

Máster Título Propio Piloto de Drones





Máster Título Propio Piloto de Drones

- » Modalidad: online
- » Duración: 12 meses
- » Titulación: TECH Universidad FUNDEPOS
- » Acreditación: 60 ECTS
- » Horario: a tu ritmo
- » Exámenes: online

Acceso web: www.techtitute.com/ingenieria/master/master-piloto-drones

Índice

01

Presentación

pág. 4

02

Objetivos

pág. 8

03

Competencias

pág. 14

04

Dirección del curso

pág. 18

05

Estructura y contenido

pág. 22

06

Metodología de estudio

pág. 34

07

Titulación

pág. 42

01

Presentación

Los múltiples usos de los drones en un amplio abanico de sectores han propiciado que captar una imagen desde las alturas sea tan solo una mínima parte de las posibilidades que ofrece esta nueva tecnología. Así, ya se emplea como elemento de seguridad, de vigilancia, para investigaciones científicas en áreas de difícil acceso para el ser humano, movimiento de mercancías o control de cosechas agrícolas. En este escenario la demanda de profesionales de ingeniería especializados en su diseño y, concretamente, su pilotaje, está en aumento. Un auge que abre nuevas posibilidades laborales, que requieren no obstante de un conocimiento exhaustivo. Ello será posible con esta titulación 100% online impartida por especialistas que han vertido su extenso saber y experiencia en un temario que profundizará sobre la navegación e interpretación de mapas, la tecnología en ingeniería de vuelo y la normativa legal vigente.



“

*Gracias a este Máster Título Propio
obtendrás el saber necesario para poder
desarrollar tu carrera profesional como
Piloto de drones. Matricúlate ahora”*

Los drones están al servicio de sectores como el agrícola, industrial, audiovisual o la construcción, donde permiten con mayor precisión labores de inspección, control, vigilancia, supervisión o emisión de imágenes de zonas con una perspectiva completamente diferente para el ser humano. Aunque aparentemente parezca sencillo su pilotaje dadas las dimensiones de los dispositivos, pilotar drones requiere de un conocimiento sobre aeronáutica, así como de la normativa legal vigente para no caer en infracciones por un mal uso de los mismos.

El incremento tanto de drones como de sus funcionalidades ha hecho que empresas de todo el mundo no solo hayan invertido en la fabricación y diseño de los mismos, sino que reclamen personal cualificado para poder pilotarlos. El profesional de la ingeniería tiene ante sí una excelente oportunidad para poder avanzar en este campo tecnológico emergente. Este Máster Título Propio aporta, precisamente, un conocimiento avanzado sobre el pilotaje de drones, así como el empleo de esta tecnología en el transporte de mercancías, rescate de personas o la fotografía aérea.

Asimismo, durante los 12 meses de duración de esta titulación, los profesionales adquirirán conocimientos tanto de aspectos operativos, como de seguridad. En esta línea, el alumnado ahondará en las formas que facilitan el cumplimiento de la normativa legal, el estudio y análisis de la meteorología que aporta el conocimiento específico para la realización de vuelos seguros o los procedimientos relativos a la operación de plataformas aéreas no tripuladas. Todo ello con un contenido multimedia innovador complementado con simulaciones de casos prácticos, que darán una visión mucho más directa y clara del pilotaje de drones.

Un Máster Título Propio impartido en modalidad exclusivamente online y flexible, que le brinda la oportunidad al profesional de poder acceder desde y cuando quiera a una enseñanza universitaria que se sitúa a la vanguardia académica. Y es que tan solo requiere de un ordenador o *Tablet* con conexión a internet para poder conectarse al campus virtual donde está alojado el temario. Sin presencialidad ni clases con horarios fijos, el alumnado está ante un programa que le da la opción de cursarlo con comodidad.

Este **Máster Título Propio en Piloto de Drones** contiene el programa educativo más completo y actualizado del mercado. Sus características más destacadas son:

- ♦ El desarrollo de casos prácticos presentados por expertos en Piloto de Drones
- ♦ Los contenidos gráficos, esquemáticos y eminentemente prácticos con los que está concebido recogen una información científica y práctica sobre aquellas disciplinas indispensables para el ejercicio profesional
- ♦ Los ejercicios prácticos donde realizar el proceso de autoevaluación para mejorar el aprendizaje
- ♦ Su especial hincapié en metodologías innovadoras
- ♦ Las lecciones teóricas, preguntas al experto, foros de discusión de temas controvertidos y trabajos de reflexión individual
- ♦ La disponibilidad de acceso a los contenidos desde cualquier dispositivo fijo o portátil con conexión a internet



Gracias a este Master Título Propio obtendrás el saber necesario para poder desarrollar tu carrera profesional como Piloto de Drones. Matricúlate ahora”

“

Un Máster Título Propio que te permitirá conocer cómo realizar el transporte de mercancías mediante drones. Inscríbete ya”

El programa incluye en su cuadro docente a profesionales del sector que vierten en esta capacitación la experiencia de su trabajo, además de reconocidos especialistas de sociedades de referencia y universidades de prestigio.

Su contenido multimedia, elaborado con la última tecnología educativa, permitirá al profesional un aprendizaje situado y contextual, es decir, un entorno simulado que proporcionará una capacitación inmersiva programada para entrenarse ante situaciones reales.

El diseño de este programa se centra en el Aprendizaje Basado en Problemas, mediante el cual el profesional deberá tratar de resolver las distintas situaciones de práctica profesional que se le planteen a lo largo del curso académico. Para ello, contará con la ayuda de un novedoso sistema de vídeo interactivo realizado por reconocidos expertos.

Tienes a tu disposición las 24 horas del día un temario avanzado que te permitirá conocer cuáles son las condiciones climatológicas óptimas para volar drones.

Ahonda en los factores humanos más relevantes que influyen en el trabajo en equipo de aeronaves pilotadas por control remoto.



02

Objetivos

TECH ha diseñado este Máster Título Propio con el objetivo de aportar a profesionales de la ingeniería el conocimiento necesario para que sean capaces de diseñar, poner en práctica y trabajar en vuelos no tripulados con drones para diversos fines, conociendo en profundidad todo lo relacionado con dicha industria y los aspectos de meteorología y comunicación en el ámbito nacional e internacional. El equipo experimentado que imparte esta titulación acompañará al alumnado para que logre con éxito dichas metas.





“

En 12 meses habrás obtenido el conocimiento necesario para poder convertirte en un profesional de los vuelos de drones. Matricúlate ya”



Objetivos generales

- ♦ Llevar a la práctica vuelos seguros de carácter profesional en los distintos escenarios, siguiendo los procedimientos normales y de emergencia establecidos en el Manual de Operaciones
- ♦ Llevar a la práctica los vuelos de prueba necesarios para el desarrollo de las operaciones aéreas, siguiendo las indicaciones del manual de mantenimiento del fabricante y la legislación vigente
- ♦ Identificar los procedimientos de trabajo implicados en cada intervención, tanto de vuelo como de mantenimiento, para seleccionar la documentación técnica requerida
- ♦ Evaluar situaciones de prevención de riesgos laborales y de protección ambiental, proponiendo y aplicando medidas de prevención y de protección personales y colectivas, de acuerdo con la normativa aplicable en los procesos de trabajo para garantizar entornos seguros





Objetivos específicos

Módulo 1. Normativa aeronáutica en España para pilotos de RPAS

- ◆ Detallar la base legislativa del entorno aeronáutico genérico y específico en España, en base a la fiabilidad de las fuentes de información para su interpretación y aplicación a los distintos escenarios operacionales
- ◆ Aplicar los conocimientos adquiridos en la consecución de vuelos profesionales con criterios de seguridad para las personas y los bienes
- ◆ Desarrollar la capacidad de llevar a la práctica las pautas que la autoridad aeronáutica publica para su aplicación
- ◆ Identificar y aplicar la normativa vigente como fundamento de la especialización
- ◆ Ser capaz de actualizar los contenidos legislativos futuros a los procedimientos normales y de emergencia en las distintas fases del vuelo

Módulo 2. Normativa aeronáutica en España y Latam para pilotos y operadores de RPAS

- ◆ Detallar la base legislativa del entorno aeronáutico genérico y específico en distintos países de Latam, en base a la fiabilidad de las fuentes de información para su interpretación y aplicación a los distintos escenarios operacionales
- ◆ Aplicar los conocimientos adquiridos en la consecución de vuelos profesionales con criterios de seguridad para las personas y los bienes
- ◆ Desarrollar la capacidad de llevar a la práctica las pautas que la autoridad aeronáutica publica para su aplicación
- ◆ Identificar y aplicar la normativa vigente como fundamento de la especialización
- ◆ Ser capaz de actualizar los contenidos legislativos futuros conforme a los procedimientos normales y de emergencia en las distintas fases del vuelo
- ◆ Identificar a la autoridad aeronáutica de cada país, sus limitaciones y criterios para el desarrollo de vuelos profesionales en cada lugar

