

学術講演会前刷集正誤表

(Errata of Proceedings/Summarized Papers)

講演 (Presentation) No.3	受付 (Registration) No. 20135449	学術講演会前刷集 (Proceedings) No.1-13
誤 (Error)	P4 1行目 以下のように説明ことが合理的である. P6 4. まとめ 5行目 EGR 率の増大にもとない燃焼は	
正 (Correct)	P4 1行目 以下のように説明することが合理的である. P6 4. まとめ 5行目 EGR 率の増大にともない燃焼は	

学術講演会前刷集正誤表
(Errata of Proceedings/Summarized Papers)

講演 (Presentation) No. 12	受付 (Registration) No. 20135067	学術講演会前刷集 (Proceedings) No. 3-13
誤(Error)	Fig. 6 および Fig.7 (図の掲載は省略)	
正(Correct)	下記の図 (Fig. 6 および Fig.7)	

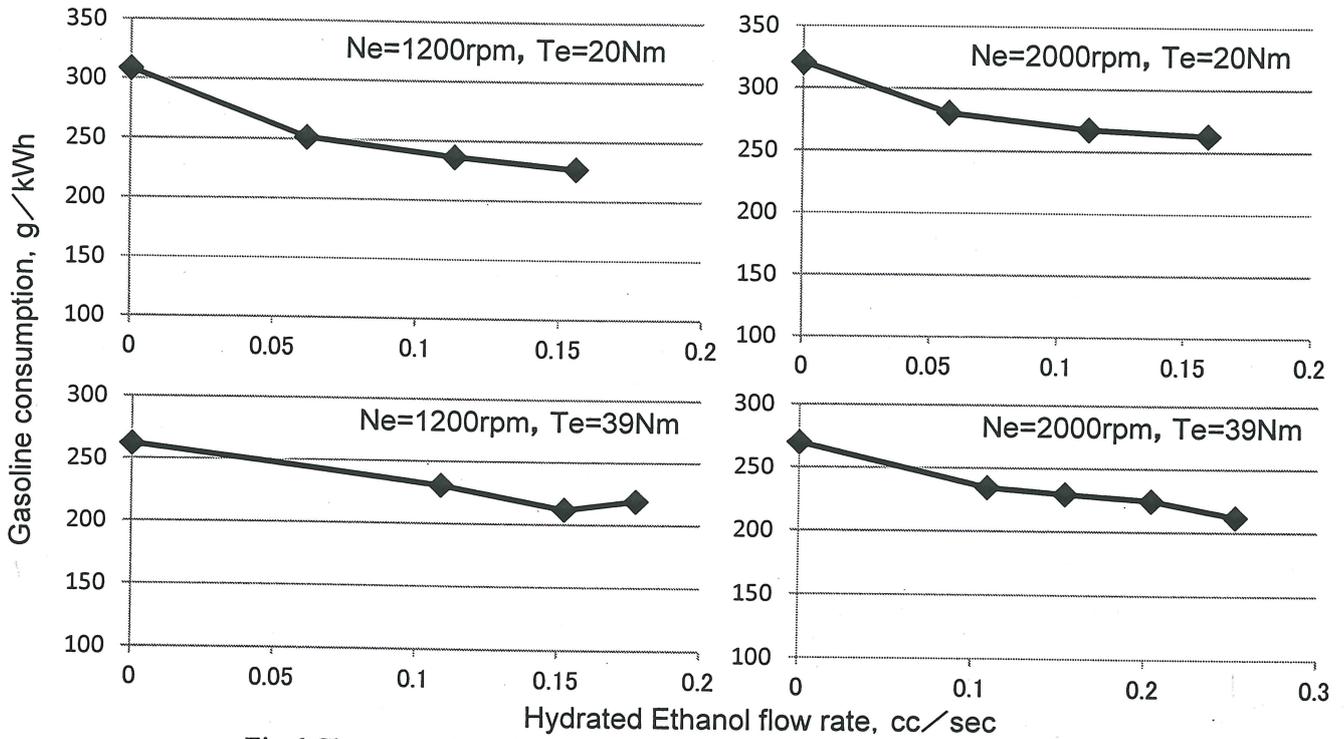


Fig.6 Change of Gasoline consumption for increase of Ethanol flow rate

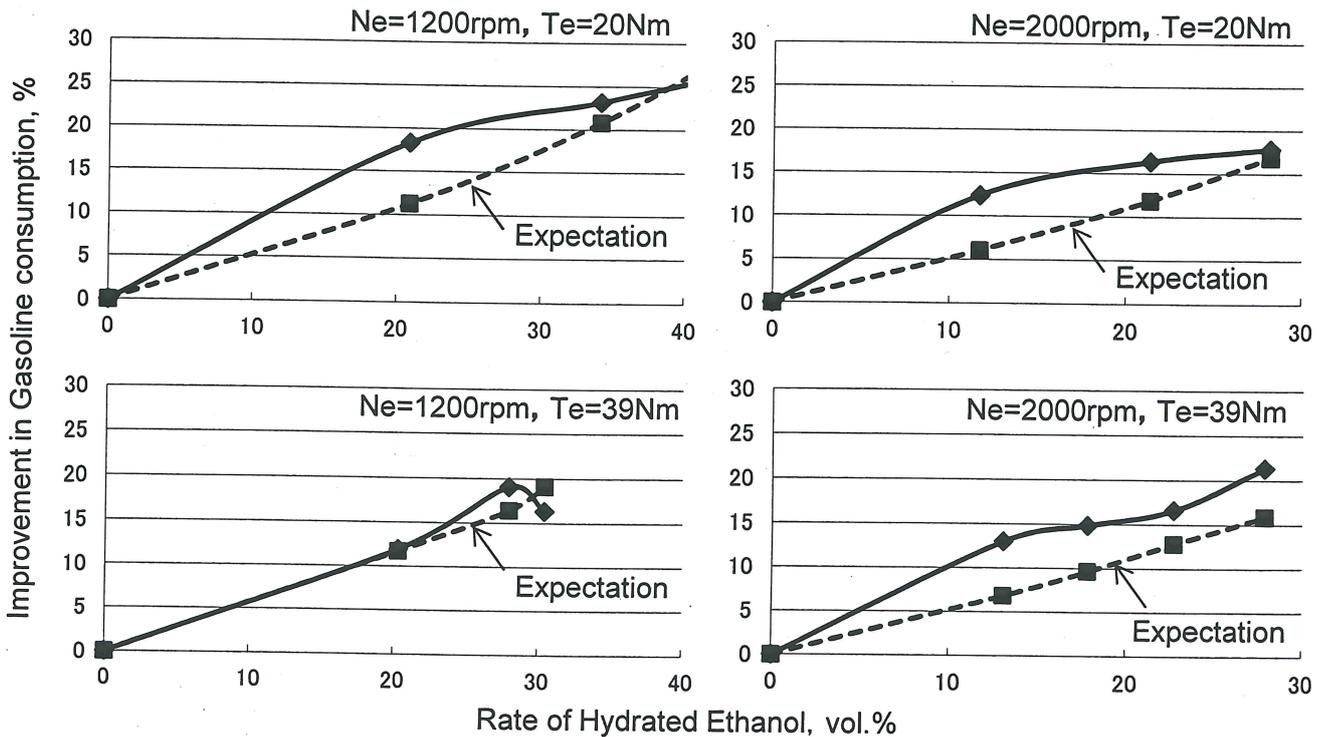


Fig.7 Improvement of Gasoline consumption

正誤表

53-20135038 ブレーキ鳴き基礎研究のための実験装置開発

P2 右 上から 13 行目

誤 ここで, 添え字 op と ip はアウトパッドとインナパッドを示す.

正 ここで, 添え字 op と ip はアウトパッドとインナパッドを示す.
添え字 o_2 と i_2 , o_3 と i_3 は各接点を示す.

