

NOKUTs tilsynsrapporter

Luftfartsskolen

Revidering av fagskoleutdanningene *trafikkflyger fly* og
trafikkflyger helikopter

Februar 2016



NOKUT 

Tilbyder/Utdanningssted:	Luftfartsskolen
Utdanningenes navn:	trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter
Nivå/fagskolepoeng:	Fagskole 2 – 120 (fly) / 108 (helikopter)
Undervisningsform:	Delvis nettbasert, delvis stedbaset
Sakkyndige:	Stig Larsen (leder av komiteen) Emanuel Dal Jan-Olof Hjortman Renate Antonesen (studentrepresentant)
Dato for vedtak:	11. februar 2016
NOKUTs saksnummer	16/00011 (Websak 13/137)

Forord

Denne tilsynsrapporten er resultat av NOKUTs revidering av fagskoleutdanningene *trafikkflyger fly*, 120 fagskolepoeng, og *trafikkflyger helikopter*, 108 fagskolepoeng ved Luftfartsskolen AS. Revideringen er utført som en del av NOKUTs tilsyn med eksisterende virksomhet. NOKUTs styre fattet 13. februar 2014 vedtak om revidering. Revidering av tidligere godkjente utdanningstilbud er NOKUTs strengeste form for tilsyn.

Revidering skal alltid innebære vurdering av dokumenterte resultater hvor det skal fremgå hvordan utdanningstilbudet oppfyller gjeldende bestemmelser. Tilsynsrapporten består av den administrative vurderingen av de grunnleggende forutsetningene for å drive fagskole, og de sakkyndiges faglige vurdering. Tilbyder har levert tilsvaret på utkastet til rapport. I tilsvaret har tilbydere mulighet til å dokumentere at nødvendige endringer er utført, samt kommentere feil, mangler eller misforståelser i vurderingene. Den endelige konklusjonen etter sakkyndiges tilleggsvurdering er grunnlaget for vedtaket fattet av NOKUTs styre.

NOKUT konkluderer med at de grunnleggende forutsetningene for å tilby fagskoleutdanning er tilfredsstillende oppfylt. Tilbyder må oppdatere sine nettsider, men vi vurderer det som akseptabelt at de blir oppdatert som beskrevet etter at endelig vedtak er fattet i revideringen.

De sakkyndige har flere omganger vurdert ny dokumentasjon¹. Etter gjenopprettingsfristen anbefaler sakkyndige at NOKUT opprettholder godkjenningen av fagskoleutdanningene *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter*.

Vilkårene for godkjenning av fagskoleutdanning er oppfylt. NOKUTs styre opprettholder godkjenningene av *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter*.

Oslo, 11. februar 2016



Terje Mørland
direktør

¹ NOKUTs styre fattet først vedtak i denne saken 23. mars 2015. På bakgrunn av tilbakemeldinger fra tilbyder valgte NOKUT å gjenoppta saken og gjennomføre en ny tilleggsvurdering. Kapittel 7 i denne rapporten gir en beskrivelse av bakgrunnen for omgjøringsvedtaket, og endringene i prosessen.

Innhold

Sammendrag	5
1 Innledning	7
1.1 Styrets vedtak om revidering	7
1.2 Om revidering.....	7
1.3 Overgangsordninger	8
1.4 Sakkyndig komité og institusjonsbesøket.....	8
2 Om tilbyder og utdanningene som revideres	9
2.1 Gjennomstrømning	9
2.2 Organisasjonskart	11
2.3 Om tilbyders hjemmeside	11
2.4 Dialogen mellom NOKUT og Luftfartsskolen AS.....	13
3 Innledende vurdering	14
3.1 Oppsummering	14
3.2 Grunnleggende forutsetninger for å tilby fagskoleutdanning (§ 3-1).....	14
3.3 System for kvalitetssikring (§ 5-1)	18
4 Sakkyndig vurdering av fagskoleutdanningene <i>trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter</i>	19
4.1 Oppsummering	19
4.2 Grunnleggende forutsetninger for å tilby fagskoleutdanning (§ 3-1).....	20
4.3 Læringsutbytte (§ 3-2).....	25
4.4 Utdanningens innhold og oppbygning (§3-3).....	26
4.5 Undervisningsformer og læringsaktiviteter (§ 3-4).....	30
4.6 Fagmiljøet tilknyttet utdanningen (§ 3-5).....	33
4.7 Eksamen og sensur (§ 3-6)	36
4.8 Infrastruktur (§ 3-7)	38
4.9 Konklusjon etter sakkyndig vurdering	38
5 Tilbyders tilbakemeldinger	40
6 NOKUTs tilleggsvurdering av de grunnleggende forutsetningene	43
7 Beskrivelse av endringer i saksbehandlingsprosessen	43
8 Sakkyndig tilleggsvurdering for <i>trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter</i>	45
8.1 Opptakskrav.....	45

8.2	Arbeidsmengde for studentene	45
8.3	Standarder, konvensjoner og avtaler	46
8.4	Læringsutbytte	46
8.5	Utdanningens innhold.....	47
8.6	Studieplanen	49
8.7	Undervisningsformer og læringsaktiviteter	49
8.8	Undervisningspersonellets sammensetning og kompetanse.....	50
8.9	Undervisningspersonellets størrelse og stabilitet	51
8.10	Infrastruktur	51
8.11	Komiteens endelige konklusjon før gjenopprettingsfrist.....	52
9	NOKUTs avsluttende vurdering før gjenoppretting	53
10	Vedtak om gjenopprettingsfrist	55
11	Dokumentasjon etter gjenopprettingsfrist.....	56
12	Vurdering etter gjenopprettingsfrist.....	59
12.1	Sakkyndiges vurdering etter gjenopprettingsfrist.....	59
12.2	NOKUTs oppsummering.....	60
13	Vedtak etter gjenopprettingsfrist	62
14	Dokumentasjon.....	62
	Vedlegg:.....	63

Sammendrag

Vurdering av de grunnleggende forutsetningene for å tilby fagskoleutdanning

Tilbyder har gjort store endringer i reglement og styringsordning siden NOKUT først startet tilsyn med utdanningene deres. I tilsvaret til utkast til tilsynsrapport har tilbyder rettet opp de siste manglene i styrevedtekter og reglement, og viser også til at de har fulgt opp anbefalinger NOKUT har kommet med. Tilbyder har dokumentert at systemet for kvalitetssikring er godkjent av Luftfartstilsynet. Tilbyder beskriver også at de har gjort forarbeidet til å publisere oppdateringer til nettsidene, og at disse endringene vil bli publisert når revideringen er avsluttet. Siden tilbyder har gjort en del endringer i utdanningenes innhold, vurderer vi det som riktig å avvente med å informere om endringene til NOKUT har vurdert om endringene er gode. De grunnleggende forutsetningene for å drive fagskoleutdanning er oppfylt.

Faglig vurdering

Tilbyder må både tilfredsstillende NOKUT sine krav etter fagskoleloven, og dertil hørende forskrift, samt Luftfartstilsynets krav som følger av felles europeisk regelverk, om utdanning og sertifisering av besetningsmedlemmer nedfelt i European Aviation Safety Agency (EASA). Dette er vedtatt gjennomført i Norge blant annet som en følge av EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 66ne. Sakkyndig komité har ikke avdekket at de to regelverkene er motstridende, men kommer noen steder inn på hvordan regelverket Luftfartstilsynet forvalter ikke helt er sammenfallende med det regelverket NOKUT forvalter.

Sakkyndige har ikke funnet at NOKUTs og Luftfartstilsynets krav er motstridende, men tilbyder og ansatte ved fagskolen har selv trukket frem problemstillinger knyttet til eksamen og klager på eksamen. Eksamen blir arrangert av Luftfartstilsynet, og ligger derfor utenfor det skolen kan ha ansvar for. Luftfartstilsynet har gitt en uttalelse om eksamensgjennomføring. NOKUT finner beskrivelsen tilfredsstillende.

Luftfartsskolen har flyttet driften til Kjeller, og opprettet felles selskap med Scandinavian Aviation Academy (SAA). Flyutdanningen vil bli gitt gjennom denne sammenslutningen. Luftfartsskolen oppgir at de skal tilby utdanningen trafikkflyger helikopter gjennom samarbeid med SAA, samt en samarbeidsavtale med Helikopterdrift Invest AS. Helikopterdrift vil stå for praktisk del av privatflygersertifikat for helikopter. Samarbeidsavtalene er tilfredsstillende. Det er nå tydelig at begge utdanningene skal tilbys fra Kjeller flyplass, og at det nå blir undervist i teori og praktisk flyging fra samme sted. Dette skal gjøre det lettere for Luftfartsskolen å gi god oppfølging av studentene.

