



轨距=1435mm

## 抄平系统修正值

缓和曲线修正值“K”

竖直曲线修正值“X”

有效值范围：

$RM=4,635m$

$MF=10,455m$

$RF=15,090m$

$FF0=1,560m$



昆明中铁集团有限公司



## 用于缓和曲线起道设定的修正值“K”

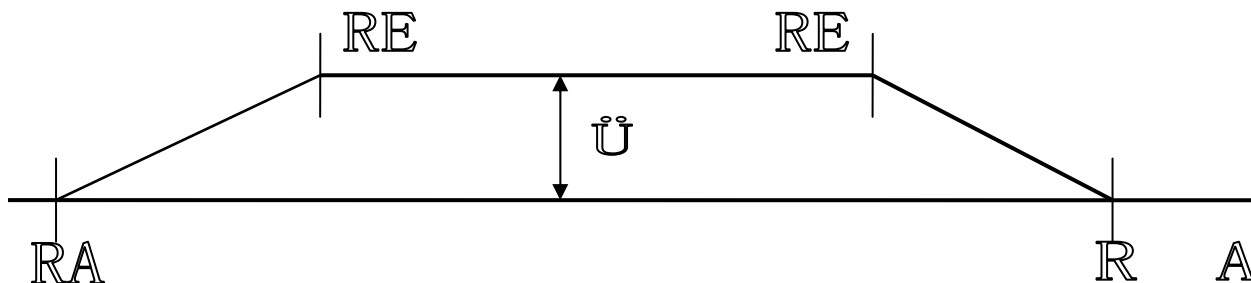
校正值“K”取决于半径、超高和轨距。设定在前抄平测量杆“F”上的起道量靠列在下页表中的修正值“K”来减小。

调整过程：

由相关的超高“ $\ddot{U}$ ”和半径“R”找到校正值“K”。了解超高坡道的长度（“RA”和“RE”之间的距离）也是重要的。一旦前抄平测量杆“F”处于上坡开始点“RA”时，调整就要立即开始，以线性增长的方式使修正值“K”在坡道终点“RE”达到最大值。

在整个超高曲线中都持续保持着“K”值。

在下一个“RE--RA”段（坡道的下坡段）“K”值也是线性的，并将减少。



注意：上述的编写参照德国铁路的专门术语。

RA——超高坡度起点\*)

RE——超高坡度终点\*)

$\ddot{U}$ ——超高（倾斜的量）

R——曲线的半径

\*) 没有考虑到工作时的驱动方向





轨距=1435mm

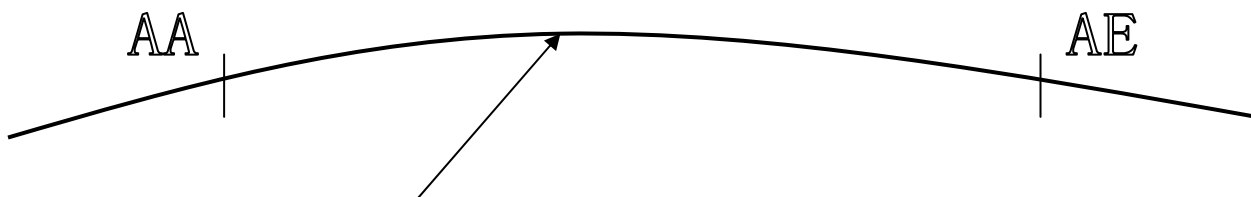
K = 55 \* $\ddot{U}$ /R

$\ddot{U}$ Radius	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	110	120	130	140	150	160
60	9	18	27	37	46	55	64	73	82	92	101	110	119	128	137	147
70	8	16	24	31	39	47	55	63	71	79	86	94	102	110	118	126
80	7	14	21	27	34	41	48	55	62	69	76	82	89	96	103	110
90	6	12	18	24	31	37	43	49	55	61	67	73	79	86	92	98
100	5	11	16	22	27	33	38	44	49	55	60	66	71	77	82	88
110	5	10	15	20	25	30	35	40	45	50	55	60	65	70	75	80
120	5	9	14	18	23	27	32	37	41	46	50	55	60	64	69	73
130	4	8	13	17	21	25	30	34	38	42	47	51	55	59	63	68
140	4	8	12	16	20	24	27	31	35	39	43	47	51	55	59	63
150	4	7	11	15	18	22	26	29	33	37	40	44	48	51	55	59
160	3	7	10	14	17	21	24	27	31	34	38	41	45	48	52	55
170	3	6	10	13	16	19	23	26	29	32	36	39	42	45	49	52
180	3	6	9	12	15	18	21	24	27	31	34	37	40	43	46	49
190	3	6	9	12	14	17	20	23	26	29	32	35	38	41	43	46
200	3	5	8	11	14	16	19	22	25	27	30	33	36	38	41	44
220	2	5	7	10	12	15	17	20	22	25	27	30	32	35	37	40
240	2	5	7	9	11	14	16	18	21	23	25	27	30	32	34	37
260	2	4	6	8	11	13	15	17	19	21	23	25	27	30	32	34
280	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	27	29	31
300	2	4	5	7	9	11	13	15	16	18	20	22	24	26	27	29
320	2	3	5	7	9	10	12	14	15	17	19	21	22	24	26	27
340	2	3	5	6	8	10	11	13	15	16	18	19	21	23	24	26
360	2	3	5	6	8	9	11	12	14	15	17	18	20	21	23	24
380	1	3	4	6	7	9	10	12	13	14	16	17	19	20	22	23
400	1	3	4	5	7	8	10	11	12	14	15	16	18	19	21	22

