla de paseo
- Se instala en sentido contrario a la marcha en el asiento trasero del coche



© Cybex



© Joie



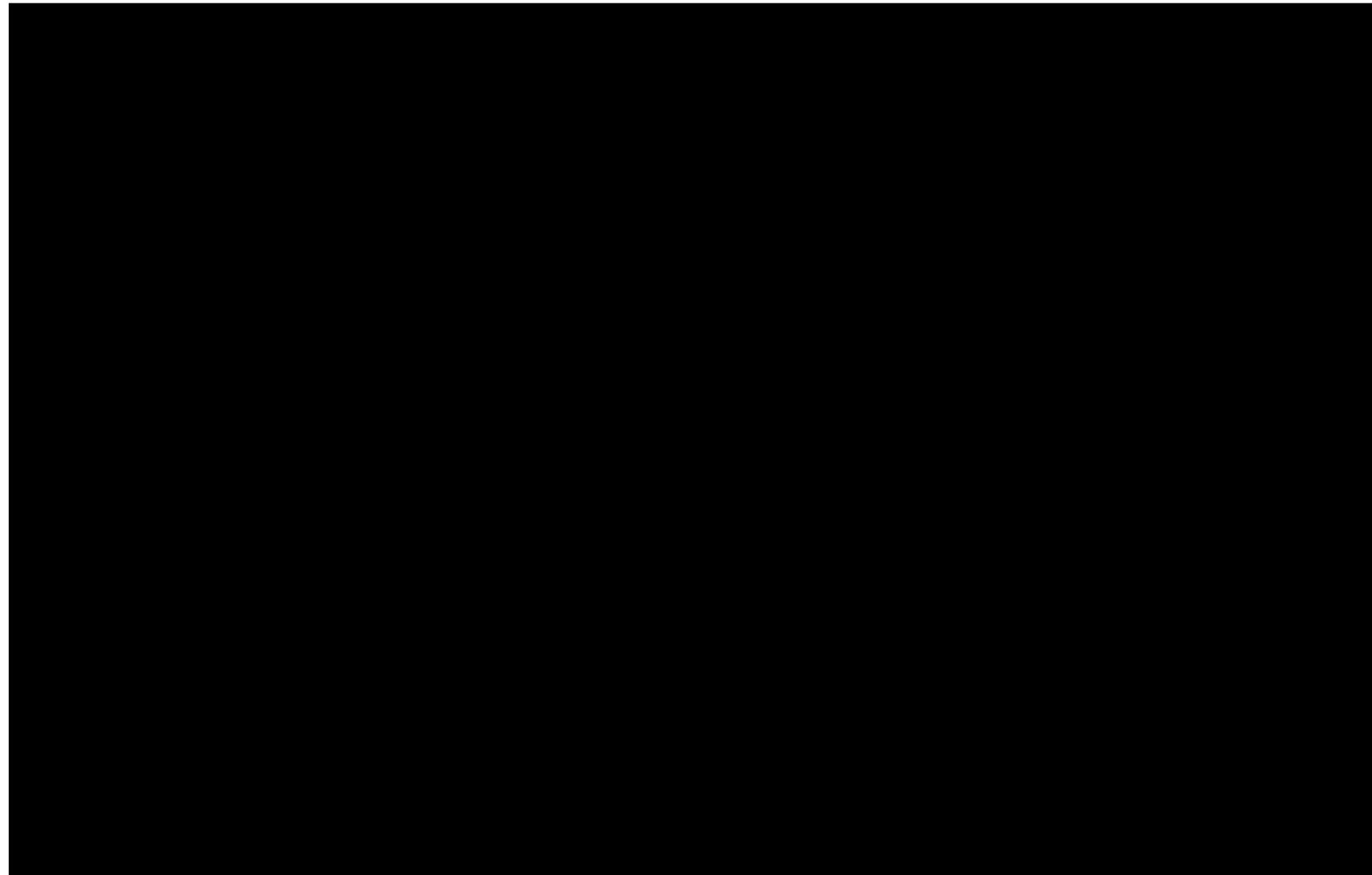
© Maxi-Cosi

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 0+ / i-Size 40-87 cm

- Incorrecta instalación del cinturón (orden por las guías incorrecto)

