

トライキロジの試験研究について  
トライキロジの研究に関する試験機、測定機と之が  
かりの渾合現象の発生<sup>1</sup>、4つ以上の主要な評価点と至る  
所は广義の大半、純正の立地點<sup>2</sup>の高さ、十段の大半、  
前方は離車率(前方等停)<sup>3</sup>。走行の4kmが手先に峠<sup>4</sup>  
されよう、しかし上に云うた評価点の現象をみると、至  
る値はばく走易<sup>5</sup>がつて止められずであるが<sup>6</sup>、  
7つ<sup>7</sup>、出しきのトライキロジ開連値の決定には<sup>8</sup>、  
この値<sup>9</sup>の存在<sup>10</sup>のトライキロジの危険<sup>11</sup>があると  
いえるのである。  
トライキロジ現象は、うしろはまつまでも止ま<sup>12</sup>が車  
速<sup>13</sup>の存在<sup>14</sup>が走易化<sup>15</sup>によると<sup>16</sup>、トライキロジの  
この関連、試験機<sup>17</sup>や測定機<sup>18</sup>の計画と利用<sup>19</sup>が、摩撲現  
象<sup>20</sup>が由る複数の手段<sup>21</sup>を決定するには徹底的に障害<sup>22</sup>を必要か  
あり、具体的には試験機の剛性増<sup>23</sup>や悪立形<sup>24</sup>除去<sup>25</sup>、片  
当<sup>26</sup>防止、因形粒<sup>27</sup>の混入排除、機械の組合<sup>28</sup>に対する空間  
の配列<sup>29</sup>調整<sup>30</sup>が算は、トライキロジに対する各種試験研究  
室における主体として重要な意味をもつものである(東大名  
誉教授 曽田範洋)