### นายภากรณ์ ธนประชานนท์ 62010694

#### Homework #2

### สถิติความล่าช้าของเที่ยวบินภายในประเทศสหรัฐอเมริกาเดือนสิงหาคม

### 2018 August 2018 Nationwide Airplane Delay Statistic

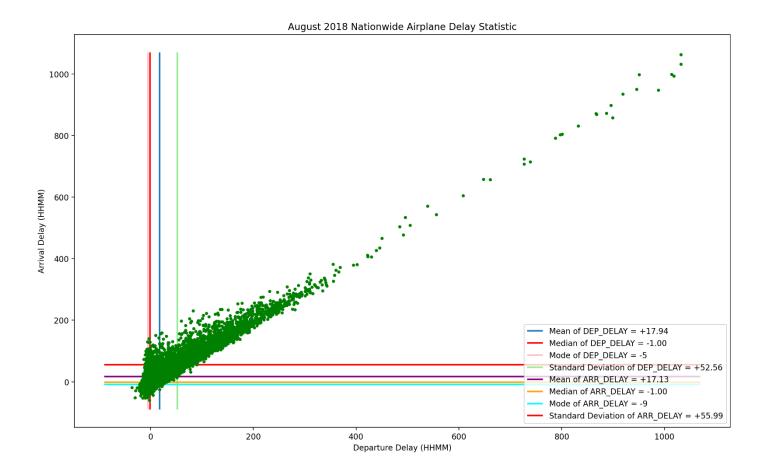
เลือกใช้ Column : DEP\_DELAY ( Departure Delay (HHMM) ) และ ARR\_DELAY ( Arrival Delay (HHMM) ) เพื่อหาความสัมพันธ์ว่า และเวลาล่าช้าขาออกมีผลต่อเวลาล่าช้าขาเข้าหรือไม่

ข้อมูลสถิติต่างๆที่ได้จากชุดข้อมูลนี้

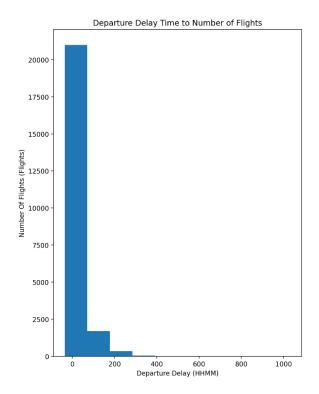
August 2018 Nationwide Airplane Delay Statistic
DEP_DELAY ARR_DELAY
count 23140.000000 23140.000000
mean 17.939283 17.132930
std 52.561541 55.989343
min -36.000000 -60.000000
25% -5.000000 -11.000000
50% -1.000000 -1.000000
75% 17.000000 22.000000
max 1032.000000 1063.000000
Mode
FL_DATE ORIGIN DEST DEP_DELAY ARR_DELAY
0 8/1/2018 ATL ATL -5 -9
Measures of spread (Dispersion)
1068 (HHMM)
Simple Variance
DEP_DELAY : 2762.715575093635
ARR_DELAY : 3134.8065649918576

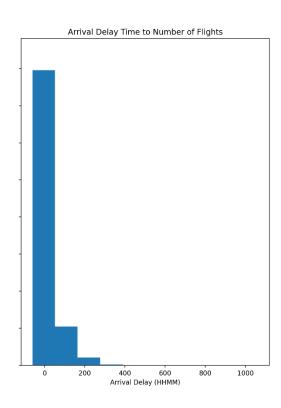
โดยาค่าสถิติพื้นฐานอื่นๆสามารถดูได้จากกราฟ Scatter Polt ด้านล่าง

### **Scatter Plot**

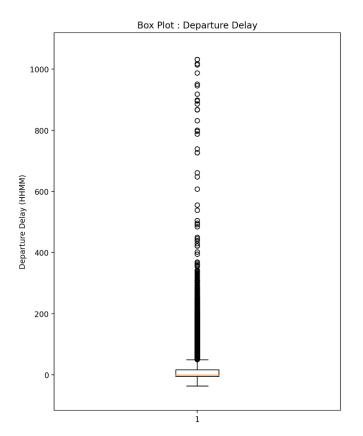


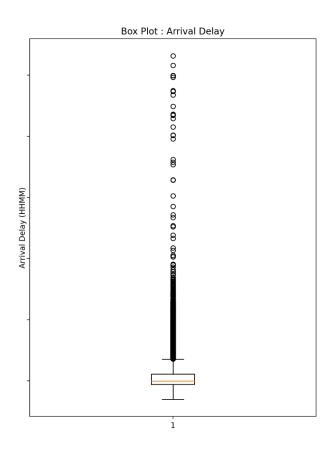
# Histogram





## **Box Plot**





#### Stem and Leave: Departure Delay (HHMM)

#### Stem and Leave: Arrival Delay (HHMM)

```
1063
                     Key: aggr|stem|leaf
                    900 28 4 = 28.4×10 = 284.0
900 28 47
898 27 9
897 26 3
896 25
896 24 25
894 23 35
892 22 23569
887 218
886 20 356
883 19 07
881 18 9
880 17 1246
876 16 0
875 15 11223
870 14 028
867 13 0002446899
857 12 124455679
848 11 46678
843 10 012335669
834
  9 03679
  8 2333446
829
  7 1223444446667777789999
  6 0001123335668
5 000222233444557888999
800
787
  4 0011111223444445666677888889
  3 00000112223333445556667778999
  2 00000000111222222334445555555666666788999
709
  -2 9987776665555444433333333222222211111111100000
  -3 4332210
  -4 21
 -60
```

