PE14-004

HONDA

3/28/2014

Q8

Q8-1_QIS_TA5A08051202,

Q8-3_Control No. 90-40

PAGE 15 AND

Q8-2_MV200504161357749

PAGE 85

PE14-004

HONDA

3/28/2014

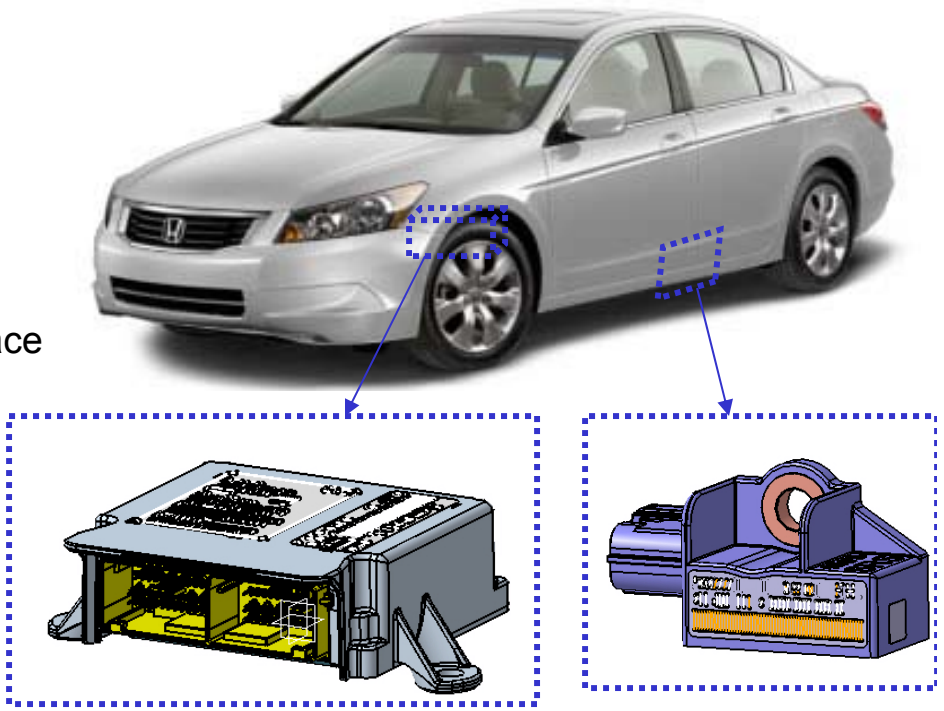
Q8

Q8-1_QIS_TA5A08051202

Q8-11 - MQ Monthly 2PX Door slam deployment_7_23_08_REDACTED

08M Accord 4dr – Door slam deployment

1.0 Overview



1.1 Customer Complaint:

- Curtain and side airbags deployed when the customers shut/slammed the door closed

1.2 Dealer Repair

- Contacting AH Techline – repair vehicle by replace airbags, sensors, and SRS unit.

1.3 Affected Model (N=16 occurrences)

- 08M Accord 4dr MAP (N=12)
- 08M Accord 4dr Css (N=4)
- 2dr Accord **Not** affected

1.4 QIS

- HAM: TA5A08051202
- AQAO: MV20080416135749

1.5 C/M

- Design Change: C48-2-1702
- MAP C/M Date: 6/4/08
- Css C/M Date: 6/30/08

1.6 Next Step

- QIS Closure for NA Market

08M Accord 4dr – Door slam deployment

2. Market Occurrences

VIN	AF Date	Honda Contact Date	Techline #	Other
1HGCP26738A	2/8/2008	2/19/2008		Railyard
1HGCP26718A	2/7/2008	3/18/2008	2576877	
JHMCP26828C	1/10/2008	3/24/2008	2580959	
JHMCP26388C	1/9/2008	3/24/2008	2580818	
1HGCP267X8A	9/18/2007	4/23/2008	2569095	
JHMCP26868C	9/18/2007	4/24/2008	2601024	
1HGCP26828A	12/7/2007	4/25/2008	2602293	
1HGCP26318A	3/4/2008	4/28/2008	2602740	
1HGCP26408A	10/31/2007	4/29/2008	2603963	
1HGCP268X8A	3/20/2008	5/14/2008	2613246	
1HGCP26318A	11/20/2007	5/19/2008	2615428	
1HGCP36868A	1/29/2008	6/9/2008	2628527	
JHMCP26828C	8/28/2007	6/12/2008	2631093	
1HGCP26488A	12/4/2007	6/14/2008	2632121	
1HGCP26828A	10/18/2007	6/19/2008	2635077	
1HGCP26838A	10/25/2007	7/2/2008	2643472	

Key Points

- Dealer and MQ was unable to find any body damage as a result of a deployment
- All deployments occurred when one of the front doors were shut/slam.
- About 50% of the occurrences have a warranty claim.

08M Accord 4dr – Door slam deployment

3. Part Analysis (Returned SRSCU)

	1HGCP26738A[redacted]	1HGCP26718A[redacted]
SIS	[redacted] All d_v values from all SIS: Row1 SIS Left DV short High byte (ROW1_L_DVSn) [redacted] All d_v values from all SIS: Row1 SIS Left DV short Low byte	[redacted] All d_v values from all SIS: Row1 SIS Right DV short High byte (ROW1_L_DVSn) [redacted] All d_v values from all SIS: Row1 SIS Right DV short Low byte
SRS	[redacted] SRS_y delta_v for decision maps High byte (ECUY2kHz_DVn) [redacted] SRS_y delta_v for decision maps Low byte	[redacted] SRS_y delta_v for decision maps High byte (ECUY2kHz_DVn) [redacted] SRS_y delta_v for decision maps Low byte
Crash recording	[redacted]	[redacted]

Key Points

- Continental's analysis found no abnormal recording or performance of the parts returned from deployment units

- SRS crash data recordings shows high G-force from the side of door closing

08M Accord 4dr – Door slam deployment

4. Recreation Testing

AQAO/HGT testing

Impact Side	Speed	Test Vehicle Condition	Deployment
-	[redacted]	[redacted]	OFF
-			OFF
L			OFF
L			OFF
L			ON
L			ON
L			OFF
R			OFF
R			ON
R			ON
R			OFF
R			OFF
R			OFF
R			OFF
R			ON
R			ON
R			OFF
R			ON
R			ON
R			OFF

Match

MQ testing

Test #	Door Speed (m/s)	Deployment
1	[redacted]	No
1		No
1		No
1		No
1		No
1		No
1		No
1		No
1		No
1		No
1		No
1		No
1		No
1		No
1		No
1		No
1		No
1		No
1		No
1		Yes
2		No
2		No
2		No
2		No
2		No
2		No
2		No
2		No
2		No
2		No
2		No
2		No
2		No
2		No
2		No
2		No
2		No
2		Yes

•MQ and AQAO/HGT recreation testing shows door speed must exceed ~ [redacted] m/s

08M Accord 4dr – Door slam deployment

5. Horizontal review

MY	Model	Door speed	Margin of G-force from deployment
2003	Accord 4Dr	[redacted] m/s	HGT
	Accord 2Dr		[redacted]
	Civic 2Dr		
	Civic 4Dr		
	Pilot		
	Element		
2004	TL		
2005	Accord 2Dr		
	Accord 4Dr (ACM)		
	TSX		
	RL		
	Odyssey		
2006	Civic 2Dr (BCM)		
	Civic 4Dr		
	Ridgeline		
	Element (CM LTD)		
2007	Civic 2Dr (CM		
	CR-V		
	Element (TRW)		
	MDX		
	RDX		
	US Fit		
2008	Accord 4Dr		
	Accord 2Dr		
2009	Pilot		
	TL		
	TSX		
	US Fit		
2010	Accord Crossover		Not yet
	Acura Crossover (HCM)		Not yet
	Global IMA		Not yet

•08M Accord 4dr had a [redacted]% margin above the [redacted] m/s door speed test.

•Old Design guideline target for [redacted] m/s test is +[redacted]% margin in G-force
• New Margin guideline is >[redacted]%

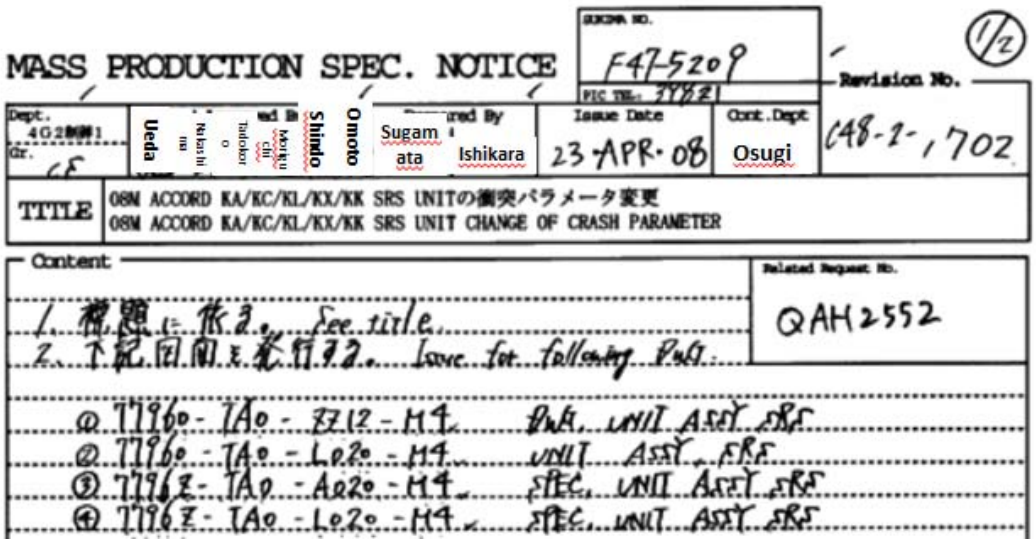
Last Open Item from HGT/AQAO/Video

Left 1st Row - [redacted]%
Right 1st Row - [redacted]%
Left 2nd Row - [redacted]%
Right 2nd Row - [redacted]%

09TL Judgment: Okay

08M Accord 4dr – Door slam deployment

6. C/M



MASS PRODUCTION SPEC. NOTICE

SUKIMA NO. F47-5209

PIC TEL: 39821

Revision No. C48-2-1702

Dept. 4G2 Gr. CE

Ueda, Nakashima, Tadokoro, Morigu chi, Shindo, Omoto

Sugamata, Ishikara

Issue Date 23-APR-08

Cont. Dept. Osugi

TITLE: 08M ACCORD KA/KC/KL/KX/KK SRS UNITの衝突パラメータ変更
08M ACCORD KA/KC/KL/KX/KK SRS UNIT CHANGE OF CRASH PARAMETER

Content

1. 標題に依る。 See title.
2. 下記図面を発行する。 Issue for following Dwg.

① 77960-TA0-ZZ12-M4 Dwg. UNIT ASSY SRS
② 77960-TA0-L020-M4 UNIT ASSY SRS
③ 7796Z-TA0-A020-M4 SPEC. UNIT ASSY SRS
④ 7796Z-TA0-L020-M4 SPEC. UNIT ASSY SRS

Related Request No. QAH2552

- New threshold level will result in a [redacted]% margin in [redacted] m/s door shut test (BC/M = [redacted]%)
- KA parts arrived line-side on 6/4/08
- Service parts have rotated with C/M parts

[redacted]

New threshold level

SRS vs SIS must be over this new level for deployment

Old threshold level

08M Accord 4dr – Door slam deployment

7. Problem Prevention

Table 8-21 Collision Judgment Performance Requirement

Type		Mode	Requirement	
			Target TTF	Target G Margin
	Non-Collision System	Door Slam Shut	OFF	[redacted]
OFF Requirement	Drive System	[redacted]	[redacted]	[redacted]
	Collision System			
On Requirement				

Development spec change for 11M: Margin increased from [redacted] to [redacted]

08M Accord 4dr – Door slam deployment

8. Next Step: Close QIS

MQ Proposal:
Close QIS with 'Recommended Field Action' as handle under normal due to low occurrence.

Similar issues were closed with same type 'Recommended Field Action'
- 06M Civic 2Dr – Door Slam
- 03-05M Element – Low Threshold
- 03M Accord 4Dr – Low Threshold

AOAO QIS

C/M TYPE	VEHICLE IDENTIFICATION NUMBER	C/M APPLICATION DATE	ENGINE NUMBER	TRANSMISSION NUMBER
Lasting	JHMCP26329C000551	6/30/2008	-	-

RECOMMENDED FIELD ACTION	-No specific treatment will not be taken due to this is a rare case by related the user door slam speeds.
COUNTERMEASURE EFFECTIVENESS	-Assess that it was effective due to new threshold setting valude could secure 100% margin for the door slam (5m/s).

RESPONSIBLE DEPARTMENT CAUSE ANALYSIS

CHIEF ENGINEEER	Q.E.D. MANAGER	Q.C.C.STAFF ENGINEER		RESPONSIBLE DEPT.MANAGER
		REPLY	ISSUE	

HCM QIS for 06M Civic

APPROVAL

COUNTERMEASURE EFFECTIVENESS

TBD - BASED ON TESTING BY R&D.

FIELD ACTION

CIE MEETING - NO FIELD ACTION IS REQUIRED. OCCURENCE PREDICTION IS LOW.

PROD DATE	TYPE	DEST	C/M FRAME #	NOTES
8/3/2007	PERM	KC	2HJFK1640SH000872	GROMMET ADDED TO RRS
1/1/2001	PERM	KA	2HJFK1644SH509721	GROMMET ADDED TO RRS

END

PE14-004

HONDA

3/28/2014

Q8

Q8-1_QIS_TA5A08051202

Q8-12 - QIS TA5A08051202_REDACTED

HONDA

Design

HAM Frame Quality Dpts

Issued By HAM

QUALITY IMPROVEMENT SHEET (Q.I.S.)

COUNTERMEASURE CONTROL#	RESPONSIBLE SITE AND DEPARTMENT		Rank
TA5A08051202	HAM Frame	HAM MARKET QUALITY	A

INFORMATION SOURCE	Problem Definition ID	CBU Category	
TTB	PDHAM091221001	DENSO	

Supplier	Affected Model	RESPONSIBLE DPT ISSUE DATE
CONTINENTAL AUTOMOTIVE SYSTEMS	MAP-ACCORD	5/16/2008

Market Information Issuer	Lead Quality Investigator	Investigator Team	THEME UP DATE
Dana Davis	Norm Ruger	HAM Denso/OBD [old]	5/12/2008

Title

08M Accord side SRS replaced.

Customer Complaint

Customer experiences an SRS deployment when the front door is closed.

Dealer Repair

<QIS from old system. No specific Dealer Repair text exists>

Finish Date	1st COUNTERMEASURE APPLICATION DATE	C/M Target Date	
8/5/2008	6/5/2008	9/15/2008	

Market Data Investigation

Per DAS MQD-HAM-FRAME-985. Five known occurrences of the side SRS deployment; five Techline entries (two with claims).
1HGCP26718A[redacted] - TL 2576877 - Claim 111893.
1HGCP26408A[redacted] - TL 2601024 - Claim 605010.
1HGCP26318A[redacted] - TL 2602740. 1HGCP267X8A[redacted] - TL 2600405.
1HGCP26828A[redacted] - TL 2602293.

Investigation Cause Analysis

MQ and Continental analyzed 2 SRS units and side impact sensors (SIS) from the market for deployment caused by slamming the door.
Analysis: All units have crash data stored that indicate that the SIS and SRS detected a G-force from the side which door was shut. No abnormal defects found in the performance of the SIS and SRS units.
Recreation testing: MQ compared KG parts to the parts that were returned for deployment. Found no difference in performance from suspect part to known good parts.

SRS	SIS	Door speed for deployment
KG	KG	[redacted] m/s
Suspect	KG	[redacted] m/s
KG	Suspect	[redacted] m/s
Suspect	Suspect	[redacted] m/s

MQ judges this to be a design issue.

VIEW BEFORE COUNTERMEASURE	VIEW AFTER COUNTERMEASURE

Responsible Department Root Cause Analysis

Customers were shutting the door with a higher force than the designed threshold level for a side impact. Threshold level did not meet market usage.

COUNTERMEASURE BY	COUNTERMEASURE CONTROL#
9/15/2008	TA5A08051202

Recomnd Sold Product Treatment	Recomnd Stock Product Treatment	Recmd Part Stock Change	Design Change Number
NORMAL WARRANTY	NO TREATMENT	PARTS CENTER STOCK	C4821702

CoreMQ Problem Definition ID	CoreMQ Problem Definition Name
2782	Accord side SRS replaced

C/M Title	C/M Location	C/M Type
Est date	Frame Factory	Other

CM Details

Crash parameter for side deployment was increased.

D/C#: C48-2-1702
IPPAAR#: 0000016722
IPP tag# for 77960-TA0-A020-M4: 0000340230
IPP tag# for 77960-TA0-K020-M4: 0000334179
IPP tag# for 77960-TA0-X020-M4: 0000340281

Reoccurrence prevention: Development guideline changed for 11M. Deployment margin for [redacted] m/s door slam was increased from [redacted]% to [redacted]%.

Date	Factory	Line	Year	Model	Engine/Trans	Tracking Tag
6/5/2008	MAP	1	2008	ACCORD		1HGCP26848A147110
6/9/2008	MAP	1	2008	ACCORD		1HGCP26878A815420
6/5/2008	MAP	1	9999	UNKNOWN		Est date

Recommended Field Action

Handle under normal warranty due to low occurrence.

Countermeasure Effectiveness

The new threshold changed the deployment margin from [redacted]% to [redacted]% on the [redacted] m/s door slam test. Recreation testing shows that the new margin will eliminate the unexpected deployments caused by a hard closing of the door.

AH - Domestic			
Sales Division Engineer	**Sold Product Treatment**	**Product Treatment**	**Part Stock Change**
Service Action Report	**Service Bulletin Number**	**After Service Part Number**	

AH - Export			
Sales Division Engineer	**Sold Product Treatment**	**Product Treatment**	**Part Stock Change**
Service Action Report	**Service Bulletin Number**	**After Service Part Number**	

CH			
Sales Division Engineer	**Sold Product Treatment**	**Product Treatment**	**Part Stock Change**
Service Action Report	**Service Bulletin Number**	**After Service Part Number**	

Part Number List	Part Group/Subgroup List
77960 - SRS UNIT	-
77970 - SENSOR, SIDE IMPACT	-
78870 - MOD, R. SI CURT AB	-

PE14-004

HONDA

3/28/2014

Q8

Q8-3_Control No. 90-40

Q8-3_20140109 030408 Acc SAB [GQC]_English_Redacted

03-04M Accord, 08M Accord for US Market Made by Css/HAM

Title: Accord **Side Airbag Inadvertent Deployment**

QIS No : SDBA03100301, MV20080416135749, TA5A08051202

1. NASC results
2. Overview
3. Timeline
4. Number of occurrences
5. 03-04M Analysis results and C/M
6. 08M Analysis results and C/M
7. HNA Settlement
8. Canada situation
9. Cost Summary
10. Detailed proposed action and schedule
11. Prevention of reoccurrence

GQC

1/9/2014

AH Service	HAM CIE	Css CIE
Eguchi	Watanabe	Shimizu

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

1. NASC Discussion Results

NASC Minutes On 12/19/13

NASC

Date : 12/19/2013
Revised 12/20/2013

NASC Committee Member: Present:
H. Eguchi (NASC Chairman), Bruce Smith (AH-Service), K.Nishizawa (AH-PRO)
K. Suzuki (HNAS), T. Yamamoto (HRA), N. Gruebmeyer (AH-Parts)

Meeting Minutes by T.Ota (AH-Service)

Not Present:
Ken Dick (CH)

Title: Accord Side Airbag Inadvertent Deployment

Symptom: The side airbag deploys when not expected.

Market Occurrence:
KA 381 cases
KC 37 cases

	03 Accord	04 Accord	08 Accord
KA	112	69	200
KC	18	8	11

Occurrence Cause: SRS system threshold setting too sensitive. Door slam or underbody contact can result in deployment.

Affected units:
KA 877,334 units
KC 70,334 units

	03 Accord	04 Accord	08 Accord
KA	296,690	272,427	308,217
KC	35,583	14,216	20,535

NASC Discussion: NASC agreed to the proposal of (1) Reimburse for prior repair not reimbursed for 03/04 2dr/4dr and 08 4dr Accord for 90 days period from the date of customer notification completion and (2) Warranty extension for 08 4dr Accord for future inadvertent deployments for 2 years from the date of final court approval.

NASC agreed to the following class action settlement condition.
(1) Reimburse prior repair not reimbursed for 253 vehicles of 03/04/08 Accord for 90 days period from the date of customer notification completion.
(2) Warranty extension for 08 Accord for future inadvertent deployments for 2 years from the date of final court approval.

2. Overview

1. Customer Contention

The side airbag deploys when not expected. (Side airbag deployment is not safety issue.)

2. Number of Occurrences

KA 2003 Accord – 112, 2004 Accord – 69, 2008 Accord 4dr – 200

KC 2003 Accord – 18, 2004 Accord – 8, 2008 Accord 4dr - 11

3. Causes of Occurrence

SRS system threshold setting too sensitive. Door slam or underbody contact can result in deployment.

4. Countermeasures

SRS calibration changed as running change in 2004 and 2008.

5. Market Action Proposal Based On Preliminary Court Approval

(1) Warranty extension for 2008 Accord 4dr: repair future inadvertent deployments for a period of 2 years

(2) Reimburse for prior inadvertent deployments that were not previously reimbursed for 03/04/08M (4dr only for 08) (90 day period)

6. Reason for Proposal

To settle the class action lawsuit.

7. Action Details

Repair/reimburse members for confirmed occurrences.

8. Affected Range

KA/KC : 03～04 ACCORD、08 ACCORD 4D BCM

9. Number of affected vehicles

Warranty extension (08M only) : 308,217 units / KC 20,535 units

Past repair reimbursement (03/04/08M）: KA 253 units / KC 9 units

10. Cost of Market Action

Total : $ 1.5 million (Approximately JPY 1.6 oku)

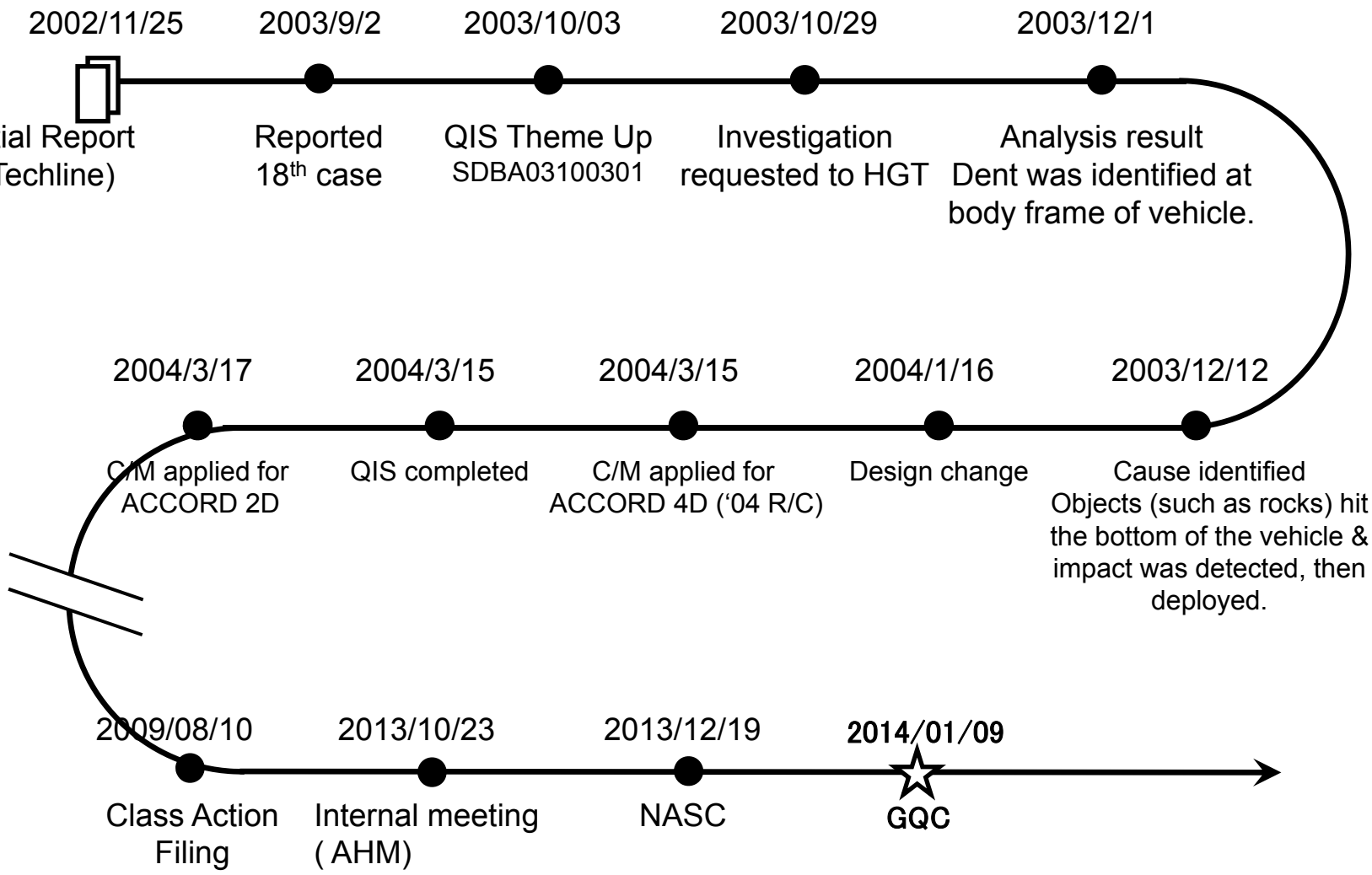
KA: Up to $1.43 Million (Approximately JPY 150 million) / KC $ 0.07 Million (Approximately JPY 8.0 million)

Up to $1.19 Million (Approximately 122.3 million yen) – Plaintiffs' Attorney fee

Up to $5,000 (Approximately 514,000 yen) – Incentive award for named Plaintiff

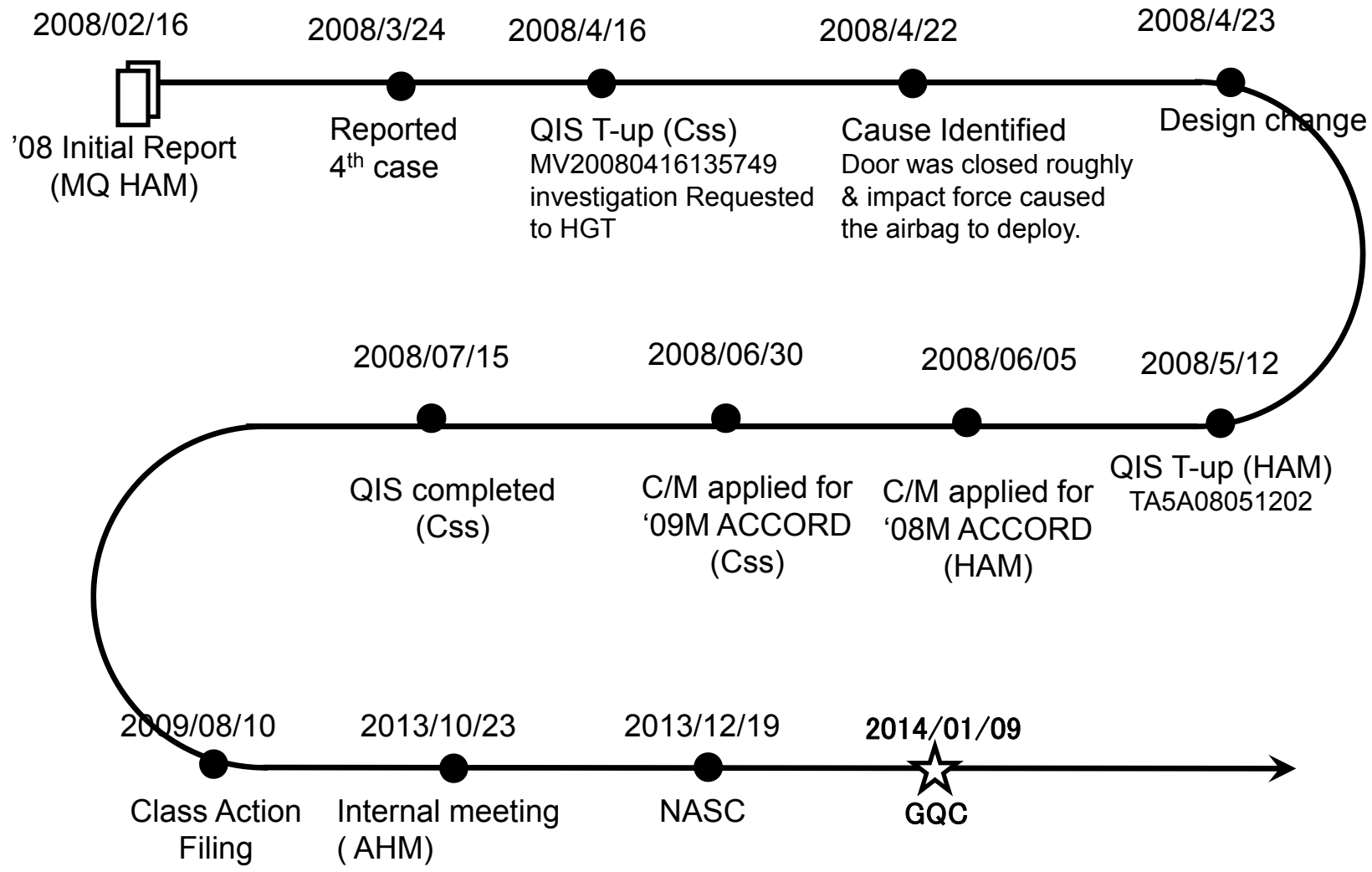
Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

3. Timeline (for 03-04M)



Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

3. Timeline (for 08M)



Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

4. Number of occurrences

2000 – 2012 Accord model years, Occurrences based on CRMS and Techline data.
Year models included in class action are determined by HNA negotiation.

	00MY 2D	00MY 4D	01MY 2D	01MY 4D	02MY 2D	02MY 4D	03MY 2D	03MY 4D	04MY 2D	04MY 4D	05MY 2D	05MY 4D	06MY 2D	06MY 4D
Total Sales Volume	57,056	138,024	62,294	192,986	58,778	170,161	66,261	230,429	45,249	227,178	47,190	321,268	37,586	288,011
Number of the customer who replaced by Warranty or Goodwill	0	12	0	14	0	2	2	14	0	6	1	2	0	2
Number of the customer who replaced by own money	1	37	1	59	3	5	8	88	7	56	2	26	2	18
Total	1	49	1	73	3	7	10	102	7	62	3	28	2	20
Threshold	** For the '03/'04MYs, the threshold remained the same, but changes were made to the units by altering the safing logic, adding more filtering to the SIS, and making corresponding algorithm and calibration changes to account for underbody impacts.													
Incident Rate	0.0018%	0.0355%	0.0016%	0.0378%	0.0051%	0.0041%	0.0151%	0.0443%	0.0155%	0.0273%	0.0064%	0.0087%	0.0053%	0.0069%

381

	07MY 2D	07MY 4D	08MY 2D	08MY 4D	09MY 2D	09MY 4D	10MY 2D	10MY 4D	11MY 2D	11MY 4D	12MY 2D	12MY 4D
Total Sales Volume	32,373	376,426	47,536	331,938	38,936	273,374	32,319	247,106	26,009	193,563	10,246	82,883
Number of the customer who replaced by Warranty or Goodwill	0	8	2	106	3	5	0	0	0	0	1	0
Number of the customer who replaced by own money	0	25	10	94	1	4	2	2	1	0	0	0
Total	0	33	12	200	4	9	2	2	1	0	1	0
Threshold	** Door slam issues for the 08MY 4D. The original calibration for door slams resulted in an immunity level of 1.3X at 5 m/s. Testing for the fix was performed, resulting in an immunity range of 1.24X – 2X at door slam speeds of 5.5 m/s - 6.6 m/s. The change was successful.											
Incident Rate	0.0000%	0.0088%	0.0252%	0.0649%	0.0103%	0.0033%	0.0062%	0.0008%	0.0038%	0.0000%	0.0098%	0.0000%

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

4. Number of occurrences

Class vehicles summary

Low threshold deployments Determined by reviewing CRMS and Techline data.

Accord MYs	Production	Affected	Occurrences	Non-reimbursed	Warranty extension
2003 2dr	66,261	66,261	10		
2003 4dr	230,429	230,429	102		
2004 2dr	45,249	45,249	7		
2004 4dr	227,178	227,178	62		
2008 4dr	331,938	308,217*	200		
Total	901,055	877,334	381		

*Countermeasure applied to SRS control unit during 2008 production.

**Class size is 253 vehicles, class members are eligible for reimbursement.
128 of 381 occurrences received AH assistance.

***Class members eligible for 2yr warranty extension.

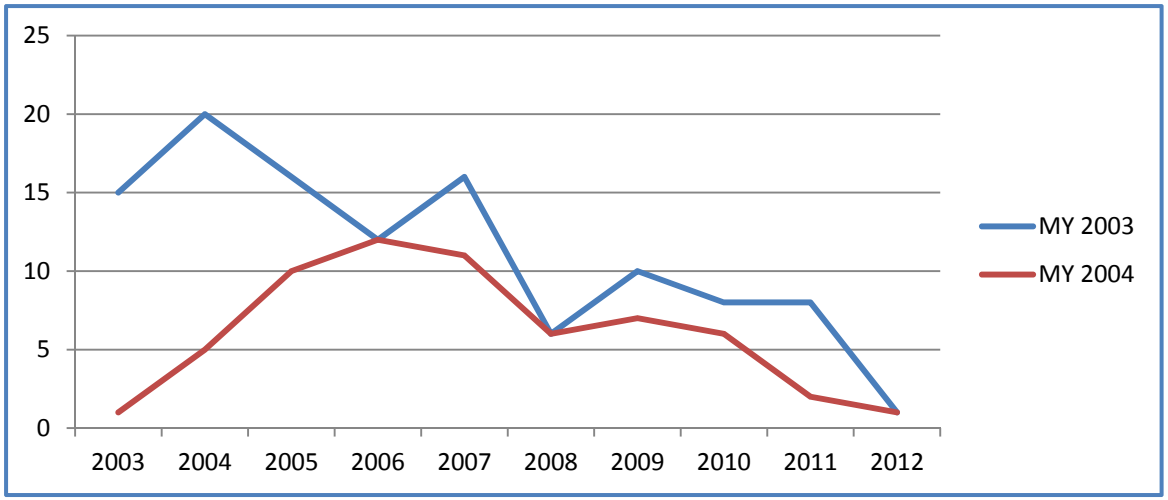
Data as of May 31, 2013

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

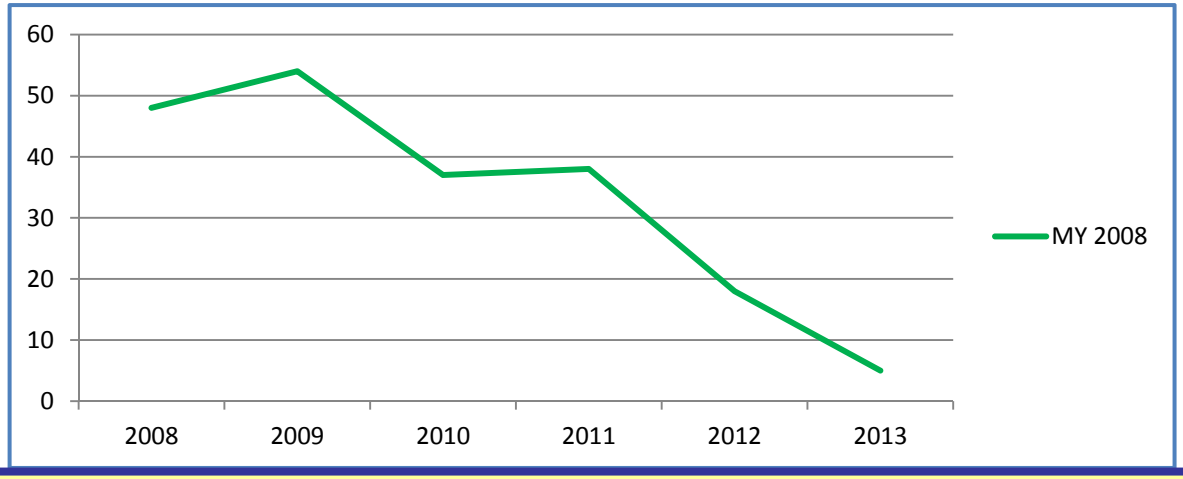
4. Number of occurrences

Number of occurrences per calendar year.
Occurrences are combined reimbursed and non-reimbursed.
Occurrences data was created by reading CRMS and Techline contacts.

2003, 2004 Trend
Occurrences by calendar year.



2008 Trend
Occurrences by calendar year.



Occurrence data shows decreasing trend year by year. Past 3 years average is 23/yr.

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

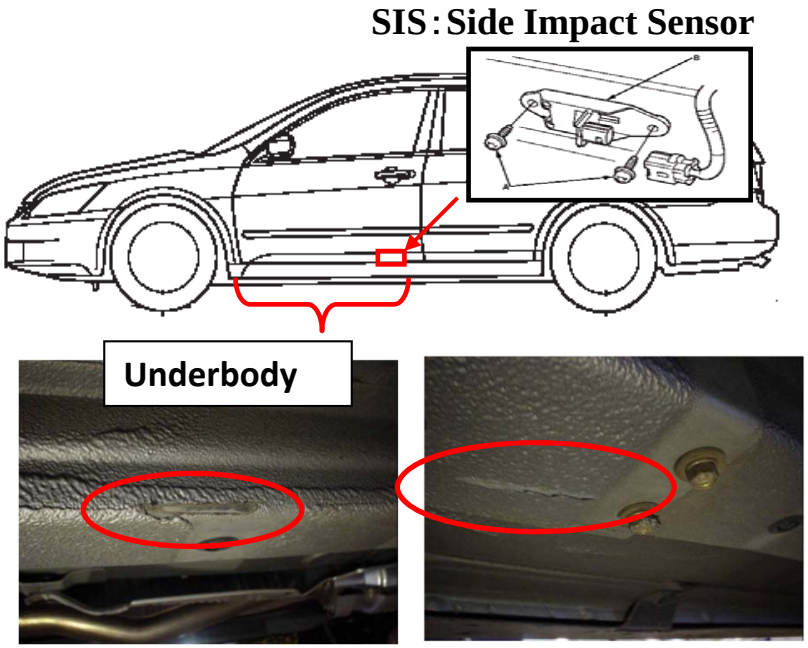
THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

5. 03-04M Analysis and C/M

5-1 Returned part analysis results

- 1HGCM66553A[redacted] ACCORD 4D 03M
- While driving on a highway at 60mph, side airbag and seat-belt pretensioner deployed without collision.
- Occurrence date: July 30, 2003

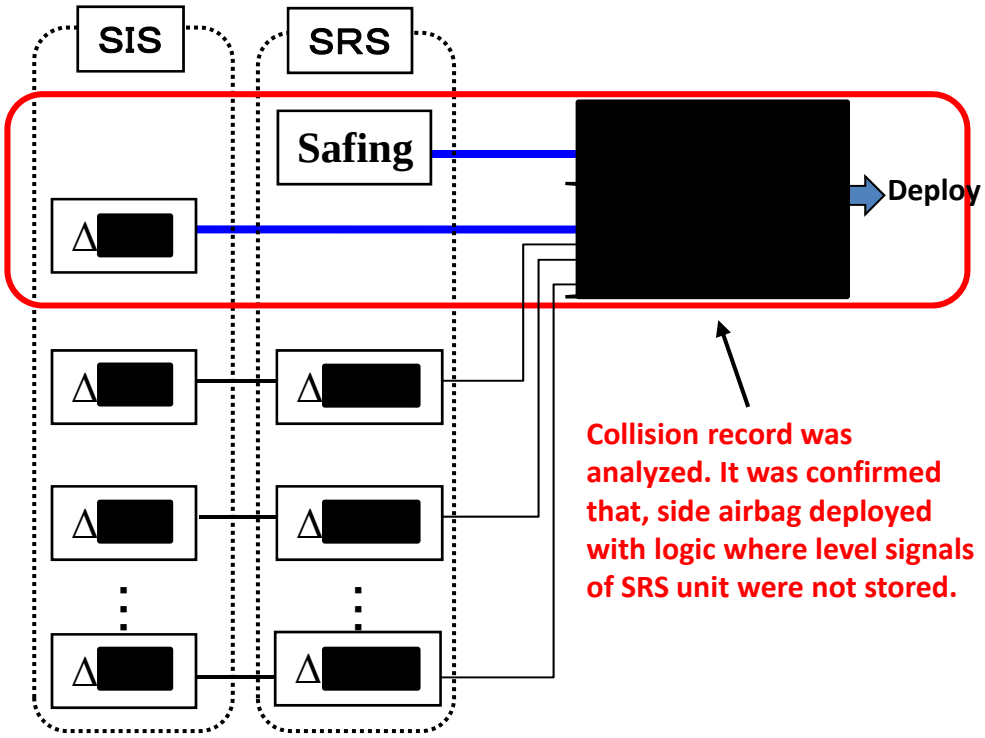
- Vehicle analysis result



Floor frame and side sill are confirmed to be deformed.

