

初版第4刷（2020.3.20 発行）、初版第3刷（2017.6.30 発行）、初版第2刷（2013.6.5 発行）、
初版第1刷（2011.12.20 発行）

ページ	行	誤	正
13	上から 11 行 目	FAR	FAR (索引に掲載のため太字)
13	上から 11 行 目	...Regulations)	...Regulations) (脚注参照)
13	脚注追加		注) 現在 FAR は、 CFR (Code of Federal Regulations) Title 14 Aeronautics and Space と呼ばれている。略して、例えば 14 CFR Part 23 と使われる。ただし本書では、FAR の表現を引き続き使用する。
111	下から 6 行目	このうち 2 桁目と	このうち 1 桁目の数値(2)を 1.5 倍したものが、設計揚力係数の 10 倍の値になることを意味している (この場合、設計揚力係数は 0.3 である)。2 桁目と
133	下から 12 行 目	重宝する。具体的な	重宝する。この方法では、文献 2), p.72 記載のとおり、空力的な意味をもつ「空力翼弦長」ではなく、「幾何平均翼弦」を実は求めている。具体的な
209	下から 2 行目	エンジン補器	エンジン補機
212	上から 1 行目	$P_n = VT_n = \tilde{\alpha}V^3 + \frac{\tilde{\beta}}{V^2}$	$P_n = VT_n = \tilde{\alpha}V^3 + \frac{\tilde{\beta}}{V}$
219	上から 3 行目	C_L は C_{LmaxTO} の 90% の値であるとしている。	C_L は $C_{LmaxTO}/(V_2/V_{S1})^2$ に等しいとする(文献 3), p.248 参照)。
221	下から 4 行目	0.3 程度である。	0.3 程度である (注: 文献 5), p.181 によるとジェット機の典型的な値は、0.38 とある)。
250	上から 1 行目	でまとまっている。	でまとまっている (p.13 の脚注参照)。
250	上から 2 行目	に一致している。	に一致している (脚注参照)。
250	脚注追加		注) 現在、欧州では、EASA (European Aviation Safety

			Agency)が、JAR を引き継ぐ格好で CS (Certification Specifications) としてまとめている。
283	左段、上から 18 行目	(CAS と Cl-Cd 曲線の間に追加)	CFR 13

以上