

關於天氣圖的幾件小事 林紹豪

天氣圖如何繪製，幹這一行的大概無有不知的。但是工作的時候，因為時間短促，有時難免有所疏忽。輕微的疏忽固然無傷大雅，嚴重的却以避為上。茲將筆者比較常看到的一些疏忽或應注意之點略述於下，幸勿以老生常談或吹毛求疵見笑。

1. 遲到的報告 各地氣象報告，偶有於天氣圖分析完畢後始到達者，此種報告不應任意拋棄，而應即補填圖上，並重新考慮原來的分析需否修正。如原圖因某些理由不得任意修改，遲到的報告仍須補填上去，但可用另一顏色，如綠色墨水，以示區別。

2. 異時的報告 如觀測誤時或因其原他因，致觀測時間與繪圖時間相差一二以至二三小時，其報告仍應予以參考利用，高空紀錄本甚稀少，尤不可任意拋棄，此種異時的報告，可用紅色墨水填入，並註明實在的觀測時間。

3. 異層的報告 分析高空某個等壓面時，所有紀錄自應在同一等壓面上。但若某處在該等壓面無紀錄而在鄰近另一等壓面則有之，亦應將其填入，惟須註明實在氣壓，以供參考。

4. 錯誤的報告 各項氣象報告，由觀測至填圖，所經手續繁多，錯誤難免，故對任一紀錄，皆不應無條件的信任，但是也不可任意拋棄，如有疑問，應儘可能找出解答，高空紀錄稀少，每個報告皆十分珍貴，尤須小心。分析高空圖時，遇某處之高度值與鄰近相差太多，或繪出之等高線密度與風速矛盾過甚，應即查對原抄報底，如無所發現，可利用印有厚度值之絕熱圖或厚度表等，估計該處與其上或其下一層間之厚度，再估計其應有之高度，嚴重之差誤，常可由是予以改正。

5. 船舶觀測報告 船舶報告比較容易發生錯誤，應特別注意。如抄報時能將船名抄出，並記入圖中，則某船之位置是否錯誤，某船某項要素是否一貫的太高或太低等等，皆比較容易檢查，何取何捨，亦較有所依據。

6. 儘量利用報告 各地氣象報告常有錯誤發生，不可全部信賴，固屬事實。但也不可過分不信任，甚至不予注意。所有的報告，除判斷其為不可信者外，應儘可能利用之。描繪等壓線等之時，固不必拘泥於一二太高或太低的報告，但也不可信筆畫下，但求線條之如自己的意向，而置好幾個可能無錯誤的紀錄不顧。高空紀錄本極稀少，尤應珍惜每一個紀錄。這些話雖是人人知道的，但這種疏忽仍常看到。

7. 連續 一般的大規模天氣變化，多比較緩慢而有連續性，是故分析天氣圖時，必須注意前後之連續，在紀錄稀少之地區，尤應注意。除非有特殊理由，在短時間內不可任意使氣壓劇增或劇減。氣旋反氣旋，鋒面，與槽線等通常在短時間內亦不應忽生忽滅，忽前忽後。在現在圖上記下各要項之過去位置。常有助於正確的分析。自然，所謂注意連續，並不是盲目承認前圖完全正確。如有正確理由，可先修正過去的圖，再保持連續，繼續分析現在的圖。

8. 高空與地面 由地面以至高空各層的天氣圖，不可互相矛盾。槽線脊線的位置，高低氣壓中心與高度中心的位置等，尤應注意，高空與地面的天氣圖如能使用同比例尺的圖紙，則檢查比較方便，錯誤易於避免。

9. 風向風速 風向風速與等壓線或等高線的走向與密度之關係，乃每個預報員皆熟知者，但疏忽之事，並不少見。高空之風向風速通常富有代表性，固應善予利用；地面風雖較不可靠，亦不可置之不顧。在紀錄稀少地區，如非有某種理由，不宜只為了要湊足多少條等壓線或等高線，而隨便令其中幾條毫無根據的過份密集或疎遠。

10. 中間線 在等壓線或等高線特別稀疏地帶，可酌加中間線，中間線之數值應介乎其前後兩線數值之正中間，例如在1011毫巴與1014毫巴兩線之間，要加畫一中間線，則應取1012.5毫巴線，不應隨意取1012或1013毫巴。此外，中間線應以虛線表示，不可與其他的線同樣的用實線，以免「魚目混珠」。

11. 標明線值 各等壓或等高線之數值，皆須一一標明，閉合之線，不可略去不標；太長之線，除兩端外，中間某一或二三適當處，亦可加標。所標各數目字，最好各與該處之經度線垂直。

12. 中心氣壓 高低氣壓區之中心氣壓值，通常僅是估計的數值，準確與否，原難斷定，惟在通常情形，高氣壓之中心氣壓值應高於最內的一圈等壓線所代表之氣壓，低氣壓之中心氣壓應低於最內一圈等壓線之值。常見