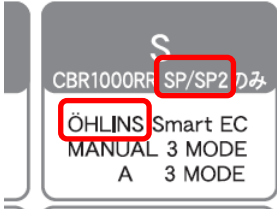

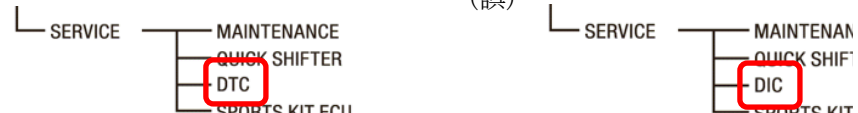








〔学科研修用〕

一般社団法人 日本自動車整備振興会連合会

頁	訂正箇所	訂正内容				
35	上から 1 行目 (傍線部分を削除)	(3) 電動パーキングブレーキコントロールユニット(図Ⅱ-7、8、9)				
37	表 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 訂正)	<table border="1"> <tr> <td>7</td> <td>シューギャップ調整警報</td> <td>ライニング摩耗しギャップ過大〜なった場合、警報告灯を点灯させる。</td> </tr> </table>	7	シューギャップ調整警報	ライニング摩耗しギャップ過大〜なった場合、警報告灯を点灯させる。	
7	シューギャップ調整警報	ライニング摩耗しギャップ過大〜なった場合、警報告灯を点灯させる。				
75	表 上段 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 訂正)	<table border="1"> <tr> <td>P1AF0</td> <td>パワーバックセル電圧 ばらつき異常</td> <td>最も高いセル電圧と〜差が一定時間以上規定値以下以上となった。</td> </tr> </table>	P1AF0	パワーバックセル電圧 ばらつき異常	最も高いセル電圧と〜差が一定時間以上規定値以下以上となった。	
P1AF0	パワーバックセル電圧 ばらつき異常	最も高いセル電圧と〜差が一定時間以上規定値以下以上となった。				
87	上から 1 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 訂正)	フューエルタンクからの低圧燃料入口にセパレーションパルセーションダンパーを設け、燃料脈動の低減を図った。				
94	表 中段 (網掛け部分を追加)	<table border="1"> <tr> <td>P2022</td> <td>TGV ポジションセンサー/スイッチ回路 HIGH バンク 2</td> </tr> </table>	P2022	TGV ポジションセンサー/スイッチ回路 HIGH バンク 2		
P2022	TGV ポジションセンサー/スイッチ回路 HIGH バンク 2					
210	下から 22 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 訂正)	設定車速は 30km/h になる。また、制御解除(ロ)キャンセル条件(2〜16②〜⑬)で〜				
	下から 19〜3 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 番号を順次振る)	<ul style="list-style-type: none"> →①プロパイロットステアリングスイッチのメインスイッチを〜 →⑬システムに異常が発生したとき 				
	下から 2 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 訂正)	参考 システムの制御により自車が停止した後、制御解除(ロ)キャンセル条件(10〜16⑩〜⑬)で制御解除となった場合は、〜				
212	上から 5 行目 (傍線部分を削除)	また、(ロ)キャンセル条件(1〜6)で制御解除となった場合、再び作動条件が〜				
273	表 上段 (網掛け部分を追加)	<table border="1"> <tr> <td>HESD Honda Electronic Steering Damper</td> <td>クイックシフト</td> </tr> <tr> <td>CBR1000RR CBR1000RR SP/SP2</td> <td>CBR1000RR SP/SP2 (CBR1000RR は オプション設定)</td> </tr> </table>	HESD Honda Electronic Steering Damper	クイックシフト	CBR1000RR CBR1000RR SP/SP2	CBR1000RR SP/SP2 (CBR1000RR は オプション設定)
HESD Honda Electronic Steering Damper	クイックシフト					
CBR1000RR CBR1000RR SP/SP2	CBR1000RR SP/SP2 (CBR1000RR は オプション設定)					
274	図Ⅱ-2	<p>図中の SP の後に「/SP2」を追加し「OHLINS」を「ÖHLINS」に変更(正)</p> <p style="text-align: right;">(誤)</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">   </div>				
281	上から 3 行目 (網掛け部分を追加)	ÖHLINS と Honda は、CBR1000RR SP/SP2 に適用するために最新世代の〜				

