รหัสเอกสาร : WI-AO-03-SMWC Rev.01	**วันที่ประกาศใช้ : 20 มิถุนายน 2564**

คู่มือปฏิบัติงาน

(Work Instruction)

การตรวจและบันทึกผลการตรวจอากาศการบิน

ผู้จัดทำ	ผู้ตรวจสอบผู้ทบทวน/	ผู้อนุมัติ
อาสิ ปันดีกา **(นายอาสิ ปันดีกา)**	โชคชัย ภัทรพงศ์ไพศาล **(นายโชคชัย ภัทรพงศ์ไพศาล)**	โชคชัย ภัทรพงศ์ไพศาล **(นายโชคชย ภทรพงศ์เพศาล)**
นอต.ปก.	**ผส.อก.**	**MR**

บันทึกการแก้ไข

ครั้งที่	วันที่ประกาศใช้	รายละเอียดการแก้ไข	หน้าที่แก้ไข
00	3 เม.ย. 2561	จัดทำเอกสารครั้งแรก	ทุกหน้า
01	20 มิ.ย. 2564	แก้ไขวันที่ประกาศใช้ แก้ไขผู้ตรวจสอบ/ผู้ทบทวน	1

สารบัญ/Index

หัวข้อ/Issue	หน้า/Page
1. ที่มาและความสำคัญ	3
2. วัตถุประสงค์ (Objective)	3
3. วิธีการดำเนินงาน	3
4 ผลที่คาดว่าจะได้รับ	3
5. คำแนะนำในการกรอกสารประกอบอุตุนิยมวิทยา	3-12
5.1. ส่วนบนของแบบฟอร์มฯ	3
5.2. ส่วนข้อมูลของแบบฟอร์ม	4
5.3. ส่วนท้ายของแบบฟอร์ม	10
6. เอกสารอ้างอิง (Reference Document)	12
7. บันทึก (Records)	12

“เอกสารฉบับนี้อนุมัติและประกาศใช้ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ควบคุมเอกสาร และเอกสารต้นฉบับอยู่ในรูปไฟล์อิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น”

บทนำ

1.ที่มาและความสำคัญ

เนื่องจากปัจจุบันภารกิจหน้าที่ที่มีการเกี่ยวข้องกับการบิน นับว่ามีความสำคัญอย่างยิ่ง และอากาศก็มีความสำคัญอย่างใกล้ชิดกับการบิน ผู้ที่มีหน้าที่ปฏิบัติงานด้านการตรวจอากาศการบิน นอกจากจะต้องทำการตรวจอากาศการบินให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ข้อกำหนดของ ICAO แล้ว จะต้องมีการบันทึกข้อมูลการตรวจเพื่อเป็นหลักฐาน อีกทั้งเก็บเป็นข้อมูลสถิติสำหรับการพยากรณ์อากาศการบินเพื่อให้มีความแม่นยำยิ่งขึ้น ทางคณะผู้จัดทำจึงจัดทำคู่มือปฏิบัติงานเล่มนี้ขึ้นมา เพื่อให้นักอุตุนิวิทยาปฏิบัติที่หน้าที่ด้านการตรวจอากาศการบินถือปฏิบัติเป็นแนวทางและมาตรฐานเดียวกัน

2.วัตถุประสงค์

เพื่อให้ผู้ปฏิบัติงานด้านการตรวจอากาศการบิน มีการตรวจอากาศการบินและบันทึกผลการตรวจลงในแบบฟอร์ม กบ 1401 ก ได้อย่างถูกต้องเป็นมาตรฐานเดียวกัน และใช้เป็นสื่อในการอธิบายแผนขั้นตอนการบันทึกลงในแบบฟอร์ม กบ 1401 ก

3.วิธีการดำเนินงาน

- ศึกษาโดยการประชุมแลกเปลี่ยนความเห็นภายในกลุ่มงานอากาศการบิน
- ศึกษาจากคู่มือ ANNEX3 Meteorological Service for international Air Navigation จาก ICAO

