AEROPLAZA · VISTA PREVIA

IIB04 · Técnico AIS/NOF ENAIRE

Información aeronáutica · temario, test e inglés

PLAN PREMIUM

49,90 €

Pago único · descarga inmediata · sin suscripción

- Todo el Pro
- Banco de inglés de 60 preguntas y 10 audios de listening
- Simulacro integral de 130 preguntas · 100 minutos
- 248 flashcards (188 de teoría + 60 de inglés)

Material formativo independiente de AeroPlaza. No está editado, aprobado ni avalado por ENAIRE.
Las preguntas, simulacros y audios son de elaboración propia: no son oficiales. No garantiza ningún resultado.

Qué incluye este plan

Estructura del plan: temario de AIS/AIM, ATM, plan de vuelo, cartografía, meteorología, inglés aeronáutico y especialización IIB04, con fuentes oficiales y control de vigencia.

Manual académico	48 páginas
Mapa curricular	71 puntos
Flashcards	248 con fuente
Learning OS	App de estudio sin conexión
Banco de teoría	188 preguntas (Excel + CSV)
Simulacro de teoría	70 preguntas
Inglés aeronáutico	60 preguntas + simulador
Listening	10 audios MP3
Simulacro integral	130 preguntas · 100 min
Fuentes y vigencia	Registro + control AIRAC 09/26

Cómo está pensado para estudiar

- Recorre el manual con el mapa curricular y marca cada punto que domines.
- Repasa con flashcards y comprueba la fuente oficial de cada respuesta.
- Entrena con el banco y los simulacros; anota los errores por tema.
- Revisa el registro de vigencia: la información aeronáutica cambia por ciclos AIRAC.

Muestra comercial. No sustituye las bases, el programa ni la normativa vigente. Material independiente, no avalado por la entidad convocante.

Muestra de preguntas del banco

Cuatro preguntas reales del banco, con la respuesta correcta resaltada y la explicación. Preguntas de elaboración propia a partir de fuentes oficiales: no son preguntas oficiales.

AIS/AIM

¿Qué división principal utiliza la AIP España?

A) GEN, ENR y AD
B) GEN, SUP y AIC
C) AD, NOTAM y PIB

Explicación: La AIP se organiza en tres partes: GEN (Generalidades), ENR y AD.

PLAN DE VUELO / IFPS

En un FPL presentado antes de la salida, ¿qué representa EOBT?

A) La hora calculada de despegue asignada por la red (CTOT).
B) La hora prevista de fuera calzos declarada en el plan de vuelo.
C) La hora objetivo de disponibilidad operativa del avión gestionada en el proceso aeroportuario (TOBT).

Explicación: EOBT es la Estimated Off-Block Time y se inserta en la casilla 13 del FPL presentado antes de la salida.

IGUALDAD

Según el artículo 6.1 de la LO 3/2007, ¿qué caracteriza la discriminación directa por razón de sexo?

A) Una disposición aparentemente neutra que sitúa a un sexo en desventaja particular, salvo justificación objetiva.
B) Un trato menos favorable, en atención al sexo, que el dispensado a otra persona en situación comparable.
C) Una medida específica, razonable y proporcionada, dirigida a corregir una desigualdad de hecho.

Explicación: La discriminación directa exige un trato menos favorable por razón de sexo respecto de una situación comparable.

IGUALDAD / VIOLENCIA DE GÉNERO

¿Qué finalidad atribuye el artículo 1.2 de la LO 1/2004 a las medidas de protección integral?

A) Únicamente sancionar penalmente conductas ya cometidas.
B) Prevenir, sancionar y erradicar la violencia y prestar asistencia a las mujeres y a los menores contemplados por la ley.
C) Regular exclusivamente prestaciones económicas, sin medidas preventivas ni asistenciales.

Explicación: La LO 1/2004 configura una respuesta integral: prevención, sanción, erradicación y asistencia.

Muestra comercial. No sustituye las bases, el programa ni la normativa vigente. Material independiente, no avalado por la entidad convocante.

Muestra de audio · radiotelefonía

Los 10 audios de listening reproducen comunicaciones radio en VHF con voces neuronales. Escucha la muestra gratuita en la ficha del producto y trabaja cada pregunta con su transcripción.

IIB04-RC6-LST-301
«Speedbird two one four, climb to flight level one eight zero.»
Audio IIB04_LISTENING_01.mp3

IIB04-RC6-LST-302
«Iberia four six two, descend to altitude four thousand feet, Q N H one zero one eight.»
Audio IIB04_LISTENING_02.mp3

IIB04-RC6-LST-303
«Ryanair six seven alpha, frequency change approved.»
Audio IIB04_LISTENING_03.mp3

Las grabaciones son sintéticas y de práctica; no son grabaciones oficiales.

