

## European Aviation Weather Center

### RAM

En este número os comentamos la web del **European Aviation Weather Center**  
<http://www.phd.nl/aviation/wx/>.

Con un algo de conocimiento de los tecnicismos y claves utilizadas en **meteorología aeronáutica**, para lo que al final os ponemos un ejemplo y unos links, podemos aprovechar la inmensa cantidad de información meteorológica que circula por la red como apoyo a la aviación comercial y, que por su trascendencia, necesariamente ha de ser **de gran calidad y fiabilidad**. En este portal vamos a encontrar más que suficiente de esa información, como podremos comprobar.

Primero, como siempre, un vistazo a la portada inicial:



En el centro nos encontramos las últimas imágenes en visible e infrarrojo de Meteosat. Más arriba, y por encima de un enlace al portal aeronáutico PilotPointer.com, vemos un recuadro donde podemos poner el indicativo del Aeropuerto del que queramos ver el último parte meteorológico de las **condiciones observadas en el aeropuerto (METAR)**, o **previstas (TAFOR corto o largo)**, según escojamos en el **menú desplegable que tiene al lado**.

A la izquierda arriba encontramos un extenso menú desplegable en el que podemos encontrar gran cantidad de información de gran utilidad, tanto de meteorología aeronáutica como otra a la que ya estamos acostumbrados de otros portales, tales como imágenes de satélite, radar (rainfall radar), mapas de descargas eléctricas (lighting), mapas de tiempo significativo y frentes etc., con la comodidad de tenerlo **todo en un único menú**.

Os animamos a que comprobéis al contenido de cada una de las opciones, si bien os vamos a resaltar aquí lo que pueda ser distinto respecto a otros portales y cómo interpretarlo. Al final os ponemos un ejemplo de METAR explicando el significado de cada uno de los grupos de caracteres que aparecen. Con eso, y un poquito más, ya podéis aprovechar la información contenida en este tipo de partes meteorológicos.

#### **Airport Information:**

Con esta opción entramos a un menú por países donde conocer datos generales de los aeropuertos de todo el mundo, tales como coordenadas, altitud, pistas....

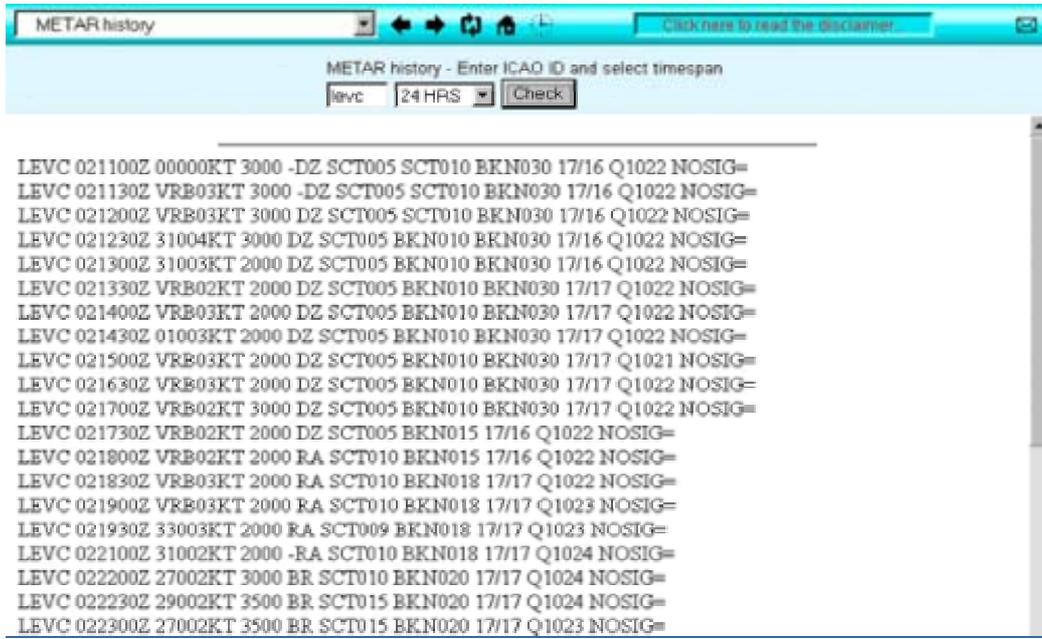
Además aparecen los indicativos aeronáuticos de cada uno, que son los que debemos poner cuando queramos pedir información meteorológica, como en el recuadro que aparecía en la portada.

### Metar/Taf multiple in/out:

Interesante porque se pueden poner los indicativos de varios aeropuertos para un mismo chequeo. Además si utilizamos la opción de buscar por país (en el recuadro de la derecha) podemos elegir el Aeropuerto por el nombre de la ciudad (no el indicativo) y nos presenta la información descifrada, en lenguaje claro.

### Metar history:

Tal vez lo más práctico de todo el portal. Ponemos el indicativo del aeropuerto que queramos y de cuántas horas queremos los últimos METAR's. Obtenemos de una vez los partes METAR's de esas horas, lo que nos permite, de un plumazo, saber cual ha sido la evolución de variables tan interesantes como viento, nubosidad, temperatura, presión y las condiciones meteorológicas en general. Veamos un ejemplo:



En la pantalla vemos un listado de los METAR's del Aeropuerto de Valencia del 2 de octubre, entre las 11 y las 23 horas. Vemos que el viento estuvo variable y flojo todo el período, visibilidad entre 2 y 3 km. Lloviznas, seguidas de lluvias entre las 18 y las 21 horas, y finalmente bruma, cielos muy nubosos todo el período, con las nubes más bajas al principio a 500 pies y al final a unos 1500, temperatura y punto de rocío sin variación en torno a los 17°C y presión de 1022 que bajó a 1021 y después empezó a subir hasta los 1023 mb.