Módulo 3. Navegación e interpretación de mapas

- ◆ Interpretar las distintas proyecciones de la Tierra para su aplicación en los distintos posicionamientos de la aeronave
- ◆ Navegar con la aeronave manualmente de forma segura, conociendo en todo momento la posición de la misma
- ◆ Navegar con la aeronave automáticamente de forma segura, conociendo en todo momento la posición de la misma y pudiendo intervenir en cualquier fase del vuelo
- ◆ Profundizar en las distintas ayudas para la navegación, sus fuentes y aplicaciones
- ◆ Poner en práctica las ayudas para la navegación
- ◆ Desarrollar la capacidad de consideración de las limitaciones de cada legislación publica para acometer vuelos en condiciones de seguridad

Módulo 4. Meteorología

- ◆ Desarrollar las capacidades, habilidades y aptitudes en esta disciplina
- ◆ Ser capaz de diferenciar la calidad de las fuentes de obtención de información de la meteorología aeronáutica
- ◆ Interpretar los distintos productos meteorológicos para su aplicación en los vuelos que se deban realizar
- ◆ Aplicar los conocimientos adquiridos en cada fase del vuelo
- ◆ Prevenir las posibles adversidades de que pueda ser objeto el vuelo

Módulo 5. Factores humanos para aeronaves pilotadas por control remoto

- ♦ Adquirir una visión integrada de la Psicología y Medicina aeronáutica
- ♦ Profundizar en las causas y consecuencias situacionales relativas a la profesión de Piloto remoto
- ♦ Saber adaptarse a nuevas situaciones laborales generadas como consecuencia de los medios y las técnicas aeronáuticas utilizadas, relaciones laborales y otros aspectos relacionados con la especialización
- ♦ Mantener relaciones fluidas con los miembros del grupo funcional en el que está integrado, responsabilizándose de la consecución de los objetivos asignados al grupo, respetando el trabajo de los demás, organizando y dirigiendo tareas colectivas y cooperando en la superación de las dificultades que se presenten
- ♦ Resolver problemas y tomar decisiones en el ámbito de las realizaciones de los subordinados y de los mismos especialistas, en el marco de las normas y planes establecidos

Módulo 6. Procedimientos operacionales

- ♦ Establecer los procedimientos como base fundamental de los vuelos y de las operaciones aéreas
- ♦ Desarrollar una capacidad crítica y anteponer la seguridad en vuelo y la revisión de los procedimientos conforme a los trámites legales internos de la Compañía y externos de la Reglamentación Aérea
- ♦ Adquirir una visión general del MO y hacer de él una Guía de procedimientos particular, observarla y comunicar las posibles mejoras por el conducto reglamentario
- ♦ Identificar y respetar los distintos escenarios operacionales en los que se van a desarrollar las actividades aéreas
- ♦ Comprender la responsabilidad de ser personal de vuelo, tanto Piloto como Observador
- ♦ Entender la operativa para configurarse como Operador

- ♦ Estar sensibilizado para registrar los tiempos de vuelo y los mantenimientos de la aeronave
- ♦ Informar al Piloto del mantenimiento de su aptitud
- ♦ Comprender los procedimientos operativos y las habilitaciones

Módulo 7. Comunicaciones

- ♦ Definir y conocer las características de las ondas y su transmisión
- ♦ Identificar las bandas de frecuencia aeronáutica y conocer sus principales características
- ♦ Identificar y conocer los tipos de onda (Ondas de radio, Ondas de tierra y Ondas celestes)
- ♦ Conocer e identificar los principales componentes de una transmisión de radio y los elementos que constituyen una transmisión
- ♦ Identificar las diferentes categorías de los mensajes
- ♦ Utilizar el alfabeto fonético, la transmisión de letras y números y los números decimales e Identificativos
- ♦ Utilizar la estructura y componentes de las comunicaciones estándar, la estructura de una comunicación, el orden de los mensajes y la escucha
- ♦ Aplicar correctamente las técnicas de transmisión (Técnicas al micrófono, Transmisión de mensajes y Colación de mensajes)
- ♦ Describir y utilizar la fraseología estándar, Mensajes y utilización en circulación aérea y tránsito aéreo general
- ♦ Profundizar en los diferentes tipos de aeródromo y los tipos de transmisión que se utilizan en cada uno de ellos (Aeródromos controlados y no controlados)
- ♦ Comprender y poner en práctica los procedimientos de socorro, Descripción y práctica de los procedimientos, Condición de peligro, Contenido de los mensajes de socorro, Silencio de radio y Atribuciones de la autoridad competente
- ♦ Priorizar y poner en práctica los procedimientos de urgencia

Módulo 8. Mercancías peligrosas y aviación

- ♦ Desarrollar una capacidad crítica conforme a los trámites legales para la aplicación de la legislación
- ♦ Establecer los procedimientos adecuados a este tipo de mercancías, como base fundamental de la especialización en su transporte
- ♦ Identificar posibles anomalías, intencionadas o no, y proceder en defensa de la seguridad de la integridad de las personas y de los bienes
- ♦ Aportar procedimientos tecnológicos para la optimización de los procesos necesarios para el transporte de mercancías peligrosas

Módulo 9. Tecnología de la ingeniería en vuelo

- ♦ Adquirir una visión general del diseño de un dron partiendo de un ejemplo concreto
- ♦ Adquirir la destreza suficiente para llevar a cabo vuelos seguros, integrando todas las fases del vuelo y mostrando relevancia al diseño y la tecnología
- ♦ Otorgar la importancia que requiere la preparación del vuelo para un desarrollo seguro
- ♦ Adquirir hábitos responsables respecto del mantenimiento básico y obligatorio de las plataformas aéreas
- ♦ Registrar los vuelos en los libros correspondientes

Módulo 10. Integración de drones para usos prácticos y la industria

- ♦ Aplicar procedimientos concretos a la filmación aérea
- ♦ Diseñar y organizar, para llevar a la práctica, los modos de actuar más concretos. Actuación con el fin de obtener el producto final deseado: imágenes en aire y en tierra; en interiores y en exteriores
- ♦ Ejecutar multiplicidad de tareas aplicadas a trabajos técnicos y científicos: filmación, evaluación de riesgos, inspecciones, vigilancia y seguridad, búsqueda y rescate mediante técnicas avanzadas de Ingeniería
- ♦ Gestionar de forma completa y específica las imágenes generadas en los distintos escenarios
- ♦ Preparar formatos para los distintos fines: de conversión, de entrega al cliente final y de RR. SS.



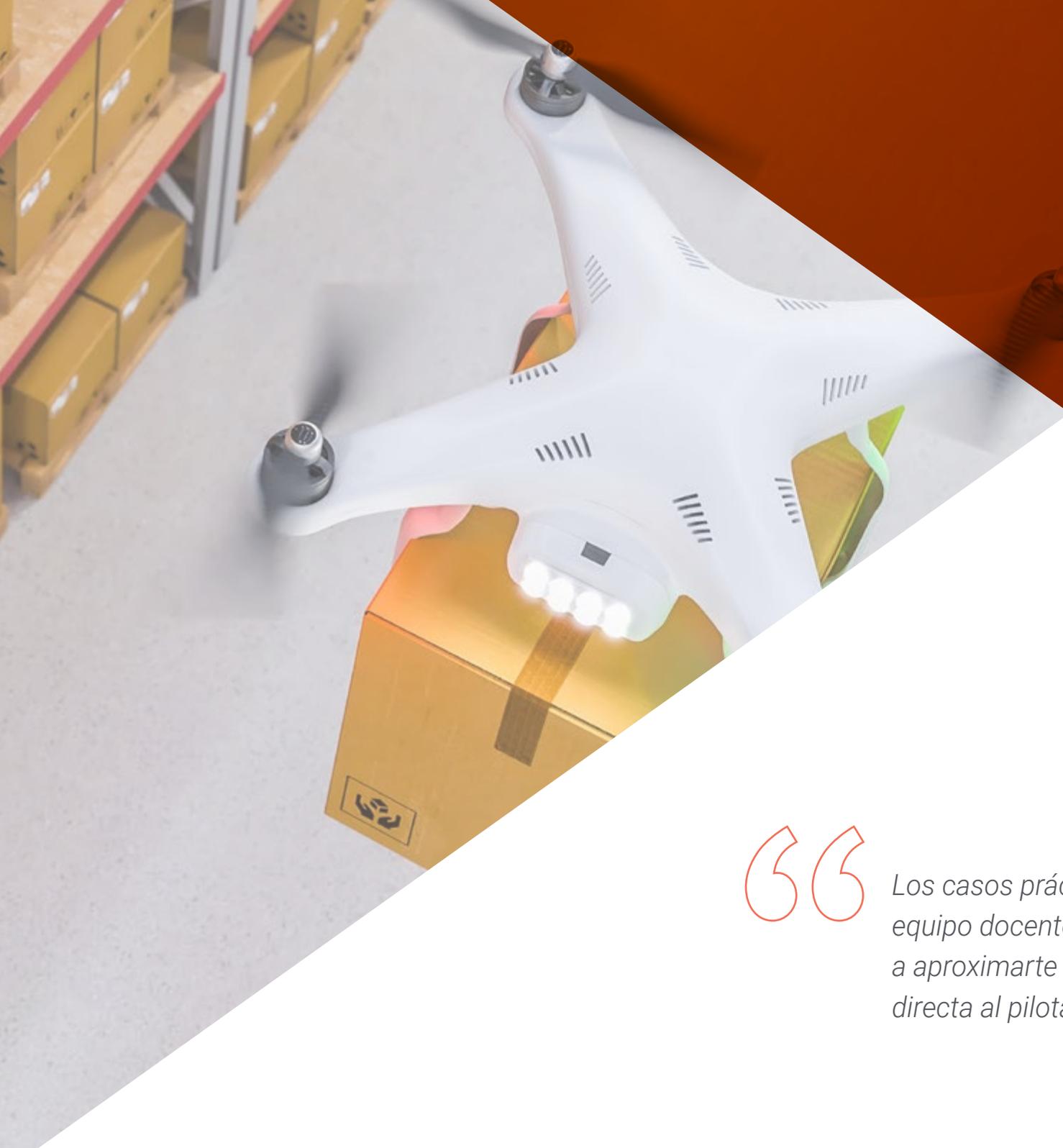
Una titulación orientada para mostrarte los avances en navegación de drones con fines de seguridad e inspección”

