

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開2005-231612

(P2005-231612A)

(43) 公開日 平成17年9月2日(2005.9.2)

(51) Int. Cl.⁷

B6OR 21/02
B6ON 2/42
B6OR 21/04
B6OR 21/08
B6OR 21/22

F 1

B6OR 21/02 A
B6ON 2/42
B6OR 21/04 D
B6OR 21/08 E
B6OR 21/22

テーマコード(参考)

3B087
3D054

審査請求 未請求 請求項の数 3 書面 (全 10 頁)

(21) 出願番号 特願2004-111612 (P2004-111612)
(22) 出願日 平成16年2月23日(2004.2.23)

(71) 出願人 503122786
大西 真実
千葉県船橋市日の出1-8-1 高橋荘5号

(72) 発明者 大西 真実
新潟県長岡市愛宕3-2-12

Fターム(参考) 3B087 CD04 CD05
3D054 AA02 AA07 AA21

(54) 【発明の名称】 未来型シートベルト、テオリーくん70号未来型シートベルト、テオリーくん71号

(57) 【要約】 (修正有)

【課題】 今日、現存するシートベルトの形状では、前後、左右衝撃力のかかる事故発生時に、ドライバーの運転姿勢により、有効性を発揮できるのは、50%に満たないと指摘されている。有効性の高いシートベルトを提供する。

【解決手段】 事故時にシート側面から急速に 人体の頑強な両肩、腰骨の四支点を支持する。又複数のエアバッグが同時に膨らんで、頭部、肩部を固定する。

【選択図】 図1



【特許請求の範囲】

【發明項詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明品による、通称テオリーくん70号シートベルトにある肩当、腰ベルトは車両等事故による衝撃力被災に遭った際、人体の最も強健な両肩、両腰骨をする四支点から、これを支えて、強大にして生じる、反作用衝撃力から人体を支えて、これから人体を守る事が出来ます。

【0002】

しかしながら、旧式に今まで存在して来た、あらゆる旧式のシートベルトに欠ける、事故当時、前後横衝撃力被災時には、ドライバーの運転姿勢により、その位置で効力を発揮するシートベルトでは、どうしてもハンドル、ドア等に人体頭部を激しく打ち据えかねる事となった。他、特に横衝撃力被災時には、従来から在る旧式のシートベルトでは、一切の抗力を見い出せなかった時、

【0003】

未来型シートベルト、テオリーくん70号による、本発明品による効力は、急激、急大に遭遇する衝撃力被災時に、肩当て、腰ベルトにそれぞれ内蔵されている内蔵パットが、本件論文にある技術力で飛び出し、反作用衝撃力に逆い続け、瞬時に人体を座席シート安全位置まで、押え込み、ムチ打ちや、事故禍中、反作用力で、これが狂乱舞する事を強制制止させ、害力消滅時まで、制する事を目的とする技術力を有していた。

【背景技術】

【0004】

〔特許文献1〕特願、出願番号、2004—— 「兜型保護帽」
出願日、平成15年11月26日、提出

【0005】

〔特許文献2〕特願、出願番号、2004—— 「家具付車両」

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0006】

現在、車両運転中、交通事故に遭った場合、シートベルトをしていた場合と、していなかった場合とでは、大事故に遭遇した場合、65%以上の人々が、死傷にかかる重体傷となる場合が多く、その中の、横衝突事故に故来した。

【0007】

この悲惨さを無くすべく、国家規模で、これに取り組み、シートベルト着用を法的に、ドライバーに義務付け、日本では、公安委員会が、それを徹底すべく、取締りを強化し、ドライバー側でも、それらを自負しながらも、

【0008】

つつい、これらは疎かにされ勝ちであり、その時に限って偶発的に事故が起こっているものであった。

【0009】

「何故であろうか？」と、考察する時、筆者はやはり科学者であったので、科学的論証の必要性から、その論証を、人類衣装学に見地を求めた時、以外に簡単に解答を引き出せるものとなった。これらは技術力の一環に存在するものであり、

【0010】

衣装学を構成する四大要素は、「利用価値、見た目、使い勝手の良さ、安全性であったが、第一にドライバーの殆ど全ての人々は、「利用価値」の重要性は、頭で分かっているも、自覚が無い場合が多く、旧式シートベルトにも欠陥があった。

【0011】

第二に、「見た目については、「つい、そこまでの運転だから横行である。」とし、第三は現在概有する、旧式シートベルトの全ては、改良の限界点に達しており、大多数の

意見においては、「使い勝手の悪い物であった。」とされる。そして、第四の安全性についての最大の欠陥は、衝撃力有事に運転姿勢により、その時点でシートベルトは止まる事と、横衝撃力有事に効を制さず、更にはエアバッグ等も必要となった。これらの事から、例い義務付けられた、これら旧式シートベルトにあっては、疎かにされ続けられるものであった。

【0012】

〔課題を解決する為の手段〕

以上の事から、これらを全自動にすれば良かった事であったが、なかなか難しく、技術力、安全性、コスト削減、オートメーション大量生産可能における諸問題

の全てを、既存する旧式と異なると、シートベルトの存在を無く物と作り分け

10

ば、本件課題は容易に解決するものではなかった。(本件は、形状違、BMW社にもある。)

【0013】

それ故、本件課題の解決により、シートベルト着用法的義務までが自ずといらなくなる様に思われたが、そうでは無かった。

【0014】

ユーザードライバの立場に立って、これを考える時、運転姿勢有り、ウツウしい物が嫌がられ、車両運転中、物が足元に落ちたり、後部席の幼児等が不安全行動等をする緊急避難を例えとする、緊急にシートベルトが不要になる理由が、いくらでもあったからであ

20

【0015】

この様な時、従来に既存している旧式のシートベルトの全ては、必ずそれらの着装を両手を使用しなければならない不便さから脱け切れない技術力の未熟さにある時、

【0016】

本、発明される、テオリークン70号型シートベルトでは、ハンドル傍にある油、空気圧スイッチを指で操作するだけで、座席シート内に内蔵されている圧力機械が自作動をして、これの脱着を完全とし、横衝突被災に際しても横衝突被災具が在り、

【0017】

従来に概有する全ての旧式のシートベルト技術では完成し得なかった、前後衝撃力有事の際には、ドライバーの運転姿性にもあって、その時点でシートベルトは止まる事その他、横衝撃力有事には何んら効力を果さず、ハンドル、ドア、枠に頭部を打ち付けてしまう為、更には、エアバッグ等が開発される、無駄な発明の多い中、

30

【0018】

本発明にある肩当て、腰ベルトに二段重ねに内蔵されるパットは、衝撃力有事有りたる時、瞬時に飛び出し、反作用衝撃力に逆い続けながら人体を座席シート、背もたれ部分の安全位置まで、押しつけて個定してしまうので、人体の自暴乱舞、及び、それに併って生ずるムチ打ちも軽減されます。

【0019】

事故発生時の前方衝撃力を力学で三分解する時、第一次最大衝(攻)撃力を加害力をXとし、加害力Xを阻止しようとして働く力を第二次反作用力を、第二次最大衝撃力Yで表わす時、人体中心は $X+Y=Z$ をして、 $E^2 = n$ の最大合力nの力を受ける事になった。

40

【0020】

これを実施数で見分する時、体重60kgの人で、60km/時 車両走行中、上記事故に遭

った時、人体中心部が受ける吸引力は、 $(60 \frac{kg}{s})^2 = 3600 \frac{kg}{s}$ となり、 $3600 \frac{kg}{s} \div 10 = 360 \frac{kg}{s}$

となる時、36M(12階建ビル)高所から落下したのと同等力のZ力(合力)を人体中心に受ける事となりますが、

【0021】

50

人体はしなやかに前後にしなり、この軀の中心に集中する合力を打ち消そうとして、人体が

乱暴する時、 $Z = 3600 \frac{kg}{s} \Rightarrow X(180)^2 + Y(180)^2 = Z$ の公式の導く所により、前方衝撃力は

、180kg/重となり、6階建てビルディング屋上から墜落したのと同じ衝撃力に換算される地球の重力を受ける事となります。(万有爆力法則；爆力は衝撃力に換算できる。)

【0022】

しかしながら、統制力 ($E^2 = n$) を失い、作用X、反作用Yの増減が生じる時、本提唱される、万有爆力法則上、これを暴(爆)力Z、で表わす時、安定数、 $X + Y = 2$ における中心力は破られ、 $X^2 = Z \Rightarrow E^2 = n$ 公式の元、第一次衝撃力、型体Zは中心力 ($E^2 = n$) を離れ、無限E速を以って、外部に飛び出します。 10

【0023】

そして、E速限界地点に達した時、暴(爆)力Zは、統制力中心地点 ($E^2 = n$) に戻すべく、 $X^2 = Z$ の正反対方向、 $Y^2 = Z$ に、反作用力をもてあまして突き進む時、あらゆる全ての物には、万引暴(爆)力 \Rightarrow 「暴力が働く。」と言われ、この力を働く際、自重力を中心点 ($E^2 = n$) に収めると制止する。事が立証される所であったが得られない時、暴力は衝撃力に変わり続け、この中にある者はケガをします。

【0024】

[発明の効果]

暴(爆)力停止論とは、未だ人類が持ち得る科学論文には無く、分かり易く言うと、アルベルト、アインシュタイン博士が提唱した特殊相対性理論上、本件に用いて、実例で説明します。(本論文は、現在科学技術庁に報告は無く特許論文となります。) 20

