

## Tabla de contenido

Meteorología.....	1
Interpretación de un METAR .....	2
(1). Tipo de mensaje.....	2
(2). Identificador ICAO (4 letras).....	2
(3). Día y hora de publicación.....	2
(4). Viento.....	3
(5). Visibilidad horizontal.....	3
(6). Tiempo actual.....	4
(7). Cobertura del cielo .....	6
(8). Temperatura / Punto de rocío.....	6
(9). Calado del altímetro.....	7
(10). Información suplementaria.....	7
(11). Temperatura expandida.....	7
Adicional. Pronóstico.....	8
Adicional. Estado de la pista .....	8
TAFOR.....	10
Airmet.....	10
Sigmat.....	10
Pilot Weather Report - Pirep .....	11
Anexo. Abreviaturas utilizadas .....	11

## Meteorología

Un METAR es un mensaje codificado que indica las condiciones atmosféricas del aeródromo observadas en un momento dado. Los datos son obtenidos de la estación meteorológica local ubicada en el aeropuerto. Este mensaje se actualiza cada hora, o cada media hora

Un mensaje SPECI es idéntico al METAR pero se origina puntualmente en lugar de regularmente. Es un mensaje especial de la observación meteorológica que destaca cualquier cambio significativo desde que el METAR o el SPECI pasado fue publicado.

Un TAF o TAFOR es un informe similar al METAR, pero a diferencia de éste, señala la previsión meteorológica para las siguientes horas. Se publica cada pocas horas, y se pone al día en caso de necesidad más pronto.

Los informes METAR y TAFOR no son ni más ni menos que la información meteorológica aeronáutica reinante en un aeropuerto determinado, obtenidos por la estación meteorológica local, se brinda en un formato y codificación determinada, que aunque a simple vista parece ininteligible una vez conocido es muy simple.

La diferencia entre METAR y TAFOR es el tipo de información que brindan: los METAR dan información reinante en un aeropuerto determinado en un momento dado, mientras que los TAFOR dan la previsión meteorológica para ese aeropuerto durante las próximas horas.

**Ejemplo de METAR:**

METAR LEMG 281030Z 14012KT 7000 +RA BKN035 10/06 Q1012 RMK RAB0950 T01030064

**Ejemplo de TAFOR:**

TAF LEPA 110500Z 1106/1206 25009KT 9999 FEW025 TX23/1112Z TN17/1106Z BECMG 1106/1108 25012G22KT  
 PROB30 TEMP 1110/1117 25018G30KT BECMG 1117/1119 23006KT

**Interpretación de un METAR**

Interpretamos el META puesto como ejemplo, bloque a bloque.

(1). Tipo de mensaje

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
<i>Tipo</i>										

- ✓ METAR: informe meteorológico rutinario
- ✓ SPECI: informe especial del tiempo, ocasionado por un cambio del tiempo.
- ✓ AUTO: será el primer término para los informes generados por ASOS/AWOS.

(2). Identificador ICAO (4 letras)

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
METAR	LEMG									

Código ICAO del aeropuerto que emite el METAR, en este caso el aeropuerto de Málaga.

(3). Día y hora de publicación

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
METAR	LEMG	281030Z								

Aquí se expresa el día y la hora UTC de la emisión del METAR en el formato DDHHMM. En el ejemplo 281030z nos indica que el METAR fue emitido el día 28 del mes en curso a las 10:30 horas Zulú, o sea, 10:30 UTC. Cabe aclarar que la hora UTC es hora del meridiano de Greenwich. La sigla UTC proviene de Universal Coordinated Time. Todos los informes aeronáuticos importantes se realizan con este tipo de hora (UTC)..

**(4). Viento.**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
METAR	LEMG	281030Z	14012KT							

El cuarto grupo nos da la información de la dirección y velocidad del viento. La tres primeras cifras nos dan el rumbo del viento redondeado a diez grados y las restantes la velocidad del mismo y la unidad (KT=nudos; KMH=kilómetros por hora; MPS= metros por segundo). En el caso de no haber viento se reflejará como 00000KT.

