



สรุปการจัดการความรู้ (KM) ประจำปี พ.ศ. 2565
ครั้งที่ 1

เรื่อง

ทบทวนความเข้าใจประเด็นปัญหา
ในการรายงานข่าวอากาศการบิน ศล. ปี พ.ศ. 2565

โดย คณะทำงานการจัดการความรู้
ส่วนตรวจอากาศการบินอุบลราชธานี และส่วนอากาศการบิน
ศูนย์อุตุนิยมวิทยาภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

คำนำ

ตามคำรับรองการปฏิบัติราชการของส่วนตรวจอากาศการบินอุบลราชธานี และส่วนอากาศการบิน สังกัดศูนย์อุตุนิยมวิทยาภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง รอบการประเมินที่ 1 ประจำปีงบประมาณ 2565 คณะทำงานการจัดการความรู้ส่วนตรวจอากาศการบินอุบลราชธานี และส่วนอากาศการบิน สังกัดศูนย์อุตุนิยมวิทยาภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง ได้ดำเนินการจัดการความรู้ เรื่อง **ทบทวนความเข้าใจ ประเด็นปัญหาในการรายงานข่าวอากาศการบิน ศล. ปี พ.ศ. 2565** เพื่อเป็นองค์ความรู้ที่จำเป็นต่อการปฏิบัติงาน และเพิ่มประสิทธิภาพในการรายงานข่าวอากาศการบินสำหรับผู้ปฏิบัติงาน อุตุนิยมวิทยาการบินของศูนย์อุตุนิยมวิทยาภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างต่อไป

ส่วนตรวจอากาศการบินอุบลราชธานี และส่วนอากาศการบิน

ศูนย์อุตุนิยมวิทยาภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง

มีนาคม 2565

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
คำนำ	ก
สารบัญ	ข
ทบทวนความเข้าใจประเด็นปัญหาในการรายงานข่าวอากาศการบิน ศล. ปี พ.ศ. 2565	1-10
1. ประเด็นปัญหาในการรายงานข่าวอากาศการบิน กรณีเกิดพายุฝนฟ้าคะนอง	1
1.1 เหตุการณ์เกิดฝนฟ้าคะนอง จากเหตุการณ์สมมติวันที่ 23 มกราคม 2565 ที่สนามบินบุรีรัมย์	1
2. ประเด็นปัญหาในการรายงานข่าวอากาศการบิน กรณีเกิดหมอก/ฟ้าหาลัว	3
2.1 เหตุการณ์เกิดหมอก จากเหตุการณ์จริงเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2565 ที่สนามบินบุรีรัมย์	3
2.2 เหตุการณ์เกิดหมอก จากเหตุการณ์จริงเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2565 บริเวณสนามบินร้อยเอ็ด	4
3. ประเด็นปัญหาในการรายงานข่าวอากาศการบิน กรณีเกิดพายุหมุนเขตร้อนเคลื่อนเข้าพื้นที่	7
3.1 เหตุการณ์การจำลองสถานการณ์พายุโซนร้อนเคลื่อนที่เข้าบริเวณสนามบินนครราชสีมา	7
อ้างอิง	11
ภาพกิจกรรม	12

ทบทวนความเข้าใจประเด็นปัญหาในการรายงานข่าวอากาศการบิน คล. ปี พ.ศ. 2565

1. ประเด็นปัญหาในการรายงานข่าวอากาศการบิน กรณีเกิดพายุฝนฟ้าคะนอง

1.1 เหตุการณ์เกิดฝนฟ้าคะนอง จากเหตุการณ์สมมติวันที่ 23 มกราคม 2565 ที่สนามบินบุรีรัมย์

เมื่อเวลา 1110UTC เกิดพายุฝนฟ้าคะนองความรุนแรงปานกลาง ที่ส่งผลให้ทัศนวิสัยทั่วไปที่ทางวิ่ง 04 (run way in use) เท่ากับ 3200 เมตร ที่ทางวิ่ง 22 เท่ากับ 4000 เมตร RVR วัดได้เท่ากับ 2000 เมตร ขึ้นไป ทั้ง 2 ทางวิ่ง ท้องฟ้ามีเมฆ CB จำนวน 3-4 ส่วน ที่ความสูง 2200 ฟุต เมฆจำนวน 5-7 ส่วน ที่ความสูง 3500 ฟุต และเมฆจำนวน 5-7ส่วน ที่ความสูง 10000 ฟุต ลมที่ทางวิ่ง 04 มีทิศทางลม 280 ความเร็วลมเฉลี่ย 10 นาทีกว่า 13 นอต ความเร็วลมเฉลี่ย 2 นาทีกว่า 13 นอต ความเร็วสูงสุดเท่ากับ 18 นอต ความเร็วต่ำสุดเท่ากับ 8 นอต และทางวิ่ง 22 มีทิศทางลม 300 ความเร็วลมเฉลี่ย 10 นาทีกว่า 13 นอต ความเร็วลมเฉลี่ย 2 นาทีกว่า 13 นอต มีความเร็วสูงสุดเท่ากับ 18 นอต ความเร็วต่ำสุดเท่ากับ 8 นอต อุณหภูมิอากาศ 28 องศาเซลเซียส อุณหภูมิจุดน้ำค้าง 27 องศาเซลเซียส ความกดที่ Runway in use เท่ากับ 989 HPA ความกดระดับน้ำทะเล เท่ากับ 1008 HPA สามารถรายงานข่าว SPECI และข่าว SPECIAL ตามลำดับดังนี้