4.ผลที่คาดว่าจะได้รับ

เพื่อให้นักอุตุนิยมวิทยาที่ปฏิบัติหน้าที่ด้านการตรวจอากาศการบิน ถือเป็นมาตรฐานเดียวกัน

5. คำแนะนำในการกรอกสารประกอบอุตุนิยมวิทยา

5.1. ส่วนบนของแบบฟอร์มฯ

1.1 บริเวณมุมบนซ้าย

Time enteries on this form are _____(1)_____ The Universal Time Co-ordinate

To convert to UTC. (Subtract) _____(2)_____ hours

Height of Barometer _____(3)_____ feet (MSL)

หมายเลข (1) : ตำแหน่งของเส้นลองจิจูดที่ 105 องศา ลากผ่านจังหวัดอุบลราชธานี และใช้เป็นเกณฑ์เทียบอ้างอิงเวลามาตรฐานประเทศไทย (ทุกสนามบินในประเทศไทยใช้ค่าเดียวกัน)

หมายเลข (2) : เวลาท้องถิ่นซึ่งต่างจากเวลา UTC 7 ชั่วโมง

หมายเลข (3) : ความสูงจากระดับน้ำทะเลปานกลางของสนามบินภูเก็ต

1.2 บริเวณมุมบนขวา

Station _____(1)_____.

Month _____(2)_____ Day _____(3)_____ Year _____(4)_____.

Lat. _____(5)_____ Long. _____(6)_____.

หมายเลข (1) : ชื่อสนามบิน

หมายเลข (2) : เดือน

หมายเลข (3) : วันที่

หมายเลข (4) : ปี

หมายเลข (5) : ตำแหน่งละติจูดของสนามบินภูเก็ต คือ 08° 06' 45" N

หมายเลข (6) : ตำแหน่งลองจิจูดของสนามบินภูเก็ต คือ 98° 18' 33" E

5.2. ส่วนข้อมูลของแบบฟอร์ม

Type	Time	Visibility					RVR				
	(LST)	Max.	Dv	Prevai.	Min.	Dv	DRDR	Max	Min	Mean	i
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)	(12)

หมายเลข (1) Type: ชนิดข่าว โดยบ่งการบันทึกออกเป็น 4 ชนิด ดังนี้

- ตัวอักษร R (Record Observation) เป็นการตรวจและรายงานอากาศการบินประจำ (METAR) ทุก 1 ชั่วโมง หรือ ครึ่งชั่วโมง
- ตัวอักษร S (Special Observation) เป็นการตรวจและรายงานอากาศพิเศษ (SPECI) โดยรายงานบางเวลา เมื่อพบสภาพอากาศเปลี่ยนแปลงตามบรรทัดฐานที่กำหนดไว้และยังไม่ถึงเวลารายงานอากาศการบินประจำ (METAR) ครั้งต่อไป
- ตัวอักษร RS (Record-Special Observation) เป็นการตรวจและรายงานอากาศพิเศษ (SPECI) ซึ่งตรงกับเวลารายงานอากาศการบินประจำ (METAR)
- เครื่องหมาย √ (Check Observation) หากตรวจพบว่ามีฝนตกหรือมีฝนหยุด แต่ไม่เข้าเกณฑ์บรรทัดฐานการตรวจอากาศพิเศษ (SPECI) และยังไม่ถึงเวลาส่งข่าว (METAR) ครั้งต่อไป ให้ทำการกรอกเครื่องหมาย √ ลงในช่องที่ (1) พร้อมทั้งกรอกข้อมูลสารประกอบอุตุนิยมวิทยาช่องอื่นๆ ลงใน กบ.1401 ก ตามปกติ ยกเว้นช่อง (14)-(17) และช่อง (22)-(24) ไม่ต้องกรอก ให้ทำเครื่องหมาย “–“ ลงในช่องดังกล่าวแทน (เพราะเป็นแค่เพียงการ check ว่ามีฝนตก หรือ ฝนหยุดเท่านั้น) ***เว้นแต่ กรณีที่ฝนตก หรือ ฝนหยุดนั้น เข้าเกณฑ์บรรทัดฐานการตรวจอากาศพิเศษ (SPECI) หรือ ถึงเวลาส่งข่าว (METAR) พอดี ให้กรอกครบทุกช่องตามปกติ