El rumbo del viento es la dirección desde donde sopla y hacia donde, es decir, de dónde viene y no hacia donde va. En el caso de que haya leves cambios en la dirección se le agregará la sigla VRB.

METAR LEMG 281030Z **VRB12KT** 7000 +RA BKN035 10/06 Q1012 RMK RAB0950 T01030064

Si los cambios en la dirección del viento superan los 60°, la dirección se indicará con una V de variabilidad. Por ejemplo

METAR LEMG 281030Z **150V22012KT** 7000 +RA BKN035 10/06 Q1012 RMK RAB0950 T01030064

Es común en un aeropuerto encontrarnos con ráfagas de viento. Ésto se expresa con una **G** de "gust" (ráfaga) seguida de la velocidad máxima de dicha ráfaga. Por ejemplo

METAR LEMG 281030Z **14012G35KT** 7000 +RA BKN035 10/06 Q1012 RMK RAB0950 T01030064

Algunas veces se dan cambios súbitos en la dirección o en la velocidad del viento. A ésto se le conoce como cizalladura. La cizalladura va generalmente asociada a una violenta ráfaga descendente de aire llamada micro-ráfaga o a una inversión térmica de bajo nivel. La cizalladura del viento es especialmente peligrosa durante el despegue y aterrizaje ya que puede provocar grandes variaciones en la velocidad aerodinámica y en el régimen de descenso y empujar al avión hacia el suelo. En los METARS la cizalladura se expresa añadiendo las siglas WS ("Wind Shear").

METAR LEMG 281030Z 14012KT **WS** 7000 +RA BKN035 10/06 Q1012 RMK RAB0950 T01030064

**(5). Visibilidad horizontal**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
METAR	LEMG	281030Z	14012KT	7000						

El quinto grupo hace referencia, en Europa, a la visibilidad horizontal en metros, expresada con cuatro dígitos. Este valor se expresará con cifras hasta una visibilidad de 9.000 metros. Para una visibilidad de 10.000 metros o más se expresará como 9999.

En USA y Canadá, la visibilidad se expresa en millas terrestres mediante dos dígitos y los caracteres SM (una milla terrestre = 1.609 metros).

El quinto grupo, también puede incluir, si fuera necesario el alcance visual (Runway Visual Range) en una pista determinada. El Runway Visual Range hace referencia a la distancia horizontal desde la que el piloto debe poder ver la pista desde la aproximación. Se basa en divisar las luces de alta intensidad de la pista o el contraste visual con otros objetos. Se expresa de la forma siguiente:

- ✓ R + el número de la pista + el indicador (L=izquierda, C=central, R=derecha).
- ✓ El carácter "/" usado como separador.
- ✓ P/M: plus/minus (más/menos) (sólo en USA).

Cuatro dígitos indicando la distancia en metros (en USA la distancia se expresa en pies y se añade a los cuatro dígitos el sufijo FT para indicarlo).

Un carácter opcional para indicar la tendencia:

- ✓ D (down) = disminuir
- ✓ U (up) = aumentar
- ✓ N (no change) = sin cambios

Por ejemplo. El siguiente METAR indica una visibilidad general de 7000 metros con una visibilidad de la pista 13 de 3000 metros.

METAR LEMG 281030Z 14012KT **7000 R13/3000** +RA BKN035 10/06 Q1012 RMK RAB0950 T01030064

**(6). Tiempo actual.**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
METAR	LEMG	281030Z	14012KT	7000	+RA					

El sexto grupo nos indica el tiempo actual, mediante la descripción de las siguientes cinco características expresadas secuencialmente

Intensidad + Descriptor + Precipitación (\*) + Oscurecimiento + Otros

(\*): si hay más de un tipo de precipitación, el tipo dominante se indicará en primer lugar

Intensidad	
-	Ligera
	Moderada
+	Fuerte
VC	En los alrededores ( <i>vicinity</i> ). Dentro de un radio de 8 km (5 SM) alrededor del aeropuerto, pero no en en el aeropuerto.

