

校级硕士 航空工程





校级硕士 航空工程

- » 模式:在线
- » 时间:12个月
- » 学历:TECH科技大学
- » 时间:16小时/周
- » 时间表:按你方便的
- » 考试:在线

网络访问: www.techitute.com/cn/engineering/professional-master-degree/master-aeronautical-engineering

目录

01

介绍

4

02

目标

8

03

能力

14

04

课程管理

18

05

结构和内容

24

06

方法

34

07

学位

42

01 介绍

航空业一直与技术进步,全球化以及近几十年来的可持续发展相关联。这三条轴线呈现出众多的进步,在航空设计和机场项目管理方面是显而易见的。因此,这一系列行动要求希望在这一领域成功发展,不被这一蓬勃发展的行业所抛弃的工程专业人员有深入的了解。在这种情况下,TECH设计了 this 学位,提供了获得关于导航系统,国际航空法,航空业的主要参与者或飞机制造和维修的专业教学的机会。所有这些都是100%的在线形式,并拥有最创新的多媒体内容。





“

现在就报名参加一个符合你在航空领域的专业和发展动机的校级硕士”

从减少温室气体排放,改进安全措施,到无人驾驶飞机的技术发展及其与空域的结合,这些都是航空部门面临的主要挑战。

由于这个原因,希望在这个行业发展的专业工程师必须对这个行业的运作有全面的了解,以及在飞机和机场的制造,设计和调试要素方面的专业知识。由于该机构创建的航空工程校级硕士,一个完整的知识将更容易获得。

一个密集的课程,包括一个由行业内优秀的专业人员组成的团队所制定的教学大纲。他的技术和教学经验反映在教学大纲中,其中包括技术创新和航空操作,对该行业主要参与者的深入了解,持续适航性,全面可持续性和整个国际监管框架。

学生将通过先进的内容进行学习,并辅以每个主题的视频摘要,深入的视频,专门的阅读和案例研究模拟,可以随时随地方便地访问。

要攻读这个学位,毕业生只需要一个有互联网连接的数字设备,就可以在一天中的任何时间查看虚拟平台上托管的教学大纲。只有世界上最大的数字大学TECH提供的无与伦比的学术选择。

这个**航空工程校级硕士**包含了市场上最完整和最新的课程。主要特点是:

- ◆ 由航空工程专家介绍的案例研究的发展
- ◆ 该书的内容图文并茂,示意性强,实用性强为那些视专业实践至关重要的学科提供了科学和实用的信息
- ◆ 实际练习,你可以进行自我评估过程,以改善你的学习
- ◆ 其特别强调创新方法
- ◆ 理论课,向专家提问,关于有争议问题的讨论区和个人反思性论文
- ◆ 可以从任何有互联网连接的固定或便携式设备上获取内容



为期12个月的航空工程校级硕士,可适应你的时间表"

“

感谢再学习系统, 你将获得远离长时间学习的有效学习经验。现在就报名吧”

该课程的教学人员包括来自该行业的专业人士, 他们将自己的工作经验带到了这一培训中, 还有来自领先公司和著名大学的公认专家。

它的多媒体内容是用最新的教育技术开发的, 将允许专业人员进行情景式学习, 即一个模拟的环境, 提供一个身临其境的培训, 为真实情况进行培训。

该课程的设计重点是基于问题的学习, 通过这种方式, 专业人员必须尝试解决整个学年出现的不同专业实践情况。为此, 它将得到一个由公认的专家制作的互动视频的创新系统的支持。

案例研究将使你获得对航空运输业主要参与者运作的法规的真实分析。

有了这个校级硕士, 你就可以了解到为提高和减少航空噪音和气体排放所采取的措施的最新情况。



02 目标

这个校级硕士为学生提供必要的知识，为航空设计和项目提供技术解决方案，以提高可持续性、安全性和遵守现行法规。为了实现这一目标，TECH提供了一个详尽的教学大纲，由该行业的优秀专家团队编写，他们还负责解决你对这一校级硕士内容的任何疑虑。





“

获得关于航空领域各公司的制造, 设计, 规划, 建设或运营阶段的专业学习”



总体目标

- ◆ 为专业人员提供具体和必要的知识,以便在航空部门不同公司的规划,设计,制造,施工或运营的任何阶段,以批判性和知情的意见执行
- ◆ 识别航空设计和项目中的问题,以便能够提出有效的,可行的和可持续的解决方案
- ◆ 掌握运输系统现有技术和正在开发的创新的基本知识,以便能够在航空公司和技术中心进行研究,开发和创新研究
- ◆ 分析航空活动中涉及的主要调节因素,以及如何有效地应用当今航空领域的最新技术
- ◆ 获得一种专门的方法,并能够监督任何航空部门的管理,以及执行设计和项目的一般管理和技术管理
- ◆ 根据不同的相关行为者,加深对不同的关键航空领域的知识,以及实现对适用的航空或非航空立法和法规的知识,理解和应用能力





具体目标

模块1.综合航空可持续性

- ◆ 考察航空利益相关者对整体可持续性的参与情况
- ◆ 确定航空可持续性三大支柱的相关内容
- ◆ 定义机场经济技术可持续性, 机场社会可持续性和机场环境可持续性的关键因素
- ◆ 将全面的机场可持续发展计划具体化, 作为其他航空利益相关者的模式
- ◆ 为航空业提出和实施综合解决方案, 并制定一个应用安全案例

模块2.航空法:监管,行动者和控制体系

- ◆ 发展芝加哥公约的规范动力及其对国际社会的影响, 随着时间的推移, 它已表现为国际法中伟大而罕见的标准制定规范的成功之一
- ◆ 考虑到欧盟作为一个国家联盟的目标, 在欧盟内部不同产品和服务市场的开放和自由化的基础上, 以及在与第三方的全球关系中寻求经济一体化, 审查欧盟监管中优先关注的问题(单一欧洲天空)
- ◆ 确定仍由国家掌握的问题及其与各级的具体规定, 特别是安全问题
- ◆ 描述航空管理世界中不同的经营者, 他们的规则和利益往往是相互矛盾的, 并检查这些公司在其机构监督下的市场运作情况
- ◆ 评估一般规则和部门规则的共存情况, 特别是在竞争法, 用户权利, 环境限制和安全标准方面
- ◆ 具体说明国家或国家机构保持的事前和事后控制机制, 以检查管理的效率, 投资的优化和没有垄断或歧视的态度
- ◆ 特别是提出欧洲机场管理的未来挑战
- ◆ 深入研究现有欧洲指令的可能发展, 是否深化自由化管理, 航空公司和机场管理者之间的利益共存
- ◆ 调查对基础设施的大量投资的融资和连续性, 在危机情况下的灵活监管, 或对污染排放的限制作为航空活动的客观制动

模块3.航空运输: 全球市场中的经济和管理

- ◆ 确定航空如何融入运输系统, 以及环境中的不同合作形式
- ◆ 考察航空运输系统内涉及的各种因素: 制造商, 航空公司和空中导航服务提供商
- ◆ 分析航空运输系统, 它与多式联运模式的整合, 竞争和合作
- ◆ 利用宏观经济和航空环境工具评估当代社会现实
- ◆ 确定航空运输模式的技术特征
- ◆ 根据实际情况或商业背景对相关信息进行归纳整理
- ◆ 提出解释所确定的解决方案的机制

