

# Коррекция положения изостыков

## ЗАО 'ПИК ПРОГРЕСС'

По определению точность привязки координат в режиме постобработки выше, чем во время поездки. Это связано с тем, что в режиме постобработки используются данные, собранные за всю поездку. А во время поездки этих данных ещё нет.

Однако, это приводит к тому, что результаты оценки в реальном времени и в постобработке могут отличаться. В том числе просадка в одном случае может быть квалифицирована как простая просадка, а в другом - как просадка в изостыке.

Координаты изостыков хранятся в БПД, а вагон определяет положение стыков с помощью оптических и магнитных датчиков зазоров, а также аппаратуры ППР, которая отмечает положение накладок. Для того, чтобы просадка могла быть квалифицирована как просадка в изостыке, во первых - в зоне этой просадки аппаратурой должен быть обнаружен стык, во вторых - этот стык должен соответствовать изостыку из БПД.

В программе предусмотрены функции для сопоставления измеренных и паспортных стыков. Каждый раз, когда вагон обнаружил стык, программа обращается к БПД и ищет изостык, ближайший к координате обнаруженного, но не далее 6-ти метров. Если такой стык найден, его координата корректируется по измеренной, а на ГД выдаётся соответствующее сообщение.



948 Положение изостыка (6 м)

Рис. 1: Пример сообщения на ГД

Для правильной оценки просадки в изостыке важна точность с которой определены координаты. Координата изостыка в базе может быть введена с ошибкой, привязка измеренной координаты к базе тоже может быть неточной. Но измеренные координаты просадок и стыков соответствуют друг другу. Корректировка положения изостыка нужна для того, чтобы решить проблему с координатой в БПД. Если в режиме постобработки была сделана коррекция координат, то координата обнаруженного стыка может отличаться от той, что была получена во время поездки, но на соответствие просадок и измеренных стыков коррекция координат никак не влияет. Тем не менее, проблема решается лишь частично. Может случиться так, что в одном случае изостык из БПД окажется ближе 6-ти метров, а в другом - дальше, и тогда коррекция положения изостыка будет невозможна. Разными окажутся координаты изостыка, учитываемые в оценке, в одном случае он может оказаться в зоне просадки, в другом - нет. Оценка после перешифровки будет отличаться от исходной.

Если такая ситуация нежелательна, то не следует делать коррекцию координат после поездки, но нужно убедиться, что в файл сохраняется скорректированная координата. Для этого должна быть включена настройка "Сохранять скорректированную координату (в файл

c4f)" в разделе "Привязка пикетажа". Точность измеренной координаты вероятно будет немного ниже, что может сказаться на точности некоторых вычислений, например, при паспортизации кривых.

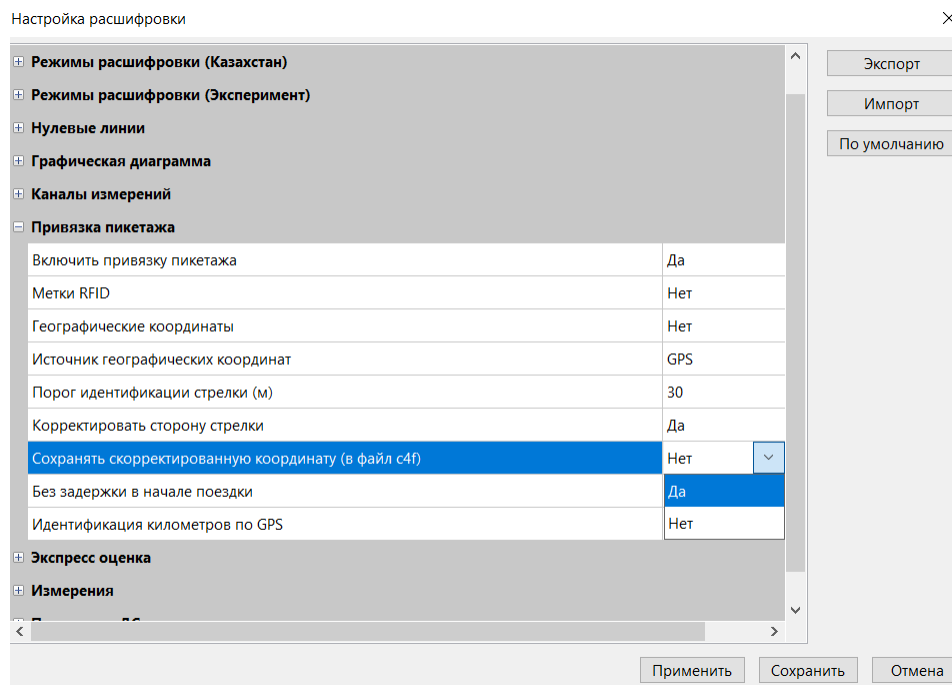


Рис. 2: Настройка сохранения скорректированной координаты

Для большей уверенности в том, что положение изостыка было определено правильно имеет смысл просмотреть кадры с камер подвагонного видео.