Descriptor	
BC	Bancos ( <i>patches</i> )
BL	Ventisca alta ( <i>blowing</i> ). A 6 pies o más sobre el terreno.
DR	Ventisca baja ( <i>low drifting</i> ). A menos de 6 pies sobre el terreno.
FZ	Congelación ( <i>freezing</i> )
MI	Baja ( <i>shallow</i> )
PR	Parcialmente ( <i>partial</i> )
SH	Chubasco ( <i>shower</i> )
TS	Tormenta ( <i>thunderstorm</i> )

Precipitación	
DZ	Llovizna ( <i>drizzle</i> )
GR	Granizo ( <i>hail</i> ). Diámetro del granizo 5 mm o mayor.
GS	Pedrisca ( <i>small hail and/or snow pellets</i> ). Diámetro del granizo menor que 5 mm.
IC	Hielo ( <i>ice crystals</i> )
PL	Bolas pequeñas de nieve ( <i>ice pellets</i> )
RA	Lluvia ( <i>rain</i> )
SG	Nieve en copos ( <i>snow grains</i> )
SN	Nieve ( <i>snow</i> )
UP	Precipitación desconocida ( <i>unknown precipitation</i> )

Oscurecimiento	
BR	Neblina ( <i>mist</i> ). Visibilidad al menos 1.000 metros (0,625 SM) pero no mayor que 9.600 metros (6 SM).
DU	Polvo difuso ( <i>widespread dust</i> )
FG	Niebla ( <i>fog</i> ). Visibilidad menor de 1.000 metros (0,625 SM).
FU	Humo ( <i>smoke</i> )
HZ	Calima o bruma ( <i>haze</i> )
SA	Arena ( <i>sand</i> )
SS	Tormenta de arena
VA	Ceniza volcánica ( <i>volcanic ash</i> )

Otros

DS	Vendaval de polvo ( <i>duststorm</i> )
FC	Tromba ( <i>funnel clouds</i> )
PO	Polvo o remolinos de arena ( <i>dust/sand whirls</i> )
SQ	Ráfagas de viento ( <i>squall</i> )
SS	Tormenta de arena ( <i>sandstorm</i> )

**(7). Cobertura del cielo**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
METAR	LEMG	281030Z	14012KT	7000	+RA	BKN035				

Para describir las nubes se emplean unas siglas seguidas de 3 dígitos para expresar la altura en centenares de pies.

Cobertura	
<b>SKC</b>	Cielo despejado de nubes ( <i>sky clear</i> ). Cielo limpio por debajo de 12.000 para ASOS/AWOS.
<b>FEW</b>	Nubes escasas. Las nubes cubren entre 1/8 y 2/8 del cielo.
<b>SCT</b>	Nubes dispersas ( <i>scattered</i> ). Las nubes cubren entre 3/8 y 4/8 del cielo.
<b>BKN</b>	Cielo quebradizo, nubosidad abundante ( <i>broken</i> ). Las nubes cubren entre 5/8 y 7/8 del cielo.
<b>OVC</b>	Cielo cubierto ( <i>overcast</i> ). Cielo totalmente cubierto por nubes.
<b>TCU</b>	Desarrollándose cumulonimbos ( <i>towering cumulus</i> ).
<b>CB</b>	Cumulonimbos ( <i>cumulonimbus</i> ). Los cumulonimbos son densas formaciones de nubes verticales que pueden provocar fuertes precipitaciones, tormentas eléctricas o granizadas.
<b>CAVOK</b>	Techo y visibilidad OK ( <i>ceiling and visibility OK</i> ) (no usado en USA). Sustituye los datos de visibilidad/RVR, tiempo actual y nubes si: La visibilidad es de 10 km o superior No hay cúmulonimbos ni nubes por debajo de 1.500 metros (5.000 pies) No hay precipitaciones, tormenta, tormenta de arena, tormenta de polvo, niebla baja o corrientes bajas de arena/polvo/nieve. La visibilidad vertical (VV) (cuando ha oscurecido) es de al menos 100 pies (30 metros). (VV /// significa visibilidad vertical no disponible).

