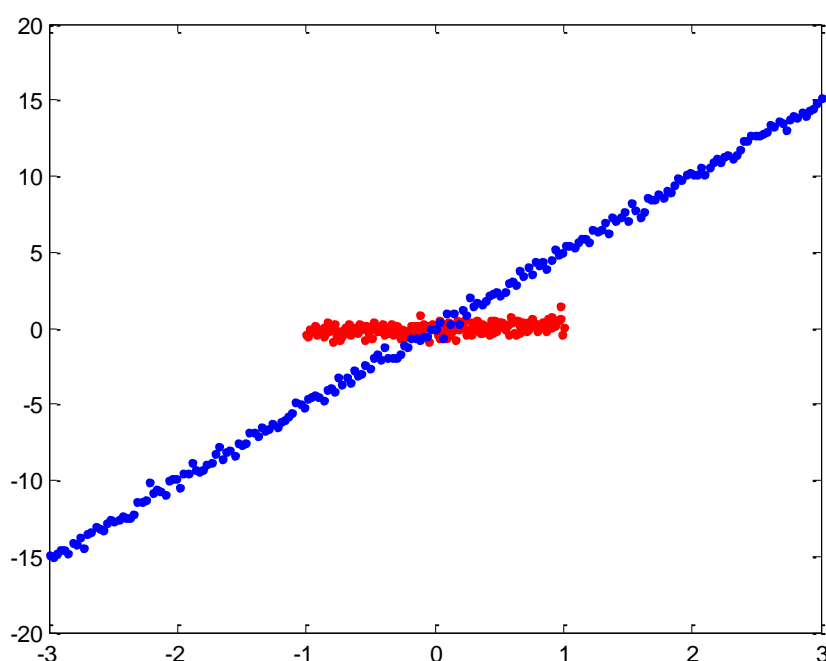


## 下一路径点的生成

思路一：以历史平均风速和平均方向角为基准

记历史的第 $i$ 场台风的第 $j$ 个路径点的位置为 $(x_{ij}, y_{ij})$ ，设一共有 $N$ 场台风，且第 $i$ 场台风有 $n_i$ 个路径点。

显然在每个历史路径点 $(x_{ij}, y_{ij})$ 处，其实际的速度 $v(x_{ij}, y_{ij})$ 和在该点计算出的历史平均速度 $\bar{v}(x_{ij}, y_{ij})$ 一般有偏差 $\Delta v_{ij} = v(x_{ij}, y_{ij}) - \bar{v}(x_{ij}, y_{ij})$ 。我们要考察一条路径（比如第 $i$ 条）上，前后两个路径点偏差 $\Delta v_{i,j-1}$ 和 $\Delta v_{ij}$ 之间的相关性，即前者的信息量究竟多大程度地被后者继承。也就是说，我们可假设 $\Delta v_{ij}$ 是由 $\Delta v_{i,j-1}$ 和一些随机成分结合生成的。问题是怎么去权衡 $\Delta v_{i,j-1}$ 和随机成分之间的比例。这里为了去除尺度的影响，把所有路径点的自相关都平等地对待，我们要把 $\Delta v_{ij}$ 都标准化为 $u_{ij} = \Delta v_{ij} / \delta_{ij}$ ，其中 $\delta_{ij}$ 表示在 $(x_{ij}, y_{ij})$ 处的历史标准差。如果不这么做，那么就会出现如图所示的问题：虽然都是同样比重相关性，但若不标准化，蓝色的影响会大于红色。



现在我们建立模型，首先暂把  $u_{ij}$  看成随机变量，假设标准化后的偏差有相关关系： $u_{ij} = au_{i,j-1} + b\varepsilon$ ，其中  $\varepsilon$  为标准差为 1，期望为 0 的随机数， $u_{i,j-1}$  和  $\varepsilon$  是相互独立的。于是

$$1 = \text{var}(u_{ij}) = E(u_{ij}^2) = a^2 E(u_{i,j-1}^2) + 2abE(u_{i,j-1})E(\varepsilon) + b^2 E(\varepsilon^2) = a^2 + b^2$$

$a$  的绝对值和  $b$  的绝对值之间的关系是此消彼长的，且只要得到了  $a$  就确定了  $b$  的绝对值（注意  $b$  是正是负无关紧要）。又有  $u_{ij}$  和  $u_{i,j-1}$  之间的相关系数为：

$$\text{Corr}(u_{ij}, u_{i,j-1}) = \frac{E[(u_{ij} - E(u_{ij}))(u_{i,j-1} - E(u_{i,j-1}))]}{\text{var}(u_{ij}) \text{var}(u_{i,j-1})} = E(u_{ij}u_{i,j-1}) = E[(au_{i,j-1} + b\varepsilon)u_{i,j-1}] = a$$

我们假定这个系数  $a$  是完全由地理位置决定的（也可以把时间因素加进去）。但是在实际计算中，我们不可能有在  $(x_{ij}, y_{ij})$  这个单点处有足够的样本去估计

$\text{Corr}(u_{ij}, u_{i,j-1})$ ，所以我们同样用核密度的思想去该点搜集附近的信息。

首先建立一个核密度函数  $f$ ，它以  $(x, y)$  为中心，对每个历史路径点  $(x_{ij}, y_{ij})$  都给出一个值  $f(x_{ij}, y_{ij}; x, y)$ ，我们记它为  $w_{ij}$ 。我们的意图是用  $w_{ij}$  作为权重来收集  $(x, y)$  周围偏差的相关性。计算方式如下：

首先定义加权平均

$$(\bar{u}, \bar{u}') = \sum_{i=1}^N \sum_{j=1}^{n_i} w_{ij} (u_{ij}, u_{i,j-1})$$

再定义加权方差：

$$(\text{var}(u), \text{var}(u')) = \sum_{i=1}^N \sum_{j=1}^{n_i} w_{ij} (|u_{ij} - \bar{u}|^2, |u_{i,j-1} - \bar{u}'|^2),$$

然后有加权相关系数：

$$\alpha = \frac{\sum_{i=1}^N \sum_{j=1}^{n_i} w_{ij} (u_{ij} - \bar{u})(u_{ij-1} - \bar{u}')}{\sqrt{\text{var}(u) \text{var}(u')}}}$$

对前进方向角度  $\theta$  用一致的方式处理。

## 思路二：以历史平均风速变化和平均方向角变化为基准

现在我们控制台风前进的量变为了台风的相邻路径点之间速度变化  $w$  和角度的变化  $\alpha$ ，不过仍然需要每个初始点处的初速度  $v_0$  和初始角度  $\theta_0$ 。我们对  $w$  和  $\alpha$  也分别按上述方式处理即可。

总结：上述对速度  $u$  做的处理方法，可以抽象出来，即可以是台风路径点处的任意特征量，比如强度。这个处理方法的一大关键就在那些核密度函数的形式和宽度的选择。

这里我们要区分两个跟“核密度”有关的概念。首先是在估计路径点的空间 p. d. f. 时，我们采用的方法是真正意义上的统计学方法 kernel density estimation，即用离散的样本分布去估计总体分布的方法。而算各种平均时，实际上是“核密度插值”这样一个概念。