

【公報種別】特許法第17条の2の規定による補正の掲載
【部門区分】第2部門第5区分
【発行日】平成17年2月10日(2005.2.10)

【公表番号】特表2002-513346(P2002-513346A)

【公表日】平成14年5月8日(2002.5.8)

【出願番号】特願平10-503384

【国際特許分類第7版】

B 6 0 R 21/32

B 6 0 R 21/01

B 6 0 R 22/46

G 0 1 P 15/00

【F I】

B 6 0 R 21/32

B 6 0 R 21/01

B 6 0 R 22/46

G 0 1 P 15/00 C

【手続補正書】

【提出日】平成16年6月15日(2004.6.15)

【手続補正1】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】補正の内容のとおり

【補正方法】変更

【補正の内容】



手 続 補 正 書

平成16年6月15日

特許庁長官 殿

1. 事件の表示

平成10年特許願第503384号

2. 補正をする者

住 所 アメリカ合衆国 ミシガン州48331、ファーマイント
ン ヒルズ、スイート B-12、ハガーティー ロー
ド 27200

名 称 オートモーティブ システムズ ラボラトリー イン
コーポレーテッド

3. 代 理 人

住 所 東京都新宿区本塩町19番地 AOIビル

電話 (5366) 9961

氏 名 弁理士(A284)(~~10-284~~) 葛和 清司

4. 補正対象書類名 請求の範囲

5. 補正対象項目名 請求の範囲

6. 補正の内容 別紙のとおり



以 上

別紙

請求の範囲

1. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突判別システムであって、
 - a. 第1衝突センサが、車両衝突に応答して第1信号を出力し、ここで第1衝突センサは検知特性に合致して作動し、安全拘束システムが不起動状態である方向を有する第1タイプの車両衝突に、第1衝突センサが作動して応答する位置にある、前記第1衝突センサ；
 - b. 第2衝突センサが、前記車両衝突に応答する第2信号を出力し、ここで前記第2衝突センサは検知特性に合致して作動し、および前記第1衝突センサに対して別個の位置にあり、前記第2衝突センサは、前記第1タイプの車両衝突に作動して応答せず、および前記第2衝突センサは、安全拘束システムが作動する方向を有する第2タイプの車両衝突に作動して応答する、前記第2衝突センサ；及び
 - c. 手段が、第1及び第2衝突センサに作動可能に結合され、安全拘束システムの作動を制御する第3信号を形成し、ここで前記第3信号は第1及び第2信号の論理積結合であり、第1衝突センサが安全拘束システムの作動を制御する前記手段；
を備えた、前記システム。
2. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突判別システムであって、第1衝突センサの検知特性が、第2タイプの車両衝突のために、第2衝突センサの検知特性より高いしきい値を有する、請求項1に記載のシステム。
3. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突判別システムであって、車両衝突判別システムが、車両衝突区域を有する車両内に存在し、および第2衝突センサが車両衝突区域に近接する、請求項1に記載のシステム。
4. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突判別システムであって、第1衝突センサの検知特性が、第2タイプの車両衝突のために、第2衝突センサの検知特性より高いしきい値を有する、請求項3に記載のシステム。
5. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突の検出方法であって、
 - a. 第1衝突センサで車両衝突を検知して第1信号を発生すること、ここで前記第1衝突センサは検知特性に合致して作動し、安全拘束システムが不起動

状態である方向を有する第1タイプの車両衝突に、第1衝突センサが作動して応答する位置にあり、;

b. 第2衝突センサで車両衝突を検知して第2信号を発生すること、ここで前記第2衝突センサは検知特性に合致して作動し、第1衝突センサに対して別個の位置にあり、前記第2衝突センサは、前記第1タイプの車両衝突に作動して応答せず、および前記第2衝突センサは、安全拘束システムが作動する方向を有する第2タイプの車両衝突に作動して応答し、;

c. 安全拘束システムを作動する第3信号を形成すること、ここで前記第3信号は、第1及び第2信号の論理積結合として形成され、および第2タイプの車両衝突に応答して、第1衝突センサが安全拘束システムの作動を制御する;
を含む、前記検出方法。

6. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突の検出方法であって、第1衝突センサの検知特性が、第2タイプの車両衝突のために、第2衝突センサの検知特性より高いしきい値を有する、請求項5に記載の検出方法。

7. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突の検出方法であって、車両衝突の検出方法が、車両衝突区域を有する車両内で施され、および第2衝突センサが車両衝突区域に近接する、請求項5に記載の検出方法。

8. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突の検出方法であって、第1衝突センサの検知特性が、第2タイプの車両衝突のために、第2衝突センサの検知特性より高いしきい値を有する、請求項7に記載の検出方法。

9. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突判別システムであって、

a. 車両衝突に応答して第1信号を出力する第1衝突センサ;

b. 車両衝突に応答して第2信号を出力する第2衝突センサ、ここで第2衝突センサは検知特性に合致して作動し、ここで第2衝突センサが第1衝突センサに対して別個の位置にある、前記第2衝突センサ;

c. 第2衝突センサの作動状態を検知する手段; 及び

d. 安全拘束システムの作動を制御する第3信号を形成するために、第1及び第2衝突センサに作動可能に結合された手段、ここで第2衝突センサが不起動状態にある場合、第1衝突センサが第2衝突センサの作動状態に依存する検知