SPECI VTUO 231110Z 28013KT 3200 TSRA SCT022CB BKN035 BKN100 28/27 Q1008 TEMPO FM1130 TL1200 28015G25KT 1500 +TSRA=

และ

SPECIAL VTUO 231110Z WIND RWY 04 TDZ 280/13KT MAX18 MNM8 END 300/13KT VIS RWY 04 TDZ 3200M END 4000M MOD TSRA CLD SCT CB 2200FT BKN 3500FT BKN 10000KT T28 DP27 QNH 1008PHA QFE 0989HPA TREND TEMPO FM1130 TL1200 280/15KT MAX25 VIS 1500M HVY TSRA=

เมื่อเวลา 1115UTC เกิดพายุฝนฟ้าคะนองความรุนแรงหนัก ที่ส่งผลให้ทัศนวิสัยทั่วไปที่ทางวิ่ง 04 (run way in use) เท่ากับ 1800 เมตร ที่ทางวิ่ง 22 เท่ากับ 1200 เมตร RVR ทางวิ่ง 04 วัดได้เท่ากับ 2000 เมตร ขึ้นไป ทางวิ่ง 22 วัดได้ 1200 เมตร ท้องฟ้ามีเมฆ CB จำนวน 3-4 ส่วน ที่ความสูง 2200 ฟุต เมฆจำนวน 5-7 ส่วน ที่ความสูง 3500 ฟุต และเมฆจำนวน 5-7ส่วน ที่ความสูง 10000 ฟุต ลมที่ทางวิ่ง 04 มีทิศทางลม 270 ความเร็วลมเฉลี่ย 10 นาทีกว่า 15 นอต ความเร็วลมเฉลี่ย 2 นาทีกว่า 15 นอต ความเร็วสูงสุดเท่ากับ 25 นอต ความเร็วต่ำสุดเท่ากับ 10 นอต และทางวิ่ง 22 มีทิศทางลม 290 ความเร็วลมเฉลี่ย 10 นาทีกว่า 14 นอต ความเร็วลมเฉลี่ย 2 นาทีกว่า 14 นอต มีความเร็วสูงสุดเท่ากับ 25 นอต ความเร็วต่ำสุดเท่ากับ 9 นอต อุณหภูมิอากาศ 28 องศาเซลเซียส อุณหภูมิจุดน้ำค้าง 27 องศาเซลเซียส ความกดที่ Runway in use เท่ากับ 989 HPA ความกดระดับน้ำทะเล เท่ากับ 1008 HPA สามารถรายงานข่าว SPECI และข่าว SPECIAL ตามลำดับดังนี้

SPECI VTUO 231115Z 27015G25KT 1800 +TSRA SCT022CB BKN035 BKN100 28/27 Q1008 BECMG TL1200 4000 TSRA=

และ

SPACIAL VTUO 231115Z WIND RWY 04 TDZ 270/15KT MAX25 MNM10 END 290/14KT MAX25 MNM9 VIS RWY 04 TDZ 1800M END 1200M RVR RWY 04 TDZ ABV 2000M END 1200M HVY TSRA CLD SCT CB 2200FT BKN 3500FT BKN 10000KT T28 DP27 QNH 1008PHA QFE 0989HPA TREND BECMG TL1200 VIS 4000M MOD TSRA=

เมื่อเวลา 1130UTC เกิดพายุฝนฟ้าคะนองความรุนแรงหนัก ที่ส่งผลให้ทัศนวิสัยทั่วไปที่ทางวิ่ง 04 (run way in use) เท่ากับ 3000 เมตร ที่ทางวิ่ง 22 (ทิศ NE) เท่ากับ 1000 เมตร RVR ทางวิ่ง 04 วัดได้เท่ากับ 2000 เมตร ขึ้นไป ทางวิ่ง 22 วัดได้ 1000 เมตร ท้องฟ้ามีเมฆ CB จำนวน 5-7 ส่วน ที่ความสูง 2200 ฟุต และเมฆเต็มท้องฟ้าที่ความสูง 3500 ฟุต ลมที่ทางวิ่ง 04 มีทิศทาง 050 ความเร็วลมเฉลี่ย 10 นาทีก่อน 7 นอต ความเร็วลมเฉลี่ย 2 นาทีก่อน 7 นอต และทางวิ่ง 22 มีทิศทาง 040 ความเร็วลมเฉลี่ย 10 นาทีก่อน 14 นอต ความเร็วลมเฉลี่ย 2 นาทีก่อน 14 นอต มีความเร็วสูงสุดเท่ากับ 19 นอต ความเร็วต่ำสุดเท่ากับ 9 นอต อุณหภูมิอากาศ 28 องศาเซลเซียส อุณหภูมิจุดน้ำค้าง 27 องศาเซลเซียส ความกดที่ Runway in use เท่ากับ 989 HPA ความกดระดับน้ำทะเลเท่ากับ 1008 HPA สามารถรายงานข่าว SPECI และข่าว SPECIAL ตามลำดับดังนี้

SPECI VTUO 231130Z 05007KT 3000 1000NE +TSRA BKN022CB OVC035 28/27 Q1008 BECMG TL1230 6000 NSW=

และ

SPACIAL VTUO 231130Z WIND RWY 04 TDZ 050/7KT END 040/14KT MAX19 MNM9 VIS RWY 04 TDZ 3000M END 1000M RVR RWY 04 TDZ ABV 2000M END 1000M HVY TSRA CLD BKN CB 2200FT OVC 3500FT T28 DP27 QNH 1008PHA QFE 0989HPA TREND BECMG TL1230 VIS 6000M NSW=