模块4.保护机场及其周边环境: 进化模型的整合

- ◆ 根据环境认识不同的航空港
- ◆ 识别制约基础设施设计和活动发展的物理因素
- ◆ 识别机场对其周围环境产生的风险, 反之亦然
- ◆ 明确保护机场及其周边环境的国际监管框架
- ◆ 界定机场地役权, 并根据运营情况证明其必要性
- ◆ 界定外部地役权, 并根据环境证明地役权的必要性
- ◆ 建立地役权监督系统的基础
- ◆ 确定参与论证各种机场基础设施发展方案的代理人的协调机制
- ◆ 描述联运发展和协调的特点
- ◆ 介绍机场模式的演变, 基于新技术的促进作用

模块5.安全, 防止针对民用航空的非法行为的安全, AVSEC

- ◆ 审查国家和国际执行立法
- ◆ 确定实施安全措施的最重要方面
- ◆ 确定减少行动影响的各种方法
- ◆ 分析在实施安全措施中使用的人力和物力手段
- ◆ 定义安全文化以及如何促进安全文化
- ◆ 界定如何确保安全实施的质量
- ◆ 提出如何将安全融入机场和航空公司的日常运营中

模块6.机场战略和新机场的投入使用

- ◆ 考察机场行业的结构, 以及其运营环境
- ◆ 识别机场基础设施的功能要素
- ◆ 分析机场业务和机场的战略规划
- ◆ 掌握与机场交通需求分析和容量计算相关的关键概念的专业知识
- ◆ 制定避免机场拥堵的措施
- ◆ 规划参与机场运营的利益相关者的待遇
- ◆ 了解机场认证程序
- ◆ 建立机场经济监管的框架
- ◆ 制定新的基础设施中的运营过渡过程

模块7.航空导航系统

- ◆ 分析不同技术在导航领域的演变
- ◆ 具体说明空中交通监控工具的适用性
- ◆ 证实航空导航资源和程序的好处
- ◆ 确定提供ATS服务对安全和效率的重大影响
- ◆ 评估通过新模式进行空域管理的好处
- ◆ 汇编系统维护中的管理方法
- ◆ 考察航空用户之间信息共享的意义
- ◆ 确定新的航空导航系统的趋势和影响

模块8.飞机推进装置

- ◆ 提供航空发动机发展历史的背景
- ◆ 分析这些动力装置的最重要的组成部分
- ◆ 产生计算不同发动机的数学模型
- ◆ 用这些模型评估发动机的性能并进行比较分析
- ◆ 找出每种动力装置最重要的问题和优点
- ◆ 提出这些发动机未来发展的基础

模块9.飞机制造商和维修

- ◆ 在这些过程中应用的行业特定概念的基础知识
- ◆ 建立一个事件和决定的时间线
- ◆ 证实在生产过程中的每一步所采取的行动和决定
- ◆ 汇编整个过程中发生的感兴趣的数据和特殊情况
- ◆ 识别不同决策过程中出现的风险和不确定性
- ◆ 向学习者提出倡议, 尝试对替代行动进行建模, 以评估可能的结果
- ◆ 分析在提出的阶段中是否有实质性的改进空间

模块10.技术创新和航空业务

- ◆ 考察参与航空技术发展的不同行为者
- ◆ 识别主要的技术发展, 以提高航空业的可持续性
- ◆ 定义有助于该行业技术创新的新材料和新元素
- ◆ 解释数字化进程和人工智能如何促进航空系统的改进
- ◆ 分析我们城市中空中交通的发展和实用性
- ◆ 确定机场基础设施的不同用途
- ◆ 提出与该行业相关的, 可用于改善市民生活的解决方案



感谢这个校级硕士, 你将获得更详细的飞机制造和维修知识"

03 能力

该校级硕士的教学大纲旨在为学生提供航空工程的全球视野,加强他们分析该行业,现行国际法规以及影响机场管理和团队协调的所有因素的能力。通过这种方式,毕业生将拓宽他们的技能,能够在国际航空部门的背景下履行其职能。





“

一个校级硕士将使你跟上在航空发动机中使用替代燃料的进展”



总体能力

- ◆ 获得在任何航空公司的各个部门成功执行任务的技能, 如规划, 设计, 项目, 建设, 运营, 维护, 提供服务, 工作人员和咨询
- ◆ 能够在航空企业, 组织和技术中心的研究, 开发和创新项目中履行各种执行职能, 团队管理和技术管理
- ◆ 分析适用于航空部门的最新技术和一般法规
- ◆ 能够整合复杂的航空系统并协调所需的多学科工作团队
- ◆ 能够将社会责任和对环境的尊重纳入其专业活动的可持续发展中





具体能力

- ◆ 能够分析航空业中每个主要利益相关者的具体问题，以及他们之间或与外部利益相关者之间的协调
- ◆ 提供主要航空利益相关者的总体特点和具体内容的详细概述，并根据最新的适用法规修订版进行更新
- ◆ 分析适用于航空部门的相关交叉领域，如全面的可持续性，针对非法行为的安全，相关的外部影响等
- ◆ 获得一种专门的方法，并能够监督任何航空部门的管理
- ◆ 培养在国际航空部门背景下工作的能力



用TECH来放大你整合复杂航空系统和协调多学科工作团队的能力"

04

课程管理

TECH的理念是基于为所有学生提供优质教育。因此,参加这个学术提案的学生将有一个管理和教学人员,他们是在航空部门的综合职业生涯的基础上选择的。通过这种方式,该学术机构保证毕业生将从真正的专家那里获得高级学习。





“

与专业的教学人员一起学习,他们将帮助你了解当前机场管理的挑战”

管理人员



Torrejón Plaza, Pablo 先生

- ◆ ENAIRE的工程技术员
- ◆ 国家机场自治机构法规组组长
- ◆ 国家机场自治机构分析科负责人 总干事办公室
- ◆ 南特内里费机场运营科科长, 机场安全办公室主任和服务主管
- ◆ 艾纳机场总干事办公室程序和组织科负责人
- ◆ Aena公司总裁办公室程序设计部和负责人
- ◆ 机构协调和议会事务司司长
- ◆ 马德里自治大学航空管理学位的副教授和合作者
- ◆ 国家机场自治机构法规组组长
- ◆ 国家机场自治机构分析科负责人 总干事办公室
- ◆ 南特内里费机场运营科科长, 机场安全办公室主任和服务主管
- ◆ 马德里理工大学机场系统硕士
- ◆ 加泰罗尼亚高等大学 (加泰罗尼亚开放大学) 的知识经济组织管理硕士学位
- ◆ 马德里企业研究所的行政人员-MBA硕士学位
- ◆ 莱昂大学的航空工程师
- ◆ 马德里理工大学的航空技术工程师
- ◆ 马德里自治大学的航空经理
- ◆ 因在航空咨询和培训方面的特殊服务, 获得 "秘鲁国家警察马里亚诺-桑托斯-马特奥斯大将" 荣誉勋章