ให้ตัวแปรต้นเป็น : DEP\_DELAY ( Departure Delay (HHMM) ) เวลาล่าช้าขาออก

ตัวแปรตามเป็น: ARR\_DELAY ( Arrival Delay (HHMM) ) เวลาล่าช้าขาเข้า

เหตุผล เพราะต้องการที่จะศึกษาประสิทธิภาพของการเดินทาง ด้วยเครื่องบินพาณิชย์เที่ยวบินภายในของประเทศ สหรัฐอเมริกาว่าเวลาล่าช้าขาออกมีผลต่อเวลาล่าช้าขาเข้าหรือไม่ หรือว่าสองอย่างนี้ไม่มีความเกี่ยวข้องโดยกันสิ้นเชิง มีความ เป็นไปได้หรือไม่ที่เครื่องบินออกช้าจะถึงจุดหมายตรงเวลา หรือเร็วกว่าเวลากำหนดเดิม

Outlier: เนื่องจากชุดข้อมูลนี้มี Outlier จำนวนมากจึงจะขอยกตัวอย่างค่าที่เป็น Outlier สูงสุดแทน

ตามแนวแกน X ( ค่าเวลาล่าช้าขาออก ) : 1032 (ล่าช้าไป 10 ชั่วโมง 32 นาที)

ตามแนวแกน Y ( ค่าเวลาล่าช้าขาเข้า ) : 1063 (ล่าช้าไป 11 ชั่วโมง 3 นาที) \*คาดว่าเป็นการผิดพลาดของการเก็บข้อมูล

บหวิเคราะห์ข้อมูลจากกราฟ : จากชุดข้อมูลที่ได้นำมาจะสามารถเห็นได้ว่า ค่าเวลาล่าช้าขาออก ( Departure Delay (HHMM) ) ส่งผลโดยตรงกับ ค่าเวลาล่าช้าขาเข้า ( Arrival Delay (HHMM) ) อย่างชัดเจนในรูปแบบแปรผันตรง หาก เที่ยวบินออกช้า เวลาถึงจะซ้าตามไปด้วย มีความเป็นไปได้ที่เครื่องบินออกช้าจะถึงจุดหมายตรงเวลา หรือเร็วกว่าเวลา กำหนดเดิม แต่จะไม่มีทางเร็วไปมากกว่าสองชั่วโมงอย่างแน่นอน มีเที่ยวบินที่ล่าช้าถึง 10 ชั่วโมงอยู่จริง และจากการหาค่า Mode เราสามารถระบุสนามบินทั้งต้นทางและปลายทางที่มีประวัติเครื่องบินล่าช้าสุดในเดือนสิงหาคม 2018 ได้ นั่นคือท่า อากาศยานนานาชาติฮาร์ทสฟิลด์-แจ็คสัน แอตแลนตา (Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport) ซึ่งมี IATA Airport Code คือ ALT และจากทั้งชุดข้อมูลนี้ ค่าเวลาล่าช้าขาออก ( Departure Delay (HHMM) ) และ ค่าเวลาล่าช้าขาเข้า ( Arrival Delay (HHMM) ) ที่พบได้มากที่สุดคือ -5 (ออกไวไป 5 นาที) และ -9 (ถึงไวไป 9 นาที) ตามลำดับ สุดท้ายจากชุดข้อมูลนี้เราสามารถบอกได้ว่า เวลาล่าช้าของเครื่องบินนั้นจะอยู่ในช่วงถึงช้า 2 ชั่วโมงและ ออกช้า 2 ชั่วโมง เพราะข้อมูลจะเกาะกลุ่มกันอยู่ในช่วงช้ายล่างของ Scatter Plot เที่ยวบินที่ล้าช้ามากกว่านี้มีอยู่จริง แต่ถือ ว่าเป็นจำนวนน้อยมากหากเทียบกับจำนวนข้อมูลที่เกาะกลุ่มนี้

เราจึงวิเคราะห์ได้ว่า เวลาล่าซ้าทั้งขาออกจะส่งผลกับเวลาล่าซ้าขาเข้าในเกือบจะทุกกรณีในรูปแบบแปรผันตรงอย่างเห็นได้ ชัด หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งคือ หากเครื่องออกช้า จะมีความเป็นไปได้สูงอย่างมากที่จะถึงที่หมายปลายทางล่าซ้าอย่างแน่นอน