De sakkyndige vurderer at dette ikke er en ideell løsning, men at den er tilstrekkelig. Til sammen gjør dette at Luftfartsskolen gjennom samarbeidsavtale har dokumentert de nødvendige godkjenninger etter internasjonale regelverk. Kravet til oppfyllelse av standarder og konvensjoner er derfor oppfylt. Noen av godkjenningene er gitt av svensk luftfartsmyndighet. Siden regelverket er forvaltet likt i Norge og Sverige, vil studentene kunne gå opp til eksamen hos Luftfartstilsynet i Norge.

Store deler av utdanningene blir gitt gjennom samarbeid med annen aktør som har egen godkjenning fra luftfartsmyndighet. De sakkyndige vurderer at dette er tilfredsstillende. Samarbeidet er regulert gjennom felles eid selskap. Samarbeidet er likevel relativt nytt, de sakkyndige anbefaler derfor at NOKUT følger opp vedtaket innenfor en gitt tid.

1 Innledning

1.1 Styrets vedtak om revidering

NOKUTs styre fattet 13. februar 2014 vedtak om at fagskoleutdanningene *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter* ved Luftfartsskolen AS skulle revideres.

Vedtaket om revidering ble fattet med hjemmel i:

- Lov om fagskoleutdanning 20.06.2003 nr. 56, § 2 (fagskoleloven)
- Forskrift om kvalitetssikring og kvalitetsutvikling i høyere utdanning og fagskoleutdanning (heretter kalt NOKUT-forskriften) av 01.02.2010 nr. 96, § 5-4 (1)

Bakgrunn for revideringen

I februar 2013 opprettet NOKUT tilsyn med fagskoleutdanningene *trafikkflyger fly*, godkjent av NOKUT 22. februar 2008 (sak 06/52), og *trafikkflyger helikopter*, godkjent av NOKUT 22. februar 2008 (sak 06/52). I løpet av tilsynsprosessen ble det avholdt informasjonsmøte og dialogmøte, og tilbyder har to ganger sendt NOKUT etterspurt dokumentasjon før NOKUT vedtok revidering. Siste frist for å sende dokumentasjon før revidering ble vedtatt, var 21. november 2013.

Hovedargumentasjonen for å sette i gang revidering var at NOKUT hadde vurdert mottatt dokumentasjon og funnet at tilbyders ansvar for å

- følge opp studentene
- sørge for god kvalitet i utdanningen og
- sikre studenten gode vilkår gjennom hele utdanningsløpet

ikke var tilfredsstillende beskrevet.

Det ble også påpekt flere mangler i styringsordning og reglement. Nettsiden hadde blitt endret i løpet av 2013, men det var fortsatt uklarheter og mangler i informasjonen på nettsidene.

1.2 Om revidering

Revidering av tidligere godkjente utdanningstilbud er den strengeste formen for tilsyn. I en revidering kontrollerer NOKUT om utdanningskvaliteten tilfredsstillende gjelder gjeldende bestemmelser for kvalitet i fagskoleutdanning, slik det beskrives i forskrift om tilsyn med kvaliteten i fagskoleutdanning (fagskoletilsynsforskriften). Alle tilbydere skal til enhver tid drive sine godkjente utdanningstilbud i tråd med de bestemmelsene som gjelder for godkjent fagskoleutdanning.

NOKUT-forskriften gir NOKUT fullmakt til å revidere allerede godkjente tilbud. Revidering kan gjelde et utdanningstilbud som helhet eller kun enkelte deler av et utdanningstilbud. Denne faglige vurderingen gjøres av en sakkyndig komité. Ved revidering skal det være en studentrepresentant i den sakkyndige komiteen. Komiteen gjør sin vurdering basert på tilbyders egenrapport og et institusjonsbesøk. De faglige kravene som skal vurderes fremkommer i fagskoletilsynsforskriften, kapittel 3. NOKUT vurderer administrativt om tilbyder oppfyller de grunnleggende forutsetningene for å tilby fagskoleutdanning, som angitt i fagskoletilsynsforskriften § 3-1. En revidering kan også være begrenset til kun å gjelde de grunnleggende forutsetningene.

Alle de faglige og administrative kravene må være oppfylt på en tilfredsstillende måte for at fagskoleutdanningen skal gis fortsatt godkjenning. De sakkyndige vurderingene inngår, sammen med

den administrative vurderingen av styringsordning, reglement og kvalitetssikring, i en revideringsrapport som behandles av NOKUTs styre.

I denne revideringen har Luftfartstilsynet fått uttale seg om utkastet til rapporten. Kommentarene har ikke ført til endringer i vurderinger eller konklusjoner. Der de har gitt nyttig informasjon, eller nyanseringer, har vi tatt det inn i teksten eller som fotnoter.

1.3 Overgangsordninger

Fagskoletilsynsforskriften ble vedtatt av NOKUTs styre 12. desember 2013. Forskriften trådte i kraft umiddelbart og erstatter Retningslinjer for kvalitetssikring og godkjenning etter lov om fagskoleutdanning, fastsatt av NOKUTs styre 26. januar 2009. Revideringer behandles etter kravene i fagskoletilsynsforskriften. Når det gjelder kravene til fagmiljøet i §§ 3-5 (1) b) og 3-5 (4) er det ett års overgangsordning for tilbydere som allerede har godkjente utdanninger. Dette innebærer at disse kravene må være oppfylt innen 12. desember 2014.

Læringsutbyttebeskrivelser i tråd med Nasjonalt kvalifikasjonsrammeverk for livslang læring skal være implementert i alle godkjente fagskoleutdanninger innen utgangen av 2014.

Tilbyder må fylle kravene til fagmiljø og læringsutbyttebeskrivelser i løpet av tilsvarsrunden.

1.4 Sakkyndig komité og institusjonsbesøket

Den sakkyndige komiteen som er oppnevnt til å foreta den faglige vurderingen av fagskoleutdanningene *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter* ved Luftfartsskolen AS er:

- Treningssjef Stig Larsen, Norwegian
- Flyinspektør Jan-Olof Hjortman, avdeling for flyutdanning, Transportstyrelsen
- Head of Training Emanuel Dal, Svensk Pilotutbildning
- Studentrepresentant Renate Antonesen, European Helicopter Center

Det ble gjennomført et institusjonsbesøk med intervjuer og omvisning i skolens lokaler mandag 16. juni 2014. Komiteen intervjuet ledelsen ved skolen, studenter, studentråd, lærere og styreleder, og fikk en omvisning i undervisningslokalene. Erfaringene fra dette institusjonsbesøket utgjør sammen med egenrapporteringen og tilhørende dokumentasjon grunnlaget for de sakkyndiges vurdering som er nedfelt i denne revideringsrapporten.

2 Om tilbyder og utdanningene som revideres

Trafikkflyger fly, 120 fagskolepoeng nettbasert med samlinger, og *trafikkflyger helikopter*, 108 fagskolepoeng nettbasert med samlinger, ble godkjent av NOKUT 22. februar 2008 (NOKUTs saksnr. 06/52). Undervisningen gis ved Luftfartsskolen.

2.1 Gjennomstrømning

Ifølge egenrapporten Luftfartsskolen sendte til NOKUT 28. april 2014 er *trafikkflyger fly* dimensjonert for 70 studenter. Det er oppgitt at totalt 3,3 årsverk er knyttet til undervisningspersonalet for denne utdanningen, og at forholdstallet mellom lærer og student er 1:21. *Trafikkflyger helikopter* er dimensjonert for 15 studenter, med en årsverkinnsetts på 0,9 og et forholdstall på 1:17. I følge tallene fra DBH Fagskolestatistikk har skolen 94 aktive studenter på flyutdanningen, og 19 på helikopterutdanningen høsten 2014. Skolen praktiserer rullerende opptak gjennom hele året, og det er mulig å starte på utdanningene til forskjellige tider av året. Eksamen blir gjennomført i regi av Luftfartstilsynet. Noe avvik i disse tallene er derfor ikke overraskende, siden studenter i noen tilfeller kan bli stående som aktive i påvente av ny eksamen selv om de ikke er aktive studenter. Luftfartstilsynet vurderer også størrelsen på undervisningspersonalet opp mot antall studenter.

Opptaksgrunnlaget for utdanningen er generell studiekompetanse. Se egen vurdering av dette i den innledende vurderingen og den sakkyndige vurderingen.