หมายเลข (2) Time(LST): เวลาที่ทำการตรวจซึ่งเป็นเวลาท้องถิ่น

หมายเลข (3)-(7) Visibility : ทัศนวิสัย หมายถึง ความสามารถของผู้สังเกตการณ์ที่จะมองไปข้างหน้าได้ไกลเท่าไร โดยที่มองเห็นวัตถุได้ชัด ดังนั้นการวัดทัศนวิสัยจึงเป็นไปในแนวราบ (Horizontal) และวัดค่าทัศนวิสัยออกมาเป็นระยะทางเป็นเมตร (Metre), กิโลเมตร (Kilometre), และไมล์ (Miles) ทัศนวิสัยมีความสำคัญมากทางการบิน เพราะหมายถึงการมองเห็นทางวิ่งของนักบินในการนำเครื่องบินขึ้นหรือลง

หมายเลข (3)-(4) Maximum and Direction Visibility: ปัจจุบันยกเลิกการบันทึก

หมายเลข (5) Prevailing Visibility: ค่าทัศนวิสัยโดยทั่วไปที่ปกคลุมโดยรอบพื้นที่สนามบิน มีค่าเท่ากับหรือมากกว่าครึ่งวงกลม โดยไม่ต้องต่อเนื่องกันก็ได้

ในการรายงานข่าวอากาศการบิน ค่าทัศวิสัยจะรายงานด้วยเลขจำนวน 4 หลัก หน่วยเป็นเมตร ค่าทัศนวิสัยที่ต่ำกว่า 1000 เมตร ให้เติม 0 ข้างหน้า ถ้าค่าทัศนวิสัยตั้งแต่ 10 กิโลเมตรขึ้นไป ให้รายงานด้วย 9999 แต่บันทึกในแบบ กบ. 1401 ก เป็น 10

ขั้นในการรายงานค่าทัศนวิสัย

- ตั้งแต่ 10 กิโลเมตรขึ้นไป รายงาน 9999

- ตั้งแต่ 5000 เมตร แต่น้อยกว่า 10 กิโลเมตร รายงานทุก 1000 เมตร
- ตั้วแต่ 800 เมตร แต่น้อยกว่า 5000 เมตร รายงานทุก 100 เมตร

หมายเลข (6) : ในกรณีที่ค่าทัศวิสัยต่างทิศทางไม่เหมือนกัน และเมื่อทัศวิสัยต่ำสุด (Minimum Visibility) น้อยกว่า 50 % ของ Prevailing Visibility ซึ่งต้องน้อยกว่า 5000 เมตร หรือน้อยกว่า 1500 เมตร จะต้องรายงานค่าทัศนวิสัยต่ำสุดพร้อมกำกับทิศทางทัศนวิสัยต่ำสุดเพียงทิศทางเดียว

หมายเลข (7) : การรายงานทิศทางค่าทัศวิสัยต่ำ ให้รายงานเพียง 8 ทิศ ดังนี้ N, NE, E, SE, S, SW, W, NW และหากค่าทัศวิสัยต่ำสุดที่ต้องกำกับมากกว่า

หมายเลข (8)-(12) Runway Visual Range : พิสัยการมองเห็นทางวิ่งสนามบิน

พิสัยการมองเห็นทางวิ่งสนามบิน (RVR) คือ ความสามารถของนักบินที่จะมองจากห้องนักบินออกไปข้างหน้า ตามเส้นกลางทางวิ่ง (Center Line) ว่ามองเห็นได้ชัดไปไกลเท่าไร ขณะที่เครื่องบินแตะพื้นทางวิ่งที่จัดแตะพื้น (Touch Down Point)