【0025】

本発明品、未来型シートベルト70号を、人類が持ち得る技術力で、完全完成(数式を完全に照合させる意)させる事が出来れば、極単例を以いて、何千トンの衝撃力を、人体四肢支点に加えられても蚊に刺された痛み程も感じないのみならず、強大なる衝撃力をも、油圧、空気圧が吸収してしまうので、人体そのものが、衝撃力を受けなくとも済むものであった。

【0026】

それは、前方衝撃力 $X^2 = Z$ が働いた際、テオリークン70、71号シートベルトから内パットが瞬時に飛び出して、センサーで、衝撃時、人体位置を探り当て、これを固定し、その後250~65536km/時間速度 $Y^2 = Z$ による、前方衝撃力 $X^2 = Z$ 、反作用速度に合わせ、0.2~秒づつ送らせて、飛び出した内パット油圧が緩み、 $X^2 = Z$ 速をユリ篋の振れの様に緩めては、締めつけ続けると、人体に働らく、暴(爆)力は、人体に多荷重衝撃力を感じさせず、自然消滅するものとなった。(兜型ヘルメット論文にある数式を参照されたし) 30

【0027】

この発明の効果、完成は、筆者の机上の計算上、現在の日本に有り余る技術力で充分できるものであったが、現不況時下を考えると、コストがかかり過ぎ、実用に賛同する会社も無いと思われます所から、現時点では、衝撃力被災時において、油圧、空気圧力で、人体の被災時位置まで、内パットが飛び出すまでの効果に留めて発表したい物であった。 40

【0028】

[発明を実施する為の最良の形態]

車両を運転する時以外は、ウットウしい為、図2に示す様に、テオリークン70号、71号シートベルトの肩当ては、座席シート背もたれ内部に格納され、腰当てベルト第2段目は座席、腰かけ部をして、腰かけベルト第一段目に収納されている形状が理想とされた。

。

【0029】

車両を運転する際に、ウットウしい為、図9、図10に示す様にテオリークン70号71号シートベルトの肩当ては棒状支柱形態で製作できれば理想の形態であり、ハンドル 50

傍スイッチの入切りにより、シートベルトの出し入れが、容易に出来る事が望ましい最長の形態であった。

〔実施例〕

【0030】

油圧を用いて、これらの試作品を作ってみたが、筆者の技術、技量が足りなくて、油が漏れる場合があるので、空気圧を使って実験してみた。

【0031】

テオリーくん70号における肩当パット1個づつに強化プラスチックを使用して実験するに、瞬間最大荷重360kg/重÷2=180kg/重の荷重がかかる実験をしてみた所、テオリーくん70号シートベルトだけが、これに耐え続けるものであった(但し、体重60kgの人で60km/時による衝撃力被災実験)しかしながら関節部分がどうしても弱かった。

【0032】

そこで、テオリーくん71号における肩当パットをジュラルミン制によって作られる-----棒に関節を付けて実験すると、360kg/重 衝撃荷重実験をクリアするものであった。しかしながら、これ以上の衝撃荷重実験における荷重を負荷させるには、未だ、関節部分強化による実験段回であった。

【0033】

〔産業上利用の可能性〕

現在一日数4件に登る勢いで、発明、発案、考案物が出来上がっている現状を見て、これらの物は星の数(スター)程にもあり、芸能界のヒット曲にも以る所の物であったが、産業界(発明家)に未熟さがある時、

【0034】

産業界(発明家)と実業家(製造家)の企業投資家達は、一企業、業界戦略に、これらを安易に委ねられるものでは無かったからであった。一技量は製造家分野にあった。

【0035】

故に、偶発的に、ポンポンと発明、考案される物にあり、一見どんなに良く見えたとする物件にあって、ヒットするものであったとしても、現世から次世に生き残る物品の生存の生産の追求されるものでなければ、(いい加減な物に投資した場合。)

【0036】

先見する科学の目と冷徹な哲学を無視してヒットする(企業)物件は、次世代には、必ず生き残れないものになるものであった。

【0037】

筆者は科学者である所見から、いかなる発明品においても、科学を基盤として、これを構想し、職人の持つ哲学の目を重視するものであった。

【0037】

筆者が知り得る現在の日本国における日本人の勤勉な姿勢は、ドイツを始めとするヨーロッパ強自動車王国をして、類を見ず、この勤勉さが、これらの国々に勝るとも怠らざる勢いで凌いで来た事を見る時、この日本人にある気質においては、本発明品にあって、従来には無かったシートベルトの新発想における形状と機能を必ず理解でき、その知力と、余る技術力を以って、すぐに低コスト大量オートメーション化に結び付けられる物であると思慮する時、本品は、現世から次世、そして、更に次の次世へと受け継がれ、従来にあって不完全な、欠陥シートベルト形態を廃案させ、完成された、より安全なシートベルトの完成の実現が思われる時、産業上利用の可能性の非常に多きな発明品になると思える所であった。

筆者の発明に託する、自記モットーは、「発明とは、不可能を可能に替える(技術力と共立する)ものである。」としていた。

【図面の簡単な説明】

【0038】

【図1】 未来型、シートベルト、テオリーくん70号、(以後、通称テオリーくん70号

10

20

30

40

50

シートベルト、略称) 図

【0039】

【図2】 テオリーくん70号シートベルトをたたみ込んだ車両の座席シート。(利想図。)

【0040】

【図3】 テオリーくん70号シートベルトの内部構造図。シートベルトセット前。

【0041】

【図4】 テオリーくん70号シートベルトの内部構造図。シートベルトセット図。

【0042】

【図5】 衝撃力有事の際、座席背もたれ部に内蔵される、肩当てと、連結する強靱な鉄板部が、油、空気、圧貯蔵槽を衝撃力で圧迫し、中の油、空気圧、貯蔵槽貯蔵槽を押し潰し、油、空気圧を流動管伝いに流出させ、二枚重ねの防災パットを肩当て、腰ベルトから突出させる仕組を示した図。 10

【0043】

【図6】 〔図5〕の説明と同意議の為、省略。

【0044】

【図7】 前方において強大な衝撃力を被災した際、肩当て、腰ベルト内蔵、第二次パットが突出し、人体上下半身をしっかりと固定する事を示す図だが、第二次パット内に流出した油、空気の逆戻りを防ぐ為、逆戻止め弁12を、それぞれの部所に内蔵させた図。

【0045】

【図8】 〔図7〕の説明と同意議の為、省略。 20

【0046】

【図9】 未来型シートベルト、テオリーくん71号(以後、通称テオリーくん71号シートベルト略称) 図。

【0047】

【図10】 テオリーくん71号シートベルト装着図。内部構造は、70号シートベルトと同意議。

【0048】

【図11】 テオリーくん71号シートベルト装着時、強大前方衝撃被災を受けた時の機械機能図。 30

【0049】

【図12】 強大横衝撃力被災時、横、正面頭部、ハンドル、ドア等衝突防止機械、機能図。

【0050】

【図13】 衝撃破壊力は、氷割実験の元、小面積にある直角三角形では拡大する実験図。

【0051】

【図14】 衝撃破壊力は、氷割実験の元、直角三角形の2倍面積を持つ正方形で縮小図。

【符号の説明】

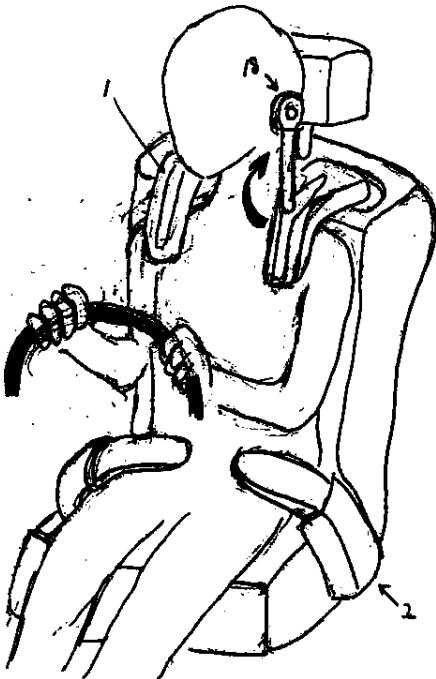
【0052】

1、肩当て 2、腰当てベルト 3、人の体重 4、加圧盤 5、空気圧、若しくは、油圧油の貯蔵槽 6、空気圧、若しくは油圧の流動管 7、空気圧、若しくは油圧流動遮断管(ストッパー) 8、ストッパーのスイッチ 9、腰当ベルトの二段層 10、二段折収納型肩当て 11、衝撃力有事の際、突出する二段層内蔵肩当パット 12、衝撃力有事の際、突出する二断層内蔵肩当パットに送られた油圧、若しくは空気圧逆流を防ぐ、空、油ストックボンベ 13、衝撃力有事の際、肩当が前進し、座席シート内に内蔵されている空気、若しくは油圧槽を衝撃力で押し潰し、貯槽内の油、空気を輸送管に流出させ、肩当てと、腰当てベルトに内蔵されている衝撃力吸取パットを突出させ、人体を固定させ、危険からこれを保護する。 14、前方における強大衝撃力 15、反作用によって生じる衝撃力 16、衝撃力有事の際、突出する二断層内蔵腰当てベルトパット 17、衝撃力有事の際、空、油圧槽を圧迫する為の強靱な鉄板 18、横強大衝撃力被災時に、肩 40 50