I skjema for egenrapportering har tilbyder oppført følgende opptaksdata:

Tabell 1 Opptak og gjennomføring: *trafikkflyger fly*

År	Opptak			Gjennomføring*				
	På grunnlag av formell kompetanse	På grunnlag av real-kompetanse	Totalt	Normert tid	Ikke normert tid	Aktive student-er	Frafall**	Totalt
2008	9	0	9	0	0	9	0	9
2009	46	1	47	12	0	42	2	56
2010	57	2	59	19	0	82	0	101
2011	51	2	53	37	0	97	1	135
2012	40	3	43	38	0	98	4	140
2013	25	1	26	16	0	90	17	123

Tabell 2 Opptak og gjennomføring: *trafikkflyger helikopter*

År	Opptak			Gjennomføring*				
	På grunnlag av formell kompetanse	På grunnlag av real-kompetanse	Totalt	Normert tid	Ikke normert tid	Aktive student-er	Frafall**	Totalt
2008	2	0	2	0	0	2	0	2
2009	10	0	10	3	0	8	1	12
2010	9	0	9	3	0	14	0	17
2011	15	0	15	6	0	23	0	29
2012	10	0	10	13	0	18	2	33
2013	6	1	7	3	0	25	1	29

* De som skal telles er de studentene som ble tatt opp det året som står i første kolonne, slik at summen «Totalt» under opptak blir lik summen «Totalt» under gjennomføring. (Tabell viser hvor mange som er tatt opp i angitt år, og totalen av hvor

mange som er fullført/avbrutt/aktive oppgitt år. Dette er nødvendigvis ikke de samme studentene da Luftfartsskolen har kontinuerlig studiestart og ikke følger «normale» studieår).

** Frafall inkluderer alle som har sluttet uten å gjennomføre hele studiet med ståkarakter.

Frafallet fra høsten 2010 til høsten 2013 er totalt 25 studenter. Dette er signifikant høyere enn tilsvarende tidligere perioder. Luftfartsskolen forklarer økningen i frafallet med at en gruppe på mer enn 25 studenter som hadde fulgt skolens USA/Norge-studie, ble rammet av en feilaktig innført praksisendring fra luftfartsmyndighetene i november 2010. Endringene gjaldt godkjenning av flytimer i land utenfor Europa. Luftfartsskolen og studentene klagde på praksisendringen til Samferdselsdepartementet (SD) og fikk medhold i klagen i desember 2011. Luftfartstilsynet endret praksis i tråd med vedtaket fra SD først i mai 2013. Dette medførte at noen studenter gav opp å fullføre utdanningen, og andre ble forsinket inntil ett år. Det er lagt ved dokumentasjon på vedtaket fra SD.

Frafall i perioden 2010 - 2013:

- Vår 2010: 0 studenter
- Høst 2010: 0 studenter
- Høst 2011: 1 student
- Vår 2012: 4 studenter
- Høst 2012: 4 studenter
- Vår 2013: 3 studenter
- Høst 2013: 13 studenter

NOKUT vurderer gjennomstrømningen som tilfredsstillende ut fra de forhold som er beskrevet.

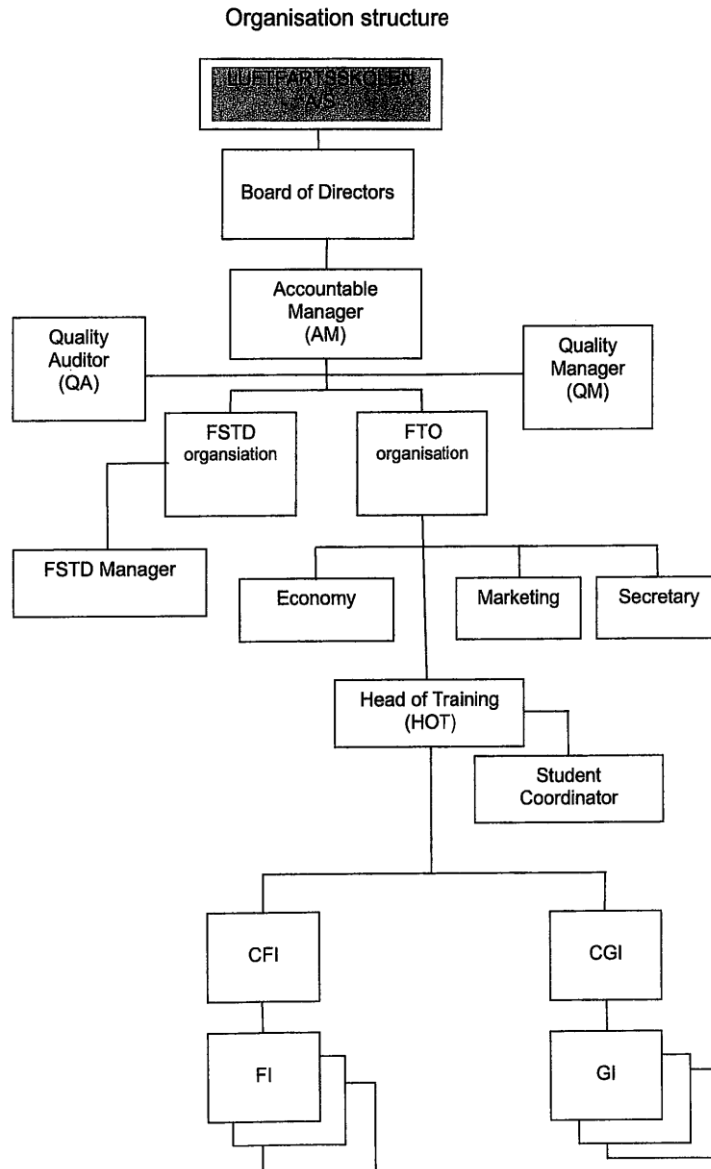
USA/Norge-studiet er ikke godkjent av NOKUT som en egen utdanning. Studentene som velger denne modellen, tar størstedelen av sin utdanning ved en av Luftfartsskolens partnerskoler i USA. De gjennomfører teori og flyging etter amerikansk regelverk, og mange velger å jobbe som flyinstruktør under pilotutdanningen før de returnerer til Norge. I følge skolens nettsider skal studentene normalt komme i gang med trafikkflygerteorien til den europeiske delen av utdanningen før de vender tilbake til Norge og fullfører teorien. Utdanningen avsluttes med et kort flyprogram før de flyr opp til europeiske sertifikater og fullfører med et MCC-kurs med simulatortrening.

De delene av utdanningen som gir amerikansk trafikkflygersertifikat er ikke en del av fagskoleutdanningen tilbydes har godkjent, og gir ikke støtte fra Lånekassen. Studentene vi snakket med som hadde gått på denne retningen sa at det på grunn av høyt arbeidspress var utfordrende å komme i gang med den europeiske teorien mens de var i USA. Selv om dette ikke direkte angår fagskolegodkjenningene, blir dette kommentert i den sakkyndige vurderingen, særlig under «Arbeidsmengde for studentene».

2.2 Organisasjonskart

Page 13
Part A
Amendment: 00
Date: 11.04.11

Luftfartsskolen FTO Operation Manual A



2.3 Om tilbyders hjemmeside

NOKUT har gjennomgått tilbyders hjemmesider, www.luftfartsskolen.no flere ganger under tilsynet med utdanningene. Samtidig med at Luftfartsskolen 13. februar 2014 ble informert om at utdanningene skulle revideres, mottok tilbyder en vurdering av de innsendte dokumentene og av nettsiden.

På hjemmesidene gir tilbyder informasjon om utdanningene som revideres.

Informasjonen er i hovedsak i samsvar med vedtaket om godkjenning av utdanningene og tilbyders egenrapport, men er strukturert slik at det blir uklart hva som er godkjent fagskoleutdanning og ikke. Det som står på hjemmesidene om opptakskrav til utdanningene stemmer ikke overens med informasjonen NOKUT har. Hjemmesidene inneholder informasjon som kan føre til misforståelse om bruk av fagskolebegrepet.

Skolens nettsider, www.luftfartsskolen.no er vesentlig endret i løpet av tilsynsprosessen. Det er oppgitt at det tilbys to ulike studieretninger, «studieretning Norge» og «studieretning USA/Norge», for *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter*. For begge retningene er det oppgitt at de gir studiepoeng. Dette er feil. Fagskoleutdanning gir fagskolepoeng og ikke studiepoeng.

Det er laget en egen bolk med informasjon om fagskoleutdanningene, hvor opptakskravet er beskrevet som minimum generell studiekompetanse eller vurdering av realkompetanse dersom søkeren fyller 25 år eller mer i opptaksåret. Dersom søkeren fyller 23 år i opptaksåret kan man også vurderes etter 23/5-regelen. Videre står det at «det er også mulig å gjennomføre hele eller deler av trafikkflygerstudiet ved Luftfartsskolen selv om du ikke oppfylder kravene til å følge fagskolestudiet. Kontakt skolen for informasjon om dette».