03

Competencias

El egresado que curse esta titulación universitaria habrá adquirido, al concluir este programa, unas competencias y habilidades que le ayudarán a progresar en la industria de los drones. Un campo que requiere profesionales que sean capaces de manejar de forma óptima y con una visión global el entorno de los vuelos con drones. El alumnado conseguirá ampliar sus actitudes gracias a la metodología didáctica innovadora que emplea TECH en todas sus titulaciones.





“

Los casos prácticos aportados por el equipo docente especializado te llevarán a aproximarte de forma mucho más directa al pilotaje de drones ”



Competencias generales

- ♦ Dominar el entorno global de los vuelos con drones desde el contexto internacional y los mercados, hasta el desarrollo de proyectos, planes de operación y mantenimiento y sectores como el asegurador y gestión de activos
- ♦ Aplicar los conocimientos adquiridos y su capacidad de resolución de problemas en entornos actuales o poco conocidos dentro de contextos más amplios relacionados con los vuelos con drones
- ♦ Ser capaces de integrar conocimientos y conseguir una visión profunda de los distintos usos de los drones, así como la importancia de su uso en el mundo actual
- ♦ Saber comunicar conceptos de diseño, desarrollo y gestión de los diferentes sistemas de vuelo con drones
- ♦ Comprender e interiorizar la envergadura de la transformación digital e industrial aplicados a los sistemas de vuelos con drones para su eficiencia y competitividad en el mercado actual
- ♦ Ser capaces de realizar un análisis crítico, evaluación y síntesis de ideas nuevas y complejas relacionadas con el ámbito de los vuelos con drones
- ♦ Ser capaces de fomentar, en contextos profesionales, el avance tecnológico, social o cultural dentro de una sociedad basada en el conocimiento





Competencias específicas

- ♦ Realizar vuelos seguros siendo conocedor de los procedimientos aeronáuticos normales y de emergencia, aplicando y respetando la legislación vigente
- ♦ Poner en práctica la comunicación aeronáutica en el entorno, cumpliendo las normativas específicas de la autoridad aeronáutica
- ♦ Gestionar la trayectoria del vuelo de forma segura, tanto de forma automática como manual, cumpliendo el marco regulatorio
- ♦ Analizar las distintas situaciones en los distintos escenarios posibles para la toma de decisiones seguras
- ♦ Gestionar la carga de trabajo de forma eficaz
- ♦ Seleccionar la documentación técnica requerida según la intervención que se va a realizar, cumpliendo las normativas específicas aeronáuticas
- ♦ Adaptar los procedimientos a los constantes cambios normativos y tecnológicos, cumpliendo las normativas específicas aeronáuticas
- ♦ Disponer de una amplia capacidad de aprendizaje constante
- ♦ Realizar actuaciones relacionadas con la organización y gestión del mantenimiento básico obligatorio
- ♦ Acceder y/o ampliar el entorno profesional en operaciones técnicas o trabajos aéreos

04

Dirección del curso

TECH ha reunido en esta titulación a una dirección y cuadro docente especializado en el pilotaje de drones. Además de poseer los conocimientos y cualificación requerida, a este equipo de profesionales le avala su dilatada experiencia en el mundo del pilotaje de drones. Un profesorado, que será capaz de transmitir el conocimiento necesario para que el alumnado progrese en uno de los sectores tecnológicos que más impulso ha tenido en los últimos años.





“

Un equipo de profesionales especializados en vuelo de drones te guiará para que prograses en un sector en alza”

Dirección



D. Pliego Gallardo, Ángel Alberto

- ♦ Piloto de Transporte de Líneas Aéreas ATPL e Instructor de RPAS
- ♦ Instructor de vuelo de Drones y examinador en Aerocámaras
- ♦ Director de Proyecto en Escuela de Pilotos ASE
- ♦ Instructor de vuelo en FLYBAI ATO 166
- ♦ Docente especialista en RPAS en programas universitarios
- ♦ Autor de publicaciones relacionadas con el ámbito de los Drones
- ♦ Investigador de proyectos I+D+i vinculados con los RPAS
- ♦ Piloto de Transporte de Líneas Aéreas ATPL por el Ministerio de Educación y Ciencia
- ♦ Maestro de Educación Primaria por la Universidad de Alicante
- ♦ Certificado de Aptitud Pedagógica por la Universidad de Alicante



Dr. Bazán González, Gerardo

- ♦ Ingeniero Electrónico
- ♦ Fundador y CEO de DronesSkycam
- ♦ Senior Managing Consultant en FlatStone Energy Partners Ltd
- ♦ Director general y consultor en ON Partners México
- ♦ Subdirector de Desarrollo Industrial de Hidrocarburos
- ♦ Autor de publicaciones relacionadas con la industria energética mundial
- ♦ Graduado en Ingeniería Electrónica
- ♦ Máster en Gestión de Proyectos de Ingeniería por la la Universidad de Birmingham

Profesores

D. Fernández Moure, Rafael

- ♦ Piloto de Drones y Experto en Seguridad Aeroportuaria
- ♦ Jefe Administrativo de Swissport
- ♦ Jefe Adjunto de Rampa y responsable de formación en Eurohandling SL y Air España Líneas Aéreas
- ♦ Piloto de Drones en Eventdron
- ♦ Supervisor de Facturación en Air España
- ♦ Curso Piloto Avanzado Aeronaves por European Flyers
- ♦ Curso Práctico Piloto RPAS (Multirrotor 5 KG) por European Flyers
- ♦ Curso Radiofonista para Pilotos Remotos por European Flyers

Dña. López Amedo, Ana María

- ♦ Piloto e Instructora de RPAS
- ♦ Instructora de RPA en diversos cursos
- ♦ Examinadora de RPAS en diversos cursos
- ♦ Vicepresidenta de la Federación Valenciana de Deportes Aéreos
- ♦ Presidenta Club de Deportes Aéreos San Vicente del Raspeig
- ♦ Piloto de Drones por la ATO-166 FLYBAI
- ♦ Instructora de Drones por la ATO-166 FLYBAI
- ♦ Radiotelefonista por la ATO-166 FLYBAI

05

Estructura y contenido

El alumnado que forme parte de este programa online tendrá a su disposición un temario avanzado elaborado por un equipo docente especializado que muestra una visión teórico-práctica sobre el pilotaje de drones. El temario además está compuesto por vídeo resúmenes, vídeos en detalle, esquemas interactivos o lecturas especializadas, que le permitirán al alumnado avanzar con mayor fluidez. Además, el sistema de aprendizaje *Relearning*, empleado por TECH en todas sus titulaciones, permitirá que el ingeniero progrese de un modo más natural, reduciendo incluso las largas horas de estudio tan frecuentes en otras metodologías didácticas.