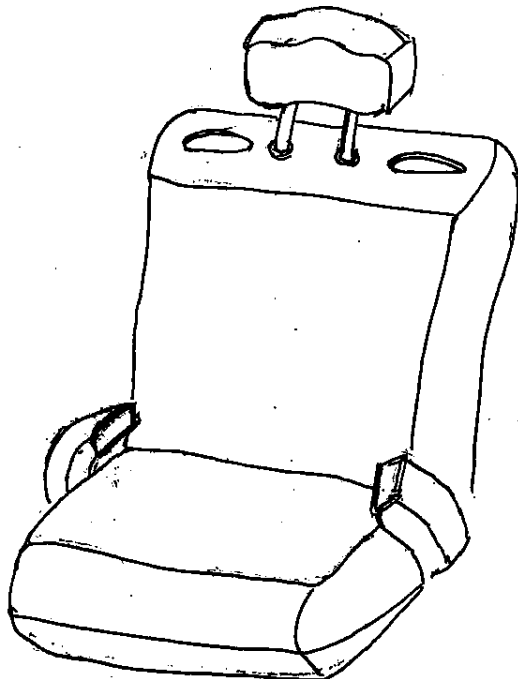
当パット支持棒の途中に付けられた、横頭部のドア部衝突を阻止すべく、横頭部位置の距離を計るセンサーの指令により、ドア衝突防止装置 18、本体から内蔵されている風船等が瞬時に飛び出し、人体頭部を安全位置から不動にし防護する器具（ 19 では、パットが飛び出すが、人類の現技術では未だ難しい。） 19、パット、若しくは風船 20、旧式シートベルト 21、旧型シートベルトは直角三角形締図となる。 22、氷の上に正方形を半分にした直角三角形のベニアを乗せて、その上に人が立つと氷が割れる事を示した図。 23、未来型シートベルトテオリーくん70号を、四支点で装着した図。 24、未来型シートベルトテオリーくん70号を人体に使用すると、正方形締図となる。 25、氷の上に三形を二倍にした正方形のベニアを乗せて、その上に人が立つと直角三角形の二倍積となり、氷が割れなくなる事を示した図。

10

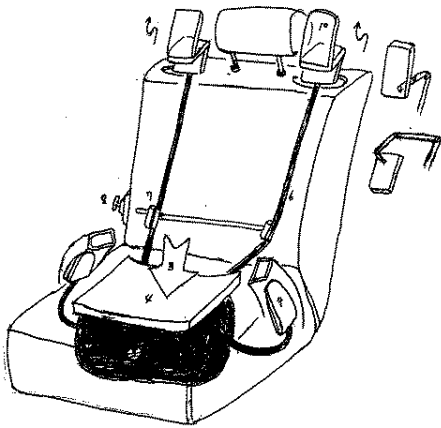
【図1】



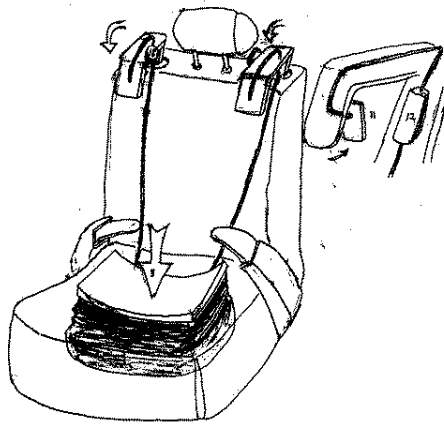
【図2】



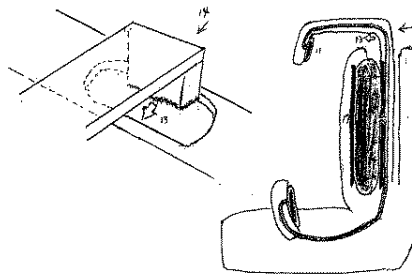
【図 3】



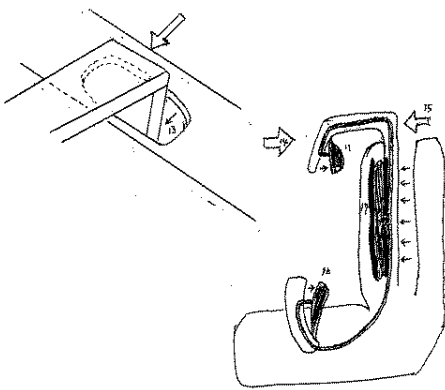
【図 4】



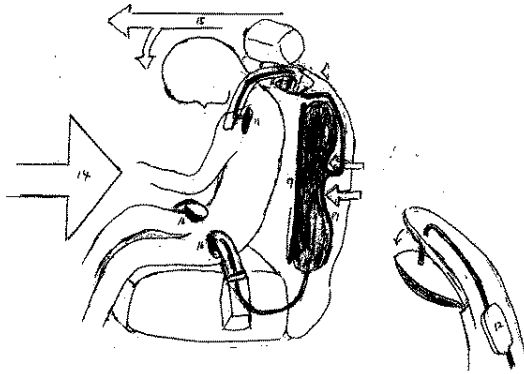
【図 5】



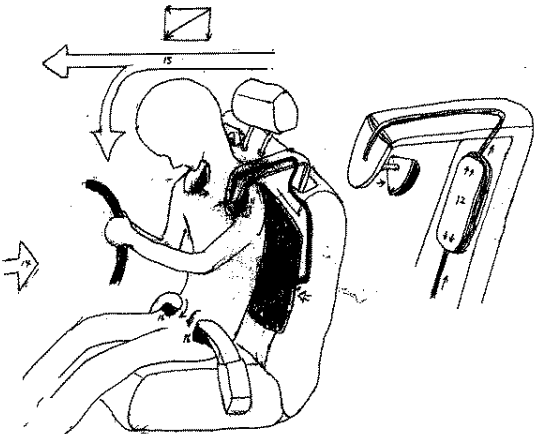
【図 6】



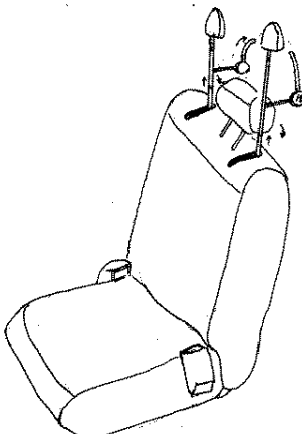
【図 8】



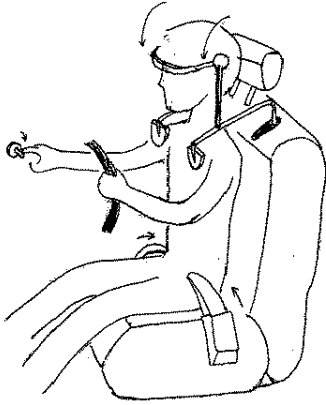
【図 7】



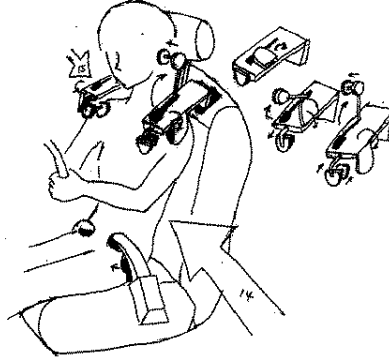
【図 9】



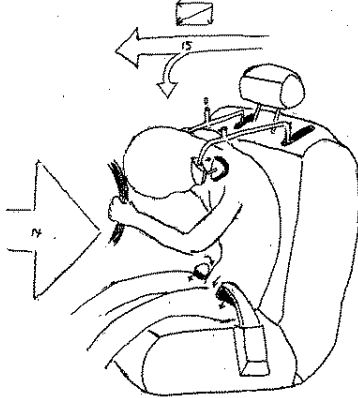
【図10】



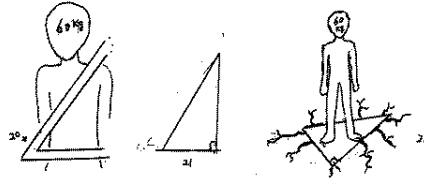
【図12】



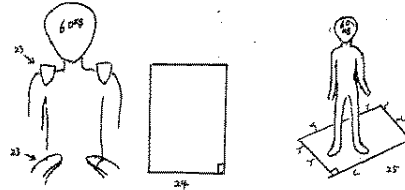
【図11】



【図13】



【図14】



【手続補正書】

【提出日】平成16年3月29日(2004.3.29)

【手続補正1】

【補正対象書類名】特許請求の範囲

【補正対象項目名】全文

【補正方法】変更

【補正の内容】

【特許請求の範囲】

【請求項1】

現在、旧式にあるシートベルトは、事故発生時の被災防止の為、あらゆる車両、(船舶)、抗空機等に法的義務の元に取り付けられているものであったが、布製によるものにおいて、三角形状により、乗用者の人体を捕縛し、普段は自由に動きながらも、有る際には急停止し、効果は、正面による衝撃力にのみ有効とし、乗用車の乗車姿勢においては、効力を得ない事もある欠陥品であった。