I ingressen på siden «Studieretninger ved Luftfartsskolen» står det «Luftfartsskolen tilbyr to forskjellige studieretninger frem til trafikkflyger på fly eller helikopter. Studieretning Norge og studieretning USA/Norge. Begge retninger er NOKUT-godkjente fagskolestudier, med unntak av den amerikanske delen av utdanningen i studieretning USA/Norge». Under informasjon om fagskoleutdanningen, gis det informasjon om at for studieretningen USA/Norge, er ikke den amerikanske delen av utdanningen en del av fagskolestudiet. Studentene vil derimot få kredit (godskrevet) fra Luftfartsskolen for den amerikanske utdanningen. Dette medfører at studentene i den siste del av utdanningen (krediteringsprogrammet) gjennomfører et forkortet fagskoleprogram og oppnår de samme europeiske trafikkflygersertifikatene som i «Studieretning Norge». Dette er egnet til å skape misforståelser. Det kan se ut som om studenter har krav på å få godskrevet utdanning fra USA. Det må være tydelig at studenten må søke opptak til fagskoleutdanningen og at skolen deretter kan innvilge innpassing eller fritak. Vi viser også til vår vurdering av reglementet.

Det er ikke samsvar mellom opptakskravene som er beskrevet på hjemmesiden og i reglementet. I reglementet står det at minstealder for realkompetansevurdering er 19 år. På siden «Start her» oppgis det at minstealder for å starte på «Studieretning Norge» er 16 år, mens det for «Studieretning USA/Norge» er 18 år. Luftfartsskolen må bestemme seg for hvilken alder som skal være minstealder for vurdering av opptak på grunnlag av realkompetanse, og det må være samsvar mellom informasjonen på nettsidene og reglementet. Det kommer heller ikke frem på hjemmesiden at studentene må bestå helsetest. Det er også uklart hva som menes med at det også er mulig å gjennomføre hele eller deler av trafikkflygerstudiet ved Luftfartsskolen, selv om kravene for å følge fagskolestudiet ikke er oppfylt.

Ut fra hjemmesiden kan det se ut som om aktuelle søkere til fagskoleutdanningen melder seg på det kurset som er aktuelt. Det fremkommer ikke at studentene faktisk må søke om opptak og at de kan få avslag på søknaden dersom kravene for opptak ikke er oppfylt. Det er heller ikke spesifisert hvilke vedlegg som skal lastes opp i påmeldingsskjemaet.

Tilbyder må gå gjennom sine nettsider og sørge for at informasjonen de gir er konsistent og korrekt, slik at de gir et korrekt bilde av godkjenningene og utdanningenes innhold og opptakskrav.

2.4 Dialogen mellom NOKUT og Luftfartsskolen AS

Luftfartsskolen ble med i tilsynet med eksisterende virksomhet for 2012-2013 i november 2012. Årsaken til dette var at Luftfartsskolen ikke hadde svart på brev fra NOKUT om å sende dokumentasjon på system for kvalitetssikring. Kartleggingen viste at det var mangler i styringsordningen, reglementet var ikke vurdert etter gjeldende krav og informasjonen på hjemmesiden var misvisende.

NOKUT opprettet tilsyn med fagskoleutdanningene *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter* i februar 2013. I løpet av tilsynsprosessen har det vært avholdt informasjonsmøte og dialogmøte, og tilbyder har to ganger sendt NOKUT etterspurt dokumentasjon, før revidering ble vedtatt. I dokumentasjonen NOKUT mottok 3. april 2013, var det flere mangler i styringsordning og reglement, og tilbyder synliggjorde ikke sitt ansvar for fagskoleutdanningene på en tilfredsstillende måte. Dette ble tatt opp med tilbyder på dialogmøtet, 8. mai 2013. I etterkant av møtet fikk Luftfartsskolen tilsendt NOKUTs vurdering av mottatt dokumentasjon, og skolen fikk fem måneders frist for å gjøre forbedringer og sende ny dokumentasjon.

Siste frist for å sende dokumentasjon før NOKUT vurderte om utdanningene skulle revideres, var 21. november 2013. I dokumentasjonen NOKUT mottok fant vi flere mangler i styringsordning og reglement og på nettsidene.

Læringsmålene for utdanningene var heller ikke kategorisert som kunnskap, ferdigheter og generell kompetanse, noe som har vært et krav siden januar 2009.

NOKUT sendte Luftfartsskolen vedtaket om revidering 13. februar 2014. Egenrapporteringskjema ble oversendt 21. februar 2014. NOKUT mottok egenrapporten 28. april 2014. Institusjonsbesøk med sakkyndige ble gjennomført 16. juni 2014 i Luftfartsskolens lokaler i Oslo.

Utkast til tilsynsrapport ble sendt til tilbyder 10. desember 2014, og NOKUT mottok tilsvaret fra tilbyder 28. januar 2015.

NOKUTs styre fattet 23. mars 2015 vedtak om at utdanningene ikke fylte kravene. Tilbyder fikk frist til 23. juni 2015 med å legge frem ny dokumentasjon. 25. mars 2015 mottok NOKUT brev fra Luftfartsskolen der de understreket at de i egenrapporten av 28. april 2014 hadde lagt frem avtaler mellom Luftfartsskolen, Rørosfly og Fjellfly. Disse avtalene ble ikke vurdert av sakkyndige i tilleggsvurderingen. NOKUT møtte Luftfartsskolen 15. april 2015. På bakgrunn av dette omgjorde NOKUT vedtaket og gav tilbyder ny frist til 18. mai til å legge frem ny dokumentasjon. 19. mai 2015 mottok NOKUT slik dokumentasjon. 22. juni 2015 stilte NOKUT noen spørsmål til denne dokumentasjonen, og fikk svar på disse 24. juni 2015.

NOKUTs styre vedtok 24. september 2015 at de grunnleggende forutsetningene for å drive fagskoleutdanning er oppfylt, og gav Luftfartsskolen frist til 19. november 2015 å dokumentere at utdanningene også oppfyller de faglige kravene. NOKUT mottok dokumentasjon innen fristen, og sakkyndige gjorde en ny vurdering. Denne vurderingen ble sendt til Luftfartsskolen 23. desember 2015. Luftfartsskolen har ikke gitt tilbakemelding om feil eller mangler i den siste vurderingen.

Se også kapittel 7 for en beskrivelse av endringene i saksprosessen.

3 Innledende vurdering

Teksten i dette kapittelet er NOKUTs administrative vurdering av de grunnleggende forutsetningene som må være oppfylt for kunne tilby fagskoleutdanning. Noen av kravene vurderes både av NOKUTs administrasjon, og den sakkyndige komiteen. Der det forekommer «vi» i dette kapittelet, er det et uttrykk for NOKUTs administrasjon. Paragrafene i parentes i overskriftene henviser til tilsvarende paragrafer i fagskoletilsynsforskriften. Teksten i boksene er fra fagskoletilsynsforskriften.

3.1 Oppsummering

Luftfartsskolen har i løpet av tilsynsprosessen gjort store endringer i styringsordning og reglement etter tilbakemeldinger fra NOKUT. De har også gjort endringer på nettsiden.

Mange av de problemene vi tidligere i tilsynsprosessen fant i styringsordning og reglement er nå rettet opp, men det er fremdeles mangler i styringsordning og reglement. De fleste av disse manglene er knyttet til forskriftsendringene som kom i 2013, gjennom forskrift om fagskoleutdanning og fagskoletilsynsforskriften. Manglene på nettsiden har i liten grad blitt rettet opp siden februar 2014, da skolen fikk en vurdering også av denne.

3.2 Grunnleggende forutsetninger for å tilby fagskoleutdanning (§ 3-1)

3.2.1 Krav i fagskoleloven med forskrifter

- (1) Krav i fagskoleloven med forskrifter skal være oppfylt. NOKUT vurderer følgende krav:
- Grunnlag for opptak. Grunnlaget for opptak skal være relevante kvalifikasjoner på nivå 4 i Nasjonalt kvalifikasjonsrammeverk for livslang læring. Søkere har krav på å få vurdert om de er kvalifisert for opptak til en utdanning på grunnlag av realkompetanse.
 - System for kvalitetssikring
 - Organisasjon og ledelse. Det er tilbyders styre som er ansvarlig for utdanningen.
 - Studentenes læringsmiljø og rettigheter.
 - Vitnemål.
 - Reglement. Reglementet skal fastsette studentenes rettigheter og plikter, og være utformet slik at det sikrer lik og upartisk behandling.
 - Klageinstans. Styret selv fastsetter regler for klagebehandling. Minst én student skal være medlem i klageinstansen.