“

Un programa intensivo que te llevará a estar al tanto de la tecnología de la ingeniería en vuelo”

Módulo 1. Normativa aeronáutica en España para pilotos de RPAS

- 1.1. Definiciones
 - 1.1.1. Definiciones operacionales
 - 1.1.2. Abreviaturas Técnicas
 - 1.1.3. Abreviaturas operacionales
- 1.2. Ley 48/1960 de Navegación Aérea
 - 1.2.1. Obligatoriedad
 - 1.2.2. Referido a los Pilotos
 - 1.2.3. Referido a la aeronave
- 1.3. Reglamento de la Circulación Aérea
 - 1.3.1. Libro Primero
 - 1.3.2. Libro Segundo
 - 1.3.3. Reglas Generales
 - 1.3.4. Libro Sexto
 - 1.3.5. Adjuntos
 - 1.3.6. Apéndices
- 1.4. Reglamento del Aire (SERA)
 - 1.4.1. RCA y SERA
 - 1.4.2. Actualizaciones RCA
 - 1.4.3. Configuración del Espacio Aéreo para fotografía y Filmación
- 1.5. Real Decreto 1036/2017, de 15 de diciembre, por el que se regula la utilización civil de las aeronaves pilotadas por control remoto y se modifica el Real Decreto 552/2014, de 27 de junio, por el que se desarrolla el Reglamento del aire y disposiciones operativas comunes para los servicios y procedimientos de navegación aérea y el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea
 - 1.5.1. Alcance
 - 1.5.2. Explotación de RPAS
 - 1.5.3. Articulado
- 1.6. Categoría y tipo de aeronaves equivalentes
 - 1.6.1. Configuración
 - 1.6.2. Peso
 - 1.6.3. Sistemas de control
 - 1.6.4. Prestaciones

- 1.7. Transporte de mercancías peligrosas
 - 1.7.1. Definición
 - 1.7.2. Marco Jurídico
 - 1.7.3. Articulado
 - 1.7.4. Clasificación
- 1.8. Seguros conforme a la normativa
 - 1.8.1. Marco Jurídico
 - 1.8.2. Requisitos del operador
 - 1.8.3. Articulado
- 1.9. Notificación de accidentes e incidentes
 - 1.9.1. Sistema de notificación electrónico
 - 1.9.2. Canal electrónico
 - 1.9.3. Canales tradicionales
- 1.10. Limitaciones establecidas por la Ley 1/1982 de protección del honor e intimidad personal
 - 1.10.1. Consulta
 - 1.10.2. Respuesta justificada
 - 1.10.3. Marco regulatorio

Módulo 2. Normativa aeronáutica en España y Latam para pilotos y operadores de RPAS

- 2.1. La Autoridad Aeronáutica: AESA
 - 2.1.1. La Agencia Estatal de Seguridad Aérea
 - 2.1.2. Uso profesional de RPA
 - 2.1.3. Preguntas frecuentes
- 2.2. Material Guía
 - 2.2.1. El Material Guía
 - 2.2.2. Medios aceptables de cumplimiento
 - 2.2.3. Marco Regulatorio
- 2.3. El Piloto de RPA
 - 2.3.1. Formación Teórica
 - 2.3.2. Formación Práctica
 - 2.3.3. Requisitos médicos

- 2.4. Normativa en Chile
 - 2.4.1. Definiciones específicas
 - 2.4.2. Aplicación legislativa
 - 2.4.3. OACI, SRVSOP y DGAC
- 2.5. Normativa en Colombia
 - 2.5.1. Definiciones
 - 2.5.2. Siglas y abreviaturas específicas
 - 2.5.3. Aplicación legislativa
 - 2.5.4. Aeronave pilotada a distancia
 - 2.5.5. Limitaciones
 - 2.5.6. Reglas Generales
 - 2.5.7. Información para base de datos de la UAEAC
 - 2.5.8. Competencia personal
 - 2.5.9. Coordinación con FAC
 - 2.5.10. Reglas Generales
- 2.6. Normativa en Ecuador
 - 2.6.1. Consideraciones
 - 2.6.2. Aplicación legislativa
 - 2.6.3. Marco Regulatorio
- 2.7. Normativa en Perú
 - 2.7.1. Definiciones específicas
 - 2.7.2. Aplicación legislativa
 - 2.7.3. Regulación
- 2.8. Normativa en Uruguay
 - 2.8.1. Clasificación
 - 2.8.2. Limitaciones y requisitos
 - 2.8.3. RPAS dedicados al deporte o la recreación
- 2.9. Guía de operador I. España
 - 2.9.1. Requisitos en España
 - 2.9.2. Pasos para habilitarse como operador en España
 - 2.9.3. Diagrama del proceso en España

- 2.10. Guía de operador II. Latam
 - 2.10.1. Generalidades en Chile
 - 2.10.2. Requisitos en Chile
 - 2.10.3. Formato de documentos en Chile
 - 2.10.4. Requisitos en Perú

Módulo 3. Navegación e interpretación de mapas

- 3.1. Conceptos fundamentales
 - 3.1.1. Definiciones
 - 3.1.2. Aplicación
 - 3.1.3. El rutómetro
- 3.2. La Tierra: longitud y latitud, posicionamiento
 - 3.2.1. Coordenadas geográficas
 - 3.2.2. Posicionamiento
 - 3.2.3. Marco Legislativo
- 3.3. Publicación de Información Aeronáutica (AIP): AIP España, estructura y contenido relevante para las operaciones de RPA
 - 3.3.1. AIP
 - 3.3.2. Estructura
 - 3.3.3. ENAIRE
 - 3.3.4. Aplicación a los RPAS
- 3.4. Cartas aeronáuticas: interpretación y uso
 - 3.4.1. Cartas aeronáuticas
 - 3.4.2. Tipología de las cartas aeronáuticas
 - 3.4.3. Proyecciones de las cartas aeronáuticas
- 3.5. Navegación: tipos y técnica
 - 3.5.1. Tipos de vuelo
 - 3.5.2. Navegación observada
 - 3.5.2.1. Navegación por estima (*Dead Reckoning*)
- 3.6. Navegación: ayudas y equipos
 - 3.6.1. Ayudas para la navegación
 - 3.6.2. Aplicaciones
 - 3.6.3. Equipos para vuelos con RPA

- 3.7. Limitaciones de altura y distancia. Uso del espacio aéreo
 - 3.7.1. VLOS
 - 3.7.2. BVLOS
 - 3.7.3. EVLOS
- 3.8. GNSS. Uso y limitaciones
 - 3.8.1. Descripción
 - 3.8.2. Operación
 - 3.8.3. Control y exactitud. Limitaciones
- 3.9. GPS
 - 3.9.1. Fundamentos y funcionalidades de GLONASS y GPS
 - 3.9.2. Diferencias entre GLONASS y GPS
 - 3.9.3. GPS
- 3.10. Mapas AIP-ENAIRES
 - 3.10.1. ENAIRES
 - 3.10.2. INSIGNIA. Mapas online de información aeronáutica
 - 3.10.3. INSIGNIA VFR. Mapas online de información aeronáutica específicas para vuelos VFR

Módulo 4. Meteorología

- 4.1. Abreviaturas
 - 4.1.1. Definición
 - 4.1.2. Abreviaturas aplicadas a la aviación
 - 4.1.3. Abreviaturas y definiciones de la guía de servicios MET
- 4.2. La Agencia Estatal de Meteorología
 - 4.2.1. Guía de servicios meteorológicos para la navegación aérea
 - 4.2.2. Guía de información meteorológica aeronáutica
 - 4.2.3. AMA. Autoservicio Meteorológico Aeronáutico
- 4.3. La atmósfera
 - 4.3.1. Tesis. Capas de la atmósfera
 - 4.3.2. Temperatura, densidad y presión
 - 4.3.3. Borrasca. Anticiclón
- 4.4. Altimetría
 - 4.4.1. Particularidades y fundamentos
 - 4.4.2. Cálculo con instrumentos
 - 4.4.3. Cálculo sin instrumentos

- 4.5. Fenómenos atmosféricos
 - 4.5.1. Viento
 - 4.5.2. Nubes
 - 4.5.3. Frentes
 - 4.5.4. Turbulencia
 - 4.5.5. Cizalladura
- 4.6. Visibilidad
 - 4.6.1. Visibilidad en tierra y en vuelo
 - 4.6.2. Condiciones VMC
 - 4.6.3. Condiciones IMC
- 4.7. Información meteorológica
 - 4.7.1. Cartas de baja cota
 - 4.7.2. METAR
 - 4.7.3. TAFOR
 - 4.7.4. SPECI
- 4.8. Previsiones meteorológicas
 - 4.8.1. TREND
 - 4.8.2. SIGMET
 - 4.8.3. GAMET
 - 4.8.4. AIRMET
- 4.9. Tormentas solares
 - 4.9.1. Tesis
 - 4.9.2. Características
 - 4.9.3. Procedimientos para obtener información meteorológica en tierra
- 4.10. Procedimientos prácticos para obtener información meteorológica
 - 4.10.1. Antes del vuelo
 - 4.10.2. Durante el vuelo
 - 4.10.3. VOLMET



Módulo 5. Factores humanos para aeronaves pilotadas por control remoto

- 5.1. Psicología aeronáutica
 - 5.1.1. Definición
 - 5.1.2. Principios y funciones
 - 5.1.3. Objetivos
- 5.2. Psicología positiva
 - 5.2.1. Definición
 - 5.2.2. Modelo FORTE
 - 5.2.3. Modelo FLOW
 - 5.2.4. Modelo PERMA
 - 5.2.5. Modelo AMPLIACIÓN
 - 5.2.6. Potencialidades
- 5.3. Requisitos médicos
 - 5.3.1. Limitaciones en Europa y en España
 - 5.3.2. Clasificación
 - 5.3.3. Periodos de validez de los certificados médicos aeronáuticos
- 5.4. Conceptos y buena práctica
 - 5.4.1. Objetivos
 - 5.4.2. Dominios
 - 5.4.3. Normativa
 - 5.4.4. Consideraciones
 - 5.4.5. Procedimientos
 - 5.4.6. Drogas
 - 5.4.7. Visión
 - 5.4.8. Aspectos Clínicos
- 5.5. Los sentidos
 - 5.5.1. La vista
 - 5.5.2. Estructura del ojo humano
 - 5.5.3. El oído: definición y esquema
- 5.6. Conciencia situacional
 - 5.6.1. El efecto de desorientación
 - 5.6.2. El efecto de ilusión
 - 5.6.3. Otros efectos exógenos y endógenos