Muestra comercial. No sustituye las bases, el programa ni la normativa vigente. Material independiente, no avalado por la entidad convocante.

Resultados de aprendizaje

- Diferenciar organismo regulador, autoridad, gestor aeroportuario, proveedor de navegación y asociación sectorial.
- Comprender la arquitectura básica de ATS y la diferencia ATS/ATC/FIS/alerta.
- Distinguir FIR, UIR, CTA, TMA y CTR con definiciones funcionales.
- Separar reglas de vuelo VFR/IFR de categorías de aeronave o de espacio aéreo.

1. Mapa institucional

OACI es el organismo especializado de Naciones Unidas que desarrolla normas y métodos recomendados para la aviación civil internacional. EASA desarrolla el marco común de seguridad aeronáutica de la Unión Europea y tareas de estandarización; AESA ejerce funciones nacionales de supervisión en España. Aena gestiona su red de aeropuertos y helipuertos. ENAIRE presta servicios de navegación aérea y el Servicio de Información Aeronáutica. EUROCONTROL coordina funciones de red ATM, incluido Network Manager. IATA es una asociación de aerolíneas y no una autoridad reguladora.

CLAVE DE EXAMEN	Regulador, supervisor, gestor aeroportuario, proveedor de navegación y asociación sectorial no son sinónimos. El distractor suele ser una entidad real con una función distinta.

2. Convenio de Chicago, Anexos y documentación OACI

El Convenio de Chicago es el marco jurídico central de la aviación civil internacional. Los Anexos contienen Standards and Recommended Practices (SARPs) en materias como reglas del aire, meteorología, cartas, aeródromos e información aeronáutica. Para este curso importan especialmente Anexo 2 (Reglamento del Aire), Anexo 3 (Meteorología), Anexo 4 (Cartas), Anexo 11 (ATS), Anexo 14 (Aeródromos) y Anexo 15 (Información Aeronáutica).

Los documentos OACI complementan el marco con procedimientos y especificaciones: Doc 7910 para indicadores de lugar, Doc 8400 para abreviaturas y códigos, Doc 8585 para designadores de explotadores/autoridades/servicios y Doc 8643 para tipos de aeronave. No mezclar estas familias de códigos.

3. Servicios de tránsito aéreo

ATS comprende el servicio de control de tránsito aéreo, el servicio de información de vuelo y el servicio de alerta. ATC es una parte de ATS, no su equivalente. FIS suministra información y asesoramiento útiles para la realización segura y eficiente del vuelo; el servicio de alerta notifica y presta apoyo cuando una aeronave puede necesitar búsqueda y salvamento.

4. Espacio aéreo y reglas de vuelo

Una FIR es un espacio aéreo de dimensiones definidas dentro del cual se prestan servicio de información de vuelo y alerta. Una UIR es una región superior de información de vuelo. Una CTA es espacio aéreo controlado que se extiende hacia arriba desde un límite inferior especificado; una TMA suele establecerse en la confluencia de rutas ATS cerca de uno o varios aeródromos importantes; una CTR se extiende desde la superficie hasta un límite superior especificado.

VFR e IFR son reglas de vuelo. Un vuelo VFR no equivale a “vuelo sin ATC”, ni un vuelo IFR significa necesariamente vuelo en nube. La clase del espacio, la fase de vuelo y la operación determinan autorizaciones, servicios y requisitos concretos.

5. Indicadores y designadores

Los indicadores de lugar OACI publicados en Doc 7910 tienen normalmente cuatro letras. Los identificadores IATA de aeropuertos tienen tres letras y una finalidad comercial/sectorial distinta. Los designadores de compañías, autoridades y servicios se recogen en Doc 8585 y los designadores de tipos de aeronave en Doc 8643.

Errores frecuentes

- Confundir ENAIRE con Aena.
- Tratar IATA como autoridad reguladora.
- Usar ATC y ATS como sinónimos.
- Confundir CTR con CTA por no atender a su relación con la superficie.
- Confundir código IATA de tres letras con indicador OACI de cuatro.

Material independiente de preparación · No afiliado a ENAIRE · Revalidar una convocatoria posterior

Resultados de aprendizaje

- Comprender la finalidad de AIS y la evolución hacia AIM.
- Distinguir AIP, AMDT, SUP, AIC, NOTAM y PIB por permanencia, urgencia y función.
- Interpretar estructura y lógica de un NOTAM sin memorizar códigos no trazados.
- Comprender NOF, AIO centralizada, ICARO/EAD, AIXM y calidad del dato a nivel operativo.