**(8). Temperatura / Punto de rocío.**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
METAR	LEMG	281030Z	14012KT	7000	+RA	BKN035	10/06			

El octavo grupo nos informa de la temperatura y el punto de rocío. La dos primeras cifras (10) nos indican la temperatura ambiente en grados Celsius y las dos últimas (06) la temperatura de rocío, también en escala Celsius. El punto de rocío es la temperatura a la que debe enfriarse el aire para llegar a saturarse, es decir 100% de humedad relativa.

La temperatura ambiente demasiado cercana al punto de rocío aumenta la probabilidad de formación de nubes, precipitaciones y neblina. Aunque no es el único factor que interviene en la formación de estos fenómenos, en general nos da una idea de las condiciones que podemos llegar a encontrar.

**(9). Calado del altímetro**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
METAR	LEMG	281030Z	14012KT	7000	+RA	BKN035	10/06	Q1012		

El noveno grupo nos indica la presión a la que debe calibrarse el altímetro para que mida la altitud real del aeropuerto (QNH). Se expresa mediante un carácter que indica el tipo de medida (Q = hectopascales o milibares; A = pulgadas de mercurio) y cuatro dígitos indicando el valor.

**(10). Información suplementaria.**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
METAR	LEMG	281030Z	14012KT	7000	+RA	BKN035	10/06	Q1012	RMK RAB0950	

Aquí pueden aparecer los siguientes códigos:

- ✓ RE = Meteorología reciente seguida de códigos de meteorología.
- ✓ WS = Windshear, seguida de
  - TKOF/LDG (takeoff/landing - despegue/aterrizaje)
  - RWY (Identificador de 2 dígitos de la pista y designador L/R/C)
- ✓ RMK = Observaciones (*remarks*)
- ✓ SLP = Sea Level Pressure - Presión a nivel del mar

En este caso, como remarks, nos indica que comenzó a llover a las 0950. (RMK + RA + B + 0950). Ver tabla con abreviaturas en el anexo al final de este documento.

**(11). Temperatura expandida**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
METAR	LEMG	281030Z	14012KT	7000	+RA	BKN035	10/06	Q1012	RMK RAB0950	T01030064

Descripción amplia de la temperatura y punto de rocío existente con el siguiente formato:

T	1	234	5	678
---	---	-----	---	-----

Indicador grupo de temperatura	0=positivo 1=negativo	Temperatura con decimal	0=positivo 1=negativo	Punto de rocío con decimal
Ejemplo				
T	0	103	0	064
Temperatura de +10.3° con punto de rocío de +6.4°				

**Adicional. Pronóstico**

Aquí se indica el pronóstico del tiempo para las dos horas siguientes a la hora de emisión del METAR. (Este apartado no se usa en USA). Los distintos códigos que pueden aparecer son los siguientes:

**Probabilidad**

PROBXX	Indica la probabilidad de ocurrencia de elementos alternativos o fluctuaciones temporales. Los dos dígitos expresan el índice de probabilidad en tanto por ciento. Por ejemplo: PROB30, indica una probabilidad de 30% de que ocurra lo que se especifica.
--------	--

**Indicador de cambio**

BECMG	( <i>Becoming</i> ). Usado cuando los cambios se espera que lleguen o superen valores específicos.
TEMPO	(Temporary). De tratarse de fluctuaciones temporales (cambios que ocurrirán por un periodo de tiempo), se expresa con la sigla TEMPO seguido de las horas de duración, como ejemplo supongamos que, habrá cambios entre las 08 y las 12 hs, se verá TEMPO 0812.
NOSIG o NSW	Sin cambios significativos (No Significant Weather = Fin de fenómenos meteorológicos significativos). Indican que no se esperan cambios significativos en los fenómenos climáticos.