ところが、今回発表される、新式の本発明品にある未来型シートベルト、テオリーくん70、71、72、73、74号型シートベルトでは、正面及び、横面衝突、衝撃被災時においては、人体の頑強なる両肩、腰骨、筋をする、四支点で、これを支えもつ構造をもち、完全なる安全性にあって、

【請求項2】

その際、四支点ベルト中に内蔵された「内パット」が油圧、若しくは空気圧の力学を得て、これに飛び出し、被災中の人体を、秒速0.00~0.01(デジタル計数を使うと便利)秒間中において、作用、反作用力学に従って、地球の重心 $E^2 = n$ 合力を得るまで、被災時の人体を造り動かし続け(0.00~0.001)⇒(0.01~0.02)⇒(0.02~0.03)⇒(0.03~0.04)⇒(0.04~0.05)、被災衝撃力を油圧、若しくは空気圧に吸収させ続けると、被災人人体が受ける衝撃力は軽減、緩和

され続け、やがて消滅する事の発明請求。

【請求項 3】

本発明品は、車両等における事故、衝撃被災時に人体の頑強なる、肩、腰骨筋に対して、座席シート内蔵型式の間接付、若しくは、図示される半円型の未来型シートベルト器具が、被災する人体の位置を探り当てて、飛び出し、これを補縛し、座席シートにこれをしてしっかりと固定し、自暴乱舞を収え込む他、頭部、肩部を固定させるべく、複数に設置された頭部、肩部を固定させるエアータグが、膨んで、この安全を保持する、本機械力学構造未来型四点式未来型シートベルト機を発明される事への請求。

【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12月22日(2005.12.22)

【公開番号】 特開2005-231612(P2005-231612A)
 【公開日】 平成17年9月2日(2005.9.2)
 【年通号数】 公開・登録公報2005-034
 【出願番号】 特願2004-111612(P2004-111612)
 【国際特許分類第7版】

B 6 0 R 21/02
 B 6 0 N 2/42
 B 6 0 R 21/04
 B 6 0 R 21/08
 B 6 0 R 21/22

【F I】

B 6 0 R 21/02 A
 B 6 0 N 2/42
 B 6 0 R 21/04 D
 B 6 0 R 21/08 E
 B 6 0 R 21/22

【手続補正書】

【提出日】 平成16年4月18日(2004.4.18)

【手続補正1】

【補正対象書類名】 明細書

【補正対象項目名】 発明の名称

【補正方法】 変更

【補正の内容】

【発明の名称】 未来型シートベルト，テオリーくん70号 未来型シートベルト，テオリーくん71号
 未来型シートベルト，テオリーくん72号 未来型シートベルト，テオリーくん73号
 未来型シートベルト，テオリーくん74号 未来型シートベルト，テオリーくん75号

【手続補正2】

【補正対象書類名】 明細書

【補正対象項目名】 図面の簡単な説明

【補正方法】 変更

【補正の内容】

【図面の簡単な説明】

【図1】

未来型シートベルト，テオリーくん70号，（以後，通称テオリーくん70号シートベルト，略称）図

【0039】

【図2】

テオリーくん70号シートベルトをたたみ込んだ車両の座席シート（理想図）図。

【0040】

【図3】

テオリーくん70号シートベルトの内部構造図。シートベルトセット前。

【0041】

【図4】

テオリーくん70号シートベルトの内部構造図。シートベルトセット図。

【0042】

【図5】

有事衝撃、被災時、座席背もたれ部に内蔵される、肩当てと連結する強靱な鉄板部が、油、空気圧貯蔵槽を衝撃力で圧迫し、これを押し潰し、油、空気圧を流動管伝いに流出させ、二重がさねの防災パットを肩当て、腰ベルトから突出させる仕組みを示した図。

【0043】

【図6】

〔図5〕の説明と同意義の為、省略。

【0044】

【図7】

前方において、強大な衝撃力を被災した際、肩当て、腰ベルト内蔵、第二次パット内が突出し、人体上下半身をしっかりと固定する事を示す図だが、第二次パット内に流出した油、空気の逆戻りを防ぐ為、逆戻り止め弁12を、それぞれの部所に内蔵させた図。

【0045】

【図8】

〔図7〕の説明と同意義の為、省略。

【0046】

【図9】

未来型シートベルト、テオリーくん71号（以後、テオリーくん71号シートベルトと略称）図

【0047】

【図10】

テオリーくん71号、シートベルト装着図。

【0048】

【図11】

テオリーくん71号、シートベルト装着時、強大前方衝撃被災時に働らく機械構造図。

【0049】

【図12】

強大横衝撃力被災時、横、ななめ頭部、ハンドル、ドア等、衝突防止機械、機能図。

【0050】

【図13】

氷割実験の元。衝撃破壊力は、小面積にある直角三角形では拡大する実験図。

【0051】

【図14】

氷割実験の元、衝撃破壊力は、直角三角形の2倍面積を持つ正方形で縮小する図。

【0052】

【図15】

支持棒関節付、テオリーくん71号未来型シートベルト図。

【0053】

【図16】

横衝突被災時、人身、頭部を保護する装置付、「未来型シートベルト、テオリーくん72号解体図。

【0054】

【図17】

未来型シートベルト、テオリーくん72号型の横衝突被災時の図

【0055】

【図18】

未来型シートベルト、テオリーくん73号型のななめ衝突被災時の使用図。

【0056】

【図19】

未来型シートベルトテオリーくん74号型収納図。

【0057】

【図20】

未来型シートベルトテオリーくん74号，横衝突被災時の使用図。

【0058】

【図21】

未来型シートベルトテオリーくん74号，着席使用図。

【0059】

【図22】

未来型シートベルトテオリーくん74号，機械的内面図。

【0060】

【図23】

車両のバンパー内に設置された微衝撃センサーの稼働により，バンパー内に設置された真空バッグ止栓が外れ，力学能力の元に車内にあるテオリーくん75号型シートベルトの肩当，腰ベルトが飛び出した図。

【0061】

【図24】

車両における前方本衝撃被災時に，テオリーくん75号型，座席シート内に内蔵されている，内パット，エアバッグが飛び出し，被災人体を座席シートに固定している事を示した図。

【0062】

【図25】

〔図24〕の説明と同じ。

【手続補正3】

【補正対象書類名】明細書

【補正対象項目名】符号の説明

【補正方法】変更

【補正の内容】

【符号の説明】

1，肩当て 2，肩当，腰当ベルト収納器 3，肩当収納器 4，人の体重
 5，加圧盤 6，空気，油圧貯蔵槽バッグ 7，空気，油圧流導管
 8，衝撃力有事の際突出する二段層腰当 9，二段折収納型肩当て
 10，油圧油，空気流動遮断管（ストッパー） 11，ストッパーのスイッチ
 12，衝撃力有事の際突出する二段層肩当 13，衝撃力有事の際，肩当が前進し，座席シート背もたれ部内に内蔵されている空気，油圧槽バッグを衝撃力で押し潰し，貯槽内の油，空気を輸送管に流動させ，肩当てと，腰ベルトに内蔵されている衝撃力吸収パットを突出させ人体をシートに固定させ，危険からこれを保護する。 14，前方における強大衝撃力 15，横方向における強大衝撃力。
 16，衝撃力有事の際，突出する二段層ベルト内蔵肩当パットと腰当パット
 17，衝撃力有事の際，空，油圧槽を圧縮する為の強靱な鉄板
 18，反作用によって生じる衝撃力 19，横衝撃被災時，側頭部衝突防止装置
 20，衝撃力有事の際，突出する二段層内蔵肩当，腰当パットに送られた空，油圧，圧力の逆流を防止，ストップさせる，空，油圧ストックボンベ。 21，風船
 22，横衝撃被災時の際，肩当の途中に付けられた人体側頭部のドア部衝突防止センサー
 指令により，人体頭部位置を測定し，これを保護する衝突防止パット装置 23，旧式シートベルト
 24，旧式シートベルトには，直角三角形分の力学的，衝撃力がかかる事を示した図
 25，氷の上に正方形を半分にした直角三角形のベニアを乗せて，その上に人か立つと，氷が割れるだけの力学的衝撃力が働く事を示す

