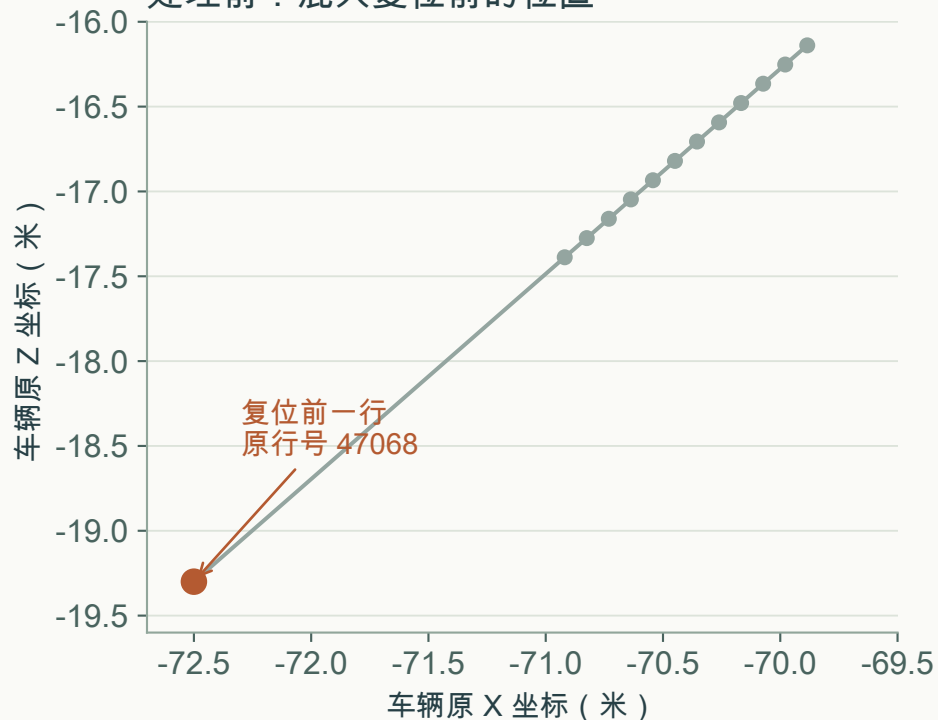


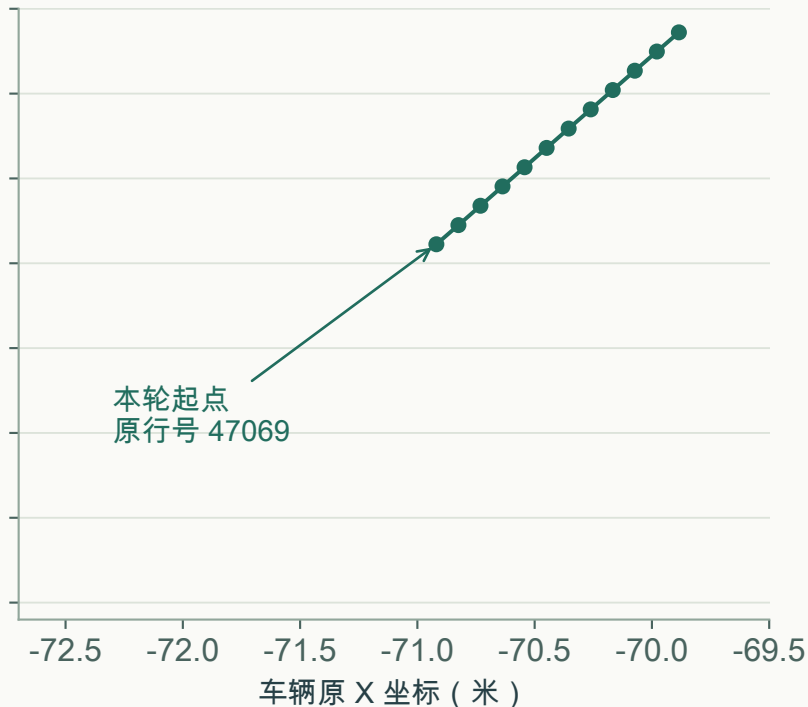
开头旧状态：只排除复位前的那一行

真实案例：P01 · 第 42 轮；用车辆位置显示复位边界，坐标未改写。

处理前：混入复位前的位置



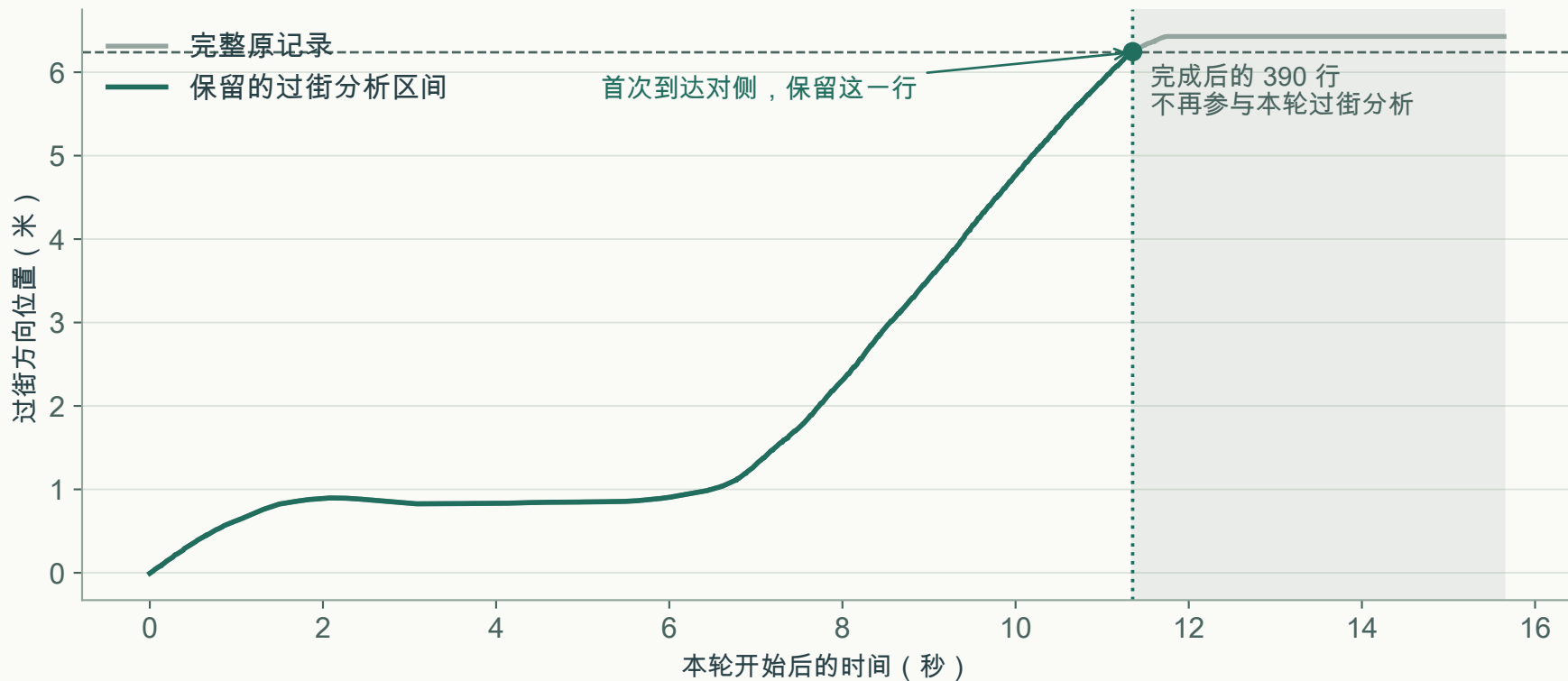
处理后：从本轮复位开始



总体排除 105 行复位前记录；原行保留在原包中，排除表保存文件名与行号。

完成后尾段：到对岸为止，后面的记录单列