**Adicional. Estado de la pista**

Es un código telegráfico de ocho dígitos sobre las condiciones de pista en algunos aeropuertos de Europa puede ser incluido al final de los mensajes METAR:

12	3	4	56	78
Designador de la pista	Sedimentos en la pista	Existencia de contaminación en la pista	Profundidad de los sedimentos	Coefficiente de rozamiento o acción de los frenos



Los primeros dos dígitos corresponden al designador de la pista. Para pistas paralelas, LEFT se indica solo con el designador (18L será representada como 18) y RIGHT tendrá una adición de 50 (18R será representada como 68). Cuando todas las pistas estén afectadas se utilizará el grupo 88. Si aparece 99 como los dos primeros dígitos, la información es una repetición del último mensaje porque no ha sido recibido un nuevo mensaje.

Sedimentos en la pista	
0	Limpio y seco
1	Húmedo
2	Mojado
3	Escarcha o cubierto de hielo (normalmente > 1 mm)
4	Nieve seca
5	Nieve húmeda
6	Nieve derretida
7	Hielo
8	Nieve compactada
9	Roderas congeladas
/	No reportado

Contaminación en la pista	
1	<10% contaminado
2	11%-25% contaminado
5	26%-50% contaminado
9	51%-100% contaminado
/	No reportado

Grosor de los sedimentos (se tendrá en cuenta, como profundidad, la mayor medida)	
00	Menos de 1 mm
01-90	Medida en mm
92	10 cm
93	15 cm
94	20 cm
95	25 cm
96	30 cm
97	35 cm
98	40 cm o más
99	Pista no operativa debido a la nieve o al hielo (grosor no reportado)
//	No operativa o no medible

Coeficiente de rozamiento o efectividad de frenada (7º y 8º dígitos)	
28	Coeficiente de rozamiento 0.28
35	Coeficiente de rozamiento 0.35
91	Pobre efectividad de los frenos
92	Media a pobre efectividad de los frenos
93	Media efectividad de los frenos
94	Media a buena efectividad de los frenos

95	Buena efectividad de los frenos
99	Cifras no leídas
//	Efectividad de los frenos no reportada o no operaciones en la pista o aeropuerto cerrado

Nota: La efectividad de frenado se determina en un número de puntos a lo largo de la pista, siendo tomado como final el valor medio o si es significativo, el valor más bajo.

Si el equipo de medida no permite la medida de la fricción con una precisión satisfactoria (tal como contaminado por la nieve mojada, el aguanieve o la nieve floja), aparecerá la cifra 99.

## TAFOR

TAF o TAFOR. Informe similar al METAR, pero a diferencia de éste, señala la previsión meteorológico para ese aeropuerto durante las próximas horas.

## Airmet

Los avisos de tiempo peligroso de intensidad **moderada** serán publicados como AIRMETs. Se publica un AIRMET cuando se espera que las condiciones siguientes cubran un área por lo menos de 3000 millas cuadradas:

- ✓ Helada moderada.
- ✓ Turbulencia moderada.
- ✓ Vientos de superficie sostenidos de 30 nudos o más.
- ✓ Techo menor de 1,000 ft. y/o visibilidad menor de 3 millas afectando al 50% del área a la vez.

## Sigmat

Los avisos de tiempo peligroso de intensidad **elevada** serán publicados como SIGMETs. Los SIGMETs pueden ser convectivos o no convectivos.

- Un SIGMETs Convectivo informa solo de tormentas y fenómenos relacionados (tornados, precipitaciones intensas, granizo y vientos de superficie de gran intensidad.
  
- Un SIGMETs No Convectivo es publicado cuando ocurren las siguientes condiciones o se espera que cubran un área de por lo menos 3000 millas cuadradas:
  - ✓ Turbulencia severa o extrema o aire limpio de turbulencia (CAT) no asociada con tormentas.
  - ✓ Helada severa no asociada con tormentas.
  - ✓ Extensas tormentas de polvo, tormentas de arena, o ceniza volcánica o visibilidad por debajo de 3 millas.
  - ✓ Erupciones volcánicas.

## Pilot Weather Report - Pirep

Los pilotos deben reportar cualquier meteo significativa o condiciones de vuelo al ATC tan pronto como sea posible. Adicionalmente, toda meteo significativa o condiciones de vuelo que claramente sean diferentes de las pronosticadas, serán reportadas. No existe un formato específico para este tipo de reporte.