P.4 左 Table 1 最下段

誤 2512

正 2152

P.5 左 上から 17 行目

誤 μ は 0.34~0.37

正 μ は 0.38~0.40

P.5 右 下から 3 行目

誤 2780Hz と 5338Hz

正 2725Hz と 5362Hz

P.6 右 上から 11 行目

誤 小平圭一様

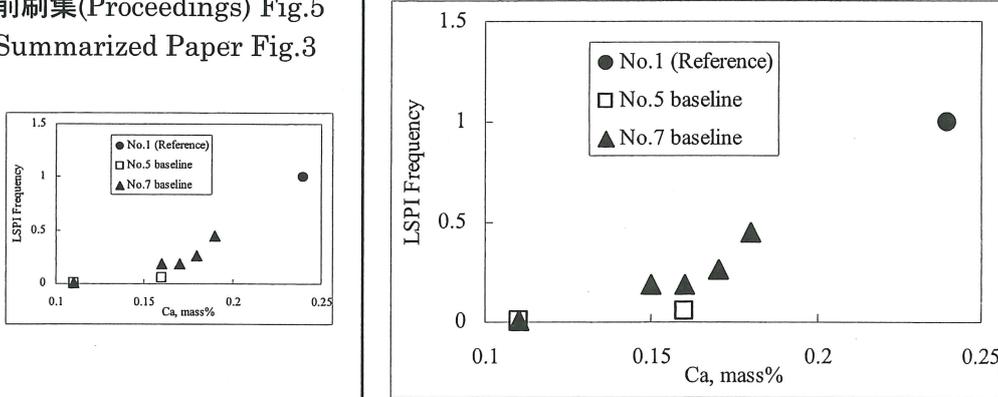
正 小平桂一様

学術講演会前刷集正誤表

(Errata of Proceedings/Summarized Papers)

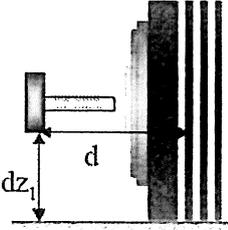
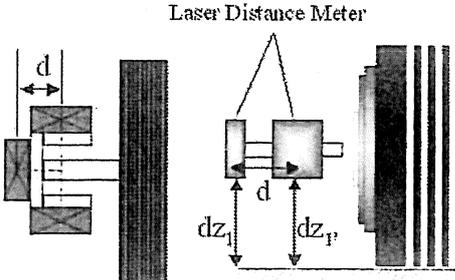
講演 (Presentation) No. 57	受付 (Registration) No. 20135092	学術講演会前刷集 (Proceedings) No. 11-13
誤 (Error)	P2 : Case III : a_2 と a_3 を変化させる ($a_1 = 0$). P3 : a_0 : -0.2~0.2, 0.1 ステップ (総ステップ数 : 41) a_2 : -0.2~0, 0.02 ステップ (総ステップ数 : 101) a_3 : -0.2~0.2, 0.05 ステップ (総ステップ数 : 81)	
正 (Correct)	P2 : Case III : a_2 と a_3 を変化させる ($a_0 = 0$). P3 : a_0 : -0.2~0.2, 0.01 ステップ (総ステップ数 : 41) a_2 : -0.2~0, 0.002 ステップ (総ステップ数 : 101) a_3 : -0.2~0.2, 0.005 ステップ (総ステップ数 : 81)	

学術講演会前刷集正誤表
(Errata of Proceedings/Summarized Papers)

講演(Presentation) No. 63	受付 (Registration) No. 20135255	学術講演会前刷集(Proceedings) No. 12-13
誤 (Error)	正 (Correct)	
前刷集(Proceedings) Table 3 の Sample No. 8, 9, 10, 11 の Ca 濃度	No.8 : Ca = 0.15 mass% No.9 : Ca = 0.16 mass% No.10 : Ca = 0.17 mass% No.11 : Ca = 0.18 mass%	
前刷集(Proceedings) Table 4 の Sample No.13 の Remark, Ca 濃度	No.13 : Remark = No.10 + Fe 100ppm + Cu 300ppm No.13 : Ca = 0.17 mass%	
前刷集(Proceedings) Fig.5 Summarized Paper Fig.3		
前刷集(Proceedings) Fig.6 Summarized Paper Fig.4 No.8 (x-axis label)	No.10	