Vurdering

Grunnlag for opptak

Det formelle opptakskravet for utdanningene *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter* er generell studiekompetanse. Siden det ikke finnes noe fag- eller svennebrev som utdanningen naturlig bygger på, er dette tilfredsstillende i henhold til fagskoletilsynsforskriften. Dette betyr likevel at utdanningssøkende med fagbrev vil måtte realkompetansevurderes, i motsetning til om det formelle opptakskravet var «fullført videregående opplæring». Samtidig gjør krav til matematikkunnskaper at generell studiekompetanse nok er riktig opptakskrav til disse utdanningene.

Den sakkyndige komiteen gir i kapittel 4 en fyldigere vurdering av opptakskravet.

Organisasjon og ledelse

NOKUT har tidligere funnet styringsordningen tilfredsstillende, jf. NOKUTs sak 06/52 av 22. februar 2008, med endring i sak 08/170 av 1. oktober 2008. I løpet av tilsynsprosessen med disse

utdanningene har styringsordning og reglement blitt vurdert to ganger. Første vurdering konkluderte med at dokumentasjonen var uoversiktlig. 22. november 2013 leverte tilbyder ny dokumentasjon. Denne var mer oversiktlig, men hadde fremdeles flere mangler. Som del av egenrapporten har tilbyder levert ny dokumentasjon av styringsordning og reglement.

Styrevedtektene er datert 1. april 2014, og signert av styreleder og daglig leder, som også sitter i styret. Styrets sammensetning oppfyller lovens krav, og det fremgår tydelig hvordan representanter for studentene og ansatte velges. Det fremgår tydelig hvilke rettigheter representantene har, men siden det i utgangspunktet er styret som skal behandle klager må det fremgå at studentrepresentanten i styret har stemmerett i klagesaker, og at studentrepresentanten har en personlig vara. Vara skal også velges av studentene. Se også vurdering av reglementets bestemmelser om klagebehandling.

Styrets ansvar for fagskoleutdanningene fremgår for de fleste av kravene klart av styrevedtektene, og dekker i hovedsak de forhold styret er pålagt å ta ansvar for etter fagskoleloven.

Det kommer ikke tydelig frem at styret er ansvarlig for kvalitetssikring av utdanningen. Selv om system for kvalitetssikring for Luftfartsskolen er underlagt Luftfartstilsynet, og NOKUT ikke vurderer systemet i denne revideringen, må det likevel komme tydelig frem at styret har det overordnede ansvaret. At styret er ansvarlig for kvalitetssikringen innebærer at de bør uttale seg om hvilke forhold tilbyder skal innhente tilbakemeldinger om, for å sikre kvaliteten i utdanningen. De bør også uttale seg om utformingen av årsrapporten, da dette er den måten styret holdes orientert om utdanningens kvalitet på. Som et ledd i kvalitetssikring av fagskoleutdanningen, bør styret også vurdere ledelsens styring av fagskolevirksomheten.

Det kommer heller ikke tydelig frem at styret skal ansette administrativ og faglig ledelse. Det kan ikke delegeres til administrativ leder å ansette faglig leder eller motsatt. Tilbyder må ta dette inn i styrevedtektene.

I styrevedtektenes § 6, første ledd, står det at styret er ansvarlig for alle «elever». «Elev» er et begrep som hører hjemme i grunnskolen og i videregående opplæring. For høyere utdanning og fagskoleutdanning benyttes begrepet «student». Tilbyder må erstatte begrepet «elev» med «student» i sine dokumenter.

Studentenes læringsmiljø og rettigheter

Egenrapporten dokumenterer på en tilfredsstillende måte hvem som har ansvar for de oppgaver som er beskrevet i fagskoleloven § 4, og som påvirker studentenes rettigheter. Skolesjefen (Head of Training) har det daglige ansvaret for formidling av nødvendig informasjon til søkere og studenter, for fastsettelse av krav til ledelse og lærer- og instruktørkompetanse, å legge til rette for opprettelse av studentorgan og for å samarbeide med studentorganet. I styrevedtektene står det at «Styret er ansvarlig for det overordnede læringsmiljø». Vi forstår med dette at styret har det overordnede ansvaret for studentenes læringsmiljø, men anbefaler at tilbyder omformulerer dette, slik at det kommer tydeligere frem at det er ansvaret som er overordnet, ikke læringsmiljøet. I samme bestemmelse kan det også bli tydeligere at styret skal samarbeide med studentorganet om læringsmiljøet, selv om det så klart er positivt med samarbeid om andre tema også.

Vitnemål

Tilbyders mal for vitnemål inneholder all nødvendig informasjon. Vitnemålet tilfredsstiller kravene i fagskoleloven med forskrifter. I vitnemålsmalene NOKUT har mottatt går det ikke frem at PPL (privatflygersertifikat) er en del av utdanningen. Luftfartsskolen har hatt PPL som opptakskrav til utdanningene, men er i ferd med å integrere dette i utdanningene, slik at ikke opptak forutsetter krav

utover videregående opplæring. Vi forutsetter at vitnemålet gjenspeiler dette når PPL er integrert i utdanningene.

Reglement

NOKUT har tidligere funnet reglementet tilfredsstillende, jf. NOKUTs sak 06/52, med endring i sak 08/170. NOKUT har vurdert reglementet to ganger tidligere i løpet av tilsynsprosessen. Ved første vurdering ble dokumentasjonen vurdert som uoversiktlig. I andre vurdering ble det påpekt en del mangler. Reglementet NOKUT mottok som del av egenrapporteringen er datert 25. april 2014, men det var ikke oppgitt hvem som har vedtatt det. Tilbyder må sørge for at det også står i reglementet hvem som har vedtatt det.

Opptak

Bestemmelsene om opptak må bli tydeligere. Det kommer frem at andre utdanningsprogrammer og arbeidserfaring (fra tekniske fag, transport eller ledelse) kan gi opptak på realkompetanse, om man har «tilegnet seg tilsvarende nødvendige kunnskaper og ferdigheter». I en realkompetansevurdering skal søkerne vurderes opp mot det formelle opptakskravet, i dette tilfellet generell studiekompetanse. Det er ikke anledning til å stille høyere krav til de som skal realkompetansevurderes enn til de som skal tas opp på formell kompetanse. Det kommer ikke tydelig frem hvilke deler av det formelle opptakskravet realkompetansevurderingen skal sikre at studentene har, og det er også uklart hvordan arbeidserfaring fra tekniske fag, transport og ledelse vil sikre at studentene har tilsvarende forutsetninger som generell studiekompetanse. Tilbyder må sørge for at det er samsvar mellom det formelle opptakskravet og kravet til realkompetanse. Se også vurdering fra sakkyndig komité.

Innpassing og fritak

Reglementet har bestemmelser om innpassing og fritak. Studenter kan søke Luftfartsskolen om fritak på grunnlag av tidligere gjennomført relevant utdanning. Det er ikke oppgitt at man kan få fritak på bakgrunn av realkompetanse. Dersom det ikke er mulig å opparbeide ikke-formell eller uformell kompetanse som kan ligge til grunn for realkompetansevurdering av søknad om fritak, er det ingen grunn til å omtale mulighet for fritak på bakgrunn av realkompetanse. Tilbyder bør likevel gjøre en vurdering av om bestemmelsen, slik den står, er til hinder for å gi fritak for flytimer studentene har gjennomført andre steder enn gjennom Luftfartsskolen. I bestemmelsene om innpassing og fritak må det gå frem at utgangspunktet for vurderinger om innpassing og fritak skal være læringsutbyttebeskrivelsene for den aktuelle utdanningen eller det aktuelle emnet og fagskolepoeng eller andre vurderinger av omfang, nivå og arbeidsbelastning for de emner eller den kompetanse det søkes om innpassing eller fritak for.

Eksamen og vitnemål

Det er Luftfartstilsynet som arrangerer teoretisk eksamen og ferdighetsprøve / skill test.

Eksamensordningen er i hovedsak tilfredsstillende beskrevet. I kapittel 5, Eksamen, punkt c), står det at det opprettes ny sensur ved klage på karakter. Det bør også her gå frem at ny sensur blir arrangert av Luftfartstilsynet. Punkt e) i samme kapittel, som omhandler klagerett på eksamen, bør nok flyttes til før punkt c), for å lette lesingen av reglementet.

I kapittel 6, Vitnemål, punkt a), står det at studentene får studiepoeng. Dette må endres til fagskolepoeng, da studiepoeng bare kan oppnås gjennom høyere utdanning.