## Anexo. Abreviaturas utilizadas

A	Hail
ABM	Abeam
ABV	Above
AC	Altostratus
ACCAS	Altostratus castellanus
ACCUM	Altostratus
ACLD	Above clouds
ACSL	Standing lenticular altostratus
ACTV	Active
ACYC	Anticyclonic
ADDN	Addition
ADRNDCK	Adirondack
ADVCTN	Advection
ADVY	Advisory
AFDK	After Dark
AFT	After
AFTN	Afternoon
AGL	Above Ground Level
AGN	Again
AHD	Ahead
AIREP	Air Report
AIRMET	Airmen's Meteorological Info
ALF	Aloft
ALG	Along
ALGHNY	Allegheny
ALQDS	All quadrants
ALSTG	Altimeter setting
ALTA	Alberta
ALUTN	Alleutian
AMD	Amended forecast
AMDT	Amendment
AMOS	Automatic Meteorological observing system
AMS	Air mass
ANLYS	Analysis
AO1	Automated observation with no precip discriminator (rain/snow)
AO2	Automated observation with precip discriminator (rain/snow)
AOA	At or above

AOB	At or below
AP	Anomalous propagation
APCH	Approach
APRNT	Apparent
AS	Altostratus
ASOS	Automated surface observing system
ATLC	Atlantic
ATTM	At this time
AURBO	Aurora Borealis
AUTOB	Automatic weather reporting system
AWOS	Automatic weather observing system
B	Beginning of precipitation (time in minutes (wx reports only))
BACLIN	Baroclinic prognosis
BATROP	Barotropic or barotropic prognosis
BC	British Columbia
BCFG	Fog patches
BCKG	Backing
BCM(G)	Become (becoming)
BD	Blowing dust (wx reports only)
BFDK	Before dark
BINOVC	Breaks in overcast
BKN	Broken
BLDUP	Build up
BLKHLS	Black Hills
BLO	Below
BN	Blowing sand (wx reports only)
BNDRY	Boundary
BOVC	Base of overcast
BRAF	Braking action fair
BRAG	Braking action good
BRAN	Braking action nil
BRAP	Braking action poor
BRF	Brief
BRKSHR	Berkshire
BS	Blowing snow (wx reports only)
BTWN	Between
BY	Blowing spray (wx reports only)
CA	Clear above (PIREP only)
CAN	Canada
CARIB	Caribbean
CASCDS	Cascades
CAVOK	Ceiling and visibility OK
CAVU	Ceiling and visibility unlimited
CB	Cumulonimbus
CBMAM	Cumulonimbus mammatus
CC	Cirrocumulus

CCSL	Standing lenticular cirrocumulus
CDFNT	Cold Front
CFP	Cold front passage
CHC	Chance
CHSPK	Chesapeake
CIG	Ceiling
CLD	Cloud
CLR	Clear
CAS	Clear and smooth
CNL	Cancel
CNDN	Canadian
CNTRL	Central
CNVG	Converge
CNVTV	Convective
CONT-DVD	Continental Divide
CONTRAILS	Condensation trails
CS	Cirrostratus
CST	Coast
CTGY	Category
CTSKLS	Catskills
CU	Cumulus
CUF	Cumuliform
CUFRA	Cumulus fractus
CYC	Cyclonic
CYCLGN	Cyclogenesis
D	Dust (wx reports only)
DABRK	Daybreak
DALGT	Daylight
DCAVU	Clear or scattered cloud and vis greater than 10, remainder or report missing (wx reports only)
DCR	Decreased
DIAM	Diameter
DKTS	Dakotas
DMSH	Diminish
DNS	Dense
DNSLP	Downslope
DNSTRM	Downstream
DP	Deep
DPNG	Deepening
DPTH	Depth
DRFT	Drift
DRZL	Drizzle
DSIPT	Dissipate
DSNT	Distant
DTRT	Deteriorate
DRG	During
DWNDFTS	Downdrafts