### Strong Wind Areas

### Strong precipitation areas

### Thunderstorm areas:

Cada una de estas tres opciones nos ofrece mapas de Europa con información muy útil para los pilotos (y también para los aficionados a la Meteorología) donde se indican, respectivamente las zonas de vientos fuertes, precipitaciones intensas y tormentas.

### FL 100-450 Sig Wx 00/06/12/18:

Nos lleva a un menú donde podemos elegir mapas previstos para las 00, 06, 12 y 18 horas UTC, de los fenómenos significativos previstos entre los 10.000 y los 45.000 pies de altitud. Indican entre otra información la posición de las corrientes en chorro, las zonas de nubosidad media y convectiva, los frentes con su movimiento y velocidad, zonas de turbulencia en aire claro, etc. Parte de esta información se obtiene también a partir de los partes emitidos por las propias aeronaves en vuelo.

### FL 050-390 wind-temp 00/06/12/18 Z:

En el menú al que se accede podemos ver mapas que indican viento (dirección y velocidad) y temperatura previstos a los distintos niveles atmosféricos para las 00, 06, 12 y 18 horas UTC. Como los niveles de vuelo se indican en centenares de pies, por ejemplo el FL 180 es el correspondiente a 18.000 pies, es decir a unos 5.500 metros, y por tanto a unos 500 mb. que es el nivel más interesante, desde el punto de vista meteorológico.

### SFC Sig Wx obs hourly

Mapas con los últimos fenómenos significativos observados en superficie

### **SFC Wx obs 00/06/12/18 Z:**

Igual que el anterior, pero previstos para las 00 06 12 y 18 horas.

### **Satellite analysis:**

Análisis de la última imagen IR del Meteosat

### **Precipitation obs 00/06/12/18 Z:**

Precipitaciones medidas las últimas horas en Europa y la forma de precipitación...

-----

Mostramos a continuación un ejemplo de METAR y el significado de cada uno de los grupos de caracteres que lo componen.

### **LEBL 051930Z 04015G30KT 2000 +TSRA SCT015CB OVC120 18/16 Q1001 NOSIG=**

- **LEBL**: Indicativo del Aeropuerto. En este ejemplo Barcelona.
- **051930Z**: Día y hora UTC. En el ejemplo día 5 a las 19,30 UTC
- **04015G25KT**: Indica la dirección del viento (040º) la velocidad media (15 nudos) y las rachas, que se indican sólo cuando superan en 10 o más nudos a la velocidad media (en este caso 25 nudos)
- **2000**: Visibilidad en metros. Si pone 9999 es que es igual o superior a 10 km. y si pone CAVOK indica que la visibilidad es de más de 10 Km y no hay nubes por debajo de los 5000 pies.
- **+TSRA**: Estas letras indican los fenómenos cuando los hay. En la página del INM vienen todos. Algunos de los más habituales son: TS (tormenta), RA (lluvia), DZ (llovizna), BR (bruma), FG (niebla), SH (chubascos)... Pueden aparecer combinados entre sí, como en el ejemplo. Si los antecede un signo "+" indica que el fenómeno es fuerte y si un "-" que es débil. Por tanto en el ejemplo había tormenta fuerte de lluvia en Barcelona a esa hora.
- **SCT015CB OVC120**: Nubosidad existente, según las distintas capas de más baja a más alta, e indicando la cantidad: FEW = pocas (de 0 a 2 octas), SCT = dispersas (de 2 a 4), BKN = nuboso (de 5 a 7), OVC cubierto (8 octas), altura (en centenas de pies) y el tipo si son significativas (TCU = cúmulos de potente desarrollo, CB = cumulonimbos). En el ejemplo tenemos una capa de cumulonimbos que cubre 3 o 4 octas del cielo a 1.500 pies y otra capa de nubes a 12.000 pies que cubre el cielo completamente
- **18/16**: Temperatura y punto de rocío (en el ejemplo la temperatura es de 18º y el punto de rocío de 16º)
- **Q1001**: Indica el valor del QNH que equivale prácticamente el valor de la presión a nivel del mar (en el ejemplo 1001 mb)
- **NOSIG**: Cuando aparece "NOSIG" indica que no se esperan cambios significativos en las siguientes dos horas, en caso de que sí se esperen indicaría qué cambios se esperan.

-----

Para los que deseen explotar este fantástico manantial de información les recordamos que tanto en la página de Silvia Larocca ([www.geocities.com/silvia\\_larocca](http://www.geocities.com/silvia_larocca)) como en la del INM ([www.inm.es](http://www.inm.es)) viene una guía completa para decodificar partes aeronáuticos.

Os indicamos por último otros dos portales de meteorología aeronáutica donde solicitar METAR's y TAFOR's de todo el mundo con sólo poner el indicativo del aeropuerto que deseemos:

<http://adds.aviationweather.noaa.gov/projects/adds/metars/>  
<http://weather.noaa.gov/weather/coded.html>

[ram@meteored.com](mailto:ram@meteored.com)