ในทางปฏิบัติไม่สามารถตรวจวัดจากสายตาได้ ดังนั้น ในการวัดค่า RVR ใช้เครื่องมือที่เรียกว่า Transmissometer ติดตั้งบริเวณทางวิ่งที่ระดับความสูงประมาณ 2.5 เมตร (7.5 ฟุต) เหนือทางวิ่ง

<u>หมายเหตุ</u> : การรายงานค่า RVR จะเริ่มรายงาน เมื่อค่าทัศนวิสัยที่ตรวจวัดได้แบบ Prevailing Visibility หรือค่า RVR ค่าใดค่าหนึ่ง ต่ำกว่า 1500 เมตร หรือต่ำกว่าทั้งสองอย่าง

รายงานในรูปแบบของรหัส **$RD_RD_R/V_RV_RV_RV_Ri$**

R คือ อักษรนำหมู่ในการรายงานค่าพิสัยการมองเห็นทางวิ่งของสนามบิน

D_RD_R คือ หมายเลขทางวิ่งที่รายงาน

$V_RV_RV_RV_R$ คือ ค่าพิสัยการมองเห็นทางวิ่งสนามบิน ที่ได้จากการตรวจวัดด้วยเครื่องมือ มีหน่วยเป็นเมตร ให้รายงานด้วยจำนวนเต็ม 4 หลัก หากมีค่าต่ำกว่า 1000 เมตร ให้เติม “0” ข้างหน้าจนครบ 4 หลัก

ขั้นการรายงานค่าทัศนวิสัยทางวิ่ง

- ต่ำกว่า 400 เมตร รายงานทุก 25 เมตร
- ระหว่าง 400 – 800 เมตร รายงานทุก 50 เมตร
- มากกว่า 800 เมตร รายงานทุก 100 เมตร

หมายเลข (8) : หมายเลขทางวิ่งที่รายงานค่า RVR

หมายเลข (9) : ค่า RVR สูงสุด

หมายเลข (10) : ค่า RVR ต่ำสุด

หมายเลข (11) : ค่า RVR เฉลี่ย 10 นาที ที่ใช้รายงาน

หมายเลข (12) : ค่าแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของ RVR ให้นำค่าเฉลี่ยของ RVR ใน 5 นาทีแรก เปรียบเทียบกับค่าเฉลี่ยของ RVR ใน 5 นาทีหลัง แตกต่างกันตั้งแต่ 100 เมตรขึ้นไป ให้รายงานแนวโน้มดังนี้

- แนวโน้มสูงขึ้น ให้กำกับด้วยตัวอักษร “U”
- แนวโน้มลดลง ให้กำกับด้วยตัวอักษร “D”
- แนวโน้มไม่ชัดเจน ให้กำกับด้วยตัวอักษร “N”

ไม่มีแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลง ไม่ต้องกำกับแนวโน้มใดๆ

เพิ่มเติม เมื่อมีความจำเป็นต้องรายงานค่า RVR ที่เกินกว่าค่าที่กำหนด ให้รายงานดังนี้

1. ค่า RVR สูงสุดที่กำหนดให้รายงาน (ค่า RVR สูงสุดกำหนดไว้ คือ 2000 เมตร) ให้รายงานค่า RVR สูงสุดที่กำหนดไว้ ตามหลังอักษร “P”
2. ค่า RVR ต่ำสุดที่กำหนดให้รายงาน (ค่า RVR ต่ำสุดกำหนดไว้ คือ150 เมตร) ให้รายงานค่า RVR ต่ำสุดที่กำหนดไว้ ตามหลังอักษร “M”

Present Weather (WW)	Air Temp. °C	Wet Bulb °C	Dew Point °C	Rel. Hum. %	Wind				Station Pressure (ins.)	QFE (hPa)	Sea Level (hPa)
					Dir	Vel	Max	Min			
(13)	(14)	(15)	(16)	(17)	(18)	(19)	(20)	(21)	(22)	(23)	(24)