DWPNT	Dew point
E	Ending of precipitation (time in minutes)(wx reports only)
E	Equatorial (air mass)
E	Estimated (wx reports only)
ELNGT	Elongate
EMBDD	Embedded
ENRT	Enroute
ENTR	Entire
ERY	Early
EVE	Evening
EXCP	Except
EXPC	Expect
EXTRM	Extreme
F	Fog (wx reports only)
FA	Area Forecast
FAH	Fahrenheit
FAX	Facsimile
FIBI	Filed but impracticable to transmit
FINO	Wx report will not be filed for transmission
FLG	Falling
FLRY	Flurry
FNT	Front
FNTGNS	Frontogenesis
FNTLYS	Frontolysis
FORNN	Forenoon
FRMG	Forming
FROPA	Frontal passage
FRST	Frost
FRZ	Freeze
FRZLVL	Freezing level
FRZN	Frozen
FZRANO	Freezing rain sensor not operating
FT	Terminal Forecast
G	Gusts reaching (knots)(wx reports only)
GF	Ground fog (wx reports only)
GFDEP	Ground fog estimated (feet) deep
GICG	Glaze icing
GLFALSK	Gulf of Alaska
GLFCAL	Gulf of California
CLFMEX	Gulf of Mexico
GLFSTLAWR	Gulf of St. Lawrence
GNDFG	Ground Fog
GRAD	Gradient
GRTLKS	Great Lakes
GSTS	Gusts
GSTY	Gusty

H	Haze (wx reports only)
HCVIS	High clouds visible
HDEP	Haze layer estimated (feet) deep
HDSVLY	Hudson Valley
HI	High
HLSTO	Hailstones
HLYR	Haze layer aloft
HURCN	Hurricane
HVY	Heavy
IC	Ice crystal
ICG	Icing
ICGIC	Icing in clouds
ICGICIP	Icing in clouds and precipitation
ICGIP	Icing in precipitation
IF	Ice fog
IFR	Instrument flight rules
INCR	Increase
INDC	Indicate
INDEF	Indefinite
INLD	Inland
INSTBY	Instability
INTR	Interior
INTR-MTRGN	Inter-mountain region
INTS	Intense
INTST	Intensity
INVRN	Inversion
IOVC	In overcast
IP	Ice pellets (wx reports only)
IR	Ice on runway
JTSTR	Jetstream
K	Smoke
KDEP	Smoke layer estimated (feet) deep
KLYR	Smoke layer aloft
KOCTY	Smoke over city
L	Drizzle (wx reports only)
LABRDR	Labrador
LFT	Lift
LGT	Light
LIFR	Low IFR (wx reports only)
LK	Lake
LSR	Loose snow on runway
LST	Local Standard Time
LTGCA	Lightning cloud to air
LTGCC	Lightning cloud to cloud
LTGCCG	Lightning cloud to cloud, cloud to ground
LTGCG	Lightning cloud to ground

LTGCW	Lightning cloud to water
LTGIC	Lightning in clouds
LTLCG	Little change
LTNG	Lightning
LYR	Layer or layered or layers
M	Measured ceiling (wx reports only)
M	Missing (wx reports only)
MAN	Manitoba
MDT	Moderate
METAR	Scheduled aviation observation
MEX	Mexico
MHKVLY	Mohawk Valley
MIDN	Midnight
MIFG	Patches of shallow fog not deeper than 2 meters
MLTLVL	Melting level
MNLD	Mainland
MOGR	Moderate or greater
MOV	Move
MRGL	Marginal
MRNG	Morning
MRTM	Maritime
MSTLY	Mostly
MTN	Mountain
MVFR	Marginal VFR
NB	New Brunswick
NEW ENG	New England
NFLD	Newfoundland
NGT	Night
NOSPL	No special observations taken (wx reports only)
NS	Nimbostratus
NS	Nova Scotia
NVA	Negative vorticity advection
OBS	Observation
OBSC	Obscure
OCFNT	Occluded front
OCLD	Occlude
OCLN	Occlusion
OFP	Occluded frontal passage
OFSHR	Offshore
OMTNS	Over mountains
ONSHR	On shore
ONT	Ontario
ORGPHC	Orographic
OTAS	On top and smooth
OTLK	Outlook
OVC	Overcast