26, 本発明品, 未来型シートベルトの人体締付図

27, 未来型シートベルトを人体に使用すると, 旧式シートベルトを使用した1/2にある平方四辺形分

の力学的衝撃力に換減される事を示す図形 28, 肩当支持棒の関節

29, 氷の上に直角三角形を二倍にした正方形のベニアを乗せて, 上に人が立つと, 二倍積となり, 氷が割れなくなるだけの力学的衝撃力が換減される事を示す。

30, ななめ極大衝撃力 31, 真空バッグの止栓 32, バンパー 33, 前方事前衝撃力

34, バンパー内に設置された衝撃感知センサー

【手続補正4】

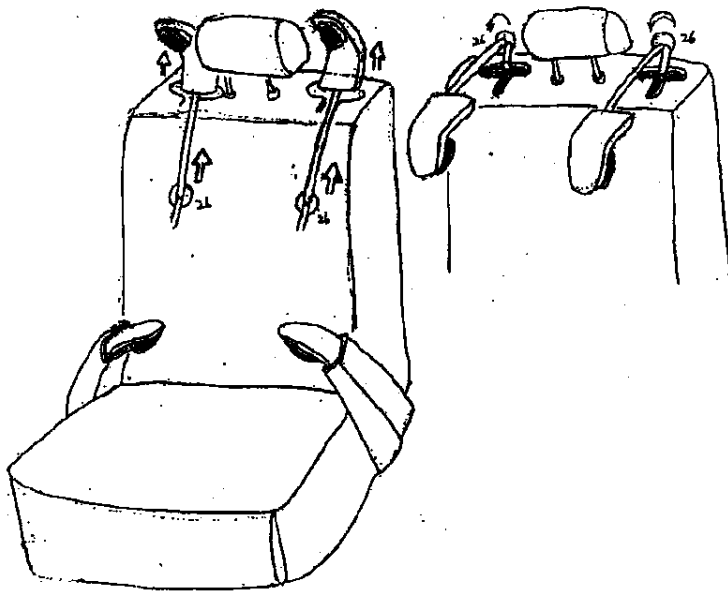
【補正対象書類名】 図面

【補正対象項目名】 図15

【補正方法】 追加

【補正の内容】

【図15】



【手続補正5】

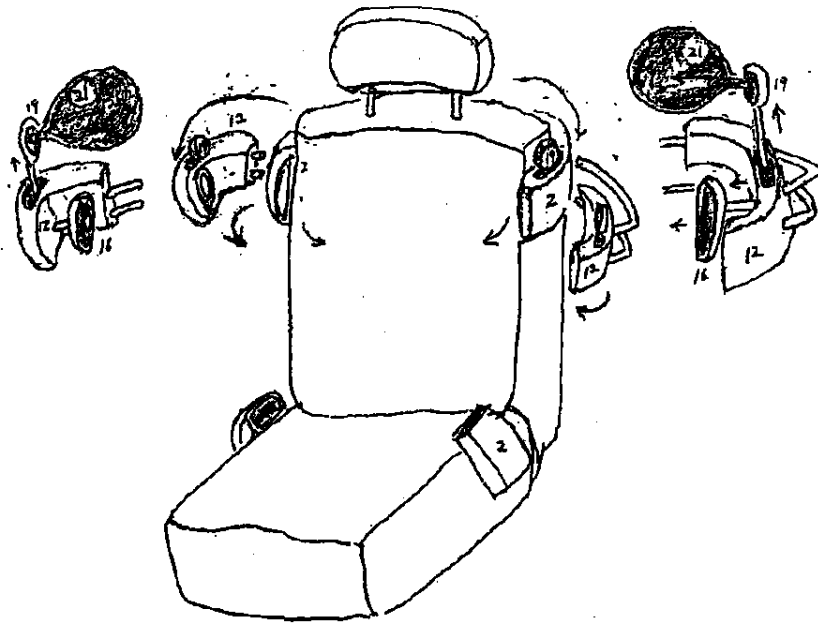
【補正対象書類名】 図面

【補正対象項目名】 図16

【補正方法】 追加

【補正の内容】

【図16】



【手続補正6】

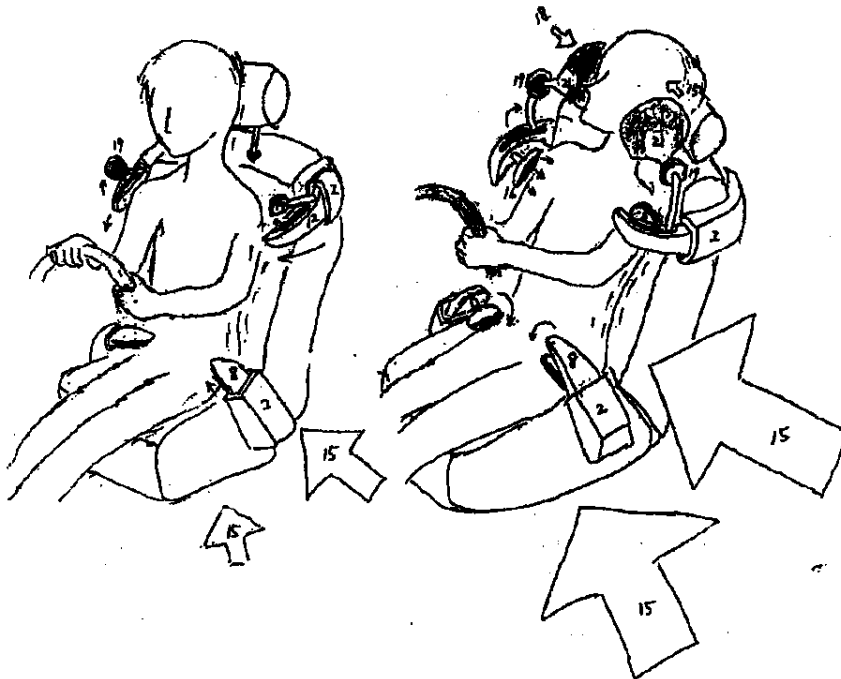
【補正対象書類名】 図面

【補正対象項目名】 図17

【補正方法】 追加

【補正の内容】

【図17】



【手続補正7】

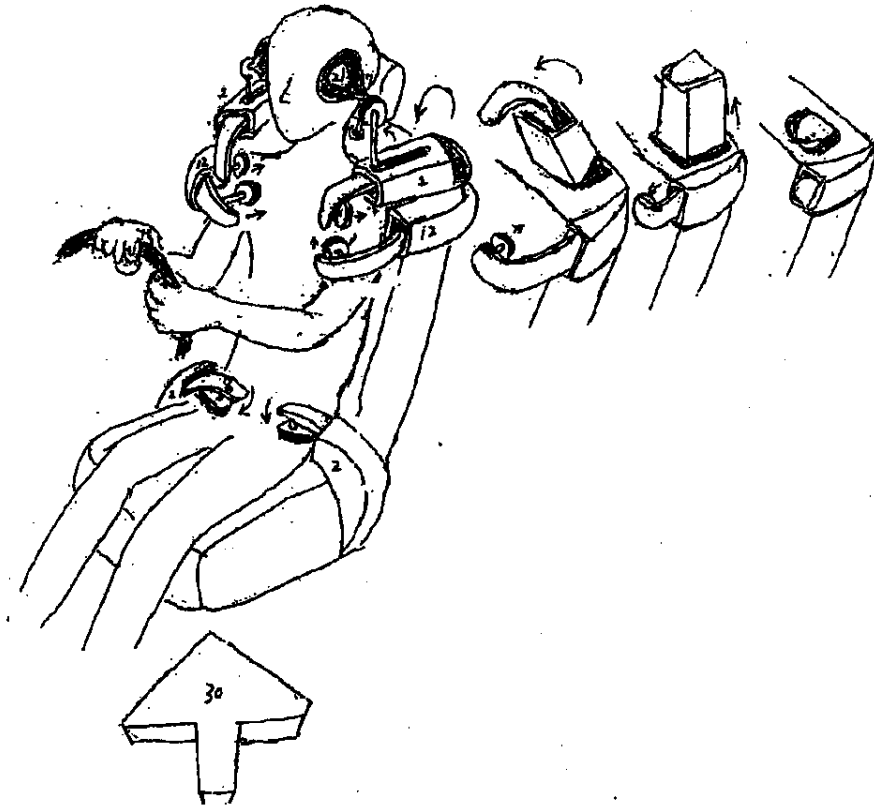
【補正対象書類名】 図面

【補正対象項目名】 図18

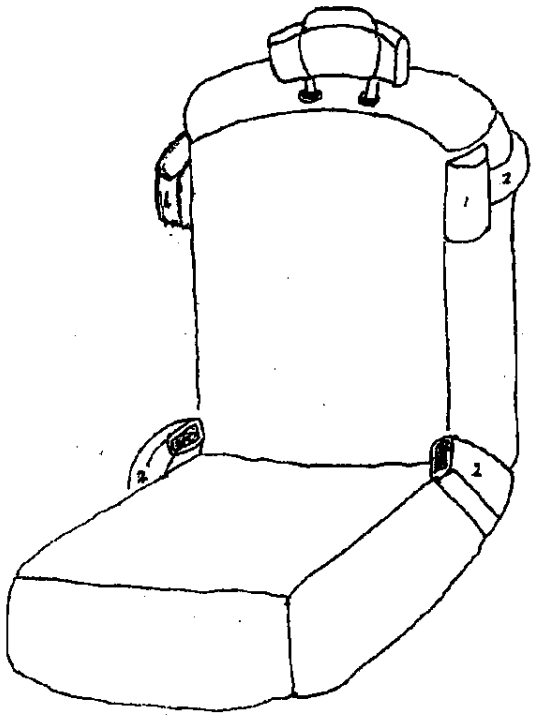
【補正方法】 追加

【補正の内容】

【図18】



【手続補正8】
【補正対象書類名】 図面
【補正対象項目名】 図19
【補正方法】 追加
【補正の内容】
【図19】



【手続補正 9】

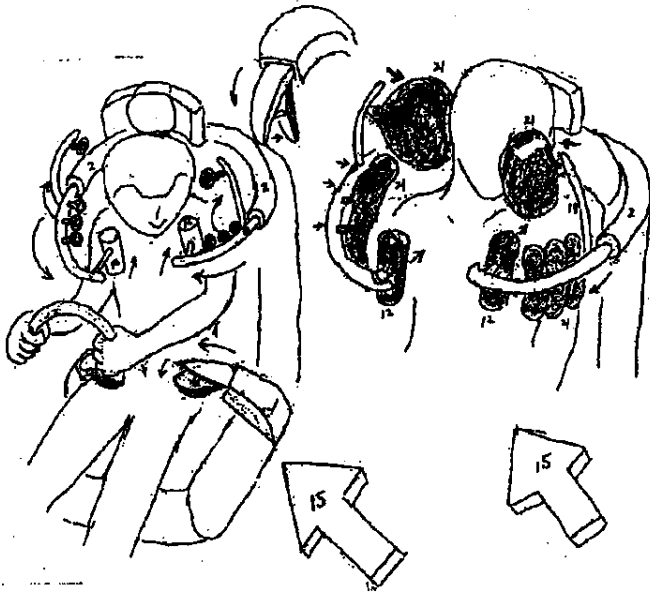
【補正対象書類名】 図面

【補正対象項目名】 図 2 0

【補正方法】 追加

【補正の内容】

【図 2 0】



【手続補正 10】

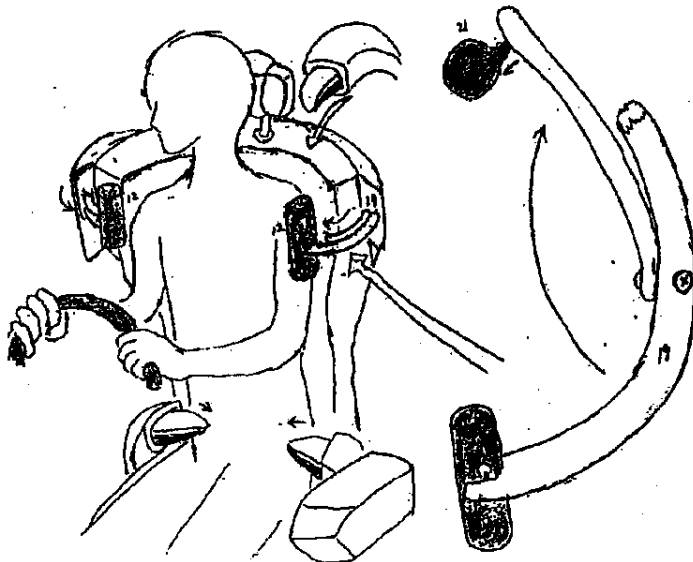
【補正対象書類名】 図面

【補正対象項目名】 図 2 1