- SRS unit data analysis result

■ SRS unit deployment judgment logic



2 signals (SIS impact signal and SRS safing) were stored in this vehicle's data.
(Level signals of SRS unit were not stored.)

This vehicle did not collide but side airbag deployed due to [redacted] logic"
which was a combination of SIS [redacted] and SRS unit safing ON.

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

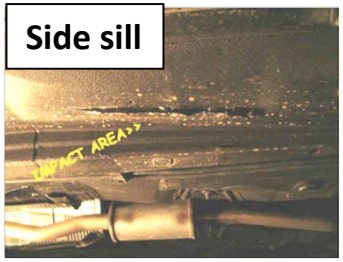
5. 03-04M Analysis and C/M

5-2 Recreation testing results

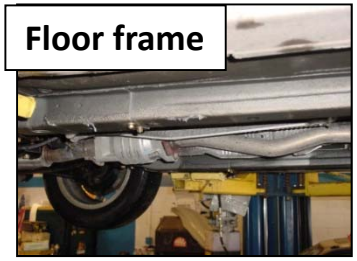
ACCORD 4D 03M Hammering testing results

Hammering point	Short safing duration [redacted]msec	Long safing duration [redacted]msec	SIS ΔV[redacted]	System result
Side sill	ON	OFF	ON	Deployed
Floor frame	ON	OFF	OFF	Not deployed

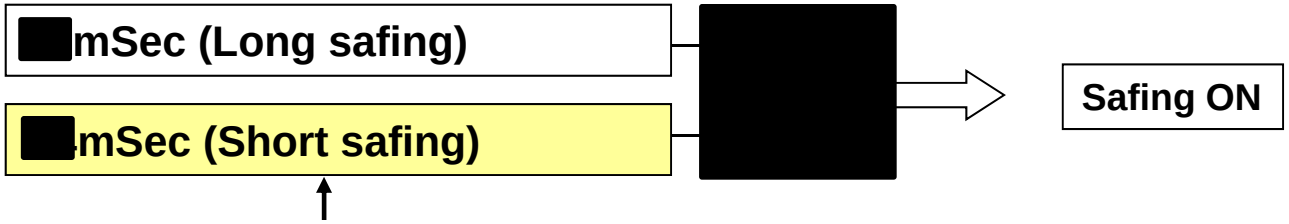
Side sill



Floor frame



"Safing ON" is activated by short safing [redacted] long safing.



At the hammering testing, "safing ON" was activated by short safing ([redacted]msec).

- "Safing ON" and "side airbag deployment" were recreated by hitting the side sill.
  We assume that these failures could have been recreated while driving even if hitting other areas.
- Short safing was on by hitting the side sill and the floor frame.
- Long safing was not on even if hitting the side sill and the floor frame.
- This vehicle did not collide, but SIS judged as Δ[redacted].

"Safing ON" and "side airbag deployment" were recreated at the hammering testing.

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

SIS sometimes judges as ΔV7 due to impact to underbody

SRS unit sometimes judges as "safing ON" due to impact to underbody

① Impact due to flying pebbles etc. is applied to underbody

② Impact value input in SIS is more than Δ[redacted]

③ Safing is on in SRS unit

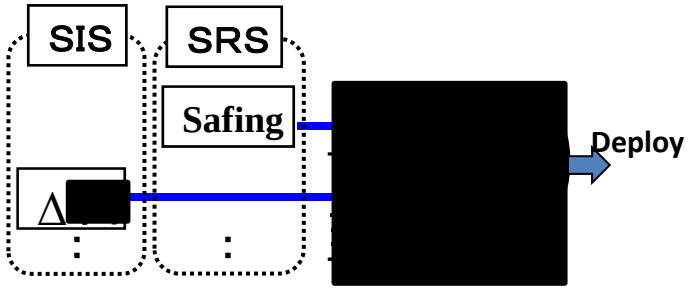
AND

SRS unit judges as "collision"

Side airbag and side-curtain air-bag deploy while driving without collision

① Impact due to flying pebbles etc. is applied.

■ SRS unit deployment judgment logic



② Impact value input in SIS is more than Δ[redacted]

③ Safing is on in SRS unit

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

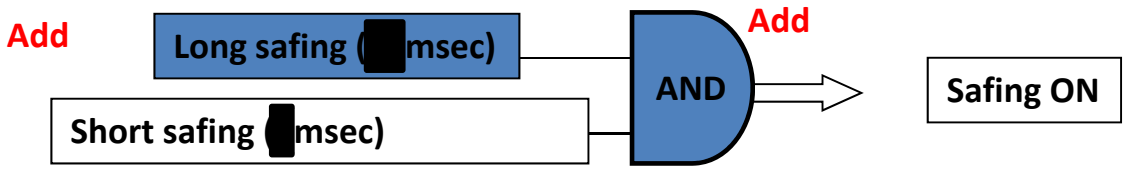
THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

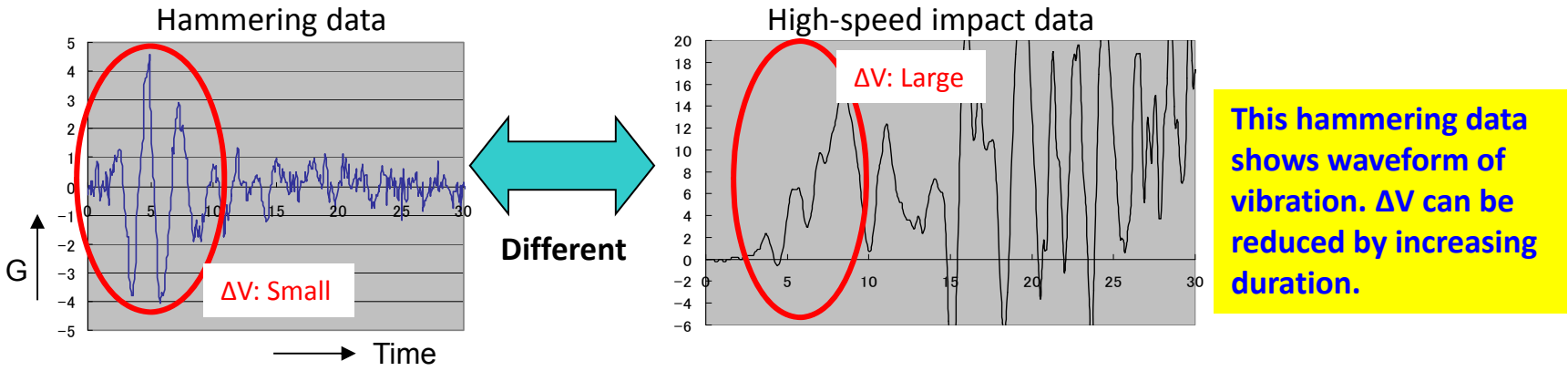
5. 03-04M Analysis and C/M

5-4 Countermeasure

①C/M for SRS unit

Add long safing in short safing logic.

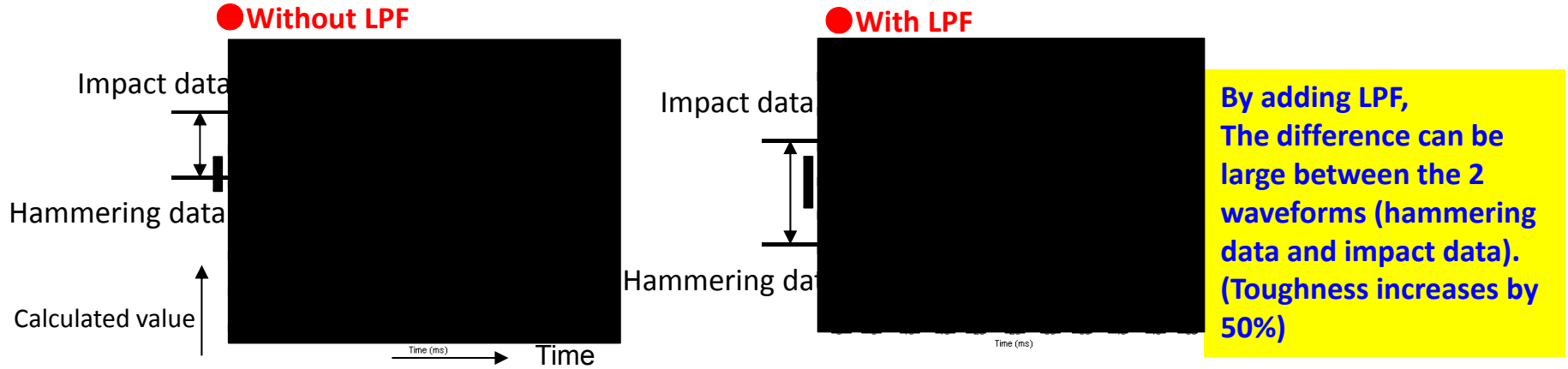




This hammering data shows waveform of vibration. ΔV can be reduced by increasing duration.

② C/M for SIS

Add LPF (Low-Pass-Filter) to reduce a probability of Δ



**By adding LPF,
The difference can be large between the 2 waveforms (hammering data and impact data). (Toughness increases by 50%)**

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

5. 03-04M Analysis and C/M

5-5 Countermeasure effect study

・Hammering test effect results

		Safing logic (OFF margin)	SIS Δ[redacted]	System results
Test No1	**ACCORD 4D 03M Pre-countermeasure**	ON	ON	Deployed
	ACCORD 4D 03M Post-countermeasure	OFF (200%, or higher)	ON	Not deployed
	ACCORD 2D 03M	OFF (200%, or higher)	ON (ON is possible.)	Not deployed
Test No2	**ACCORD 4D 03M Pre-countermeasure**	ON	ON	Deployed
	ACCORD 4D 03M Post-countermeasure	OFF (181%)	ON	Not deployed
	ACCORD 2D 03M	OFF (132%)	ON (ON is possible.)	Not deployed

After-C/M'ed logic ensures sufficient off margin which is more than Accord 2D.

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

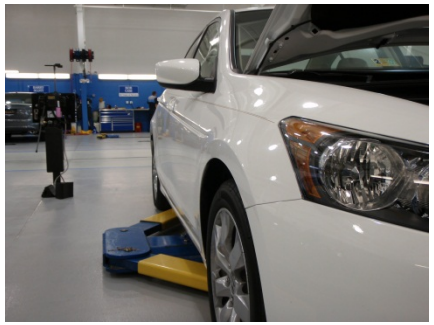
THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

6. 08M Analysis and C/M

6-1 Analysis results

- 1HGCP26718A[redacted] ACCORD 4D 08M
- Customer experiences an SRS deployment when the front door is closed.
- Occurrence date: May 18, 2008

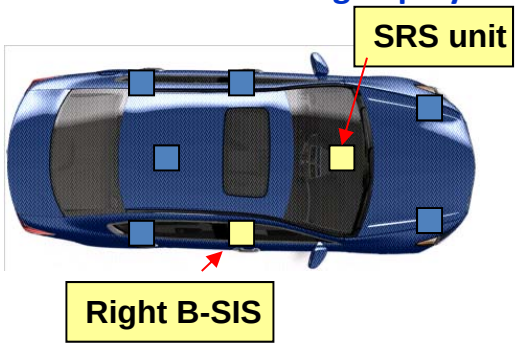
- Appearance of the vehicle



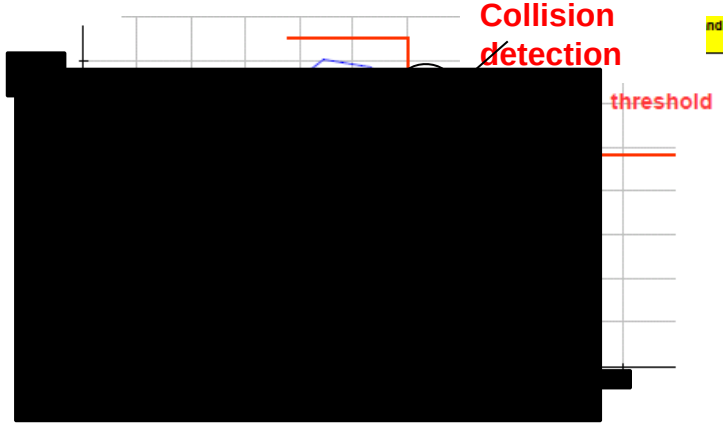
Deformation due to collision is not confirmed.

- SRS unit data recorded

- No defects.
- There is a record showing SRS unit and R-side B-SIS judged the vehicle as collided then airbag deployed.



- SRS unit record G data



The collision history and the record G data show that the SRS unit judged the vehicle as collided so side airbag and side-curtain air-bag deployed.
=> The airbag deployed based on normal collision detection.

Although the vehicle did not have an accident,
the SRS unit detected collision and airbag deployed.

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

6. 08M Analysis and C/M

6-2 Recreation testing results

Recreation testing in strong door closing mode

1: Purpose

Conduct recreation testing in strong door closing mode which is more than required door closing speed ([redacted]m/s) to check if the air bag deploys or not.

2: Test method:

08M ACCORD for North American market (produced by MAP)

Use a DANKAKU vehicle and close door(s) strongly.

3: Test results (under some test conditions)

Impacted side	Speed	Test car condition	Collision detection
-	[redacted] m/s	[redacted]	OFF
-	[redacted] m/s	↑	OFF
L	[redacted] m/s	[redacted]	OFF
L	[redacted] m/s	↑	OFF
L	[redacted] m/s	↑	ON
L	[redacted] m/s	↑	ON
L	[redacted] m/s	[redacted]	OFF
R	[redacted] m/s	[redacted]	OFF
R	[redacted] m/s	↑	ON
R	[redacted] m/s	↑	ON
R	[redacted] m/s	↑	OFF
R	[redacted] m/s	↑	OFF
R	[redacted] m/s	↑	OFF
R	[redacted] m/s	[redacted]	OFF
R	[redacted] m/s	↑	ON
R	[redacted] m/s	[redacted]	ON
R	[redacted] m/s	↑	OFF
R	[redacted] m/s	[redacted]	ON
R	[redacted] m/s	↑	ON
R	[redacted] m/s	↑	OFF

It was confirmed that SRS unit judged the vehicle as collided by strong door closing (more than [redacted]4m/s).

Failure was recreated by closing door strongly (more than [redacted] m/s).

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

6. 08M Analysis and C/M

6-3 Causal analysis

- Set threshold before C/M (08M ACCORD 4D)

On ACCORD 4D, OFF margin is ensured by [redacted] in A requirement mode (Strong door closing of [redacted] m/s) and T-TTF of SINCAP and SICE is ensured.

- Comparison with other models

Setting results

MY	Model	Speed	OFF margin
05	Accord 2Dr TS-X RL	[redacted] m/s	[redacted]
06	CIVIC 4Dr CIVIC 2Dr		
07	CR-V US Fit		
08	Accord 4Dr Accord 2Dr TS-X		
09	US Fit		

*** OFF margin target [redacted]%**

ACCORD 4D's OFF margin is less than other models.
On other models, OFF margin of more than [redacted]% is ensured with strong door closing of [redacted] m/s.

On 08M ACCORD 4D, OFF margin is insufficient against strong door closing.

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

6. 08M Analysis and C/M

6-4 Occurrence mechanism

OFF margin is insufficient against strong door closing

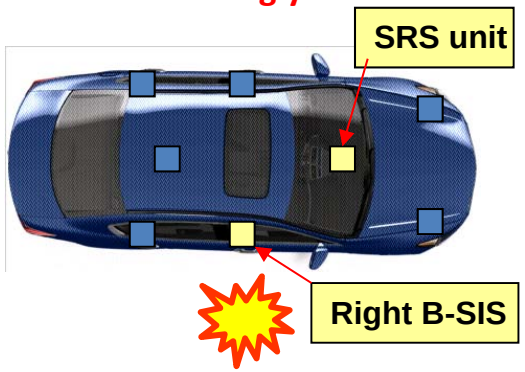
① Door is closed strongly

② Shock value which exceeds the collision detection threshold is input in SRS unit and B-SIS

SRS unit judges the vehicle as collided

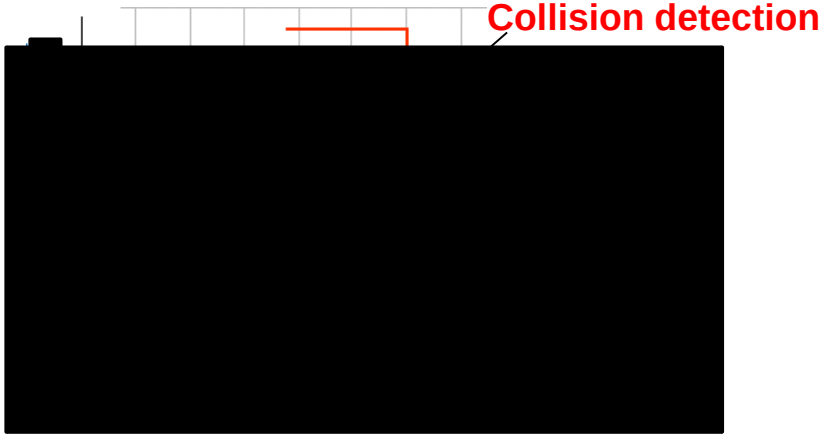
When a door is closed, side airbag and side-curtain air-bag deploy

① Door is closed strongly



Strong door closing (More than [redacted] m/s)

② Shock input which exceeds the collision detection threshold



SRS unit record G data

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

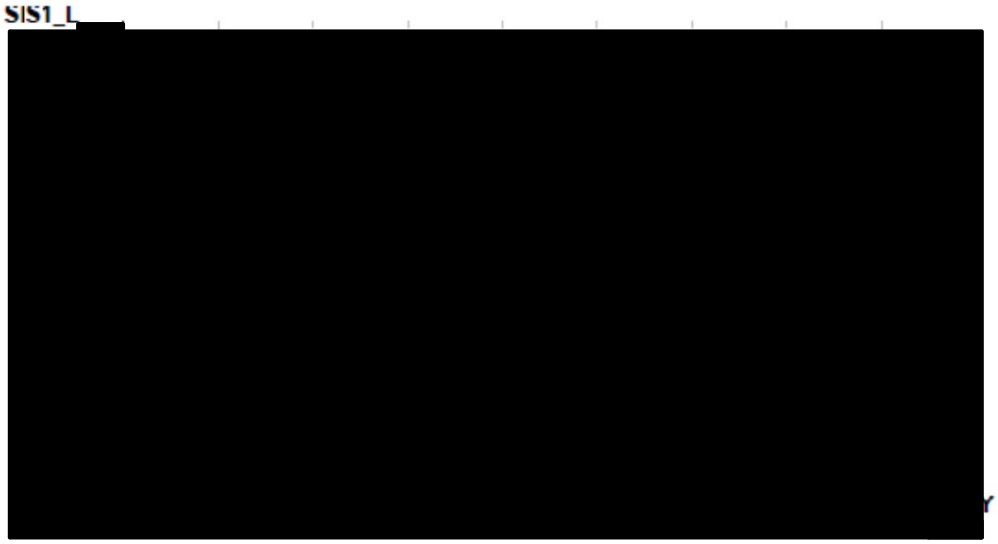
THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

6. 08M Analysis and C/M

6-5 Countermeasure

Countermeasure

Modify the threshold of collision detection.



C/M effectiveness verification

Recreation testing results
with the modified threshold.

Impacted side	Speed	Test car condition	Old threshold	New threshold
-	[redacted] m/s	[redacted]	OFF	OFF
-	[redacted] m/s	[redacted]	OFF	OFF
L	[redacted] m/s	[redacted]	OFF	OFF
L	[redacted] m/s	↑	OFF	OFF
L	[redacted] m/s	↑	ON	OFF
L	[redacted] m/s	↑	ON	OFF
L	[redacted] m/s	[redacted]	OFF	OFF
R	[redacted] m/s	[redacted]	OFF	OFF
R	[redacted] m/s	↑	ON	OFF
R	[redacted] m/s	↑	ON	OFF
R	[redacted] m/s	↑	OFF	OFF
R	[redacted] m/s	↑	OFF	OFF
R	[redacted] m/s	↑	OFF	OFF
R	[redacted] m/s	[redacted]	OFF	OFF
R	[redacted] m/s	↑	ON	OFF
R	[redacted] m/s	[redacted]	ON	OFF
R	[redacted] m/s	↑	OFF	OFF
R	[redacted] m/s	[redacted]	ON	OFF
R	[redacted] m/s	↑	ON	OFF
R	[redacted] m/s	↑	OFF	OFF

- OFF margin is ensured [redacted]% with strong door closing of [redacted]m/s.
- Collision detection is OFF by the modified threshold.
- Airbag deployment timing was [redacted]ms late at the side impact testing, but there was no problem in passenger protection performance.

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

Honda North America, Inc.
Law Department

SIDE AIRBAG INADVERTENT DEPLOYMENT PRESENTATION

Presented by:
Jim Oliva
Senior Counsel
December 19, 2013

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

Background

Case Name	▪ Gutierrez, et al. v. AHM, Case No. 5:09-cv-01517-JZ–OP (C.D. Cal.)
Suit Filed	▪ August 10, 2009
Jurisdiction	▪ United States District Court for the Central District of California, Riverside Division
Product	▪ Honda Accords with side airbags (Finally subject models were limited to 00-12MY Accord)
Allegation	▪ The side airbag system in Accords is defective in that it is prone to inadvertently deploy in circumstances not involving a crash or collision
Name of the Defendants	▪ American Honda Motor Co., Inc.
Honda Counsel	▪ Mark S. Mester, Latham & Watkins LLP ▪ Derek S. Whitefield, Dykema Gossett, PLLC

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

Terms of tentative settlement

Who	Benefit
Current owners of ’08 Accord (sedan only) who have a future inadvertent deployment of side AB in the next 2 years.	Eligible to receive no cost side AB replacement at authorized Honda dealership.
Past and current owners of ’03, ’04 and ’08 Accords who previously had inadvertent deployment of side AB (sedan only for ’08 MY).	(A) No cost side AB replacement with proof of inadvertent deployment or (B) reimbursement from Honda for out-of-pocket expenses if customer paid for replacement (with proof of reimbursable deployment).

Repair Cost Estimate Projection for Future Deployments		
Affected vehicle population	Estimated Occurrences, (25 per year x 2years)	Average repair cost per vehicle (average cost of warranty/goodwill repairs per AHM’s records is $2,632.87)
308,217	50	$2,700

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

Terms of tentative settlement

Who	Benefit
Current owners of ’08 Accord (sedan only) who have a future inadvertent deployment of side AB in the next 2 years.	Eligible to receive no cost side AB replacement at authorized Honda dealership.
Past and current owners of ’03, ’04 and ’08 Accords who previously had inadvertent deployment of side AB (sedan only for ’08 MY).	(A) No cost side AB replacement with proof of inadvertent deployment or (B) reimbursement from Honda for out-of-pocket expenses if customer paid for replacement (with proof of reimbursable deployment).

Repair Cost Estimate Projection for Prior Deployments		
Affected vehicle population	Affected vehicle population with no reimbursement	Average repair cost per vehicle (average cost of warranty/goodwill repairs per AHM’s records is $2,632.87)
381	253	$2,700

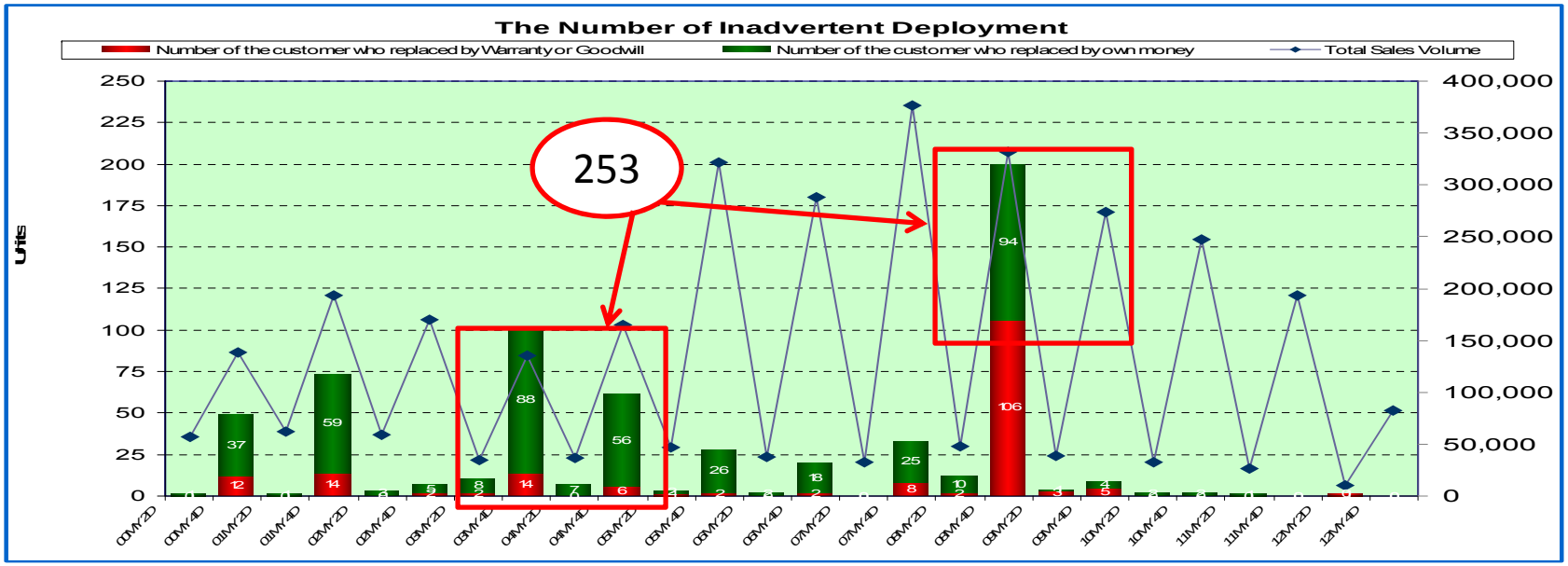
Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

Reimbursement Estimate for Prior Deployment

A total of 381 occurrences were identified, 253 occurrences were not reimbursed.

Claim-in Percentage	Quantity	Repair Cost	Total Qty x cost
100%*	253	$2,700.00	$683,100.00
67.5%	170.775	$2,700.00	$461,092.50
50%	126.5	$2,700.00	$341,550.00

* actual claim-in will be lower.



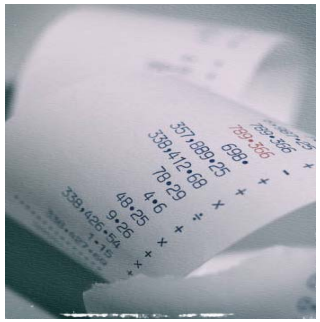
Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

Reimbursement Process

- ✓ Class Member complete the form and submit a reimbursement form along with the sales receipt to the Reimbursement Center .

Claim Form + Receipt

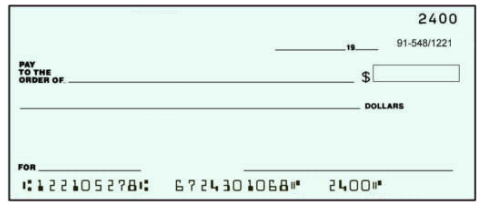
+



- ✓ The claim center will review the receipt and the form. If proper documentation is submitted, the customer will be entitled to receive reimbursement based on the cost of the repair.
- ✓ Once the final approval is granted by the court, the claim center will process a check for the customer.

Claim Center

Illustration by Chris Gash

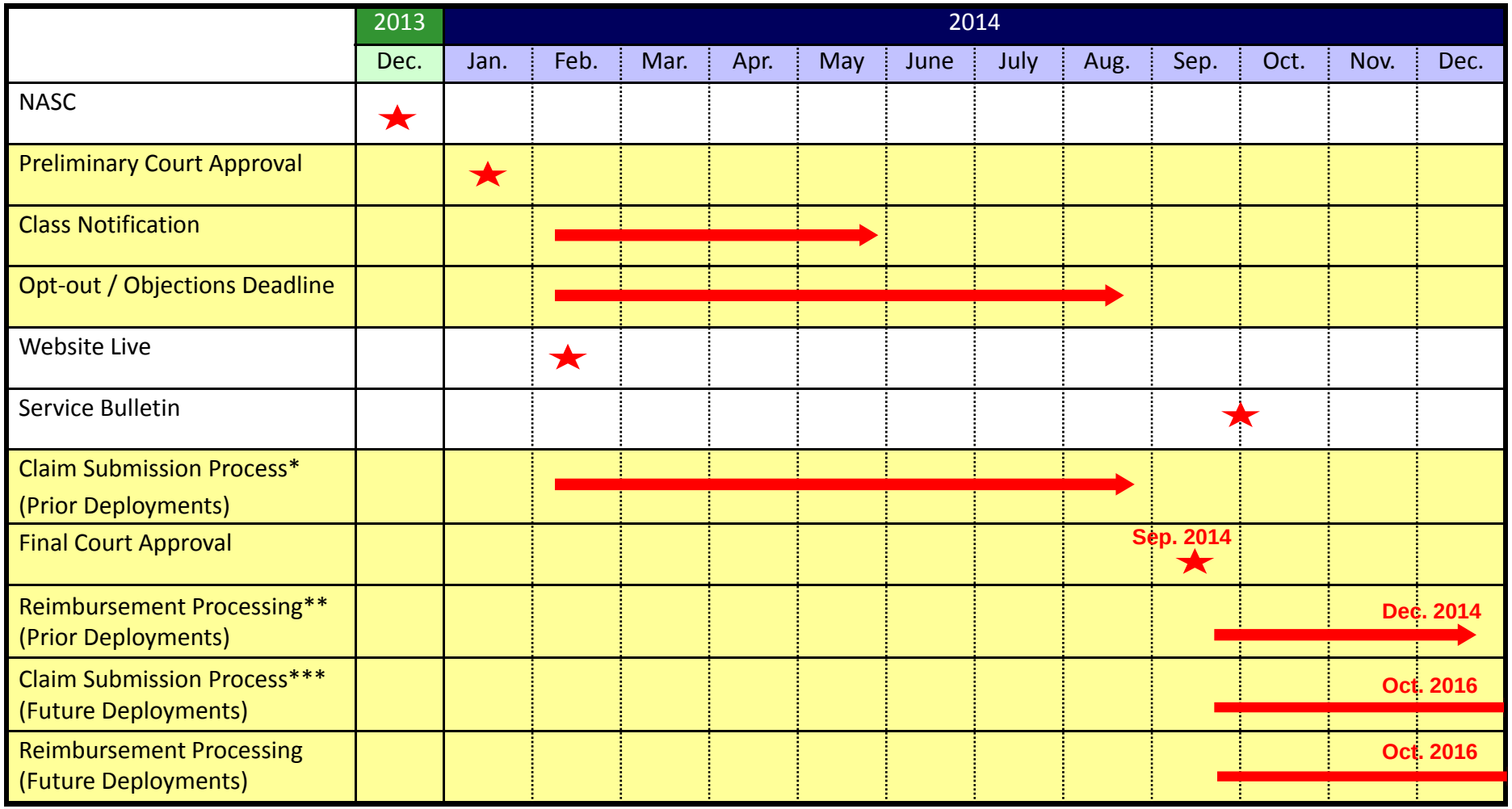


Reimbursement check is sent to the customer

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

7. HNA Settlement

7-6 Future Schedule



(*) Customer must submit a claim within 90 days after mailing of class notice is completed to be eligible for reimbursement of prior deployment.

(**) Payments to be made within 75 days of final court approval, assuming no appeal. If appeal is made, the dates can be pushed back by approximately 18 months.

(***) Two year claims period for future deployment starts to run from the effective date of the settlement, which is 30 days after court's final approval, assuming no appeal.

7. HNA Settlement

7-7 US Cost summary

Repair Cost Estimate Projection for Future Deployments			
Affected vehicle population	Estimated Occurrences, (25 per year x 2years)	Average repair cost per vehicle (average cost of warranty / goodwill repairs per AHM's records is $2,632.87)	Projected total repair cost , (est. 25 claims x 2 years x $2700.00)
308,217	50	$2,700.00	$135,000

Repair Cost Estimate Projection for Prior Deployments			
Affected vehicle population	Affected vehicle population with no reimbursement	Average repair cost per vehicle (average cost of warranty / goodwill repairs per AHM's records is $2,632.87)	Total (Based on 253 repairs)
381	253	$2,700.00	$683,100

- American Honda has agreed to not object to the Court awarding:
  - Up to $1,190,000 in attorneys' fees and costs to Plaintiffs' counsel
  - Up to $5,000 total in incentive awards to the named Plaintiffs
  - US estimated mailing cost $617,395
  - US market action cost calculation $135,000 + $683,000 + $617,395 = $1,435,495

US market action cost is $1.4 million (≒ approximately JPY 1.5 oku)
Other class action cost for plaintiff side is $1.19mil (≒approx JPY 1.2 oku)

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

8. Canada Situation - 8-1 Number of occurrences

Low threshold deployments Determined by reviewing CR, Tech-line and Warranty data.

Accord MYs	Production	Affected	Occurrences	Non-reimbursed	Warranty extension
2003 2dr	6,122	6,122	0	NA	NA
2003 4dr	29,461	29,461	18	7	0
2004 2dr	1,739	1,739	0	0	0
2004 4dr	12,477	12,477	8	1	0
2008 4dr	22,832	20,535*	11	1	20,535
Total	72,631	70,334	37	9	20,535

*Countermeasure applied to SRS control unit during 2008 production.

No class action on this issue in Canada, but Canada will see same class action once settled in the US.
CH needs same market action as US. (CH legal comment)

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

Terms of tentative settlement

Who	Benefit
Current owners of ’08 Accord (sedan only) who have a future inadvertent deployment of side AB in the next 2 years.	Eligible to receive no cost side AB replacement at authorized Honda dealership.
Past and current owners of ’03, ’04 and ’08 Accords who previously had inadvertent deployment of side AB (sedan only for ’08 MY).	(A) No cost side AB replacement with proof of inadvertent deployment or (B) reimbursement from Honda for out-of-pocket expenses if customer paid for replacement (with proof of reimbursable deployment).

Repair Cost Estimate Projection for Future Deployments		
Affected vehicle population	Estimated Occurrences, (11 / 6 years = 2 per year x 2years)	Average repair cost per vehicle (average cost of warranty/goodwill repairs per AHM’s records is $2,632.87)
20,535	4	$2,700

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

Terms of tentative settlement

Who	Benefit
Current owners of ’08 Accord (sedan only) who have a future inadvertent deployment of side AB in the next 2 years.	Eligible to receive no cost side AB replacement at authorized Honda dealership.
Past and current owners of ’03, ’04 and ’08 Accords who previously had inadvertent deployment of side AB (sedan only for ’08 MY).	(A) No cost side AB replacement with proof of inadvertent deployment or (B) reimbursement from Honda for out-of-pocket expenses if customer paid for replacement (with proof of reimbursable deployment).

Repair Cost Estimate Projection for Prior Deployments		
Affected vehicle population	Affected vehicle population with no reimbursement	Average repair cost per vehicle (average cost of warranty/goodwill repairs per AHM’s records is $2,632.87)
37	9	$2,700

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

8. Canada 8-4 Canada Cost summary

Repair Cost Estimate Projection for Future Deployments			
Affected vehicle population	Estimated Occurrences, (11 / 6 = 2 per year x 2years)	Average repair cost per vehicle (average cost of warranty / goodwill repairs per AHM's records is $2,632.87)	Projected total repair cost , (est. 2 claims x 2 years x $2700.00)
20,535	4	$2,700.00	$10,800

Repair Cost Estimate Projection for Prior Deployments			
Affected vehicle population	Affected vehicle population with no reimbursement	Average repair cost per vehicle (average cost of warranty / goodwill repairs per AHM's records is $2,632.87)	Total (Based on 9 repairs)
37	9	$2,700.00	$24,300

- Canada estimated mailing cost $41,104
- Canada market action cost calculation $10,800 + $24,300 + $41,104 = $76,204

Combined Total Estimate- $76,204
No legal charge.

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

9. Cost summary

9-1 US

Repair Cost Estimate Projection for Future Deployments			
Affected vehicle population	Estimated Occurrences, (25 per year x 2years)	Average repair cost per vehicle (average cost of warranty / goodwill repairs per AHM's records is $2,632.87)	Projected total repair cost , (est. 25 claims x 2 years x $2700.00)
308,217	50	$2,700.00	$135,000

Repair Cost Estimate Projection for Prior Deployments			
Affected vehicle population	Affected vehicle population with no reimbursement	Average repair cost per vehicle (average cost of warranty / goodwill repairs per AHM's records is $2,632.87)	Total (Based on 253 repairs)
381	253	$2,700.00	$683,100
		US mailing cost	$617,395

9-2 CANADA

Repair Cost Estimate Projection for Future Deployments			
Affected vehicle population	Estimated Occurrences, (11 / 6 = 2 per year x 2years)	Average repair cost per vehicle (average cost of warranty / goodwill repairs per AHM's records is $2,632.87)	Projected total repair cost , (est. 2 claims x 2 years x $2700.00)
20,535	4	$2,700.00	$10,800

Repair Cost Estimate Projection for Prior Deployments			
Affected vehicle population	Affected vehicle population with no reimbursement	Average repair cost per vehicle (average cost of warranty / goodwill repairs per AHM's records is $2,632.87)	Total (Based on 9 repairs)
37	9	$2,700.00	$24,300
		Canada mailing cost	$41,104

NA total market action cost is $1.47 million (≒approximately JPY 1.58 oku)
<Details> US:$1.4 mil (JPY 1.5 oku) / CANADA: $0.07 mil(JPY 0.08 oku)

10. Detailed proposed action and schedule

10-1 Market Action Proposal — Proactive market action fro class action settlement

10-2 Reason for Proposal — Market action will be conducted to address inadvertent deployments and settle a class action lawsuit.