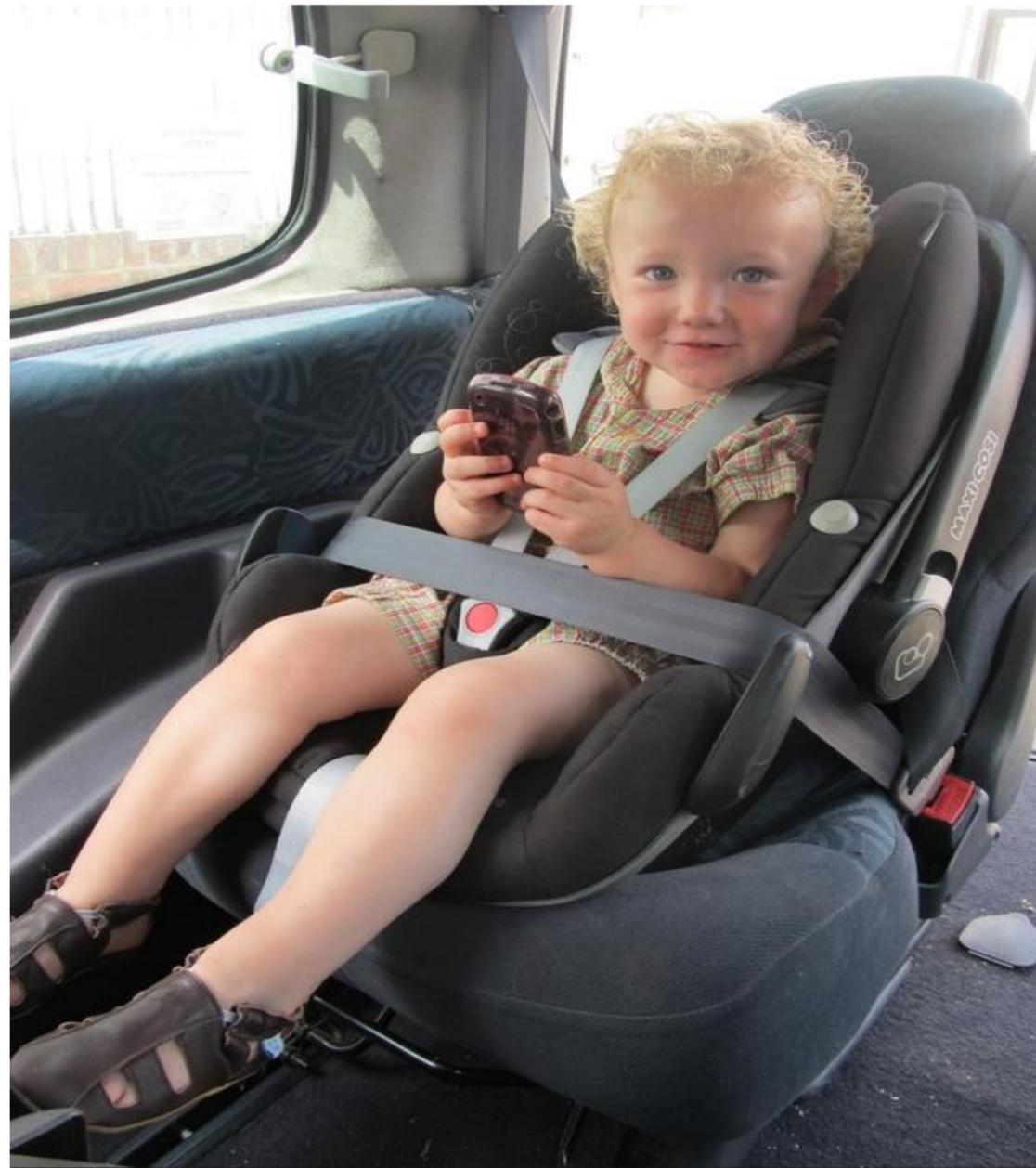


AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 0+ / i-Size 40-87 cm

- Colocar a favor de la marcha

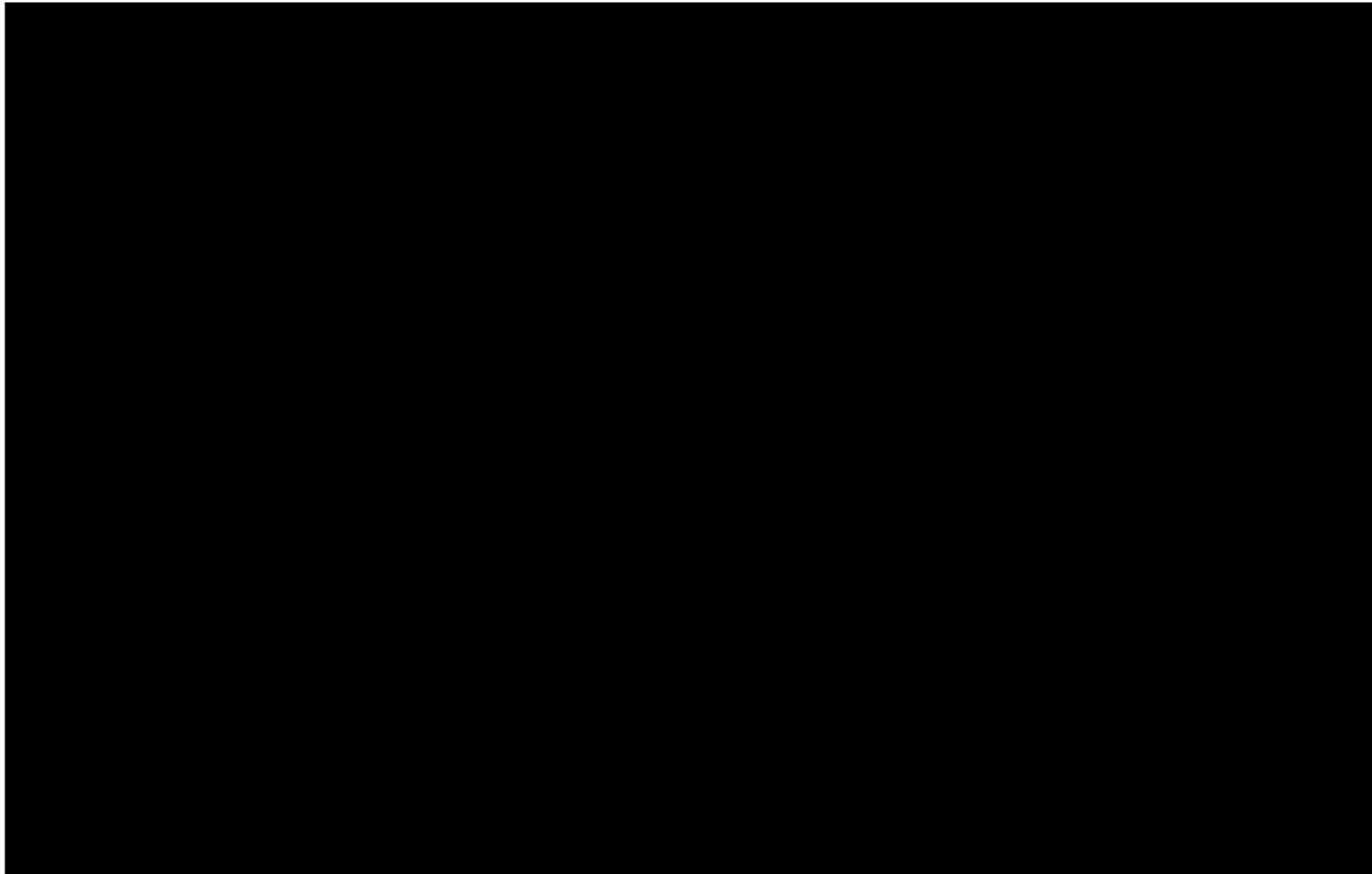


AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 0+ / i-Size 40-87 cm

- Colocar a favor de la marcha



AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 0+ / i-Size 40-87 cm

- Bloquear la silla con el asiento delantero



AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 0+ / i-Size 40-87 cm

- Llevarlo sin atar en el coche
- Colocarlo en el asiento del copiloto con espacio en el asiento trasero (sólo en España)
- Posición incorrecta del asa de transporte
- Capota desplegada (si el fabricante lo exige)
- Reclinación incorrecta
- Cuidado con la asfixia postural:



AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 0+/1 o i-Size 40-105 cm

Principal ventaja: en las rotativas, comodidad de uso para los padres.
Uso a contramarcha extendido en la mayoría de casos

- Se pueden instalar con cinturón o con ISOFIX
- Las rotativas permiten girar hacia la puerta para colocar al niño
- Se quedan fijas en el coche y no pueden colocarse en una silla de paseo



© Nuna



© GB



© Concord

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 0+/1 o i-Size 40-105 cm

- Colocar la silla a favor de la marcha antes de 9 kg (R44/04) /15 meses (R129)
- Bloquear la silla contra el asiento delantero (si el fabricante no lo exige)
- No instalar Top Tether si la silla lo lleva
- Altura de la pata de apoyo incorrecta si la silla la lleva
- Las giratorias nunca llevarlas a 90° cuando se conduce
- Colocar la pata de apoyo sobre la guantera de suelo



AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 0+/1/2 y 0+/1/2/3

Principal ventaja: ahorro derivado de adquirir menos sillas

- En sentido contrario a la marcha hasta los 9 o 18 kg, según la silla o su equivalente en i-Size
- Buena opción si no se cambia la silla de coche, ya que suelen ser bastante pesadas
- Imposible colocarlas encima de una silla de paseo



© Play

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 0+/1/2 y 0+/1/2/3

- Se debe adaptar la silla al crecimiento del niño.
- En la misma silla se deben utilizar reductores, arneses y el cinturón del coche.
- Colocar la silla a favor de la marcha antes de 9 kg / 15 kg (depende del modelo de silla)
- No soltar el Top Tether en grupo 2 o grupo 2/3 cuando se utiliza el cinturón del coche
- Usar el arnés en vez del cinturón como grupo 2/3



© Joie



© Jané

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 1/2

Principal ventaja: permiten llevar al niño en contra de la marcha hasta los 25 kg (7 años aprox.)



AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 1/2

Sillas en sentido contrario a la marcha:

- Son sillas muy voluminosas, que no suelen caber en los coches de tamaño mediano.
- Nunca se debe bloquear la silla contra el asiento delantero (si el fabricante no lo exige)
- No instalar lower tether (si la silla lo necesita)
- Se debe instalar la silla con cinturón en vez de con ISOFIX más allá de los 18 kg
- Uso limitado a 25 kg



AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 1/2/3 con arnés / i-Size de 67 a 135 cm.

- Desde los 9 a los 36 Kg, después del portabebés ya no hay que comprar nada más



© Britax-Römer



© Buhitos



© Chicco

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 1/2/3 con arnés / i-Size de 67 a 135 cm.

- No se debe mantener el arnés más allá de los 18 Kg en la práctica totalidad de las sillas
- Si la silla se instala con ISOFIX en grupo 1, hay que verificar la instalación para grupo 2 y 3
- Vigilar que los niños no saquen los brazos de los arneses
- En las sillas en el sentido de la marcha, cuidado con las lesiones cervicales en los bebés más pequeños



AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 1/2/3 con escudo

Principal ventaja: Sillas convenientes para niños “escapistas”

- Bajo R44/04 no había sensor de presión abdominal
- Bajo i-Size serán sillas de 67 a 125 cm. y habrá pruebas de presión abdominal



© Joie



© Cybex

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 1/2/3 con escudo

- No colocar el escudo a la profundidad adecuada
- Colocar a niños por debajo de los 9 kg.
- No respetar los reclinados
- No quitar la base en grupo 2/3 (si la lleva)



© Cybex

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 2-3 / i-Size 100-150 cm.

- Sillas que en las que el niño va sujeto con el cinturón de seguridad del coche
- De 15 a 36 kg. o de 100 a 150 cm si es i-Size (3,5 a 12 años aprox.)



© Be Cool



© Tuc-Tuc



© Babyauto

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 2-3 / i-Size 100-150 cm.

- Retirar el respaldo y dejar sólo el alzador cuando el niño crece (con i-Size 100-150 cm. ya no se puede)



AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 2-3 / i-Size 100-150 cm.

- Pasar el cinturón por encima/debajo del reposabrazos (protector de pelvis)
- Seguir detenidamente las instrucciones del Fabricante.



AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 2-3 / i-Size 100-150 cm.

- Cinturón diagonal por la espalda



AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 2-3 / i-Size 100-150 cm.