หมายเลข (13) Present Weather: สภาพอากาศปัจจุบันที่กำลังเกิดขึ้นที่สนามบิน นับเป็นอุปสรรคที่สำคัญอย่างหนึ่งของการเดินอากาศ ถ้าสภาพอากาศรุนแรงมาก ๆ เครื่องบินก็จะไม่สามารถร่อนลงสนามบินได้ ชนิดของปรากฏการณ์สภาพอากาศปัจจุบันที่เกิดขึ้น ให้รายงานแทนด้วยอักษรย่อ และให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์สำหรับการรายงานเพื่อการเดินอากาศ หรือบริเวณใกล้เคียงสนามบิน รายงานได้ตั้งแต่ 1 ชนิด แต่ไม่เกิน 3 ชนิดในเวลาเดียวกัน และต้องรายงานเรียงตามลำดับดังนี้

1. ความรุนแรง (+,-) หรือ ความห่างไกล (VC) 8-16 กิโลเมตร

   เกณฑ์การให้ความรุนแรง ใช้เกณฑ์การมองเห็นของทัศนวิสัยเป็นตัวกำหนดความรุนแรง เพื่อเป็นแนวทางเดียวกันกับการตรวจและรายงานอากาศการบิน

   ทัศนวิสัยต่ำกว่า 3000 ม. ให้เป็น Heavy (+)

   ทัศนวิสัยตั้งแต่ 3000-5000 ม. ให้เป็น Moderate

   ทัศนวิสัยมากกว่า 5000 ม. ให้เป็น Light (-)
2. ลักษณะ เช่น SH, TS
3. ชนิด เช่น RA, SN, GR

หมายเลข (14) : อุณหภูมิตุ้มแห้ง (°C) อ่านค่าได้จากเครื่องมืออากาศตรวจอัตโนมัติ (AWOS)

หมายเลข (15) : อุณหภูมิตุ้มเปียก (°C) หาได้จากการเปิด “ตารางหาค่าอุณหภูมิน้ำค้างและความชื้น” จากหนังสือคู่มือที่จัดทำโดยสำนักเฝ้าระวังและเตือนสภาวะอากาศ กรมอุตุนิยมวิทยา

หมายเลข (16) : อุณหภูมิจุดน้ำค้าง (°C) อ่านค่าได้จากเครื่องมืออากาศตรวจอัตโนมัติ (AWOS)

หมายเลข (17) : ความชื้นสัมพัทธ์ (ร้อยละ หรือ %)

หมายเลข (18)-(21) Surface Wind : ลมผิวพื้น

ลมผิวพื้น เป็นการตรวจและรายงานทิศทางและความเร็วลม บริเวณทางวิ่งที่ระดับความสูงประมาณ 10 เมตร เหนือพื้นทางวิ่ง

หมายเลข (18) : ทิศทางลมที่พัดเข้าหาสถานีเป็นองศา ทุก 10 องศา ในทิศ 000-360

หมายเลข (19) : ค่าเฉลี่ยความเร็วลมใน 10 นาที (นอต)

หมายเลข (20) : ความเร็วลมสูงสุดใน 10 นาที (นอต)

หมายเลข (21) : ความเร็วลมต่ำสุดใน 10 นาที (นอต)

หมายเลข (22)-(24) Pressure : ความกดอากาศ ในการรายงาน ให้รายงานความกดอากาศที่ QNH (ความกดอากาศที่หักแก้ความสูงลงที่ระดับน้ำทะเลปานกลางแล้ว) เป็นเลขจำนวนเต็ม 4 หลัก ของหน่วย hPa เศษในตำแหน่งหลังจุดทิศนิยมปัดทิ้ง ในการรายงานให้มีตัวอักษรนำหมู่ คือ Q ต่อด้วยค่าความกด 4 หลัก

หมายเลข (22) : ความกดอากาศที่สถานี รายงานหลักหน่วย หลักสิบและทศนิยมทุกตำแหน่ง (หน่วยเป็นนิ้ว)

หมายเลข (23) : ความกดอากาศที่สนามบิน (QFE) หน่วย hPa โดยรายงานหลักหน่วย หลักสิบ และทศนิยม 1 ตำแหน่ง ของจำนวนเฮกโตปาสคาล ตามลำดับ