教师

De Alfonso Bozzo, Alfonso 博士

- ◆ Cognolink, GLG公司航空和机场事务高级顾问
- ◆ 航空和机场管理, 负责Aena的人力资源开发, 商业和内部审计等领域
- ◆ 巴塞罗那机场主任
- ◆ 机场管理方面的硕士课程和专业课程的讲师
- ◆ 巴塞罗那自治大学 (UAB) 法学博士
- ◆ 圣地亚哥-德孔波斯特拉大学法律专业毕业
- ◆ 西班牙航空和空间法协会成员

Torres Pinilla, Eduardo 先生

- ◆ Aena网络设施中机场基础设施的项目经理
- ◆ 组长级别的检查员, 被分配到国家航空安全局 (AESA), 在机场检查部门 (DIA)
- ◆ 西班牙空军工程和基础设施局 (DIN) 的项目和建设科的工程师
- ◆ 马德里市议会城市发展区技术秘书处部门主管
- ◆ 马德里自治大学商业组织系的副教授
- ◆ 莱昂大学的航空工程师
- ◆ 马德里理工大学机场航空技术工程专业
- ◆ 高级无人驾驶飞机驾驶员执照CNT/RPA/P/33-16
- ◆ 国家航空安全局机场检查授权

Rodríguez Sanz , Álvaro 博士

- ◆ 艾纳公司机场规划和管理控制局指导和特别计划处的航空业务和服务技术员
- ◆ 在ENAIRES的空中交通管理研究和开发子公司 (CRIDA) 担任工程师和项目经理
- ◆ 作为研究人员参与与地平线2020计划相关的欧盟项目

- ◆ LATAM航空公司的战略规划和航线及市场开发分析员
- ◆ INECO公司的机场和航空运输项目顾问工程师, 该公司隶属于交通, 流动和城市议程部
- ◆ 航空航天系统, 运输系副教授
- ◆ 马德里理工大学航空与机场学院
- ◆ 马德里政治大学生物医学工程博士
发现研究-CTB计划的合作者
- ◆ 克兰菲尔德大学机场规划与管理硕士
- ◆ 荣获马德里市议会人才与技术奖, 2022年版, 研究与技术发展类最佳博士论文奖
- ◆ 荣获第二十五期ENAIRES基金会奖的Luis Azcárraga奖, 2020年征集, 以表彰航空航天的研究和技术创新
- ◆ 荣获西班牙官方航空工程师学院 (COIAE) 2020年航空创新奖

Casas Guillén, David 先生

- ◆ 富埃特文图拉机场工程和维护部负责人
- ◆ 富埃特文图拉机场的机场安全主管
- ◆ Aena Servicios Centrales公司基础设施局视觉辅助部门的负责人
- ◆ Aena Servicios Centrales公司基础设施局的电气工程和电子部门的负责人
- ◆ Aena Servicios Centrales公司基础设施局的项目和工程主任A400M项目 (空客军事公司) 空中交付测试的团队负责人
- ◆ 航空和机场公司管理硕士学位的讲师
- ◆ 在马德里理工大学获得航空工程学位
- ◆ 马德里理工大学的计算机工程学位

Arias Pérez, Juan Ramón 博士

- ◆ 航空工程研究人员
- ◆ 公共和私人项目的主要研究员如航空发动机的均匀电荷压缩点火 (UPM), 机载电子设备先进冷却系统的开发 (空客EY), GALOPE: 横向加洛平效应产生的电力 (Repsol) o 机载电子设备的先进冷却系统 (Indra)
- ◆ ETSI Aeronautica y Espacio 流体力学和航空航天推进系的全职教授
- ◆ ETSI Aeronautica y del Espacio (ETSI 航空与航天) 的航空航天推进力
- ◆ ETSI 航空的动力推进和热流体动力学系副教授
- ◆ 马德里理工大学的计算机工程学位
- ◆ 马德里理工大学的航空工程师

Fernández Domínguez, Manuel 先生

- ◆ ENAIRE E.P.E. 的技术员, 在 CNS/ATM 操作安全领域。ACC 马德里
- ◆ 空中导航中心北部区域局
- ◆ Adolfo Suarez Madrid-Barajas 机场的伊比利亚航空公司的短途/中途和长途机队维护以及飞机援助领域的技术员
- ◆ Palma de Mallorca 机场和 Josep Tarradellas Barcelona-El Prat 机场操作区的技术员
- ◆ 在马德里自治大学担任航空管理学位的讲师
- ◆ AESA 认证的 AVSAF 教员
- ◆ 毕业于马德里自治大学旅游专业
- ◆ 巴塞罗那自治大学神经免疫学硕士

Leal Pérez Chao, Rafael 先生

- ◆ 空中导航服务提供者专家
- ◆ 在实施成本和管理控制系统项目, 项目管理和 ERP 系统整合以及协调机构关系领域的专家
- ◆ 马德里自治大学副教授
- ◆ 在过去的十年里, 我参与了各种教学创新项目, 包括专业辅导 评分标准和学术陪伴
- ◆ 马德里康普顿斯大学 (CUNEF) 的经济学和商业研究学位
- ◆ 康普顿斯大学的教学能力证书马德里
- ◆ ESIC 的财务管理硕士学位
- ◆ ESIC 金融管理硕士学位 职业风险预防高级技师: 职业安全, 工业卫生和人体工程学以及应用心理社会学方面的专业

Morante Argibay, Antonio 先生

- ◆ 马德里巴拉哈斯机场的机场服务技术员
- ◆ 马德里巴拉哈斯机场伸缩式 手指 舷梯的运营和维护负责人
- ◆ 民用复杂飞机维修生产经理, 负责航空包裹: 飞机: 波音, 康维尔, 恩巴里, 塞斯纳, 费尔柴尔德
- ◆ 负责民用飞机维修。涡轮, 涡轮螺旋桨和螺旋桨驱动的内燃机飞机。多涡轮涡轮机和内燃机直升机。飞机: 赛斯纳 (Cessna), 派普 (Piper), 贝尔 (Bell), 空中客车 (Aeroespaciales) (现为空中客车), 罗宾逊 (Robinson)
- ◆ 负责飞机内饰的维护和修理
- ◆ 民用飞机 (飞机和直升机) 的持续适航官员 (CAMO)

- ◆ 西班牙陆军作战直升机采购和维护项目专员 (FAMET)
- ◆ 负责空客民用飞机起落架的维护大修工作。列车:空客A320 (家族) 和空客A330/A340车队
- ◆ 空中加油和多角色军用飞机制造工程师
- ◆ 西班牙航空技术工程师协会的航空安全和飞机维修硕士学位的讲师
- ◆ 毕业于马德里理工大学航空技术工程专业
- ◆ 毕业于瓦伦西亚理工大学航空航天工程专业