Klagebehandling

Klagebehandling er i hovedsak tilfredsstillende beskrevet i reglementet, men det er noen mangler tilbyder må rette opp.

I utgangspunktet er det styret som behandler klager. Reglementet åpner også for at styret kan oppnevne særskilt klagenemnd ved habilitetsspørsmål eller lignende. Reglementet beskriver krav til klagenemndas sammensetning. Kravene er ikke tilfredsstillende. Det skal være en studentrepresentant i klageinstansen, og studentene skal selv oppnevne et medlem med personlig vara til klagenemnda. Dette er ikke tatt med i tilbyders reglement. Kravene om at ingen av medlemmene i klagenemnda skal være under 25 år er heller ikke forenlig med at studentene står fritt til å velge sin egen representant med vara til klagenemnda. Tilbyder må endre kravene til klagenemndas sammensetning og til aldersgrense for klagenemndas medlemmer, og gjøre det tydelig at det i klagenemnda skal være en studentrepresentant, med personlig vara, valgt av studentene.

I reglementets kapittel 7, Disiplinære sanksjoner definerer tilbyder hva som kan føre til bortvisning, utestenging og utvising. I kapittel 8, Klagebehandling går det frem at studenter kan klage på vedtak om «bortvising, utestenging, utvisning og andre disiplinærsaker». Dersom tilbyder ønsker å kunne bruke andre disiplinære sanksjoner, må det gå tydelig frem hvilke disse er. Det er også uklart hva som ligger i at studenter kan klage på «nettskole» og «klasserom». Dette bør gjøres tydeligere, og det bør i samme opprøpsning komme tydelig frem at studentene kan klage på eksamenskarakter.

I kapittel 8, punkt b) forklarer reglementet hvordan en klage fremmes. Her er det kommet inn en skrivefeil, det står at «klager skal fremmes og behandles av Luftfartstilsynet». Det skal nok stå at klage på eksamensresultat skal «fremmes til og behandles av Luftfartstilsynet». Tilbyder bør rette dette. Se også sakkyndiges vurdering under «Eksamens- og vurderingsordningene».

3.2.2 Samarbeid med yrkesfeltet

(2) Tilbyder skal samarbeide med aktører i yrkesfeltet og delta i faglige nettverk som sikrer at utdanningens læringsutbytte er relevant for yrkesfeltet.

Se sakkyndiges vurdering.

3.2.3 Fagskolepoeng

(5) Utdanningen skal ha et omfang av 30, 60, 90 eller 120 fagskolepoeng.

Vurdering og konklusjon

Trafikkflyger fly har et omfang på 120 fagskolepoeng og oppfyller kravet om at fagskoleutdanninger skal ha et omfang av 30, 60, 90 eller 120 fagskolepoeng. *Trafikkflyger helikopter* har derimot et omfang på 108 fagskolepoeng. Utdanningens omfang ville ikke blitt godkjent i dag, men bestemmelsen om omfang og fagskolepoeng har heller ikke tilbakevirkende kraft. Tilbyder bør likevel vurdere om omfanget er hensiktsmessig.

Tilbyder bør vurdere om utdanningens omfang skal endres.

3.2.4 Arbeidsmengde for studentene

(6) Det totale antall arbeidstimer for studentene skal normalt være mellom 1500-1800 timer per år.

Se sakkyndiges vurdering.

Konklusjon – grunnleggende forutsetninger

Nei, kravene er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må

- sørge for at informasjonen de gir på nettsidene er konsistent og korrekt
- må gjøre det tydelig at studentrepresentanten i styret har stemmerett i klagesaker, og at studentrepresentanten har en personlig vara
- gjøre det tydelig i styrevedtektene at styret
 - har det overordnede ansvaret for kvalitetssikringen av utdanningen
 - skal ansette administrativ og faglig ledelse
- sørge for at det står i reglementet hvem som har vedtatt det
- bruke begrepet «studenter» i stedet for «elever»
- sørge for at det er samsvar mellom formelt opptakskrav og krav til realkompetanse, og gjøre bestemmelsene om opptak tydeligere
- gjøre det tydeligere at læringsutbyttebeskrivelser for det/den aktuelle emnet/utdanningen skal være grunnlag for vurdering av søknad om fritak eller innpassing
- skrive at studentene får fagskolepoeng, ikke studiepoeng
- endre kravene til klagenemndas sammensetning og til aldersgrense for klagenemndas medlemmer, og gjøre det tydelig at det i klagenemnda skal være en studentrepresentant, med personlig vara, valgt av studentene
- oppgi alle disiplinære sanksjoner de ønsker å benytte

Tilbyder bør

- vurdere om bestemmelsen om fritak er til hinder for å gi fritak for praktisk øving (for eksempel flytimer), eller om det er hensiktsmessig å ikke gi fritak på grunnlag av uformell/ikke-formell kompetanse
- gjøre det tydeligere i eksamensreglementet at Luftfartstilsynet oppretter ny sensur ved klage på karakter
- rydde i rekkefølgen på punktene om klage, for å bedre lesbarheten
- rydde i oversikten over vedtak studentene kan klage på
- rette opp skrivefeil så det tydelig går frem at klager på eksamensresultat skal fremmes til Luftfartstilsynet

3.3 System for kvalitetssikring (§ 5-1)

3.3.1 Systembeskrivelse

(1) Tilbyder skal ha en systembeskrivelse som består av de ulike elementene i kvalitetssikringssystemet og viser sammenhengen mellom disse. Beskrivelsen skal omfatte ansvarsforhold og rapporteringslinjer, og det skal fremgå hvordan informasjonen systemet fremskaffer blir brukt til å utvikle og forbedre utdanningene.

NOKUT-forskriften § 5-2 sier at NOKUT skal vurdere om systemet for kvalitetssikring ved fagskoler er tilfredsstillende. Bestemmelsen sier også at NOKUT kan gi unntak fra bestemmelsene om kvalitetssikring i denne forskrift hvis et system for kvalitetssikring allerede inngår i kravene fra norsk offentlig sertifiserende eller autoriserende myndighet, jf. denne forskrift § 5-1 femte ledd.

Luftfartstilsynet har bekreftet at de har godkjent Luftfartsskolens system for kvalitetssikring. Det er derfor ikke gjort en vurdering av system for kvalitetssikring i denne revideringen.

4 Sakkyndig vurdering av fagskoleutdanningene *trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter*

Teksten i dette kapittelet er de sakkyndiges vurdering. Der det forekommer «vi», er det et uttrykk for de sakkyndige. Paragrafene i parentes i overskriftene henviser til tilsvarende paragrafer i fagskoletilsynsforskriften. Teksten i boksene er fra fagskoletilsynsforskriften.

Utdanningene har mange felles elementer. Den sakkyndige vurderingen er derfor gjort samlet. Der det er nødvendig med ulike vurderinger, er dette angitt.

4.1 Oppsummering²

Tilbyder må både tilfredsstillende NOKUT sine krav etter fagskoleloven, og dertil hørende forskrifter, samt Luftfartstilsynets krav, som følger av felles europeisk regelverk, om utdanne-, og sertifisering av besetningsmedlemmer nedfelt i European Aviation Safety Agency, (EASA). Dette er vedtatt gjennomført i Norge blant annet som en følge av EØS-avtalens vedlegg XIII nr. 66ne. Sakkyndig komité har ikke avdekket større avvik mellom de to regelverkene, men gjengir enkelte deler av relevans sett opp mot NOKUTs fagskoletilsynsforskrift, der disse ikke er sammenfallende.

Sakkyndige har ikke funnet at NOKUTs og Luftfartstilsynets krav er motstridende, men tilbyder og ansatte ved fagskolen har selv trukket frem problemstillinger knyttet til eksamen og klager på eksamen. Eksamen blir arrangert av Luftfartstilsynet, og ligger derfor utenfor det skolen kan ha ansvar for.

NOKUT krever at tilbyder har ansvar for *hele* utdanningene, og godkjenner bare fullstendige fagskoleutdanninger. Luftfartstilsynet kan godkjenne enkeltdeler av en modulbasert utdanning. NOKUT vedtok å revidere utdanningene fordi tilbyder ikke kunne dokumentere tilfredsstillende at de tar ansvaret for utdanningene. Tilbyder har ikke dokumentert tydelig i egenrapporten og på institusjonsbesøket at de selv kan tilby hele utdanningene³. Tilbyder har omtalt prosesser som skal gjøre det mulig for Luftfartsskolen å oppfylle dette kravet, men eventuelle resultater av prosessene har ikke blitt dokumentert.