- Bloquear el respaldo de la silla con el reposacabezas del coche

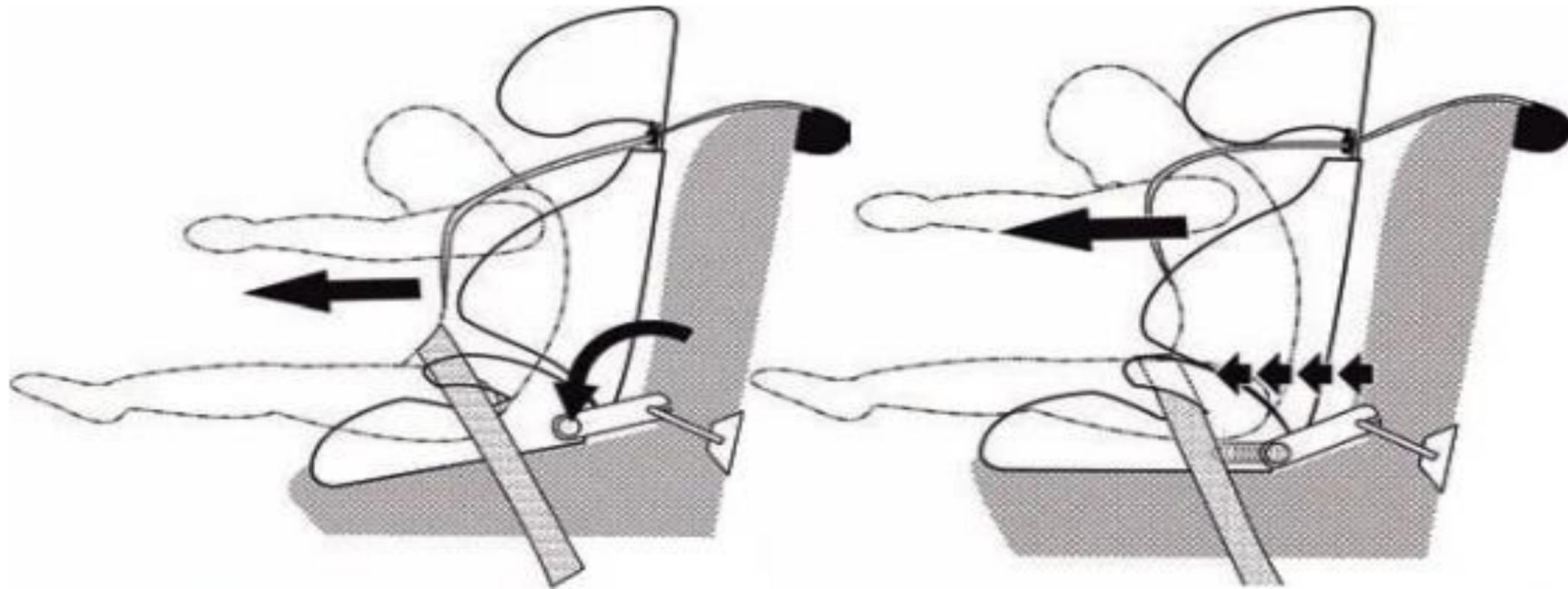


AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 2-3 / i-Size 100-150 cm.

- Cinturón ventral encima de las partes blandas y no de la pelvis



- Quitar la silla antes de los 135 cm. de altura
- No dejar suficiente espacio con el asiento delantero
- No ajustar el reposacabezas a la altura adecuada

AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 3 (alzador sin respaldo)

- De 15 a 36 kg los antiguos, desde 125 cm. y 22 kg de peso los nuevos
- Sistema de emergencia