Sanz Dodero, José 先生

- ◆ 艾娜公司安全法规部负责人
- ◆ 埃纳安全部负责人
- ◆ 阿道夫-苏亚雷斯马德里-巴拉哈斯机场航空公司服务部负责人
- ◆ 阿道夫-苏亚雷斯马德里-巴拉哈斯机场管理办公室主任
- ◆ 阿道夫-苏亚雷斯马德里-巴拉哈斯机场服务处处长
- ◆ 阿道夫-苏亚雷斯马德里-巴拉哈斯机场副主任
- ◆ 内政部安全主任
- ◆ 德乌斯托大学的战略管理和规划
- ◆ 萨尔瓦多机场新机位政策的国际顾问;巴拿马的ORAT项目;DGAC玻利维亚运输项目或秘鲁利马机场的ACDM定义

- ◆ AVSEC, IATA, ICAO的培训师
- ◆ 国际航空运输协会的应急管理, 机场认证, 机场运营管理和机场便利化课程
- ◆ 马德里理工大学的航空工程师
- ◆ 带有白色徽章的国民警卫队功绩勋章
- ◆ 带白色徽章的警察功勋十字勋章
- ◆ 天主教徒伊莎贝拉功绩勋章



一个独特的, 关键的和决定性的培训经验, 以促进你的职业发展"

05

结构和内容

该校级硕士的教学大纲旨在为工程专业人员提供航空领域的最新进展。在这个校级硕士的12个月中,将涉及技术,可持续性,制造和监管等领域的创新。为了实现这种学习,毕业生还可以访问虚拟图书馆,每天24小时,从任何有互联网连接的电子设备中访问。





“

一个以其创新和全面的当前航空工程教材为特色的课程”

模块1.综合航空可持续性

- 1.1. 家庭在儿童发展中的重要性
 - 1.1.1. 民用航空的发展和演变
 - 1.1.2. 国际民航组织监管者的国际化
 - 1.1.3. 国际航空运输协会 (IATA) 对航空公司的协调行为
- 1.2. 船旗公司和国家间航空运输公约
 - 1.2.1. 从体育和通用航空到国家战略运营商
 - 1.2.2. 国家间商业航空运输的意向性协议
 - 1.2.3. 空中的自由
- 1.3. 20世纪:自己的,西方的或东方的飞机
 - 1.3.1. 从国家制造商到两家双头垄断企业和少数国有巨头
 - 1.3.2. 最快的或最大的
 - 1.3.3. 新的管理模式:制造商,维护者和资助者
- 1.4. 航空公司联盟, EUROCONTROL, AIRBUS和国际机场特许权
 - 1.4.1. 航空公司:从商定的航线分配到竞争和/或一体化
 - 1.4.2. 超国家一体化促进的欧洲航空联盟
 - 1.4.3. 从国家网络机场到拥有国际特许经营权的集团
- 1.5. 物理全球化:海上航行与虚拟,网络航行
 - 1.5.1. 双向航行地球的冒险
 - 1.5.2. 麦哲伦与独木舟
 - 1.5.3. 地球村
- 1.6. 从绿色到全面可持续发展
 - 1.6.1. 环保主义
 - 1.6.2. 全面可持续发展
 - 1.6.3. 可持续发展目标和2030年议程
- 1.7. 全面可持续的全球航空
 - 1.7.1. 跨国和全球航空机构
 - 1.7.2. 航空和航空的积极和消极影响
 - 1.7.3. 机场是所有空中演员的聚集地
- 1.8. 经济可持续性-航空技术
 - 1.8.1. 我们都是“低成本”,有些是“低价格”
 - 1.8.2. 所有人的经济收入以及社会保障
 - 1.8.3. OACI. 全球技术法规生成器

- 1.9. 航空的社会可持续性
 - 1.9.1. 连通性,财富和就业的创造者
 - 1.9.2. 从旅游准入到紧急援助
 - 1.9.3. 社会未知的积极影响的公共传播
- 1.10. 航空环境可持续性
 - 1.10.1. 消费效率和减少声和气体排放
 - 1.10.2. 负面影响的抑制,缓解和补偿
 - 1.10.3. 航空对减少碳足迹的承诺和参与

模块2.航空法:监管,参与者和控制系统

- 2.1. 国际航空法规
 - 2.1.1. 国际航空法条例.描述和一般特征
 - 2.1.2. 国际民航组织作为航空法的来源:来源类型及其价值:国际公约,技术说明和建议
 - 2.1.3. 国际民航组织监管框架的内容:对国际框架的描述
- 2.2. 欧洲航空法的发展
 - 2.2.1. 欧洲航空监管框架.孕育过程:服务自由化,市场竞争和单一欧洲天空(1987年)
 - 2.2.2. 主要指令及其内容:市场准入和航空公司,地面援助,舱位和机场票价
 - 2.2.3. 当前的“欧洲航空战略”(2017年)
- 2.3. 欧洲机场经济管理条例:指令2009/12/EC
 - 2.3.1. 欧洲价格指令:内容,发展和审查
 - 2.3.2. 系统参与者对可能对指令进行审查的立场
 - 2.3.3. 空中交通系统票价
- 2.4. 航空法国家法规的基础和问题
 - 2.4.1. 航空作为国家主权的基础
 - 2.4.2. 国家航空发展
 - 2.4.3. 航空安全控制
- 2.5. 航空服务市场的不同参与者.管理模式
 - 2.5.1. 航空运输系统的主体:有条件采取行动的机构行为者和商业公司:制度和行动形式的共存
 - 2.5.2. 一般和部门法规,竞争法和私人法规对公共部门的影响
 - 2.5.3. 欧洲机场管理模式的特点机场网络管理其他航空服务及其管理人员