- 5.7. La Comunicación
 - 5.7.1. Tesis
 - 5.7.2. Factores de la comunicación
 - 5.7.3. Elementos de la comunicación
 - 5.7.4. La asertividad
- 5.8. Gestión de la carga de trabajo. Rendimiento humano
 - 5.8.1. Antecedentes y consecuencias
 - 5.8.2. El estrés o síndrome general de adaptación
 - 5.8.3. Causas, etapas y efectos
 - 5.8.4. Prevención
- 5.9. El trabajo en equipo
 - 5.9.1. Descripción del trabajo en equipo
 - 5.9.2. Características del trabajo en equipo
 - 5.9.3. Liderazgo
- 5.10. Aspectos de la salud que pueden afectar al pilotaje de RPA
 - 5.10.1. La desorientación
 - 5.10.2. Las ilusiones
 - 5.10.3. Las enfermedades

Módulo 6. Procedimientos operacionales

- 6.1. Procedimientos operacionales de vuelo
 - 6.1.1. Definición operativa
 - 6.1.2. Medios Aceptables
 - 6.1.3. PO de vuelo
- 6.2. El Manual de Operaciones
 - 6.2.1. Definición
 - 6.2.2. Contenido
 - 6.2.3. Índice

- 6.3. Escenarios operacionales
 - 6.3.1. Justificación
 - 6.3.2. Escenarios estándar
 - 6.3.2.1. Para vuelo nocturno: STSN01
 - 6.3.2.2. Para vuelo en espacio aéreo controlado: STSE01
 - 6.3.2.3. Escenarios urbanos
 - 6.3.2.3.1. Para vuelo en aglomeraciones de edificios: STSA01
 - 6.3.2.3.2. Para vuelo en aglomeraciones de edificios y espacio aéreo controlado: STSA02
 - 6.3.2.3.3. Para vuelo en aglomeraciones de edificios en espacio aéreo atípico: STSA03
 - 6.3.2.3.4. Para vuelo en aglomeraciones de edificios, espacio aéreo controlado y vuelo nocturno: STSA04
 - 6.3.3. Escenarios experimentales
 - 6.3.3.1. Para vuelos experimentales en BVLOS en espacio aéreo segregado para aeronaves de menos de 25 kg: STSX01
 - 6.3.3.2. Para vuelos experimentales en BVLOS en espacio aéreo segregado para aeronaves de más de 25 kg: STSX02
- 6.4. Limitaciones relacionadas con el espacio en que se opera
 - 6.4.1. Altitudes máximas y mínimas
 - 6.4.2. Limitaciones de distancia máxima de operación
 - 6.4.3. Condiciones meteorológicas
- 6.5. Limitaciones de la operación
 - 6.5.1. Relativas al pilotaje
 - 6.5.2. Relativas al área de protección y zona de recuperación
 - 6.5.3. Relativas a objetos y sustancias peligrosas
 - 6.5.4. Relativas al sobrevuelo de instalaciones
- 6.6. Personal de vuelo
 - 6.6.1. El Piloto al mando
 - 6.6.2. El Observador
 - 6.6.3. El Operador
- 6.7. Supervisión de la operación
 - 6.7.1. El MO
 - 6.7.2. Objetivos
 - 6.7.3. Responsabilidad

- 6.8. Prevención de accidentes
 - 6.8.1. El MO
 - 6.8.2. *Checklist* general de seguridad
 - 6.8.3. *Checklist* particular de seguridad
- 6.9. Otros procedimientos de obligatorio cumplimiento
 - 6.9.1. Registro del tiempo de vuelo
 - 6.9.2. Mantenimiento de aptitud del Piloto remoto
 - 6.9.3. Registro de Mantenimiento
 - 6.9.4. Procedimiento para la obtención del certificado de aeronavegabilidad
 - 6.9.5. Procedimiento para la obtención del certificado especial para vuelos experimentales
- 6.10. Procedimiento para habilitarse como operador
 - 6.10.1. Procedimiento de habilitación: comunicación previa
 - 6.10.2. Procedimiento para habilitarse como operador: operaciones aéreas especializadas o vuelos experimentales
 - 6.10.3. Baja como operador y comunicación previa

Módulo 7. Comunicaciones

- 7.1. Calificación de radiofonista para Pilotos remotos
 - 7.1.1. Requisitos Teóricos
 - 7.1.2. Requisitos Prácticos
 - 7.1.3. Programa
- 7.2. Emisores, receptores y antenas
 - 7.2.1. Emisores
 - 7.2.2. Receptores
 - 7.2.3. Antenas
- 7.3. Principios generales de la transmisión por radio
 - 7.3.1. Radiotransmisión
 - 7.3.2. Causalidad de la radiocomunicación
 - 7.3.3. Justificación de la radiofrecuencia
- 7.4. Uso de la radio
 - 7.4.1. Guía de radiofonía en aeródromos no controlados
 - 7.4.2. Guía práctica de comunicaciones
 - 7.4.3. El código Q
 - 7.4.3.1. Aeronáutico
 - 7.4.3.2. Marítimo
 - 7.4.4. Alfabeto internacional para las radiocomunicaciones

- 7.5. Vocabulario aeronáutico
 - 7.5.1. Fraseología aeronáutica aplicable a los drones
 - 7.5.2. Inglés-Español
 - 7.5.3. Español-Inglés
- 7.6. Uso del espectro radioeléctrico, frecuencias
 - 7.6.1. Definición del espectro radioeléctrico
 - 7.6.2. El CNAF
 - 7.6.3. Servicios
- 7.7. Servicio móvil aeronáutico
 - 7.7.1. Limitaciones
 - 7.7.2. Mensajes
 - 7.7.3. Cancelaciones
- 7.8. Procedimientos radiotelefónicos
 - 7.8.1. El idioma
 - 7.8.2. Transmisión, verificación y pronunciación de números
 - 7.8.3. La técnica de transmisión de mensajes
- 7.9. Comunicaciones con ATC
 - 7.9.1. Comunicaciones y escucha
 - 7.9.2. Fallo de comunicaciones en tránsito de aeródromo
 - 7.9.3. Fallo de comunicaciones en VMC o nocturno
- 7.10. Servicios de Tránsito Aéreo
 - 7.10.1. Clasificación del espacio aéreo
 - 7.10.2. Documentos de información aeronáutica: NOTAM y AIP
 - 7.10.3. Organización del ATS en España
 - 7.10.4. Espacio aéreo controlado, no controlado y segregado
 - 7.10.5. Instrucciones ATC

Módulo 8. Mercancías peligrosas y aviación

- 8.1. Aplicabilidad
 - 8.1.1. Filosofía General
 - 8.1.1.1. Definición
 - 8.1.1.2. Reseña histórica
 - 8.1.1.3. Filosofía general
 - 8.1.1.4. La seguridad aérea en el transporte de mercancías peligrosas
 - 8.1.1.5. Formación
 - 8.1.2. Reglamentación
 - 8.1.2.1. Bases de la Reglamentación
 - 8.1.2.2. Propósito de la reglamentación sobre mercancías peligrosas
 - 8.1.2.3. Estructura del DGR
 - 8.1.2.4. Aplicación de la reglamentación
 - 8.1.2.5. Relación con OACI/ICAO
 - 8.1.2.6. Normas aplicables en el transporte aéreo de mercancías peligrosas
 - 8.1.2.7. Normativa española
 - 8.1.2.8. Reglamentaciones sobre mercancías peligrosas de IATA
 - 8.1.3. Aplicación a la aviación no tripulada: los Drones
- 8.2. Limitaciones
 - 8.2.1. Limitaciones
 - 8.2.1.1. Mercancías prohibidas
 - 8.2.1.2. Mercancías permitidas bajo dispensa
 - 8.2.1.3. Mercancías permitidas como carga aérea
 - 8.2.1.4. Mercancías aceptables
 - 8.2.1.5. Mercancías exceptuadas
 - 8.2.1.6. Equipamiento de aviones
 - 8.2.1.7. Mercancías de consumo a bordo
 - 8.2.1.8. Mercancías en cantidades exceptuadas
 - 8.2.1.9. Mercancías en cantidades limitadas
 - 8.2.1.10. Disposiciones para mercancías peligrosas transportadas por pasajeros o tripulación
 - 8.2.2. Variaciones de los Estados
 - 8.2.3. Variaciones de los Operadores
- 8.3. Clasificación
 - 8.3.1. Clasificación
 - 8.3.1.1. Clase 1. Explosivos
 - 8.3.1.2. Clase 2. Gases
 - 8.3.1.3. Clase 3. Líquidos inflamables
 - 8.3.1.4. Clase 4. Sólidos inflamables
 - 8.3.1.5. Clase 5. Sustancias comburentes y peróxidos orgánicos
 - 8.3.1.6. Clase 6. Sustancias tóxicas e infecciosas
 - 8.3.1.7. Clase 7. Material radiactivo
 - 8.3.1.8. Clase 8. Corrosivos
 - 8.3.1.9. Clase 9. Mercancías misceláneas o varias
 - 8.3.2. Excepciones: mercancías permitidas
 - 8.3.3. Excepciones: mercancías prohibidas
- 8.4. Identificación
 - 8.4.1. Identificación
 - 8.4.2. Lista de mercancías peligrosas
 - 8.4.3. Denominación de artículo expedido
 - 8.4.4. Nombre genérico (NPE)
 - 8.4.5. Mezclas y soluciones
 - 8.4.6. Disposiciones especiales
 - 8.4.7. Limitaciones de cantidad
- 8.5. Embalaje
 - 8.5.1. Instrucciones de embalaje
 - 8.5.1.1. Introducción
 - 8.5.1.2. Condiciones generales a todas las clases con excepción de la clase 7
 - 8.5.1.3. Requisitos de compatibilidad
 - 8.5.2. Grupos de embalaje
 - 8.5.3. Marcas de embalaje