หมายเลข (24) : ความกดอากาศที่หักแก้ลงหาระดับน้ำทะเลแล้ว (QNH) หน่วย hPa โดยรายงานหลักหน่วย หลักสิบ และทศนิยม 1 ตำแหน่ง ของจำนวนเฮกโตปาสคาล ตามลพำดับ

Cloud and obscuring phenomena															Total SKY cover
Lowest Layer			Second Layer			Third Layer			Fourth Layer			Fifth Layer			
Amt.	Type	Height	Amt.	Type	Height	Amt.	Type	Height	Amt.	Type	Height	Amt.	Type	Height	
(25)	(26)	(27)	(28)	(29)	(30)	(31)	(32)	(33)	(34)	(35)	(36)	(37)	(38)	(39)	(40)

หมายเลข (25)-(40) เมฆ หรือทัศนวิสัยในแนวตั้ง โดยแบ่งจำนวน ชนิด และความสูงของเมฆในแต่ละระดับ 1-4 เริ่มที่ชั้นล่าง ชั้นกลาง และชั้นสูงตามลำดับ

รูปแบบการรายงานเมฆ $N_SN_SN_Sh_sh_sh_s$

$N_SN_SN_S$ คือ จำนวนเมฆที่ปกคลุมท้องฟ้า (แบ่งเป็น 8 ส่วน) ในแต่ละดับชั้น ซึ่งแบ่งได้ดังนี้

จำนวน 1/8 – 2/8 คือ FEW (few)

จำนวน 3/8 - 4/8 คือ SCT (scattered)

จำนวน 5/8 – 6/8 คือ BKN

จำนวน 8/8 คือ OVC

หมายเลข (25, 28, 31, 34, 37) : จำนวนเมฆแต่ละชนิดเป็นตัวเลข ที่ตรวจพบในรูปของ OKTAR ตามรหัส FEW = 1-2 ส่วน หรือ SCT = 3-4 ส่วน หรือ BKN = 5-7 ส่วน หรือ OVC = 8 ส่วน

หมายเลข (26, 29, 32, 35, 38) : ชนิดของเมฆที่ตรวจพบ

หมายเลข (27, 30, 33, 36, 39) : ความสูงฐานเมฆแต่ละชนิดที่ตรวจพบ (หน่วยเป็นฟุต)

หมายเลข (40) : จำนวนเมฆทั้งหมดของท้องฟ้าในรูปของ OKTAR

Precipitation						Bar. Corr. (ins.)
Manu. (mm.)	Automatic					
(41)	(42)	(43)	(44)	(45)	(46)	(47)

หมายเลข (41)-(47) ปริมาณน้ำฝน

หมายเลข (41) : ปริมาณน้ำฝนที่วัดโดยแก้วตวง ทุก 3 ชั่วโมง (มิลลิเมตร)

หมายเลข (42)-(46) : ปริมาณน้ำฝนที่วัดโดยเครื่องอัตโนมัติ ทุก 1 ชั่วโมง (มิลลิเมตร)

หมายเลข (47) : อัตราผิดของเครื่องบาโรกราฟ ทุก 3 ชั่วโมง (นิ้ว)

Remark and Supplemental Coded data for transmission	Obs. Init.
(48)	(49)

หมายเลข (48) : ปรากฏการณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น หรือไม่เกิดขึ้นที่สถานีตลอดจนทิศทางและการเคลื่อนตัวของ CB รวมทั้ง Supplementary Information

หมายเลข (49) : ชื่อผู้ตรวจ โดยใช้อักษรย่อภาษาอังกฤษชื่อและนามสกุลตัวแรก (รวม 2 ตัว)

5.3. ส่วนท้ายของแบบฟอร์ม

5.3.1 บริเวณมุมล่างซ้าย

SUMMARY OF DAY (midnight to midnight)

Time Of sunrise.....(1)..... Time of sunset .....(2).....

24-hr. Max. Temp. .....(3).....°C 24-hr. Min. Temp.....(4).....°C

24-hr. Precip.(Water equivalent).....(5)..... Mm.