- 2.6. 特许权作为机场管理的总体框架
 - 2.6.1. 非机构经理进入的依据:特许权合同, 协议或管理委托
 - 2.6.2. 机场特许经营权的详细分析:各方的主题, 形式和义务
 - 2.6.3. 合同管理-计划:内容和限制
 - 2.7. 机场经济活动:收入和管理指标
 - 2.7.1. 经济活动和机场:系统自给自足
 - 2.7.2. 航空和商业收入.经济体制
 - 2.7.3. 效率是管理的衡量标准.管理指标
 - 2.8. 控制系统和监测领域
 - 2.8.1. 超越干预系统的控制形式.控制运营和投资.安全检查通过合同进行经济控制-计划
 - 2.8.2. 通过独立机构进行控制:欧洲ISAS系统.它与COM监督机制的关系欧洲的一个例子
 - 2.8.3. 干预的替代方案:通过双边机场服务合同进行自我监管
 - 2.9. 航空公司和系统资源
 - 2.9.1. 经济资源管理系统及其方法.航空公司作为控制者的作用
 - 2.9.2. IATA-ACI (2016年)关于机场之间竞争的立场和辩论
 - 2.9.3. 投资规划,开发和融资过程
 - 2.10. 机场经济管理的现状与挑战
 - 2.10.1. 欧洲机场监管经济体系回顾
 - 2.10.2. 机场服务市场状况
 - 2.10.3. 大流行后机场管理面临的当前挑战
- 模块 3.航空运输:全球市场中的经济和管理**
- 3.1. 运输经济框架,原则,效率和生产力
 - 3.1.1. 交通作为一个大系统.演变和类型
 - 3.1.2. 运输经济学原理
 - 3.1.3. 多式联运:弱点,优势,时间价值
 - 3.2. 体制和监管环境
 - 3.2.1. 国际航空运输结构,私人环境的全球特征
 - 3.2.2. 国际公约
 - 3.2.2.1. 多边和双边公约
 - 3.2.2.2. 交通权,责任
 - 3.2.3. 商业航空的独特特征
 - 3.3. 航空运输公司
 - 3.3.1. 航空运输企业价值链概念
 - 3.3.2. 航空公司类型
 - 3.3.2.1. 区域公司,网络,包机,运营商和集成商
 - 3.3.3. 航空货运,运营方式
 - 3.4. 运输公司的成本,收入和业绩管理
 - 3.4.1. 生产者和用户成本的描述,计量和分配
 - 3.4.2. 收入
 - 3.4.2.1. 定价和收费
 - 3.4.2.2. 管理成果
 - 3.4.3. 工业价值链和地理影响
 - 3.5. 航空运输:市场
 - 3.5.1. 需求和供应
 - 3.5.2. 市场结构
 - 3.5.3. 航空运输的规模及其对社会的影响
 - 3.6. 基础设施管理
 - 3.6.1. 基础设施投资.投资能力
 - 3.6.2. 投资评估中的经济因素
 - 3.6.3. 风险和成本效益分析决策
 - 3.7. 航空运输的影响和后果
 - 3.7.1. 对世界发展的影响:世界经济与区域经济
 - 3.7.2. 航空运输“足迹”的范围,对其他部门的影响
 - 3.7.3. 航空运输的拥挤和安全
 - 3.8. 构成运输系统的要素,必要的合作
 - 3.8.1. 物流运营商
 - 3.8.2. 国际航空安全机构
 - 3.8.2.1. 商业航空运输业务
 - 3.8.3. 元素整合
 - 3.8.3.1. 航空公司,经理,航空导航服务提供商

- 3.9. 趋势展望
 - 3.9.1. 面向21世纪的航空运输自由化潮流
 - 3.9.2. 低成本和联盟的演变
 - 3.9.3. 未来分析:短期和中期预测
- 3.10. 全球市场配置
 - 3.10.1. 国际空中导航服务提供商:欧洲控制,可卡因,卡索
 - 3.10.2. 全球市场参与者:国际民航组织,世界海关组织,万国邮联,联合国开发计划署,国际航空运输协会,国际民航组织,大型运营商
 - 3.10.3. 货机与Belly Freight

模块4.保护机场及其周边环境:进化模型的整合

- 4.1 机场系统。总体概念
 - 4.1.1. 机场系统概念的演变
 - 4.1.2. 根据环境对机场进行分类
 - 4.1.3. 适应环境的可行性
- 4.2. 机场设计物理条件因素
 - 4.2.1. 岩石学和地质学
 - 4.2.2. 气候学因素
 - 4.2.3. 环境因素
- 4.3. 监管框架
 - 4.3.1. 主要监管机构
 - 4.3.2. 环境监管
 - 4.3.3. 地役权监管
- 4.4. 保护机场运营
 - 4.4.1. 无线电地役权
 - 4.4.2. 机坪地役权
 - 4.4.3. 运行地役权
 - 4.4.4. 障碍物清除区
- 4.5. 对机场系统环境的保护
 - 4.5.1. 环境保护
 - 4.5.2. 噪声保护。噪声地图和噪声地役权
 - 4.5.3. 海上机场环境
 - 4.5.4. 战略环境声明/文件

- 4.6. 可持续和协调发展的风险特征
 - 4.6.1. 业务风险
 - 4.6.2. 环境风险
 - 4.6.3. 经济风险
- 4.7. 地役权的监测
 - 4.7.1. 参与的行为者和职能
 - 4.7.2. 监测机制
 - 4.7.3. 活动的局限性
 - 4.7.4. 协调机制
- 4.8. 多式联运协调
 - 4.8.1. 联运方式的演变
 - 4.8.2. 模态空间
 - 4.8.3. 与地面交通的协调
- 4.9. 社会经济影响
 - 4.9.1. 航空对社会总体影响的特征
 - 4.9.2. 国际协会在全球发展中的作用
 - 4.9.3. 地方影响协调委员会:机场-环境
- 4.10. 机场发展的未来挑战
 - 4.10.1. 运营限制和交通增长
 - 4.10.2. 无人机的现状和崛起以及地役权的监控
 - 4.10.3. 城市和航空创新的风险
 - 4.10.4. 监管框架的调整

模块5.安全,防止针对民用航空的非法行为的安全,AVSEC

- 5.1. 安全
 - 5.1.1. 根据国际民航组织附件17对 (Security) 安全的定义
 - 5.1.2. 安全的历史
 - 5.1.3. 安全/措施的演变
- 5.2. 规章制度
 - 5.2.1. 安全规定
 - 5.2.2. 国际民用航空和欧盟法规



- 5.3. 便利化与安全安全性
 - 5.3.1. 分析安全与便利之间必须存在的平衡, 以确保机场业务的正确运作
 - 5.3.2. 现行法规
 - 5.3.3. 必要的设备
- 5.4. 材料手段。设备
 - 5.4.1. 可用的设备
 - 5.4.2. 认证, 同质化
 - 5.4.3. 新技术
- 5.5. 材料手段。设施
 - 5.5.1. 整体安全系统
 - 5.5.2. 物理介质
 - 5.5.3. 电子安全手段
- 5.6. 基础设施规划
 - 5.6.1. 安全对机场设计的影响
 - 5.6.2. 材料
 - 5.6.3. 旅客流量
 - 5.6.4. 足够的安全系统设施
- 5.7. 人力资源
 - 5.7.1. 培训
 - 5.7.2. 角色和责任
 - 5.7.2. 私营保安服务的管理
- 5.8. 航空公司安全
 - 5.8.1. 飞机:
 - 5.8.2. 设施
 - 5.8.3. 规范性参考
 - 5.8.4. 特别措施
- 5.9. 航空货物安全
 - 5.9.1. 负载
 - 5.9.2. 邮件
 - 5.9.3. 船上用品
 - 5.9.4. 机场用品

