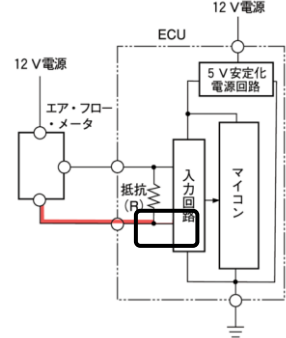
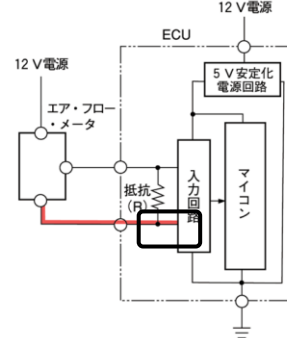
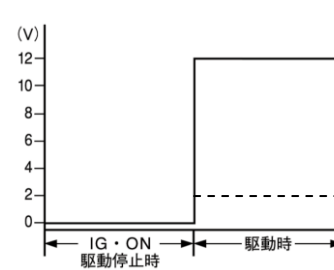
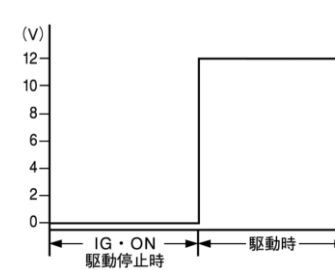
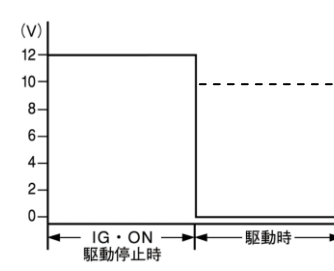
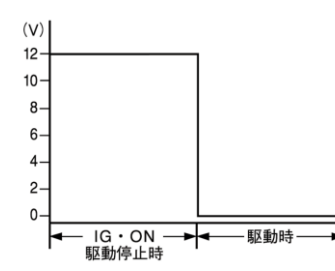
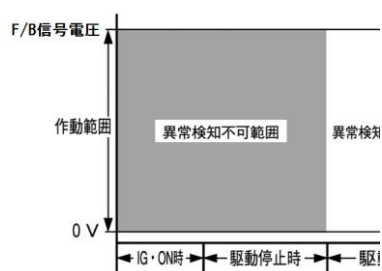
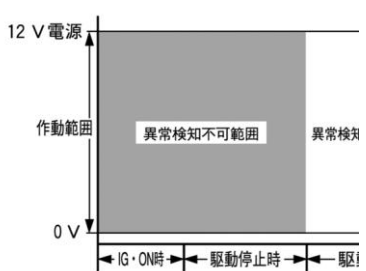
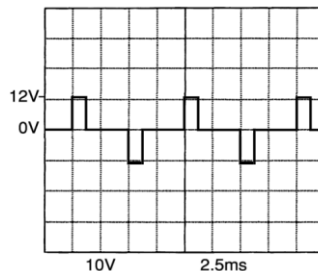
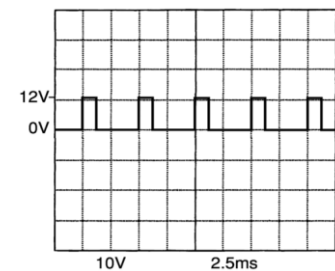
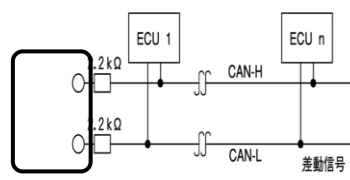
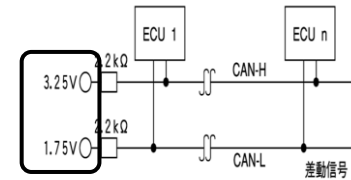


[エンジン電子制御装置]