เมื่อเวลา 1200UTC เกิดพายุฝนฟ้าคะนองความรุนแรงหนักระยะใกล้สนามบิน 8-16 กิโลเมตรแนว Approach ที่ส่งผลให้ทัศนวิสัยทั่วไปที่ทางวิ่ง 04 (run way in use) เท่ากับ 9 กิโลเมตร ที่ทางวิ่ง 22 เท่ากับ 9 กิโลเมตร ท้องฟ้ามีเมฆ CB จำนวน 3-4 ส่วน ที่ความสูง 2200 ฟุต เมฆจำนวน 5-7 ส่วน ที่ความสูง 3500 ฟุต และเมฆจำนวน 5-7ส่วน ที่ความสูง 10000 ฟุต ลมที่ทางวิ่ง 04 มีทิศทาง 040 ความเร็วลมเฉลี่ย 10 นาทีก่อน 8 นอต ความเร็วลมเฉลี่ย 2 นาทีก่อน 8 นอต และทางวิ่ง 22 มีทิศทาง 030 ความเร็วลมเฉลี่ย 10 นาทีก่อน 9 นอต ความเร็วลมเฉลี่ย 2 นาทีก่อน 9 นอต อุณหภูมิอากาศ 28 องศาเซลเซียส อุณหภูมิจุดน้ำค้าง 27 องศาเซลเซียส ความกดที่ Runway in use เท่ากับ 989 HPA ความกดระดับน้ำทะเลเท่ากับ 1008 HPA สามารถรายงานข่าว METAR และข่าว MET REPORT ตามลำดับดังนี้

METAR VTUO 231200Z 04008KT 9000 VCTS SCT022CB BKN035 BKN100 28/27 Q1008 RETSRA TREND NOSIG=

และ

MET REPORT VTUO 231200Z WIND RWY 04 TDZ 040/8KT END 030/9KT VIS RWY 04 TDZ 9KM END 9KM CLD SCT CB 2200FT BKN 3500FT BKN 10000KT T28 DP27 QNH 1008PHA QFE 0989HPA HVY TSRA IN APCH RETSRA TREND NOSIG=

คำแนะนำเพิ่มเติม

- 1) ถ้าเกิดฝนฟ้าคะนองตกในเขตสนามบิน (Aerodrome) ไม่ควรใส่ Supplementary CB IN RWY เพื่อแสดงว่า CB อยู่ใน Aerodrome แล้ว
- 2) การใส่ Recent weather ในข่าว METAR กับ SPECI มีความแตกต่างกันเนื่องจากการกระจายข่าว SPECI กระจายในเฉพาะภูมิภาค ส่วน METAR กระจายไปทั่วโลก ดังนั้น เมื่อใส่ Recent weather ในข่าว SPECI แล้ว จะต้องใส่อีกทีในข่าว METAR
- 3) กรณีเกิด ฝนฟ้าคะนองตกพร้อมลูกเห็บตก ต้องใส่โค้ดอากาศปัจจุบันเป็น TSRAGR พร้อมระบุ ความรุนแรง(Intensity) ด้วย
- 4) ทักษณวิสัยที่อยู่ในช่วง 0-5 กิโลเมตร สำหรับข่าว MET REPORT ให้ใส่หน่วยเป็น เมตร(M) ถ้าทัศนวิสัยมากกว่า 5 กิโลเมตร สำหรับข่าว MET REPORT ให้ใส่หน่วยเป็น กิโลเมตร(KM)

2. ประเด็นปัญหาในการรายงานข่าวอากาศการบิน กรณีเกิดหมอก/ฟ้าหลัว

2.1 เหตุการณ์เกิดหมอก จากเหตุการณ์จริงเมื่อวันที่ 23 มกราคม 2565 ที่สนามบินบุรีรัมย์

เมื่อเวลา 2200UTC เกิดหมอก ที่ส่งผลให้ทัศนวิสัยทั่วไปเท่ากับ 300 เมตร RVR ทางวิ่ง 04 วัดได้เท่ากับ 2000 เมตร ขึ้นไป ท้องฟ้าถูกบดบังมองไม่เห็น และทัศนวิสัยแนวตั้งไม่สามารถวัดค่าได้ โดยทางวิ่งที่ใช้คือ ทางวิ่ง 04 มีทัศนสม 050 ความเร็วลมเฉลี่ย 10 นาทีก่อน 2 นอต ความเร็วลมเฉลี่ย 2 นาทีก่อน 2 นอต และทางวิ่ง 22 ลมสงบ อุณหภูมิอากาศ 22 องศาเซลเซียส อุณหภูมิจุดน้ำค้าง 22 องศาเซลเซียส ความกดที่ Runway in use เท่ากับ 989 HPA ความกดระดับน้ำทะเลเท่ากับ 1010 HPA สามารถรายงานข่าว METAR และข่าว MET REPORT ตามลำดับดังนี้

METAR VTUO 222200Z 05002KT 0300 R04/P2000N FG VV/// 22/22 Q1010 BECMG FM2300 TL2330 0800 FG=

และ

MET REPORT VTUO 222200Z WIND 04 TDZ 050/2KT END CALM VIS RWY 04 TDZ 300M END 300M RVR RWY 04 TDZ ABV 2000M END ABV 2000M FG CLD OBSC VIS ///FT T22 DP22 QNH 1010HPA QPE 0989HPA TREND BECMG FM2300 TL2330 VIS 800M FG=

เมื่อเวลา 2300UTC เกิดหมอก ที่ส่งผลให้ทัศนวิสัยเท่ากับ 400 เมตร RVR ทางวิ่ง 04 วัดได้เท่ากับ 2000 เมตร ขึ้นไป ท้องฟ้าถูกปกคลุมด้วยเมฆ 5-7 ส่วน ที่ความสูง 300 ฟุต โดยทางวิ่งที่ใช้คือ ทางวิ่ง 04 มีทัศนสม 050 ความเร็วลมเฉลี่ย 10 นาทีก่อน 2 นอต อุณหภูมิอากาศ 22 องศาเซลเซียส อุณหภูมิจุดน้ำค้าง 22 องศาเซลเซียส ความกดที่ Runway in use เท่ากับ 989 HPA ความกดระดับน้ำทะเลเท่ากับ 1010 HPA สามารถรายงานข่าว METAR และข่าว MET REPORT ตามลำดับดังนี้