Tilbyder har heller ikke lagt frem studieplaner. De har i egenrapporten skissert innholdet i utdanningene. Luftfartstilsynet godkjenner Training manuals, men disse tilfredsstiller ikke uten videre NOKUTs krav. Tilbyder har på institusjonsbesøk opplyst om at de er i ferd med å utarbeide studieplaner som skal fylle NOKUTs krav.

Luftfartsskolen tilbyr teoriundervisning og simulatortrening i sine lokaler i Oslo. Luftfartsskolen kunne i egenrapporten og på institusjonsbesøket vise at de tar ansvaret for disse delene av utdanningene. Sakkyndig komité påpeker likevel at det er et behov for å skape en bedre sammenheng mellom de ulike delene av utdanningene.

² Dette er oppsummeringen etter sakkyndiges første vurdering, og er ikke blitt endret etter tilleggsvurderingene.

³ Luftfartstilsynet har bekreftet at de har godkjent Luftfartsskolen for de teoretiske delene av utdanningene, samt MCC (Multi Crew Co-Operation).

4.2 Grunnleggende forutsetninger for å tilby fagskoleutdanning (§ 3-1)

4.2.1 Opptak

- (1) Krav i fagskoleloven med forskrifter skal være oppfylt. NOKUT vurderer følgende krav:
- a) Grunnlag for opptak. Grunnlaget for opptak skal være relevante kvalifikasjoner på nivå 4 i Nasjonalt kvalifikasjonsrammeverk for livslang læring. Søkere har krav på å få vurdert om de er kvalifisert for opptak til en utdanning på grunnlag av realkompetanse.

Vurdering

Det formelle opptakskravet for begge utdanninger er generell studiekompetanse. Tilbyder krever også at søkere skal ha medisinsk sertifikat for flygere (klasse 1). Dette ser vi som positivt. I tillegg krever det felles europeiske regelverket for utdanning av yrkesflygere, under delen «pre-requisites for training», Part FCL ORA.ATO.145*, at tilbyder skal sikre tilstrekkelige forkunnskaper i matematikk, fysikk og engelsk til å fullføre utdanningen. Generell studiekompetanse gir nå to år matematikk. På institusjonsbesøket sa studenter at det kunne være tungt å komme seg gjennom utdanningen med bare ett år matematikk fra videregående.

*) ORA.ATO.145, AMC1 to App 3

When ensuring that the applicant complies with the prerequisites for the course, in accordance with ORA.ATO.145, the ATO should check that the applicant has enough knowledge of mathematics, physics and English to facilitate the understanding of the theoretical knowledge instruction content of the course.

Den vanlige metoden for å sikre dette, og oppfylle kravet fra EASA, er å gjennomføre opptaksprøve. Vi mener at tilbyder må innføre en opptaksprøve. Tilbyder bør også vurdere om de skal innføre et støttetilbud for å sikre at studentene har et høyt nok nivå, særlig i matematikk, eller om de skal tilby frivillig forkurs.

Av reglementet og nettsidene fremkommer det at SIAP-test, en flypsykologisk rådgivningstest / lempelighetstest, listes opp som et krav for studenter som blir tatt opp på realkompetanse og for de som skal ta «Studieretning USA/Norge». De som blir tatt opp på formell kompetanse til den rent «norske» utdanningen er ikke nødt til å ta testen, men får tilbud om det. Søkere kan melde seg på testing gjennom skolens nettsider, og tilbys testing ved skolen gjennomført av firmaet SIAP Norway AS. Testen gir den enkelte søker en individuelt basert pekepinn på flere parametere som eksempelvis allmenn og vitenskapelig forståelse, romforståelse (spatiale evner), engelskkunnskap med mer. Med andre ord bidrar denne til en bevisstgjøring for den enkelte søker, der man gis muligheten til å fordype seg i de elementer de vil ha behov for. Realkompetansevurderingen skal måle om søkere har tilsvarende kompetanse som det formelle kravet. Siden bare de som søker opptak på realkompetanse som må ta SIAP-test, blir det etter vår oppfatning stilt høyere krav i realkompetansevurderingen enn i det formelle kravet. Tilbyder må sørge for at de ikke stiller høyere krav i realkompetansevurderingen enn i det formelle opptakskravet.

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må

- innføre en opptaksprøve
- sørge for at de ikke stiller høyere krav i realkompetansevurderingen enn i det formelle opptakskravet

Tilbyder bør vurdere om de skal innføre et støttetilbud for å sikre at studentene har et høyt nok nivå, særlig i matematikk, eller om de skal tilby frivillig forkurs.

4.2.2 Samarbeid med yrkesfeltet

(2) Tilbyder skal samarbeide med aktører i yrkesfeltet og delta i faglige nettverk som sikrer at utdanningens læringsutbytte er relevant for yrkesfeltet.

Vurdering

Tilbyder oppgir samarbeidspartnere til blant annet å være «CAE» og «SIAP». CAE er blant verdens største tilbydere innen produkter og tjenester knyttet «Synthetic Training Devices», eller flysimulatorer, med blant annet treningssentre i Oslo, Stockholm og København. Tilbyder har kontraktsfestet tilgjengelighet til disse, og tilbyr dermed eksempelvis ulike kurs på flytypen Boeing 737, (se <http://www.cae.com/worldwide-presence/cae-also-training-centre/>).

SIAP er et selskap som tilbyr tjenester innen seleksjon av piloter, «Human Factor»-oppdrag samt kursvirksomhet i tilknytning til dette (se <http://siap.no/>). Intervjuet avdekket at tilbyder anbefalte studentene å gjennomføre en seleksjonstest arrangert av SIAP innen kursstart, uten at dette var et absolutt krav. Utover dette kan ikke sakkyndig komité se at SIAP kan anses å være en samarbeidspartner.

Våre vurderinger er at tilbyder synes å ha misforstått noe vedrørende hva NOKUT legger i begrepet samarbeid med yrkesfeltet, da NOKUT legger vekt på at samarbeid med yrkesfeltet skal være med å sikre at utdanning er i tråd med det yrkesfeltet etterspør. Vi tar tilbyders innspill vedrørende CAE og SIAP som en orientering.

I tillegg er tilbyder medlem av landsforeningen NHO Luftfart, og deltar i deres operative utvalg, (se <http://nholuftfart.no/>). NHO har over 40 medlemsbedrifter som består av blant annet flyselskaper og andre luftfartsrelaterte virksomheter i Norge. Vi legger derfor mer vekt på medlemskapet skolen har i Operativt Utvalg i NHO, og vi anser dette som en naturlig og viktig samarbeidsarena.

Faglærerne som er ansatt på timebasis er aktive flygere eller nylig pensjonerte, og på institusjonsbesøket trakk disse selv frem egen kontakt med yrkesfeltet som en garanti for at utdanningen er yrkesrettet. De trakk også frem at slike utdanninger er veldig tett regulert gjennom internasjonalt regelverk, og underlagt Luftfartstilsynet.

Ovennevnte til tross, blir det en vurderingssak om sakkyndig komité anser at tilbyder oppfyller dette kravet på en tilfredsstillende måte. I NOKUTs «Veiledning til tilbydere av fagskoleutdanning» tydeliggjøres dette:

NOKUT krever at tilbyder har formelle samarbeidsavtaler med aktører i yrkesfeltet. Det er ikke tilstrekkelig at enkeltpersoner i fagmiljøet har uformell kontakt med representanter for yrkesfeltet, da dette samarbeidet lett vil kunne opphøre når disse ikke lenger er ved fagskolen. Formelle samarbeidsavtaler trenger ikke være økonomisk

forpliktende. Samarbeidsavtalene må imidlertid vise hva dere skal samarbeide om. Det er viktig at dere tenker godt igjennom hvordan samarbeidet best kan bidra til å sikre kvaliteten i utdanningen. Samarbeidet bør omfatte både utvikling, gjennomføring og evaluering av utdanningen. Fordi hensikten med slike samarbeidsavtaler er at skolen skal få tilbakemeldinger på kvaliteten i utdanningene de tilbyr, har vi vanskelig for å se at kravet er tilfredsstillende oppfylt. Tilbyder må formalisere samarbeidsavtaler som handler om å sikre kvaliteten på de konkrete utdanningene.

Med bransjespesifikk kunnskap vedrørende alle de store norske fly- og helikopterselskap, vurderer vi medlemskapet i NHO Luftfart sitt Operative Utvalg som en forpliktende arena, som går lengre enn uformell kontakt med representanter i yrkesfeltet. Dette utvalget består i hovedsak av operativ ledelse, stort sett representert ved «Direktor Flight Operations», eller flygesjefene i fly- og helikopterselskapene. Disse sitter ofte på samlet, operativ kunnskap om en rekke forhold i det respektive selskap, og vil også være i stand til å formidle eventuelle tilbakemeldinger av betydning overfor tilbyder. Vi anbefaler likevel tilbyder å formalisere samarbeidsavtaler utover medlemskapet i NHO Luftfart. Dette bør være et strukturert opplegg, der flyselskap og skole gjensidig kan utveksle informasjon og tilbakemeldinger. Tema for møter eller informasjonsinnhenting bør være tilbakemeldinger fra flyselskap om kvaliteten i de konkrete utdanningene, elementer som har med flyselskapenes må- og bør-krav utover minstekravene, «flight safety»-elementer med mer. Dette vil komme tilbyder, studentene og flyselskapene til gode.