変更頁	変更行又は図	変更内容「(ゴシック体変更部分)、【 】内は削除部分」
27 頁	(注)の部分	dBm とは、 電力比を対数で表した単位であり、1mW の電力を 0dBm として定義したものである。
35 頁	下から 2 行目	最大測定電流とは、各レンジでの【フルスケール(レンジの表示)に】測定値の表示が 0 となったとき、～
49 頁	下から 8 行目	るが、分解能(導通チェックのレンジ： 0.01Ω)が～
81 頁	下から 9～8 行目	V3, V4, V5, V6 に電圧が発生する場合は、ECU 本体【、ECU アース線、ボデー・アース】の【いずれかに】異常【(断線、接触抵抗などの増大)】が推測できる。
83 頁	(注)の部分	ピエゾ抵抗効果とは、 応力による半導体のバンドギャップの変化で説明され、抵抗率が変化する現象である。
86 頁	上から 14 行目 上から 19～21 行目	ECU 電源線の異常(断線、短絡など)、 センサの異常～ 等しければ、信号線は正常であり、【信号アース線はボデー接地がない限りは正常である。】
91 頁	上から 9～10 行目	② 図の V1 と V2 に電圧が発生し、かつ、等しければ信号線は正常であり、【信号アース線は、ボデー接地がない限りは正常である。】
94 頁	図 2-62	<p>図中の○部が変更箇所(赤色実線を一部削除)</p> <p>(正) </p> <p>(誤) </p>
95 頁	下から 18～17 行目	信号線は正常であり、【信号アース線はボデー接地がない限りは正常である。】
98 頁	下から 18～17 行目	号線は正常であり、【信号アース線はボデー接地がない限りは正常である。】
111 頁	上から 8 行目	常、センサの異常、電源線(断線、短絡、接触抵抗などの増大)及び信号線の異常(【断線、】短絡【、接触抵抗の増大】)が推測できる。
135 頁	下から 5 行目	て点検を進める。 なお、ここでは発光ダイオードの駆動電圧を 2V とする。
136 頁	上から 4 行目 上から 7 行目	両図の V2 の駆動電圧が 12V(LED では 2V)であること。駆動電圧が 12V(LED では 2V)から～ ㊟ 図 2-189 及び図 2-190 の V3 の駆動信号電圧が 0V(LED では 2V)であり、～
137 頁	上から 11 行目	示す 0V から 12V(LED では 2V)に反転～
	下から 19 行目	0V(LED では 10V)に反転すれば、ECU～
図 2-195	<p>図中に破線を追加</p> <p>(正) </p> <p>(誤) </p>	
図 2-196	<p>図中に破線を追加</p> <p>(正) </p> <p>(誤) </p>	

169 頁	下から 5~4 行目	ス線, ボデー・アース 及び アクチュエータは 正常である 。
175 頁	下から 5 行目 下から 1 行目	の電流が流れて, コイルに磁力線を発生させてリニア・ソレノイド・バルブを CW 方向に～ に磁力線を発生させてリニア・ソレノイド・バルブを CCW 方向に作動させる。
193 頁	上から 8 行目	【② ①, ②とも,】測定電圧特性が図に示す電圧特性から外れる場合は, ～ 図中の縦軸を変更
195 頁	図 2-400	<p>(正)  (誤) </p>
201 頁	図 2-420	<p>図中の波形を変更</p> <p>(正)  (誤) </p>
203 頁	上から 8 行目	ことで, 励磁 コイル を相互に変えて～
211 頁	上から 18 行目	ECU より CAN-H, CAN-L 線に信号が出力される～
	下から 9 行目	CAN バスの CAN-H , CAN-L 線に信号が出力され～ 図中の○部が変更箇所(電圧値を削除)
211 頁	図 2-439	<p>(正)  (誤) </p>
228 頁	上から 2 行目	終端抵抗を設ける目的は, インピーダンスの 整合 を取ることであり, この 整合 に合致した～
274 頁	下から 10 行目	【イグニッション・スイッチ ON 又は】アイドル回転速度時に, ～