学術講演会前刷集正誤表

(Errata of Proceedings/Summarized Papers)

講 演 (Presentation) No. 93	受 付 (Registration) No. 20135076	学術講演会前刷集 (Proceedings) No. 17-13
表題 実走行試験によるキャンバ角の計測		
誤 (Error)	<p>p.3</p> <p>レーザー距離計で計測した値 dz_1 とタイヤからセンサまでの距離 d を用いて、タイヤのキャンバ角を以下の式で算出した。距離 d は一定値として扱う。</p> $\theta_1 = \tan^{-1} \frac{dz_1}{d}$  <p>The diagram shows a laser distance meter (a rectangular box) mounted on a vehicle. A horizontal line represents the distance d from the sensor to a vertical target. A vertical line from the sensor to the ground is labeled dz_1.</p> <p>Fig.6 Sketch of the laser distance meter</p>	
正 (Correct)	<p>p.3</p> <p>レーザー距離計間の距離を d、レーザー距離計の計測値をそれぞれ dz_1 と dz_2 とし、以下の式からキャンバ角 θ_1 を算出した。</p> $\theta_1 = \tan^{-1} \frac{(dz_1 - dz_2)}{d}$ <p>Laser Distance Meter</p>  <p>The diagram shows two laser distance meters on a vehicle. The distance between them is d. The left meter measures dz_1 and the right meter measures dz_2 to a vertical target.</p> <p>Fig.6 Sketch of the laser distance meter</p>	

学術講演会前刷集正誤表
(Errata of Proceedings/Summarized Papers)

講 (Presentation) No. 342	演 (Registration) No. 20135387	学術講演会前刷集 (Proceedings) No. 68-13
--------------------------------	-------------------------------------	--

① Fig.3(a)中の「Half Payload + Slope +2%」のNOx排出量

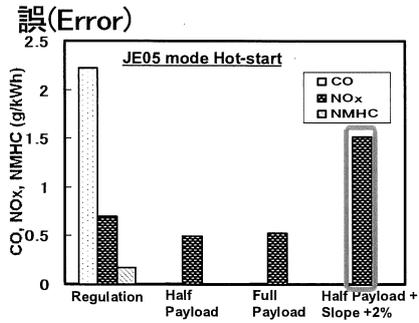


Fig. 3(a) Results of JE05-mode hot-start test at each driving condition

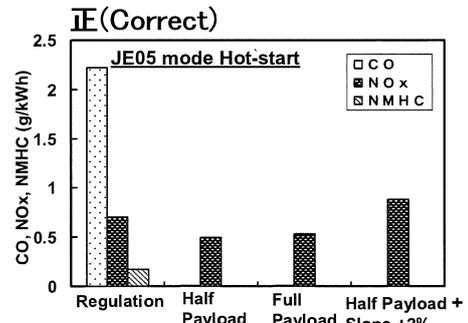


Fig. 3(a) Results of JE05-mode hot-start test at each driving condition

② Fig.3(b)中の横軸名

誤(Error) : 「Half Payload」, 「Full Payload」, 「Half Payload + Slope +2%」
 正(Correct) : 「1h Soak」, 「2h Soak」, 「14h Soak」