METAR VTUO 222300Z 05002KT 0400 R04/P2000N FG BKN003 22/22 Q1010 BECMG TL2330 0800 FG=

และ

MET REPORT VTUO 222300Z WIND 04 TDZ 050/2KT END CALM VIS RWY 04 TDZ 400M END 400M RVR RWY 04 TDZ ABV 2000M END ABV 2000M FG CLD BKN 300FT T22 DP22 QNH 1010HPA QPE 0989HPA TREND BECMGTL2330 VIS 800M FG=

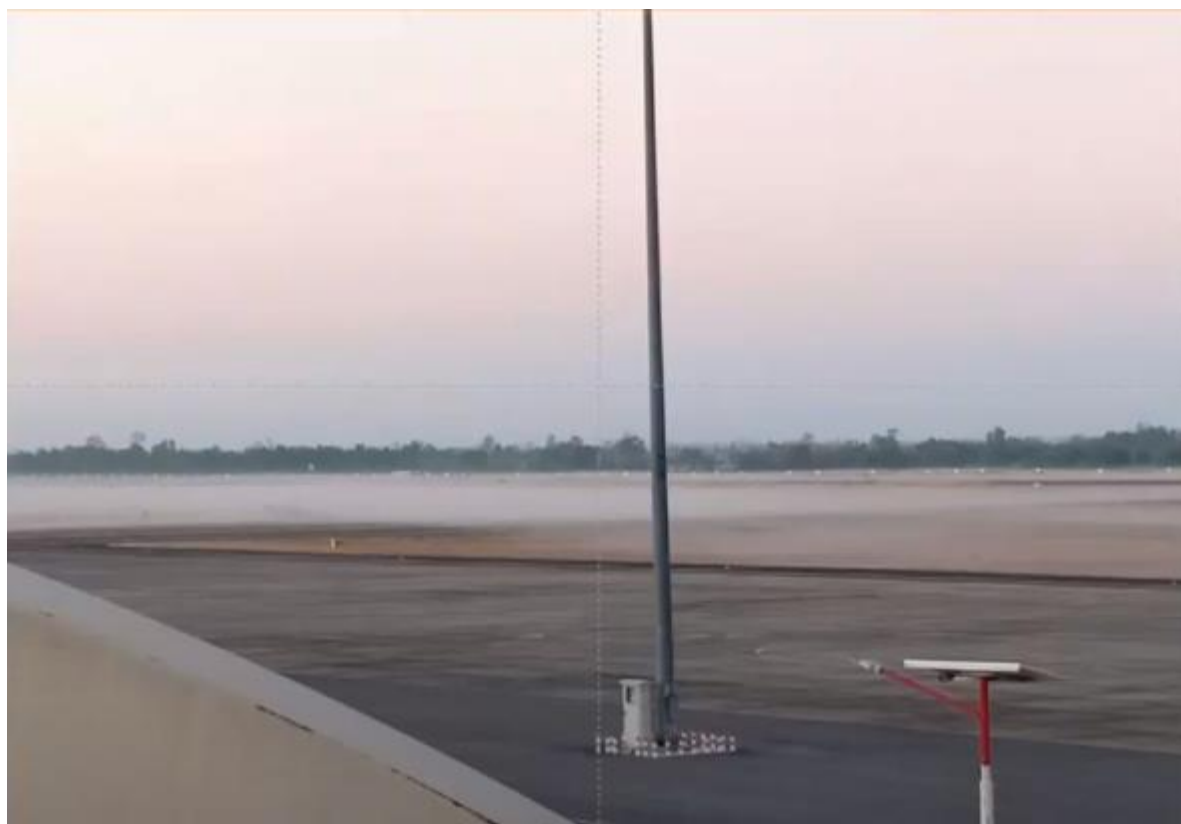
เมื่อเวลา 0000UTC เกิดฟ้าผ่าขึ้น ที่ส่งผลให้ทัศนวิสัยเท่ากับ 1700 เมตร RVR ทางวิ่ง 04 วัดได้เท่ากับ 2000 เมตร ขึ้นไป ท้องฟ้าถูกปกคลุมด้วยเมฆ 5-7 ส่วน ที่ความสูง 500 ฟุต โดยทางวิ่งที่ใช้คือ ทางวิ่ง 04 มีทิศทางลม 050 ความเร็วลมเฉลี่ย 10 นาที 2 นอต อุณหภูมิอากาศ 22 องศาเซลเซียส อุณหภูมิจุดน้ำค้าง 22 องศาเซลเซียส ความกดที่ Runway in use เท่ากับ 989 HPA ความกดระดับน้ำทะเลเท่ากับ 1010 HPA สามารถรายงานข่าว METAR และข่าว MET REPORT ตามลำดับดังนี้

METAR VTUO 230000Z 05002KT 1700 BR BKN005 22/22 Q1010 NOSIG=

และ

MET REPORT VTUO 230000Z WIND 04 TDZ 050/2KT END CALM VIS RWY 04 TDZ 1700M END 1700M BR CLD BKN 500FT T22 DP22 QNH 1010HPA QPE 0989HPA TREND NOSIG=

2.2 เหตุการณ์เกิดหมอก จากเหตุการณ์จริงเมื่อวันที่ 10 มกราคม 2565 บริเวณสนามบินร้อยเอ็ด



ภาพหมอก ณ วันที่ 10 มกราคม 2565 บริเวณสนามบินร้อยเอ็ด

สกบ.ร้อยเอ็ด : ในตอนเช้าวันที่ 10 มกราคม 2565 มีลักษณะหมอกตื่นปรากฏอยู่ในพื้นที่สนามบินร้อยเอ็ด ทัศนวิสัยอยู่ที่ประมาณ 5,000 เมตร เกิดขึ้นบริเวณทางทิศใต้ของสนามบินร้อยเอ็ด มีสนามบินไหนที่เคยเกิดหมอกแบบนี้บ้าง

