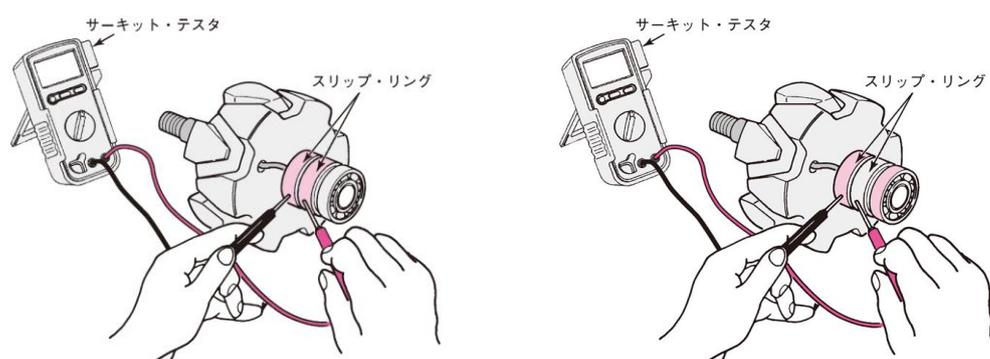
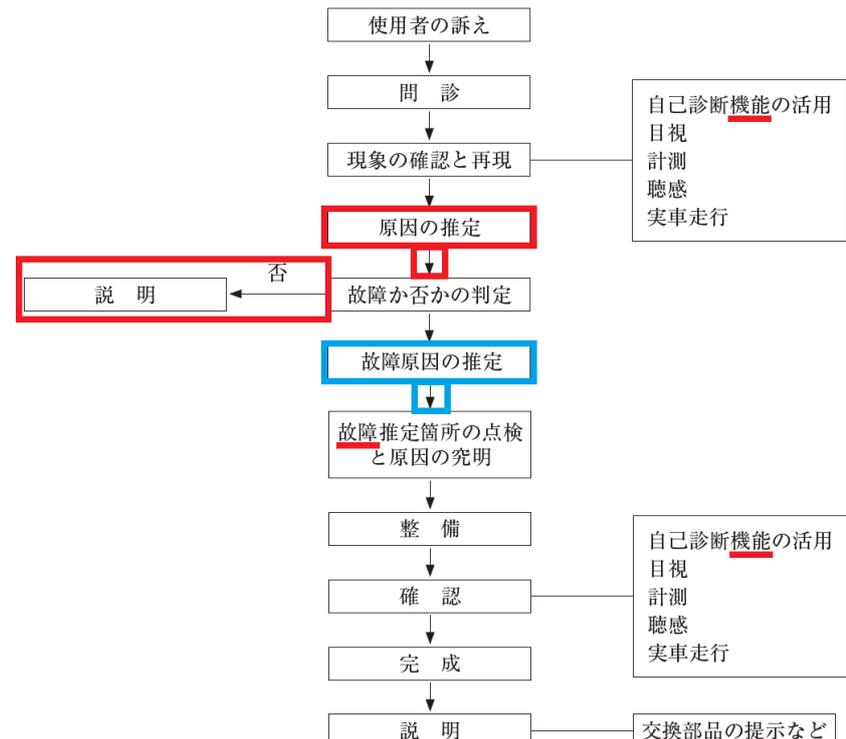


〔二級ジーゼル自動車 エンジン編〕

奥付：第八版から第九版で変更した箇所（平成31年3月）

頁	箇所	内容
43	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)	度とエンジン負荷噴射量に応じて設定された～
65	下から2行目 (網掛け部分を追加)	問題があるため、DPFの前に酸化触媒の設置及びDPFに触媒の機能をもたせることなどにより、排気温度が低温で
89	上から8～9行目 (傍線部分を削除)  下から3行目 (網掛け部分を追加及 び傍線部分を削除)	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。図中の赤く塗ったダイオード以外には電流は流れないため、1個のダイオードの負荷率は $\frac{1}{3}$ である。  く端子をB(バッテリーのプラス側)端子(バッテリーの意味)、電流が戻ってくる端子をE(アース側)端子(アース端子の意味)といい、第一相、
91	下から10行目 (網掛け部分を追加)	したがって、オルタネータの出力の制御は磁力の強さを変化させること、すなわち、ロータ・コイルに流れる電流(励磁電流)をレギュレータに
93	図IV-15	<p>図中の『スリップ・リングの色』を変更 (変更後) (変更前)</p> 
112	赤線部分を追加 青線部分を削除	