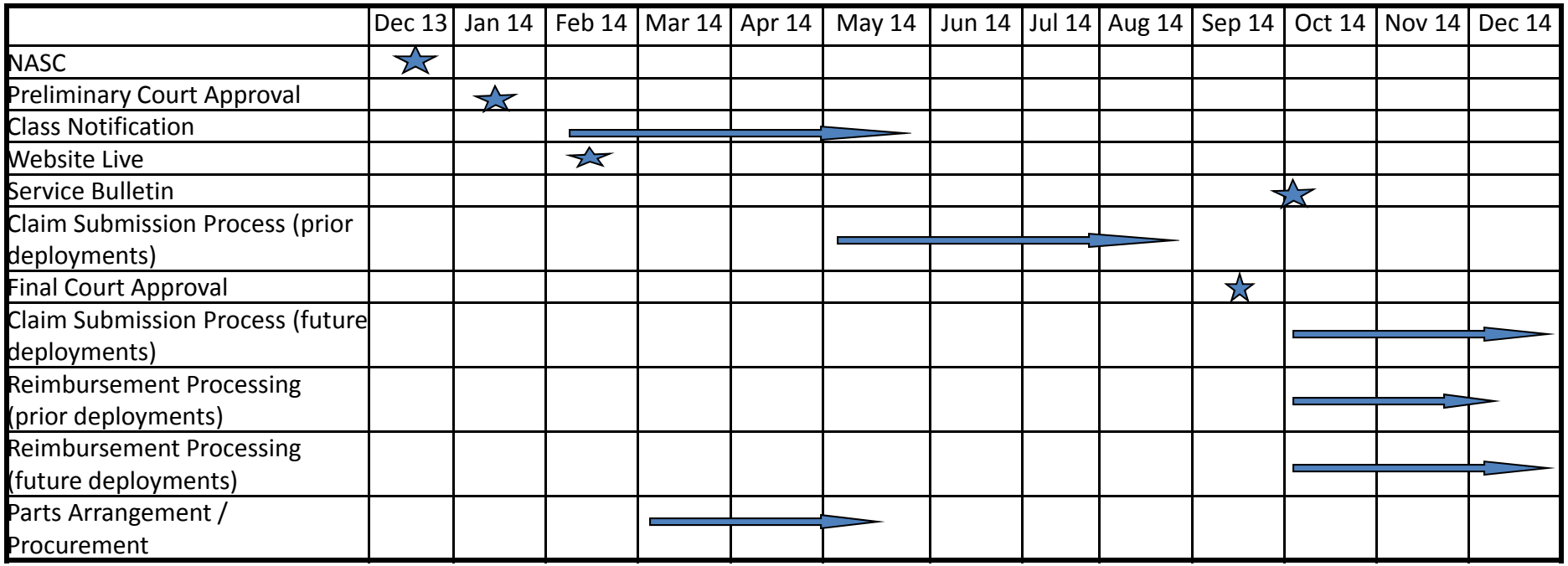
10-3 Action details — (1) Reimburse prior inadvertent deployments that were not previously reimbursed for 03/04/08M (90 day period)
(2) Warranty extension for 2008 Accord 4dr: repair future inadvertent deployments for a period of 2 years.

10-4 Affected Range — KA/KC : 03～04 ACCORD、08 ACCORD 4D BCM

10-5 Number of affected vehicles — Past repair reimbursement (03/04/08M）: KA 253 units / KC 9 units
Warranty extension (08M only) : 308,217 units / KC 20,535 units

10-6 Recurrence prevention — Completed

10-7 Schedule of Events



Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

11. Recurrence prevention

[Honda in-house recurrence prevention for 03-04M]

	Issue	Measures	Schedule
Expansion	Add safing logic and LPF to SIS	Add this Safing logic to other models with TRW system equipped, and also add LPF to SIS step by step. ↓ This countermeasure is applied to all 05 models and later.	Jan 2005

[Honda in-house recurrence prevention for 08M]

	Item	Action	Completion timing
Occurrence	Review OFF margin for strong door closing and reflect it in the setting	Verify OFF margin for strong door closing using models in market, and from the verification results, reflect sufficient margin setting in the set threshold. Newly set +[redacted]% from current +[redacted]%. ↓ Reflect the setting guide in the preliminary specifications for models after 11M.	May 2007

END

PE14-004

HONDA

3/28/2014

Q8

Q8-3_Control No. 90-40

Q8-3_20140109 030408 Acc SAB [GQC]_Japanese_Redacted

03-04M Accord, 08M Accord 4Dr 北米 Css/HAM

Accordサイドエアバッグ展開不具合

QIS No : SDBA03100301, MV20080416135749, TA5A08051202

グローバル品質委員会

1. 地域委員会検討結果
2. 概要
3. 経緯
4. 発生状況
5. 03-04M 解析結果及び対策内容
6. 08M 解析結果及び対策内容
7. HNA和解内容
8. カナダの状況
9. 発生費用まとめ
10. 措置提案内容及び展開計画
11. 再発防止

2014/01/09

AHサービス	HAM CIE	Css CIE
江口	渡辺	清水

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

1. 地域委員会結果

NASC議事録
13年12月19日

NASC

Date : 12/19/2013
Revised 12/20/2013

NASC Committee Member: Present:
H. Eguchi (NASC Chairman), Bruce Smith (AH-Service), K.Nishizawa (AH-PRO)
K. Suzuki (HNAS), T. Yamamoto (HRA), N. Gruebmeyer (AH-Parts)

Meeting Minutes by T.Ota (AH-Service)

Not Present:
Ken Dick (CH)

Title: Accord Side Airbag Inadvertent Deployment

Symptom: The side airbag deploys when not expected.

Market Occurrence:
KA 381 cases
KC 37 cases

	03 Accord	04 Accord	08 Accord
KA	112	69	200
KC	18	8	11

Occurrence Cause: SRS system threshold setting too sensitive. Door slam or underbody contact can result in deployment.

Affected units:
KA 877,334 units
KC 70,334 units

	03 Accord	04 Accord	08 Accord
KA	296,690	272,427	308,217
KC	35,583	14,216	20,535

NASC Discussion: NASC agreed to the proposal of (1) Reimburse for prior repair not reimbursed for 03/04 2dr/4dr and 08 4dr Accord for 90 days period from the date of customer notification completion and (2) Warranty extension for 08 4dr Accord for future inadvertent deployments for 2 years from the date of final court approval.

AH/HNA legal to report to GQC on 1/8/2014 (US time) as a target date.

NASCは以下のクラスアクションの和解条件を承認する。
（1）03/04/08 ACCORDで過去に事象発生し有償修理したお客様（253名）に対し、お客様への通知完了から90日以内の期限付きで払い戻しを行う。
（2）08 ACCORDに対し、裁判所の最終承認から2年間保証延長を行う。

2. 概要

1.訴え事象

サイドエアバッグが突然展開する。（サイドエアバッグの展開は、安全性に関わる事象ではない）

2.発生件数

KA　03 Accord　112件，04 Accord 69件，08 Accord 4Dr　200件

KC　03 Accord　18件, 04 Accord　8件，08 Accord 4Dr　11件

3.発生原因

SRSｼｽﾃﾑの閾値が敏感な設定になっていて、ﾄﾞｱを強く閉めたり車体下部への衝撃でｴｱﾊﾞｯｸﾞが展開する事がある。

4.対策

SRS Control ユニットのプログラムを変更

5.市場措置提案

（1） 08M Accord 4Dr : 今後2年間の展開不具合に対する無償交換(保証延長)

（2） 03/04/08YM Accord (08は4Drのみ): 過去のサイドエアバッグ展開不具合の修理費用の払い戻し(期間限定)

6.提案理由

クラスアクション和解対応のため

7.措置内容

エアバッグ展開不具合が発生したお客様への修理／返金

8.対象範囲

USA/Canada : 03～04 ACCORD、08 ACCORD 4Dr

9.対象台数

保証延長(08 のみ) : 308,217台、KC 20,535台（発生予測　KA 50台、KC 4台）

過去の修理費用払い戻し(03/04/08): KA 253 台、KC 9台

10.措置費用

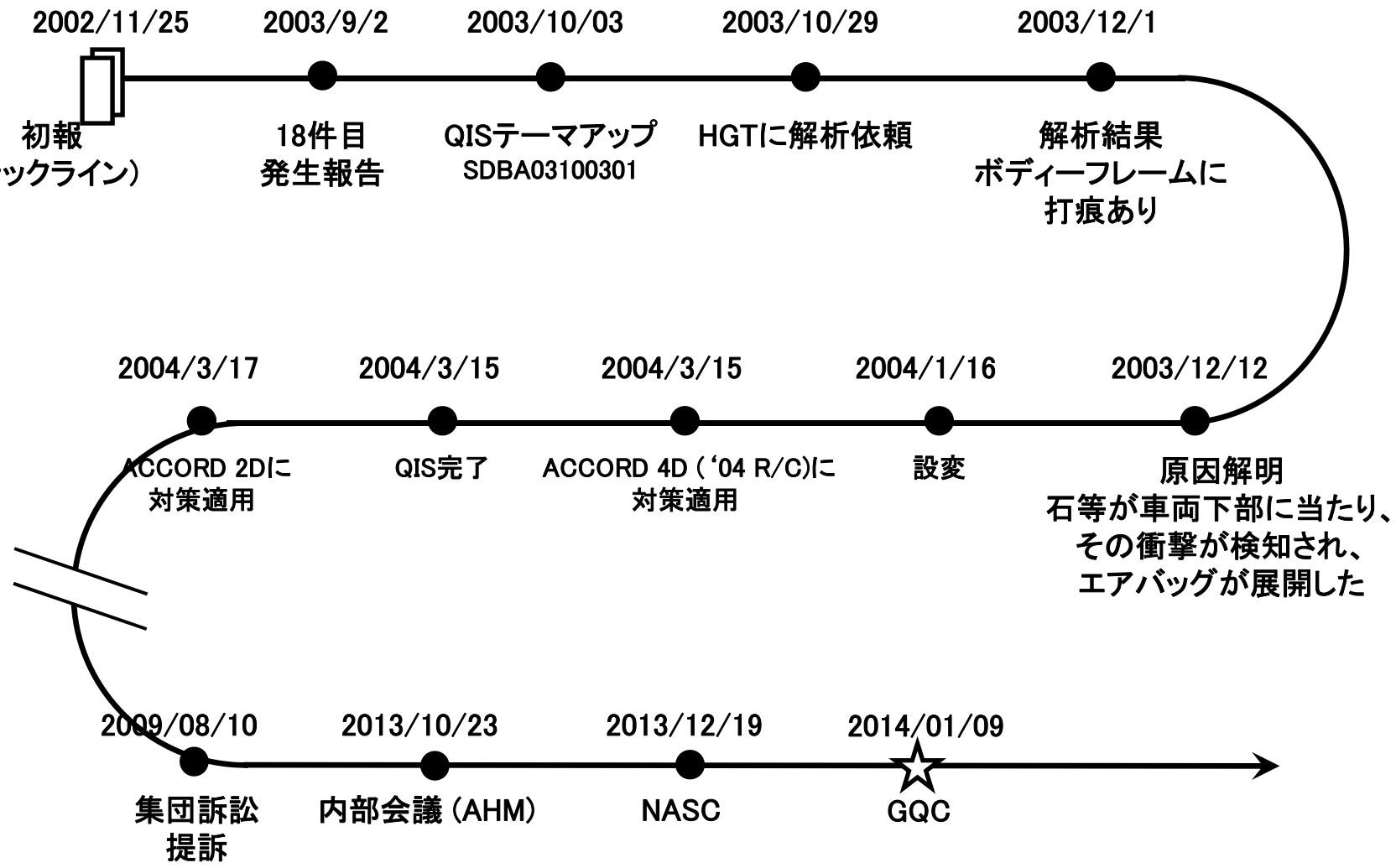
1.5百万ドル（1．6億円）

＜内訳＞　US: $1.4百万（約 1.5億円）、Canada:　$0,07百万（約 8百万円）

（参考：原告弁護士費用：$1.19 Million (約 1.2億円)、 賠償金： $5,000 (約 50万円)　）

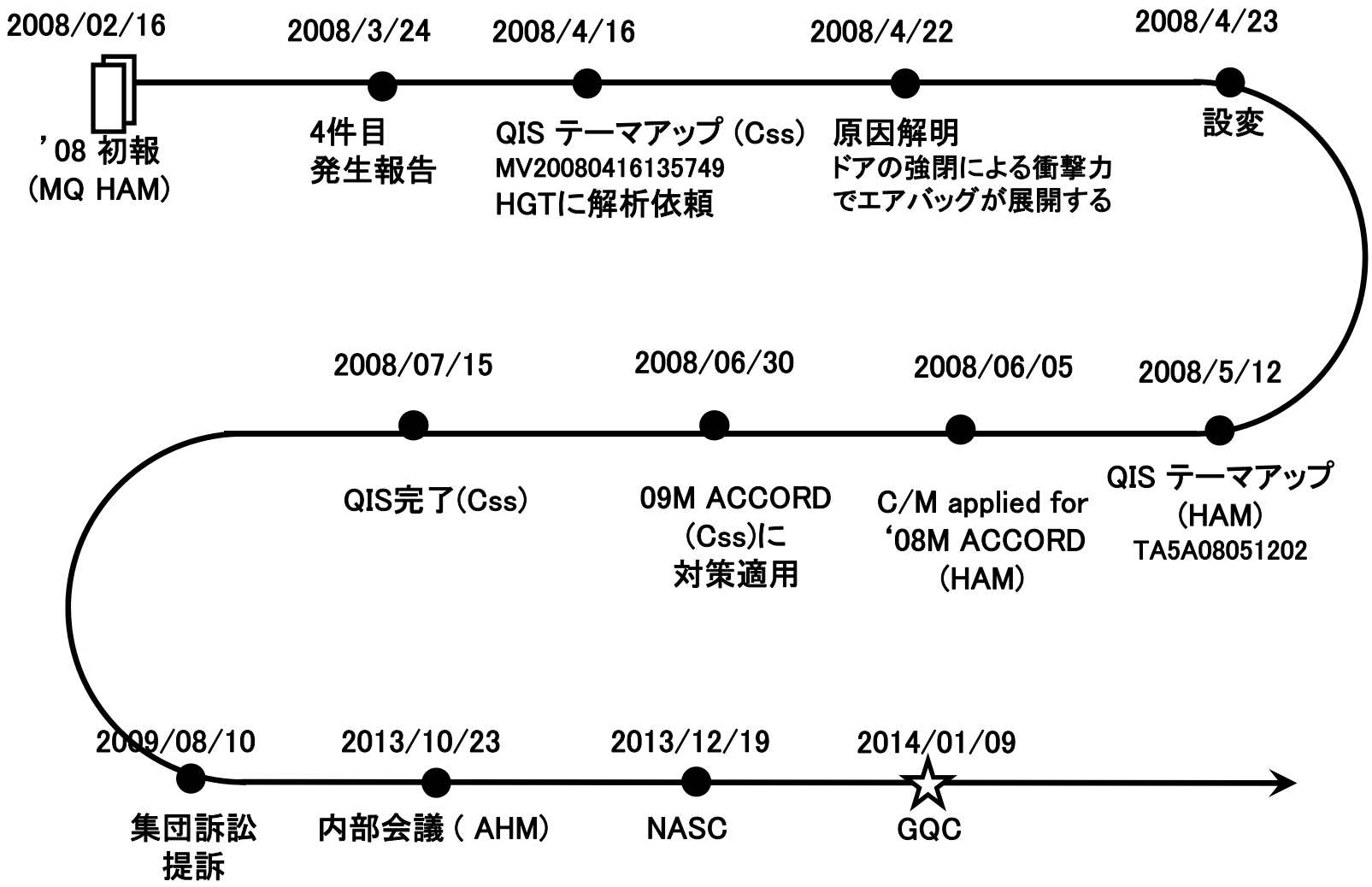
Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

3. 経緯　～03-04M ACCORD～



Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

3. 経緯　～08M ACCORD～



Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

4. 発生件数 4-1 過去のエアバッグ展開不具合

2000-2012 Accord AHの顧客管理システムの修理情報及びテックラインの情報に基づき集計
集団訴訟の対象YMと対象台数は、原告側とHNA Legal間の交渉により決定

	00MY 2D	00MY 4D	01MY 2D	01MY 4D	02MY 2D	02MY 4D	03MY 2D	03MY 4D	04MY 2D	04MY 4D	05MY 2D	05MY 4D	06MY 2D	06MY 4D
販売台数	57,056	138,024	62,294	192,986	58,778	170,161	66,261	230,429	45,249	227,178	47,190	321,268	37,586	288,011
ワランティーや品サ費で部品交換したお客様の人数	0	12	0	14	0	2	2	14	0	6	1	2	0	2
実費で部品交換したお客様の人数	1	37	1	59	3	5	8	88	7	56	2	26	2	18
合計	1	49	1	73	3	7	10	102	7	62	3	28	2	20
閾値	** 03/04MYの閾値は同じままだが、セーフィングロジックの変更、SIS検索条件の追加、アルゴリズム及び校正の変更をアンダーボディーへの衝撃の説明と一致させる、といった変更を実施した													
発生率	0.0018%	0.0355%	0.0016%	0.0378%	0.0051%	0.0041%	0.0151%	0.0443%	0.0155%	0.0273%	0.0064%	0.0087%	0.0053%	0.0069%

381

	07MY 2D	07MY 4D	08MY 2D	08MY 4D	09MY 2D	09MY 4D	10MY 2D	10MY 4D	11MY 2D	11MY 4D	12MY 2D	12MY 4D
販売台数	32,373	376,426	47,536	331,938	38,936	273,374	32,319	247,106	26,009	193,563	10,246	82,883
ワランティーや品サ費で部品交換したお客様の人数	0	8	2	106	3	5	0	0	0	0	1	0
実費で部品交換したお客様の人数	0	25	10	94	1	4	2	2	1	0	0	0
合計	0	33	12	200	4	9	2	2	1	0	1	0
閾値	** 08MY 4D: ドアの強閉が原因。強閉に対する元々の校正では耐性は5 m/sの時に1.3Xだった。校正を変更してテストを実施したところ、耐性は5.5 m/s ～ 6.6 m/sの時に1.24X ～ 2X だった。よって、校正の変更は効果的だった。											
発生率	0.0000%	0.0088%	0.0252%	0.0649%	0.0103%	0.0033%	0.0062%	0.0008%	0.0038%	0.0000%	0.0098%	0.0000%

データ精査の結果、03/04/08MYの381台で同事象が発生

4. 発生件数　4-2 修理費用未払い

集団訴訟に関する車両
AHの顧客管理システムの修理情報及びテックライン情報を精査し集計

Accord MY	製造台数	対象台数	発生件数	有償修理件数	保証延長台数
2003 2dr	66,261	66,261	10	8	0
2003 4dr	230,429	230,429	102	88	0
2004 2dr	45,249	45,249	7	7	0
2004 4dr	227,178	227,178	62	56	0
2008 4dr	331,938	* 308,217	200	94	308,217
Total	901,055	877,334	381	** 253	*** 308,217

＊ 2008モデル後半から対策適用（ランチェン）のため、対策後車両は対象外。
** 253件：発生件数（修理件数）381件のうち、253件が有償修理　（128台はワランティ修理済）
*** 308,217件：訴訟の原告は2年間の保証延長の対象である

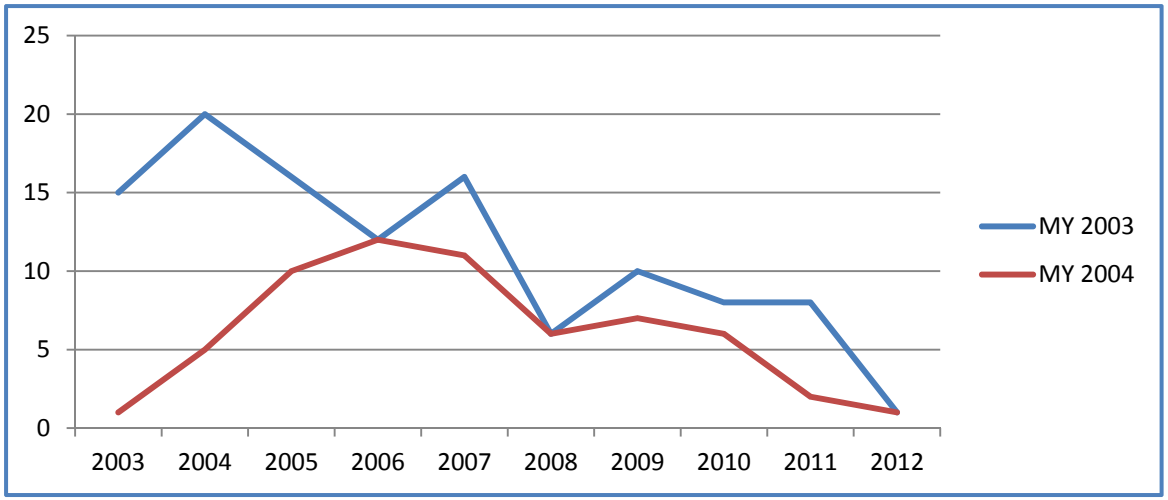
＜原告と合意した和解条件＞
・03/04/08モデル：お客様が負担した有償修理253台分の修理費用払い戻し
・08モデル：今後2年間に発生する費用（2年間の保証延長）

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

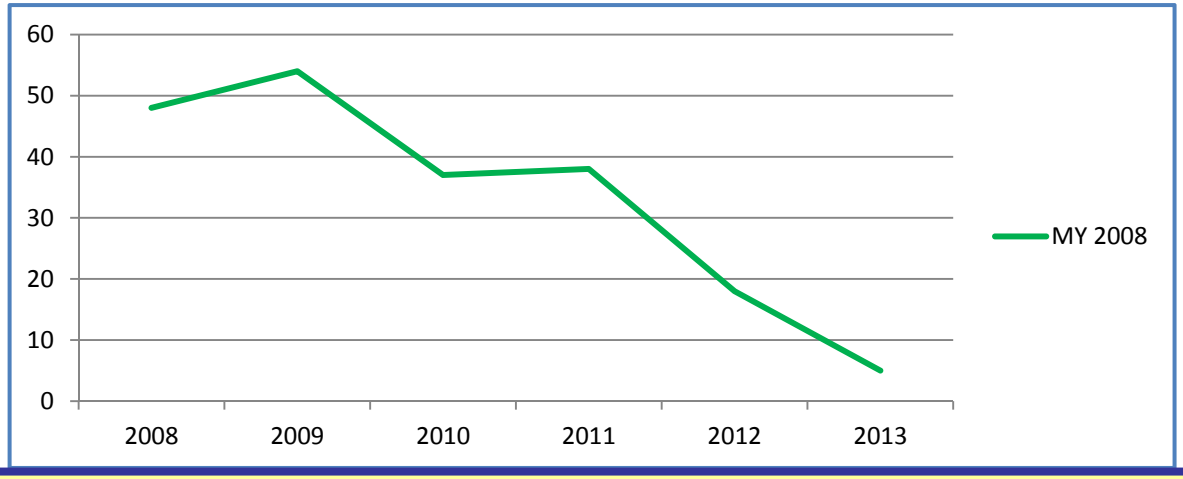
4. 発生件数　4-3 年度別発生推移

暦年別発生件数
返金したもの及びしていないものを合わせて作成した
このデータはCRMS及びテックラインの情報に基づき作成した

2003M, 2004M
暦年別発生件数



2008M
暦年別発生件数



03/04/08Mの何れも発生件数は年々減少傾向。08Mの過去3年平均発生件数は23件。

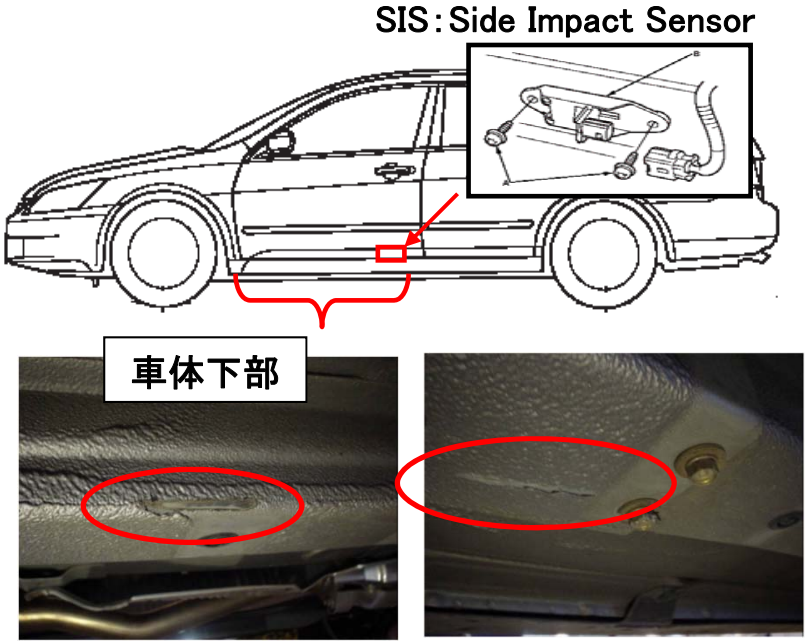
Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

5. 解析結果　5-1 現品解析結果 (03-04 ACCORD)

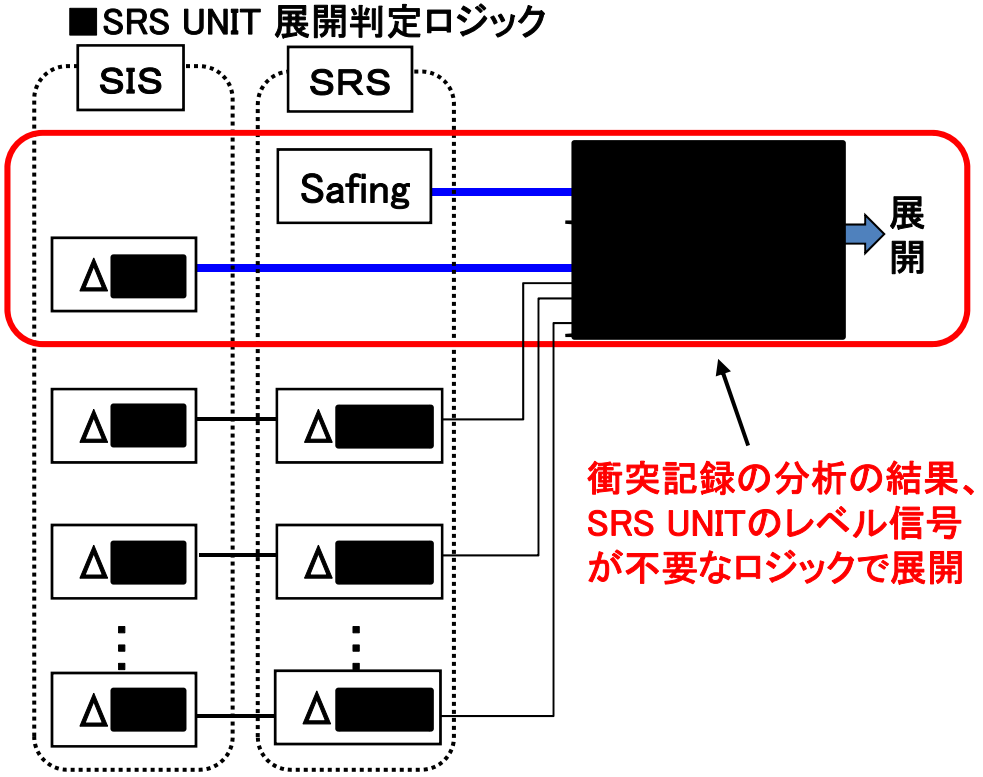
・1HGCM66553A[redacted]　ACCORD　4D　03M
・ハイウエイを60mphで走行中にｻｲﾄﾞｴｱﾊﾞｯｸﾞとｼｰﾄﾍﾞﾙﾄﾌﾟﾘﾃﾝｼｮﾅｰが衝突無しで展開した。
・2003年7月30日発生

・車両確認結果



フロアフレームとサイドシルに
打痕、変形を確認。

・SRS UNIT 履歴データ分析結果



このロジックは、SISの衝撃信号とSRS UNIT内の
セーフィングだけで展開する高速衝突用のロジック。
（SRS UNITのレベル信号は不要）

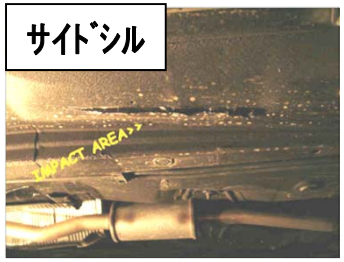
衝突していないにも関わらず、SIS Δ[redacted]判定とSRS UNITセーフィングONの[redacted]ロジックで展開した。

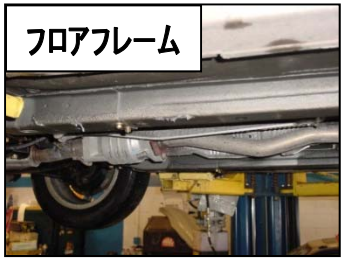
THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

5. 解析結果　5-2 再現テスト結果 (03-04 ACCORD)

・ACCORD 4D 03M ハンマリングテスト結果

ハンマリング打撃ポイント	ショートセーフィング時間幅 [redacted]msec	ロングセーフィング時間幅 [redacted]msec	SIS Δ[redacted] [redacted]	システム結果
サイドシル	ON	OFF	ON	展開
フロアフレーム	ON	OFF	OFF	非展開





セーフィングロジックは　ロングとショートの [redacted]

[redacted]mSec 時間幅（ﾛﾝｸﾞｾｰﾌｨﾝｸﾞ）

[redacted]mSec 時間幅（ｼｮｰﾄｾｰﾌｨﾝｸﾞ）

[redacted]

セーフィング　ON

[redacted]msec時間幅のセーフィングがONした。

・サイドシル打撃で不具合再現。走行時であれば、他ポイントも再現できたと推定。
・ショートーフィングは、すべてのテスト条件でONした。
・時間幅の長いロングセーフィングは、ハンマリングに対しOFFタフネスがある。
・衝突していないにも関わらず、SISはΔ[redacted]判定した。

ハンマリングテストで、不具合再現

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

5. 解析結果　5-3 発生メカニズム（03-04 ACCORD）

車体下部への衝撃で
SISがΔV7判定することがある

車体下部への衝撃で
SRS UNITがセーフィングON
判定することがある

① 車体下部に石はね等
による衝撃が入る

② SISに入力される衝撃値が
Δ[redacted]を上回る

③ SRS UNITが
セーフィングONする

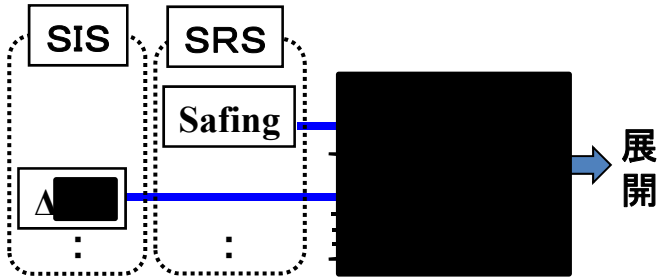
AND

SRS UNITが衝突判定ONする

走行中、衝突無しでサイドエアバックと
サイドカーテンエアバックが展開する

①石はね等による衝撃が入る

■SRS UNIT 展開判定ロジック



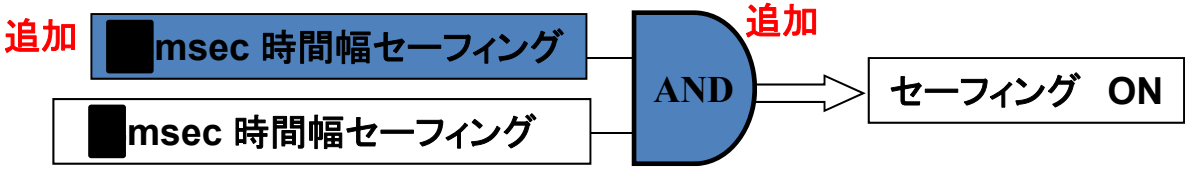
②SISに入力される衝撃値がΔ[redacted]を上回る
③SRS UNITがセーフィングONする

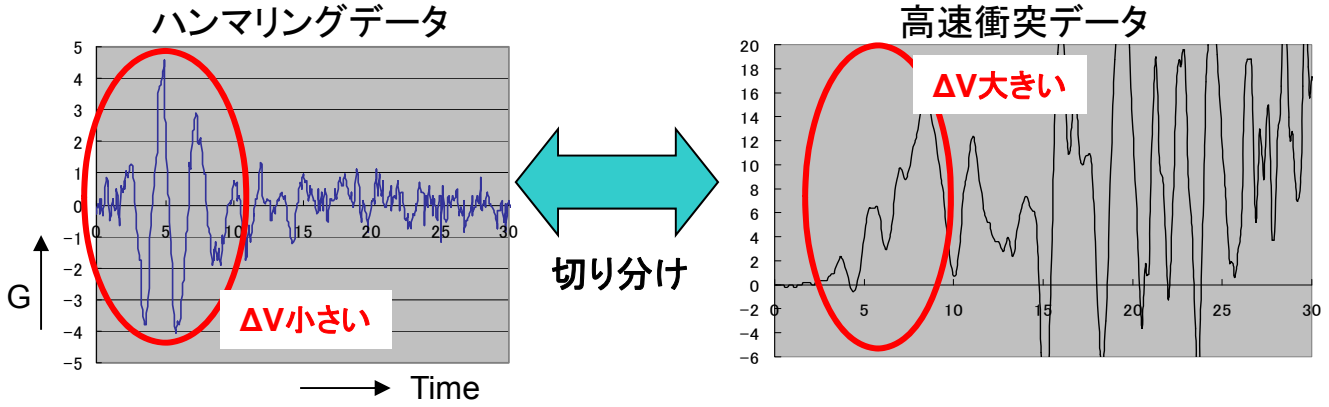
THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

5. 解析結果　5-4 対策内容（03-04 ACCORD）

①SRS UNITの対策内容

ショートセーフィングロジックに “時間幅の長いセーフィング”を “AND” で追加する。

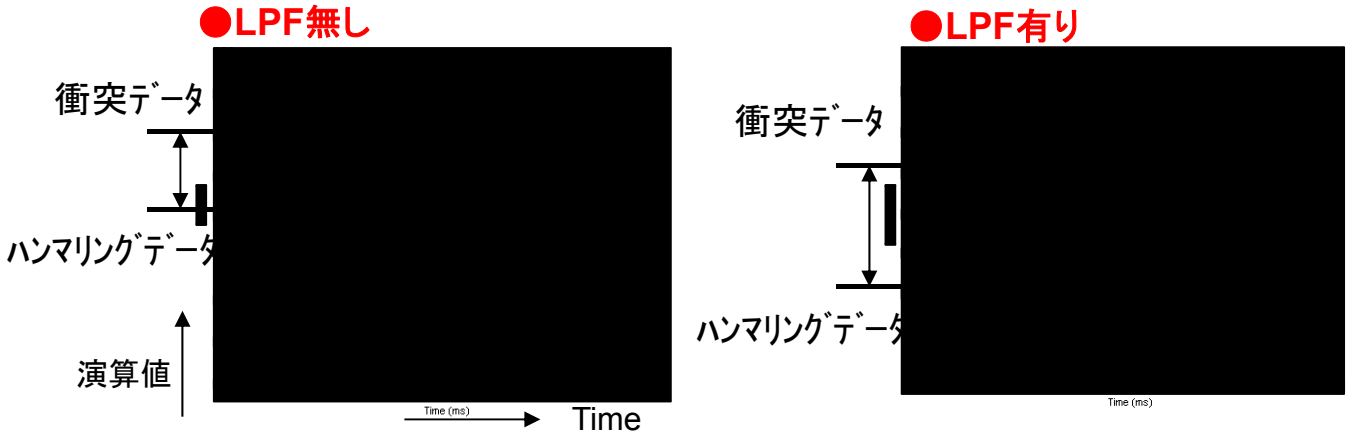




ハンマリングデータは振動波形であり時間幅を長くすることで　ΔVは減少する。

②SISの対策内容

LPF（Low-Pass-Filter）を追加して、ハンマリングでのΔ[redacted]の可能性を低減する。



LPF追加により、ハンマリングデータと衝突データの2波形の差が広がる。（50%のタフネスUP）

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

5. 解析結果　5-5 対策効果確認（03-04 ACCORD）

・ハンマリングテストによる効果確認結果

		セーフィングロジック（OFFマージン）	SIS Δ[redacted]	システム結果
テスト No1	ACCORD 4D 03M 対策前	ON	ON	展開
	ACCORD 4D 03M 対策後	OFF（200%以上）	ON	非展開
	ACCORD 2D 03M	OFF（200%以上）	ON（ONの可能性あり）	非展開
テスト No2	ACCORD 4D 03M 対策前	ON	ON	展開
	ACCORD 4D 03M 対策後	OFF（181%）	ON	非展開
	ACCORD 2D 03M	OFF（132%）	ON（ONの可能性あり）	非展開

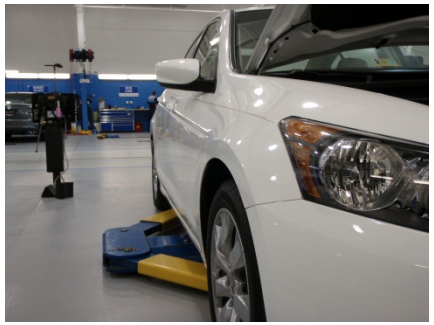
対策後のロジックでは 、ACCORD 2Dのロジック以上のOFFタフネスが有る。

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

6. 解析結果　6-1 現品解析結果 (08 ACCORD)

・1HGCP26718A[redacted]　ACCORD　4D　08M
・お客様訴え：フロントドアを閉めた時にエアバッグが展開した
・2008年5月18日発生

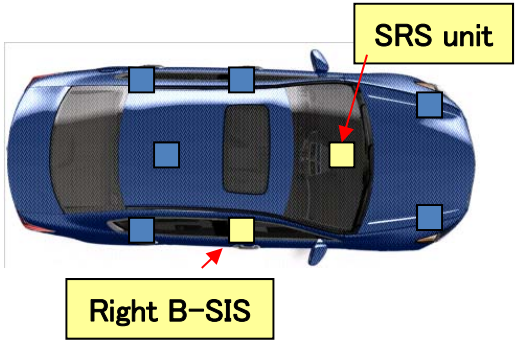
・車両外観



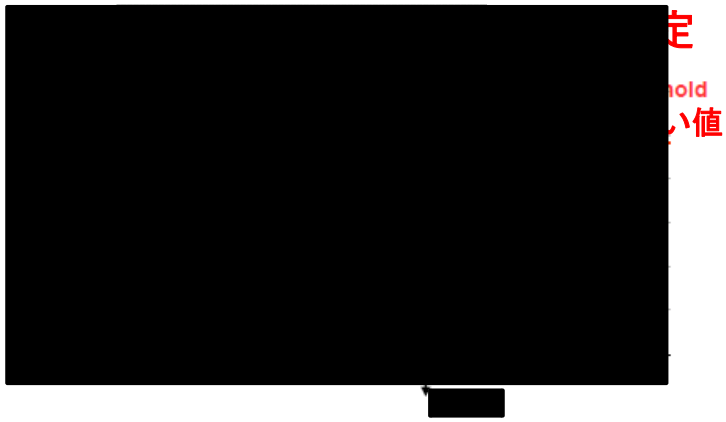
衝突による車体変形無し。

・SRS UNIT 履歴データ

・故障は無い。
・SRS　UNITとR側 B-SISで衝突判定し
　エアバック展開した履歴有り。



・SRS UNIT レコードGデータ



衝突履歴データより、SRS　UNITが衝突判定したことで
エアバック（サイド/カーテン）が展開した。
⇒正常な衝突判定によりエアバック展開した。

事故は無かったにも関わらず、衝突検知しエアバック展開した。

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

6. 解析結果　6-2 再現テスト結果 （08 ACCORD）

・ドア強閉モード 再現テスト

1：目的

要件で規定した速度（[redacted]m/s）以上でのドア強閉テストを行い
展開判定の有無を確認する

2：テスト内容

・08M ACCORD　北米向け（MAP生産）　段確車を使用しドア強閉を行う

3：テスト結果 （様々な条件でドア強閉テストを実施）

インパクトサイド	速度	テスト車状況	点火判定
-	[redacted] m/s	[redacted]	OFF
-	[redacted] m/s	↑	OFF
L	[redacted] m/s	[redacted]	OFF
L	[redacted] m/s	↑	OFF
L	[redacted] m/s	↑	ON
L	[redacted] m/s	↑	ON
L	[redacted] m/s	[redacted]	OFF
R	[redacted] m/s	[redacted]	OFF
R	[redacted] m/s	↑	ON
R	[redacted] m/s	↑	ON
R	[redacted] m/s	↑	OFF
R	[redacted] m/s	↑	OFF
R	[redacted] m/s	↑	OFF
R	[redacted] m/s	[redacted]	OFF
R	[redacted] m/s	↑	ON
R	[redacted] m/s	[redacted]	ON
R	[redacted] m/s	↑	OFF
R	[redacted] m/s	[redacted]	ON
R	[redacted] m/s	↑	ON
R	[redacted] m/s	↑	OFF

