

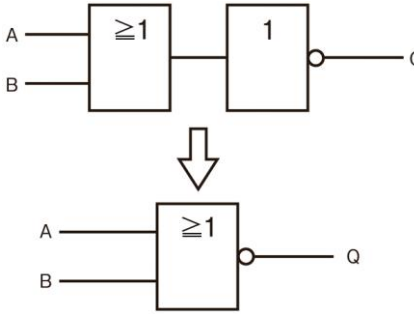
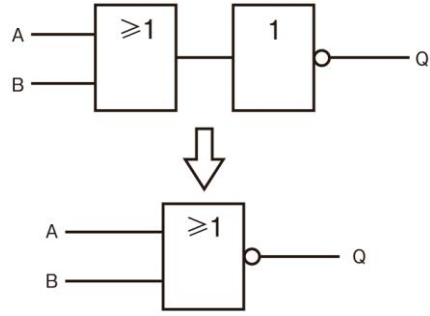
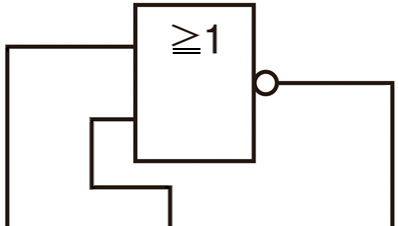
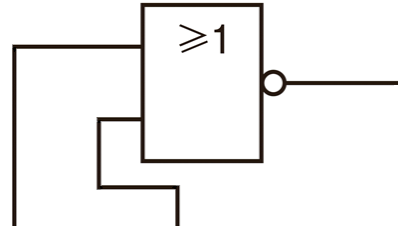
〔二級二輪自動車〕

奥付：第十九版から第二十版で変更した箇所（令和2年3月）

頁	箇所	内容
103	<p>図 I-16</p> <p>表 I-2</p>	<p>図中の『<math>\geq</math>』を『<math>\geq</math>』に変更</p> <p>表中の『<math>\geq</math>』を『<math>\geq</math>』に変更</p>
116	<p>上から 8 行目 (傍線部分を削除)</p>	<p>を変えるが、負荷側では常に一定の方向に電流が流れていることが分かる。図中赤く塗ったダイオード以外には電流は流れない。つまり 1 個のダイオードの負担率は<math>\frac{1}{3}</math>である。</p>
119	<p>上から 2 行目 (傍線部分を削除し、網掛け部分のように変更)</p> <p>下から 2 行目 (傍線部分を削除し、網掛け部分のように変更)</p>	<p>サーキット・テスタの抵抗測定レンジを用いて、図IV-12のようにB端子又はE端子に(+)のプローブ、ダイオードの各端子(P1~P3)に(-)のプローブを当てたとき、逆に当てたときの抵抗値を測定する。このとき一方向の抵抗値と逆方向の抵抗値との差が非常に大きければ良好と判断する。サーキット・テスタ(デジタル式)のダイオード・テスト・レンジを用いて、図IV-12のように各ダイオードに対して、プローブを順方向及び逆方向に当てたとき、順方向では順方向電圧が、逆方向では“OL”などが表示されれば正常と判断する。</p> <p>図IV-14のように、サーキット・テスタの抵抗測定レンジでIG端子とF端子間の両方向の抵抗を測定する。一方向に導通があり、逆方向になければ正常である。サーキット・テスタ(デジタル式)のダイオード・テスト・レンジを用いて、図IV-14のようにダイオードに対して、プローブを順方向及び逆方向に当てたとき、順方向では順方向電圧が、逆方向では“OL”などが表示されれば正常と判断する。</p>

〔二級二輪自動車〕

奥付：第十八版から第十九版で変更した箇所（平成28年4月）

頁	箇所	内容
104	図 I-20	<p>電気用図記号を変更</p> <p>(変更後)</p>  <p>(変更前)</p> 
表 I-5	表 I-5	<p>表中の電気用図記号を変更</p> <p>(変更後)</p>  <p>(変更前)</p> 

〔二級二輪自動車〕

奥付：第十七版から第十八版で変更した箇所（平成27年4月）

頁	箇所	内容
19	下から12～9行目 (傍線部分を削除し、網掛け部分のように変更)	たところで吸入通気面積が十分大きくなるようにしている。 また、インテーク・バルブの閉じる時期は、 <b>図II-5</b> のように下死点後もある時期だけ開いたまま
20	上から12行目 (傍線部分を削除し、網掛け部分のように変更)	熱機関において、仕事に変化した熱量と供給した燃料の熱量との比割合を、その熱機関の熱効率という。熱効
97	上から14行目 (傍線部分を削除)	電流を断続するといったスイッチング増幅回路などに用いられている。
127	上から8～11行目 (傍線部分を削除し、網掛け部分のように変更)	(口) 過早点着火温度 中心電極の温度がある温度以上になると、電極が熱源となって火花が飛ぶ前に混合気に着火する過早点着火が発生し、電極の焼損、碍子の破損などを起こす。このような現象を起こし始めるときの電極温度を過早点着火温度といい、約950℃である。
	下から7行目 (傍線部分を削除し、網掛け部分のように変更)	スパーク・プラグには、使用上、下限温度として自己清浄温度があり、上限温度として過早点着火温度とい
	下から4行目 (傍線部分を削除し、網掛け部分のように変更)	度に達し、過早点着火温度に達する回転速度も低く、高熱価型は、逆にこの特性が高速側に移動した形になっ
	図V-16	図中の『過早点着火温度』を『過早着火温度』に変更
128	上から4行目 (傍線部分を削除し、網掛け部分のように変更)	自己清浄温度が約450℃、過早点着火温度が約950
131	図VI-1	図中の正弦波の形状の変更 (変更後) <span style="margin-left: 200px;">(変更前)</span>  <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: flex-start;"> <div style="text-align: center;"> <p>スピードメータ</p> <p>電圧</p> <p>回路 C)</p> <p>車速</p> <p>交差コイル L1へ</p> <p>交差コイル L2へ</p> <p>電圧</p> </div> <div style="text-align: center;"> <p>スピードメータ</p> <p>電圧</p> <p>回路 C)</p> <p>車速</p> <p>交差コイル L1へ</p> <p>交差コイル L2へ</p> <p>電圧</p> </div> </div>

〔二級二輪自動車〕

奥付：第16版から第17版で変更した箇所（平成26年4月）

頁	箇所	内容
93	図V-9	<p>図中の <span style="border: 1px solid black; padding: 2px;">    </span> 部を変更 (変更後)</p>
114	上から18行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	<p>れて少なくなり、90°ではコイルの中を通る磁石束はなく</p>

## 〔二級二輪自動車〕

### 奥付：第15版から第16版で変更した箇所（平成25年4月）

頁	箇所	内容
73	図Ⅱ-8	図中の『ばねのたわみ』と『荷重』の名称を入れ替え
147	上から6行目 (傍線部分を削除し、網掛け部分のように変更)	精度維持のために定期較校正 <small>ニテ</small> などの保守管理が重要となる。