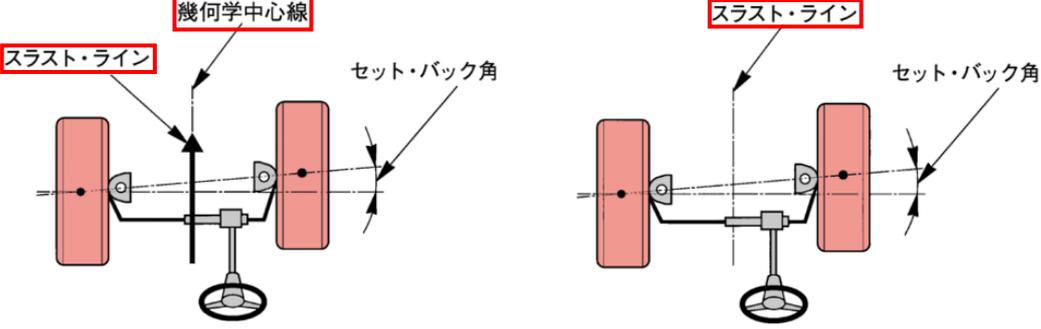


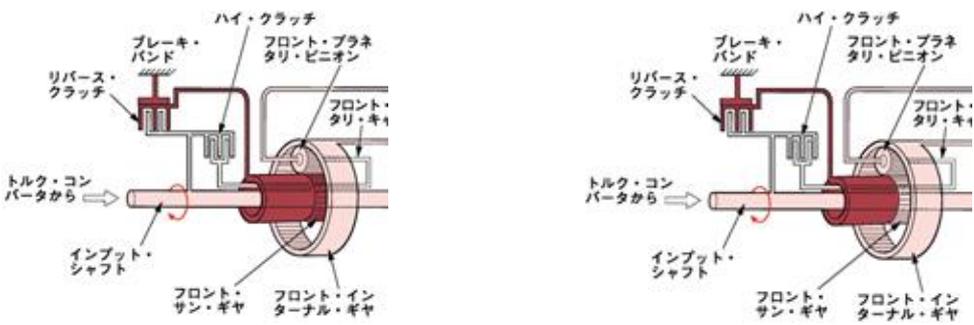
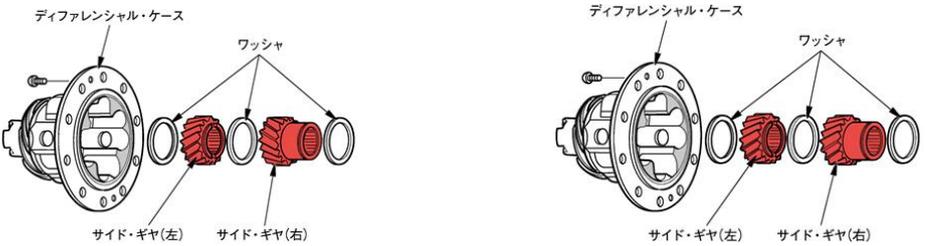
〔二級自動車 シャシ編〕

奥付：第二版から第三版で変更した箇所（令和2年3月）

頁	箇所	内容
119	上から7行目 (網掛け部分を追加)	(注1 参照))及びトーなどが挙げられるが、～
	下から6行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	のタイヤ中心を結んだ線とスラストライン <del>幾何学中心線</del> (注2 参照)に直
	図 6-2	<p>図中の『スラストライン』を『幾何学中心線』に変更し、『スラストライン』を追加 (変更後) (変更前)</p> 
	頁最下部 (網掛け部分を追加)	<p>(注1) <small>キング ピン インクリネーション</small> KPI: King Pin Inclination キング・ピン傾角、<small>ステアリング アクシス インクリネーション</small> SAI: Steering Axis Inclination ス テアリング軸傾角。KPI、SAI 共に意味は同じであるが、キング・ピンが採用されて いない車両に SAI が用いられる場合が多い。</p> <p>(注2) 幾何学中心線とは、前輪車軸と後輪車軸の中心点を結んだ車両の中心線である。</p>