ドア強閉操作([redacted]m/s以上）で衝突判定ONすることを確認した。

ドア強閉操作([redacted]m/s以上)で、不具合再現。

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

6. 解析結果　6-3 原因解析 (08 ACCORD)

・対策前の設定しきい値 (08M ACCORD 4D)

ACCORD 4Dでは、A要件モード(ドア強閉[redacted]m/s)でOFFマージンを[redacted]%確保し、SINCAP、SICEのT-TTFを確保していた。

・他機種との比較

セッティング結果一覧

MY	機種	速度	OFFマージン
05	Accord 2Dr TS-X RL	[redacted]m/s	[redacted]%
06	CIVIC 4Dr		[redacted]%
	CIVIC 2Dr		[redacted]%
07	CR-V		[redacted]%
	US Fit		[redacted]%
08	Accord 4Dr		
	Accord 2Dr TS-X		
09	US Fit		[redacted]%

*目標OFFマージン [redacted]%

ACCORD 4Dは、他機種と比較するとOFFマージンが少ない。
市場実績のある他機種では、ドア強閉[redacted]m/sデータで[redacted]%以上のOFFマージンが確保出来ている。

08M ACCORD 4Dは、ドア強閉モードに対するOFFマージンが少ない。

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

6. 解析結果　6-4 発生メカニズム（08 ACCORD）

ドア強閉モードに対する
OFFマージンが少ない

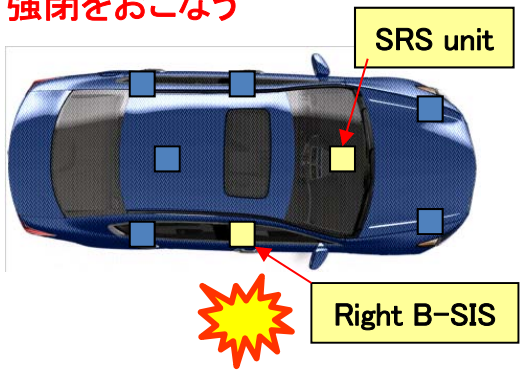
① ドア強閉操作を
おこなう

② SRS UNITとB-SISに、衝突判定しきい値を
超える衝撃値が入力される

SRS UNITが衝突判定ONする

ドアを閉めた際、サイドエアバックと
サイドカーテンエアバックが展開する

①ドア強閉をおこなう



ドア強閉([redacted]m/s以上)

②衝突判定しきい値を超える衝撃入力

SRS UNIT レコードGデータ

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

6. 解析結果　6-5 対策内容（08 ACCORD）

8-1　対策内容

衝突判定しきい値を変更する。

8-2　対策効果確認

変更後しきい値によるシミュレーション結果

インパクトサイド	速度	テスト車状況	旧閾値	新閾値
-	m/s	[redacted]	OFF	OFF
-	m/s	↑	OFF	OFF
L	m/s	[redacted]	OFF	OFF
L	m/s	↑	OFF	OFF
L	m/s	↑	ON	OFF
L	m/s	↑	ON	OFF
L	m/s	[redacted]	OFF	OFF
R	m/s	[redacted]	OFF	OFF
R	m/s	↑	ON	OFF
R	m/s	↑	ON	OFF
R	m/s	↑	OFF	OFF
R	m/s	↑	OFF	OFF
R	m/s	↑	OFF	OFF
R	m/s	[redacted]	OFF	OFF
R	m/s	↑	ON	OFF
R	m/s	[redacted]	ON	OFF
R	m/s	↑	OFF	OFF
R	m/s	[redacted]	ON	OFF
R	m/s	↑	ON	OFF
R	m/s	↑	OFF	OFF

・ドア強閉[redacted]m/sテストデータで[redacted]%のOFFマージンを確保
・再現テストデータ全てがOFF可能
・側突テストのエアバッグ展開タイミングが、[redacted]ms遅れるが乗員保護性能は問題無し

Honda North America, Inc.
法務部

サイドエアバッグ展開不具合
提示資料

提出者:
Jim Oliva
HNA社内弁護士
2013年12月19日

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

背景

案件名	Gutierrez, et al. v. AHM, Case No. 5:09-cv-01517-JZ–OP (C.D. Cal.)
提訴日	2009年8月10日
管轄	カリフォルニア州リバーサイド区、合衆国連邦地方裁判所
Product	サイドエアバックを搭載するホンダAccord (最終的に限定された対象機種は12MY Accord)
原告の主張内容	Accordのサイドエアバッグシステムに欠陥があるため、衝撃や衝突以外の状況でも展開不具合が発生する傾向がある。
被告	American Honda Motor Co., Inc.
ホンダ側弁護士	Mark S. Mester, Latham & Watkins LLP Derek S. Whitefield, Dykema Gossett, PLLC

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

7. HNA和解内容　7-2　今後の修理について

仮和解条件

対象者	ベネフィット
今後2年の間にサイドエアバッグの異常展開が認められた、08 Accord（セダン）のオーナー	ホンダディーラーにて、サイドエアバッグの無償交換を実施
以前にサイドエアバッグ異常展開が発生した03、04、08 Accord(08に関してはセダンに限る)の前および現オーナー	(A)異常展開の証明があり、未だサイドエアバッグを修理していない状態であれば、サイドエアバッグを無償交換、または(B)お客様が交換費用を支払って修理している場合は、当該金額の弁償（異常展開によるA/B修理費用の支払いの証明がある場合に限る）

サイドエアバッグ展開不具合の修理費用予測		
対象台数	推定発生数 (25件 x 2年)	台当たり修理費 (WTY/GW実績：$2,632.87)
308,217	50	$2,700

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

7. HNA和解内容　7-3　過去の修理費用の返金について

仮和解条件

対象者	ベネフィット
今後2年の間にサイドエアバッグの異常展開が認められた、08 Accord（セダン）のオーナー	ホンダディーラーにて、サイドエアバッグの無償交換資格を実施
以前にサイドエアバッグの異常展開を経験した03、04、08 Accord（08はセダンのみ）の前および現オーナー	(A)異常展開の証明があり、未だサイドエアバッグを修理していない状態であれば、サイドエアバッグを無償交換、または(B)お客様が交換費用を支払って修理している場合は、当該金額の弁償（異常展開によるA/B修理費用の支払いの証明がある場合に限る）

サイドエアバッグ展開不具合の修理費用予測		
対象台数	未返金台数	台当たり修理費 (WTY/GW実績：$2,632.87)
381	253	$2,700

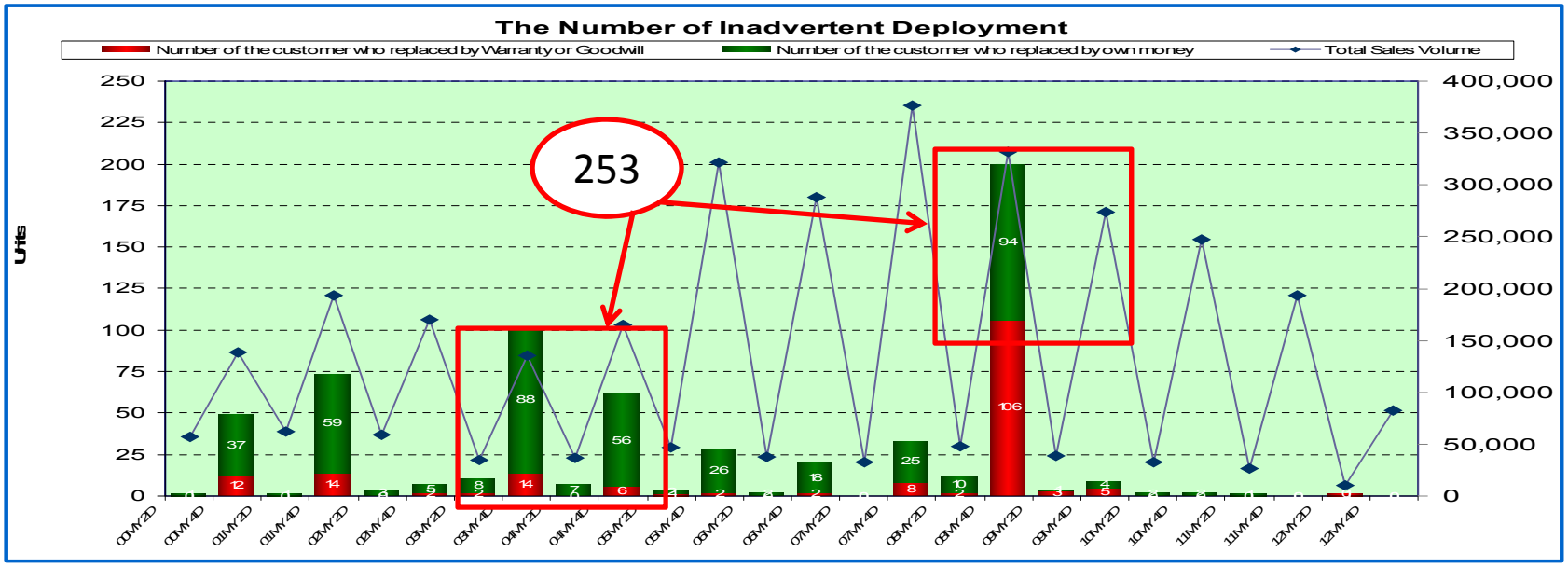
Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

過去の展開不具合に対する返金予測

合計で381件の発生が特定され、253件の発生は返金されていない。

クレーム数	件数	修理費用	合計 （件数 x 費用）
100%*	253	$2,700.00	$683,100.00
67.5%	170.775	$2,700.00	$461,092.50
50%	126.5	$2,700.00	$341,550.00

* 実際のクレームはより少ないことが予測される。

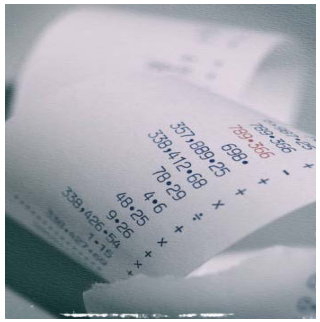


Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

返金プロセス

Claim Form　　Receipt

＋

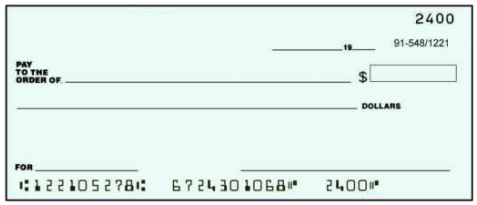


✓ お客様は返金請求用紙に記入し、支払いの証明（レシート）を添えて、返金取扱いセンターに送付する。

クレームセンター

Illustration by Chris Gash

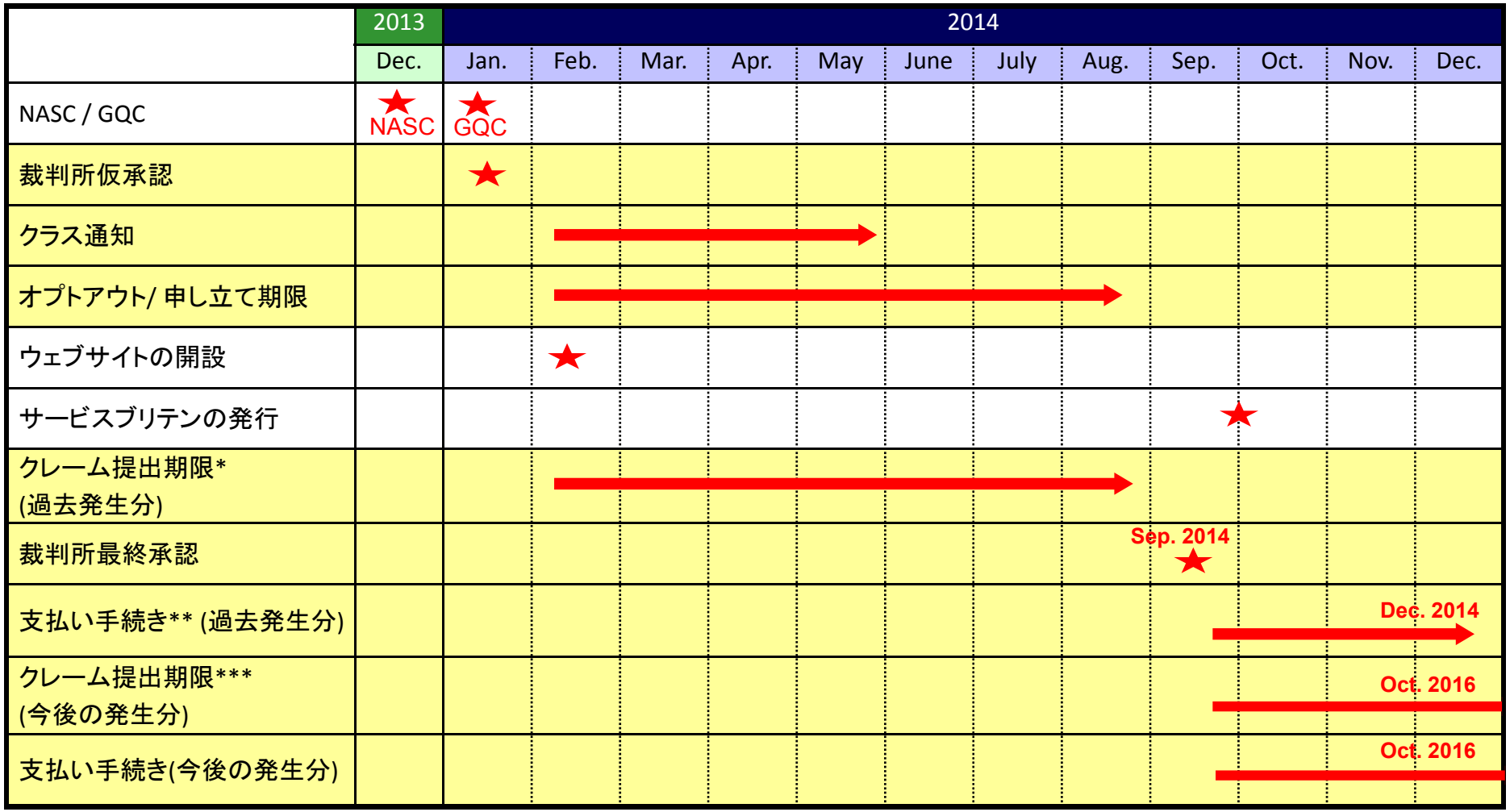
✓ クレームセンターは、返金請求用紙とレシートを確認する。
これらの書類に不備が無い場合、お客様に修理費用分の返金を行う。
✓ 最終承認後、クレームセンターはお客様を受取人とした小切手を発行する。



返金額の小切手がお客様宛に送付される。

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

7. HNA和解内容　7-6 展開計画



(*)　クレーム提出期限：クラス通知が完了した後、90日以内にクレームを提出する。

(**)　支払いは裁判所最終承認から75日以内に実行。 控訴の場合は約18か月延期することが可能。

(***) 今後の発生分のクレーム提出期限は、和解の成立後（控訴がなければ、裁判所の最終承認日から30日後）、2年間に期間限定。

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

7. HNA和解内容　7-7　US市場発生費用

今後の発生分の修理費用			
対象台数	推定発生数 (25件/年 x 2年)	台当たり修理費 (WTY/GW実績：$2,632.87)	推定修理費用 (クレーム25件 X 2年X $2700.00)
308,217	50	$2,700.00	$135,000

過去の発生分の修理費用			
対象台数	未返金台数	台当たり修理費 (WTY/GW実績：$2,632.87)	合計
381	253	$2,700.00	$683,100

- AHは以下の条件に合意：
  - 原告側弁護士の弁護士費用として119万ドル。
  - 原告に対するインセンティブとして5千ドル。
- USのメールコスト：$617,395

USの措置費用は、約 1．4百万ドル（≒約1．5億円）
その他訴訟費用（原告側へ支払う金額）は、1．19百万ドル（≒約1．2億円）

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

8. カナダ市場の状況　8-1 カナダ市場不具合実績

カスタマーリレーション、テックライン、ワランティーデータを見直して決定した低い閾値展開

Accord MYs	製造数	対象台数	発生数	未返金	ワランティー延長
2003 2dr	6,122	6,122	0	NA	NA
2003 4dr	29,461	29,461	18	7	0
2004 2dr	1,739	1,739	0	0	0
2004 4dr	12,477	12,477	8	1	0
2008 4dr	22,832	20,535*	11	1	20,535
合計	72,631	70,334	37	9	20,535

＊2008モデル後半から対策適用（ランチェン）のため、対策後車両は対象外。

カナダはクラスアクションに至っていないが、USでクラスアクションが発生すると、カナダでも同一のクラスアクションが発生する可能性が極めて高い。
USと同条件、同タイミングで積極措置を行う。（カナダホンダリーガル見解）

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

8. カナダ市場の状況　8-2 カナダ市場(今後の修理について)

対象者	利益
今後2年の間にサイドエアバッグの異常展開が認められた、08 Accord（セダン）のオーナー	ホンダディーラーにて、サイドエアバッグの無償交換資格を実施
以前にサイドエアバッグの異常展開を経験した03、04、08 Accord（08はセダンのみ）の前および現オーナー	(A)異常展開の証明があり、未だサイドエアバッグを修理していない状態であれば、サイドエアバッグを無償交換、または(B)お客様が交換費用を支払って修理している場合は、当該金額の弁償（異常展開によるA/B修理費用の支払いの証明がある場合に限る）

サイドエアバッグ展開不具合の修理費用予測		
対象台数	推定発生数 (11 / 6= 2件/年 x 2年)	台当たり修理費 (WTY/GW実績：$2,632.87)
20,535	4	$2,700

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

8. カナダ市場の状況　8-3 カナダ市場(過去の修理費用について)

対象者	利益
今後2年の間にサイドエアバッグの異常展開が認められた、08 Accord（セダン）のオーナー	ホンダディーラーにて、サイドエアバッグの無償交換資格を実施
以前にサイドエアバッグの異常展開を経験した03、04、08 Accord（08はセダンのみ）の前および現オーナー	(A)異常展開の証明があり、未だサイドエアバッグを修理していない状態であれば、サイドエアバッグを無償交換、または(B)お客様が交換費用を支払って修理している場合は、当該金額の弁償（異常展開によるA/B修理費用の支払いの証明がある場合に限る）

サイドエアバッグ展開不具合の修理費用予測		
対象台数	未返金台数	台当たり修理費 (WTY/GW実績：$2,632.87)
37	9	$2,700

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

8. カナダ市場の状況　8-4 カナダ市場発生費用

今後の発生分の修理費用			
対象台数	推定発生数 (11/6=2件/年 x 2年)	台当たり修理費 (WTY/GW実績: $2,632.87)	推定修理費用 (クレーム2件 X 2年X $2700.00)
20,535	4	$2,700.00	$10,800

過去の発生分の修理費用			
対象台数	未返金台数	台当たり修理費 (WTY/GW実績: $2,632.87)	合計
37	9	$2,700.00	$24,300

- カナダのメールコスト: $ 41,104

CANの措置費用は、約 0. 07百万ドル（≒約800万円）
訴訟費用はなし

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

9. 発生費用まとめ

9-1 US

今後の発生分の修理費用			
対象台数	推定発生数 (25件/年 x 2年)	台当たり修理費 (WTY/GW実績:$2,632.87)	推定修理費用 (クレーム25件 X 2年X $2700.00)
308,217	50	$2,700.00	$135,000

過去の発生分の修理費用			
対象台数	未返金台数	台当たり修理費 (WTY/GW実績:$2,632.87)	合計
381	253	$2,700.00	$683,100
		US mailing cost	$617,395

9-1 CANADA

今後の発生分の修理費用			
対象台数	推定発生数 (11/6=2件/年 x 2年)	台当たり修理費 (WTY/GW実績: $2,632.87)	推定修理費用 (クレーム2件 X 2年X $2700.00)
20,535	4	$2,700.00	$10,800

過去の発生分の修理費用			
対象台数	未返金台数	台当たり修理費 (WTY/GW実績: $2,632.87)	合計
37	9	$2,700.00	$24,300
		Canada mailing cost	$41,104

北米措置費用計は、1．47百万ドル(≒約1．58億円)

内訳　US:1．4百万ドル(≒約1．5億円)/ CANADA: 0．07百万(≒約800万円)

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

10. 措置提案内容及び展開計画

10-1 **措置提案**　積極市場措置（和解条件）を実施

10-2 **提案理由**　クラスアクション和解対応のため

10-3 **措置内容**　(1) 03/04/08M Accord ：過去のサイドエアバッグ展開不具合の修理費用の払い戻し
(2) 08M Accord ：今後2年間の展開不具合に対する2年間限定無償交換(保証延長)

10-4 **対象範囲**　USA/Canada ： 03～04 ACCORD、08 ACCORD 4D

10-5 **対象台数**　03/04/08 Accord 過去修理費用払い戻し : KA 253 台、KC 9台
08 Accord 2年間保証延長 ：308,217台、KC 20,535台（発生予測　KA 50台、KC 4台）

10-6 **展開日程**

	Dec 13	Jan 14	Feb 14	Mar 14	Apr 14	May 14	Jun 14	Jul 14	Aug 14	Sep 14	Oct 14	Nov 14	Dec 14
NASC/GQC	★	★GQC											
裁判所仮承認		★											
クラス通知			→	→	→								
ウェブサイト開設			★										
サービスブリテン発行										★			
クレーム提出期限 (過去の展開)						→	→	→	→				
裁判所最終承認										★			
クレーム提出期限 (今後の展開											→	→	→
)返金手続き (過去の展開)											→	→	
返金手続き（今後の展開）											→	→	→
部品調整/調達				→	→	→							

Confidential - Attorney Work Product / Attorney - Client Privilege

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

11. 再発防止

【03-04 ACCORD】

	課題	対応内容	日程
拡大系	セーフィングロジック 追加とSISへのLPF対応 の適用拡大	TRWシステムを使用する他機種に おいて、今回の セーフィングロジック追加 とSISへのLPF対応を順次拡大して 適用する。 ⇩ 全機種 05Mより対策適用する。	2005年1月完

【08 ACCORD】

	課題	対応内容	日程
発生系	ドア強閉OFFマージンの 見直しと セッティングへの反映	市場実績の有る機種において ドア強閉でのOFFマージン調査を行い 調査結果から十分なマージン設定量を セッティング閾値に反映する。従来の +[redacted]%から+[redacted]%を新たに設定する。 ⇩ セッティングガイドを11M 以降の機能開発 仕様書へ反映する。	2007年5月完

以上

PE14-004

HONDA

3/28/2014

Q8

Q8-2_MV200504161357749

Supplier Report

Q8-23_MV200804161357749

Conti Analysis Report

English_REDACTED

Title	Side-curtain SRS and side SRS deploy when closing door (QAH2552)
Part No.	77960-TA0-L010-M4
Part name	SRS unit
Control No.	MV20080416135749

[Analysis report]

Revised	Date	Revised	Date
9		4	
8		3	
7		2	2008/06/18
6		1	2008/06/02
5		1st edition	2008/05/29

Department: Continental Automotive Japan / Chassis & Safety / Passive Safety & ADAS / Quality Assurance

CSC_08_0099_H08050036_B080618 June 18, 2008

Approved by	Checked by	Issued by

Occurrence information (Symptom, No. of occurrences, Treatment)

1. Title : Side-curtain SRS and side SRS deploy when closing door (QAH2552)
2. Model : CP2 / 08M ACCORD
3. Part No. : 77960-TA0-L010-M4
4. Part production date : December 4, 2007
5. Serial No. of the part : C0FD01EMR3L
6. VIN : JHMCP26388C046156
7. Mileage : 2,317 Mile
8. Vehicle production date : January 9, 2008
9. Vehicle registration date : February 25, 2008
10. Occurrence date : March 24, 2008
11. Location : U.S.A.
12. Occurrence situation
- When the customer closed a passenger-side door while the car stopped, passenger-side side-curtain SRS and side SRS deployed.
- Passenger-side side-curtain SRS and side SRS deployed when the customer closed a passenger-side door.

Mileage was 2,000 miles when the symptom occurred. Marks such as scratches are not confirmed.
* North America: 9 cases (HAM unit: 6 cases, Css unit: 3 cases)

13. HONDA AQAO analysis results

[SRS unit]
Appearance check results
(1) Abnormality such as scratch or deformation etc. is not found on appearance.
(2) Abnormality such as connector terminal bend or contaminant attachment etc. is not confirmed.
Operation check results
(1) Any operational failures are not recorded.
(2) There are records of R-side side-airbag and curtain airbag deployments.

Comprehension of facts (Failed parts analysis, Factor analysis, Product quality)

[Failed parts analysis results (Analyzed in Regensburg in Germany)]

[Appearance check]
SRS unit appearance check
Connector housing is broken.
Abnormality such as connector terminal bend or contaminant attachment etc. is not confirmed.
Side impact sensor and satellite safing sensor appearance check
Abnormality such as scratch or rust etc. is not confirmed.
Abnormality such as connector terminal bend or contaminant attachment etc. is not confirmed.
(Refer to attachments.)

[SRS unit records check]
Records in memory

	x0	x1	x2	x3	x4	x5	x6	x7	x8	x9	xA	xB	xC	xD	xE	xF
0x:	00	00	00	00	00	00	0C	00	00	00	00	00	00	00	AA	4A
1x:	[redacted]															
8x:	[redacted]						00	00	00	00	00	00	00	00	00	00

<- No failure recorded

L-side G trigger recorded
R-side side-airbag and curtain-airbag deployments recorded

Failure record (Fault memory)
Any failures are not recorded in the fault memory.
Crash record (Crash memory)
R-side side-airbag and R-side curtain airbag deployments are recorded.
L-side G trigger is recorded.

[Electrical function verification]
Function verification at each voltage and temperature
SRS unit and each sensor are confirmed to operate normally at each voltage and each temperature.
* Normal condition: Warning lamp shall turn off, and DTC shall not be stored.

Temperature	Voltage	Function test result: SRS unit
Low temp −30℃	10.5V	Normal
	13.5V	Normal
	15.5V	Normal
Normal temp	10.5V	Normal
	13.5V	Normal
	15.5V	Normal
High temp +80℃	10.5V	Normal
	13.5V	Normal
	15.5V	Normal

Temperature	Voltage	Function test result: SIS-1	SIS-2	SSS
Low temp −40℃	7.7V	Normal	Normal	Normal
	9V	Normal	Normal	Normal
	12V	Normal	Normal	Normal
Normal temp	7.7V	Normal	Normal	Normal
	9V	Normal	Normal	Normal
	12V	Normal	Normal	Normal
High temp +85℃	7.7V	Normal	Normal	Normal
	9V	Normal	Normal	Normal
	12V	Normal	Normal	Normal

G sensor sensitivity verification using a shaker (thrusting device)
Any abnormalities are not confirmed in crash recording fucntion, ignition abilities (ignition timing, ignition ON time) and G sensor sensitivity.
(Refer to attachments.)
Results: Ignition timing/Ignition ON duration

Test condition	Seat position sensor (NOT NEAR)			
Item	Ignition timing		Ignition ON duration	
	Spec	Result	Spec	Result
	Unit [ms]	Unit [ms]	Unit [ms]	Unit [ms]
R-side airbag - 1st	[redacted]	57.3	[redacted]	2.2
L-side airbag - 1st	[redacted]	57.3	[redacted]	2.2
R-side airbag - 2nd	[redacted]	97.4	[redacted]	2.1
L-side airbag - 2nd	[redacted]	97.4	[redacted]	2.1
R-side retractor pre-tensioner	[redacted]	49.8	[redacted]	2.2
L-side retractor pre-tensioner	[redacted]	31.8	[redacted]	2.1
R-side side-curtain airbag	[redacted]	49.8	[redacted]	2.2
L-side side-curtain airbag	[redacted]	31.8	[redacted]	2.1
R-side side-airbag	[redacted]	49.8	[redacted]	2.1
L-side side-airbag	[redacted]	31.8	[redacted]	2.1

Results: G sensor sensitivity

Unit name, Sensor name	Sensor sensitivity		Sensor offset	
	Spec	Result	Spec	Result
SRS unit X direction	Impact testing waveform [redacted] %	−4.73 %	On sensing axis [redacted] digits	−1 digits
SRS unit Y direction	Impact testing waveform [redacted] %	0.51 %	On sensing axis [redacted] digits	±0digits
Side impact sensor 1	Impact testing waveform [redacted] %	−3.62 %	On sensing axis [redacted] digits	±0 digits
Side impact sensor 2	Impact testing waveform [redacted] %	−2.51 %	On sensing axis [redacted] digits	±0digits
Satellite safing sensor	Impact testing waveform [redacted] %	−2.24 %	On sensing axis [redacted] digits	±0 digits

[Visual inspection for the inside of the unit]
Any abnormalities such as contaminant attachment or solder joints etc. are not confirmed inside the unit.
(Refer to the attachments.)

[Conclusion]
From the testing results above, the unit is determined to have operated normally without abnormality.
Failure is not recorded.

Cause identification(Occurrence mechanism, Recreation testing, Why-Why analysis)

We checked data recorded in the SRS unit. From the data, we have determined that, The level of sensed acceleration by door closing exceeded high-speed side crash judgment level, thus, the SRS unit judged to deploy the side-curtain airbag.

Countermeasure (Countermeasure contents, Countermeasure effectiveness, PPA)

Change threshold of SRS unit side impact by design change
(Design change No.: C48-2-1702 Issued on April 23, 2008)

Countermeasure effectiveness confirmation

Why-Why analysis

Step	1	2	3	4	5
Content	Side-curtain SRS and side airbag deployed when the customer closed a door.	The level of sensed acceleration by door closing exceeded high-speed side crash judgment level, thus, the SRS unit judged to deploy the side-curtain airbag.			
Occurrence					
Outflow					

Feedback

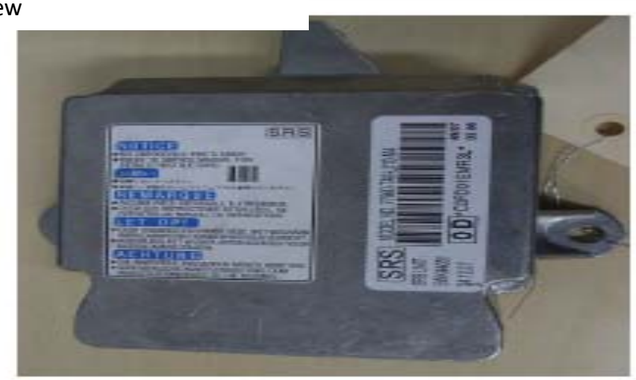
99122

様式No 83-0100-07 原本保存期限： 年 月

Visual check results

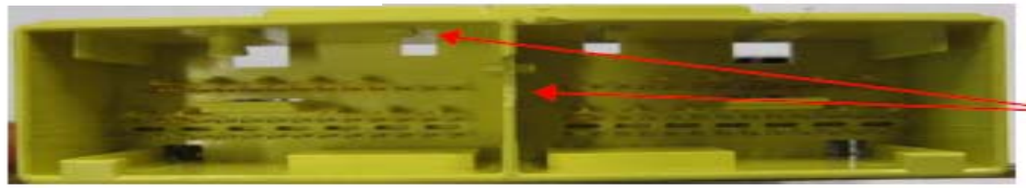
1. SRS unit

Unit TOP view



Bottom view

Connector



Breakage on the housing connector

2. Side impact sensor

3. Satellite safing sensor

Shaker test

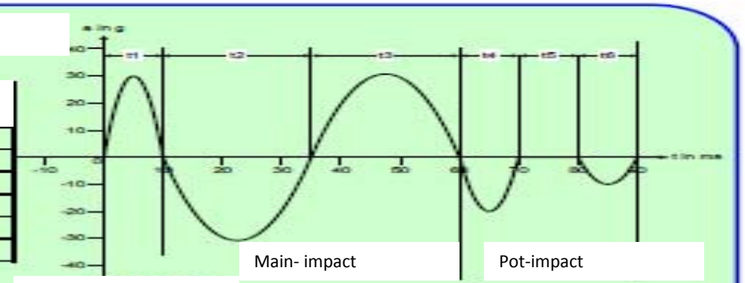
Method

Market returned parts are attached to shaker equipment at 45 degrees against the X, and Y axis. Then the following waveform is applied.
Impact is applied once to confirm sensitivity of X, and Y axis.

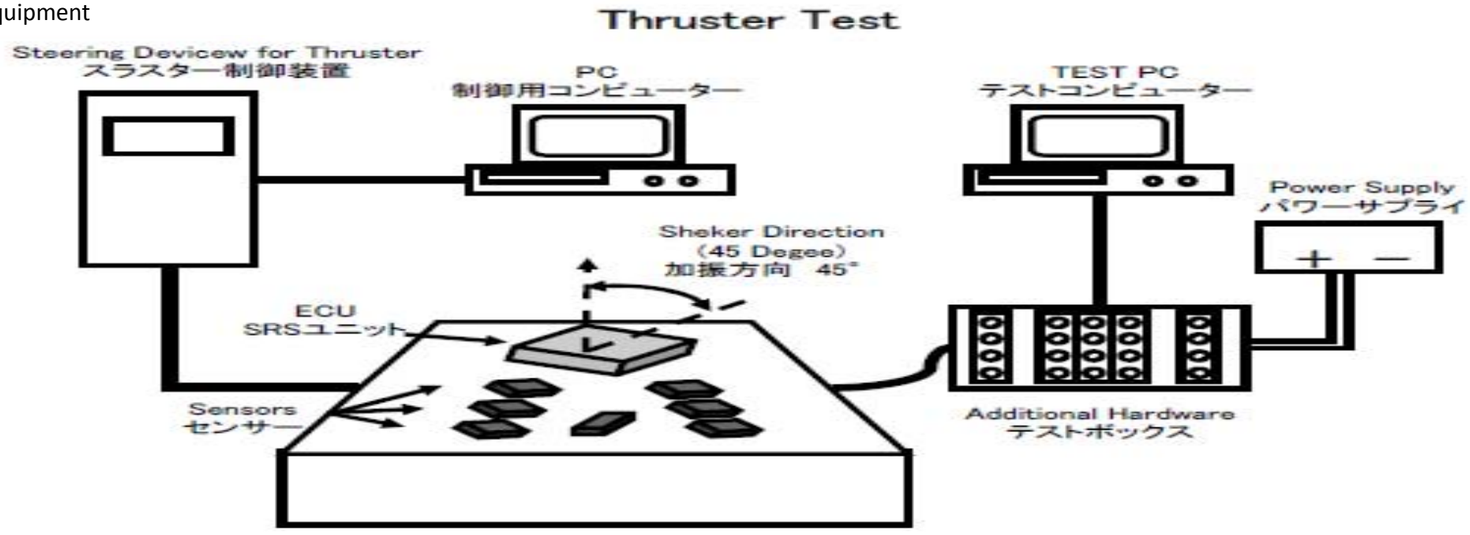
Impact test waveforms

This waveform represents one impact waveform by shaker.

	Time	Peak acceleration		
t1	10 ms	28.6 g	29.8 g	30.7 g
t2	25 ms	-35 g	-31.8 g	-28.6 g
t3	25 ms	28.6 g	31.8 g	35 g
t4	10 ms	-21.8 g	-19.8 g	-17.8 g
t5	10 ms		0.0 g	
t6	10 ms	-10.9 g	-9.9 g	8.9 g



Test equipment



*Supplemental explanation

SRS unit, side impact sensor, satellite safing sensor, and front crush sensor are attached on the shaker table, and impact is applied.