สกบ.บุรีรัมย์ : หมอกที่พบเจอมีลักษณะเป็นหมอกตื่นสูงไม่เกิน 2 เมตร (MIFG) แต่จะไม่เป็นอยู่ห่อหุ้ม โดยส่วนมากจะเกิดบริเวณโดยทั้วสนามบิน ทัศนวิสัยจะต่ำกว่า 1,000 เมตร

สกบ.นครราชสีมา : หมอกที่พบเจอมีลักษณะหมอกเป็นพื้นที่และเป็นหมอกสูง หมอกตื่นจะยังไม่เจอ

ตรวจอากาศการบินอุบลราชธานี : หมอกที่พบเจอมีลักษณะตื่นแต่ขนาดของหมอกจะไม่หนา เป็นหมอกบางๆ ส่วนมากจะเป็นหมอกแบบ BR



ภาพหมอก ณ วันที่ 5 มีนาคม 2565 บริเวณสนามบินร้อยเอ็ด

สกบ.ร้อยเอ็ด : ในตอนเช้าวันที่ 5 มีนาคม 2565 จะมีหมอกตื่นปกคลุมเป็นบางพื้นที่ของสนามบินร้อยเอ็ด ทัศนวิสัยโดยรวมจะอยู่ที่ 3,000 – 4,000 เมตร ควรจะรายงานข่าวอากาศการบินอย่างไร

ตรวจอากาศการบินอุบลราชธานี : การเกิดหมอก (FG) ทัศนวิสัยต้องต่ำกว่า 1,000 เมตร ดังนั้น ควรสังเกต ทัศนวิสัยโดยรวมหรือทัศนวิสัย RVR ในกรณีที่เป็นหมอกตื่นทัศนวิสัย RVR จะต้องต่ำกว่า 1,000 เมตร โดยจะรายงานข่าวอากาศการบินเป็น MIFG

สกบ.บุรีรัมย์ : ถ้าหมอกเกิดเป็นห่อหุ้มสามารถรายงานข่าวอากาศการบินเป็น MIFG ถ้าทัศนวิสัย RVR ต่ำกว่า 1,500 เมตร จะต้องรายงาน RVR ด้วย

สกบ.ร้อยเอ็ด : หมอกที่เกิดในช่วงที่พระอาทิตย์ยังไม่ขึ้น เป้าทัศนวิสัยไม่มีแสง ผู้ตรวจจะมองไม่เห็นลักษณะสภาพอากาศที่เกิดขึ้น โดยเครื่องมือตรวจจะแสดงค่าต่างๆ ซึ่งมีทัศนวิสัยที่ต่ำ หมอกที่เกิดขึ้น เป็นหมอกที่เกิดขึ้นจริงหรือเป็นการรายงานจากเครื่อง

สกบ.บุรีรัมย์ : เป็นหมอกที่เกิดขึ้นจริง โดยที่สนามบินบุรีรัมย์ไม่ได้มีตมระหว่างทางที่เข้ามาสนามบินจะมีไฟตามทางวิ่งถนนจะสังเกตเห็นหมอกได้

สทบ.นครราชสีมา : เป็นหมอกที่เกิดขึ้นจริง สังกเกตจากไฟถนนหน้าทางเข้าสนามบินนครราชสีมา ไฟจากถนนใหญ่หรือไฟจากในเมือง

CRSRDATE	VISIBILITY		RVR	
	RWY18	RWY36	RWY18	RWY36
3/4/2022 21:30	1200	1900	1300	2000
3/4/2022 21:30	1200	1900	1300	1900
3/4/2022 21:30	1200	1900	1300	1900
3/4/2022 21:31	1200	1900	1200	1800
3/4/2022 21:31	1100	900	1200	1800
3/4/2022 21:31	1100	900	1200	1800
3/4/2022 21:31	900	900	1200	1700
3/4/2022 21:32	500	800	500	1700
3/4/2022 21:32	500	800	500	1800
3/4/2022 21:32	500	800	500	1600
3/4/2022 21:32	500	750	500	1500
3/4/2022 21:33	500	750	500	1500
3/4/2022 21:33	500	700	900	450
3/4/2022 21:33	500	700	500	400
3/4/2022 21:33	500	700	500	400
3/4/2022 21:34	500	650	500	400
3/4/2022 21:34	450	650	500	400
3/4/2022 21:34	450	600	500	400
3/4/2022 21:35	450	600	450	400
3/4/2022 21:35	450	600	450	400
3/4/2022 21:35	450	600	450	400
3/4/2022 21:35	450	600	450	375
3/4/2022 21:36	450	550	450	375
3/4/2022 21:36	450	550	450	375
3/4/2022 21:36	450	550	450	375
3/4/2022 21:37	450	500	450	375
3/4/2022 21:37	450	500	450	375
3/4/2022 21:37	450	500	450	375
3/4/2022 21:38	450	500	450	375
3/4/2022 21:38	450	500	450	375
3/4/2022 21:38	450	500	450	375
3/4/2022 21:39	450	500	450	375
3/4/2022 21:39	450	500	450	375
3/4/2022 21:39	450	450	450	350

ภาพค่าทัศนวิสัยจากเครื่องตรวจอากาศวันที่ 5 มีนาคม 2565 บริเวณสนามบินร้อยเอ็ด

สทบ.ร้อยเอ็ด : ค่าทัศนวิสัยจากเครื่องตรวจอากาศวันที่ 5 มีนาคม 2565 บริเวณสนามบินร้อยเอ็ดจะมีค่าต่ำมาก หมอกที่เกิดขึ้นจะเป็นหมอกเหมือนกำแพงสีขาวทั่วบริเวณ แต่ผู้ตรวจอากาศเห็นสภาพอากาศที่เกิดขึ้นจริงไม่เหมือนกับเครื่องที่ตรวจวัดได้ควรจะรายงานข่าวอากาศการบินอย่างไร