〔二級自動車 シャシ編〕

奥付：第一版から第二版で変更した箇所（平成31年3月）

頁	箇所	内容																																																					
12	下から5、4、1行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更及び傍線部分を 削除)	5行目・・・ M'：回転部分慣性相当相当慣性質量 kg 4行目・・・ また、加速抵抗は自動車総質量(M)に回転部分慣性相当相当慣性質量～ 1行目・・・ 用車、バスなどは自動車総質量の5%、～																																																					
16	上から11行目 (傍線部分を削除)	加速度(α)と加速度(F)との関係は前述したように、																																																					
26	上から4～5行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更及び網掛け部分 を追加)	各要素の切り替わりは、各クラッチやブレーキの締結によって行っており、図(2)は、クラッチとやブレーキなどの締結作動状態を示したものである。																																																					
	図 2-17(2)	表の名称を『締結表』から『作動表』に変更及び表を差し替え  <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>リバース・クラッチ</th> <th>ハイ・クラッチ</th> <th>フォワード・クラッチ</th> <th>オーバラン・クラッチ</th> <th>バンド・ブレーキ機構</th> <th>フォワード・ワンウェイ・クラッチ</th> <th>ロー・ワンウェイ・クラッチ</th> <th>ロー・リバース・ブレーキ</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>後退</td> <td>○</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>○</td> </tr> <tr> <td>D1速</td> <td></td> <td></td> <td>○</td> <td>○※1</td> <td></td> <td>●</td> <td>●</td> <td></td> </tr> <tr> <td>D2速</td> <td></td> <td></td> <td>○</td> <td>○※1,2</td> <td>○</td> <td>●</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>D3速</td> <td></td> <td>○</td> <td>○</td> <td>○※1,2</td> <td></td> <td>●</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>D4速</td> <td></td> <td>○</td> <td>○※3</td> <td></td> <td>○</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>○印は作動していることを示す。 ●印は駆動時に作動していることを示す。 ※1：スロットル・バルブ開度<math>\frac{1}{6}</math>以下 ※2：ODキャンセル・スイッチON ※3：動力伝達には関与していない</p> <p>(2) 作動表</p>		リバース・クラッチ	ハイ・クラッチ	フォワード・クラッチ	オーバラン・クラッチ	バンド・ブレーキ機構	フォワード・ワンウェイ・クラッチ	ロー・ワンウェイ・クラッチ	ロー・リバース・ブレーキ	後退	○							○	D1速			○	○※1		●	●		D2速			○	○※1,2	○	●			D3速		○	○	○※1,2		●			D4速		○	○※3		○		
	リバース・クラッチ	ハイ・クラッチ	フォワード・クラッチ	オーバラン・クラッチ	バンド・ブレーキ機構	フォワード・ワンウェイ・クラッチ	ロー・ワンウェイ・クラッチ	ロー・リバース・ブレーキ																																															
後退	○							○																																															
D1速			○	○※1		●	●																																																
D2速			○	○※1,2	○	●																																																	
D3速		○	○	○※1,2		●																																																	
D4速		○	○※3		○																																																		
37	図 2-27(2)	図中の『フロント・サン・ギヤ』部に色入れ (変更後) (変更前)  																																																					
51	下から11行目 (網掛け部分を追加)  下から8行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	態を検出し、これに適したプーリ比とスチール・ベルトの張力になるように～  り算出(プーリ比= $\frac{\text{セカンダリプライマリ回転速度}}{\text{プライマリセカンダリ回転速度}}$ )している。また、～																																																					
54	図 2-46	図中の『サイド・ギヤ(右)』の歯の向きを変更 (変更後) (変更前)  																																																					

頁	箇所	内容
91	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)	図 4-54 のようにホイールの回転方向と一致しない。
	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)	して増すので、それに応じて図 4-5 のようにスリップ・ア
110	下から9行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	(ハ) タイヤの半径回転に伴う空気抵抗
129	下から13～12行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	距離を空走距離という。また、運転者がブレーキを踏んでブレーキが作用してから停止する までに～
144	上から9行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	ハイドロリック・ユニットは、ECU から制御駆動信号により各ブレーキの～
145	図 7-30	図中の『油圧回路』を『液圧回路』に名称変更
	図 7-31	図中の『液圧回路の色』を変更 (変更後) (変更前) 
149	図 7-36	図中の『駆動輪側ディスク・キャリパ』を『駆動輪側ブレーキ・キャリパ』に変更 図中の『ディスク・キャリパ作用液圧』を『ブレーキ・キャリパ作用液圧』に変更
200	図IV-28	図中の『線』を変更 (変更後) (変更前) 
204	頁最下部 (傍線部分を削除)	(注) プロトコルとは、データ通信を行うために定められた規約のことである。
210	上から9行目、11行目 (傍線部分を削除し、 掛け部分のように 変更)	9行目・・・ 自動車の追加付属装置には、～ 11行目・・・ ここでは、安全装置として SRS エアバッグ及びシート・ベルトについて説 明し、追加付属装置では、カー・
216	図VI-14	図中の『推測航法軌跡』を『推測自車位置』に名称変更
243	イ行 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 変更)	EPS……………9398