Extreme wind (fastest single mile)...(6)...Kts. Direction...(7)... Time .....(8).....

peak gust ...(9)...knots Directtion ...(10)... Time .....(11).....

หมายเลข (1) : เวลาที่ดวงอาทิตย์ขึ้น (เวลามาตรฐานท้องถิ่น / LST = Local Standard Time)

หมายเลข (2) : เวลาที่ดวงอาทิตย์ตก (เวลามาตรฐานท้องถิ่น / LST = Local Standard Time)

หมายเลข (3) : อุณหภูมิสูงสุดประจำวัน

หมายเลข (4) : อุณหภูมิต่ำสุดประจำวัน

หมายเลข (5) : ปริมาณน้ำฝน 24 ชั่วโมง (นับจากเที่ยงคืนถึงเที่ยงคืน)

หมายเลข (6) : ความเร็วลมสูงสุด

หมายเลข (7) : ทิศทาง ณ ความเร็วลมสูงสุด

หมายเลข (8) : เวลา ณ ความเร็วลมสูงสุด (เวลามาตรฐานท้องถิ่น)

หมายเลข (9) : ลมกระโชกสูงสุด

หมายเลข (10) : ทิศทางลมกระโชกสูงสุด

หมายเลข (11) : เวลาขณะเกิดลมกระโชกสูงสุด (เวลามาตรฐานท้องถิ่น)

5.3.2 บริเวณกลาง

	A	B	C
Time of obs.	0700	1900	midnight
Precip.(mm.)	(1)	(1)	(1)
Max. Temp. °C	(2)	(2)	(2)
Min. Temp. °C	(3)	(3)	(3)
Rel. Hum. %	(4)	(4)	(4)
State of Ground.	(5)	(5)	(5)

<u>คอลัมน์ A</u>

หมายเลข (1) : ปริมาณน้ำฝนรวม ตั้งแต่เวลา 00.00-07.00 น. ดูได้จากช่องที่ (41)

หมายเลข (2) : อุณหภูมิสูงสุด ตั้งแต่เวลา 00.00-07.00 น. ดูได้จากช่องที่ (14)

หมายเลข (3) : อุณหภูมิต่ำสุดประจำวัน

หมายเลข (4) : ความชื้นสัมพัทธ์ เวลา 07.00 น.

หมายเลข (5) : ลักษณะของพื้นดิน เวลา 07.00 น.

<u>คอลัมน์ B</u>

หมายเลข (1) : ปริมาณน้ำฝนรวม หลัง 07.00-19.00 น. ดูได้จากช่องที่ (41)

หมายเลข (2) : อุณหภูมิสูงสุดประจำวัน

หมายเลข (3) : อุณหภูมิต่ำสุด หลัง 07.00-19.00 น. ดูได้จากช่องที่ (14)

หมายเลข (4) : ความชื้นสัมพัทธ์ เวลา 19.00 น.

หมายเลข (5) : ลักษณะของพื้นดิน เวลา 19.00 น.

<u>คอลัมน์ C</u>

หมายเลข (1) : ปริมาณน้ำฝนรวม หลัง 19.00-00.00 น. ดูได้จากช่องที่ (41)

หมายเลข (2) : อุณหภูมิสูงสุด หลัง 19.00-00.00 น. ดูได้จากช่องที่ (14)

หมายเลข (3) : อุณหภูมิต่ำสุด หลัง 19.00-00.00 น. ดูได้จากช่องที่ (14)

หมายเลข (4) : ความชื้นสัมพัทธ์ เวลา 00.00 น.

หมายเลข (5) : ลักษณะของพื้นดิน เวลา 00.00 น.