特性に合致して作動し、第1衝突センサが第1検知特性に合致して作動し、および第2衝突センサが作動状態にある場合、第3信号が第1及び第2信号の論理積結合であり、第1衝突センサが第2検知特性に合致して作動し、および第3信号が実質的に第1信号に等しくセットされ、および第1衝突センサの前記検知特性が、安全拘束システムが起動する方向を有する車両衝突のために、第2衝突センサの前記検知特性より高いしきい値を有している、前記手段；を備えた、前記システム。

10. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突判別システムであって、安全拘束システムが不起動状態である方向を有する車両衝突に、第2衝突センサが作動応答しない、請求項9に記載のシステム。
11. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突判別システムであって、車両衝突判別システムが、車両衝突区域を有する車両内に存在し、および第2衝突センサが車両衝突区域に近接する、請求項9に記載のシステム。
12. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突判別システムであって、安全拘束システムが不起動状態である方向を有する車両衝突に、第2衝突センサが作動応答しない、請求項11に記載のシステム。
13. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突判別システムであって、第2検知特性が第1検知特性より高いしきい値を有する、請求項9に記載のシステム。
14. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突判別システムであって、安全拘束システムが不起動状態である方向を有する車両衝突に、第2衝突センサが作動応答しない、請求項13に記載のシステム。
15. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突判別システムであって、車両衝突判別システムが、車両衝突区域を有する車両内に存在し、第2衝突センサが車両衝突区域に近接する、請求項14に記載のシステム。
16. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突判別システムであって、安全拘束システムが不起動状態である方向を有する車両衝突に、第2衝突センサが作動応答しない、請求項15に記載のシステム。
17. 第2衝突センサからの衝突及びダイアグノシス信号を使用して、安全拘束

システムの作動を制御する信号を発生する車両衝突判別システムであって、

- a. 車両衝突に応答して第1信号を出力する第1衝突センサ；及び
- b. 安全拘束システムの作動を制御する第3信号を形成するために、第1衝突センサ及び第2衝突センサからの信号に作動可能に結合された手段、ここで第2衝突センサ作動状態にある場合、第1衝突センサが第2衝突センサの作動状態に依存する検知特性に合致して作動し、第1衝突センサが第1検知特性に合致して作動し、および第3信号が第1及び第2信号の論理積結合として形成され、第2衝突センサが不起動状態である場合、第1衝突センサが第2検知特性に合致して作動し、および第3信号が実質的に第1信号に等しくセットされる、前記手段；

を備えた前記システム。

18. 第2衝突センサからの衝突及びダイアグノシス信号を使用して、安全拘束システムの作動を制御する信号を発生する車両衝突判別システムであって、第2検知特性が第1検知特性より高いしきい値を有する、請求項17に記載のシステム。

19. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突の検出方法であって、

- a. 第1衝突センサで車両衝突を検知して第1信号を発生すること；
- b. 第1衝突センサに対して別個の位置にある第2衝突センサで、車両衝突を検知して第2信号を発生すること；
- c. 第2衝突センサの作動状態を検知すること；
- d. 安全拘束システムの作動を制御する第3信号を形成すること、ここで第2衝突センサが作動状態にある場合、第1衝突センサが第2衝突センサの作動状態に依存する検知特性に合致して作動し、第1衝突センサが第1検知特性に合致して作動し、および第3信号が第1及び第2信号の論理積結合であり、第2衝突センサが不起動状態にある場合、第1衝突センサが第2検知特性に合致して作動し、および第3信号が実質的に第1信号に等しくセットされ、および第1衝突センサの検知特性が、安全拘束システムが作動する方向を有する車両衝突に対し、第2衝突センサの検知特性より高いしきい値を有する、；

を含む、前記検出方法。

20. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突の検出方法であって、安全拘束システムが不起動状態である方向を有する車両衝突に、第2衝突センサが作動応答しない、請求項19に記載の検出方法。
21. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突の検出方法であって、車両衝突を検出方法が、車両衝突区域を有する車両内で施され、および第2衝突センサが車両衝突区域に近接する、請求項19に記載の検出方法。
22. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突の検出方法であって、安全拘束システムが不起動状態である方向を有する車両衝突に、第2衝突センサが作動応答しない、請求項21に記載の検出方法。
23. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突の検出方法であって、第2検知特性が第1検知特性より高いしきい値を有する、請求項19に記載の検出方法。
24. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突の検出方法であって、安全拘束システムが不起動状態である方向を有する車両衝突に、第2衝突センサが作動応答しない、請求項23に記載の検出方法。
25. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突の検出方法であって、車両衝突を検出方法が、車両衝突区域を有する車両内で施され、および第2衝突センサが車両衝突区域に近接する、請求項23に記載の検出方法。
26. 安全拘束システムの作動を制御する車両衝突の検出方法であって、安全拘束システムが不起動状態である方向を有する車両衝突に、第2衝突センサが作動応答しない、請求項25に記載の検出方法。