- 5.10. 安全质量
 - 5.10.1. 供应商控制计划
 - 5.10.2. 审计
 - 5.10.3. 纠正措施

模块6.机场战略和新机场的投入使用

- 6.1. 运输系统内的机场
 - 6.1.1. 机场作为基本节点
 - 6.1.2. 机场产业结构
 - 6.1.3. 机场运营环境
- 6.2. 基础设施的物理特性
 - 6.2.1. 机场的活动区域
 - 6.2.2. 客运大楼
 - 6.2.3. 机场活动辅助设施
- 6.3. 机场商业模式和战略
 - 6.3.1. 机场业务与运营模式
 - 6.3.2. 商业活动
 - 6.3.3. 开发新路线
- 6.4. 机场需求分析
 - 6.4.1. 航空运输需求
 - 6.4.2. 需求分析中涉及的变量
 - 6.4.3. 机场交通预测的基本方法
- 6.5. 机场能力分析
 - 6.5.1. 机场基础设施容量
 - 6.5.2. 机场容量所涉及的变量
 - 6.5.3. 机场容量计算的基本方法
- 6.6. 拥堵, 延误和容量-需求管理
 - 6.6.1. 服务质量和延迟
 - 6.6.2. 机场容量和需求管理战略
 - 6.6.3. 插槽协调
- 6.7. 机场环境利益集团
 - 6.7.1. 利益集团的识别
 - 6.7.2. 利益集团的特征
 - 6.7.3. 利益集团的管理和待遇

- 6.8. 机场认证
 - 6.8.1. 机场认证的重要性
 - 6.8.2. 机场认证过程
 - 6.8.3. 航空安全研究
- 6.9. 机场经济监管
 - 6.9.1. 机场经济监管模式
 - 6.9.2. 机场绩效衡量和 基准
 - 6.9.3. 机场竞争与营销的作用
- 6.10. 新机场投入运营和运营过渡
 - 6.10.1. 新机场基础设施中的行动链
 - 6.10.2. 启动新的基础设施
 - 6.10.3. 业务转型和系统集成

模块7.空中导航系统

- 7.1. 空中导航系统
 - 7.1.1. 空中导航关键概念
 - 7.1.2. CNS/ATM系统关键概念
 - 7.1.3. 空中导航服务
- 7.2. 航空通信系统:从海上到空中
 - 7.2.1. 通信系统和服务
 - 7.2.2. 航空固定服务
 - 7.2.3. 航空外勤服务
 - 7.2.4. 空中通信的未来
- 7.3. 导航系统:准确度
 - 7.3.1. 自主系统
 - 7.3.2. 非自治系统
 - 7.3.3. 增强系统
- 7.4. 监控系统.交通监控工具
 - 7.4.1. 监测功能和系统
 - 7.4.2. R的贡献
 - 7.4.3. 从属监视(ADS):理由和应用
 - 7.4.4. 多边化:优势和应用

- 7.5. 通过区域导航扩展飞行轨迹
 - 7.5.1. PBN概念
 - 7.5.2. RNAV/RNP比率
 - 7.5.3. PBN概念的优势
 - 7.6. AFTM管理
 - 7.6.1. 欧洲自由贸易区原则
 - 7.6.2. 交通流量管理:集中化的必要性和目标
 - 7.6.3. ATFCM-CFMU系统及其阶段
 - 7.7. ASM服务-空域管理
 - 7.7.1. 服务ASM:概念FUA (空域灵活性)
 - 7.7.2. 空域管理水平和结构
 - 7.7.3. 空域管理工具
 - 7.8. ATS服务:空中交通安全与效率
 - 7.8.1. 空中控制背景
 - 7.8.2. 空中交通管制服务
 - 7.8.3. FIS/AFIS信息服务
 - 7.8.4. 飞行进展选项卡: 从芯片湾到OSF
 - 7.9. 其他ATS服务:MET 和AIS
 - 7.9.1. 气象服务:产品
 - 7.9.2. AIS服务
 - 7.9.3. ATS服务信息:格式和传输
 - 7.10. 现状和未来。新CNS/ATM系统的影响
 - 7.10.1. 新的CNS系统
 - 7.10.2. 好处和实施
 - 7.10.3. 空中导航系统的可预测航向
- 模块8. 飞机推进装置**
- 8.1. 飞机推进原理
 - 8.1.1. 飞机推进史
 - 8.1.2. 守恒方程。推力定义
 - 8.1.3. 推进性能
 - 8.2. 飞机推进系统
 - 8.2.1. 推进装置类型
 - 8.2.2. 比较分析
 - 8.2.3. 应用
 - 8.3. 应用程序
 - 8.3.1. 螺旋桨推进
 - 8.3.2. 往复式发动机结构
 - 8.3.3. 涡轮增压
 - 8.4. 航空往复式发动机
 - 8.4.1. 发动机热力学分析
 - 8.4.2. 功率控制
 - 8.4.3. 行动
 - 8.5. 喷气发动机基本要素
 - 8.5.1. 涡轮机械。压缩机和涡轮
 - 8.5.2. 燃烧室
 - 8.5.3. 进气口和喷嘴
 - 8.5.4. 涡轮喷气发动机的热力学分析
 - 8.6. 涡轮喷气发动机
 - 8.6.1. 涡轮喷气发动机运行模型
 - 8.6.2. 行动
 - 8.6.3. 后燃烧室
 - 8.7. 涡轮风扇
 - 8.7.1. 为什么从涡轮喷气发动机到涡扇发动机的演变
 - 8.7.2. 涡扇发动机运行模型
 - 8.7.3. 行动
 - 8.8. 涡轮螺旋桨和涡轮轴
 - 8.8.1. 涡轮螺旋桨和涡轮轴的结构
 - 8.8.2. 涡轮轴运行模型
 - 8.8.3. 行动
 - 8.9. 火箭发动机和其他高速工厂
 - 8.9.1. 特殊条件下的推进
 - 8.9.2. 理想火箭发动机
 - 8.9.3. 冲压发动机和其他应用
 - 8.10. 航空发动机的环境方面
 - 8.10.1. 航空发动机污染
 - 8.10.2. 使用替代燃料
 - 8.10.3. 电力推进

模块9. 飞机制造商和维修

- 9.1. 市场分析和客户条件
 - 9.1.1. 要求提供信息(RFI)
 - 9.1.2. 制造商分析
 - 9.1.3. 订单请求(RFP)
- 9.2. 组织设计
 - 9.2.1. 设计阶段和认证规范
 - 9.2.2. 系统分析
- 9.3. 系统并发
 - 9.3.1. 发动机和自主动力装置
 - 9.3.2. 起落架
 - 9.3.3. 其他车载系统
- 9.4. 工业化
 - 9.4.1. 生产阶段
 - 9.4.1.1. 图纸和组装说明
 - 9.4.1.2. 飞机安装和组装
 - 9.4.1.3. 地面功能测试
 - 9.4.1.4. 飞行试验
 - 9.4.2. 与当局的认证阶段
 - 9.4.2.1. 提交文件和审查
 - 9.4.2.2. 地面试验
 - 9.4.2.3. 飞行试验和认证飞行
 - 9.4.2.4. 飞机型号证书(TC)的签发
 - 9.4.3. 客户交付阶段和
 - 9.4.4. 媒体设计与外包
- 9.5. 持续适航和运营
 - 9.5.1. 持续适航性
 - 9.5.2. 手册和技术援助服务
 - 9.5.3. 运作
 - 9.5.3.1. 飞行操作
 - 9.5.3.2. 地面行动处理
- 9.6. 持续适航维护组织
 - 9.6.1. 航空运营商
 - 9.6.2. 持续适航维护组织(CAMO)
 - 9.6.2.1. 结构和立法
 - 9.6.2.2. 责任和方案
 - 9.6.3. 维修合同
- 9.7. 飞机维修计划
 - 9.7.1. 文献基础
 - 9.7.2. 方案的批准和更新
 - 9.7.3. 适应特定的空中运营批准
- 9.8. 飞机维修组织
 - 9.8.1. 结构和立法
 - 9.8.2. 技术能力和批准
 - 9.8.3. 能力和任命
 - 9.8.3.1. 硼镜检查
 - 9.8.3.2. 材料和结构的无损检测
- 9.9. 关键任务
 - 9.9.1. 按计划维护
 - 9.9.2. 通过特别批准
 - 9.9.3. 不需要的对象(FO)和(FOD)
- 9.10. 系统和组件维护
 - 9.10.1. 银行设备验证
 - 9.10.2. 大修
 - 9.10.2.1. 发动机热段
 - 9.10.2.2. 油光谱
 - 9.10.2.3. 燃料污染分析
 - 9.10.3. 民用和军用船队差异化维护