Shaker test results

Ignition timing/ignition on duration

Test conditions	seat position sensor - NOT NEAR				
	Ignition timing		Ignition ON duration		Judgment
Items	Spec	Measuring data	Spec	Measuring data	
	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	
R side airbag 1st stage	[redacted]	57.3	[redacted]	2.2	Normal
L side airbag 1st stage	[redacted]	57.3	[redacted]	2.2	Normal
R side airbag 2nd stage	[redacted]	97.4	[redacted]	2.1	Normal
L side airbag 2nd stage	[redacted]	97.4	[redacted]	2.1	Normal
R side retractor pretentioner	[redacted]	49.8	[redacted]	2.2	Normal
L side retractor pretentioner	[redacted]	31.8	[redacted]	2.1	Normal
R side curtain airbag	[redacted]	49.8	[redacted]	2.2	Normal
L side curtain airbag	[redacted]	31.8	[redacted]	2.1	Normal
R side airbag	[redacted]	49.8	[redacted]	2.1	Normal
L side airbag	[redacted]	31.8	[redacted]	2.1	Normal

Test conditions	seat position sensor - NEAR				
	Ignition timing		Ignition ON duration		Judgment
Items	Spec	Measuring data	Spec	Measuring data	
	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	
R side airbag 1st line	[redacted]	57.1	[redacted]	2.1	Normal
L side airbag 1st line	[redacted]	57.1	[redacted]	2.1	Normal
R side airbag 2nd line	[redacted]	97.1	[redacted]	2.2	Normal
L side airbag 2nd line	[redacted]	157.1	[redacted]	2.1	Normal
R side retractor pretentioner	[redacted]	49.6	[redacted]	2.1	Normal
L side retractor pretentioner	[redacted]	32.1	[redacted]	2.1	Normal
R side curtain airbag	[redacted]	49.6	[redacted]	2.1	Normal
L side curtain airbag	[redacted]	32	[redacted]	2.2	Normal
R side airbag	[redacted]	49.6	[redacted]	2.1	Normal
L side airbag	[redacted]	32	[redacted]	2.2	Normal

Test conditions	Buckle switch for detecting fastening seat belt - OFF				
	Ignition timing		Ignition ON duration		Judgment
Items	Spec	Measuring data	Spec	Measuring data	
	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	
R side airbag 1st line	[redacted]	56.5	[redacted]	2.2	Normal
L side airbag 1st line	[redacted]	56.5	[redacted]	2.2	Normal
R side airbag 2nd line	[redacted]	96.6	[redacted]	2.2	Normal
L side airbag 2nd line	[redacted]	96.6	[redacted]	2.2	Normal
R side retractor pretentioner	[redacted]	No ignition	[redacted]	No ignition	Normal
L side retractor pretentioner	[redacted]	No ignition	[redacted]	No ignition	Normal
R side curtain airbag	[redacted]	49.5	[redacted]	2.2	Normal
L side curtain airbag	[redacted]	32	[redacted]	2.2	Normal
R side airbag	[redacted]	49.5	[redacted]	2.2	Normal
L side airbag	[redacted]	32	[redacted]	2.2	Normal

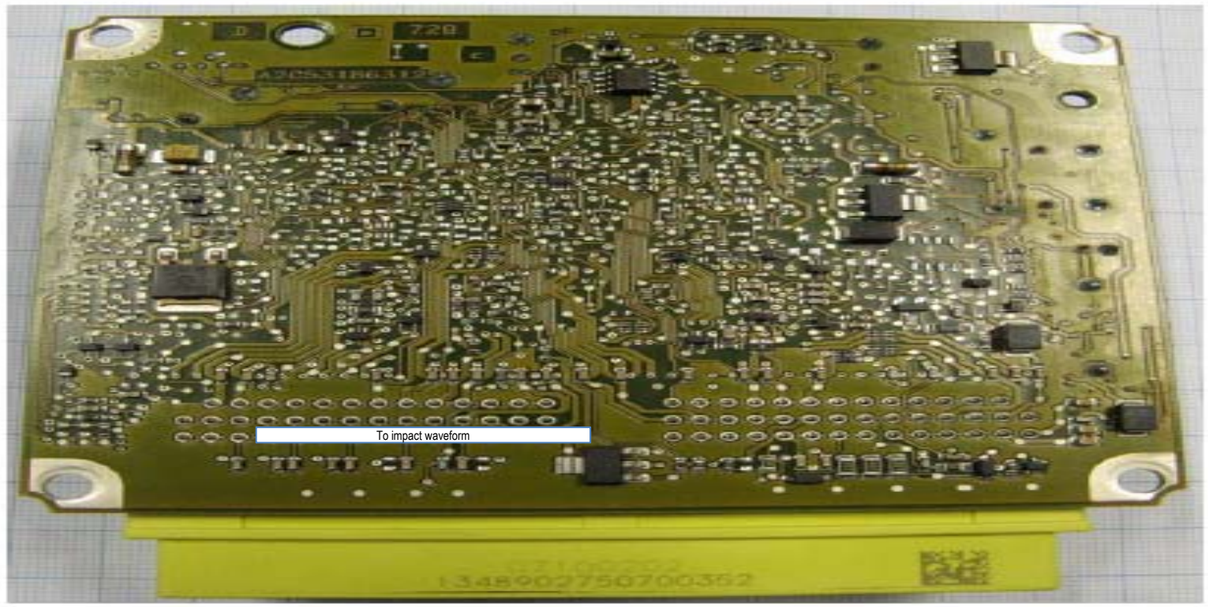
Result: G sensor sensitivity

Unit name, sensor name	Sensor sensitivity		Sensor offset		Judgment
	Spec	Measuring data	Sepc (digit)	Measuring data(digit)	
SRS unit X direction	To impact waveform [redacted] %	−4.73 %	To axis [redacted] 度	−1 度	Normal
SRS unit Y direction	To impact waveform [redacted] %	0.51 %	To impact waveform [redacted] 度	±0 度	Normal
Side impact sensor 1	To impact waveform [redacted] %	−3.62 %	To impact waveform [redacted] 度	±0 度	Normal
Side impact sensor 2	To impact waveform [redacted] %	−2.51 %	To impact waveform [redacted] 度	±0 度	Normal
Satellite safing sensor	To impact waveform [redacted] %	−2.24 %	To impact waveform [redacted] 度	±0 度	Normal

Board

TOP

BOTTOM



Attachment : revision history

No.	Date	Contents
初版	2008/05/29	Initial version issued
1	2008/06/02	Design change number added to the C/M. Parts change date at Css updated.
2	2008/06/18	C/M parts application planned date deleted. Analysis report misword corrected.
3		
4		
5		
6		
7		
8		

PE14-004

HONDA

3/28/2014

Q8

Q8-2_MV200504161357749

Supplier Report

Q8-23_MV20080416135749

Conti Analysis

Report_Japanese_REDACTED

テーマ	ドア閉めた際　サイドカーテンSRSとサイドSRS展開<QAH2552>
部　番	77960-TA0-L010-M4
部品名	SRSユニット
管理No	MV20080416135749

解析記録

〔解析レポート〕

改定	日付	改定	日付
9		4	
8		3	
7		2	2008/06/18
6		1	2008/06/02
5		初版	2008/05/29

作成部門	CSC_08_0099_H08050036_B080618　　2008年6月18日 **コンティネンタル・オートモーティブ・ジャパン株式会社** シャシー＆セーフティー パッシブセーフティー＆ADAS 品質保証	承　認	確　認	作　成

発生状況（現象・訴え内容・発生件数・処置内容）

1 件名　：ドア閉めた際　サイドカーテンSRSとサイドSRS展開<QAH2552>

2 機種　：CP2 / 08M ACCORD

3 品番　：77960-TA0-L010-M4

4 部品製造日　：2007年12月04日

5 部品ｼﾘｱﾙ番号　：C0FD01EMR3L

6 フレーム番号　：JHMCP26388C[redacted]

7 走行距離　：2,317 Mile

8 車両製造日　：2008年01月09日

9 車両登録日　：2008年02月25日

10 不具合発生日　：2008年03月24日

11 発生場所　：アメリカ合衆国

12 発生状況

停車時に助手席側のドアを閉めた際、助手席側のサイドカーテンSRSとサイドSRSが展開した。
お客様が助手席側のドアを閉めたとき、助手席側のサイドカーテンSRSとサイドSRSが展開した。
走行距離は2,000マイルでスクラッチなどの跡は見られない。
※北米で9件発生　（HAM製：　6件　Css製：　3件）

13 本田技研AQAO様での確認結果
【SRSユニット】
外観確認結果
①SRSユニットの外観に傷や変形等の異常無し。
②コネクタの端子曲がり、異物の付着等の異常無し。
動作確認結果
①記録内容確認結果、現在及び過去故障の記録は無し。
②R側サイドエアバッグ及びカーテンエアバッグの展開履歴あり。

事実の把握（部品の確認結果・要因分析・生産品の品質状況）

【現品の確認結果(弊社ドイツ　レーゲンスブルグにて解析)】

【外観確認】

SRSユニットの外観確認
外観にコネクタハウジングの破損が確認された。
コネクタ端子曲がり、異物の付着等の異常は無し。

サイドインパクトセンサー、サテライトセーフィングセンサーの外観確認
外観に、傷、サビ等の異常無し。
コネクタ端子曲がり、異物の付着等の異常は無し。
（添付資料の外観確認参照）

【SRSユニット記録内容確認】

メモリー内部の記録内容

	x0	x1	x2	x3	x4	x5	x6	x7	x8	x9	xA	xB	xC	xD	xE	xF
0x:	00	00	00	00	00	00	0C	00	00	00	00	00	00	00	AA	4A
1x:	[redacted]															
8x:	[redacted]						00	00	00	00	00	00	00	00	00	00

←故障記録無し

左側Gトリガ履歴　　右側サイドエアバッグおよび右側カーテンエアバッグの展開履歴

故障記録（フォルトメモリー）
フォルトメモリーには、故障の記録はありませんでした。

クラッシュ記録（クラッシュメモリー）
右側サイドエアバッグおよび右側カーテンエアバッグの展開履歴が記録されていました。
左側Gトリガ履歴が記録されていました。

【電気的機能確認】

各電圧・各温度での機能確認
SRSユニット、各センサー,を電圧、温度それぞれ3条件下にて正常動作する事を確認した。
※正常：　ワーニングランプが消灯し、故障コードが記録されない事。

温度	電圧	機能検査結果 SRSユニット
低温 -30℃	10.5V	正常
	13.5V	正常
	15.5V	正常
常温	10.5V	正常
	13.5V	正常
	15.5V	正常
高温 ＋80℃	10.5V	正常
	13.5V	正常
	15.5V	正常

温度	電圧	機能検査結果 SIS-1	SIS-2	SSS
低温 -40℃	7.7V	正常	正常	正常
	9V	正常	正常	正常
	12V	正常	正常	正常
常温	7.7V	正常	正常	正常
	9V	正常	正常	正常
	12V	正常	正常	正常
高温 ＋85℃	7.7V	正常	正常	正常
	9V	正常	正常	正常
	12V	正常	正常	正常

シェーカー（加振機）でのGセンサー感度確認
シェーカーを用いて確認した結果、クラッシュ記録の書込み、点火能力（点火タイミング、点火ON時間）、G-センサーの感度に異常はありませんでした。
（添付資料のシェーカー試験参照）

結果：　点火タイミング / 点火ON時間

試験条件	シート・ポジション・センサー非近接			
項目	点火タイミング		点火ON時間	
	規格 単位[ms]	測定データー 単位[ms]	規格 単位[ms]	測定データー 単位[ms]
右側エアバッグ1段目	[redacted]	57.3	[redacted]	2.2
左側エアバッグ1段目	[redacted]	57.3	[redacted]	2.2
右側エアバッグ2段目	[redacted]	97.4	[redacted]	2.1
左側エアバッグ2段目	[redacted]	97.4	[redacted]	2.1
右側リトラクタ・プリテンショナ	[redacted]	49.8	[redacted]	2.2
左側リトラクタ・プリテンショナ	[redacted]	31.8	[redacted]	2.1
右側サイド・カーテン・エアバッグ	[redacted]	49.8	[redacted]	2.2
左側サイド・カーテン・エアバッグ	[redacted]	31.8	[redacted]	2.1
右側サイドエアバッグ	[redacted]	49.8	[redacted]	2.1
左側サイドエアバッグ	[redacted]	31.8	[redacted]	2.1

結果：　G－センサー感度

ユニット・センサー名	センサー感度 規格	センサー感度 測定データ	センサーオフセット 規格	センサーオフセット 測定データ
SRSユニット　X方向	衝撃試験波形の[redacted]%	-4.73 %	軸に対して[redacted]度	-1 度
SRSユニット　Y方向	衝撃試験波形の[redacted]%	0.51 %	軸に対して[redacted]度	±0 度
サイド・インパクト・センサー　1	衝撃試験波形の[redacted]%	-3.62 %	軸に対して[redacted]度	±0 度
サイド・インパクト・センサー　2	衝撃試験波形の[redacted]%	-2.51 %	軸に対して[redacted]度	±0 度
サテライト・セーフィング・センサー	衝撃試験波形の[redacted]%	-2.24 %	軸に対して[redacted]度	±0 度

【ユニット内部の目視確認】
ユニット内部に、異物の付着や半田不良等の異常はみられませんでした。
（添付資料の基板写真参照）

【結論】
上記の試験の結果、本ユニットに異常はなく正常に動作していたものと判断いたします。
故障記録は記録されていませんでした。

原因の究明（発生のメカニズム・再現テスト・ナゼ・ナゼ・分析）

SRSユニットに記録されているデータより確認したところ、ドア閉によって検出された加速度が高速側突の展開判定閾値を超えていたため、SRSユニットはサイドエアバッグおよびサイドカーテンエアバッグを展開させる判定をしたものと判断いたします。

適切な対策（対策内容・効果予測・PPA）

設変によりSRSユニットの側突の閾値変更
（設変番号：　C48-2-1702　2008年4月23日発行済み）

対策効果の確認（効果実績）

ナゼ・ナゼ分析

ステップ	1	2		3	4	5
内容	ドア閉めた際　サイドカーテンSRSとサイドエアバッグが展開した。	ドア閉によって検出された加速度が高速側突閾値を超えていたため展開にいたったものと思われます。	発生			
			流出			

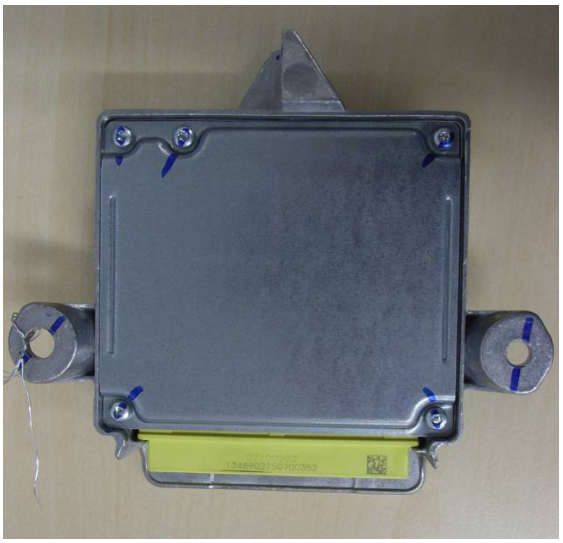
源流へのフィードバック（体制・仕組みへの反映内容）

外観確認結果

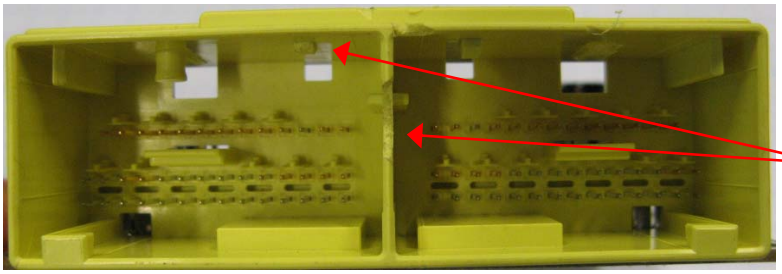
1. SRSユニット

ユニット表

ユニット裏



コネクター



コネクタ　ハウジングに破損あり。

2. サイドインパクトセンサー

シリアルNo.　G0WW0LYMN80

シリアルNo.　G0WW0M03V70

3. サテライトセーフィングセンサー

シリアルNo.　L0ZS04GZNX0

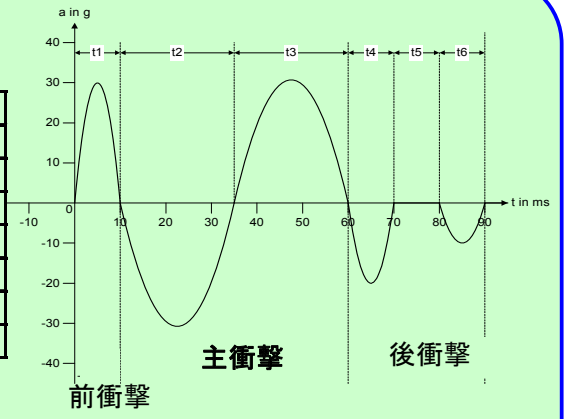
シェーカー試験内容

試験方法
シェーカー試験機に、現品（SRSユニット）をX，Y軸方向に対して45° に取り付け、
下記の試験波形を加える。45° に取り付け下記のX，Y両軸方向の感度を確認する為に
1回の衝撃を加える。

衝撃試験波形

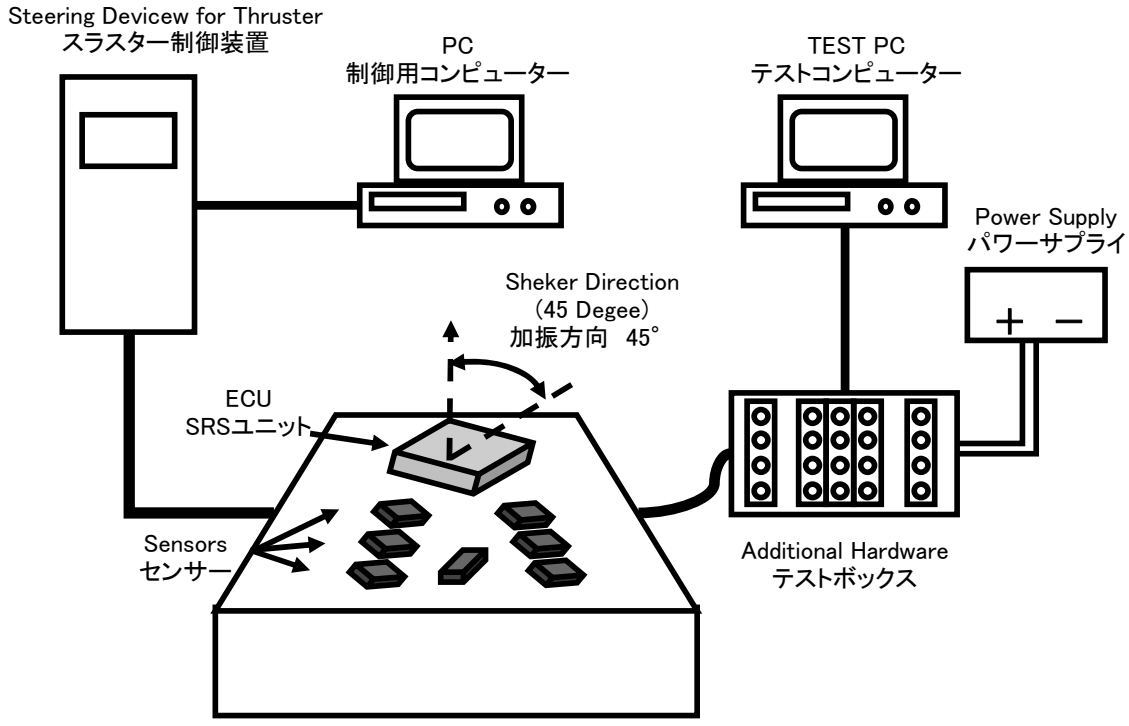
本波形はシェーカーによる衝撃試験に使用する1回の衝撃波を表す。

時間		ピーク加速度		
		min	nom	max
t1	10 ms	28.6 g	29.8 g	30.7 g
t2	25 ms	-35 g	-31.8 g	-28.6 g
t3	25 ms	28.6 g	31.8 g	35 g
t4	10 ms	-21.8 g	-19.8 g	-17.8 g
t5	10 ms		0.0 g	
t6	10 ms	-10.9 g	-9.9 g	8.9 g



t1: 前衝撃: 試験準備波形
t2-t3: **主衝撃: 試験波形**
t4-t6: 後衝撃: 試験後の余振動

試験設備



＊補足説明
シェーカー試験台上にはSRSユニット、サイド・インパクト・センサー、サテライト・セーフィング・センサー、フロント・クラッシュ・センサーが設置され加振される。

シェーカー試験結果

結果： 点火タイミング / 点火ON時間

試験条件	シート・ポジション・センサー非近接				判定
項目	点火タイミング		点火ON時間		
	規格	測定データー	規格	測定データー	
	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	
右側エアバッグ1段目	[redacted]	57.3	[redacted]	2.2	正常
左側エアバッグ1段目	[redacted]	57.3	[redacted]	2.2	正常
右側エアバッグ2段目	[redacted]	97.4	[redacted]	2.1	正常
左側エアバッグ2段目	[redacted]	97.4	[redacted]	2.1	正常
右側リトラクタ・プリテンショナ	[redacted]	49.8	[redacted]	2.2	正常
左側リトラクタ・プリテンショナ	[redacted]	31.8	[redacted]	2.1	正常
右側サイド・カーテン・エアバッグ	[redacted]	49.8	[redacted]	2.2	正常
左側サイド・カーテン・エアバッグ	[redacted]	31.8	[redacted]	2.1	正常
右側サイドエアバッグ	[redacted]	49.8	[redacted]	2.1	正常
左側サイドエアバッグ	[redacted]	31.8	[redacted]	2.1	正常

試験条件	シート・ポジション・センサー近接				判定
項目	点火タイミング		点火ON時間		
	規格	測定データー	規格	測定データー	
	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	
右側エアバッグ1段目	[redacted]	57.1	[redacted]	2.1	正常
左側エアバッグ1段目	[redacted]	57.1	[redacted]	2.1	正常
右側エアバッグ2段目	[redacted]	97.1	[redacted]	2.2	正常
左側エアバッグ2段目	[redacted]	157.1	[redacted]	2.1	正常
右側リトラクタ・プリテンショナ	[redacted]	49.6	[redacted]	2.1	正常
左側リトラクタ・プリテンショナ	[redacted]	32.1	[redacted]	2.1	正常
右側サイド・カーテン・エアバッグ	[redacted]	49.6	[redacted]	2.1	正常
左側サイド・カーテン・エアバッグ	[redacted]	32	[redacted]	2.2	正常
右側サイドエアバッグ	[redacted]	49.6	[redacted]	2.1	正常
左側サイドエアバッグ	[redacted]	32	[redacted]	2.2	正常

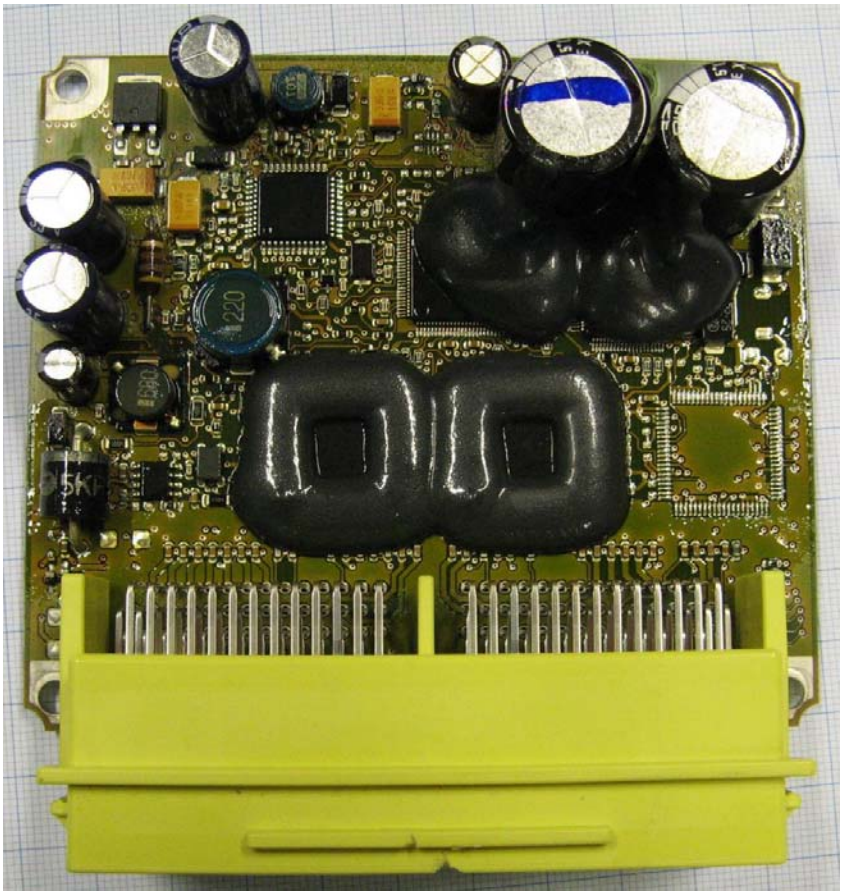
試験条件	シートベルト装着検知用バックルスイッチ・オフ				判定
項目	点火タイミング		点火ON時間		
	規格	測定データー	規格	測定データー	
	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	
右側エアバッグ1段目	[redacted]	56.5	[redacted]	2.2	正常
左側エアバッグ1段目	[redacted]	56.5	[redacted]	2.2	正常
右側エアバッグ2段目	[redacted]	96.6	[redacted]	2.2	正常
左側エアバッグ2段目	[redacted]	96.6	[redacted]	2.2	正常
右側リトラクタ・プリテンショナ	[redacted]	点火なし	[redacted]	点火なし	正常
左側リトラクタ・プリテンショナ	[redacted]	点火なし	[redacted]	点火なし	正常
右側サイド・カーテン・エアバッグ	[redacted]	49.5	[redacted]	2.2	正常
左側サイド・カーテン・エアバッグ	[redacted]	32	[redacted]	2.2	正常
右側サイドエアバッグ	[redacted]	49.5	[redacted]	2.2	正常
左側サイドエアバッグ	[redacted]	32	[redacted]	2.2	正常

結果： Gーセンサー感度

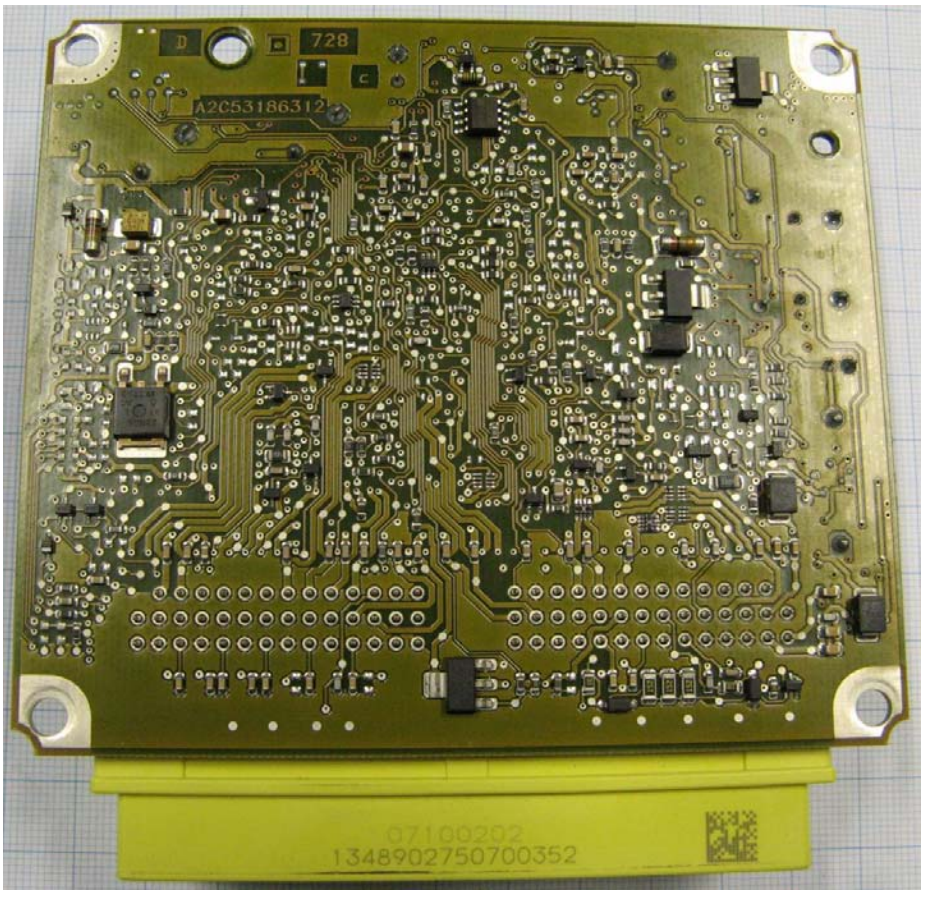
ユニット・センサー名	センサー感度		センサーオフセット		判定
	規格	測定データ	規格	測定データ	
SRSユニット X方向	衝撃試験波形の [redacted] %	−4.73 %	軸に対して [redacted] 度	−1 度	正常
SRSユニット Y方向	衝撃試験波形の [redacted] %	0.51 %	軸に対して [redacted] 度	±0 度	正常
サイド・インパクト・センサー 1	衝撃試験波形の [redacted] %	−3.62 %	軸に対して [redacted] 度	±0 度	正常
サイド・インパクト・センサー 2	衝撃試験波形の [redacted] %	−2.51 %	軸に対して [redacted] 度	±0 度	正常
サテライト・セーフィング・センサー	衝撃試験波形の [redacted] %	−2.24 %	軸に対して [redacted] 度	±0 度	正常

基板写真

表



裏



添付資料　改定履歴

番号	日付	改定内容
初版	2008/05/29	初版発行
1	2008/06/02	適切な対策へ設変番号を追記、埼玉製作所切替え予定日を更新
2	2008/06/18	適切な対策の切替え予定日削除、解析レポート　誤字訂正
3		
4		
5		
6		
7		
8		

PE14-004

HONDA

3/28/2014

Q8

Q8-2_MV200504161357749

Supplier Report

Q8-24_MV20080416135749

Conti Analysis Report

English_REDACTED

[Analysis report]

Title	Side-curtain SRS and side SRS deploy when closing door (QAH2552)
Part No.	77960-TA0-L010-M4
Part name	SRS unit
Control No.	MV20080416135749

Revised	Date	Revised	Date
9		4	
8		3	
7		2	
6		1	2008/06/18
5		1st edition	2008/06/06

Department: CSC_08_0106_H08050039_A080618 June 18, 2008
Continental Automotive Japan
Chassis & Safety
Passive Safety & ADAS
Quality Assurance

Approved by	Checked by	Issued by

Occurrence information (Symptom, No. of occurrences, Treatment)

1. Title : Side-curtain SRS and side SRS deploy when closing door (QAH2552)
2. Model : CP2 / 08M ACCORD
3. Part No. : 77960-TA0-L010-M4
4. Part production date : December 4, 2007
5. Serial No. of the part : C0FD01EM53%
6. VIN : JHMCP26828C046715
7. Mileage : 1,948 Mile
8. Vehicle production date : January 10, 2008
9. Vehicle registration date : February 18, 2008
10. Occurrence date : March 24, 2008
11. Location : U.S.A.
12. Occurrence situation
- When the customer closed a door, R-side side-curtain airbag deployed.
* North America: 9 cases (HAM unit: 6 cases, Css unit: 3 cases)

13. HONDA AQAO analysis results
[SRS unit]
Appearance check results
(1) Abnormality such as scratch or deformation etc. is not found on appearance.
(2) Abnormality such as connector terminal bend or contaminant attachment etc. is not confirmed.
Operation check results
(1) Any operational failures are not recorded.
(2) There are records of R-side side-airbag and curtain airbag deployments.

Comprehension of facts (Failed parts analysis, Factor analysis, Product quality)

[Failed parts analysis results (Analyzed in Regensburg in Germany)]

[Appearance check]
SRS unit appearance check
Abnormality such as external damages or deformations etc. is not confirmed
Abnormality such as connector terminal bend or contaminant attachment etc. is not confirmed.
Side impact sensor and satellite safing sensor appearance check
Abnormality such as scratch or rust etc. is not confirmed.
Abnormality such as connector terminal bend or contaminant attachment etc. is not confirmed.
(Refer to attachments.)
[SRS unit records check]
Records in memory

	x0	x1	x2	x3	x4	x5	x6	x7	x8	x9	xA	xB	xC	xD	xE	xF
0x:	00	00	00	00	00	00	0C	00	00	00	00	00	00	00	AA	4A
1x:	[redacted]															
8x:	[redacted]						00	00	00	00	00	00	00	00	00	00

<- No failure recorded

L-side G trigger recorded
R-side curtain-airbag deployment recorded

Failure record (Fault memory)
Any failures are not recorded in the fault memory.
Crash record (Crash memory)
R-side curtain airbag deployment is recorded.
L-side G trigger is recorded.
[Electrical function verification]
Function verification at each voltage and temperature
SRS unit and each sensor are confirmed to operate normally at each voltage and each temperature.
* Normal condition: Warning lamp shall turn off, and DTC shall not be stored.

Temperature	Voltage	Function test result: SRS unit
Low temp −30℃	10.5V	Normal
	13.5V	Normal
	15.5V	Normal
Normal temp	10.5V	Normal
	13.5V	Normal
	15.5V	Normal
High temp +80℃	10.5V	Normal
	13.5V	Normal
	15.5V	Normal

Temperature	Voltage	Function test result: SIS-1	SIS-2	SSS
Low temp −40℃	7.7V	Normal	Normal	Normal
	9V	Normal	Normal	Normal
	12V	Normal	Normal	Normal
Normal temp	7.7V	Normal	Normal	Normal
	9V	Normal	Normal	Normal
	12V	Normal	Normal	Normal
High temp +85℃	7.7V	Normal	Normal	Normal
	9V	Normal	Normal	Normal
	12V	Normal	Normal	Normal

G sensor sensitivity verification using a shaker (thrusting device)
Any abnormalities are not confirmed in crash recording fucntion, ignition abilities (ignition timing, ignition ON time) and G sensor sensitivity.
(Refer to attachments.)
Results: Ignition timing/Ignition ON duration

Test condition	Seat position sensor (NOT NEAR)			
Item	Ignition timing		Ignition ON duration	
	Spec	Result	Spec	Result
	Unit [ms]	Unit [ms]	Unit [ms]	Unit [ms]
R-side airbag - 1st	[redacted]	56.7	[redacted]	2.2
L-side airbag - 1st	[redacted]	56.7	[redacted]	2.2
R-side airbag - 2nd	[redacted]	96.8	[redacted]	2.1
L-side airbag - 2nd	[redacted]	96.8	[redacted]	2.1
R-side retractor pre-tensioner	[redacted]	49.7	[redacted]	2.2
L-side retractor pre-tensioner	[redacted]	31.7	[redacted]	2.1
R-side side-curtain airbag	[redacted]	49.7	[redacted]	2.2
L-side side-curtain airbag	[redacted]	31.7	[redacted]	2.1
R-side side-airbag	[redacted]	49.7	[redacted]	2.1
L-side side-airbag	[redacted]	31.7	[redacted]	2.1

Results: G sensor sensitivity

Unit name, Sensor name	Sensor sensitivity		Sensor offset	
	Spec	Result	Spec	Result
SRS unit X direction	Impact testing waveform [redacted] %	−3.12 %	On sensing axis [redacted] digits	±0 digits
SRS unit Y direction	Impact testing waveform [redacted] %	0.05 %	On sensing axis [redacted] digits	±0 digits
Side impact sensor 1	Impact testing waveform [redacted] %	−3.05 %	On sensing axis [redacted] digits	±0 digits
Side impact sensor 2	Impact testing waveform [redacted] %	−1.18 %	On sensing axis [redacted] digits	±0 digits
Satellite safing sensor	Impact testing waveform [redacted] %	0.61 %	On sensing axis [redacted] digits	±0 digits

[Visual inspection for the inside of the unit]
Any abnormalities such as contaminant attachment or solder joints etc. are not confirmed inside the unit.
(Refer to the attachments.)

[Conclusion]
From the testing results above, the unit is determined to have operated normally without abnormality.
Failure is not recorded.

Cause identification(Occurrence mechanism, Recreation testing, Why-Why analysis)

We checked data recorded in the SRS unit. From the data, we have determined that, The level of sensed acceleration by door closing exceeded high-speed side crash judgment level, thus, the SRS unit judged to deploy the side-curtain airbag.

Countermeasure (Countermeasure contents, Countermeasure effectiveness, PPA)

Change threshold of SRS unit side impact by design change
(Design change No.: C48-2-1702 Issued on April 23, 2008)

Countermeasure effectiveness confirmation

Why-Why analysis

Step	1	2	3	4	5
Content	Side-curtain airbag deployed when the customer closed a door.	~~A~~The level of sensed acceleration by door closing exceeded high-speed side crash judgment level, thus, the SRS unit judged to deploy the side-curtain airbag.	Occurrence		
			Outflow		

Feedback

99122

様式No 83-0100-07 原本保存期限： 年 月

Visual check results

1. SRS unit

Unit TOP view

Bottom view

Connector

2. Side impact sensor

シリアルNo. G0WWOLVUZP0

シリアルNo. G0WWOLVW4$0

3. Satellite safing sensor

シリアルNo. L0ZSO4GW9G0

Shaker test

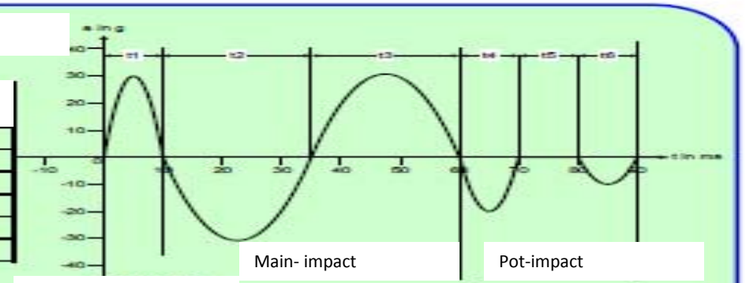
Method

Market returned parts are attached to shaker equipment at 45 degrees against the X, and Y axis. Then the following waveform is applied.
Impact is applied once to confirm sensitivity of X, and Y axis.

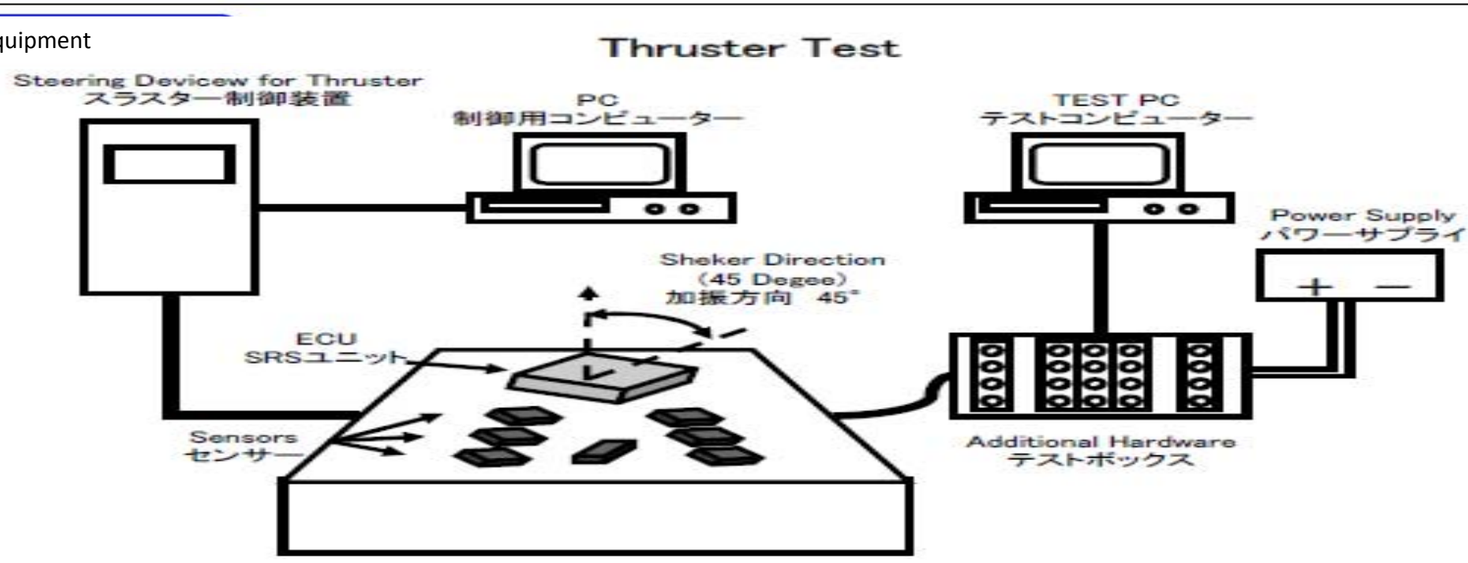
Impact test waveforms

This waveform represents one impact waveform by shaker.

	Time	Peak acceleration		
t1	10 ms	28.6 g	29.8 g	30.7 g
t2	25 ms	-35 g	-31.8 g	-28.6 g
t3	25 ms	28.6 g	31.8 g	35 g
t4	10 ms	-21.8 g	-19.8 g	-17.8 g
t5	10 ms		0.0 g	
t6	10 ms	-10.9 g	-9.9 g	8.9 g



Test equipment



*Supplemental explanation

SRS unit, side impact sensor, satellite safing sensor, and front crush sensor are attached on the shaker table, and impact is applied.