OVR	Over
PAC	Pacific
PCPN	Precipitation
PDW	Priority Delayed Weather
PEN	Peninsula
PGTSND	Puget Sound
PIBAL	Pilot balloon observation
PK WND	Peak wind (wx report only)
PNHDL	Panhandle
PNO	Rain gauge not operating
PPINA	Radar weather report not available or omitted
PPINE	Radar weather report no echoes observed
PPINO	Radar weather report equipment inoperative due to breakdown
PPIOK	Radar weather report equipment operation resumed
PPIOM	Radar weather report equipment inoperative due to maintenance
PRBLTY	Probability
PRESFR	Pressure falling rapidly
PRESRR	Pressure rising rapidly
PRJMP	Pressure jump (wx reports only)
PROG	Prognosis or prognostic
PSR	Packed snow on runway
PTCHY	Patchy
PTLY	Partly
PVA	Positive vorticity advection
PWINO	Precipitation identifier information not available (wx reports only)
Q	Squall (wx reports only)
QSTNRY	Quasistationary
QUE	Quebec
R	Rain (wx reports only)
RADAT	Radiosonde observation data
RAOB	Radiosonde observation
RCKY	Rocky Mountains
RDG	Ridge
RGD	Ragged
RHINO	Radar echo height information not available
RHINO	Radar range height indicator not operating on scan
RIOGD	Rio Grande
RNFL	Rainfall
ROBEPS	Radar operating below prescribed standard
RPD	Rapid
RSG	Rising
RUF	Rough
RVRNO	Runway visual range missing
RW	Rain shower (wx reports only)
S	Snow (wx reports only)
SASK	Saskatchewan

SAWRN	Supplementary Aviation Weather Reporting System
SC	Stratocumulus
SCSL	Stratocumulus standing lenticular
SCT	Scattered
SELS	Severe local storms
SFERICS	Atmospherics
SG	Snow grains (wx reports only)
SHFT	Shift (wx reports only)
SHLW	Shallow
SHWR	Shower
SIERNEV	Sierra Nevada
SIR	Snow and ice on runway
SPECI	Unscheduled aviation observation
SLF	Sea level pressure
SLPNO	Sea level pressure not available
SNINCR	Snow increasing rapidly
TCU	Towering cumulus
TDA	Today
TDWR	Terminal Doppler Weather Radar
TEMP	Temperature
THDR	Thunder
THRU	Through
THRUT	Throughout
THSD	Thousand
TIL	Until
TMW	Tomorrow
TNGT	Tonight
TOP	Cloud top
TOVC	Top of overcast
TPG	Topping
TROF	Trough
TROP	Tropopause
TRPCL	Tropical
TRRN	Terrain
TSHWR	Thundershower
TSNO	Lightning sensor not available
TSTM	Thunderstorm
TURB	Turbulence
TURBC	Turbulence
TWD	Toward
TWR	Tower
TWRG	Towering
TYPH	Typhoon
U	Intensity unknown (wx reports only)
UA	Routine PIREP
UDDF	Up and down drafts

UNSTBL	Unstable
UNSTDY	Unsteady
UPR	Upper
UTC	Universal coordinated time
UUA	Urgent PIREP
V	Variable (wx reports only)
VCSH	Showers in vicinity
VCTY	Vicinity
VFR	Visual flight rules
VLV	Valley
VRBL	Variable
VSBY	Visibility
WDLY	Widely
WEA	Weather
WFP	Warm front passage
WK	Weak
WKN	Weaken
WL	Will
WND	Wind
WRM	Warm
WRMFNT	Warm front
WRNG	Warning
WSHFT	Wind shift
WW	Severe weather forecast
WX	Weather
X	Obscured sky condition
XCP	Except
YDA	Yesterday
Z	UTC
ZRNO	Freezing rain information not available (wx reports only)