〔二級ジーゼル自動車 エンジン編〕

奥付：第六版から第七版で変更した箇所（平成 27 年 4 月）

頁	箇所	内容
14	上から 8 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	サルフェートは、 <b>燃焼料</b> 中の硫黄分が酸化して生成された硫黄化合物の総称であり、エンジンの高負荷時
20	図 2-13-(2)	図のテーパ形状を変更 (変更後) <span style="margin-left: 150px;">(変更前)</span> 
22	下から 18~11 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更及び追加)	<b>プーリと一体になった</b> トーショナル・ダンパは、 <b>図 2-18</b> のように <b>プーリと一体</b> となっており、クランクシャフトが一定回転速度を保って回転しているときであれば、クランクシャフトとプーリは一体で回転している。しかしクランクシャフトが <b>ねじり振動</b> を生じたときには、プーリはそのまま一定速度で回転し続けようとするため、トーショナル・ダンパにより、ねじり振動の減衰作用が行われる。 <b>図 2-19</b> は、 <b>プーリとは別体になる</b> トーショナル・ダンパの種類を示したもので、以下これらについて説明する。
25	上から 9 行目 (傍線部分を削除) 上から 14 行目 (傍線部分を削除)	温度での耐食性が重要となる。材料には、炭素鋼に <b>シリコン</b> や <b>クロム</b> などの <b>金属</b> を加えた特殊鋼が用いら ニッケルなどの <b>金属</b> を加えた特殊鋼が用いられており、特に耐熱性及び耐食性に優れている。
36	下から 17~15 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	i) エアコンが OFF の状態で <b>イグニッションキー</b> ・スイッチを ON にしたとき、ファンが回転しないことを確認する。 ii) 一度、 <b>イグニッションキー</b> ・スイッチを OFF し、水温センサのコネクタを切り離れた状態で <b>イグニッションキー</b> ・スイッチを ON したとき、ファンが回転することを確認する。
46	下から 9~7 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分を追加) 図 I-16	四つの抵抗をつなげたブリッジ回路により、発熱抵抗体 (R1) と温度補償抵抗体 (R2) との温度差を常に一定に保つように発熱抵抗体 (R1) への電流を制御している。また、 <del>その電流を電圧に変換し ECU に入力している。</del> 例えば、吸入吸気量が増えた場合、発熱抵抗体 (R1) が冷やされ抵抗値が小さくなるので、 $R1 \times R4 < R2 \times$ 図中の『 <b>発熱抵抗</b> 』を『 <b>発熱抵抗体</b> 』に、『 <b>温度補償抵抗</b> 』を『 <b>温度補償抵抗体</b> 』に変更
49	下から 3 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	度を電気信号に置き替 <b>換</b> えて ECU に入力するセンサである。アクセ

頁	箇所	内容
74	図 I - 17	<p>図中のリレー接点の形状を変更 (変更後) (変更前)</p> 
87	図IV-2	図中の『誘起起電力』を『誘導起電力』に変更
91	下から4行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分を追加)	これによりロータ・コイルに励磁電流が流れる。(ただし、このロータ・コイル電流はキー・スイッチ ON 時のバツ
92	上から3行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更) 下から3~1行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	<p>の制御回路により Tr<sub>1</sub> は間欠的な ON・OFF 動作から連続 ON 動作となり十分な励磁電流がロータ・コイル電流がに流</p> <p>Tr<sub>1</sub> が ON の状態が続くと B 端子電圧は上昇してくる。そして S 端子の電圧が調整電圧(約 14.5V)を超えるとこれを IC 内の制御回路が検出し、図IV-14 のように Tr<sub>1</sub> を OFF にさせ、これによりロータ・コイル励磁電流は減衰し B 端子電圧も低下してくる。</p>
94	図IV-17	図の名称『ステータ・コイルの各相間の導通点検』を『ステータ・コイルの各相間の導通点検』に変更
107	上から1行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	2) 自己診断システム機能を活用した点検