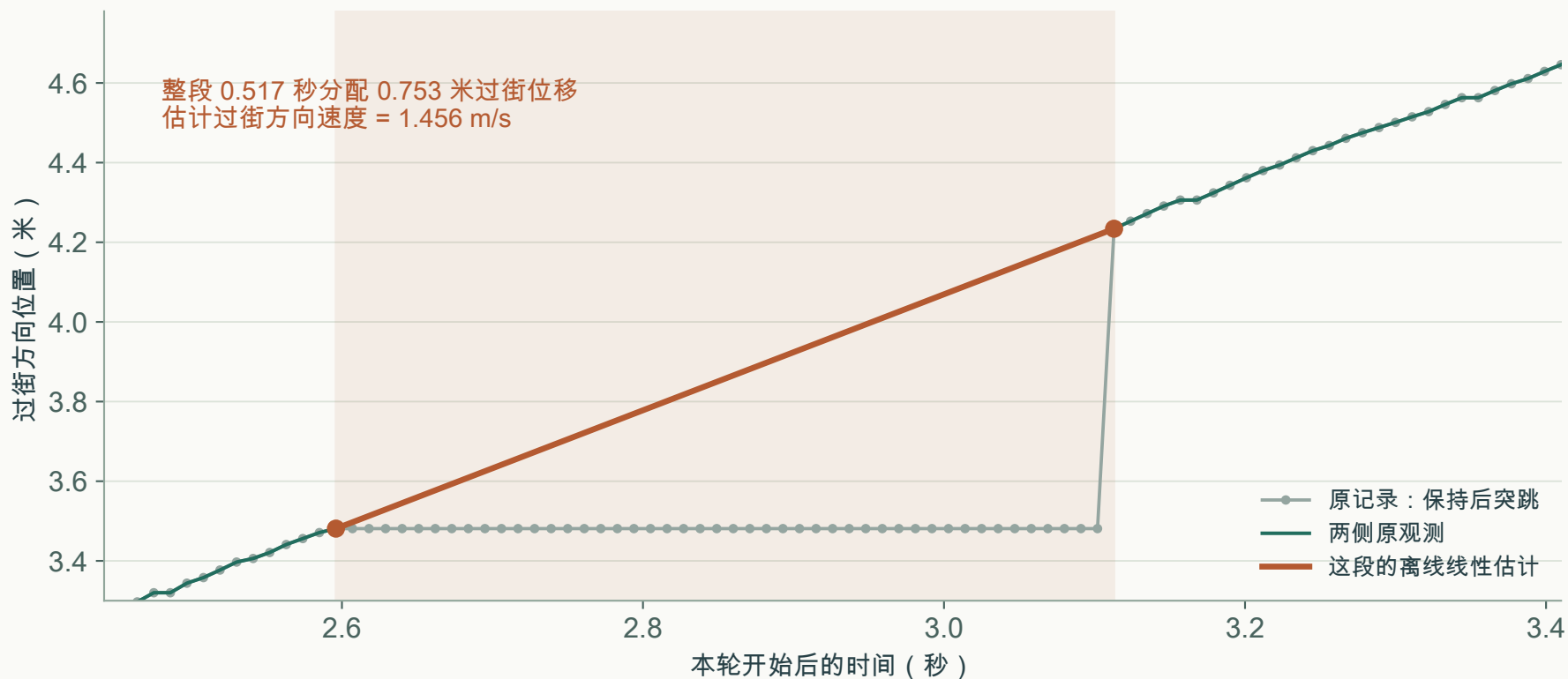
真实案例：P01·第3轮；11.352秒首次完成，原记录仍继续。



总体排除 187,733 行完成后尾段；没有完成的试次保留到实际记录结束。

这次把前面的保持段和末端突跳一起处理

真实案例：P08·第2轮；前后同轴均速分别约 1.464、1.455 m/s，支持连续运动假说。

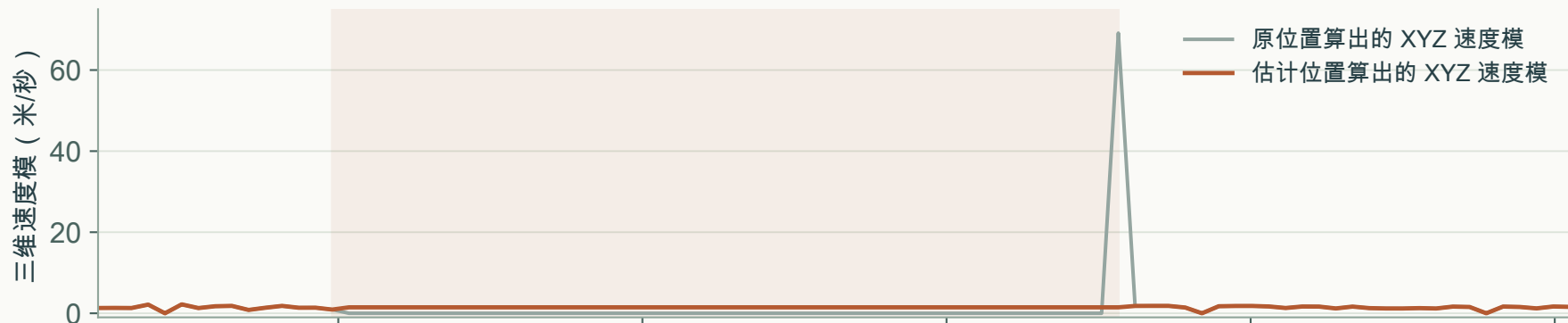


8 处桥接、7 个事件给出估计；173 个内部点被标为估计。其他可疑片段不强行均摊。