Shaker test results

Ignition timing/ignition on duration

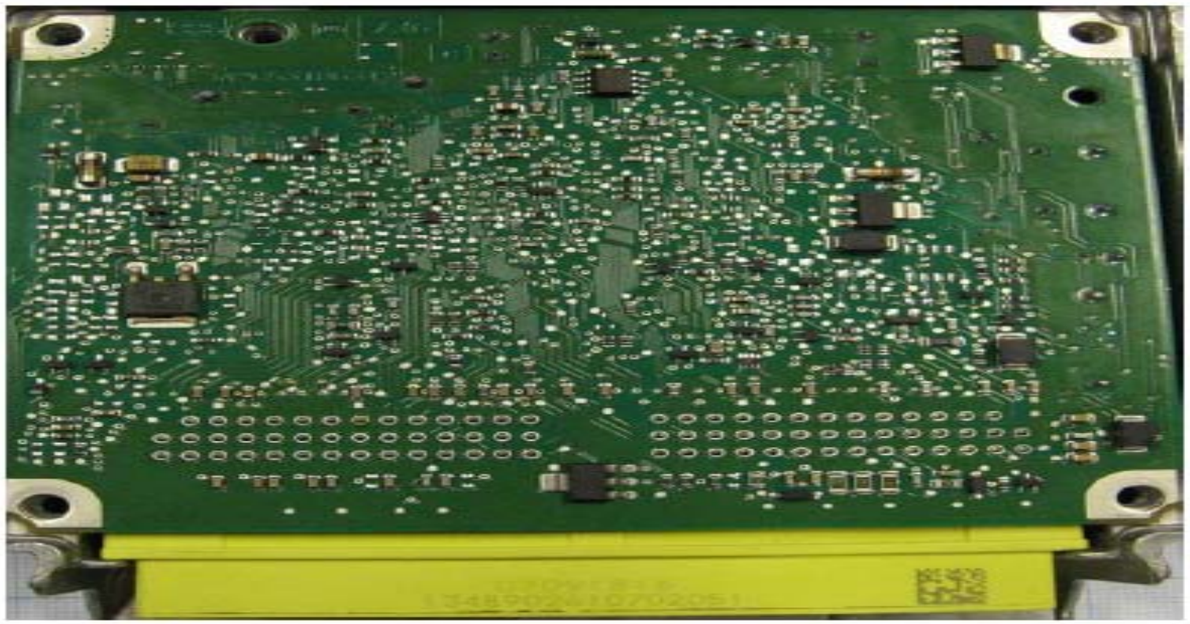
Test conditions	seat position sensor - NOT NEAR				
	Ignition timing		Ignition ON duration		Judgment
Items	Spec	Measuring data	Spec	Measuring data	
	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	
R side airbag 1st stage	[redacted]	56.7	[redacted]	2.2	Normal
L side airbag 1st stage	[redacted]	56.7	[redacted]	2.2	Normal
R side airbag 2nd stage	[redacted]	96.8	[redacted]	2.1	Normal
L side airbag 2nd stage	[redacted]	96.8	[redacted]	2.1	Normal
R side retractor pretentioner	[redacted]	49.7	[redacted]	2.2	Normal
L side retractor pretentioner	[redacted]	31.7	[redacted]	2.1	Normal
R side curtain airbag	[redacted]	49.7	[redacted]	2.2	Normal
L side curtain airbag	[redacted]	31.7	[redacted]	2.1	Normal
R side airbag	[redacted]	49.7	[redacted]	2.1	Normal
L side airbag	[redacted]	31.7	[redacted]	2.1	Normal

Test conditions	seat position sensor - NEAR				
	Ignition timing		Ignition ON duration		Judgment
Items	Spec	Measuring data	Spec	Measuring data	
	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	
R side airbag 1st line	[redacted]	56.5	[redacted]	2.2	Normal
L side airbag 1st line	[redacted]	56.5	[redacted]	2.2	Normal
R side airbag 2nd line	[redacted]	96.6	[redacted]	2.1	Normal
L side airbag 2nd line	[redacted]	156.5	[redacted]	2.2	Normal
R side retractor pretentioner	[redacted]	49.5	[redacted]	2.2	Normal
L side retractor pretentioner	[redacted]	32	[redacted]	2.1	Normal
R side curtain airbag	[redacted]	49.5	[redacted]	2.2	Normal
L side curtain airbag	[redacted]	32	[redacted]	2.1	Normal
R side airbag	[redacted]	49.5	[redacted]	2.1	Normal
L side airbag	[redacted]	32	[redacted]	2.1	Normal

Test conditions	Buckle switch for detecting fastening seat belt - OFF				
	Ignition timing		Ignition ON duration		Judgment
Items	Spec	Measuring data	Spec	Measuring data	
	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	
R side airbag 1st line	[redacted]	56.9	[redacted]	2.2	Normal
L side airbag 1st line	[redacted]	56.9	[redacted]	2.2	Normal
R side airbag 2nd line	[redacted]	97	[redacted]	2.2	Normal
L side airbag 2nd line	[redacted]	97	[redacted]	2.2	Normal
R side retractor pretentioner	[redacted]	No ignition	[redacted]	No ignition	Normal
L side retractor pretentioner	[redacted]	No ignition	[redacted]	No ignition	Normal
R side curtain airbag	[redacted]	49.9	[redacted]	2.2	Normal
L side curtain airbag	[redacted]	31.9	[redacted]	2.2	Normal
R side airbag	[redacted]	49.9	[redacted]	2.2	Normal
L side airbag	[redacted]	31.9	[redacted]	2.2	Normal

Result: G sensor sensitivity

Unit name, sensor name	Sensor sensitivity		Sensor offset		Judgment
	Spec	Measuring data	Sepc (digit)	Measuring data(digit)	
SRS unit X direction	To impact waveform [redacted] %	−3.12 %	To axis [redacted] 度	±0 度	Normal
SRS unit Y direction	To impact waveform [redacted] %	0.05 %	To impact waveform [redacted] 度	±0 度	Normal
Side impact sensor 1	To impact waveform [redacted] %	−3.05 %	To impact waveform [redacted] 度	±0 度	Normal
Side impact sensor 2	To impact waveform [redacted] %	−1.18 %	To impact waveform [redacted] 度	±0 度	Normal
Satellite safing sensor	To impact waveform [redacted] %	0.61 %	To impact waveform [redacted] 度	±0 度	Normal

Board	
TOP	
BOTTOM	

Attachment : revision history

No.	Date	Contents
初版	2008/06/06	Initial version issued
1	2008/06/18	C/M parts application planned date deleted.
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		

PE14-004

HONDA

3/28/2014

Q8

Q8-2_MV20050416135749

Supplier Report

Q8-24_MV20080416135749

Conti Analysis

Report_Japanese_REDACTED

テーマ	ドア閉めた際　サイドカーテンSRSとサイドSRS展開<QAH2552>
部　番	77960-TA0-L010-M4
部品名	SRSユニット
管理No	MV20080416135749

解析記録

〔解析レポート〕

9		4	
8		3	
7		2	
6		1	2008/06/18
5		初版	2008/06/06
改定	日付	改定	日付

作成部門	CSC_08_0106_H08050039_A080618　2008年6月18日 **コンティネンタル・オートモーティブ・ジャパン株式会社** シャシー＆セーフティー パッシブセーフティー＆ADAS 品質保証	承　認	確　認	作　成
		一津豊彦		藪上

発生状況（現象・訴え内容・発生件数・処置内容）

1 件名　：ドア閉めた際　サイドカーテンSRSとサイドSRS展開<QAH2552>

2 機種　：CP2 / 08M ACCORD

3 品番　：77960-TA0-L010-M4

4 部品製造日　：2007年12月04日

5 部品シリアル番号　：C0FD01EM53%

6 フレーム番号　：JHMCP26828C[redacted]

7 走行距離　：1,948 Mile

8 車両製造日　：2008年01月10日

9 車両登録日　：2008年02月18日

10 不具合発生日　：2008年03月24日

11 発生場所　：アメリカ合衆国

12 発生状況
車両に娘が乗り込み夫がドアを閉めたところ、R側のカーテンエアバッグが展開した。
※北米で9件発生。（HAM製：6件　Css製：3件）

13 本田技研AQAO様での確認結果
【SRSユニット】
外観確認結果
①SRSユニットの外観に傷や変形等の異常無し。
②コネクタの端子曲がり、異物の付着等の異常無し。
動作確認結果
①現在及び過去故障の記録無し。
②R側カーテンエアバッグの展開履歴あり。

事実の把握（部品の確認結果・要因分析・生産品の品質状況）

【現品の確認結果(弊社ドイツ　レーゲンスブルグにて解析)】

【外観確認】

SRSユニットの外観確認
外観に傷や変形等の異常は無し。
コネクタ端子曲がり、異物の付着等の異常は無し。
サイドインパクトセンサー、サテライトセーフィングセンサーの外観確認
外観に、傷、サビ等の異常無し。
コネクタ端子曲がり、異物の付着等の異常は無し。
（添付資料の外観確認参照）

【SRSユニット記録内容確認】

メモリー内部の記録内容

	x0	x1	x2	x3	x4	x5	x6	x7	x8	x9	xA	xB	xC	xD	xE	xF
0x:	00	00	00	00	00	00	0C	00	00	00	00	00	00	00	AA	4A
1x:	[redacted]															
8x:	[redacted]						00	00	00	00	00	00	00	00	00	00

←故障記録無し

左側Gトリガ履歴　右側カーテンエアバッグの展開履歴

故障記録（フォルトメモリー）
フォルトメモリーには、故障の記録はありませんでした。
クラッシュ記録（クラッシュメモリー）
右側カーテンエアバッグの展開履歴が記録されていました。
左側Gトリガ履歴が記録されていました。

【電気的機能確認】

各電圧・各温度での機能確認
SRSユニット、各センサーを電圧、温度それぞれ3条件下にて正常動作する事を確認した。
※正常：ワーニングランプが消灯し、故障コードが記録されない事。

温度	電圧	機能検査結果 SRSユニット
低温 −30℃	10.5V	正常
	13.5V	正常
	15.5V	正常
常温	10.5V	正常
	13.5V	正常
	15.5V	正常
高温 ＋80℃	10.5V	正常
	13.5V	正常
	15.5V	正常

温度	電圧	機能検査結果 SIS-1	SIS-2	SSS
低温 −40℃	7.7V	正常	正常	正常
	9V	正常	正常	正常
	12V	正常	正常	正常
常温	7.7V	正常	正常	正常
	9V	正常	正常	正常
	12V	正常	正常	正常
高温 ＋85℃	7.7V	正常	正常	正常
	9V	正常	正常	正常
	12V	正常	正常	正常

シェーカー（加振機）でのGセンサー感度確認
シェーカーを用いて確認した結果、クラッシュ記録の書込み、点火能力（点火タイミング、点火ON時間）、G-センサーの感度に異常はありませんでした。
（添付資料のシェーカー試験参照）

結果：点火タイミング / 点火ON時間

試験条件	シート・ポジション・センサー非近接			
項目	点火タイミング		点火ON時間	
	規格	測定データー	規格	測定データー
	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]
右側エアバッグ1段目	[redacted]	56.7	[redacted]	2.2
左側エアバッグ1段目	[redacted]	56.7	[redacted]	2.2
右側エアバッグ2段目	[redacted]	96.8	[redacted]	2.1
左側エアバッグ2段目	[redacted]	96.8	[redacted]	2.1
右側リトラクタ・プリテンショナ	[redacted]	49.7	[redacted]	2.2
左側リトラクタ・プリテンショナ	[redacted]	31.7	[redacted]	2.1
右側サイド・カーテン・エアバッグ	[redacted]	49.7	[redacted]	2.2
左側サイド・カーテン・エアバッグ	[redacted]	31.7	[redacted]	2.1
右側サイドエアバッグ	[redacted]	49.7	[redacted]	2.1
左側サイドエアバッグ	[redacted]	31.7	[redacted]	2.1

結果：Gーセンサー感度

ユニット・センサー名	センサー感度 規格	センサー感度 測定データ	センサーオフセット 規格	センサーオフセット 測定データ
SRSユニット　X方向	衝撃試験波形の[redacted]%	−3.12 %	軸に対して[redacted]度	±0 度
SRSユニット　Y方向	衝撃試験波形の[redacted]%	0.05 %	軸に対して[redacted]度	±0 度
サイド・インパクト・センサー　1	衝撃試験波形の[redacted]%	−3.05 %	軸に対して[redacted]度	±0 度
サイド・インパクト・センサー　2	衝撃試験波形の[redacted]%	−1.18 %	軸に対して[redacted]度	±0 度
サテライト・セーフィング・センサー	衝撃試験波形の[redacted]%	0.61 %	軸に対して[redacted]度	±0 度

【ユニット内部の目視確認】
ユニット内部に、異物の付着や半田不良等の異常はみられませんでした。
（添付資料の基板写真参照）

【結論】
上記の試験の結果、本ユニットに異常はなく正常に動作していたものと判断いたします。
故障記録は記録されていませんでした。

原因の究明（発生のメカニズム・再現テスト・ナゼ・ナゼ・分析）

SRSユニットに記録されているデータより確認したところ、ドア閉によって検出された加速度が高速側突の展開判定閾値を超えていたため、SRSユニットはサイドカーテンエアバッグを展開させる判定をしたものと判断いたします。

適切な対策（対策内容・効果予測・PPA）

設変によりSRSユニットの側突の閾値変更
（設変番号：C48-2-1702　2008年4月23日発行済み）

対策効果の確認（効果実績）

ナゼ・ナゼ分析

ステップ	1	2		3	4	5
内容	ドア閉めた際　サイドカーテンエアバッグが展開した。	ドア閉によって検出された加速度が高速側突閾値を超えていたため展開にいたったものと思われます。	発生			
			流出			

源流へのフィードバック（体制・仕組みへの反映内容）

外観確認結果

1. SRSユニット

ユニット表

ユニット裏

コネクター

2. サイドインパクトセンサー

シリアルNo.　G0WWOLVUZP0

シリアルNo.　G0WWOLVW4$0

3. サテライトセーフィングセンサー

シリアルNo.　L0ZSO4GW9G0

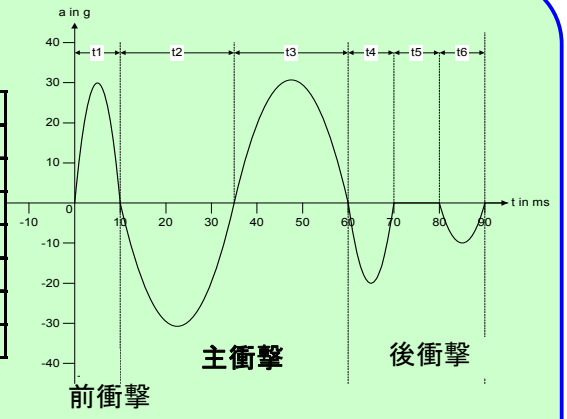
シェーカー試験内容

試験方法
　シェーカー試験機に、現品（SRSユニット）をX，Y軸方向に対して45°に取り付け、下記の試験波形を加えX，Y両軸方向の感度を確認する為に1回の衝撃を加える。

衝撃試験波形

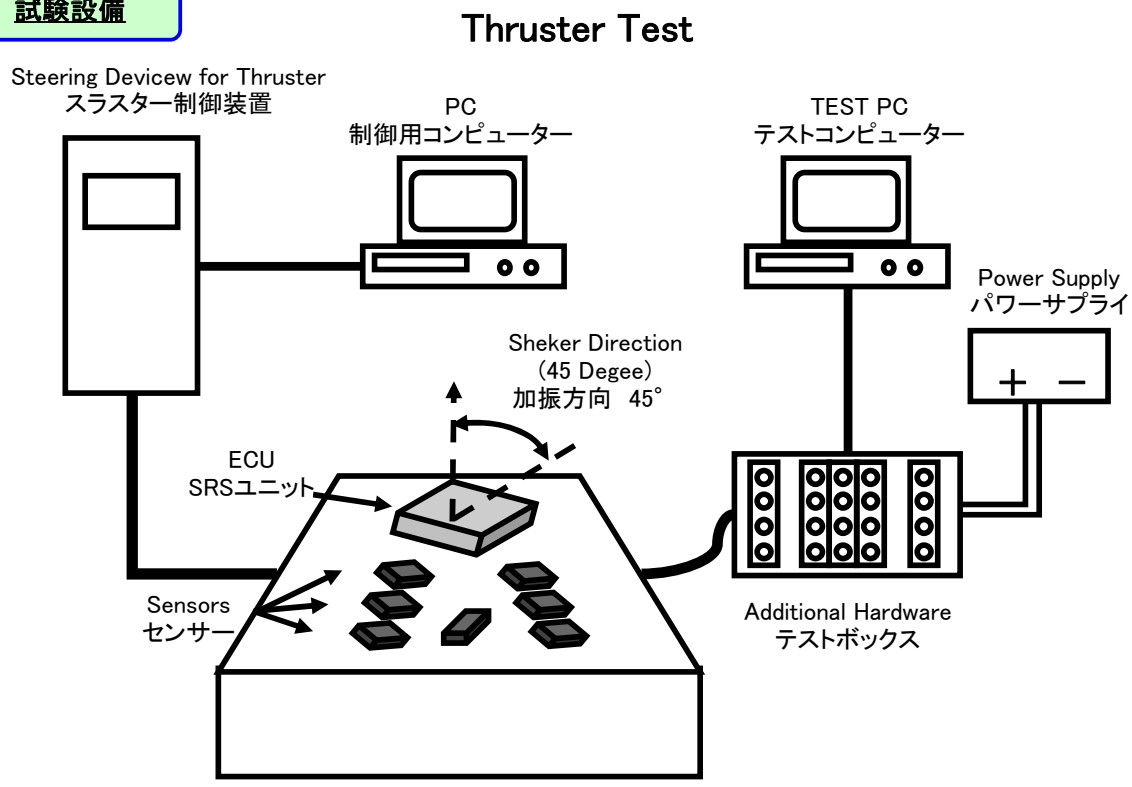
本波形はシェーカーによる衝撃試験に使用する1回の衝撃波を表す。

時間		ピーク加速度		
		min	nom	max
t1	10 ms	28.6 g	29.8 g	30.7 g
t2	25 ms	-35 g	-31.8 g	-28.6 g
t3	25 ms	28.6 g	31.8 g	35 g
t4	10 ms	-21.8 g	-19.8 g	-17.8 g
t5	10 ms		0.0 g	
t6	10 ms	-10.9 g	-9.9 g	8.9 g



t1: 前衝撃: 試験準備波形
t2-t3: **主衝撃: 試験波形**
t4-t6: 後衝撃: 試験後の余振動

試験設備



＊補足説明
シェーカー試験台上にはSRSユニット、サイド・インパクト・センサー、サテライト・セーフィング・センサー、フロント・クラッシュ・センサーが設置され加振される。

シェーカー試験結果

結果： 点火タイミング / 点火ON時間

試験条件	シート・ポジション・センサー非近接				判定
項目	点火タイミング		点火ON時間		
	規格	測定データー	規格	測定データー	
	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	
右側エアバッグ1段目	[redacted]	56.7	[redacted]	2.2	正常
左側エアバッグ1段目	[redacted]	56.7	[redacted]	2.2	正常
右側エアバッグ2段目	[redacted]	96.8	[redacted]	2.1	正常
左側エアバッグ2段目	[redacted]	96.8	[redacted]	2.1	正常
右側リトラクタ・プリテンショナ	[redacted]	49.7	[redacted]	2.2	正常
左側リトラクタ・プリテンショナ	[redacted]	31.7	[redacted]	2.1	正常
右側サイド・カーテン・エアバッグ	[redacted]	49.7	[redacted]	2.2	正常
左側サイド・カーテン・エアバッグ	[redacted]	31.7	[redacted]	2.1	正常
右側サイドエアバッグ	[redacted]	49.7	[redacted]	2.1	正常
左側サイドエアバッグ	[redacted]	31.7	[redacted]	2.1	正常

試験条件	シート・ポジション・センサー近接				判定
項目	点火タイミング		点火ON時間		
	規格	測定データー	規格	測定データー	
	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	
右側エアバッグ1段目	[redacted]	56.5	[redacted]	2.2	正常
左側エアバッグ1段目	[redacted]	56.5	[redacted]	2.2	正常
右側エアバッグ2段目	[redacted]	96.6	[redacted]	2.1	正常
左側エアバッグ2段目	[redacted]	156.5	[redacted]	2.2	正常
右側リトラクタ・プリテンショナ	[redacted]	49.5	[redacted]	2.2	正常
左側リトラクタ・プリテンショナ	[redacted]	32	[redacted]	2.1	正常
右側サイド・カーテン・エアバッグ	[redacted]	49.5	[redacted]	2.2	正常
左側サイド・カーテン・エアバッグ	[redacted]	32	[redacted]	2.1	正常
右側サイドエアバッグ	[redacted]	49.5	[redacted]	2.1	正常
左側サイドエアバッグ	[redacted]	32	[redacted]	2.1	正常

試験条件	シートベルト装着検知用バックルスイッチ・オフ				判定
項目	点火タイミング		点火ON時間		
	規格	測定データー	規格	測定データー	
	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	単位[ms]	
右側エアバッグ1段目	[redacted]	56.9	[redacted]	2.2	正常
左側エアバッグ1段目	[redacted]	56.9	[redacted]	2.2	正常
右側エアバッグ2段目	[redacted]	97	[redacted]	2.2	正常
左側エアバッグ2段目	[redacted]	97	[redacted]	2.2	正常
右側リトラクタ・プリテンショナ	[redacted]	点火なし	[redacted]	点火なし	正常
左側リトラクタ・プリテンショナ	[redacted]	点火なし	[redacted]	点火なし	正常
右側サイド・カーテン・エアバッグ	[redacted]	49.9	[redacted]	2.2	正常
左側サイド・カーテン・エアバッグ	[redacted]	31.9	[redacted]	2.2	正常
右側サイドエアバッグ	[redacted]	49.9	[redacted]	2.2	正常
左側サイドエアバッグ	[redacted]	31.9	[redacted]	2.2	正常

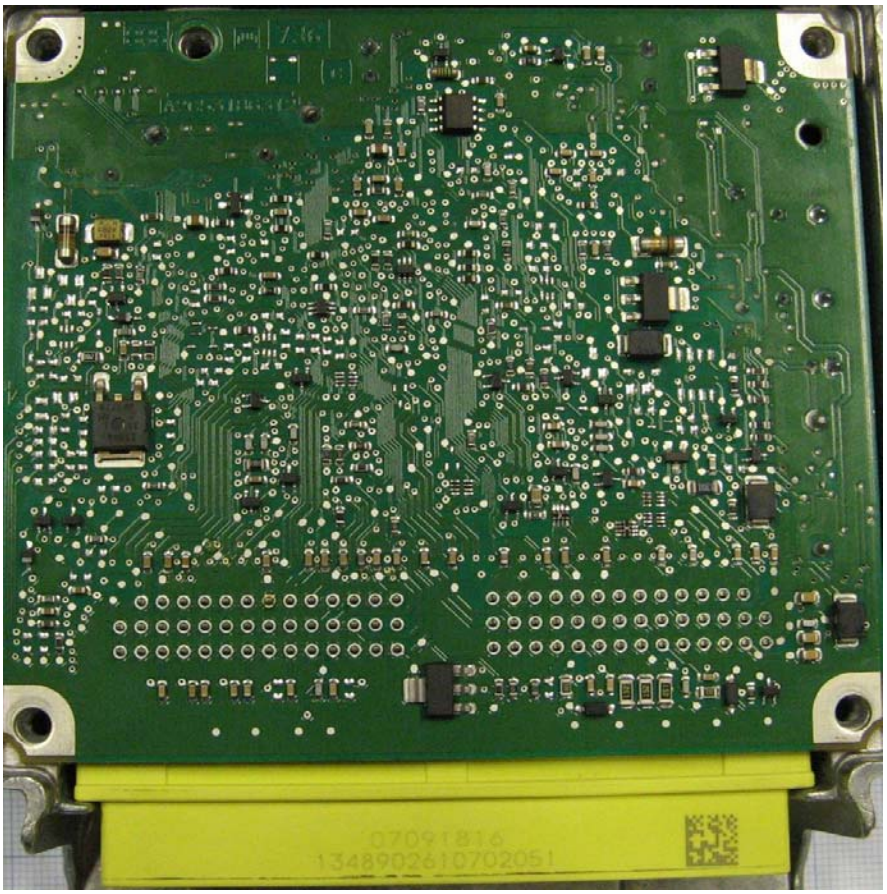
結果： Gーセンサー感度

ユニット・センサー名	センサー感度		センサーオフセット		判定
	規格	測定データ	規格	測定データ	
SRSユニット X方向	衝撃試験波形の [redacted] %	−3.12 %	軸に対して [redacted] 度	±0 度	正常
SRSユニット Y方向	衝撃試験波形の [redacted] %	0.05 %	軸に対して [redacted] 度	±0 度	正常
サイド・インパクト・センサー 1	衝撃試験波形の [redacted] %	−3.05 %	軸に対して [redacted] 度	±0 度	正常
サイド・インパクト・センサー 2	衝撃試験波形の [redacted] %	−1.18 %	軸に対して [redacted] 度	±0 度	正常
サテライト・セーフィング・センサー	衝撃試験波形の [redacted] %	0.61 %	軸に対して [redacted] 度	±0 度	正常

基板写真

表

裏



添付資料　改定履歴

番号	日付	改定内容
初版	2008/06/06	初版発行
1	2008/06/18	適切な対策の切替え予定日削除
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		

PE14-004

HONDA

3/28/2014

Q8

Q8-2_MV200504161357749

Q8-21_MV20080416135749_English_Redacted

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

EVENT FLOW

RESPONSIBLE DEPARTMENT AND PERSON / COMPLETION DATE

RECEPTION
Q 4Rin Hinkai Godo
Tadayoshi Fujio
2008/04/03

INFORMATION INVESTIGATION
Q 4Rin Hinkai Godo
Takashi Tanimoto
2008/04/16

INVESTIGATION AND ANALYSIS
Q 4Rin Hinkai Godo
Junko Sakurada
2008/05/17

COUNTERMEASURE REQUEST
Q 4Rin Hinkai Godo
Junko Sakurada
2008/04/18

INTERMEDIATE REPLY

COUNTERMEASURE REPLY
2008/07/08

COUNTERMEASURE ISSUED

COUNTERMEASURE APPLICATION
C Kikaku Kanri
Watanabe Yuzuru
2008/06/30

COMPLETED
Q 4Rin Hinkai Godo
Junko Sakurada
2008/07/08

RECEPTION DATE /

COUNTERMEASURE REQUEST

ADDRESSEE | RECEPTION / | RECEPTION /

RANK: A

DATE:

APPROVAL	CHECK	CREATOR

MODEL CODE YM/MODEL NAME	TITLE	QIS CONTROL #
CP2	Side Curtain and Seat Air Bag Deploy at Door Slam＜QAH2552＞	MV20080416135749
08/ACCORD/		
OCCURRENCE DESCRIPTION		

REPLY

REPLY TO Q 4Rin Hinkai Godo VIA BY May 9

INVESTIGATION AND ANALYSIS RESULTS

Country of occurrence: USA
****
[Information investigation result]
1) There are 4 cases of side airbag and curtain airbag deployment when the customer closed the door.(2 Css and 2 HAM)
2) SRS unit and side impact sensor had no problems for HAM build. Assess that airbag deployment was normal operation by crash.
*From above results, we issued SHODO HATSUDOSHO to HGT to verify toughness of development at the time of the door close. (2008/4/18)
[Actual part confirmation result]
1) As a result of visual confirmation, no abnormalities such as damage or dent in the SRS unit and sid impact sensor identified.
2) No bent connector or contaminants identified.
[Record confirmation result]
1) Confirmed R side airbag and curtain airbag deployment history.

[Record confirmation result]
1) Confirmed development history of R side airbag and curtain airbag.
2) From recored crash wave, assess that it is impact by the door close.
[Recreation test result]
1) As a result of recreation test result, we confirmed that side airbag and curtain airbag deploy when the door is slammed at speeds over approx.[redacted]m/s.
*See attachment for test conditions.
[Deployment thoughness comparison with other models]
1) Confirmed 4Dr ACCORD for UA had [redacted]% OFF margine for the door slam at [redacted]m/s.
2) Confimed other models with results in the maraket have [redacted]% OFF margine secured for the door slam at [redacted]m/s.
*See attachment for the test result.

*From the above results, assess that development thoughness for 4Dr ACCORD for UA for the door close was insufficient for other models, and
it led to side airbag and curtain airbag development by the door shut speeds by the user.

CAUSE ANALYSIS

[Cause of occurrence]
-Assess that side airbag and curtain airbag were deployed by speeds of the door close by the user because the toughness for the door close was insufficient.

COUNTERMEASURE

[C/M for the problem]
-Setting threshold value for crash was changed.
-D/C:2008/4/23 DC No.C48-2-1702

TREATMENT FOR STOCK & SOLD UNITS & PARTS

-No specific treatment will not be taken due to this is a rare case by related the user door slam speeds.

COUNTERMEASURE APPLICATION INFORMATION

DATE	MODEL CODE (MODEL NAME)	YM	DEST.	CATEGORY	PRODUCT #
2008/06/30	CP2	2009	AH	F	C000551

COUNTERMEASURE EFFECTIVENESS

-Assess that it was effective due to new threshold setting valude could secure [redacted]% margin for the door slam ([redacted]m/s).

FEED BACK TO THE SOURCE

QUALITY IMPROVEMENT SHEET
[Q I S]

ISSUED BY
Q 4Rin Hinkai Godo

OCCURRENCE MARKET			
REPORT #	AHOS2008040301-00		
FRAME #	JHMCP26388[redacted]		
ENGINE #	K24Z2-[redacted]		
TRANSMISSION #			
TRANSMISSION CATEGORY	5AT		
MILEAGE OR HOURS	2317	Mile	
REGISTRATION DATE	2008/02/25		
OCCURRENCE DATE	2008/03/24		
PRODUCT DATE	2008/01/09		

SERVICE PART #			
MAIN CAUSAL PART #	77960-TA0		
CAUSAL PART SYMPTOM CODE AND DESCRIPTION			
MODEL CODE			
CAUSE CATEGORY	Specification		
RESP. DEPARTMENT			
RESP. SUPPLIER	HONDA RESERCH AND	CODE	6530
COUNTERMEASURE CATEGORY	Closed		
COUNTERMEASURE PART SYMPTOM CODE AND DESCRIPTION	3207	change of th	
OCCURRENCE FORECAST	Sporadic		
COUNTERMEASURE PART AVAILABILITY	IV	Yes	
REVISED ITEM	DRAWING	OPERATION STANDARD	

DATE	REPLY DEPARTMENT (IN-HOUSE)	APPROVAL	CHECK	CREATOR
07/08				

DATE	REPLY DEPARTMENT (IN-HOUSE)	APPROVAL	CHECK	CREATOR

DATE	REPLY DEPARTMENT (OUTSIDE)	APPROVAL	CHECK	CREATOR

ISSUE	DATE	VERSION	APPROVAL	CHECK	CHECK	CREATOR
3	2008/07/15	REVISE	Junichi Miy		Satoru Yosh	Junko Saku
2	2008/07/10	FINISH	Junichi Miy		Satoru Yosh	Junko Saku
1	2008/05/16	TENT. FI	Junichi Miy		Satoru Yosh	Junko Saku
0	2008/04/16	NEW	Junichi Miy			Takashi Tan

Q.I.S

QIS CONTROL #: MV20080416135749

INVESTIGATION RESULTS

*Detailed analysis requested to the SPLY (Continental)

PE14-004

HONDA

3/28/2014

Q8

Q8-2_MV200504161357749

Q8-21_MV20080416135749_Japanese_Redacted

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

イベント
担当部門氏名
完了年月日
⬇
受付
Q四輪品改合同
藤尾　忠義
2008/04/03
⬇
情報調査
Q四輪品改合同
谷本　孝
2008/04/16
⬇
調査解析
Q四輪品改合同
櫻田　純子
2008/05/17
⬇
対策要求
Q四輪品改合同
櫻田　純子
2008/04/18
⬇
中間回答
⬇
対策回答
合同解析室
櫻田純子
2008/07/08
⬇
出図
⬇
対策実施
C企画管理ＢＬ
渡辺　譲
2008/06/30
⬇
完了
Q四輪品改合同
櫻田　純子
2008/07/08

受付月日
／

対策要求

宛先		経由	受付			
	合同解析室	殿				
		経由	受付			
		殿				

重要度
A

年　月　日		
承認	確認	作成

型式/YM・通称名	件　名	推　進　No.
CP2	（AHOS）ドア閉めた際　サイドカーテンSRSとサイドSRS展開＜QAH2552＞	MV20080416135749
08/ACCORD/		
発生状況		

停車時に助手席側のドアを閉めた際、助手席側のサイドカーテンSRSとサイドSRSが展開した。

＜JHMCP26388C[redacted]＞
お客様が助手席側のドアを閉めたとき、助手席のサイドカーテンSRSとサイドSRSが展開した。
走行距離は2,000マイルでスクラッチなどの跡は見られない。

回　答

5月9日　までに　　経由　Q四輪品改合同　　宛に回答願います。

調査・解析結果

発生国：アメリカ合衆国

【情報調査結果】
①ユーザーがドアを閉めた際に、サイド及びカーテンエアバッグが展開するという訴えが4件発生。(Css製車輌 2台, HAM製車輌 2台)
②HAM製車輌に取り付けられていたSRSユニット及びサイドインパクトセンサーに異常は無く、衝撃が印加されたことによる正常展開と判断。
※以上より、ドア閉めの際の展開タフネスを検証する為HGTに初動発動する。(2008/4/18)

【現品確認結果】
①SRSユニット及びサイドインパクトセンサーの外観に傷や凹み等の異常無し。
②コネクタの端子曲がり、異物付着等の異常無し。
【記録内容確認結果】
①R側サイドエアバッグ及びカーテンエアバッグの展開履歴を確認。
※取引先(ｺﾝﾁﾈﾝﾀﾙ)に詳細解析を依頼する。

【記録内容確認結果】
①R側サイドエアバッグ及びカーテンエアバッグの展開履歴を確認。
②入力された衝撃波形から、ドア閉めの際に発生する衝撃と判断。
【再現試験結果】
①再現試験結果、約[redacted]m/s以上のスピードでドアを閉めた際、サイド及びカーテンエアバッグが展開に至る場合があることを確認。
※試験条件は添付資料参照
【他機種との展開タフネス比較】
①北米向け4Dr ACCORDのドア強閉([redacted]m/s)に対するOFFマージンは[redacted]%であることを確認。
②市場実績のある他機種のドア強閉([redacted]m/s)に対するOFFマージン検証結果[redacted]%確保出来ている事を確認。
※テスト結果は添付資料参照

※以上より、北米向け4drACCORDのドア強閉に対する展開タフネスは他機種に対し不足していたため、ユーザーのドア閉めの速度によりサイド及びカーテンエアバッグの展開に至ったと判断する。

月日	回答部門(所内)	承認	確認	作成
07/08	合同解析室			櫻田純子

月日	回答部門(所内)	承認	確認	作成

月日	回答部門(所外)	承認	確認	作成

原因

【発生原因】
・ドア強閉に対する展開タフネスが不足していたため、ユーザーのドア閉めの速度により、サイド及びカーテンエアバッグの展開に至ったと判断する。

対策

【発生対策】
・側突に対する設定閾値の変更。
・2008/4/23設変　設変No.C48-2-1702

既販車及び在庫品の処置

・本事象の発生は、ユーザーのドア閉め速度に依存する稀な強閉に起因することから特別な措置は行わない。

対策適用号機					
年月日	型式（通称名）	年式	仕向地	区分	号機
2008/06/30	CP2	2009	AH	F	C000551

対策効果確認

・新閾値の設定により、ドア強閉([redacted]m/s)に対し[redacted]%のOFFマージンを確保出来ることから対策の効果があると判断する。

源流へのフィードバック

市場品質情報
〔 Ｑ Ｉ Ｓ 〕

発　行　部　門
Q四輪品改合同

発　生　場　所		
フレーム No.	JHMCP26388C[redacted]	
エンジン No.	K24Z2-[redacted]	
ミッション No.		
ミッション区分	5AT	
走行距離、時間	2317	Mile
登録　年月日	2008/02/25	
発生　年月日	2008/03/24	

新部品番号			
主部品番号	77960-TA0		
症状コード			
EDP KEY型式名			
原因区分	仕様		
責任区 部門			
責任区 取引先名	（株）本田技術研究j	コードNo.	6530
対策区分	完了		
対策内容コード	3207	仕様変更	
発生予測	あり(散発)		
対策パーツ	Ⅳ	有	
見直し項目	図面	作業標準	

発行	年月日	記事	承認	確認	確認	作成
3	2008/07/15	改訂発行	三宅準一		吉田悟	櫻田純子
2	2008/07/10	完了発行	三宅準一		吉田悟	櫻田純子
1	2008/05/16	一次完了	三宅準一		吉田悟	櫻田純子
0	2008/04/16	新規	三宅準一			谷本孝

PE14-004

HONDA

3/28/2014

Q8

Q8-2_MV200504161357749

Q8-22_MV20080416135749

Analysis Request to Continental_English_Redacted

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

Market Quality Information
〔Analysis/Countermeasure Request Form〕

Control No:

Issued date: 5/12/2008

To	Quality Assurance, Continental Automotive Japan	Receipt	/ May 2	Rank A	Issuer	omotive Quality Innovation Operati omotive Quality Analysis Of

Type/YM/Model name	Title	Approved	Checked	Created
CP2 08M Accord	Side curtain SRS, and side SRS deployment when door closed	Kamata	Yoshida	Sakurada

Occurrence situation

Side curtain SRS, and side SRS of the passenger side are deployed when the car is stopped, and its passeger side door is closed.
Side curtain SRS, and side SRS are deployed when the passenger side door is closed.
Its travel distance is 2000miles, and there is no scrach on the car.
* This has happned from nine vehicles of the North American market.(Three from HAM built, and three from Css)

Prelimnaly Analysis Results/Requests

<Affected parts inspection>

SRS unit visual inspection
1. No scar, or deformation is seen on the outer of SRS unit.

SRS unit performance check
1. No failure is found from the past, or current record.

Failure

```
    x0 x1 x2 x3 x4 x5 x6 x7 x8 x9 xA xB xC xD xE xF
0x: 00 00 00 00 00 00 0C 00 00 00 00 00 00 00 AA 4A
1x: [redacted]
```

Deployment record

```
8x: [redacted] 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00
```

L side: G trigger

R side: side airbag, and curtain airbag deployment

Transmission	
Frame No.	JHMCP26388[redacted]
ENG No.	
Transmission No.	
Part name	
Part No.	77960-TA0-L010-M4
Prod. Date	1/9/2008
Reg. date	2/25/2008
Failure occ. Date	3/24/2008
Mileage	2317 miles / h
Location	United States
Use	Commute Leisure Commercial( )
Equipment	
Others (Parts returned, attachment, etc.)	Market returnd parts is available.

Response due dat	5/22/2008
Respond to	Automotive Quality Innovation Operations Automotive Quality Analysis Office
Response with	- Analysis report - Others ( )
Contact	Sakurada, AQAO, Automotive Quality Innovation Operations, QCT, Honda Motor Co., Ltd.
Address Phone #	E-mail : junko_sakurada@hm.honda.co.jp TEL: +81-28-667-2104, FAX: +81-28-667-2112

* Please submit midterm report if response is delayed.
* Please attach necessary documents as well.
* Please implement IP control to C/M parts.

Date	Response received by (Div.)	Checked	PIC
18-Jun	AQAO	Yoshida	Sakurada

01064

Original stored until 5 /m 2018

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

Market Quality Information
〔Analysis/Countermeasure Request Form〕

Control No:

Issued date: 5/12/2008

To	Quality Assurance, Continental Automotive Japan	Receipt	/ May 2	Rank A	Issuer: omotive Quality Innovation Operati / omotive Quality Analysis Of

Type/YM/Model name	Title
CP2 / 08M Accord	Side curtain SRS, and side SRS deployment when door closed

Approved	Checked	Created
Kamata	Yoshida	Sakurada

Occurrence situation

Side curtain SRS, and side SRS of the passenger side are deployed when the car is stopped, and its passeger side door is closed.
Side curtain SRS, and side SRS are deployed when the passenger side door is closed.
Its travel distance is 2000miles, and there is no scrach on the car.
* This has happned from nine vehicles of the North American market.(Three from HAM built, and three from Css)

Prelimnaly Analysis Results/Requests

<Affected parts inspection>

Side impact sensor visual inspection
1. No scar, or corrosion is seen on the outer of SRS unit.

Parts: Side impact sensor

1. No scar, or corrosion is seen on the outer of SRS unit.

Parts: Side impact sensor
Parts No.: 7790-TA0-A11

Sattelite safing sensor
1. No scar, or corrosion is seen on the outer of SRS unit.

Parts: Satellite safing sensor

*Analyze SRS unit detailed record, and provide G data recorded in the unit.
Use the market returned SRS unit, side impact sensor, and sattelite safing sensor when you conduct

Transmission	
Frame No.	JHMCP26388[redacted]
ENG No.	
Transmission No.	
Part name	Side impact sensor/Satellite safing sensor
Part No.	77970-TA0-A11/77975-TA0-A11
Prod. Date	1/9/2008
Reg. date	2/25/2008
Failure occ. Date	3/24/2008
Mileage	2317 miles / h
Location	United States
Use	Commute Leisure Commercial( )
Equipment	
Others (Parts returned, attachment, etc.)	Market returnd parts is available.

Response due dat	5/22/2008
Respond to	Automotive Quality Innovation Operations Automotive Quality Analysis Office
Response with	- Analysis report - Others ( )
Contact	Sakurada, AQAO, Automotive Quality Innovation Operations, QCT, Honda Motor Co., Ltd.
Address Phone #	E-mail : junko_sakurada@hm.honda.co.jp TEL: +81-28-667-2104, FAX: +81-28-667-2112

* Please submit midterm report if response is delayed.
* Please attach necessary documents as well.
* Please implement IP control to C/M parts.

