

WYBIÓRCZY PRZEGLĄD PRASY

GEOMATICS WORLD [6/2008]



● Od prawie dwóch lat Wielka Brytania ma dwie komercyjne sieci oferujące serwis RTK: SmartNet założoną przez firmę Leica Geosystems oraz VRSNow! Trimble'a. Operatorzy sieci korzystają z dwóch alternatywnych metod dostarcza-

nia poprawki korekcyjnej do odbiornika. W pierwszej (MAC) operator wysyła do ruchomego odbiornika surowe dane obserwacyjne z fizycznej stacji referencyjnej wraz z informacjami potrzebnymi do określenia poprawki przez oprogramowanie w odbiorniku, w drugiej (i-MAX) operator oblicza i transmituje kod oraz dane fazy dla wirtualnej stacji referencyjnej. W metodzie i-MAX uwiarygodnienie danych dokonywane jest raz dla wszystkich użytkowników, w MAC ciężar ten spoczywa na oprogramowaniu zainstalowanym w odbiorniku. O tych i innych różnicach wynikających z korzystania z komercyjnych sieci GPS pisze **Richard Groom** w „*Inside network RTK*”.

● W czerwcu 2005 roku niedaleko Londynu zawalił się 55-metrowy fragment budowanego właśnie tunelu kolejowego. Katastrofa nastąpiła podczas zagęszczania gruntu, na którym kładzono fundamenty pod kolejne elementy konstrukcji. W jej wyniku inwestor zlecił firmie Costain Civil Engineering Ltd. opracowanie takich środków bezpieczeństwa, które pomogłyby w bezawaryjnym przeprowadzeniu prac budowlanych. Władze kolejowe zarządziły rygorystyczne kontrole budowy i ciągłą obserwację tunelu. Costain zlecił firmie Sol Data Ltd. założenie automatycznego systemu do monitoringu 3D elementów konstrukcyjnych. System o nazwie CYCLOPS składa się z czterech precyzyjnych tachimetrów zamontowanych na betonowych cokołach. Mierzą one pozycje luster rozmieszczonych w kontrolowanych punktach konstrukcji. Cykl pomiarowy, podczas którego tachimetr odczytuje pozycje 120 luster roz-

lokowanych na dystansie 75 m, zajmuje 20 minut. W artykule „*Cyclops keeps an Eye on Gerrards Cross Railway Tunnel*” swoje doświadczenia z pracy przy monitoringu tunelu w miejscowości Gerrards Cross przedstawia **Steve Greenhow** z Costain Civil Engineering Ltd.

GEOINFORMATICS [6/2008]



● Wyspy Brytyjskie mają jedną z najbardziej cofających się linii brzegowych w Europie. Szczególnie narażone na erozję jest klifowe wybrzeże na południu i wschodzie kraju.

Monitoringiem pasa przybrzeżnego zajmuje się Brytyjska Służba Geologiczna. Do typowych technik stosowanych przez jej pracowników należy porównywanie kolejnych zdjęć lotniczych zagrożonych rejonów oraz wykonywanie bezpośrednich pomiarów w terenie za pomocą tachimetrów i GPS. Do prac wykorzystywane są także naziemne skanery laserowe. Jest to tanie i efektywne rozwiązanie, szczególnie przydatne, kiedy prace trzeba wykonać z pewnej odległości z uwagi na zagrożenie spadającymi odłamkami. Metody pracy przy badaniu erozji w rejonie miejscowości Happisburgh opisują w artykule pt. „*Coastal Surveying Techniques*” **Catherine Pennington** i **Peter Hobbs** z Brytyjskiej Służby Geologicznej.

PROFESSIONAL SURVEYOR [9/2008]



● **Dean R. Anderson** w artykule „*Fixing the Survey/GIS/Photogrammetry Conflict in Oregon*” przypomina sprawę przyjęcia przez stan Oregon ustawy definiującej

zawody geodety, fotogrametry i specjalisty ds. GIS. O wykładnię poprosiła w 2001 roku organizacja Professional Land Surveyor skupiająca geodetów w Oregonie. Okazało się wówczas, że przedstawiciele tych profesji nie znajdują wspólnego języka. Trzeba było powołać zespół złożony z reprezentantów zainteresowanych organizacji i urzędów, by opracować niezbędne wytycz-

ne. O ile nie było kłopotów ze zdefiniowaniem, czym się zajmuje geodeta lub fotogrametra, to w przypadku specjalistów od GIS-u nie było to już takie proste. Jedną z przyczyn jest to, że wiele różnych zawodów wykorzystuje w swej działalności technologię GIS. Po długich dyskusjach w 2004 roku zespół zdecydował m.in. o tym, że specjaliści z zakresu GIS i geodezji powinni legitymować się odpowiednim doświadczeniem i mieć stosowną licencję. Skorzystano tu z zaleceń NCEES, krajowej rady zajmującej się nadawaniem licencji zawodowych. Nie wszystkim jednak te zmiany się spodobały.

● Przez wiele lat Amerykański Kongres Geodezji i Kartografii (ACSM) bezskutecznie walczył z kolejami, by te wzięły odpowiedzialność za oznaczanie w terenie zlikwidowanych przez siebie linii kolejowych. Z chwilą ich kasowania likwidacji ulega cała infrastruktura techniczna, dlatego po pewnym czasie po torach nie ma żadnego śladu. Geodeci mają jednak do czynienia ze sprawami, w których czyjaś nieruchomości styka się z pasem kolejowym lub w akcie własności punktami referencyjnymi dla granicy są osł torowiska albo jakiś nieistniejący już obiekt kolejowy. W końcu jednak ACSM udało się zainteresować tym problemem amerykański Kongres. Racje i stronę finansową przedsięwzięcia przedstawia **Laurence Socci** w artykule „*The Fight Continues for Abandoned Railroad Monumentation*”.

NewScientist [13.09.2008]



● Na orbitach okołoziemskich znajduje się obecnie około 900 aktywnych satelitów. Poza nimi krąży tam jeszcze 10 tys. kosmicznych śmieci o średnicy większej niż 10 cm.

Poruszając się z prędkością 22 tys. km na godzinę, stanowią zagrożenie nie tylko dla satelitów. W marcu 2007 roku nad Nową Zelandią tuż obok Airbusa A340 z 270 osobami na pokładzie przeleciały płonące szczątki jakiegoś wyeksploatowanego kosmicznego aparatu. O śmieciach na orbicie i jak uniknąć kolizji z nimi – pisze **David Robson** w „*Calling occupants of interplanetary craft, danger ahead*”.

Oprac. JP