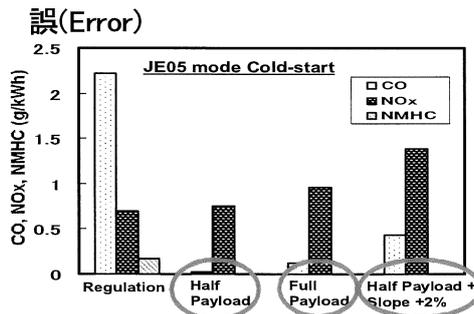


Fig. 3(b) Results of JE05-mode cold-start test at each driving condition

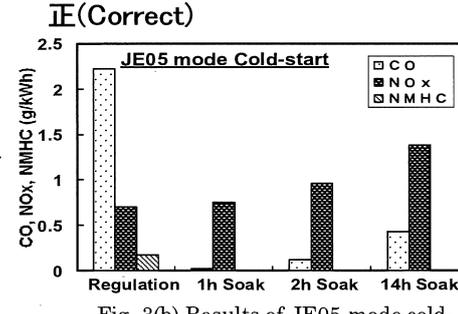


Fig. 3(b) Results of JE05-mode cold-start test at each driving condition

③ Fig.4(a)中の「Half Payload + Slope +2%」のプロット

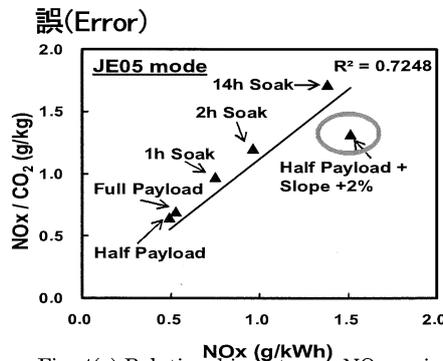


Fig. 4(a) Relationship between NOx emission and NOx emission rate NOx / CO₂ at each driving condition of JE05-mode

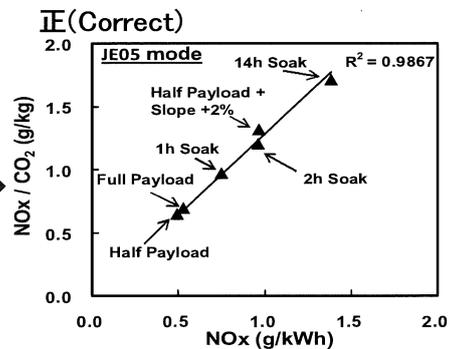
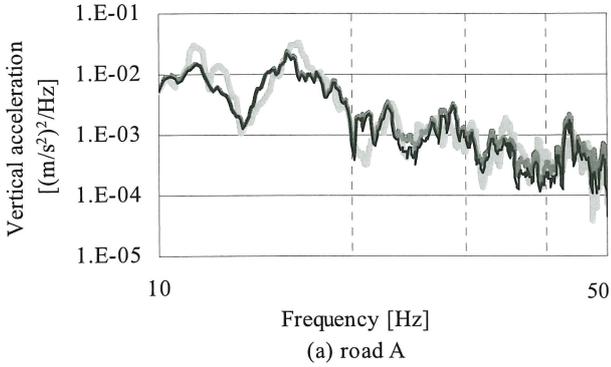
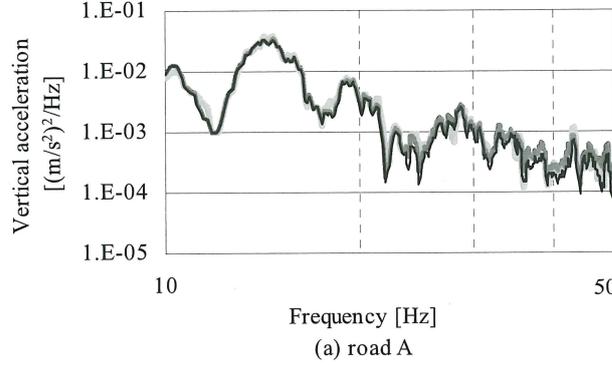


Fig. 4(a) Relationship between NOx emission and NOx emission rate NOx / CO₂ at each driving condition of JE05-mode

学術講演会前刷集正誤表

(Errata of Proceedings/Summarized Papers)

348-20135196 実走行時の車両の乗心地解析技術

講演 (Presentation) No.348	受付 (Registration) No.20135196	学術講演会前刷集 (Proceedings) No.69-13
<p>誤 (Error)</p> <p>Fig.16 Measurement result vs Conversion result considering coherence (a) road A</p>  <p>Vertical acceleration [(m/s²)²/Hz]</p> <p>Frequency [Hz]</p> <p>(a) road A</p>		<p>正 (Correct)</p> <p>Fig.16 Measurement result vs Conversion result considering coherence (a) road A</p>  <p>Vertical acceleration [(m/s²)²/Hz]</p> <p>Frequency [Hz]</p> <p>(a) road A</p>