Date	Response received by (Div.)	Checked	PIC
18-Jun	AQAO	Yoshida	Sakurada

Original stored until 5 /m 2018

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

Market Quality Information
〔Analysis/Countermeasure Request Form〕

Control No:

Issued date: 5/23/2008

To	Quality Assurance, Continental Automotive Japan	Receipt	/ May 26	Rank A	Issuer: omotive Quality Innovation Operati / omotive Quality Analysis Of

Type/YM/Model name	Title
CP2 / 08M Accord	Side curtain SRS, and side SRS deployment when door closed

Approved	Checked	Created
Miyake	Yoshida	Sakurada

Occurrence situation

Side curtain SRS, and side SRS of the passenger side are deployed when the car is stopped, and its passeger side door is closed.
Side curtain SRS, and side SRS are deployed when the passenger side door is closed.
Its travel distance is 2000miles, and there is no scrach on the car.
* This has happned from nine vehicles of the North American market.(Three from HAM built, and three from Css)

Prelimnaly Analysis Results/Requests

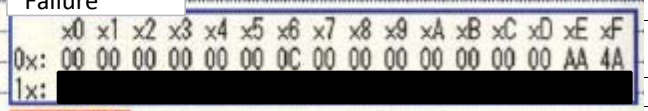
<Affected parts inspection>

[Actual part confirmation result]
- Outside looking confermation result
(Parts number) 77960-TA0-L010-M4
(Serial No.) C0FD01EM53%

SRS unit visual inspection
1. No scar, or deformation is seen on the outer of SRS unit.
2. No bent, or contaminant adhesion is seen

SRS unit performance check
1. No failure is found from the past, or current record.
2. There is a deployment history for side

Failure



Deployment record

L side: G trigger

R side: side airbag, and curtain airbag deployment recorded

Transmission	
Frame No.	JHMCP26828[redacted]
ENG No.	
Transmission No.	
Part name	
Part No.	77960-TA0-L010-M4
Prod. Date	1/10/2008
Reg. date	2/18/2008
Failure occ. Date	3/24/2008
Mileage	1948miles / h
Location	United States
Use	Commute Leisure Commercial( )
Equipment	
Others (Parts returned, attachment, etc.)	Market returnd parts is available.

Response due dat	6/2/2008
Respond to	Automotive Quality Innovation Operations Automotive Quality Analysis Office
Response with	- Analysis report - Others ( )
Contact	Sakurada, AQAO, Automotive Quality Innovation Operations, QCT, Honda Motor Co., Ltd.
Address Phone #	E-mail : junko_sakurada@hm.honda.co.jp TEL: +81-28-667-2104, FAX: +81-28-667-2112

* Please submit midterm report if response is delayed.
* Please attach necessary documents as well.
* Please implement IP control to C/M parts.

Date	Response received by (Div.)	Checked	PIC
18-Jun	AQAO	Yoshida	Sakurada

Original stored until 6 /m 2018

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

Market Quality Information
〔Analysis/Countermeasure Request Form〕

Control No:

Issued date: 5/23/2008

To	Quality Assurance, Continental Automotive Japan	Receipt	/ May 26	Rank A	Issuer: omotive Quality Innovation Operati / omotive Quality Analysis Of

Type/YM/Model name	Title
CP2 / 08M Accord	Side curtain SRS, and side SRS deployment when door closed

Approved	Checked	Created
Miyake	Yoshida	Sakurada

Occurrence situation

Side curtain airbag in the right side was deployed when my husband closed the door after my daugter got in the car.
* This has happned from nine vehicles of the North American market.(Three from HAM built, and three from Css built vehicles.)

Prelimnaly Analysis Results/Requests

<Affected parts inspection>

[Side impact sensor]
(Parts number) 7790-TA0-A111-M4
(Parts name)Side impact sensor
(Serial No.) G0WW0LVUZP0
1. No scar, or corrosion is seen on the outer of SRS unit.
2. No bent, or contaminant adhesion is

Parts: Side impact

(Parts number) 7790-TA0-A111-M4
(Parts name)Side impact sensor
(Serial No.) G0WW0LVW4$0
1. No scar, or corrosion is seen on the outer of SRS unit.
2. No bent, or contaminant adhesion is seen on the connecter terminal.

Parts: Side impact

[Satellite safing sensor]
(Parts number) 7790-TA0-A111-M4
(Parts name)Satellite safing sensor
(Serial No.) L0Zs04GW9G00
1. No scar, or corrosion is seen on the outer of SRS unit.

Satellite safing sensor

*Analyze SRS unit detailed record, and provide G data recorded in the unit.
Use the market returned SRS unit, side impact sensor, and satellite safing sensor when you conduct imapct

Transmission	
Frame No.	JHMCP26828[redacted]
ENG No.	
Transmission No.	
Part name	
Part No.	77970-TA0-L010-M4
Prod. Date	1/10/2008
Reg. date	2/18/2008
Failure occ. Date	3/24/2008
Mileage	1948 miles / h
Location	United States
Use	Commute Leisure Commercial( )
Equipment	
Others (Parts returned, attachment, etc.)	Market returnd parts is available.

Response due dat	6/2/2008
Respond to	Automotive Quality Innovation Operations
	Automotive Quality Analysis Office
Response with	- Analysis report - Others ( )
Contact	Sakurada, AQAO, Automotive Quality Innovation Operations, QCT, Honda Motor Co., Ltd.
Address Phone #	E-mail : junko_sakurada@hm.honda.co.jp TEL: +81-28-667-2104, FAX: +81-28-667-2112

* Please submit midterm report if response is delayed.
* Please attach necessary documents as well.
* Please implement IP control to C/M parts.

Date	Response received by (Div.)	Checked	PIC
18-Jun	AQAO	Yoshida	Sakurada

01064

Original stored until 6 /m 2018

PE14-004

HONDA

3/28/2014

Q8

Q8-2_MV20050416135749

Q8-22_MV20080416135749

Analysis Request to Continental_Japanese_Redacted

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

市場品質情報〔解析・対策 依頼書〕

管理No; MV20080416135749
発行日; 2008年5月12日

宛先		受付	/	
	コンティネンタル・オートモーティブ・ジャパン株式会社 品質保証責任者 殿	受付	5/12	數上

重要度
A

発行部門	
	四輪品質改革部
	合同解析室

型式/YM・通称名	件名
CP2 08M ACCORD	ドア閉めた際 サイドカーテンSRSとサイドSRS展開＜QAH2552＞

承認	確認	作成
鎌田	吉田	櫻田

発生状況

停車時に助手席側のドアを閉めた際、助手席側のサイドカーテンSRSとサイドSRSが展開した。
お客様が助手席側のドアを閉めたとき、助手席のサイドカーテンSRSとサイドSRSが展開した。
走行距離は2,000マイルでスクラッチなどの跡は見られない。
※北米で9件発生。(HAM製:6件 Css製:3件)

一次解析結果／依頼事項

【現品確認結果】
【SRSユニット】
■外観確認結果
①SRSユニットの外観に傷や変形等の異常無し。
②コネクタの端子曲がり、異物付着等の異常無し。

■動作確認結果
①記録内容確認結果、現在及び過去故障の記録は無し。
②R側サイドエアバッグ及びカーテンエアバッグの展開履歴あり。

故障記録

	x0	x1	x2	x3	x4	x5	x6	x7	x8	x9	xA	xB	xC	xD	xE	xF
0x:	00	00	00	00	00	00	0C	00	00	00	00	00	00	00	AA	4A
1x:	[redacted]															

展開記録

8x:	[redacted]	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00	00

L側:Gトリガ履歴あり
R側:サイドエアバッグ及びカーテンエアバッグ展開履歴あり

ミッションタイプ	
フレーム No.	JHMCP26388C[redacted]
エンジン No.	
ミッション No.	
部品名	77960-TA0-L010-M4
部品 No.	
製造日	2008 年 1 月 9 日
登録日	2008 年 2 月 25 日
不具合発生日	2008 年 3 月 24 日
距離又は時間	2317 Mile
発生地区	アメリカ合衆国
用途	通勤 レジャー 商用)
装備	
その他	
無, 添付資料等)	現品有り

回答期限	2008年5月22日
回答宛先	四輪品質改革部 合同解析室
回答形式	・解析レポート ・その他( )
問合せ先	本田技研工業㈱ 品質改革センター 四輪品質改革部 合同解析室 櫻田 TEL;028-687-2104, FAX;028-687-2112 Eメール;junko_sakurada@hm.honda.co.jp

＊回答が遅れる場合は、中間報告をお願いします。
＊回答時は必要関連資料も添付して下さい。
＊対策品は初物管理を実施して下さい。

月／日	回答受理部門名	確認	担当
6/18	合同解析室	吉田	櫻田

01064

原本保存期限 : 2018年5月

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

市場品質情報〔解析・対策 依頼書〕

管理No：MV20080416135749
発行日：2008年5月12日

宛先		受付	/	重要度	発行部門	四輪品質改革部
	コンティネンタル・オートモーティブ・ジャパン株式会社 品質保証責任者 殿	受付	5/12	A		合同解析室

型式/YM・通称名	件名	承認	確認	作成
CP2 08M ACCORD	ドア閉めた際 サイドカーテンSRSとサイドSRS展開＜QAH2552＞	鎌田	吉田	櫻田

発生状況

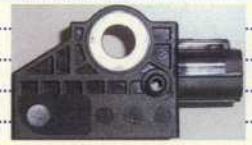
停車時に助手席側のドアを閉めた際、助手席側のサイドカーテンSRSとサイドSRSが展開した。
お客様が助手席側のドアを閉めたとき、助手席のサイドカーテンSRSとサイドSRSが展開した。
走行距離は2,000マイルでスクラッチなどの跡は見られない。
※北米で9件発生。(HAM製：6件 Css製：3件)

一次解析結果／依頼事項

【現品確認結果】
【サイドインパクトセンサー】
①外観に、傷、サビ等の異常無し。
②コネクタの端子曲がり、異物付着等の異常無し。

部品名 ：ｻｲﾄﾞｲﾝﾊﾟｸﾄｾﾝｻｰ
部番 ：77970-TA0-A11
ｼﾘｱﾙNo. ：G0WW0LYMN80

①外観に、傷、サビ等の異常無し。
②コネクタの端子曲がり、異物付着等の異常無し。

部品名 ：ｻｲﾄﾞｲﾝﾊﾟｸﾄｾﾝｻｰ
部番 ：77970-TA0-A11
ｼﾘｱﾙNo. ：G0WW0M03V70


【サテライトセーフィングセンサー】
①外観に、傷、サビ等の異常無し。
②コネクタの端子曲がり、異物付着等の異常無し。

部品名 ：ｻﾃﾗｲﾄｾｰﾌｨﾝｸﾞｾﾝｻｰ
部番 ：77975-TA0-A11
ｼﾘｱﾙNo. ：L0Z04GZNX0

※SRSユニットの詳細な記録内容の解析をお願いします。ユニットに入力されたGデータを提出して下さい。
衝撃感度試験実施の際は、返却したSRSユニット及びｻｲﾄﾞｲﾝﾊﾟｸﾄｾﾝｻｰ、ｻﾃﾗｲﾄｾｰﾌｨﾝｸﾞｾﾝｻｰを使用して下さい。

ミッションタイプ	
フレーム No.	JHMCP26388C[redacted]
エンジン No.	
ミッション No.	
部品名	77970-TA0-A11
部品名	77975-TA0-A11
部品 No.	ｻｲﾄﾞｲﾝﾊﾟｸﾄｾﾝｻｰ
部品 No.	ｻﾃﾗｲﾄｾｰﾌｨﾝｸﾞｾﾝｻｰ
製造日	2008 年 1 月 9 日
登録日	2008 年 2 月 25 日
不具合発生日	2008 年 3 月 24 日
距離又は時間	2317 Mile
発生地区	アメリカ合衆国
用途	通勤 レジャー 商用)
その他	
(現品の有無，添付資	現品有り

回答期限	2008年5月22日
回答宛先	四輪品質改革部 合同解析室
回答形式	・解析レポート ・その他( )
問合せ先	本田技研工業㈱ 品質改革センター 四輪品質改革部 合同解析室 櫻田 TEL；028-687-2104, FAX；028-687-2112 Eメール；junko_sakurada@hm.honda.co.jp

＊回答が遅れる場合は、中間報告をお願いします
＊回答時は必要関連資料も添付して下さい。
＊対策品は初物管理を実施して下さい。

月／日	回答受理部門名	確認	担当
6/18	合同解析室	吉田	櫻田

01064

原本保存期限：2018年5月

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

市場品質情報〔解析・対策 依頼書〕

管理No；MV20080416135749
発行日；　2008年5月23日

宛先		受付	/
	コンティネンタル・オートモーティブ・ジャパン株式会社 品質保証責任者　殿	受付	5/26 受上

重要度
A

発行部門	
	四輪品質改革部
	合同解析室

型式/YM・通称名	件　　名
CP2 08M ACCORD	ドア閉めた際　サイドカーテンSRSとサイドSRS展開＜QAH2552＞

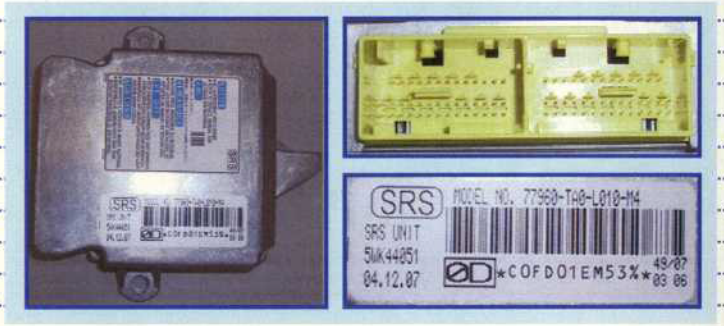
承認	確認	作成
三宅	吉田	櫻田

発生状況

車輌に娘が乗り込み夫がドアと閉めたところ、R側のカーテンエアバッグが展開した。
※北米で9件発生。(HAM製：6件　Css製：3件)

一次解析結果／依頼事項

【現品確認結果】
■外観確認結果
《部番》77960-TA0-L010-M4
《部品名》SRSユニット
《シリアルNo.》C0FD01EM53%
《製造日》2007/12/04



①SRSユニットの外観に傷や変形等の異常無し。
②コネクタの端子曲がり、異物付着等の異常無し。

■動作確認結果
①現在及び過去故障の記録無し。
②R側カーテンエアバッグの展開履歴あり。

故障記録

	x0	x1	x2	x3	x4	x5	x6	x7	x8	x9	xA	xB	xC	xD	xE	xF
0x:	00	00	00	00	00	00	0C	00	00	00	00	00	00	00	AA	4A
1x:	[redacted]															

展開記録

8x: [redacted] 00 00 00 00 00 00 00 00 00 00

L側：Gトリガ履歴あり
R側：カーテンエアバッグ展開履歴あり

ミッションタイプ	
フレーム No.	JHMCP26828C[redacted]
エンジン No.	
ミッション No.	
部品名	77960-TA0-L010-M4
部品 No.	
製造日	2008 年 1 月 10 日
登録日	2008 年 2 月 18 日
不具合発生日	2008 年 3 月 24 日
距離又は時間	1948 Mile
発生地区	アメリカ合衆国
用途	通勤　レジャー　商用　　)
装備	
その他	
無，添付資料等)	現品有り

回答期限	2008年6月2日
回答宛先	四輪品質改革部 合同解析室
回答形式	・解析レポート ・その他(　　)
問合せ先	本田技研工業㈱　品質改革センター 四輪品質改革部　合同解析室　櫻田 TEL；028-687-2104, FAX；028-687-2112 Eメール；junko_sakurada@hm.honda.co.jp

＊回答が遅れる場合は、中間報告をお願いします。
＊回答時は必要関連資料も添付して下さい。
＊対策品は初物管理を実施して下さい。

月／日	回答受理部門名	確認	担当
6/18	合同解析室	吉田	櫻田

01064

原本保存期限：　2018年6月

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

市場品質情報〔解析・対策 依頼書〕

管理No：MV20080416135749
発行日：2008年5月23日

宛先		受付	/	重要度	発行部門	四輪品質改革部
	コンティネンタル・オートモーティブ・ジャパン株式会社 品質保証責任者 殿	受付	5/26	A		合同解析室

型式/YM・通称名	件名	承認	確認	作成
CP2 08M ACCORD	ドア閉めた際 サイドカーテンSRSとサイドSRS展開＜QAH2552＞	三宅	吉田	櫻田
発生状況				

車輌に娘が乗り込み夫がドアと閉めたところ、R側のカーテンエアバッグが展開した。
※北米で9件発生。(HAM製：6件 Css製：3件)

一次解析結果／依頼事項

【現品確認結果】

【サイドインパクトセンサー】
《部番》77970-TA0-A111-M4
《部品名》ｻｲﾄﾞｲﾝﾊﾟｸﾄｾﾝｻｰ
《ｼﾘｱﾙNo.》G0WW0LVUZP0
①外観に、傷、サビ等の異常無し。
②コネクタの端子曲がり、異物付着等の異常無し。

サイドインパクトセンサー

サイドインパクトセンサー

《部番》77970-TA0-A111-M4
《部品名》ｻｲﾄﾞｲﾝﾊﾟｸﾄｾﾝｻｰ
《ｼﾘｱﾙNo.》G0WW0LVW4$0
①外観に、傷、サビ等の異常無し。
②コネクタの端子曲がり、異物付着等の異常無し。

【サテライトセーフィングセンサー】
《部番》77975-TA0-A111-M4
《部品名》ｻﾃﾗｲﾄｾｰﾌｨﾝｸﾞｾﾝｻｰ
《ｼﾘｱﾙNo.》L0ZS04GW9G0
①外観に、傷、サビ等の異常無し。
②コネクタの端子曲がり、異物付着等の異常無し。

サテライトセーフィングセンサー

※SRSユニットの記録内容の解析をお願いします。ユニットに入力されたGデータを提出して下さい。
衝撃感度試験実施の際は、返却したSRSユニット及びｻｲﾄﾞｲﾝﾊﾟｸﾄｾﾝｻｰ、ｻﾃﾗｲﾄｾｰﾌｨﾝｸﾞｾﾝｻｰを使用して下さい。

ミッションタイプ	
フレーム No.	JHMCP26828C[redacted]
エンジン No.	
ミッション No.	
部品名	77960-TA0-L010-M4
部品 No.	
製造日	2008 年 1 月 10 日
登録日	2008 年 2 月 18 日
不具合発生日	2008 年 3 月 24 日
距離又は時間	1948 Mile
発生地区	アメリカ合衆国
用途	通勤 レジャー 商用)
装備	
その他	
無，添付資料等)	現品有り

回答期限	2008年6月2日
回答宛先	四輪品質改革部 合同解析室
回答形式	・解析レポート ・その他( )
問合せ先	本田技研工業㈱ 品質改革センター 四輪品質改革部 合同解析室 櫻田 TEL；028-687-2104, FAX；028-687-2112 Eメール；junko_sakurada@hm.honda.co.jp

＊回答が遅れる場合は、中間報告をお願いします。
＊回答時は必要関連資料も添付して下さい。
＊対策品は初物管理を実施して下さい。

月／日	回答受理部門名	確認	担当
6/18	合同解析室	吉田	櫻田

01064

原本保存期限： 2018年6月

PE14-004

HONDA

3/28/2014

Q8

Q8-2_MV200504161357749

Q8-25_Urgent action request form(MV2008041613574 9)_English_Redacted

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

☐QPD:8-3-42950 ☐Sss:8-24-2375 ☐Mss:8-23-2180 ☐Css:8-21-3609 ☐Kss:8-25-1926

4727

Request to
Takayama SMG, HGT Quality Planning GR
Uechi, Nakajima, Tadokoro, Tsuru kan MG

H Purchase PESC
H Quality Information
H Customer Ofifce
STC

Request / Reply

Request from AQAO
Denso Gr. Audio/Navi/SRS
Issued: 4/17/2008
PIC: Junko Sakurada
Manager: Junichi Kamata
Tel: 8-28-781
Fax: 8-29-7791
+81-29-687-2112

Request / Reply

Request from
Denso Gr. Audio/Navi/SRS
Issued:
PIC:
Manager:
Tel:
Fax:

Urgent

Shodosho
A

Scramble
Analysis result
Investigation
analysis
S/O
O

Please reply within 20 days after you receive market returned part. If it takes you more than 20ays to reply, please provide us with midterm report, or progress state in the Reception Division comment column of this form including possible reply date.

Title	Side curtain SRS, and side SRS deployment when door closing<QAH2552>		
Model	08M ACCORD		
Type: VIN	JHMCP26388C[redacted]	Mileage	2317 mile
Audit Officer	—	Market	USA
Audit Date	—	Plant	Css
Audit Location	—	QIS No :MV20080416135749	
Meeting time	—	QIC No :	
Meeting Location	—		
Customer Audit	~~Yes/No~~	Auditor —	

Request
This problem has occurred from two Css built units, and two HAM built units in the US market.
Analysis shows that the side impact sensor, and SRS unit from HAM built units have no anomaly.
Please study toughness to airbag deployment for door closing.
*That is coordinated with Sindo CE from HGT 4G4, and Ohmoto CE on 4/16/ 2008.

Shodo Meeting on April 17

Request by AQAO

Please promote this issue. Yasunaga on April 17 Yasunaga 4/17

Comment from HGT	Function Division	Quality Planning Division
Please promote this issue by 4G4, and 4G2-1 Ishima 4G		AOKI

Promotion division comment(Study, and analysis reply) — Replied on April 18

We'll immediately review toughness increase to airbag deployment for strong door closing force.
We'll handle drawing, and determine a countermeasure. Ohmoto 4G2-1

Function Division manager	Quality Planning Division manager
4G2HG Tsurumiya	Shindo / Tamura

Expert dispatch		Reply date	
Answer by (mark)		PIC of Scramble activity	
HGT( )SS Customer HDS		Division/expert	
Manager	Function Division / Quality Planning Division	Division/expert	

PE14-004

HONDA

3/28/2014

Q8

Q8-2_MV200504161357749

Q8-25_Urgent action request form(MV20080416135749)_Japanese_Redacted

□QPD:8-3-42950 □Sss:8-24-2375 □Mss:8-23-2180 □Css:8-21-3609 □Kss:8-25-1926

4727

依頼先	
HGT 品企GR	高山 SMG殿
HGT 上地SMG 中島SMG 田所MG 鶴谷MG	4G4 4G2-1
SMG殿	MG殿
H購買	PESC殿
( ) SS	殿
H品情課	殿
H客相室	殿
STC	所長殿

依頼 回答

依頼元 合同解析室	
電装Gr AUDIO/NAVI/SRS sec	
発信日	08年 4月 17日
担当者	櫻田 純子
責任者	鎌田 淳一
TEL	(内) 8-29-7791
FAX	(内) 8-29-7791 (外)028-687-2112

依頼 回答

依頼元 管理No( )	
発信日	
発信部署	
担当者	
責任者	
TEL	
FAX	

緊急 初動発動書

A

スクランブル依頼	
解析回答依頼	
調査解析依頼	○
S/O	

＊回答の期間は現品着後、20日以内にお願いします。
尚、20日以上遅れる場合は途中結果および進捗状況を当用紙の「受信部門コメント」欄に理由と回答予定日を入れ、FAX願います

件 名	ドア閉めた際 サイドカーテンSRSとサイドSRS展開<QAH2552>		
機種名ーY／M	08M ACCORD		
型式ー車台番号	JHMCP26388C[redacted]	走行距離	2317 mile
立会官庁	ー	打上げ国	アメリカ合衆国
立会日時	ー	製造工場	Css
立会場所	ー	QIS No :MV20080416135749	
集合日時	ー	QIC No :	
集合場所	ー		
お客様立会の有無	有・無 立会者名 ー		

依頼事項(依頼元)

本件、US市場にて、Css製車輌で2件、HAM製車輌で2件発生してます。
HAM製車輌のSRSユニット及びサイドインパクトセンサーを解析した結果、製品には異常が無いことを確認済みです。ドアを閉めた際の展開タフネスについて対応を検討願います。

※2008/4/16 HGT 4G4 新藤主研 / 4G2 大本主研と整合済み

初動会議日 4 月 17 日

依頼事項(合同解析室)

よろしくお願いします。安永 4/17

コメント(HGT)

4G4, 4G2-1 にて対応よろしく願います。 17/APR '08 4G技管 石間

機能部門	品企GR
	青

推進部門コメント〔調査解析・解析回答〕

回答日 4 月 18 日

ドア強閉に対しての展開タフネスアップを至急検討致します

ユニットでの対策仕様Fixしたい出図処理を推進します。 4G21 大本

4G4 責任者

4G2MG	機能MG	品企GR
[signature]	代 新藤	田 [signature]

エキスパート出動回答			回答日	年 月 日
回答部門 (○印) HGT( )SS・客相・HDS			スクランブル推進担当者	
			部 門	エキスパート名
責任者	機能MG	品企GR		

PE14-004

HONDA

3/28/2014

Q8

Q8-2_MV200504161357749

Q8-26_Continental ATMTV JPN Initial Production Parts Tag_English

該当箇所のNoを○印する。CIRCLE APPLICABLE NO.

1. 仕様変更初物 INITIAL PRODUCTION PARTS OF SPEC. CHANGE
2. 品質改善初物 QUALITY IMPROVEMENT ACTIVITY
3. 自主管理初物 VOLUNTARY INITIAL PARTS CONTROL
(1. 先行確認 ADVANCED QUALITY CONFIRMATION)
(2. 初物提示 SUBMIT ACTUAL INITIAL PARTS)

本線以外は、取引先又は、発行部門で記入して下さい。
TO BE COMPLETED BY SUPPLIER EXCEPT WHERE INDICATED IN BOLD LINES

初物管理〔初物品〕
INITIAL PRODUCTION PARTS

管理 NO. / CONTROL NO.	CSC 08H 021 IPP
発行年月日 / DATE OF ISSUE	2008. 6. 18

④

A 取引先又は発行課 / SUPPLIER OF DEPARTMENT ISSUING — 発行者 / PERSON ISSUING — DATE — 搬入数 / QUANTITY — LOT NO.

B 最終搬入取引先 / FIRST SUPPLIER — 発行者 / PERSON ISSUING — DATE — 搬入数 / QUANTITY — LOT NO.

Continental Automotive Japan 數上 6/27 ~~54~~57

部番 / PART NO.	77960-TAO-L020-M4
部品名 / PART NAME	UNIT ASSY, SRS
仕様通知 / SPEC NOTICE NO.	C48-2-1702

初物内容 HOW CHANGED

Initial parts delivery for specification change.

1	仕様変更：SPEC. CHANGE	6	機械変更：MACHINE CHANGE
2	新規取引先：NEW SUPPLIER	7	治工具変更：JIG/TOOL CHANGE
3	材料変更：MATERIAL CHANGE	8	金型変更：DIE/MOLD CHANGE
4	加工条件・方法変更：MANUFACTURING METHOD CHANGE	9	検査方法変更：INSPECTION METHOD CHANGE
5	工程系列変更：MANUFACTURING PROCESS ORDER CHANGE	10	搬送方法・同姿変更：TRANSPORTATION METHOD/TYPE OF PACKING CHANGE

初物品には、検査成績表を添付し搬入して下さい。
DELIVER INITIAL PRODUCTION PARTS WITH INSPECTION RESULT SHEETS.
1) 本エフの①は、取引先又は発行部門控、SHEET ① MUST BE KEPT BY SUPPLIER OR DEPARTMENT ISSUING.
2) 本エフの②③④は、各工程、取引先責任者のサインをして次工程に流して下さい。
SHEETS②③④ MUST BE PASSED TO NEXT PROCESS WITH SIGNATURE OF RESPONSIBLE PERSON FOR THE PROCESS.

責任者署名：SIGNATURE OF RESPONSIBLE PERSON

① 発行取引先 / FOURTH SUPPLIER DATE	② 中間工程取引先 / THIRD SUPPLIER DATE	③ 中間工程取引先 / SECOND SUPPLIER DATE
④ 最終搬入取引先 / FIRST SUPPLIER DATE	⑤ 本田技研受付 / HONDA RECEPT DATE	⑥ 本田技研検査 / HONDA INSPECTION DATE
數上 2008.6.18		石井 6/24

~~量産移行判定~~ 可・否
PRODUCTION LINE SUPPLY JUDGEMENT PASS・FAIL
合格

03011

④ 初物生管部門控
DUPLICATE FOR INITIAL PRODUCTION CONTROL DEPARTMENT

保存期限：2023 年
RETENTION PERIOD; YEARS

取引先名又は発行課と最終搬入取引先が同一の場合上段を斜線のこと。
WHERE "A" AND "B" ARE COMMON, STRIKE OUT "A".

該当箇所のNoを○印する。
CIRCLE APPLICABLE NO.

✓ アラタ

初物管理〔初 物 品〕
INITIAL PRODUCTION PARTS

確 認 結 果
INSPECTION RESULT

機 種 MODEL	TA0Z AA6
切換月日：DATE OF APPLICATION	H20.6.30

ENG.-NO:

FRM.-NO: CP2-0000551

( )-NO:

判 定 JUDGEMENT	合 格 ACCEPTED	不具合 REJECTED	
	∂		○暫定使用 TEMPORARY USE ○修正・選別 REPAIR·SELECTION ○特 採 SPECIAL ACCEPTANCE

備 考 REMARK

Apply 3104

社内ルート ROUTE	AF2M0 D1-2A						完検部品 → PERSON IN CHARGE OF FINAL INSPECTION	完検責任者 RESPONSIBLE PERSON FOR FINAL INSPECTION	主管部門通り TO BE RETURNED TO MAIN CONTROL DEPARTMENT
判 定 JUDGEMENT	OK						6/30		
サ イ ン SIGNATURE	永瀬						安藤	藤田	

完検判定 RESULT OF FINAL INSPECTION	合 格 ACCEPTED	不具合 REJECTED	
	∂		○暫定使用 TEMPORARY USE ○組替実施 REPLACEMENT WITH CORRECT PART

備 考：REMARK

✓

PE14-004

HONDA

3/28/2014

Q8

Q8-2_MV200504161357749

Q8-26_Continental ATMTV JPN Initial Production Parts Tag_Japanese

該当箇所のNoを○印する。CIRCLE APPLICABLE NO.

①.仕様変更初物 INITIAL PRODUCTION PARTS OF SPEC. CHANGE
2.品質改善初物 QUALITY IMPROVEMENT ACTIVITY
3.自主管理初物 VOLUNTARY INITIAL PARTS CONTROL
(1.先行確認 ADVANCED QUALITY CONFIRMATION)
(2.初物提示 SUBMIT ACTUAL INITIAL PARTS)

太線以外は、取引先又は、発行部門で記入して下さい。
TO BE COMPLETED BY SUPPLIER EXCEPT WHERE INDICATED IN BOLD LINES

初物管理〔初物品〕
INITIAL PRODUCTION PARTS

管理NO. CONTROL NO. CSC08H021PP ④

発行年月日 DATE OF ISSUE 2008. 6. 18

取引先名又は発行課と最終搬入取引先が同一の場合上段を斜線のこと。
WHERE "A" AND "B" ARE COMMON, STRIKE OUT "A".

A 取引先又は発行課 SUPPLIER OF DEPARTMENT ISSUING / 発行者 PERSON ISSUING / DATE / 搬入数 QUANTITY / LOT NO.

B 最終搬入取引先 FIRST SUPPLIER: コンティネンタル・オートモーティブ ニッポン 株式会社 / 発行者 PERSON ISSUING: 數上 / DATE: 6/27 / 搬入数 QUANTITY: 5457 / LOT NO.

部番 PART NO.	77960-TA0-L020-MA
部品名 PART NAME	UNIT ASSY, SRS
仕様通知 SPEC NOTICE NO.	C48-2-1702

初物内容 HOW CHANGED: 仕様変更による初物搬入のため

1	仕様変更：SPEC. CHANGE	6	機械変更：MACHINE CHANGE
2	新規取引先：NEW SUPPLIER	7	治工具変更：JIG/TOOL CHANGE
3	材料変更：MATERIAL CHANGE	8	金型変更：DIE/MOLD CHANGE
4	加工条件・方法変更：MANUFACTURING METHOD CHANGE	9	検査方法変更：INSPECTION METHOD CHANGE
5	工程系列変更：MANUFACTURING PROCESS ORDER CHANGE	10	搬送方法・荷姿変更：TRANSPORTATION METHOD/TYPE OF PACKING CHANGE

該当箇所のNoを○印する。
CIRCLE APPLICABLE NO.

初物品には、検査成績表を添付し搬入して下さい。
DELIVER INITIAL PRODUCTION PARTS WITH INSPECTION RESULT SHEETS.

1) 本エフの①は、取引先又は発行部門控, SHEET① MUST BE KEPT BY SUPPLIER OR DEPARTMENT ISSUING.
2) 本エフの②③④は、各工程、取引先責任者のサインをして次工程に流して下さい。
SHEETS②③④ MUST BE PASSED TO NEXT PROCESS WITH SIGNATURE OF RESPONSIBLE PERSON FOR THE PROCESS.

責任者署名：SIGNATURE OF RESPONSIBLE PERSON			量産移行判定 可・否 PRODUCTION LINE SUPPLY JUDGEMENT PASS・FAIL
① 発行取引先 FOURTH SUPPLIER DATE →	② 中間工程取引先 THIRD SUPPLIER DATE →	③ 中間工程取引先 SECOND SUPPLIER DATE	
			合格
④ 最終搬入取引先 FIRST SUPPLIER DATE →	⑤ 本田技研受付 HONDA RECEPT DATE →	⑥ 本田技研検査 HONDA INSPECTION DATE	
數上 2008.6.18		7/10 井 6/24	

03011

④ 初物主管部門控
DUPLICATE FOR INITIAL PRODUCTION CONTROL DEPARTMENT

保存期限：2023年
RETENTION PERIOD; YEARS

✓ アラタ

初物管理〔初物品〕 INITIAL PRODUCTION PARTS

確認結果 INSPECTION RESULT

機種 MODEL	TA07AA6
切換月日：DATE OF APPLICATION	H20.6.30

ENG.-NO：	
FRM.-NO： CP2-0000551	
(　)-NO：	

判定 JUDGEMENT	合格 ACCEPTED	不具合 REJECTED	
	○		
			○暫定使用 TEMPORARY USE ○修正・選別 REPAIR·SELECTION ○特採 SPECIAL ACCEPTANCE

備考 REMARK

投入3104

社内ルート ROUTE	AF2M0 D1-2A						完検担当 PERSON IN CHARGE OF FINAL INSPECTION	完検責任者 RESPONSIBLE PERSON FOR FINAL INSPECTION	主管部門戻り TO BE RETURNED TO MAIN CONTROL DEPARTMENT
判定 JUDGEMENT	OK						6/30		
サイン SIGNATURE	永瀬						安藤	鎌田	

完検判定 RESULT OF FINAL INSPECTION	合格 ACCEPTED	不具合 REJECTED		備考：REMARK
	○			
			○暫定使用 TEMPORARY USE ○組替実施 REPLACEMENT WITH CORRECT PART	

✓

PE14-004

HONDA

3/28/2014

Q8

Q8-2_MV200504161357749

Q8-27_Side curtain SRS and Side SRS deployed when doors are shut_QAH2552_English_Redacted

HONDA
The Power of Dreams

QIS No.:MV20080416135749

New & Closing Proposal

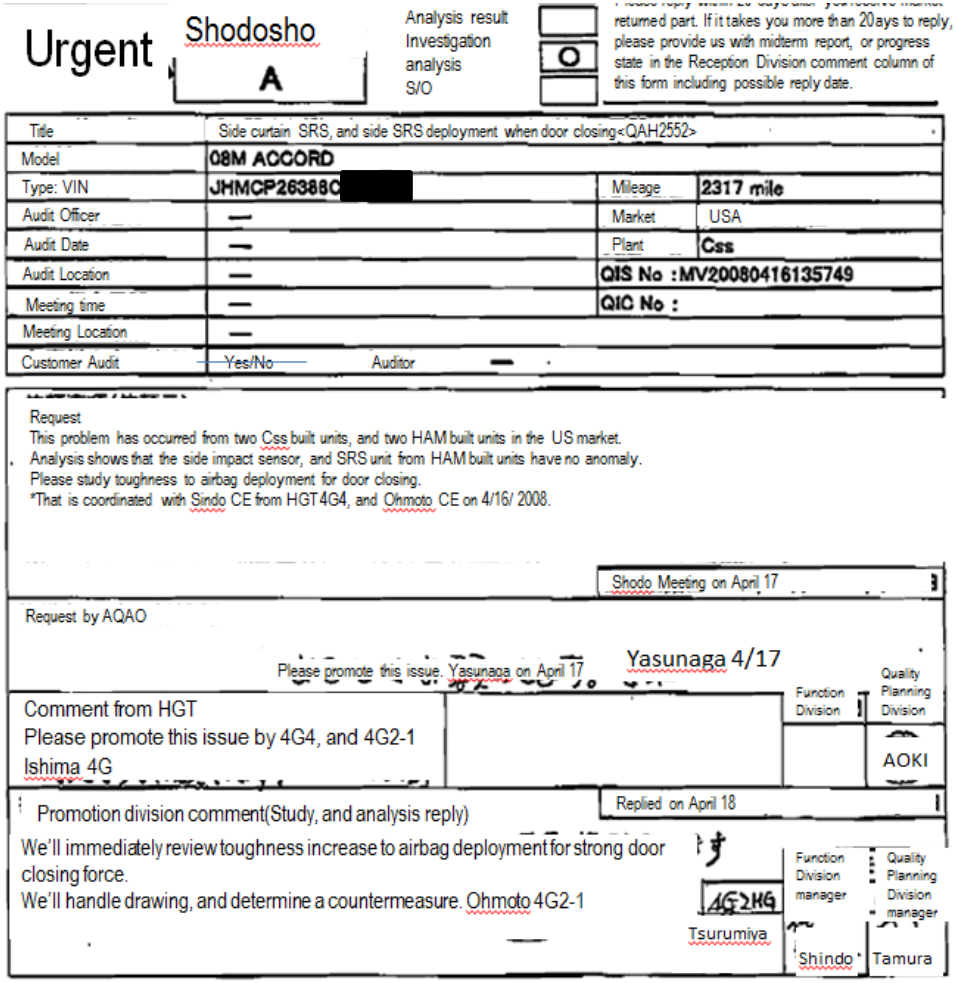
Model: 08M Accord

[Side Curtain SRS and Side SRS Deployed when Door is Shut <QAH2552>]

Reported on: April 22, 2008

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

Emergency Shodo Issuance



Urgent Shodosho A

Analysis result Investigation analysis S/O

returned part. If it takes you more than 20days to reply, please provide us with midterm report, or progress state in the Reception Division comment column of this form including possible reply date.

Title	Side curtain SRS, and side SRS deployment when door closing<QAH2552>		
Model	08M ACCORD		
Type: VIN	JHMCP26388C[redacted]	Mileage	2317 mile
Audit Officer	—	Market	USA
Audit Date	—	Plant	Css
Audit Location	—	QIS No :MV20080416135749	
Meeting time	—	QIC No :	
Meeting Location	—		
Customer Audit	Yes/No	Auditor	—

Request
This problem has occurred from two Css built units, and two HAM built units in the US market.
Analysis shows that the side impact sensor, and SRS unit from HAM built units have no anomaly.
Please study toughness to airbag deployment for door closing.
*That is coordinated with Sindo CE from HGT 4G4, and Ohmoto CE on 4/16/ 2008.

Shodo Meeting on April 17

Request by AQAO

Please promote this issue. Yasunaga on April 17 Yasunaga 4/17

Comment from HGT	Function Division	Quality Planning Division
Please promote this issue by 4G4, and 4G2-1 Ishima 4G		AOKI

Replied on April 18

Promotion division comment(Study, and analysis reply)

We'll immediately review toughness increase to airbag deployment for strong door closing force.
We'll handle drawing, and determine a countermeasure. Ohmoto 4G2-1

Function Division manager	Quality Planning Division manager
4G2HG Tsurumiya	Shindo Tamura

Regarding this issue, there are 2 cases with Css CBU, and 2 cases with HAM CBU in US market.
Analysis of HAM CBU SRS unit and side impact sensor found no anomalies.
Please develop countermeasures for toughness against deployment when door is slammed shut.