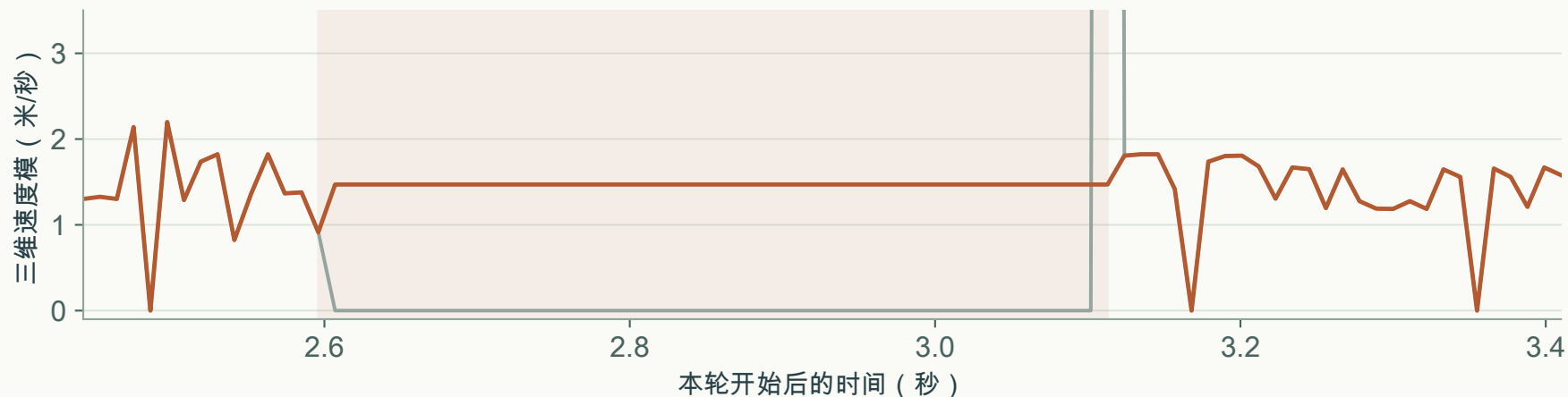
速度对照已纠正：只比较同一物理量

P08 · 第 2 轮。两条曲线都由 XYZ 位移模 ÷ 原时间间隔计算，不再叠加原 P.speed。

完整范围：原始突跳对应约 69.1 m/s 的相邻差分



同一段放大到 0–3.5 m/s：估计段约为 1.470 m/s



另存 XZ 平面速率与有符号过街速度；P.speed 原值保留，原维度与计算尺度仍待核实。

连带影响已重算：事件与截断这次没有改变

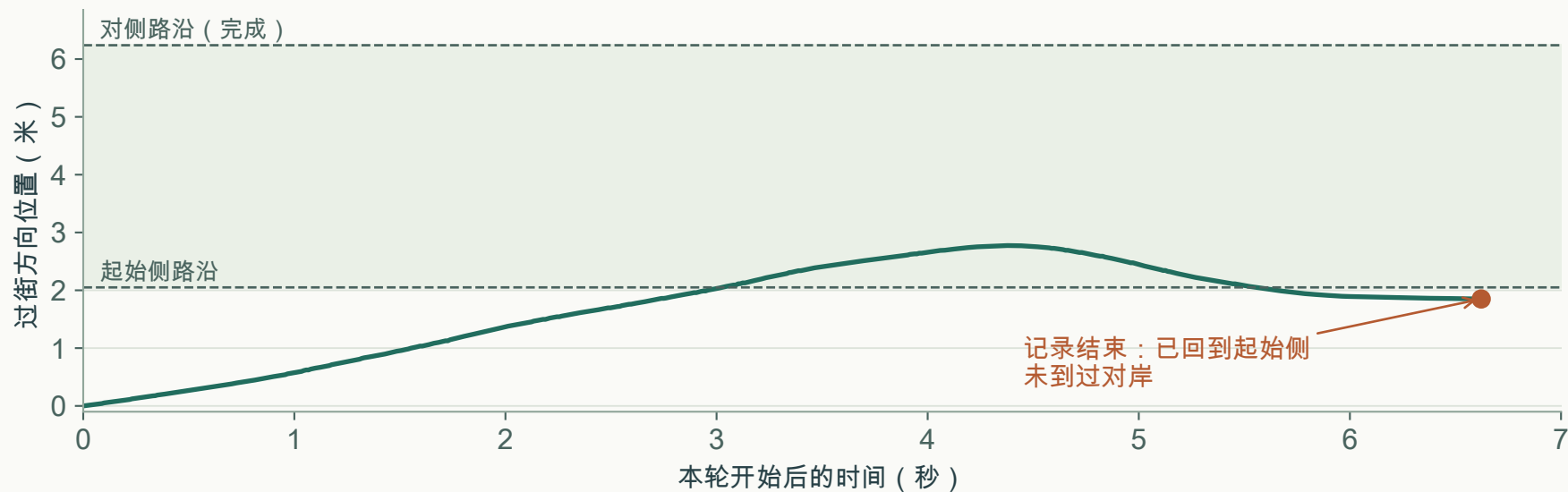