【補正方法】 追加

【補正の内容】

【図 2 1】



【手続補正 11】

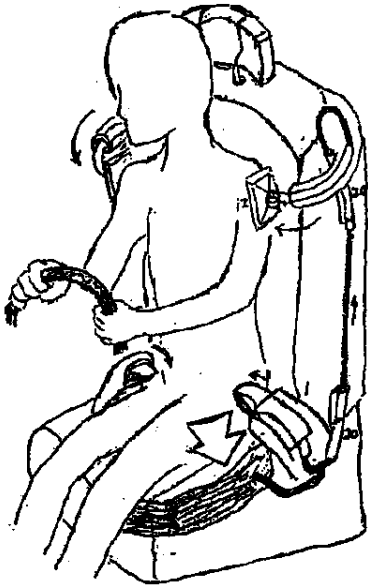
【補正対象書類名】 図面

【補正対象項目名】 図 2 2

【補正方法】 追加

【補正の内容】

【図 2 2】



【手続補正 1 2】

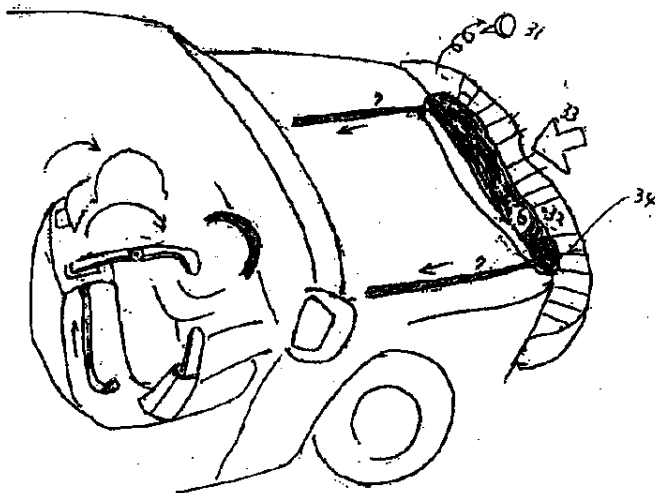
【補正対象書類名】 図面

【補正対象項目名】 図 2 3

【補正方法】 追加

【補正の内容】

【図 2 3】



【手続補正 1 3】

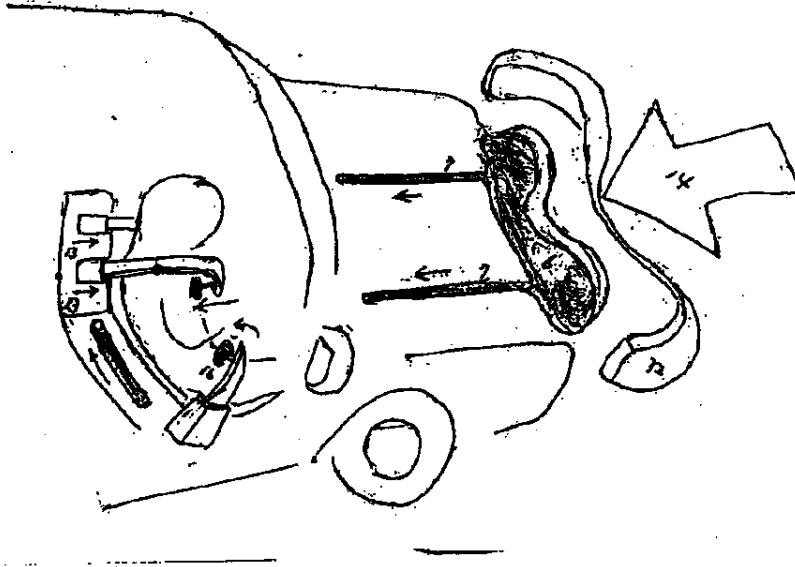
【補正対象書類名】 図面

【補正対象項目名】 図 2 4

【補正方法】 追加

【補正の内容】

【図 2 4】



【手続補正 1 4】

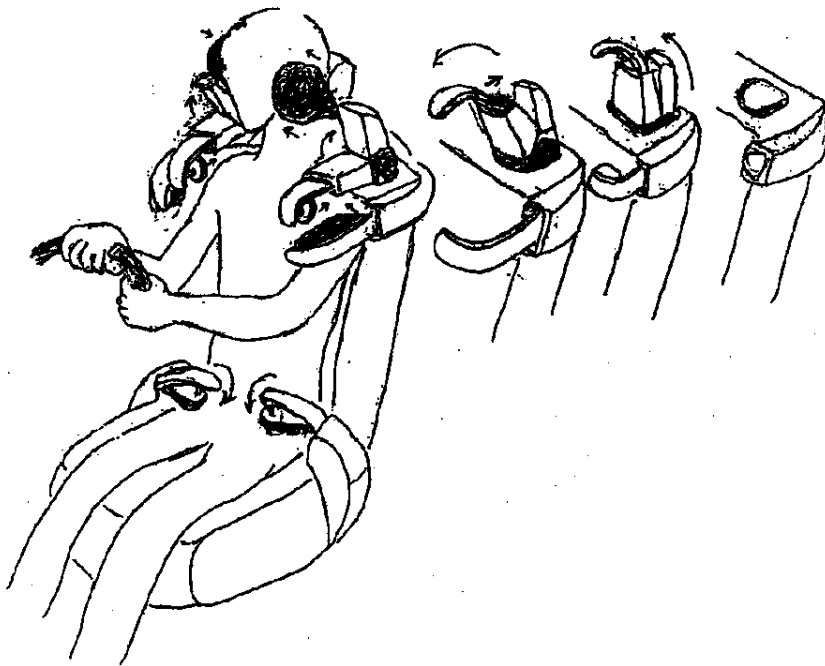
【補正対象書類名】 図面

【補正対象項目名】 図 2 5

【補正方法】 追加

【補正の内容】

【図 2 5】



【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18年1月12日(2006.1.12)

【公開番号】 特開2005-231612(P2005-231612A)
【公開日】 平成17年9月2日(2005.9.2)
【年通号数】 公開・登録公報2005-034
【出願番号】 特願2004-111612(P2004-111612)
【国際特許分類】

【手続補正書】
【提出日】 平成17年9月10日(2005.9.10)

【手続補正1】
【補正対象書類名】 手続補正書
【補正対象項目名】 手続補正2
【補正方法】 変更

【補正の内容】
【手続補正2】
【補正対象書類名】 明細書
【補正対象項目名】 全文

【補正方法】 変更
【補正の内容】
【発明の詳細な説明】

【技術分野】

【0001】

本発明品による、通称テオリークン70号シートベルトにある肩当、腰ベルトは車両等事故による衝撃力被災に遭った際、人体の最も強健な両肩、両腰骨をする四支点から、これを支えて、強大にして生じる、反作用衝撃力から人体を支えて、これから人体を守る事が出来ます。