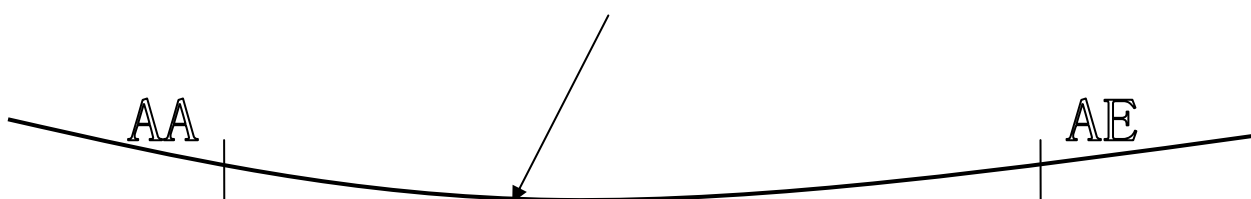
[illegible]

## 用于竖曲线起道设定的修正值“K”

竖曲线一般是圆曲线，其最小半径是 2000 米，并与坡度变化相切。修正值“X”取决于竖曲线的半径“R”。



在竖曲线顶部：起道设定为+“X”值。



在竖曲线底部：起道设定为-“X”值。

调整过程：

根据相关的竖曲线半径“R”找到修正值“X”。

一旦前部抄平测量杆“F”处于竖曲线的始点“AA”时，就要根据距离立即开始调节修正值“X”，即根据列于调整表“在 AA 之后的 X 值”来修正。

“X”的全部数值保持稳定，直至达到竖曲线终点“AE”为止。

此后“X”值是减小的，并根据调节表“在 AE 之后的 X 值”来修正。

注意：上述的编写参照德国铁路的专门术语

AA——竖曲线的始点

AE——竖曲线的终点



$$X = 78883 : R$$

Part of X	0.00	0.01	0.03	0.06	0.10	0.16	0.23	0.31	0.41	0.51	0.63	0.73	0.80	0.86	0.93	0.99	1.00	1.00
M.after AA	0.00	1.00	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	15.09	1700
RADIUS																		
2000	0	0	1	2	4	6	9	12	16	20	25	29	31	34	37	39	39	39
2200	0	0	1	2	4	6	8	11	15	18	23	26	29	31	33	36	36	36
2400	0	0	1	2	3	5	8	10	13	17	21	24	26	28	30	33	33	33
2600	0	0	1	2	3	5	7	9	12	16	19	22	24	26	28	30	30	30
2800	0	0	1	2	3	4	6	9	11	14	18	21	22	24	26	28	28	28
3000	0	0	1	2	3	4	6	8	11	14	17	18	21	23	24	26	26	26
3500	0	0	1	1	2	4	5	7	9	12	14	16	18	19	21	22	23	23
4000	0	0	1	1	2	3	5	6	8	10	13	14	16	17	18	20	20	20
4500	0	0	0	1	2	3	4	5	7	9	11	13	14	15	16	17	18	18
5000	0	0	0	1	2	3	4	5	7	8	10	12	13	14	15	16	16	16
5500	0	0	0	1	1	2	3	4	6	7	9	10	11	12	13	14	14	14
6000	0	0	0	1	1	2	3	4	5	7	8	10	10	11	12	13	13	13
6500	0	0	0	1	1	2	3	4	5	6	8	9	10	10	11	12	12	12
7000	0	0	0	1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	10	11	11	11
8000	0	0	0	1	1	2	2	3	4	5	6	8	8	8	9	10	10	10
9000	0	0	0	1	1	1	2	3	4	5	6	6	7	8	8	9	9	9
10000	0	0	0	0	1	1	2	2	3	4	5	6	6	7	7	8	8	8
12000	0	0	0	0	1	1	2	2	3	3	4	5	5	6	6	7	7	7
15000	0	0	0	0	1	1	1	2	2	3	3	4	4	5	5	5	5	5
20000	0	0	0	0	0	1	1	1	2	2	3	3	3	3	4	4	4	4
30000	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	2	2	2	2	2	3	3	3
50000	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2
100000	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1



X = 78883 : R

[illegible]