



Breve guía sobre cómo interpretar un METAR

(Meteorological Aerodrome Report)



METAR

METAR es el estándar internacional del formato del código utilizado para emitir informes de las observaciones meteorológicas en los aeródromos realizado periódicamente, el cual es análogo al código SA utilizado en Estados Unidos de Norteamérica. Es una sigla traducida del francés (MÉTéorologique Aviation Régulière) como Informe meteorológico aeronáutico de rutinaria (en inglés: METeorological Aerodrome Report).

Son muchas cosas las que un piloto debe comprobar antes de un vuelo; cartas, planes de vuelo, asignaciones de cada azafata, etc.

Todas estas cosas son importantes, pero, aún mas, lo son los informes meteorológicos.

Un METAR es un informe meteorológico que nos da información de meteorología en un aeropuerto y a una hora del día específica.

Un piloto no estaría haciendo bien su trabajo si, antes de volar, no ha revisado el METAR del aeropuerto de origen, destino, alternativo y segundo alternativo.

En este tutorial vamos a introducir un poco sobre el METAR, cómo se leen, qué significan esas letras tan extrañas, y lo más importante, cuando terminemos de leer este manual, hemos de ser capaces de interpretar un informe meteorológico sin tener que usar ningún programa para que “nos describa el METAR”

¡EMPECEMOS!



LEMG¹ 241600Z² 14007G10KT³ 110V200⁴ 8000⁵ R26L/1500D⁶ -RA
BR⁷ OVC220⁸ 18/07⁹ Q1014¹⁰ NOSIG¹¹

1. LEMG: Código OACI donde se origina el METAR
2. 241600Z: Día y hora en formato DD (día) HHMM (Horas y minutos) Z (Hora Zulu, es decir, Meridiano de Greenwich)
3. 14007G10KT: Vientos que tenemos en dicho aeropuerto formato XXX (dirección de donde proviene el viento) YY (intensidad media del viento en nudos) KT. Podemos encontrar también la abreviatura VRB que significa VARIABLE. Ejemplo: VRB02KT - Viento variable intensidad 02 KT. La letra "G" nos indica la presencia de rachas de viento seguidas por su intensidad máxima. En el caso del METAR dado, rachas de hasta 10 nudos.
4. 110V200: La dirección del viento puede oscilar/variarse entre 110º y 200º presentándose en el siguiente formato: (XXX) V = variable (XXX), donde XXX es la dirección en grados de donde proviene el viento.
5. 8000: Visibilidad horizontal en ese aeropuerto (XXXX). En algunos casos podemos encontrar en este campo:
 - a. 9999: Significa que la visibilidad horizontal es ilimitada, osea, completamente visual. Se lee "visibilidad mayor a 10 km"
 - b. CAVOK: Significa techo y visibilidad OK.
 - c. SKC: Cielo despejado.
6. R26L/1500: Significa que en la pista 26L en este caso tenemos 1500 metros de visibilidad horizontal (XXXX). Podemos encontrar también diversas posibilidades con respecto a visibilidad de pista:
 - a. a. 1200D, donde D significa DOWN, es decir esta visibilidad tiende a disminuir.
 - b. b. 1200U, donde U significa UP, es decir esta visibilidad tiende a aumentar.
 - c. c. 1200N, donde N significa No change, es decir esta visibilidad no tiende a cambiar
7. RA BR: Nos indica lluvia y niebla en el aeropuerto. Entre el campo visibilidad en pista y el campo de cobertura del cielo, se colocan los posibles "obstáculos" que podemos encontrar, siendo los más frecuentes los siguientes:



FG – Niebla
BR – Neblina
SG – Granizo
HZ – Bruma
SH – Chubascos
GS - Granizo pequeño

SA - Tormenta de arena
OP - Remolino de polvo
SQ – Turbonada
VA - Ceniza volcanica
SN – Nieve
SS - Tormenta de arena

DZ - Llovizna
RA - Lluvia
TS - Tormenta electrica
DS - Tormenta de polvo
PE - Cristales de hielo

8. **OVC220:** Indica la dispersión de las nubes en el cielo, en este caso significa que el cielo está cubierto a 22000 pies. Cabe anotar, que la dispersión de las nubes se mide en octavos. Podemos encontrar las siguientes variables:
 - a. **FEW:** Nubes escasas y una cobertura de 1/8 y 2/8
 - b. **SCT:** Nubes dispersas y una cobertura de entre 2/8 y 4/8
 - c. **BKN:** Cielo fragmentado y una cobertura de entre 5/8 y 7/8
 - d. **OVC:** Cielo totalmente cubierto con una cobertura de 8/8
 - e. **CB:** Cumulonimbus
 - f. **CU:** Torrecúmulos

9. **8/07 -** Nos proporciona información sobre la temperatura y el punto de rocío. Si encontramos la letra “M” delante de alguno de estos valores, significa que la temperatura es negativa, o sea, por debajo de cero grados Celsius.

10. **Q1014:** Indica la presión local del aeropuerto que se presenta en el siguiente formato: Q XXXX y se expresa en milibares en Europa.

11. **NOSIG:** Nos indica que no se provocarán cambios en las siguientes horas. Su lugar es al final del informe meteorológico y podemos encontrar las siguientes variables:
 - a. **BECMG1015:** Nos indica un cambio en el informe entre las 10 y 15 horas Z, (HH:HH).
 - b. **TEMPO0812:** Fluctuaciones entre las 08 y 12 horas.
 - c. **PROB30 1215:** Probabilidad del 30% entre las 12 y 15 horas que se cumpla el reporte. PRO = Probabilidad 30 = 30% 1215 (HH HH) Z.
 - d. **FM12:** Comienzo de un cambio a partir de las 12 horas Z.
 - e. **RMK:** Comentario.
 - f. **OA:** Observación automática.



La presente guía ha sido elaborada por Iván García con el único ánimo de aportar un grano de arena en el proceso de formación de pilotos y controladores.

Cualquier sugerencia sobre el presente documento puede ser enviada a ivanma33@yahoo.es