【0002】

しかしながら、旧式に今まで存在して来た、あらゆる旧式のシートベルトに欠ける、事故当時、前後横衝撃力被災時には、ドライバーの運転姿勢により、その位置で効力を発揮するシートベルトでは、どうしてもハンドル、ドア等に人体頭部を激しく打ち据えかねる事となった。他、特に横衝撃力被災時には、従来から在る旧式のシートベルトでは、一切の抗力を見い出せなかった時、

【0003】

未来型シートベルト、テオリークン70号による、本発明品による効力は、急激、急大に遭遇する衝撃力被災時に、肩当て、腰ベルトにそれぞれ内蔵されている内蔵パットが、本件論文にある技術力で飛び出し、反作用衝撃力に逆い続け、瞬時に人体を座席シート安全位置まで、押え込み、ムチ打ちや、事故禍中、反作用力で、これが狂乱乱舞する事を強制制止させ、害力消滅時まで、制する事を目的とする技術力を有していた。

【背景技術】

【0004】

【特許文献1】特願、出願番号、2004—— 「兜型保護帽」 出願日、平成15年1月26日、提出

【0005】

【特許文献2】特願、出願番号、2004—— 「家具付車両」

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0006】

現在、車両運転中、交通事故に遭った場合、シートベルトをしていた場合と、していなかった場合とでは、大事故に遭遇した場合、65%以上の人々が、死傷にかかる重体傷となる場合が多く、その中の、25%程が、横衝突事故に由来した。

【0007】

この悲惨さを無くすべく、国家規模で、これに取り組み、シートベルト着用を法的に、ドライバーに義務付け、日本では、公安委員会が、それを徹底すべく、取締りを強化し、ドライバー側でも、それらを自負しながらも、

【0008】

つつい、これらは疎かにされ勝ちであり、その時に限って偶発的に事故が起こっているものであった。

【0009】

「何故であろうか？」と、考察する時、筆者はやはり科学者であったので、科学的論証の必要性から、その論証を、人類衣装学に見地を求めた時、以外に簡単に解答を引き出せるものとなった。これらは技術力の一環に存在するものであり、

【0010】

衣装学を構成する四大要素は、「利用価値、見た目、使い勝手の良さ、安全性であったが、第一にドライバーの殆ど全ての人々は、「利用価値」の重要性は、頭で分かっているも、自覚が無い場合が多く、旧式シートベルトにも欠陥があった。

【0011】

第二に、「見た目については、「つい、そこまでの運転だから横行である。」とし、第三は現在、概有する、旧式シートベルトの全ては、改良の限界点に達しており、大多数の意見においては、「使い勝手の悪い物であった。」とされる。そして、第四の安全性についての最大の欠陥は、衝撃力有事に運転姿勢により、その時点でシートベルトは止まる事と、横衝撃力有事に効を制さず、更にはエアバッグ等も必要となった。これらの事から、例い義務付けられた、これら旧式シートベルトにあっては、疎かにされ続けられるものであった。

【課題を解決する為の手段】

【0012】

以上の事から、これらを全自動にすれば良かった事であったが、なかなか難しく、技術力、安全性、コスト削限、オートメーション大量生産可能における諸問題

の全てを、既存する旧式とみるべく、シートベルトの存在を潰す物とみるなけれ

ば、本件課題は容易に解決するものではなかった。(本件は、形状違BMW社にある。)

【0013】

それ故、本件課題の解決により、シートベルト着用法的義務までが自ずといらなくなる様に思われたが、そうでは無かった。

【0014】

ユーザードライバの立場に立って、これを考える時、運転姿勢有り、ウツウしい物が嫌がられ、車両運転中、物が足元に落ちたり、後部席の幼児等が不安全行動等をする緊急避難を例えとする、緊急にシートベルトが不要になる理由が、いくらでもあったからであった。

【0015】

この様な時、従来に既有している旧式のシートベルトの全ては、必ずそれらの着装を両手を使用しなければならない不便さから脱け切れない技術力の未熟さにある時、

【0016】

本、発明される、テオリークン70号型シートベルトでは、ハンドル傍にある油、空気圧スイッチを指で操作するだけで、座席シート内に内蔵されている圧力機械が自作動をして、これの脱着を完全とし、横衝突被災に際しても横衝突被災具が在り、

【0017】

従来に概有する全ての旧式のシートベルト技術では完成し得なかった、前後衝撃力有事の際には、ドライバーの運転姿勢性にもあって、その時点でシートベルトは止まる事その他、横衝撃力有事には何んら効力を果さず、ハンドル、ドア、枠に頭部を打ち付けてしまう為、更には、エアバッグ等が開発される、無駄な発明の多い中、

【0018】

本発明にある肩当て、腰ベルトに二段重ねに内蔵されるパットは、衝撃力有事有りたる時、瞬時に飛び出し、反作用衝撃力に逆い続けながら人体を座席シート、背もたれ部分の安全位置まで、押しつけて個定してしまうので、人体の自暴乱舞、及び、それに併って生ずるムチ打ちも軽減されます。

【0019】

事故発生時の前方衝撃力を力学で三分解する時、第一次最大衝（攻）撃力を加害力をXとし、加害力Xを阻止しようとして働く力を第二次反作用力を、第二次最大衝撃力Yで表わす時、人体中心は $X + Y = Z$ をして、 $E^2 = n$ の最大合力nの力を受ける事になった。巷に人体中心が絶え得る最大合力は $E^2 = n \Rightarrow - (x) + Y = Z$ 。

【0020】

これを実施数で見分する時、体重60kgの人で、60km/時車両走行中、上記事故に遭った時、人体中心部が受ける吸引力は、 $(60 \text{ kg} / \text{時})^2 = 3600 \text{ kg} / \text{M}$ となり、 $3600 \text{ kg} / \text{M} \div 10 = 360 \text{ kg} / \text{重}$ となる時、36M（12階建ビル）高所から落下したのと同等力のZ力（合力）を人体中心に受ける事となりますが、

【0021】

人体はしなやかに前後にしなり、この軀の中心に集中する合力を打ち消そうとして、人体が

乱舞する時、 $Z = 3600 \frac{\text{kg}}{\text{時}} \Rightarrow X(180)^{\text{kg}} + Y(180)^{\text{kg}} = Z$ の公式の導く所により、前方衝撃力は

、180kg/重となり、6階建てビルディング屋上から遂落したと同じ衝撃力に換算される地球の重力を受ける事となります。（万有爆力法則；爆力は衝撃力に換算できる。）

【0022】

しかしながら、統制力（ $E^2 = n$ ）を失い、作用X、反作用Yの増減が生じる時、本、提唱される、万有爆力法則上、これを暴（爆）力Zで表わす時、安定数、 $X + Y = Z$ における中心力は破られ、 $X^2 = Z \Rightarrow E^2 = n$ 公式の元、第一次衝撃力、型体Zは中心力（ $E^2 = n$ ）を離れ、無限E速を以って外部に飛び出します。

【0023】

そして、E速限界地点に達した時、暴（爆）力Zは、統制力中心地点（ $E^2 = n$ ）に戻すべく、 $X^2 = Z$ の正反対方向、 $Y^2 = Z$ に、反作用力をもてあまして突き進む時、あらゆる全ての物には、万引暴（爆）力 \Rightarrow 「暴力が働く。」と言われ、この力を働く際、自重力を中心点（ $E^2 = n$ ）に収めると制止する。事が立証される所であったが得られない時、暴力は衝撃力に変わり続け、この中にある者はケガをします。

【発明の効果】

【0024】

暴（爆）力停止論とは、未だ人類が持ち得る科学論文には無く、分かり易く言うと、アルベルト、アインシュタイン博士が提唱した特殊相対性理論上、本件に用いて、実例で説明します。（本論文は、現在科学技術庁に報告は無く特許論文となります。）

【0025】

本発明品、未来型シートベルト70号を、人類が持ち得る技術力で、完全完成（数式を完全に照合させる意）させる事が出来れば、極単例を以て、何千トンの衝撃力を、人体四肢支点に加えられても蚊に刺された痛み程も感じないのみならず、強大なる衝撃力をも、油圧、空気圧が吸収してしまうので、人体そのものが、衝撃力を受けなくとも済む物であった。

【0026】

それは、前方衝撃力 $X^2 = Z$ が働いた際、テオリーくん70、71号シートベルトから内パットが瞬時に飛び出して、センサーで、衝撃時、人体位置を探り当て、これを固定し、その後 $250 \sim 65536 \text{ km/時間速度 } Y^2 = Z$ による、前方衝撃力 $X^2 = Z$ 、反作用速度に合わせ、0.2～秒づつ遅らせて、飛び出した内パット油圧が緩み、 $X^2 = Z$ 速をユリ籠の振れの様に緩るめては、締めつけ続けると、人体に働らく、暴（爆）力は、人体に多荷重衝撃力を感じさせず、自然消滅するものとなった。（兜型ヘルメット論文にある数式を参照されたし）

【0027】

この発明の効果、完成は、筆者の机上の計算上、現在の日本に有り余る技術力で充分できるものであったが、現不況時下を考えると、コストがかかり過ぎ、実用に賛同する会社も無いと思われます所から、現時点では、衝撃力被災時において、油圧、空気圧力で、人体の被災時位置まで、内パットが飛び出すまでの効果に留めて発表したい物であった。