模块10.技术创新和航空业务

- 10.1. 无人飞机系统 (UAS)
 - 10.1.1. 无人飞机系统 (UAS)
 - 10.1.2. 无人驾驶飞机的历史演变
 - 10.1.3. 工业和主要无人驾驶飞机制造商
- 10.2. 城市空中交通 (UAM)
 - 10.2.1. 城市未来的流动性
 - 10.2.2. 将无人驾驶飞机纳入常规空域
 - 10.2.3. 创新的城市空中交通项目
- 10.3. 无人驾驶飞机的创新基础设施
 - 10.3.1. 运营基础设施垂直的
 - 10.3.2. 无人驾驶飞机控制中心
 - 10.3.3. 无人驾驶飞机的入侵防御系统
- 10.4. 新的空中交通管制系统
 - 10.4.1. 远程控制塔技术
 - 10.4.2. 远程塔技术的主要开发商
 - 10.4.3. NA服务提供商率先使用远程塔
- 10.5. 飞机上的新动力来源
 - 10.5.1. 电力推进系统
 - 10.5.2. 氢推进系统
 - 10.5.3. SAF推进系统
- 10.6. 操作程序创新
 - 10.6.1. 常规进近程序
 - 10.6.2. 长号进近程序
 - 10.6.3. 接近点合并 系统程序
- 10.7. 适用于机场安全的技术
 - 10.7.1. 自动边境管制站
 - 10.7.2. 生物识别系统的实施
 - 10.7.3. 安全信息管理平台

- 10.8. 地面援助设备的创新
 - 10.8.1. 通过带有可伸缩平台插座的隧道为飞机提供服务
 - 10.8.2. 处理 零排放推 d 进的车辆
 - 10.8.3. 改进乘客和飞机援助程序的人工智能
- 10.9. 机场和可再生能源
 - 10.9.1. 适用于机场基础设施的可再生能源
 - 10.9.2. 可持续机场管理 (净-2050年)
 - 10.9.3. 机场作为其环境的能源解决方案
- 10.10. 机场基础设施使用创新
 - 10.10.1. 机场作为飞机停放平台
 - 10.10.2. 飞机维护和回收机场
 - 10.10.3. 作为空间发射平台的机场



当你想要的时候, 深入研究安全对机场设计的影响, 并融入你未来的项目”

06 方法

这个培训计划提供了一种不同的学习方式。我们的方法是通过循环的学习模式发展起来的：**再学习**。

这个教学系统被世界上一些最著名的医学院所采用，并被**新英格兰医学杂志**等权威出版物认为是最有效的教学系统之一。





发现再学习, 这个系统放弃了传统的线性学习, 带你体验循环教学系统: 这种学习方式已经证明了其巨大的有效性, 尤其是在需要记忆的科目中”

案例研究, 了解所有内容的背景

我们的方案提供了一种革命性的技能和知识发展方法。我们的目标是在一个不断变化, 竞争激烈和高要求的环境中加强能力建设。

“

和TECH,你可以体验到一种正在动摇世界各地传统大学基础的学习方式”



你将进入一个以重复为基础的学习系统, 在整个教学大纲中采用自然和渐进式教学。



学生将通过合作活动和真实案例，学习如何解决真实商业环境中的复杂情况。

一种创新并不同的学习方法

该技术课程是一个密集的教学计划，从零开始，提出了该领域在国内和国际上最苛刻的挑战和决定。由于这种方法，个人和职业成长得到了促进，向成功迈出了决定性的一步。案例法是构成这一内容的技术基础，确保遵循当前经济，社会和职业现实。

“我们的课程使你准备好在不确定的环境中面对新的挑战，并取得事业上的成功”

案例法一直是世界上最好的院系最广泛使用的学习系统。1912年开发的案例法是为了让法律学生不仅在理论内容的基础上学习法律，案例法向他们展示真实的复杂情况，让他们就如何解决这些问题作出明智的决定和价值判断。1924年，它被确立为哈佛大学的一种标准教学方法。

在特定情况下，专业人士应该怎么做？这就是我们在案例法中面对的问题，这是一种以行动为导向的学习方法。在整个课程中，学生将面对多个真实案例。他们必须整合所有的知识，研究，论证和捍卫他们的想法和决定。

再学习方法

TECH有效地将案例研究方法基于循环的100%在线学习系统相结合,在每节课中结合了8个不同的教学元素。

我们用最好的100%在线教学方法加强案例研究:再学习。

在2019年,我们取得了世界上所有西班牙语在线大学中最好的学习成绩。

在TECH,你将采用一种旨在培训未来管理人员的尖端方法进行学习。这种处于世界教育学前沿的方法被称为再学习。

我校是唯一获准使用这一成功方法的西班牙语大学。2019年,我们成功地提高了学生的整体满意度(教学质量,材料质量,课程结构,目标.....),与西班牙语最佳在线大学的指标相匹配。



在我们的方案中,学习不是一个线性的过程,而是以螺旋式的方式发生(学习,解除学习,忘记和重新学习)。因此,我们将这些元素中的每一个都结合起来。这种方法已经培养了超过65万名大学毕业生,在生物化学,遗传学,外科,国际法,管理技能,体育科学,哲学,法律,工程,新闻,历史,金融市场和工具等不同领域取得了前所未有的成功。所有这些都是在一个高要求的环境中进行的,大学学生的社会经济状况很好,平均年龄为43.5岁。

再学习将使你的学习事半功倍,表现更出色,使你更多地参与到训练中,培养批判精神,捍卫论点和对比意见:直接等同于成功。

从神经科学领域的最新科学证据来看,我们不仅知道如何组织信息,想法,图像y记忆,而且知道我们学到东西的地方和背景,这是我们记住并将其储存在海马体的根本原因,并能将其保留在长期记忆中。

通过这种方式,在所谓的神经认知背景依赖的电子学习中,我们课程的不同元素与学员发展其专业实践的背景相联系。



该方案提供了最好的教育材料,为专业人士做了充分准备:



学习材料

所有的教学内容都是由教授该课程的专家专门为该课程创作的,因此,教学的发展是具体的。

然后,这些内容被应用于视听格式,创造了TECH在线工作方法。所有这些,都是用最新的技术,提供最高质量的材料,供学生使用。



大师课程

有科学证据表明第三方专家观察的有用性。

向专家学习可以加强知识和记忆,并为未来的困难决策建立信心。



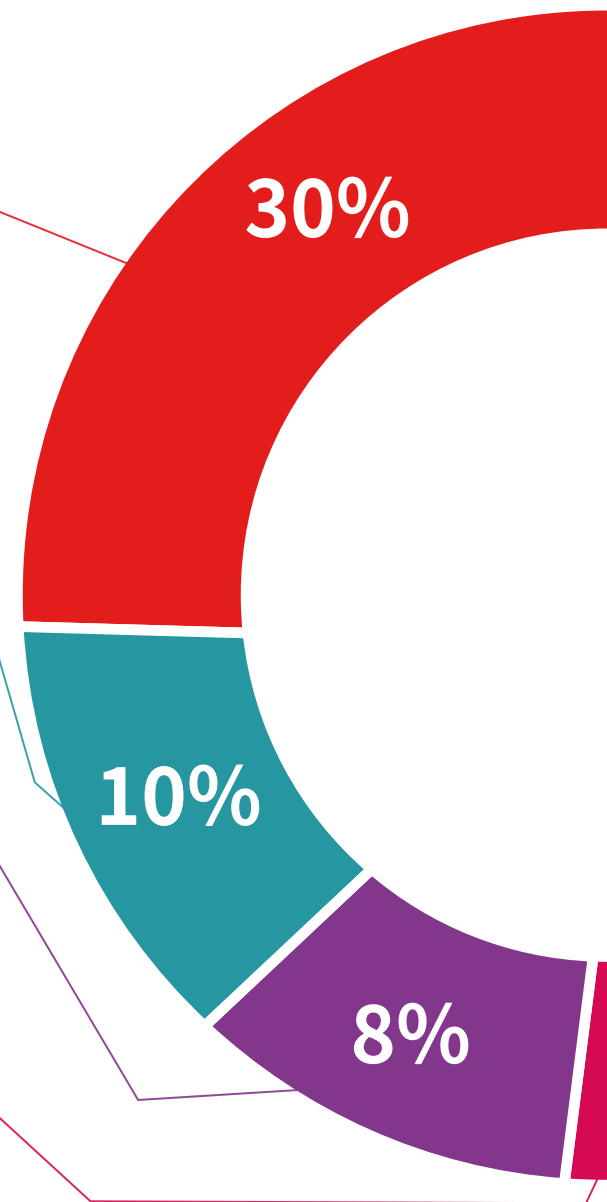
技能和能力的实践

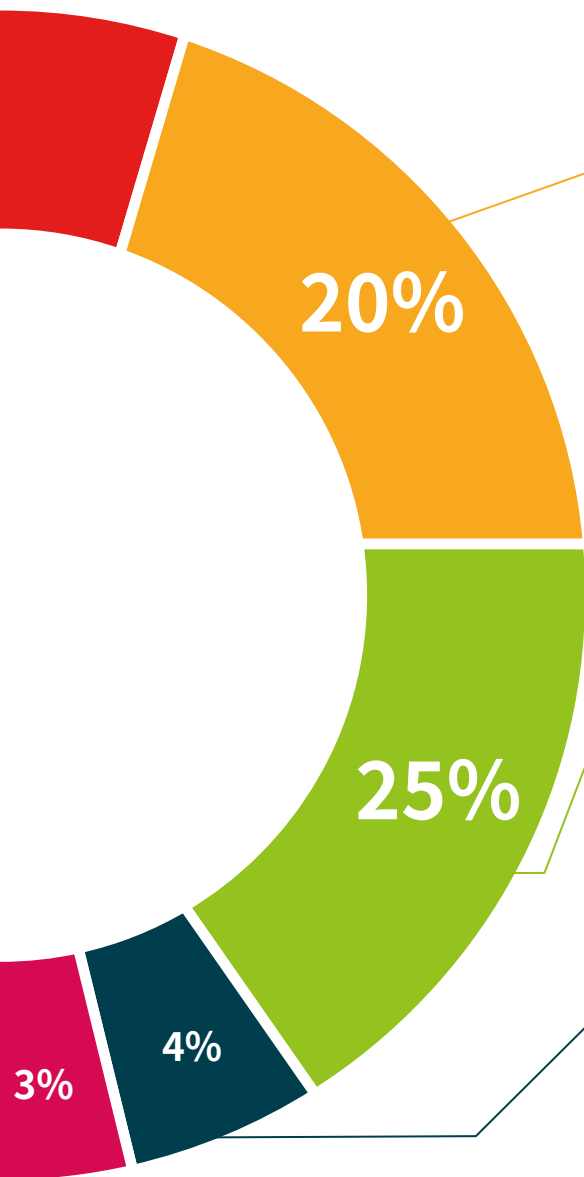
你将开展活动以发展每个学科领域的具体能力和技能。在我们所处的全球化框架内,我们提供实践和氛围帮你取得成为专家所需的技能和能力。



延伸阅读

最近的文章,共识文件和国际准则等。在TECH的虚拟图书馆里,学生可以获得他们完成培训所需的一切。





案例研究

他们将完成专门为这个学位选择的最佳案例研究。由国际上最好的专家介绍,分析和辅导案例。



互动式总结

TECH团队以有吸引力和动态的方式将内容呈现在多媒体片中,其中包括音频,视频,图像,图表和概念图,以强化知识。
这个用于展示多媒体内容的独特教育系统被微软授予“欧洲成功案例”称号。



测试和循环测试

在整个课程中,通过评估和自我评估活动和练习,定期评估和重新评估学习者的知识:通过这种方式,学习者可以看到他/她是如何实现其目标的。



07 学位

航空工程校级硕士除了保证最严格和最新的培训外,还可以获得由TECH科技大学颁发的校级硕士学位证书。





成功地完成这个学位,省去出门或办理文件的麻烦"

这个**航空工程校级硕士**包含了市场上最完整和最新的课程。

评估通过后, 学生将通过邮寄收到**TECH科技大学**颁发的相应的**校级硕士学位**。

学位由**TECH科技大学**颁发, 证明在校级硕士学位中所获得的资质, 并满足工作交流, 竞争性考试和职业评估委员会的要求。

学位:**航空工程校级硕士**

官方学时:**1,500小时**。



*海牙加注。如果学生要求为他们的纸质资格证书提供海牙加注, TECH EDUCATION将采取必要的措施来获得, 但需要额外的费用。

健康 信心 未来 人 导师
教育 信息 教学
保证 资格认证 学习
机构 社区 科技 承诺
个性化的关注 现在 创新
知识 网页 培 质量
网上教室 发展 语言 机构

tech 科学技术大学

校级硕士 航空工程

- » 模式:在线
- » 时间:12个月
- » 学历:TECH科技大学
- » 时间:16小时/周
- » 时间表:按你方便的
- » 考试:在线

校级硕士
航空工程