頁	訂正箇所	訂正内容									
283	上から 8 行目 (網掛け部分を追加)	1000RR SP/SP2 に標準装備し、CBR1000RR はオプション設定とした。									
289	図 II-20	<p>図中の「S1/S2」を「SP/SP2」に変更 (正) (誤)</p>  <p>図中の「DIC」を「DTC」に訂正 (正) (誤)</p> 									
290	上から 2 行目 (傍線部分を削除) 図 II-21 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 訂正)	<p>※CBR1000RR SP±/SP2 に標準装備 (CBR1000RR はオプション設定あり)</p> <table border="1" data-bbox="478 716 1468 806"> <thead> <tr> <th></th> <th>2014YM</th> <th colspan="2">2017YM</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td>SP</td> <td>RR/RA</td> <td>S1/S2SP/SP2</td> </tr> </tbody> </table>		2014YM	2017YM			SP	RR/RA	S1/S2SP/SP2	
	2014YM	2017YM									
	SP	RR/RA	S1/S2SP/SP2								
292	下から 4 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 訂正)	例えば、2 回の長い～の場合、DTC は 23 (20+3=25 ²³) である。									
346	図-9 図-10	「図-9 ブレーキ作動時」と「図-10 ブレーキリリース時」の図のみを入れ替え									
376	下から 15～10 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 訂正)	<p>①・ノズルニードルを備えるノズルボディ (1) ②・ニードルバルブを備えるバルブボディ (2) ③・プレッシャコントロールバルブと～を備えるポンプボディ (3) インジェクタ (B) は、以下の 2 つの部品で構成されている。 ①・ノズルニードルを備えるノズルボディ (1) ②・ニードルバルブを備えるバルブボディ (2)</p>									
393	表 (傍線部分を削除) 下から 13～12 行目 (網掛け部分を追加) 下から 10～9 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 訂正) 下から 5～1 行目 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 訂正)	<table border="1" data-bbox="478 1232 1468 1299"> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>EGRBバルブ</td> </tr> </tbody> </table> <p>EGR は、排気ガス循環用のシステムである。～NO_x レベルは、燃焼温度が高く、酸素が多いと上昇する。EGR システムの主な役割は、排気ガスを再循環させ、～</p> <p>排気ガスの一部は、～マニホールドから EGR パイプ (2) を通じて (2) EGR クーラー (3) へ (3) 送られる。</p> <p>再循環 EGR ガスの量は、エンジン回転数、負荷、クーラント温度に応じて～ 差圧センサ (8) は、～ECM は、この差圧を使用して再循環排 EGR ガスの流量を～ EGR 温度センサ (9) は、ベンチュリチューブ (4) 内の再循環排 EGR ガスの～</p>	1	EGR B バルブ							
1	EGR B バルブ										
407	表 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 訂正)	<table border="1" data-bbox="478 1612 1468 1971"> <thead> <tr> <th>自動停止条件</th> <th>検出される車両状態</th> <th>マルチファンクションメーターの表示</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>設定された～ トラクション～ ホイールスリップ～</td> <td>クルーズ～</td> <td>クルーズコントロールシステムインジケータランプ表示灯 “” が消灯し、クルーズコントロール設定表示灯 “SET” が 4 秒間点滅する。</td> </tr> <tr> <td>スタート/エンジンストップスイッチが “” の位置になっている。 エンストが～ サイドスタンド～</td> <td>クルーズ～</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	自動停止条件	検出される車両状態	マルチファンクションメーターの表示	設定された～ トラクション～ ホイールスリップ～	クルーズ～	クルーズコントロールシステムインジケータランプ表示灯 “  ” が消灯し、クルーズコントロール設定表示灯 “SET” が 4 秒間点滅する。	スタート/エンジンストップスイッチが “  ” の位置になっている。 エンストが～ サイドスタンド～	クルーズ～	
自動停止条件	検出される車両状態	マルチファンクションメーターの表示									
設定された～ トラクション～ ホイールスリップ～	クルーズ～	クルーズコントロールシステムインジケータランプ表示灯 “  ” が消灯し、クルーズコントロール設定表示灯 “SET” が 4 秒間点滅する。									
スタート/エンジンストップスイッチが “  ” の位置になっている。 エンストが～ サイドスタンド～	クルーズ～										
408	表 (傍線部分を削除し、 網掛け部分のように 訂正)	<table border="1" data-bbox="478 1993 1468 2060"> <thead> <tr> <th>故障コード No.</th> <th>車両の症状</th> <th>フェイルセーフシステムの作動点検箇所</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	故障コード No.	車両の症状	フェイルセーフシステムの作動点検箇所						
故障コード No.	車両の症状	フェイルセーフシステムの作動点検箇所									