สทบ.นครราชสีมา : ถ้าเครื่องมือตรวจอากาศแสดงผลว่าเป็นหมอก แต่ผู้ตรวจอากาศเห็นว่าไม่ใช่หมอกหากเครื่องมือตรวจมีค่า ERROR ผู้ตรวจอากาศจะเป็นผู้ตัดสินใจในการรายงานข่าว

สทบ.ร้อยเอ็ด : ฟ้าหิ้วแห้งที่มีความชื้นต่ำกว่า 80% ทัศนวิสัยต่ำสุดเท่าไร และเครื่องมือตรวจให้ค่าทัศนวิสัยที่ต่ำมากเกินไป อุณหภูมิ อุณหภูมิจุดน้ำค้าง และความชื้นสัมพัทธ์ อยู่ในเกณฑ์ที่ไม่ใช่หมอก ควรจะเชื่อเครื่องมือตรวจไหม

ตรวจอากาศการบินอุบลราชธานี : ดูทัศนวิสัย ความชื้น และเครื่องมือตรวจที่หน้าจอแสดง เพื่อตรวจสอบว่าเป็นฟ้าหิ้ว

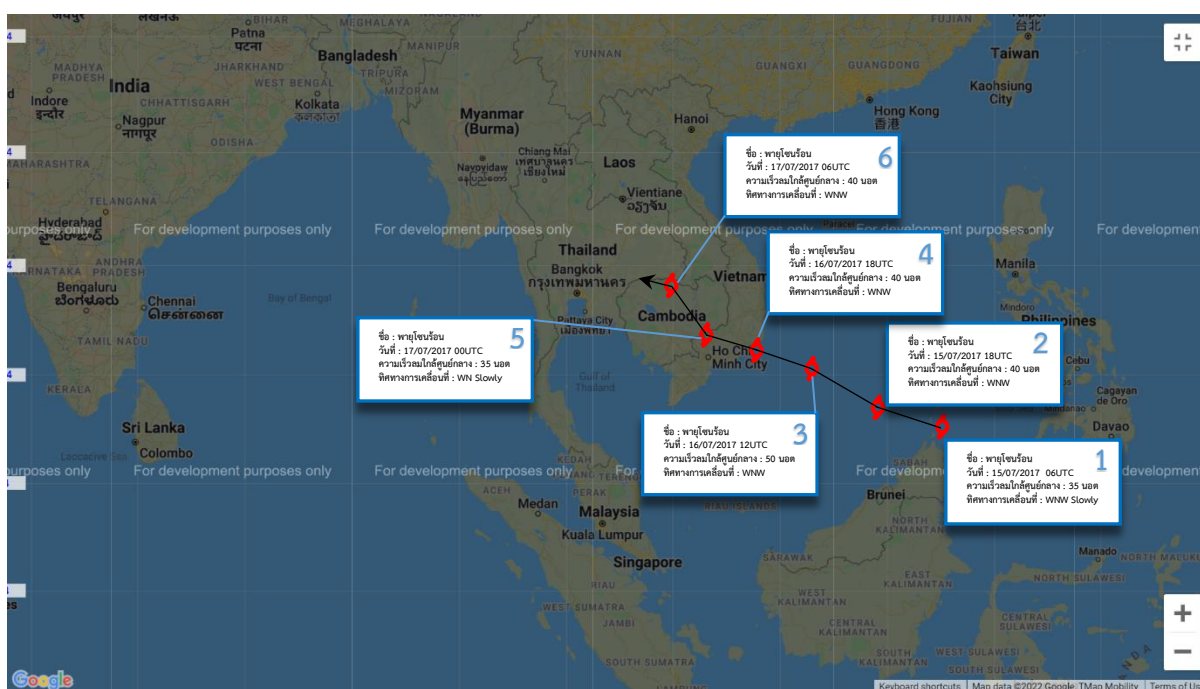
สทบ.นครราชสีมา : ในกรณีที่ผู้ตรวจอากาศมองไม่เห็นเป้าทัศนวิสัยในช่วงยามค่ำควรเชื่อเครื่องมือตรวจและหากผู้ตรวจอากาศไม่สามารถตัดสินใจได้ก็ให้เชื่อเครื่องมือ

สรุปปัญหาที่พบเจอ สกบ.ร้อยเอ็ด

1. ถ้าเป็นหมอกต้นให้รายงานข่าวอากาศการบินเป็น MIFG และถ้ามี RVR ก็ให้ใส่ RVR ลงไปในข่าว
2. ในกรณีที่ไม่มีแสงสว่างหรือเป้าที่มีแสง ให้ใช้ดุลพินิจของผู้ตรวจอากาศ โดยดูข้อมูลต่างๆ เช่น อุณหภูมิจุดน้ำค้าง (dew point temperature) ความชื้นสัมพัทธ์ (Relative Humidity) ค่าทัศนวิสัย เป็นต้น ในกรณีที่ผู้ตรวจอากาศเห็นสมควรให้เป็นหมอก ก็ให้รายงานข่าวตามนั้น

3. ประเด็นปัญหาในการรายงานข่าวอากาศการบิน กรณีเกิดพายุหมุนเขตร้อนเคลื่อนเข้าพื้นที่