- 8.6. Especificaciones de embalaje
 - 8.6.1. Especificaciones de embalaje
 - 8.6.1.1. Características
 - 8.6.1.2. Características de los embalajes interiores
 - 8.6.2. Prueba de embalajes
 - 8.6.2.1. Ensayos de idoneidad
 - 8.6.2.2. Preparación de los embalajes para los ensayos
 - 8.6.2.3. Área de impacto
 - 8.6.2.4. Ensayo de apilamiento
 - 8.6.3. Informes de ensayos
- 8.7. Marcado y etiquetado
 - 8.7.1. Marcado
 - 8.7.1.1. Especificaciones y requisitos de marcado
 - 8.7.1.2. Marcas de especificación de embalaje
 - 8.7.2. Etiquetado
 - 8.7.2.1. Necesidad de poner etiquetas
 - 8.7.2.2. Colocación de las etiquetas
 - 8.7.2.3. Etiquetado sobre embalaje
 - 8.7.2.4. Etiquetas de clase o división
 - 8.7.3. Especificaciones de etiquetas
- 8.8. Documentación
 - 8.8.1. Declaración del expedidor
 - 8.8.1.1. Procedimiento para la aceptación de carga
 - 8.8.1.2. Aceptación de mercancías peligrosas por parte del explotador
 - 8.8.1.3. Verificación y aceptación
 - 8.8.1.4. Aceptación de contenedores y unidades de carga
 - 8.8.1.5. Declaración del expedidor
 - 8.8.1.6. Conocimiento aéreo (Air Waybill)
 - 8.8.1.7. Conservación de documentos
 - 8.8.2. NOTOC
 - 8.8.2.1. NOTOC
 - 8.8.3. Informe de sucesos, accidentes e incidentes

- 8.9. Manejo
 - 8.9.1. Manejo
 - 8.9.1.1. Almacenaje
 - 8.9.1.2. Incompatibilidades
 - 8.9.2. Estiba
 - 8.9.2.1. Manipulación de bultos con mercancías peligrosas líquidas
 - 8.9.2.2. Carga y sujeción de mercancías peligrosas
 - 8.9.2.3. Condiciones generales de carga
 - 8.9.2.4. Carga de material magnetizado
 - 8.9.2.5. Carga de hielo seco
 - 8.9.2.6. Estiba de animales vivos
 - 8.9.3. La Manipulación de mercancías radiactivas
- 8.10. Material Radioactivo
 - 8.10.1. Definición
 - 8.10.2. Legislación
 - 8.10.3. Clasificación
 - 8.10.4. Determinación del nivel de actividad
 - 8.10.5. Determinación de otras características del material

Módulo 9. Tecnología de la ingeniería en vuelo

- 9.1. Particularidades
 - 9.1.1. Descripción de la aeronave
 - 9.1.2. Motor, hélice y rotor(es)
 - 9.1.3. Plano de tres vistas
 - 9.1.4. Sistemas que forman parte del RPAS (Estación de control en tierra, catapultas, redes, pantallas adicionales de información, etc.)

- 9.2. Limitaciones
 - 9.2.1. Masa
 - 9.2.1.1. Masa máxima
 - 9.2.2. Velocidades
 - 9.2.2.1. Velocidad máxima
 - 9.2.2.2. Velocidad de pérdida
 - 9.2.3. Limitaciones de altitud y distancia
 - 9.2.4. Factor carga de maniobra
 - 9.2.5. Límites de masa y centrado
 - 9.2.6. Maniobras autorizadas
 - 9.2.7. Grupo motor, hélices y rotor en su caso
 - 9.2.8. Potencia máxima
 - 9.2.9. Régimen de motor, hélices y rotor
 - 9.2.10. Limitaciones ambientales de utilización (temperatura, altitud, viento y ambiente electromagnético)
- 9.3. Procedimientos anormales y de emergencia
 - 9.3.1. Fallo de motor
 - 9.3.2. Reencendido de un motor en vuelo
 - 9.3.3. Fuego
 - 9.3.4. Planeo
 - 9.3.5. Autorrotación
 - 9.3.6. Aterrizaje de emergencia
 - 9.3.7. Otras emergencias
 - 9.3.7.1. Pérdida de un medio de navegación
 - 9.3.7.2. Pérdida de la relación con el control de vuelo
 - 9.3.7.3. Otras
 - 9.3.8. Dispositivos de seguridad
- 9.4. Procedimientos normales
 - 9.4.1. Revisión del prevuelo
 - 9.4.2. Puesta en marcha
 - 9.4.3. Despegue
 - 9.4.4. Crucero
 - 9.4.5. Vuelo estacionario
 - 9.4.6. Aterrizaje
 - 9.4.7. Parada de motor después de aterrizaje
 - 9.4.8. Revisión del posvuelo
- 9.5. Prestaciones
 - 9.5.1. Despegue
 - 9.5.2. Límite de viento de costado en despegue
 - 9.5.3. Aterrizaje
 - 9.5.4. Límite de viento de costado en aterrizaje
- 9.6. Peso y centrado. Equipos
 - 9.6.1. Masa en vacío de referencia
 - 9.6.2. Centrado de referencia en vacío
 - 9.6.3. Configuración para la determinación de la masa en vacío
 - 9.6.4. Lista de equipos
- 9.7. Montaje y reglaje
 - 9.7.1. Instrucciones de montaje y desmontaje
 - 9.7.2. Lista de reglajes accesibles al usuario y consecuencias en las características de vuelo
 - 9.7.3. Repercusión del montaje de cualquier equipo especial relacionado con una utilización particular
- 9.8. Software
 - 9.8.1. Identificación de las versiones
 - 9.8.2. Verificación de su buen funcionamiento
 - 9.8.3. Actualizaciones
 - 9.8.4. Programación
 - 9.8.5. Ajustes de la aeronave
- 9.9. Estudio de seguridad para operaciones declarativas
 - 9.9.1. Registros
 - 9.9.2. Metodología
 - 9.9.3. Descripción de las operaciones
 - 9.9.4. Evaluación del riesgo
 - 9.9.5. Conclusión
- 9.10. Aplicabilidad: de la teoría a la práctica
 - 9.10.1. Sílabus de vuelo
 - 9.10.2. La prueba de pericia
 - 9.10.3. Maniobras

Módulo 10. Integración de drones para usos prácticos y la industria

- 10.1. Fotografía y video aéreo avanzado
 - 10.1.1. El Triángulo de la Exposición
 - 10.1.2. Histogramas
 - 10.1.3. Uso de filtros
 - 10.1.4. Ajustes de cámara
 - 10.1.5. Entregables a clientes
- 10.2. Aplicaciones avanzadas de fotografía
 - 10.2.1. Fotografía panorámica
 - 10.2.2. Tomas con poca luz y nocturnas
 - 10.2.3. Video en interiores
- 10.3. Drones en la industria de la construcción
 - 10.3.1. Expectativas de la industria y beneficios
 - 10.3.2. Soluciones
 - 10.3.3. Automatización en la toma de imagen
- 10.4. Evaluación de riesgo con drones
 - 10.4.1. Inspecciones aéreas
 - 10.4.2. Modelos digitales
 - 10.4.3. Procedimientos de seguridad
- 10.5. Trabajos de inspección con drones
 - 10.5.1. Inspección de tejados y cubiertas
 - 10.5.2. El dron adecuado
 - 10.5.3. Inspección de caminos, carreteras, autovías y puentes
- 10.6. Vigilancia y seguridad con drones
 - 10.6.1. Principios para la implementación de un programa con drones
 - 10.6.2. Factores a considerar en la compra de un dron para seguridad
 - 10.6.3. Aplicaciones y usos reales
- 10.7. Búsqueda y rescate
 - 10.7.1. Planificación
 - 10.7.2. Herramientas
 - 10.7.3. Conocimientos básicos de pilotos y operadores para misiones de búsqueda y rescate

- 10.8. Drones en agricultura de precisión I
 - 10.8.1. Particularidades de la agricultura de precisión
 - 10.8.2. Índice de Vegetación de Diferencia Normalizada
 - 10.8.2.1. Índice de Resistencia Atmosférica Visible
- 10.9. Drones en agricultura de precisión II
 - 10.9.1. Drones y aplicaciones
 - 10.9.2. Drones para monitoreo en agricultura de precisión
 - 10.9.3. Técnicas aplicadas a la agricultura de precisión
- 10.10. Drones en agricultura de precisión III
 - 10.10.1. Proceso de levantamiento de imágenes para agricultura de precisión
 - 10.10.2. Procesamiento de fotogrametría y aplicación del Índice Visible de Resistencia Atmosférica
 - 10.10.3. Interpretación de los índices de vegetación



Un programa universitario que te aportará el conocimiento más exhaustivo sobre el empleo de drones en agricultura de precisión”

05

Metodología de estudio

TECH es la primera universidad en el mundo que combina la metodología de los **case studies** con el **Relearning**, un sistema de aprendizaje 100% online basado en la reiteración dirigida.