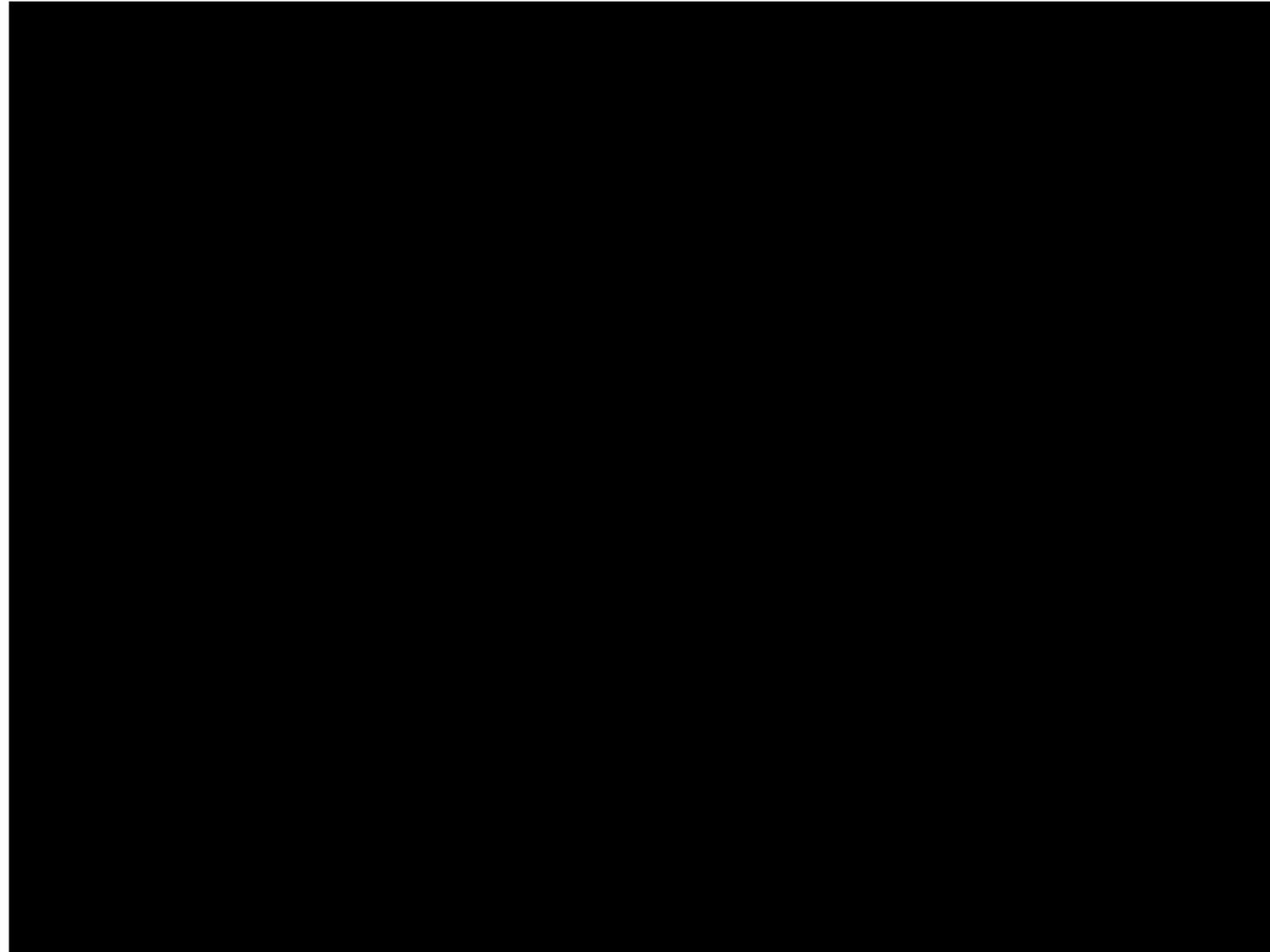


AESVI - Formación en Seguridad Infantil

El SRI, un Sistema de Seguridad Pasiva vital para disminuir las lesiones de los menores en accidentes de tráfico.

Grupo 3 (alzador sin respaldo)

- Usarlo con niños con menos peso del aceptable: 22 kg o <125 cm. de altura
- Cinturón diagonal por la espalda / fuera del hombro
- Cinturón fuera de reposabrazos
- Intentar evitar su uso





Gracias por la atención! Preguntas, dudas, consultas?

Joan Forrellad

Jané Group R&D, Design Manager

JANÉ GROUP

Secretario General AESVI

AESVI – Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil

j.forrellad@groupjane.com

Josep M. Vallès

CEO Smart Baby – Joie

Formador en Seguridad Vial Infantil de las Naciones Unidas

Tesorero AESVI

AESVI – Alianza Española para la Seguridad Vial Infantil

josep@smart-baby.es