- HG Start Date: April 17
- Completion Target Date: Plan: May 16 (Emergency Shodo Target: 1 month)

Today’s Report

- Occurrence Status
- Root Cause Analysis
- Action Schedule
- Proposed Countermeasure

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

Occurrence Status

- **Claimed Symptom**

  Customer claimed that side airbag and side curtain airbag were deployed when door was shut.

- **Unique Points and Affected Vehicle Investigation Result**

  1 : Subject Vehicles
  08M Accord 4Dr for NA Market
  MAP CBU: 2 units, Css CBU: 2 units, total of 4 units

  2 : NA Market List of Affected Vehicles

CASE	VIN	AF date	Occurrence date	R or L	SRS UNIT Supplier
1	1HGCP26718A[redacted]	Feb/ 7/'08	Mar/18?/'08	R	Continental
2	1HGCP26738A[redacted]	Feb/ 8/'08	Feb/16/'08	L	Continental
3	JHMCP26388C[redacted]	Jan/ 9/'08	Mar/24?/'08	R	Continental
4	JHMCP26828C[redacted]	Jan/10/'08	Mar/24?/'08	?	Continental

? : No information

- Feb. 2008@MAP, Jan. 2008@Sayama CBU had experienced this symptom
- Happened by Fr door opening/closing. Happened with left and right side, respectively
  → No regularity found
- Case 1 and 2: Affected SRS units were sent back to Continental
  (No additional information received for 2 CBUs built in Sayama)

No unique points found in terms of production plant and the side of airbag deployed

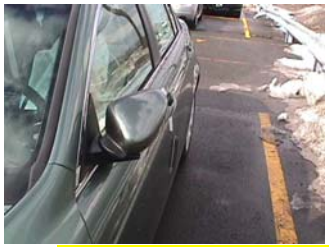
THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

Occurrence Status

- **WTY Investigation Result and Returned Parts Confirmation Result**

Case 1 : VIN: 1HGCP26738A[redacted]

1 : Appearance



Side Airbag
Side Curtain Airbag
Both of them were deployed

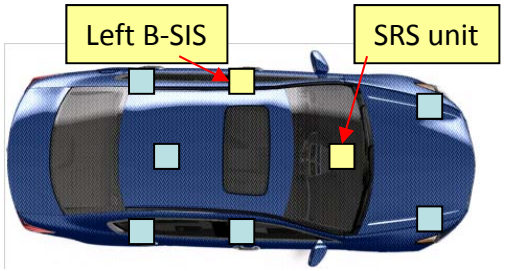
Side airbag and side curtain airbag were deployed by collision without vehicle deformation

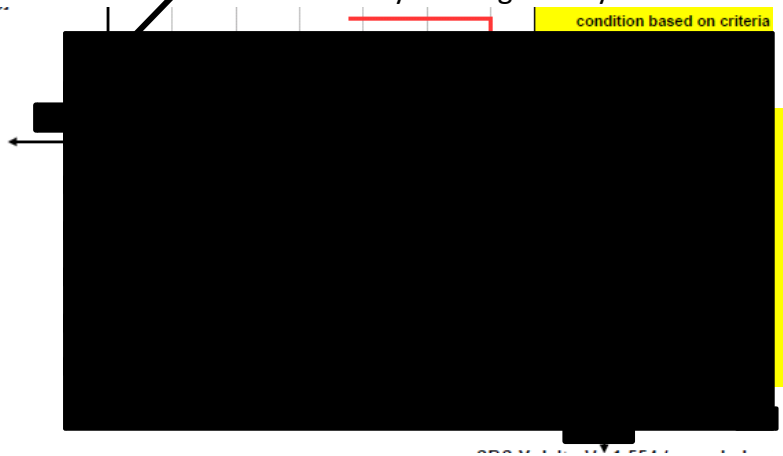
2 : SRS Unit Collision History Analysis

[redacted]	All d_v values from all SIS: Row1 SIS Left DV short High byte (ROW1_L_DVSp)	[redacted]	[redacted]	SRS_y delta_v for decision maps High byte (ECUY2kHz_DVn)	[redacted]
[redacted]	All d_v values from all SIS: Row1 SIS Left DV short Low byte	[redacted]	[redacted]	SRS_y delta_v for decision maps Low byte	[redacted]

NTF: Ignition judgment is made by SRS Unit and Left side B-SIS

Collision History: Analog Plot by G Data





Based on collision history + History G data, SRS unit determined it as collision and side airbag/side curtain airbag were deployed

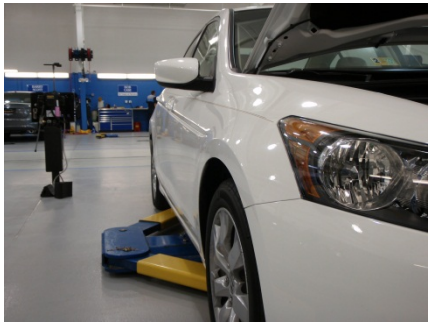
THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

Occurrence Status

- **WTY Investigation Result and Returned Parts Analysis Result**

Case2 : VIN: 1HGCP26718A[redacted]

1 : Appearance



Same as Case 1, no body deformation by collision

2 : SRS Unit Collision History Analysis

[redacted] All d_v values from all SIS: Row1 SIS Right DV short High byte (ROW1_L_DVSn)

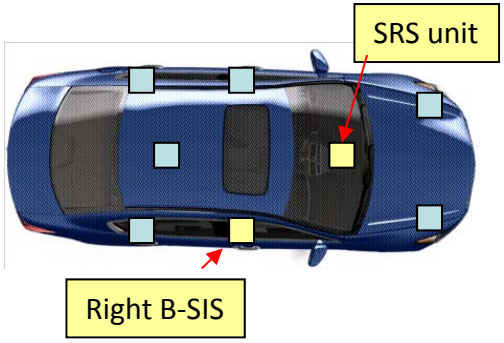
[redacted] All d_v values from all SIS: Row1 SIS Right DV short Low byte

[redacted] SRS_y delta_v for decision maps High byte (ECUY2kHz_DVn)

[redacted] SRS_y delta_v for decision maps Low byte

NTF: Ignition judgment is made by SRS Unit and Right side B-SIS

Collision History: Analog Plot by G Data



Based on collision history + History G data, SRS unit determined it as collision and side airbag/side curtain airbag were deployed

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

Root Cause Analysis

- **Recreation Test Result**

1 : Purpose

Conduct a test to slam the door shut with the speed exceeding the requirement ([redacted]m/s) to see if ignition judgment will be made.

2 : Test

・Use 2PX 4Dr NA market (MAP CBU) DAN vehicle to slam the door shut

・Verify ignition judgment by door slammed shut using warning lamp and collision history

3 : Test Result

Impact Side	Speed	Test Vehicle Condition	Deployment
-	[redacted] m/s	[redacted]	OFF
-	[redacted] m/s	↑	OFF
L	[redacted] m/s	Pu[redacted]ket	OFF
L	[redacted] m/s	↑	OFF
L	[redacted] m/s	↑	ON
L	[redacted] m/s	↑	ON
L	[redacted] m/s	[redacted]	OFF
R	[redacted] m/s	[redacted]	OFF
R	[redacted] m/s	↑	ON
R	[redacted] m/s	↑	ON
R	[redacted] m/s	↑	OFF
R	[redacted] m/s	↑	OFF
R	[redacted] m/s	↑	OFF
R	[redacted] m/s	Bo[redacted]g.)	OFF
R	[redacted] m/s	↑	ON
R	[redacted] m/s	4 pass[redacted]23kg)	ON
R	[redacted] m/s	↑	OFF
R	[redacted] m/s	Bod[redacted]g.)	ON
R	[redacted] m/s	↑	ON
R	[redacted] m/s	↑	OFF

Regardless of test vehicle status or condition, ON judgment is made near [redacted]m/s.

Based on recreation test result, for claimed 4 cases, it seems that the speed was [redacted]m/s or more when the door was shut.

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

Root Cause Analysis

- **Threshold Setting**

  Current Threshold Setting

A Requirement mode (door strong shut m/s) to ensure OFF margin by % to insure SINCAP and SICE T-TTF

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

Root Cause Analysis

- **Comparison with other models**

List of Setting Result

MY	Model	Speed	OFF margin
05	Accord 2Dr TS-X RL	[redacted] m/s	[redacted]
06	CIVIC 4Dr CIVIC 2Dr		
07	CR-V US Fit		
08	Accord 4Dr Accord 2Dr TS-X		
09	US Fit		

*Target OFF Margin [redacted]%

Target margin of [redacted]% is achieved when the door is shut strongly, but comparing to other models, OFF margin is smaller.

Other models that have proved track record ensure over [redacted]% OFF margin with [redacted]m/S data.

- **Countermeasure Options**

Modify the setting of threshold to ensure OFF margin over [redacted]% when door is slammed shut

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

Root Cause Analysis

- **Countermeasure Options**

  New Threshold Setting

SIS1_L

[redacted]

Simulation Result with New Threshold

Impact Side	Speed	Test Vehicle Condition	Threshold Old	Threshold New
-	[redacted] m/s	[redacted]	OFF	OFF
-	m/s	↑	OFF	OFF
L	m/s	[redacted]	OFF	OFF
L	m/s	↑	OFF	OFF
L	m/s	↑	ON	OFF
L	m/s	↑	ON	OFF
L	m/s	[redacted]	OFF	OFF
R	m/s	[redacted]	OFF	OFF
R	m/s	↑	ON	OFF
R	m/s	↑	ON	OFF
R	m/s	↑	OFF	OFF
R	m/s	↑	OFF	OFF
R	m/s	↑	OFF	OFF
R	m/s	[redacted]	OFF	OFF
R	m/s	↑	ON	OFF
R	m/s	[redacted]	ON	OFF
R	m/s	↑	OFF	OFF
R	m/s	[redacted]	ON	OFF
R	m/s	↑	ON	OFF
R	m/s	↑	OFF	OFF

・Ensured [redacted]% OFF margin with door slammed shut [redacted]m/s test data
・All recreation test data can be OFF
→ If SINCAP TTF is the worst condition, there will be [redacted]ms delay but no passenger safety concern

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

Root Cause Analysis

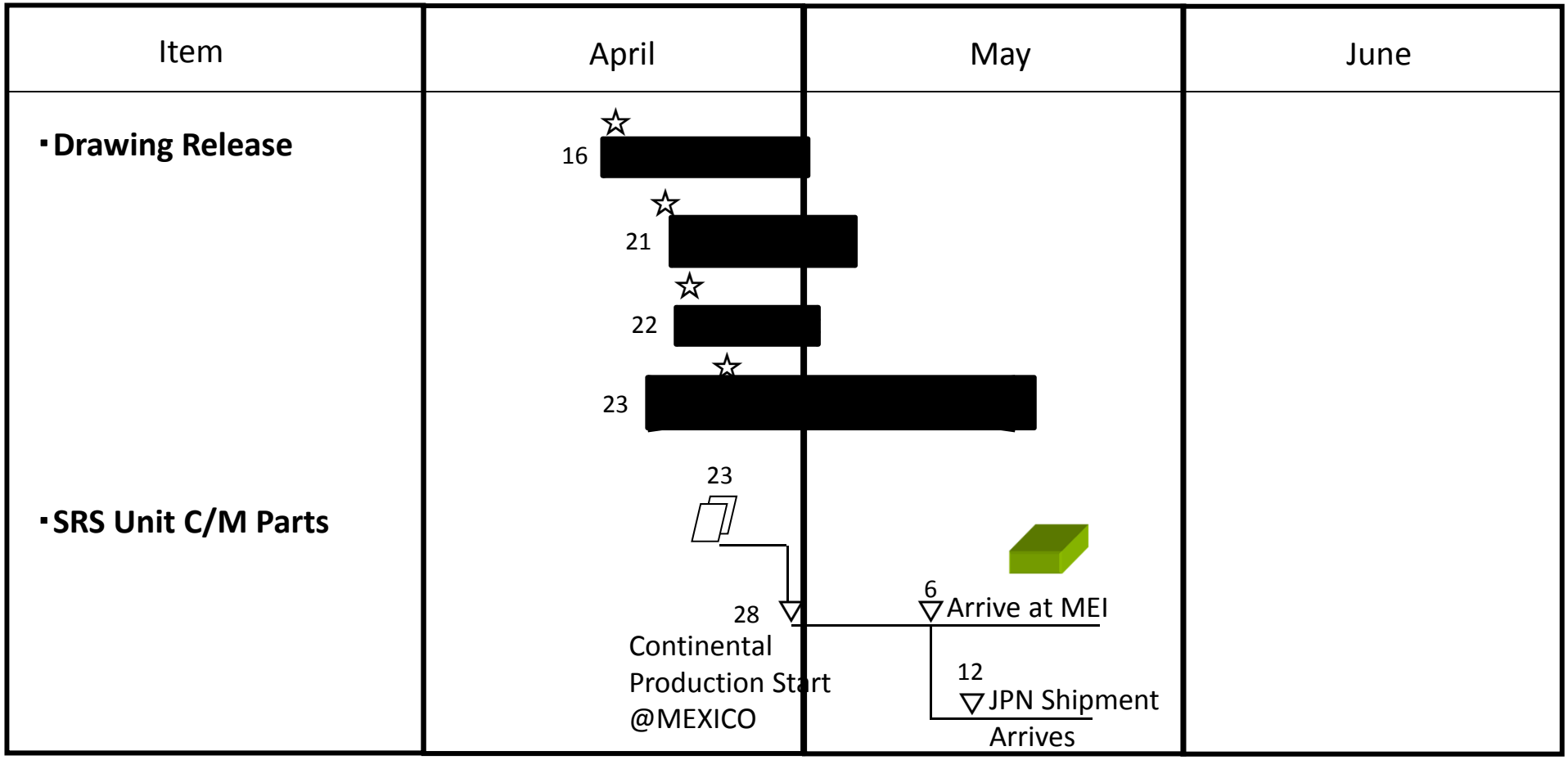
- **Summary**
  - SRS Unit/SIS were not defective
  - Based on collision history and inner G data analog plot, collision judgment was properly made
  - Based on recreation test result, when door is slammed shut with over [redacted] m/s speed, judgment is made as ON
  - As for other models with proven track record in the market, [redacted]% OFF margin is secured with door strong shut [redacted]0m/s data
  - New threshold setting ensures [redacted]% OFF margin when door is slammed shut with [redacted]0m/s

MP design change shall be implemented with new threshold

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

Action Schedule

- **C/M Parts Schedule**



To be delivered to US MEI: May 6, Sayama JPN Shipment: May 12

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

Proposed Countermeasure

Report on 2PX Side Airbag Inadvertent Deployment by Slamming Door Shut

*See attached for details

Css Product Planning Meeting
Room B
2008/4/21

Attendee

Chief Inspection Engineer: Usui

HGT Shindo, Oomoto
Sugamata
Css Tanaka, Nozaki
Matsumoto, Yamamoto

- Occurrence Status

  4 cases (HAM die: 2 cases, Css CBU: 2 cases) * Production days are close

- Analysis Result

  Problem recreated when door is shut with [redacted] m/s force

- Countermeasure

  Modify existing threshold (For Css, Parts to be delivered on 5/12)

- Actions for Sold Vehicles

  No market action. Supply C/M parts once inventories are consumed.

- Chief Inspection Engineer's Comment

  Agree to the contents above.
  Make sure to revisit requirement for the margin doors strongly closed.

- Proposed Countermeasure

Proposed Countermeasure

- **Failure Impact**

  ・This is product marketability issue

- **Occurrence Frequency**

  ・As of end of March, occurrence prediction of side airbag/side curtain airbag deployment with strong door closing is 0.0029% and low.
  (4 cases out of production volume 137903 units).

1 : Since this is a marketability issue and occurrence is expected to be low, we would like to monitor the market instead of proactive market action
→ CSS Agreed

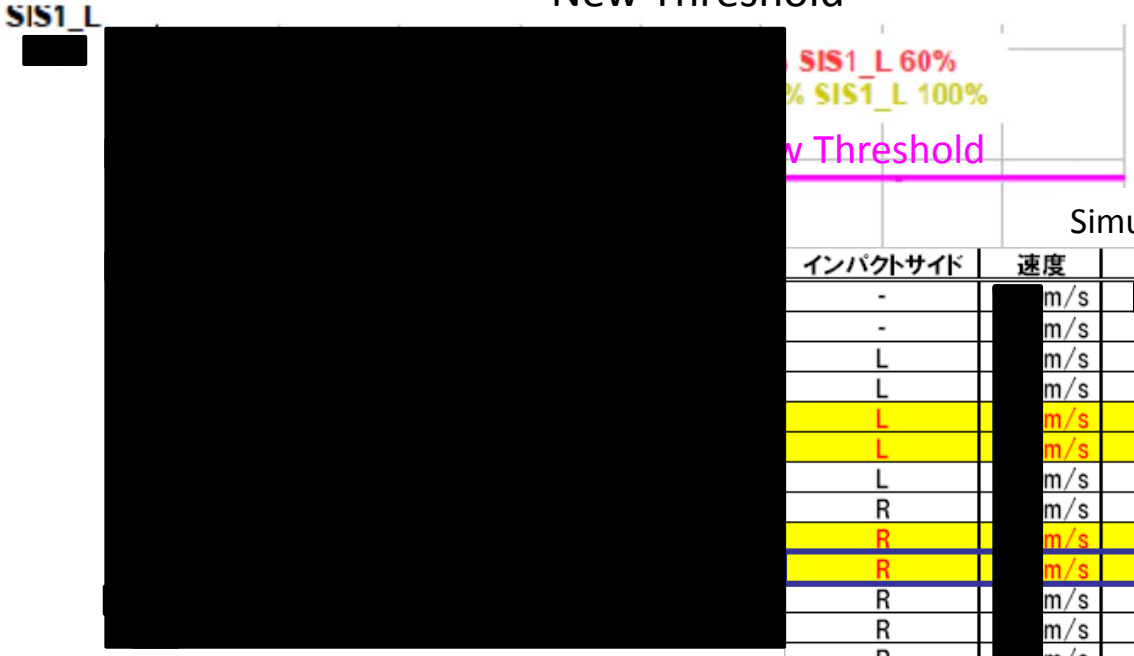
2 : As for the existing inventory at Sayama and MAP, use them as is and when old inventories are exhausted, then switch to new C/M parts
→ CSS, MAP Agreed

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

Root Cause Analysis

- **Performance after C/M**

New Threshold



Simulation Result by New Threshold

インパクトサイド	速度	テスト車状況	旧閾値	新閾値	OFFマージン
-	m/s		OFF	OFF	
-	m/s	↑	OFF	OFF	
L	m/s		OFF	OFF	
L	m/s	↑	OFF	OFF	
L	m/s	↑	ON	OFF	%
L	m/s	↑	ON	OFF	%
L	m/s		OFF	OFF	
R	m/s		OFF	OFF	
R	m/s	↑	ON	OFF	%
R	m/s	↑	ON	OFF	%
R	m/s	↑	OFF	OFF	
R	m/s	↑	OFF	OFF	
R	m/s	↑	OFF	OFF	
R	m/s		OFF	OFF	
R	m/s	↑	ON	OFF	%
R	m/s		ON	OFF	%
R	m/s	↑	OFF	OFF	
R	m/s		ON	OFF	%
R	m/s	↑	ON	OFF	%
R	m/s	↑	OFF	OFF	

- % OFF margin is ensured with door slammed shut by m/s test data
- All recreation test data can be OFF
- With door closing force m/s, % OFF margin is ensured

PE14-004

HONDA

3/28/2014

Q8

Q8-2_MV200504161357749

Q8-27_Side curtain SRS and Side SRS deployed when doors are shut_QAH2552_Japanese_Redacted

HONDA
The Power of Dreams

QIS No.:MV20080416135749

新規 & 完了提案

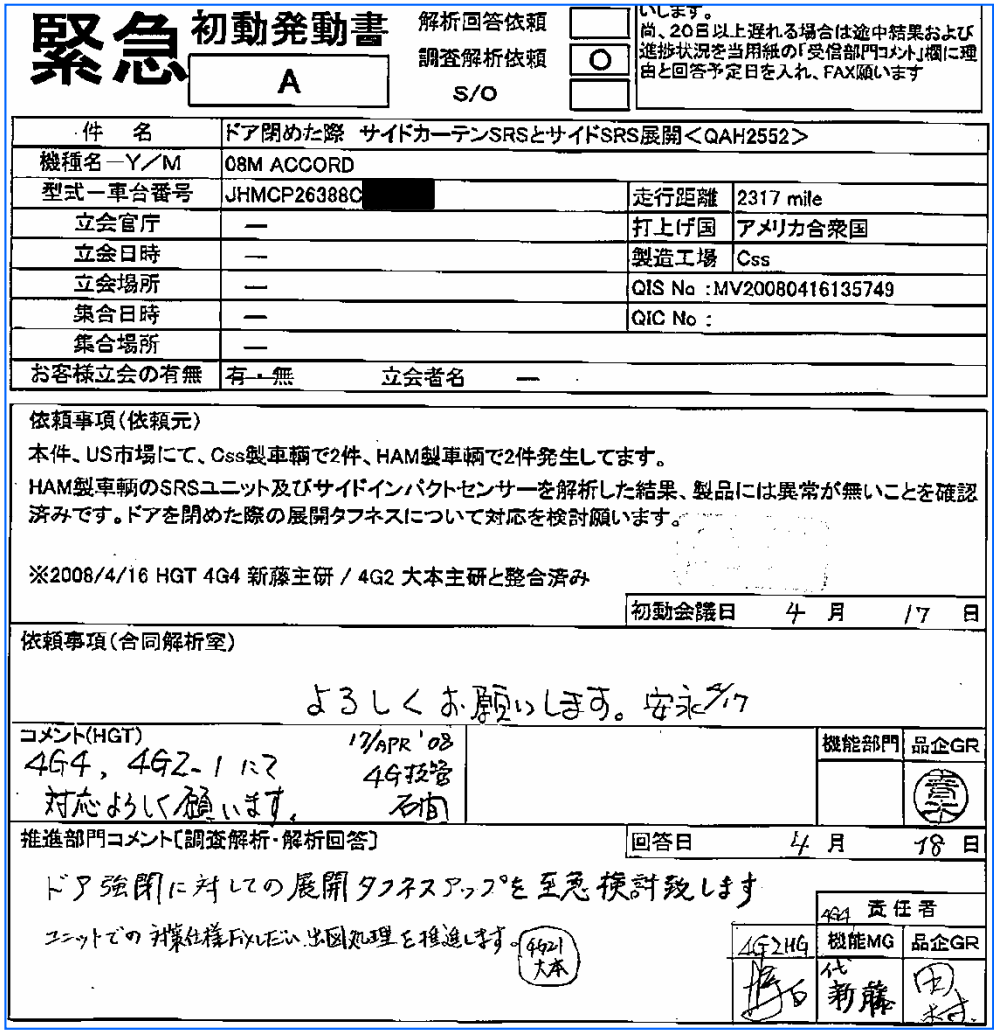
機種・08M ACCORD

[ドア閉めた際　サイドカーテン SRSとサイドSRS展開 ＜QAH2552＞]

報告日 : 2008年4月22日

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

緊急初動発動書



緊急 初動発動書

A

解析回答依頼 ［ ］
調査解析依頼 ［O］
S/O ［ ］

いします。
尚、20日以上遅れる場合は途中結果および進捗状況を当用紙の「受信部門コメント」欄に理由と回答予定日を入れ、FAX願います

件　名	ドア閉めた際　サイドカーテンSRSとサイドSRS展開<QAH2552>		
機種名—Y/M	08M ACCORD		
型式ー車台番号	JHMCP26388C[redacted]	走行距離	2317 mile
立会官庁	—	打上げ国	アメリカ合衆国
立会日時	—	製造工場	Css
立会場所	—	QIS No :MV20080416135749	
集合日時	—	QIC No :	
集合場所	—		
お客様立会の有無	有・無　　立会者名　—		

依頼事項(依頼元)

本件、US市場にて、Css製車輌で2件、HAM製車輌で2件発生してます。
HAM製車輌のSRSユニット及びサイドインパクトセンサーを解析した結果、製品には異常が無いことを確認済みです。ドアを閉めた際の展開タフネスについて対応を検討願います。

※2008/4/16 HGT 4G4 新藤主研 / 4G2 大本主研と整合済み

初動会議日　4 月　17 日

依頼事項(合同解析室)

よろしくお願いします。安永

コメント(HGT)
4G4, 4G2-1 にて
対応よろしく願います。
17APR '08
4G技管
石角

機能部門　品企GR

推進部門コメント[調査解析・解析回答]

回答日　4 月　18 日

ドア強閉に対しての展開タフネスアップを至急検討致します
ユニットでの対策仕様Fixしたい出図処理を推進します。(4G21 大本)

4G1 責任者
4G2HG　機能MG　品企GR
代 新藤

本件、US市場にて、Css製車輌で2件、HAM製車輌で2件発生してます
HAM製車輌のSRSユニット及びサイドインパクトセンサーを解析した結果、製品には異常が無いことを確認済みです。
ドアを閉めた際の展開タフネスについて対応を検討願います。

- HG開始日： 4月17日
- 完了目標日:5月16日 予定（緊急初動目標:1ヶ月）

本日の報告内容

- 発生状況
- 要因解析
- 展開日程
- 対応提案

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

発生状況

- **訴え内容、事象**

  ドアを閉めた際にサイドエアバック、サイドカーテンエアバックが展開したとの訴えが発生。

- **特異点　及び　事象発生車調査結果**

  1：発生対象
  08M　Accord　4Dr　北米向け
  MAP生産車2台、狭山生産車2台の計4台

  2：北米向け　　発生車一覧

CASE	VIN	組立日	発生日	展開サイド	SRS　UNITメーカー
1	1HGCP26718A[redacted]	Feb/ 7/'08	Mar/18?/'08	R	Continental
2	1HGCP26738A[redacted]	Feb/ 8/'08	Feb/16/'08	L	Continental
3	JHMCP26388C[redacted]	Jan/ 9/'08	Mar/24?/'08	R	Continental
4	JHMCP26828C[redacted]	Jan/10/'08	Mar/24?/'08	?	Continental

?：情報入手未

・08年2月@MAP、08年1月@狭山　組み立て車にて発生
・FRドアの開閉で発生　左側、右側それぞれにて発生
　→規則性無し
・Case1、2　当該SRS　UNITはコンチネンタルへ送付済
　（狭山生産車の2台については追加情報無し）

生産拠点　及び　展開サイドにおいて特異点　無し

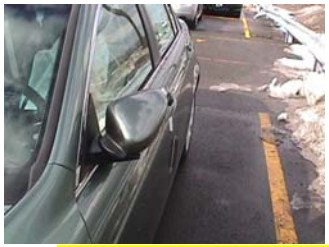
THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

発生状況

- ワランティー調査結果　と　不具合現品確認結果

Case1：VIN:　1HGCP26738A[redacted]

1：外観



サイドエアバック
サイドカーテンエアバック
共に展開

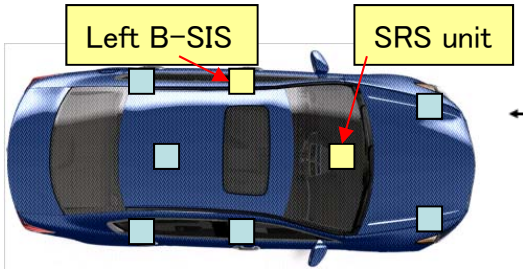
衝突による車体変形無しでサイドエアバック
サイドカーテンエアバックが展開

2：SRS　UNIT　衝突履歴解析

[redacted]	All d_v values from all SIS: Row1 SIS Left DV short High byte (ROW1_L_DVSp)	[redacted]	[redacted]	SRS_y delta_v for decision maps High byte (ECUY2kHz_DVn)	[redacted]
[redacted]	All d_v values from all SIS: Row1 SIS Left DV short Low byte	[redacted]	[redacted]	SRS_y delta_v for decision maps Low byte	[redacted]

故障は無く、SRS　UNITとL側　B-SISにて点火判定している

衝突履歴　Gデータでのアナログプロット



衝突履歴+履歴Gデータから
SRS　UNITが衝突判定した為
サイドエアバック
サイドカーテンエアバックが
展開した事が分かる

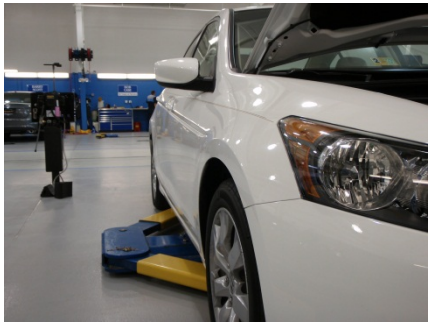
THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

発生状況

- ワランティー調査結果　と　不具合現品確認結果

Case2：VIN:　1HGCP26718A[redacted]

1：外観



Case1と同様に衝突による車体変形無し

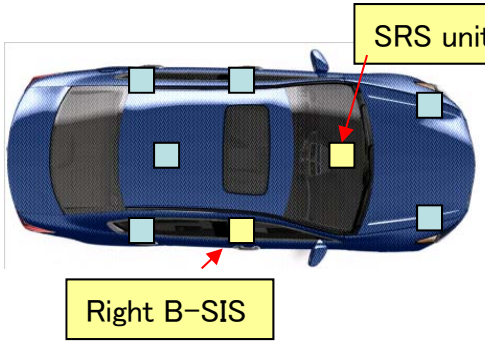
2：SRS　UNIT　衝突履歴解析

[redacted]	All d_v values from all SIS: Row1 SIS Right DV short High byte (ROW1_L_DVSn)	[redacted]	[redacted]
[redacted]	All d_v values from all SIS: Row1 SIS Right DV short Low byte	[redacted]	[redacted]

[redacted]	SRS_y delta_v for decision maps High byte (ECUY2kHz_DVn)	[redacted]	[redacted]
[redacted]	SRS_y delta_v for decision maps Low byte	[redacted]	[redacted]

故障は無く、SRS　UNITとR側　B-SISにて点火判定している

衝突履歴　Gデータでのアナログプロット



衝突履歴+履歴Gデータから
SRS　UNITが衝突判定した為
サイドエアバック
サイドカーテンエアバックが
展開した事が分かる

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

要因解析

- **再現テスト結果**

1:目的

要件で規定した速度([redacted]m/s)以上でのドア強閉テストを行い
点火判定の有無を確認する

2:テスト

・2PX4Dr　北米向け(MAP生産)　段確車を使用しドア強閉を行う
・ドア強閉による点火判定をワーニングランプ及び衝突履歴より確認する

3:テスト結果

インパクトサイド	速度	テスト車状況	点火判定
-	[redacted] m/s	[redacted]	OFF
-	[redacted] m/s	↑	OFF
L	[redacted] m/s	[redacted]	OFF
L	[redacted] m/s	↑	OFF
L	[redacted] m/s	↑	ON
L	[redacted] m/s	↑	ON
L	[redacted] m/s	[redacted]	OFF
R	[redacted] m/s	[redacted]	OFF
R	[redacted] m/s	↑	ON
R	[redacted] m/s	↑	ON
R	[redacted] m/s	↑	OFF
R	[redacted] m/s	↑	OFF
R	[redacted] m/s	↑	OFF
R	[redacted] m/s	[redacted]	OFF
R	[redacted] m/s	↑	ON
R	[redacted] m/s	[redacted]	ON
R	[redacted] m/s	↑	OFF
R	[redacted] m/s	[redacted]	ON
R	[redacted] m/s	↑	ON
R	[redacted] m/s	↑	OFF

テスト車状況、状態に関わらず[redacted]m/s前後からON判定が発生

再現テスト結果から
訴えのあった4件は
[redacted]m/s以上のスピードでドアを閉めていると思われる

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

要因解析

- **閾値設定**

現行　設定閾値

A要件モード（ドア強閉 m/s）でOFFマージンを %確保し
SINCAP、SICEのT-TTFを確保

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

要因解析

- **他機種との比較**

セッティング結果一覧

MY	機種	速度	OFFマージン
05	Accord 2Dr	[redacted]m/s	[redacted]%
	TS-X		[redacted]%
	RL		[redacted]%
06	CIVIC 4Dr		[redacted]%
	CIVIC 2Dr		[redacted]%
07	CR-V		[redacted]%
	US Fit		[redacted]%
08	Accord 4Dr		[redacted]%
	Accord 2Dr		[redacted]%
	TS-X		[redacted]%
09	US Fit		[redacted]%

*目標OFFマージン [redacted]%

ドア強閉での目標マージン[redacted]%
は達成出来ているが他機種と
比較するとOFFマージンが少ない

市場実績のある他機種ではドア強閉
[redacted]m/sデータで[redacted]%以上のOFFマージン
が確保出来ている

- **対策案**

ドア強閉でのOFFマージンが[redacted]%以上確保出来るように閾値を再設定する

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

要因解析

- **対策案**

新閾値設定

SIS1_L [redacted]

新閾値によるシミュレーション結果

インパクトサイド	速度	テスト車状況	旧閾値	新閾値
-	[redacted] m/s	[redacted]	OFF	OFF
-	[redacted] m/s	↑	OFF	OFF
L	[redacted] m/s	[redacted]	OFF	OFF
L	[redacted] m/s	↑	OFF	OFF
L	[redacted] m/s	↑	ON	OFF
L	[redacted] m/s	↑	ON	OFF
L	[redacted] m/s	[redacted]	OFF	OFF
R	[redacted] m/s	[redacted]	OFF	OFF
R	[redacted] m/s	↑	ON	OFF
R	[redacted] m/s	↑	ON	OFF
R	[redacted] m/s	↑	OFF	OFF
R	[redacted] m/s	↑	OFF	OFF
R	[redacted] m/s	↑	OFF	OFF
R	[redacted] m/s	[redacted]	OFF	OFF
R	[redacted] m/s	↑	ON	OFF
R	[redacted] m/s	[redacted]	ON	OFF
R	[redacted] m/s	↑	OFF	OFF
R	[redacted] m/s	[redacted]	ON	OFF
R	[redacted] m/s	↑	ON	OFF
R	[redacted] m/s	↑	OFF	OFF

・ドア強閉[redacted]m/sテストデータで[redacted]%のOFFマージンを確保
・再現テストデータ全てがOFF可能
→SINCAPのTTFが最悪の場合[redacted]ms遅れるが乗員保護性能上問題なし

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

要因解析

- まとめ
  - SRS　UNIT/SISは故障していなかった
  - 衝突履歴と内部Gデータアナログプロット
    から正常に衝突判定をしている事が分かった
  - 再現テスト結果から[redacted]m/s以上のスピードでドアを強閉すると
    ON判定する事が分かった
  - 市場実績のある他機種ではドア強閉[redacted]m/sデータで
    [redacted]のOFFマージンが確保出来ている
  - 新閾値はドア強閉[redacted]m/sデータで[redacted]%のOFFマージンを
    確保出来ている

新閾値での量産設変を行いたい

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

展開日程

- 対作品の展開と適用日程

項　目	4月	5月	6月
・出図　対応	☆16 ☆21 ☆22 ☆23		
・SRS　UNIT　対策品	23 28 Continental 製造スタート @MEXICO	6 MEI着 12 日本梱包着	

・US　MEIへ5月6日、狭山　日本梱包へ5月12日に納入予定

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

対応提案

2PX ドア強閉によるサイドエアバック展開不具合報告.

※詳細別紙参照

■ 発生状況

4件 (HAH製 2件, Css製 2件) ※但し生産日が近い.

■ 解析結果

ドア強閉 [redacted] m/s にて発生

■ 対策

設定閾値を変更する. (Css向けは5/12に日[redacted]搬入予定)

■ 既販車対応

市場措置は行わず. 在庫終了後に適用とする

■ 検主技コメント

了解しました。但し、今後、ドア強閉マージンに対する事件を見直して下さい。

Css 企画カンリ 会議室B. 2008/4/21

- 薄井検主技
- HGT 新藤主研・大本主研 菅又研
- Css 田中技幹 野崎主 松本技幹 山本(記)

対応提案

- **不具合の影響**

  ・商品性上の問題である

- **発生頻度**

  ・ドア強閉でのサイドエアバック、サイドカーテンエアバック展開の発生確率は
  3月末時点で0.0029%（生産台数137903台に対し4件）と発生頻度が低い

1：商品性上の問題である事、発生頻度が低い事から
積極的　市場措置は行わず市場監視としたい
→CSS　了解済

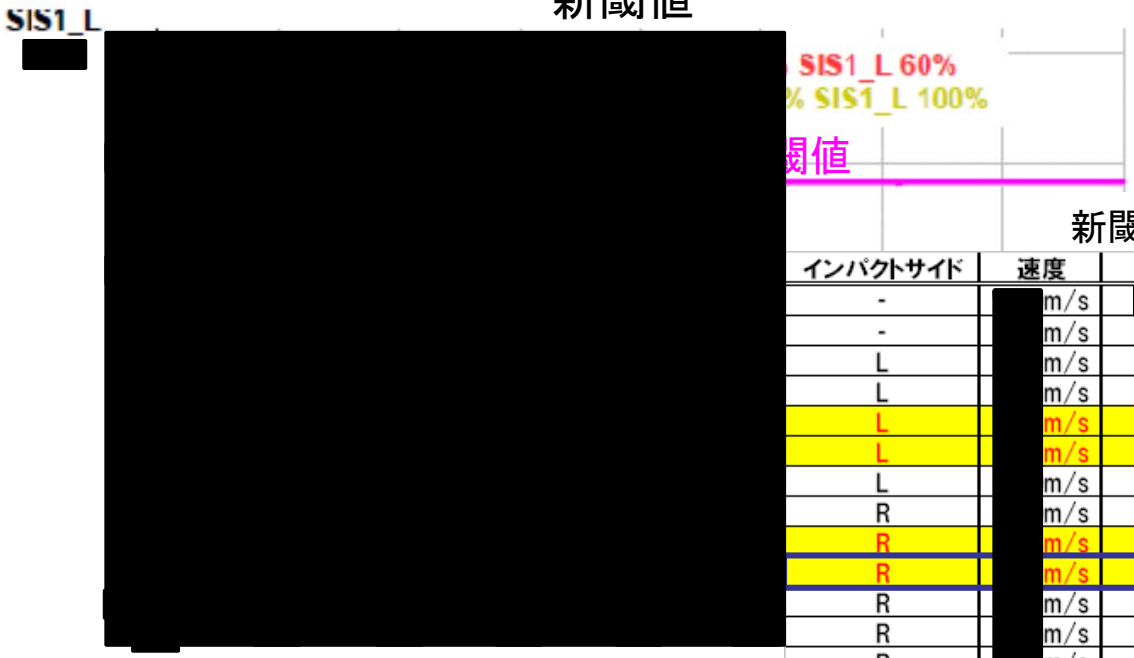
2：狭山、MAPの在庫はそのままラインへ投入し
旧品なくなり次第対策品へ切り替えとする
→CSS、MAP　合意済み

THIS PAGE CONTAINS BUSINESS CONFIDENTIAL INFORMATION

要因解析

- 対策後の性能

新閾値



新閾値によるシミュレーション結果

インパクトサイド	速度	テスト車状況	旧閾値	新閾値	OFFマージン
-	m/s		OFF	OFF	
-	m/s	↑	OFF	OFF	
L	m/s		OFF	OFF	
L	m/s	↑	OFF	OFF	
L	m/s	↑	ON	OFF	%
L	m/s	↑	ON	OFF	%
L	m/s		OFF	OFF	
R	m/s		OFF	OFF	
R	m/s	↑	ON	OFF	%
R	m/s	↑	ON	OFF	%
R	m/s	↑	OFF	OFF	
R	m/s	↑	OFF	OFF	
R	m/s	↑	OFF	OFF	
R	m/s		OFF	OFF	
R	m/s	↑	ON	OFF	%
R	m/s		ON	OFF	%
R	m/s	↑	OFF	OFF	
R	m/s		ON	OFF	%
R	m/s	↑	ON	OFF	%
R	m/s	↑	OFF	OFF	

・ドア強閉 m/sテストデータで %のOFFマージンを確保
・再現テストデータ全てがOFF可能
・ドア閉 m/s で %のOFFマージンを確保