Esta disruptiva estrategia pedagógica ha sido concebida para ofrecer a los profesionales la oportunidad de actualizar conocimientos y desarrollar competencias de un modo intensivo y riguroso. Un modelo de aprendizaje que coloca al estudiante en el centro del proceso académico y le otorga todo el protagonismo, adaptándose a sus necesidades y dejando de lado las metodologías más convencionales.



“

TECH te prepara para afrontar nuevos retos en entornos inciertos y lograr el éxito en tu carrera”

El alumno: la prioridad de todos los programas de TECH

En la metodología de estudios de TECH el alumno es el protagonista absoluto. Las herramientas pedagógicas de cada programa han sido seleccionadas teniendo en cuenta las demandas de tiempo, disponibilidad y rigor académico que, a día de hoy, no solo exigen los estudiantes sino los puestos más competitivos del mercado.

Con el modelo educativo asincrónico de TECH, es el alumno quien elige el tiempo que destina al estudio, cómo decide establecer sus rutinas y todo ello desde la comodidad del dispositivo electrónico de su preferencia. El alumno no tendrá que asistir a clases en vivo, a las que muchas veces no podrá acudir. Las actividades de aprendizaje las realizará cuando le venga bien. Siempre podrá decidir cuándo y desde dónde estudiar.

“

*En TECH NO tendrás clases en directo
(a las que luego nunca puedes asistir)”*



Los planes de estudios más exhaustivos a nivel internacional

TECH se caracteriza por ofrecer los itinerarios académicos más completos del entorno universitario. Esta exhaustividad se logra a través de la creación de temarios que no solo abarcan los conocimientos esenciales, sino también las innovaciones más recientes en cada área.

Al estar en constante actualización, estos programas permiten que los estudiantes se mantengan al día con los cambios del mercado y adquieran las habilidades más valoradas por los empleadores. De esta manera, quienes finalizan sus estudios en TECH reciben una preparación integral que les proporciona una ventaja competitiva notable para avanzar en sus carreras.

Y además, podrán hacerlo desde cualquier dispositivo, pc, tableta o smartphone.

“

El modelo de TECH es asincrónico, de modo que te permite estudiar con tu pc, tableta o tu smartphone donde quieras, cuando quieras y durante el tiempo que quieras”

Case studies o Método del caso

El método del caso ha sido el sistema de aprendizaje más utilizado por las mejores escuelas de negocios del mundo. Desarrollado en 1912 para que los estudiantes de Derecho no solo aprendiesen las leyes a base de contenidos teóricos, su función era también presentarles situaciones complejas reales. Así, podían tomar decisiones y emitir juicios de valor fundamentados sobre cómo resolverlas. En 1924 se estableció como método estándar de enseñanza en Harvard.

Con este modelo de enseñanza es el propio alumno quien va construyendo su competencia profesional a través de estrategias como el *Learning by doing* o el *Design Thinking*, utilizadas por otras instituciones de renombre como Yale o Stanford.

Este método, orientado a la acción, será aplicado a lo largo de todo el itinerario académico que el alumno emprenda junto a TECH. De ese modo se enfrentará a múltiples situaciones reales y deberá integrar conocimientos, investigar, argumentar y defender sus ideas y decisiones. Todo ello con la premisa de responder al cuestionamiento de cómo actuaría al posicionarse frente a eventos específicos de complejidad en su labor cotidiana.



Método Relearning

En TECH los *case studies* son potenciados con el mejor método de enseñanza 100% online: el *Relearning*.

Este método rompe con las técnicas tradicionales de enseñanza para poner al alumno en el centro de la ecuación, proveyéndole del mejor contenido en diferentes formatos. De esta forma, consigue repasar y reiterar los conceptos clave de cada materia y aprender a aplicarlos en un entorno real.

En esta misma línea, y de acuerdo a múltiples investigaciones científicas, la reiteración es la mejor manera de aprender. Por eso, TECH ofrece entre 8 y 16 repeticiones de cada concepto clave dentro de una misma lección, presentada de una manera diferente, con el objetivo de asegurar que el conocimiento sea completamente afianzado durante el proceso de estudio.

El Relearning te permitirá aprender con menos esfuerzo y más rendimiento, implicándote más en tu especialización, desarrollando el espíritu crítico, la defensa de argumentos y el contraste de opiniones: una ecuación directa al éxito.



Un Campus Virtual 100% online con los mejores recursos didácticos

Para aplicar su metodología de forma eficaz, TECH se centra en proveer a los egresados de materiales didácticos en diferentes formatos: textos, vídeos interactivos, ilustraciones y mapas de conocimiento, entre otros. Todos ellos, diseñados por profesores cualificados que centran el trabajo en combinar casos reales con la resolución de situaciones complejas mediante simulación, el estudio de contextos aplicados a cada carrera profesional y el aprendizaje basado en la reiteración, a través de audios, presentaciones, animaciones, imágenes, etc.

Y es que las últimas evidencias científicas en el ámbito de las Neurociencias apuntan a la importancia de tener en cuenta el lugar y el contexto donde se accede a los contenidos antes de iniciar un nuevo aprendizaje. Poder ajustar esas variables de una manera personalizada favorece que las personas puedan recordar y almacenar en el hipocampo los conocimientos para retenerlos a largo plazo. Se trata de un modelo denominado *Neurocognitive context-dependent e-learning* que es aplicado de manera consciente en esta titulación universitaria.

Por otro lado, también en aras de favorecer al máximo el contacto mentor-alumno, se proporciona un amplio abanico de posibilidades de comunicación, tanto en tiempo real como en diferido (mensajería interna, foros de discusión, servicio de atención telefónica, email de contacto con secretaría técnica, chat y videoconferencia).

Asimismo, este completísimo Campus Virtual permitirá que el alumnado de TECH organice sus horarios de estudio de acuerdo con su disponibilidad personal o sus obligaciones laborales. De esa manera tendrá un control global de los contenidos académicos y sus herramientas didácticas, puestas en función de su acelerada actualización profesional.



La modalidad de estudios online de este programa te permitirá organizar tu tiempo y tu ritmo de aprendizaje, adaptándolo a tus horarios”

La eficacia del método se justifica con cuatro logros fundamentales:

1. Los alumnos que siguen este método no solo consiguen la asimilación de conceptos, sino un desarrollo de su capacidad mental, mediante ejercicios de evaluación de situaciones reales y aplicación de conocimientos.
2. El aprendizaje se concreta de una manera sólida en capacidades prácticas que permiten al alumno una mejor integración en el mundo real.
3. Se consigue una asimilación más sencilla y eficiente de las ideas y conceptos, gracias al planteamiento de situaciones que han surgido de la realidad.
4. La sensación de eficiencia del esfuerzo invertido se convierte en un estímulo muy importante para el alumnado, que se traduce en un interés mayor en los aprendizajes y un incremento del tiempo dedicado a trabajar en el curso.

La metodología universitaria mejor valorada por sus alumnos

Los resultados de este innovador modelo académico son constatables en los niveles de satisfacción global de los egresados de TECH.

La valoración de los estudiantes sobre la calidad docente, calidad de los materiales, estructura del curso y sus objetivos es excelente. No en valde, la institución se convirtió en la universidad mejor valorada por sus alumnos en la plataforma de reseñas Trustpilot, obteniendo un 4,9 de 5.

Accede a los contenidos de estudio desde cualquier dispositivo con conexión a Internet (ordenador, tablet, smartphone) gracias a que TECH está al día de la vanguardia tecnológica y pedagógica.

Podrás aprender con las ventajas del acceso a entornos simulados de aprendizaje y el planteamiento de aprendizaje por observación, esto es, Learning from an expert.



Así, en este programa estarán disponibles los mejores materiales educativos, preparados a conciencia:



Material de estudio

Todos los contenidos didácticos son creados por los especialistas que van a impartir el curso, específicamente para él, de manera que el desarrollo didáctico sea realmente específico y concreto.

Estos contenidos son aplicados después al formato audiovisual que creará nuestra manera de trabajo online, con las técnicas más novedosas que nos permiten ofrecerte una gran calidad, en cada una de las piezas que pondremos a tu servicio.