3.1 เหตุการณ์การจำลองสถานการณ์พายุโซนร้อนเคลื่อนที่เข้าบริเวณสนามบินนครราชสีมา

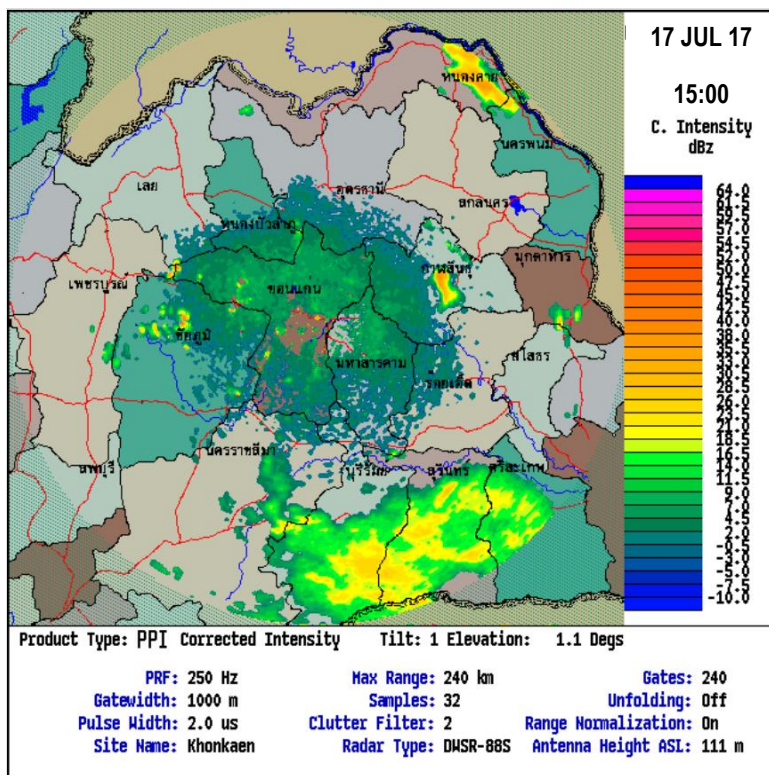


ภาพเหตุการณ์สมมติทางเดินของพายุหมุนเขตร้อน

สถานการณ์พายุโซนร้อน (ชื่อพายุโซนร้อน)

- ลำดับที่ 1 วันที่ 15/07/2017 เวลา 0600UTC ความเร็วลมใกล้ศูนย์กลางอยู่ที่ 35 นอต เคลื่อนที่ไปทางทิศ ตะวันตกเฉียงเหนือก่อนไปทางตะวันตก เคลื่อนตัวค่อนข้างช้า
- ลำดับที่ 2 วันที่ 15/07/2017 เวลา 1800UTC ความเร็วลมใกล้ศูนย์กลางอยู่ที่ 40 นอต เคลื่อนที่ไปทางทิศ ตะวันตกเฉียงเหนือก่อนไปทางตะวันตก
- ลำดับที่ 3 วันที่ 16/07/2017 เวลา 1200UTC ความเร็วลมใกล้ศูนย์กลางอยู่ที่ 50 นอต เคลื่อนที่ไปทางทิศ ตะวันตกเฉียงเหนือก่อนไปทางตะวันตก
- ลำดับที่ 4 วันที่ 16/07/2017 เวลา 1800UTC ความเร็วลมใกล้ศูนย์กลางอยู่ที่ 40 นอต เคลื่อนที่ไปทางทิศ ตะวันตกเฉียงเหนือก่อนไปทางตะวันตก
- ลำดับที่ 5 วันที่ 17/07/2017 เวลา 0000UTC ความเร็วลมใกล้ศูนย์กลางอยู่ที่ 35 นอต เคลื่อนที่ไปทางทิศ ตะวันตกเฉียงเหนือก่อนไปทางตะวันตก เคลื่อนตัวค่อนข้างช้า

ลำดับที่ 6 วันที่ 17/07/2017 เวลา 0600UTC ความเร็วลมใกล้ศูนย์กลางอยู่ที่ 40 นอต เคลื่อนที่ไปทางทิศ ตะวันตกเฉียงเหนือค่อนไปทางตะวันตก (ตำแหน่งอยู่ทางทิศใต้ของจังหวัดบุรีรัมย์)



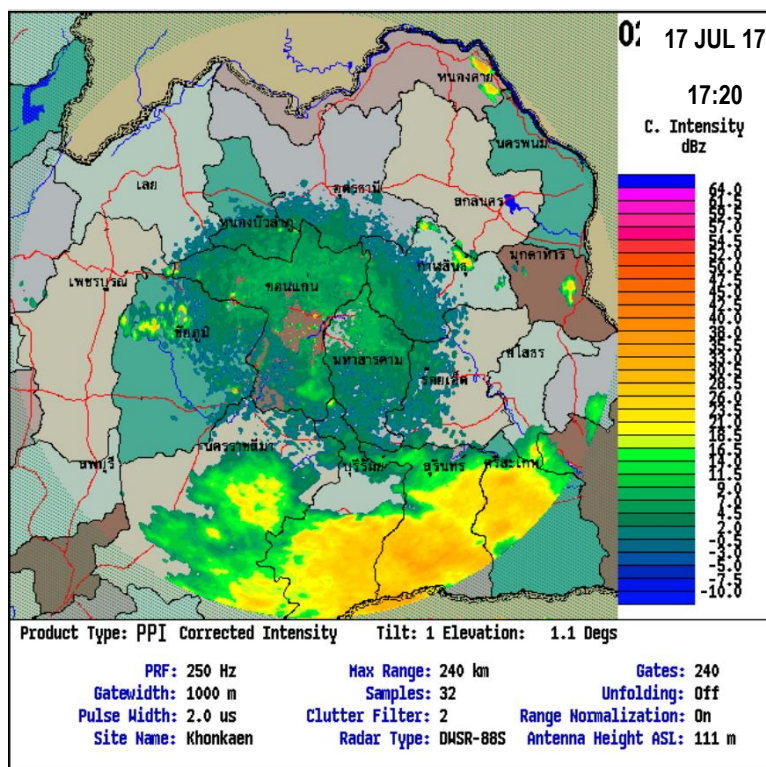
ภาพที่ 1 จำลองเรดาร์เมื่อมีพายุหมุนเขตร้อนเข้าพื้นที่