<u>หมายเหตุ</u> : อ้างอิงสัญลักษณ์ของพื้นดินจากคู่มือการตรวจอากาศการบิน

สัญลักษณ์	เลขรหัส	
	0	ผิวหน้าของพื้นดินแห้ง(ปราศจากรอยแตกแยกและไม่มีจำนวนของผงฝุ่นที่มองเห็นได้ หรือทรายกระจัดกระจายอยู่)
•	1	ผิวหน้าของพื้นดินชื้น(moist)
:	2	ผิวหน้าของพื้นดินเปียก(wet)(บนผิวหน้าน้ำนิ่งในบ่อขนาดเล็ก หรือใหญ่)
∴	3	น้ำท่วม(flood)
	4	ผิวหน้าของพื้นดินเย็นจนเป็นน้ำแข็ง(frozen)
	5	น้ำแข็งใสเงาเป็นมัน(glaze)
S	6	ฝุ่นหรือทรายแห้งกระจัดกระจาย ไม่คลุมพื้นดินทั้งหมด
S	7	ฝุ่นหรือทรายแห้งกระจัดกระจายอย่างบาง คลุมพื้นดินทั้งหมด
$	8	ฝุ่นหรือทรายแห้งอย่างปานกลาง คลุมพื้นดินทั้งหมด
D	9	ผิวหน้าของพื้นดินแห้งที่สุดกับมีรอยแตกร้าว

6- HOURLY OBSERVATION

Time of Obs.	0100 A	0700 B	1300 C	1900 D
Baro. Reading	(1)	(1)	(1)	(1)
Attached Thermo.	(2)	(2)	(2)	(2)
Observed Reading	(3)	(3)	(3)	(3)
Total Correction	(4)	(4)	(4)	(4)

"เอกสารฉบับนี้อนุมัติและประกาศใช้ด้วยระบบคอมพิวเตอร์ควบคุมเอกสาร และเอกสารต้นฉบับอยู่ในรูปไฟล์อิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น"

<u>คอลัมน์ A , B ,C , D</u>

หมายเลข (1) : ความกดที่อ่านได้จากบาโรกราฟรายวัน (หน่วยเป็นนิ้ว)

หมายเลข (2) : อุณหภูมิประจำเครื่องบาโรมิเตอร์หลังหักแก้ค่าผิดอุณหภูมิ (°C)

หมายเลข (3) : ความกดที่อ่านได้จากบาโรมิเตอร์หลังหักแก้ค่าผิด (mb)

หมายเลข (4) : ค่าหักแก้ความกดอากาศ (mb) ได้จาก ค่าความกดที่ระดับน้ำทะเล– ความกดที่อ่านได้จากบาโรมิเตอร์หลังหักแก้ค่าผิด

5.3.3 บริเวณมุมล่างขวา

Remarks, Note, severe storms, funnel cloud squall, Thunderstorm, Precipitation, Mist, Fog, shallow fog, Patches Fog, Partial fog, Haze, Smoke.

นำปรากฏการณ์สภาพอากาศต่าง ๆ ที่เกิดในช่อง (13) มากรอกในตารางและลงเวลาที่เกิดขึ้นและสิ้นสุดของปรากฏการณ์นั้นด้วย โดยดูได้จากช่องที่ (2)

ปรากฏการณ์สภาพอากาศที่เกิดขึ้น ได้แก่

- พายุโซนร้อน (Severe storms)
- ทอร์นาโด หรือ พายุงวงช้าง (Funnel Cloud)
- กระแสลมแรงที่เกิดขึ้นอย่างเฉียบพลัน (Squall)
- พายุฝนฟ้าคะนอง (Thunderstorm)
- หยาดน้ำฟ้า (Precipitation)
- ฟ้าหลัวชื้น (Mist)
- หมอก (Fog)
- หมอกสูงจากพื้นดินไม่เกิน 2 เมตร (Shallow Fog) โดยรายงานเป็น “MIFG”
- หมอกที่ปกคลุมสนามบินเป็นหย่อมๆ (Patches Fog) โดยรายงานเป็น “BCFG”
- หมอกที่ปกคลุมส่วนสำคัญของสนามบิน ในขณะที่ส่วนอื่นๆ ไม่มี (Partial Fog) โดยรายงานเป็น “PRFG”

6. เอกสารอ้างอิง (Reference Document)

ไม่มี

7. บันทึก (Records)

ไม่มี