Prácticas de habilidades y competencias

Realizarás actividades de desarrollo de competencias y habilidades específicas en cada área temática. Prácticas y dinámicas para adquirir y desarrollar las destrezas y habilidades que un especialista precisa desarrollar en el marco de la globalización que vivimos.



Resúmenes interactivos

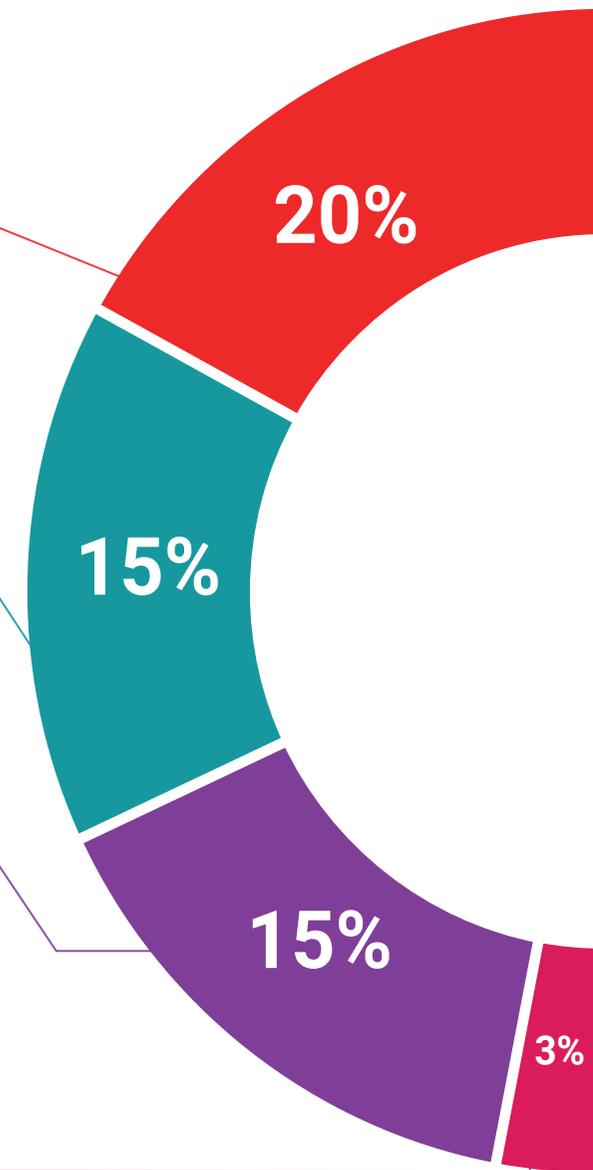
Presentamos los contenidos de manera atractiva y dinámica en píldoras multimedia que incluyen audio, vídeos, imágenes, esquemas y mapas conceptuales con el fin de afianzar el conocimiento.

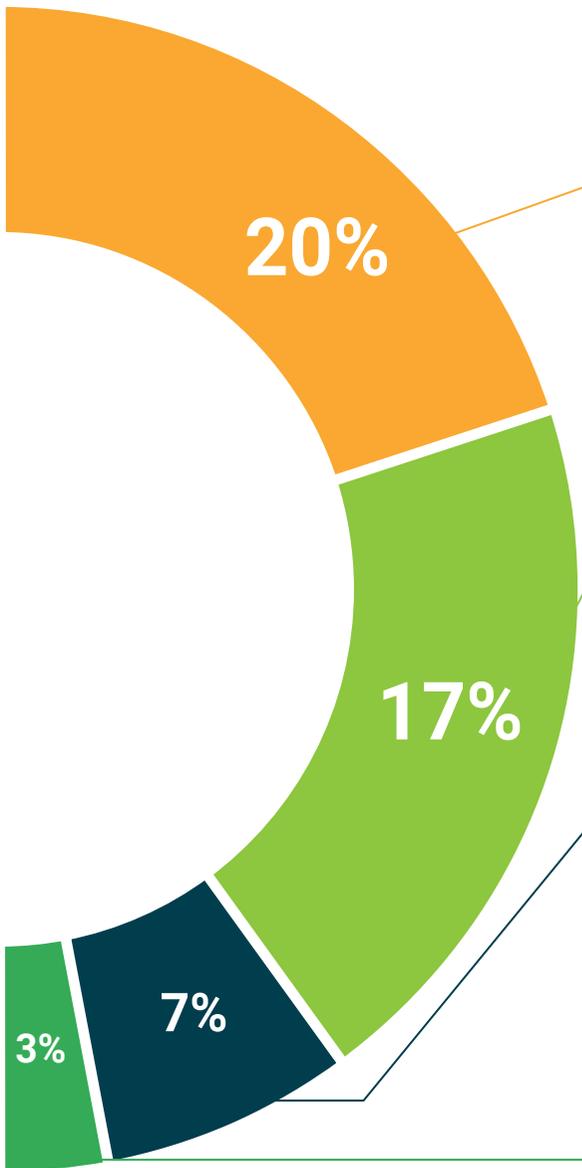
Este sistema exclusivo educativo para la presentación de contenidos multimedia fue premiado por Microsoft como "Caso de éxito en Europa".



Lecturas complementarias

Artículos recientes, documentos de consenso, guías internacionales... En nuestra biblioteca virtual tendrás acceso a todo lo que necesitas para completar tu capacitación.





Case Studies

Completarás una selección de los mejores *case studies* de la materia. Casos presentados, analizados y tutorizados por los mejores especialistas del panorama internacional.



Testing & Retesting

Evaluamos y reevaluamos periódicamente tu conocimiento a lo largo del programa. Lo hacemos sobre 3 de los 4 niveles de la Pirámide de Miller.



Clases magistrales

Existe evidencia científica sobre la utilidad de la observación de terceros expertos. El denominado *Learning from an expert* afianza el conocimiento y el recuerdo, y genera seguridad en nuestras futuras decisiones difíciles.



Guías rápidas de actuación

TECH ofrece los contenidos más relevantes del curso en forma de fichas o guías rápidas de actuación. Una manera sintética, práctica y eficaz de ayudar al estudiante a progresar en su aprendizaje.



07

Titulación

El Máster Título Propio en Piloto de Drones garantiza, además de la capacitación más rigurosa y actualizada, el acceso a dos diplomas de Máster Propio, uno expedido por TECH Global University y otro expedido por Universidad FUNDEPOS.



“

Supera con éxito este programa y recibe tu titulación universitaria sin desplazamientos ni farragosos trámites”

El programa del **Piloto de Drones** es el más completo del panorama académico actual. A su egreso, el estudiante recibirá un diploma universitario emitido por TECH Global University, y otro por Universidad FUNDEPOS.

Estos títulos de formación permanente y actualización profesional de TECH Global University y Universidad FUNDEPOS garantizan la adquisición de competencias en el área de conocimiento, otorgando un alto valor curricular al estudiante que supere las evaluaciones y acredite el programa tras cursarlo en su totalidad.

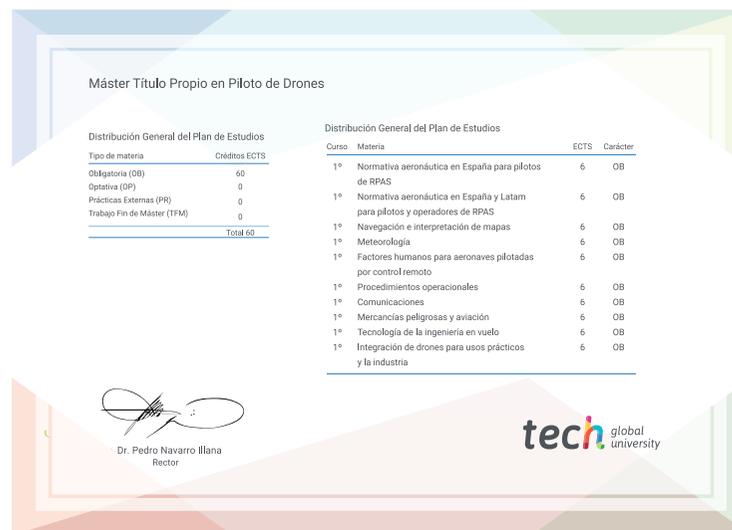
Este doble reconocimiento, de dos destacadas instituciones universitarias, suponen una doble recompensa a una formación integral y de calidad, asegurando que el estudiante obtenga una certificación reconocida tanto a nivel nacional como internacional. Este mérito académico le posicionará como un profesional altamente capacitado y preparado para enfrentar los retos y demandas en su área profesional.

Título: **Máster Título Propio en Piloto de Drones**

Modalidad: **online**

Duración: **12 meses**

Acreditación: **60 ECTS**



*Apostilla de la Haya. En caso de que el alumno solicite que su diploma de TECH Global University recabe la Apostilla de La Haya, TECH Universidad FUNDEPOS realizará las gestiones oportunas para su obtención, con un coste adicional.



Máster Título Propio Piloto de Drones

- » Modalidad: online
- » Duración: 12 meses
- » Titulación: TECH Universidad FUNDEPOS
- » Acreditación: 60 ECTS
- » Horario: a tu ritmo
- » Exámenes: online

Máster Título Propio

Piloto de Drones