1. AIS y AIM: propósito

El Servicio de Información Aeronáutica tiene como finalidad garantizar que la información y los datos necesarios para la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea estén disponibles con calidad y oportunidad adecuadas. AIM representa una evolución hacia la gestión de datos estructurados, interoperables y controlados durante su ciclo de vida. No debe presentarse AIM como un simple “nuevo nombre” de AIS.

MODELO MENTAL	Origen del dato -> validación/gestión -> producto de difusión -> usuario -> control de vigencia. Un dato no se convierte automáticamente en NOTAM.

2. AIP, enmiendas, SUP y AIC

AIP es la publicación básica que contiene información aeronáutica de carácter duradero esencial para la navegación. Se organiza en GEN, ENR y AD. Las enmiendas actualizan el AIP; cuando el cambio está sometido al sistema AIRAC, se utiliza el ciclo y fecha efectiva correspondiente. Los suplementos publican información temporal o de extensión/naturaleza que requiere un tratamiento documental más completo. Las AIC difunden información de interés que no encaja adecuadamente en AIP, SUP o NOTAM.

3. AIRAC

AIRAC es un sistema de reglamentación y control de información aeronáutica basado en fechas predeterminadas comunes internacionalmente, con ciclos de 28 días. Debe distinguirse el ciclo AIRAC de 28 días de los plazos de distribución previa: son conceptos relacionados, pero no equivalentes. Un Trigger NOTAM puede anunciar/recordar un cambio de importancia operacional publicado por AIRAC AMDT o SUP.

4. NOTAM: finalidad y estructura

NOTAM es un mensaje difundido por telecomunicaciones aeronáuticas en formato normalizado para información cuyo conocimiento oportuno es esencial para las operaciones. La estructura incluye identificación, línea Q de calificación, líneas A/B/C para localización y periodo, D/E para horarios/texto operativo y F/G cuando proceden límites verticales. Un NOTAM puede anticipar cambios permanentes o temporales de larga duración cuando no ha sido posible publicarlos con suficiente antelación por AMDT/SUP.

En la línea Q, el código Q identifica materia/condición y se acompaña de tráfico, propósito, alcance, límites y referencia geográfica. RC7 no aprueba preguntas sobre combinaciones de código Q si no existe una tabla normativa/operativa trazable para comprobarlas.

5. NOF y AIO centralizada

AIP España GEN 3.1 identifica a ENAIRE como proveedor del Servicio de Información Aeronáutica. La Oficina NOTAM Internacional se integra en la organización AIS, opera H24 y gestiona difusión/verificación de NOTAM. Desde la transición publicada para 20-FEB-2025, el servicio AIO de la red afectada se presta de forma centralizada en el marco publicado por ENAIRE. NOF y AIO son funciones relacionadas, no sinónimos.

6. PIB y selección de información

El Pre-flight Information Bulletin reúne información relevante para una operación o área de consulta. El valor del PIB está en la selección: ruta, origen/destino, alternativos, reglas de vuelo, nivel y ventana temporal. Filtrar no significa alterar el NOTAM original. Un PIB útil exige revisar vigencia y cobertura geográfica, no solo el aeródromo de salida.

7. ICARO, EAD y sistemas automatizados

Los sistemas automatizados permiten consultar, procesar y distribuir información aeronáutica con controles de formato y trazabilidad. ICARO proporciona servicios relacionados con información aeronáutica, meteorología y plan de vuelo para usuarios autorizados. EAD es una infraestructura paneuropea de datos AIS. En examen, separar la función de una aplicación nacional de usuario de la función de una base/servicio de datos europeo.

¿Te encaja el enfoque?

Compara los tres planes y revisa el contenido exacto antes de comprar. Pago único, descarga inmediata y sin suscripción.

aeroplaza.es/iib04-tecnico-ais-nof-enaire

Antes de estudiar

- La información aeronáutica cambia por ciclos AIRAC: consulta siempre la fuente oficial vigente.
- El material no reproduce preguntas oficiales ni garantiza el aprobado.
- Si tienes un problema con la descarga, escribe a contacto@aeroplaza.es.

AeroPlaza es una plataforma formativa independiente. No está afiliada, patrocinada ni avalada por ENAIRE ni por ningún tribunal calificador. Preguntas, simulacros y audios de elaboración propia, no oficiales. Si se publica una nueva convocatoria, prevalecen sus bases.