当前 1,440 轮，分别按原位置和离线估计位置重新判断，再生成分析区间。

此次局部更新	逐轮重算后的变化	
173 个位置点新增估计值	首次入路时刻	0 轮
181 个速度区间重新估计	首次完成时刻	0 轮
2,515 个原零速区间改为不确定	完成 / 未完成分类	0 轮
	完成后的截断位置	0 轮
仍为：527 完成 · 848 未入路 · 45 结束时仍在路内 · 20 入路后退回		

“事件未变”不证明补全是真实运动。补全点及所需后端锚点时间均单独标记。

“入路后退回”是位置分类，不等于已知道主观取消

真实案例：P17·第15轮，最大过街位置 2.774 米，结束位置 1.850 米。

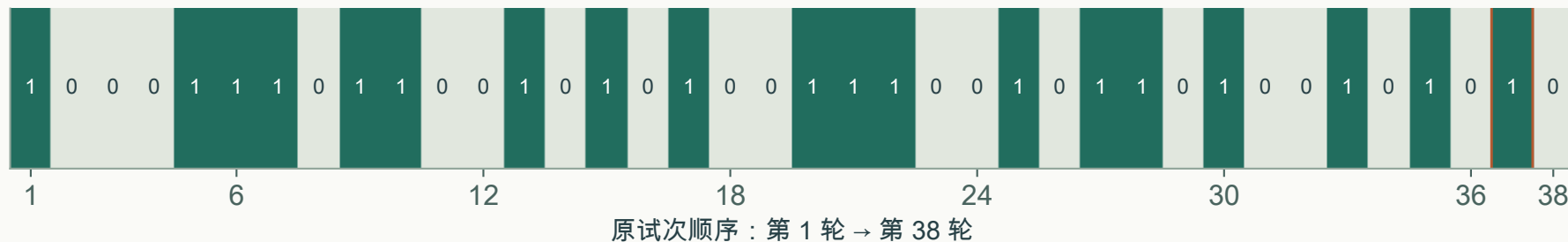


20 轮都没有到达对岸，记录末已在近侧路沿外；个别只是轻微越界，不能一概推断取消意图。

现在保留完整 0/1 序列，而不只是累计次数

真实案例：P01 · 第 39 轮。每个格子对应一次此前实验；0 = 否，1 = 是。

此前各轮是否亮灯



此前各轮是否误导



第 37 轮：误导 = 1、亮灯 = 1。当前是第 39 轮，因此只取前 38 轮。

全部 3,000 轮都有历史数组；第 1 轮为空数组。当前与未来试次不进入前序字段。