จากสถานการณ์พายุโซนร้อนล่าสุด คาดการณ์ว่าพายุจะเคลื่อนที่ต่อไปทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือค่อนไปทาง ตะวันตก ซึ่งก็คือจังหวัดนครราชสีมา มีผลทำให้สภาพอากาศบริเวณสนามบินนครราชสีมา ณ เวลา 0800Z ของวันที่ 17/07/2017 สามารถรายงานข่าว METAR และข่าว MET REPORT ตามลำดับดังนี้

METAR VTUQ 170800Z 11020G35KT 8000 -RA FEW018 SCT025 BKN070 28/24 Q1008 TEMPO FM0930 11040G60KT 2000 +TSRA SCT015CB BKN060=

และ

MET REPORT VTUQ 170800Z WIND RWY 06 TDZ 110/20KT MAX35 MNM15 END 110/25KT MAX36 MNM16 VIS RWY06 TDZ 7KM END 8KM FBL RA CLD FEW 1800FT SCT 2500FT BKN 7000FT T28 DP24 QNH 1008HPA QFE 0987HPA TREND TEMPO FM0930 110/40KT MAX60 VIS 2000M HVY TSRA CLD SCT CB 1500FT BKN 6000FT



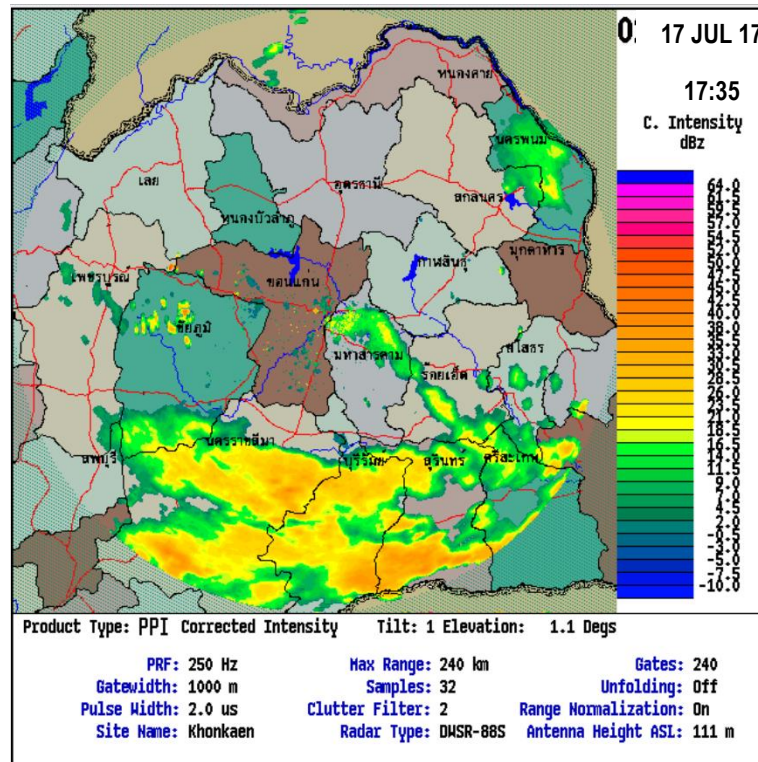
ภาพที่ 2 จำลองเรดาร์เมื่อมีพายุหมุนเขตร้อนเข้าพื้นที่

เมื่อถึงเวลา 1020Z ฝนเริ่มตกรุนแรงขึ้นทำให้ทัศนวิสัยลดลงเหลือ 5,000 เมตร จึงได้ออกข่าว SPECI และข่าว SPACIAL ตามลำดับดังนี้

SPECI VTUQ 171020Z 12040G55KT 5000 TSRA SCT015CB BKN060 26/24 Q1009 TEMPO FM1040 11040G60KT 2000 +TSRA=

และ

SPACIAL VTUQ 171020Z WIND RWY 06 TDZ 120/38KT MAX55 MNM15 END 130/41KT MAX58 MNM22 VIS RWY 06 TDZ 4000M END 5KM MOD TSRA CLD SCT CB 1500 FT BKN 6000 FT T26 DP24 QNH 1009HPA QFE 0988HPA TREND TEMPO FM1040 110/40 MAX60 VIS 2000M HVY TSRA=



ภาพที่ 3 จำลองเรดาร์เมื่อมีพายุหมุนเขตร้อนเข้าพื้นที่

เมื่อถึงเวลา 1035Z ฝนตกรุนแรงขึ้นทำให้ทัศนวิสัยลดลงเหลือ 2,000 เมตร จึงได้ออกข่าว SPECI และ ข่าว SPACIAL ตามลำดับ ดังนี้

SPECI VTUQ 171035Z 10042G57KT 2000 +TSRA SCT015CB BKN060 25/24 Q1009 TEMPO FM1140 19040G50KT 5000 TSRA=

และ

SPACIAL VTUQ 171035Z WIND RWY 06 TDZ 100/39KT MAX56 MNM16 END 110/42KT MAX60 MNM22 VIS RWY 06 TDZ 1500M END 2000M RVR RWY 06 TDZ 1200M END 2000M HVY TSRA CLD SCT CB 1500FT BKN 6000FT T25 DP24 QNH 1009HPA QFE 0988HPA TREND TEMPO FM1140 190/40 MAX50 VIS 5000M MOD TSRA=

อ้างอิง

ICAO. Annex 3 Meteorological Service for International Air Navigation. 2018

กองอุตุนิยมวิทยาการบิน. คู่มือมาตรฐานการตรวจและรายงานอากาศการบินแบบ METAR และ SPECI. 2020.

กองอุตุนิยมวิทยาการบิน. คู่มือรายงานข่าวอากาศการบินแบบประจำและแบบพิเศษ(Local Routine and Local Special Reports). 2020

ภาพกิจกรรม

