講演番号:034 文献番号:20265034

学術講演会予稿集正誤表

(Errata of Proceedings/Summarized Papers)

学術講演会セッション番号・セッション名 (SessionNo.-Session Name)	No. 8 車載ソフトウェア技術 II- - ソフトウェア 基 盤 -
講演タイトル （Title）	SDV の実現に向けた AUTOSAR の取り組み ー(第 4 報）ミドルウェアにおける OSS 活動ー
講演者名 (Speaker name) 所属名 (Affiliation)	後藤　正博 AUTOSAR
誤 (Incorrect)	2.2 節（p1） 車両全体の EUC に搭載されたプロセッサと搭載されるソフトウェアに応じて必要な基盤ソフトウェア選択 2.2 節（P2） この機能を実現するためのアプリケーションソフトウェアとそれぞれの ECU への機能配置例を図 5 に示す.
正 (Correct)	2.2 節（p1） 車両全体の ECU に搭載されたプロセッサと搭載されるソフトウェアに応じて必要な基盤ソフトウェア選択 2.2 節（P2） この機能を実現するためのアプリケーションソフトウェアとそれぞれの ECU への機能配置例を図 4 に示す.

学術講演会運営事務局　jsae@gakkai-web.net　宛にご提出ください。
(Please send to　jsae@gakkai-web.net)

学術講演会予稿集正誤表

(Errata of Proceedings/Summarized Papers)

学術講演会セッション番号・セッション名 (SessionNo.-Session Name)	No.22 先進火花点火機関 III -CN 技術-
講演タイトル （Title）	メタノール混合燃料の冷機始動における燃焼改善の方向性
講演者名 (Speaker name) 所属名 (Affiliation)	大平 哲也 愛知工科大学
誤 (Incorrect)	予稿　3.4.節　p.5　右コラム　上から 11 行～13 行 M50 でも M100 でも吸気ポート下壁加温は，燃焼安定性指標の COV，LNV ともに改善し，効果があることが確認できた． Table6 Port-heater Effect on Combustion Stability (20℃，λ 1.0)
正 (Correct)	予稿　3.4.節　p.5　右コラム　上から 11 行～13 行 吸気ポート下壁加温は，M50 では燃焼安定性指標の COV，LNV ともに改善したが，M100 では効果が得られなかった． Table6 Port-heater Effect on Combustion Stability (20℃，λ 1.0)

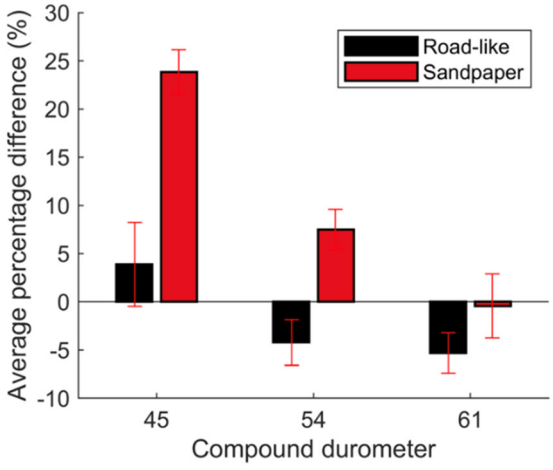
settings		$IMEP_{AVERAGE}$ [kPa]	$COV_{AVERAGE}$ [%]	LNV_{min} [%]	engine $speed_{ave}$ [rpm]
with port-heate	M50	248	13.5	54.8	1826
	M100	236	17.5	54.0	1298
w/o port-heate	M50	197	17.5	49.8	1690
	M100	211	18.5	44.2	1851

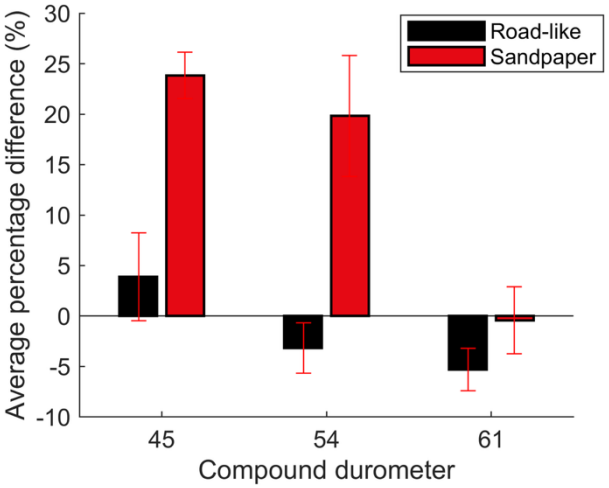
settings		$IMEP_{AVERAGE}$ [kPa]	$COV_{AVERAGE}$ [%]	LNV_{min} [%]	engine $speed_{ave}$ [rpm]
with port-heat	M50	248	13.5	54.8	1826
	M100	250	17.7	44.0	1567
w/o port-heat	M50	197	17.5	49.8	1690
	M100	211	18.5	44.2	1851

学術講演会運営事務局　jsae@gakkai-web.net　宛にご提出ください。
(Please send to　jsae@gakkai-web.net)

学術講演会予稿集正誤表

(Errata of Proceedings/Summarized Papers)

学術講演会セッション番号・セッション名 (SessionNo.-Session Name)	Session No.25 Tire / Road Characteristics, Contact Properties and Related Technologies II -Tire Mechanisms Toward the Future- (OS)
講演タイトル （Title）	Characterizing racing tires on a realistic indoor surface
講演者名 (Speaker name) 所属名 (Affiliation)	Alexander O'Neill GCAPS
誤 (Incorrect)	Page 6, final paragraph: Finally, the analysis was extended to several compounds driven on different tracks. Fig.16 shows the average percentage difference between the vehicle measurements and the drive file replay data for both indoor surfaces. For the softest compound (durometer reading of 45), the road-like surface data were slightly higher (approx. 4%) than the WFT data, whereas sandpaper data were approx. 24% higher than WFT data. The medium compound (durometer reading of 54) – which has been the one presented so far in this paper – showed a ~5% underprediction for the road-like surface, compared to a ~7% overprediction from sandpaper." Page 7, Figure 16: 

正 (Correct)	Page 6, final paragraph: Finally, the analysis was extended to several compounds driven on different tracks. Fig.16 shows the average percentage difference between the vehicle measurements and the drive file replay data for both indoor surfaces. For the softest compound (durometer reading of 45), the road-like surface data were slightly higher (approx. 4%) than the WFT data, whereas sandpaper data were approx. 24% higher than WFT data. The medium compound (durometer reading of 54) – which has been the one presented so far in this paper – showed a ~5% underprediction for the road-like surface, compared to a ~24% overprediction from sandpaper." Page 7, Figure 16: 

学術講演会運営事務局　jsae@gakkai-web.net　宛にご提出ください。
(Please send to　jsae@gakkai-web.net)