【発明を実施する為の最良の形態】

【0028】

車両を運転する時以外は、ウットウしい為、図2に示す様に、テオリーくん70号、71号シートベルトの肩当ては、座席シート背もたれ内部に格納され、腰当てベルト第2段目は座席、腰かけ部をして、腰かけベルト第一段目に収納されている形状が理想とされた。

【0029】

車両を運転する際に、ウットウしい為、図9、図10に示す様にテオリーくん70号、71号シートベルトの肩当ては棒状支柱形態で製作できれば理想の形態であり、ハンドル傍スイッチの入切りにより、シートベルトの出し入れが、容易に出来る事が望ましい最良の形態であった。

【実施例】

【0030】

油圧を用いて、これらの試作品を作ってみたが、筆者の技術、技量が足りなくて、油が漏れる場合があるので、空気圧を使って実験してみた。

【0031】

テオリーくん70号における肩当パット1個づつに強化プラスチックを使用して実験するに、瞬間最大荷重 $360 \text{ kg/重} \div 2 = 180 \text{ kg/重}$ の荷重がかかる実験をしてみた所、テオリーくん70号シートベルトだけが、これに耐え続けるものであった（但し、体重 60 kg の人で、 60 km/時 による衝撃力被災実験）しかしながら関節部分がどうしても弱かった。

【0032】

そこで、テオリーくん71号における肩当パットをジュラルミウム製に作り、棒に関節を付けて実験すると、 360 kg 衝撃荷

重実験をクリアーするものであった。しかしながら、これ以上の衝撃荷重実験における荷

重を負荷させるには、未だ、関節部分強化による実験段階であった。

【0033】

〔産業上利用の可能性〕

現在一日数千件に登る勢いで、発明、発案、考案物が出来上がっている現状を見て、これらの物は星の数（スター）程にもあり、芸能界のヒット曲にも以る所の物であったが、産業界（発明家）に未熟さがある時、

【0034】

産業界（発明家）と実業界（製造家）の企業投資家達は、一企業、業界戦略に、これらを安易に委ねられるものでは無かったからであった。一技量は製造家分野にあった。

【0035】

故に、偶発的に、ポンポンと発明、考案される物にあり、一見どんなに良く見えたとする物件にあって、ヒットするものであったとしても、現世から次世に生き残る物品の生存の生産の追求されるものでなければ、（いい加減な物に投資した場合。）

【0036】

先見する科学の目と冷徹な哲学を無視してヒットする（企業）物件は、次世代には、必ず生き残れないものになるものであった。

【0037】

筆者は科学者である所見から、いかなる発明品においても、科学を基盤として、これを構想し、職人の持つ哲学の目を重視するものであった。

【0037】

筆者が知り得る現在の日本国における日本人の勤勉な姿勢は、ドイツを始めとするヨーロッパ強自動車王国をして、類を見ず、この勤勉さが、これらの国々

に勝るとも負らざる勢いで淡いで来た事を見る時、この日本人にある気質に於

ては、本発明品にあって、従来には無かったシートベルトの新発想における形状と機能を必ず理解でき、その知力と、余る技術力を以って、すぐに低コスト大量オートメーション化に結び付けられる物であると思慮する時、本品は、現世から次世、そして、更に次の次世へと受け継がれ、従来にあって不完全な、欠陥シートベルト形態を廃棄させ、完成された、より安全なシートベルトの完成の実現が思われる時、産業上利用の可能性の非常に多きな発明品になると思える所であった。

筆者の発明に詫する、自記モットーは、「発明とは、不可能を可能に替える（技術力と共立する）ものである。」としていた。

【図面の簡単な説明】

【0038】

【図1】 未来型、シートベルト、テオリーくん70号、（以後、テオリーくん71号シートベルトと略称）図。

【0039】

【図2】 テオリーくん70号シートベルトをたたみ込んだ車両の座席シート。（理想図。）

【0040】

【図3】 テオリーくん70号シートベルトの内部構造図。シートベルトセット前。

【0041】

【図4】 テオリーくん70号シートベルトの内部構造図。シートベルトセット図。

【0042】

【図5】 衝撃力有事の際、座席背もたれ部に内蔵される、肩当てと、連結する強靱な鉄板部が、油、空気圧貯蔵槽を衝撃力で圧迫し、中の油、空気圧、貯蔵槽貯蔵槽を押し潰し、油、空気圧を流動管伝いに流出させ、二重がさねの防災パットを肩当て、腰ベルトから突出させる仕組を示した図。

【0043】

【図6】 〔図5〕の説明と同意議の為、省略。

10

20

30

40

50

【0044】

【図7】前方において強大な衝撃力を被災した際、肩当て、腰ベルト内蔵、第二次パットが突出し、人体上下半身をしっかりと固定する事を示す図だが、第二次パット内に流出した油、空気の逆戻りを防ぐ為、逆戻止め弁12を、それぞれの部所に内蔵させた図。

【0045】

【図8】〔図7〕の説明と同意議の為、省略。

【0046】

【図9】未来型シートベルト、テオリーくん71号（以後、テオリーくん71号シートベルトと略称）図。

【0047】

【図10】テオリーくん71号シートベルト装着図。

【0048】

【図11】テオリーくん71号シートベルト装着時、強大前方衝撃被災時に働らく、機械構造図。

【0049】

【図12】強大横衝撃力被災時、横、ななめ、部部、ハンドル、ドア等、衝突防止機械機能図。

【0050】

【図13】氷割実験の元、衝撃破壊力は、小面積にある直角三角形では拡大する実験図。

【0051】

【図14】氷割実験の元、衝撃破壊力は直角三角形の2倍面積を持つ正方形で縮少する図。

。

【0052】

【図15】支持棒関接付、テオリーくん71号未来型シートベルト図。

【0053】

【図16】横衝突被災時、人身、頭部を保護する装置付、「未来型シートベルト、テオリーくん72号解体図。

【0054】

【図17】未来型シートベルト、テオリーくん72号型の横衝突被災時の図

【0055】

【図18】未来型シートベルト、テオリーくん73号型のななめ衝突被災時の使用図。

【0056】

【図19】未来型シートベルト、テオリーくん74号型収納図。

【0057】

【図20】未来型シートベルト、テオリーくん74号、横衝突被災時の使用図。

【0058】

【図21】未来型シートベルト テオリーくん74号、着席使用図。

【0059】

【図22】未来型シートベルト テオリーくん74号機械的内面図。

【0060】

【図23】車両のバンパー内に設置された微衝撃センサーの稼動により、バンパー内に設置された真空バッグ止栓が外れ、力学能力の元に、車内にある、テオリーくん75号型シートベルトの肩当、腰ベルトが飛び出した図。

【0061】

【図24】車両における前方、本衝撃被災時に、テオリーくん75号型座席シート内に内蔵されている、内パット、エアバッグが飛び出し、被災人体を座席シートに固定している事を示した図。

【0062】

【図25】〔図24〕の説明と同じ。

【符号の説明】

10

20

30

40

50

【0063】

1、肩当て 2、肩当、腰当ベルト収納器 3、肩当収納器 4、人の体重 5、加圧盤
6、空気、油圧貯蔵槽バッグ 7、空気、油圧流導管 8、衝撃力有事の際突出する二段層腰当 9、二段折収納型肩当て 10、油圧油、空気流動遮断管（ストッパー） 11、ストッパーのスイッチ 12、衝撃力有事の際突出する二段層肩当 13、衝撃力有事の際、肩当が前進し、座席シート背もたれ部内に内蔵されている空気、油圧槽バッグを衝撃力で押し潰し、貯槽内の油、空気を輸送管に流動させ、肩当てと、腰ベルトに内蔵されている衝撃力吸収パットを突出させ人体をシートに固定させ、危険からこれを保護する。 14、前方における強大衝撃力 15、横方向における強大衝撃力。 16、衝撃力有事の際、突出する二段層ベルト内蔵肩当パットと肩当パット 17、衝撃力有事の際、空、油圧槽を圧縮する為の強靱な鉄板 18、反作用によって生じる衝撃力 19、横衝撃被災時、側頭部衝突防止装置 20、衝撃力有事の際、突出する二段層内蔵肩当、腰当パットに送られた空、油圧、圧力の逆流を防止、ストップさせる、空、油圧ストックポンプ。 21、風船 22 横衝撃力被災時の際、肩当の途中に付けられた人体側頭部のドア部衝突防止センサー指令により、人体頭部位置を測定し、これを保護する衝突防止パット装置 23、旧式シートベルト 24、旧式シートベルトには、直角三角形分の力学的、衝撃力がかかる事を示した図 25、氷の上に正方形を半分にした直角三角形のベニアを乗せて、その上に人が立つと、氷が割れるだけの力学的衝撃力が働く事を示す 26、本発明品、未来型シートベルトの人体締付図 27、未来型シートベルトを人体に使用すると、旧式シートベルトを使用した1/2にある平方四辺形分の力学的衝撃力に換減される事を示す図形、 28、肩当支持棒の関節 29、氷の上に直角三角形を二倍にした正方形のベニアを乗せて、上に人が立つと二倍積となり、氷が割れなくなるだけの力学的衝撃力が換減される事を示す。 30、ななめ極大衝撃力 31、真空バッグの止栓 32、バンパー 33、前方事前衝撃力 34、バンパー内に設置された衝撃感知センサー

【手続補正2】

【補正対象書類名】 手続補正書

【補正対象項目名】 手続補正3

【補正方法】 削除

【補正の内容】