汎用波形作成手法に関する一考察　①入力に及ぼすサスペンション特性と路面波形の影響の検討【正誤表】

【誤】

3. 実験結果

本報ではまえがきでも述べたように，ランダム波の検討には自動車技術ハンドブックに記載のある考え方を用いて，図 6 に示すように路面 PSD とサスペンション特性から求めた振幅倍率（自動車技術ハンドブックでいう応答関数）から各応答 PSD を求め，実験結果と比較した．

Table 5　Effect of parameters (sin)

Factor	Characteristic constant	Ratio (A)	Sin wave (～9Hz) Damage ratio (B)	B/A	Impact
Tire spring	282N/㎜ (200kPa) ⇒214N/㎜ (130kPa) ⇒350N/㎜ (280kPa)	×0.76 ×1.24	×0.96 ～×1.0	0.81 ～1.26	②
Unsprung mass	59×0.5kgf ⇒59×0.5+8.3kgf	×1.3	×1.24	0.95	①
Bump stopper	Not contact：38N/㎜ contact：76N/㎜	×2.0	×0.96	0.48	③

Table 6　Effect of parameters (random)

Factor	Characteristic constant	Ratio (A)	Random wave (～50Hz) Damage ratio (B)	B/A	Impact
Tire spring	282N/㎜ (200kPa) ⇒214N/㎜ (130kPa) ⇒350N/㎜ (280kPa)	×0.76 ×1.24	×0.25 ×2.4	3.04 ～1.93	①
Unsprung mass	59×0.5kgf ⇒59×0.5+8.3kgf	×1.3	×1.58	1.25	②
Bump stopper	Not contact：38N/㎜ contact：76N/㎜	×2.0	×1.33	0.65	③

【正】

3. 実験結果

本報ではまえがきでも述べたように，ランダム波の検討には自動車技術ハンドブックに記載のある考え方を用いて，図 6 に示すように路面 PSD とサスペンション特性から求めた振幅倍率（自動車技術ハンドブックでいう応答関数）を実験により求めた各応答 PSD（車両応答 PSD）と比較した．

Table 5　Effect of parameters (sin)

Factor	Characteristic constant	Ratio(A)	Sin wave (～9Hz) Damage ratio(B)	Impact (rate of change(B)/rate of change(A))	
Tire spring	282N/㎜ (200ｋPa) ⇒214N/㎜ (130ｋPa) ⇒350N/㎜ (280ｋPa)	×0.76 ×1.24	×1.0 ×0.96	0 0.17	②
Unsprung mass	59×0.5kgf ⇒59×0.5+8.3kgf	×1.3	×1.24	0.80	①
Bump stopper	Not contact：38N/㎜ contact：76N/㎜	×2.0	×0.95	0.05	③

Table 6　Effect of parameters (random)

Factor	Characteristic constant	Ratio(A)	Random wave (～50Hz) Damage ratio(B)	Impact (rate of change(B)/rate of change(A))	
Tire spring	282N/㎜ (200ｋPa) ⇒214N/㎜ (130ｋPa) ⇒350N/㎜ (280ｋPa)	×0.76 ×1.24	×0.33 ×1.87	2.79 3.63	①
Unsprung mass	59×0.5kgf ⇒59×0.5+8.3kgf	×1.3	×1.58	1.93	②
Bump stopper	Not contact：38N/㎜ contact：76N/㎜	×2.0	×1.33	0.33	③