Konklusjon

Ja, kravet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder bør formalisere samarbeidsavtaler som handler om å sikre kvaliteten på de konkrete utdanningene, herunder en strukturert utveksling av informasjon med flyselskapene.

4.2.3 Standarder, konvensjoner og avtaler

(3) Utdanninger som reguleres av nasjonale eller internasjonale standarder, konvensjoner og avtaler skal tilfredsstillende kravene i disse.

Vurdering

Tilbyder vedlegger godkjenning som «Approved Training Organisation», utstedt av fagmyndigheten i Norge, Luftfartstilsynet. I egenrapporten viser tilbyder til et omfattende lov-, og regelverk som regulerer utdannelsen av trafikkflygere. Dette dreier seg blant annet om felleseuropeiske regler Norge har ratifisert. De viktigste som regulerer tilbyders studietilbud er EASA Basisforordningen, nr. 216/2008, Forordning (EU) nr. 1178/2011 og 290/2012 «Regulation on Aircrew», Annex I: Part FCL, Annex III: Licences of non-EU states, Annex IV: Part-MED, Annex VII: Part-ORA.

Dernest følger flere norske lover, forskrifter og andre utfyllende bestemmelser, som lov om luftfart, nasjonale bestemmelser for sivil luftfart (BSL) med mer. Det er Luftfartstilsynet som forvalter disse lovene i Norge samt holder årlige virksomhetstilsyn der man blant annet sjekker at regelverket følges. Tilbyder innehar Approved Training Organisation, ATO Approval, for å tilby de kursene studentene kan velge blant. Godkjenningen publiseres på Luftfartstilsynets hjemmesider:

<http://www.luftfartstilsynet.no/selvbetjening/utdanning/article12.ece>.

Regelverket er nylig endret, og skolen har i 2014 vært gjennom en godkjenningsprosess med Luftfartstilsynet for å bli godkjent etter det nye regelverket. Operative manualer og treningsmanualer må endres, gjennomgås og godkjennes. Likeså må helt nye krav til blant annet «Safety Management System», og Compliance Monitoring utarbeides, stillinger besettes og stillingsinnehavere aksepteres med mer. Overgang til Approved Training Organisation, (ATO)⁴ krever at det utstyr, eksempelvis i form av syntetiske treningsmidler (simulator) med mer, blir beskrevet og godkjent i detalj. Skolen har dokumentert *tidligere* godkjenning. Luftfartsskolen har i dag egen godkjenning bare for deler av undervisningsporteføljen, og har basert seg på samarbeidsavtaler for å komplettere utdanningen. Fjellfly og Rørosfly innehar godkjenning for de øvrige elementene, og godkjenningsdokumentene til disse er lagt ved.

Tilbyder har ikke oversendt nye godkjenningsbrev i henhold til gjeldende regelverk. Tilbyder må også legge frem godkjenninger for praktisk flyging. Dette ligger på den ene side under Luftfartstilsynets ansvarsområde, men er på den annen side nødvendig for at studentene skal kunne gjennomføre utdanningen og avlegge eksamen slik at også fagskoleutdanningen kan gjennomføres. Vi har derfor ikke foretatt en strukturert gjennomgang av dette materialet.

Dette anses med andre ord som et absolutt krav for å kunne drive disse utdanningene, tilbyder må fremlegge godkjenning fra Luftfartstilsynet.

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må dokumentere at de har de nødvendige godkjenningene fra Luftfartstilsynet, slik at de kan tilby hele utdanningene.

4.2.4 Praksisavtaler

(4) For utdanninger med praksis skal det foreligge avtaler som regulerer vesentlige forhold av betydning for studentene.

Vurdering

Utdanningene inneholder ikke praksis, vi har derfor ikke vurdert dette kravet.

4.2.5 Arbeidsmengde for studentene

(6) Det totale antall arbeidstimer for studentene skal normalt være mellom 1500-1800 timer per år.

Vurdering

For *trafikkflyger fly* oppgir tilbyder at det samlede antallet arbeidstimer er 3122 timer.

For *trafikkflyger helikopter* oppgir tilbyder at det samlede antallet arbeidstimer er 2768 timer.

⁴ EASA ORGANISATION REQUIREMENTS FOR AIRCREW, [PART-ORA], Subpart ATO

Omfanget er innenfor rammene av fagskoleloven. Omfanget må beskrives i studieplanen, se også «Utdanningens innhold».

Luftfartsskolen har valgt å tilby *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter* som modulære utdanninger, forskjellene mellom modulære og integrerte løp blir drøftet under «Utdanningens innhold». En modulær trafikkflygerutdanning består av frittstående kursenheter. For hvert enkelt kurs utdanningen består av, finnes det spesifikke progresjonskrav som må oppfylles for å kunne ta neste kurs. Etter å ha fullført et kurs, kreves det som regel at studenten må fly på «egenhånd» for å oppnå kravene for neste kurs.

I modulær trafikkflygerutdanning for både fly og helikopter kreves ca. 100-110 timers «timesamling», det vil si flyging som blir gjort som egenarbeid. Her gis studenten et semistrukturert opplegg, der han/hun på egenhånd er ute og samler erfaring, uten instruktør i fly, og/eller helikopter. Sett fra regelverket Luftfartstilsynet forvalter ligger disse flytimene «utenfor» de ordinære kursene / den modulære utdanningen. Sett opp mot dette regelverket gjøres denne flygningen i regi av den enkelte student, og krever ingen involvering fra flyskolen. Her skiller Luftfartstilsynets og NOKUTs krav seg. Luftfartstilsynet ser ikke dette som en del⁵ av utdanningen Luftfartsskolen har godkjenning for. For å fylle NOKUTs krav må alt som kreves for at den student skal fullføre utdanningen regnes med, og tilbyder må ha ansvar for hele utdanningen.

Studentene må ha gjennomført og bestått deler av utdannelsen for å kunne samle flytimer. For-, og etterarbeid i forbindelse med disse flyturene er behørig beskrevet av tilbyder, men sakkyndig komite stiller spørsmål ved om det volum som her er angitt, fremstår som for høyt.

I tilbyders redegjørelse fremkommer det at begrepet «timesamling» benyttes både som en direkte angivelse av arbeidsomfang, i tillegg til en indirekte angivelse gjennom å oppgi et beregnet antall tilleggstimer som følge av dette. I egenrapporten oppgir Luftfartsskolen at flyging, forberedelse og briefing er en svært stor del av utdanningen. Den klart største delen av dette er oppgitt å bestå av klasseromsundervisning/briefing og egenstudier. Luftfartsskolen har i egenrapporten oppgitt at «timesamlingen» genererer 1,5 timer briefing og 1,5 timer egenstudier/forberedelser pr. flight, mens studentene selv sier de stort sett bruker 1-1,5 time til sammen før og etter en flight, inkludert planlegging av turen. 1,5 timer for egenstudier/forberedelser er et troverdig anslag, men vi kan ikke se at studentene får så mye lærerstyrt briefing som egenrapporten oppgir. Både studenter og ansatte ved tilbyder gir inntrykk av at utdanningene krever mye arbeid. Vi har ikke grunn til å tro at det samlede timeantallet studentene må bruke for å fullføre utdanningen er urealistisk, men fordelingen av timer som er gjort i egenrapporten er misvisende.

Vi stusser dermed noe over at over at 50 % av oppsatt arbeidsmengde oppgis til å falle inn under kategoriene «egenstudier og forberedelser» for både *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter*. På direkte spørsmål knyttet til oppsatt tid til forberedelser i forbindelse med eksempelvis «timesamling», fikk vi ikke utfyllende forklaring på dette punktet. Studieplanen(e), herunder beskrivelse av arbeidsmengden, må være i samsvar med det studentene vil oppleve. Dette er i alles interesse. Se også vurdering under «Studieplanen».

⁵ Luftfartstilsynet kommenterer at dette er en del av kravet i en modulær trafikkflygerutdanning, men at de ikke har krav om at skolen skal ha noen veiledning i disse timene.

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må sikre at omfang og arbeidsmengde for både *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter* samsvarer med faktisk medgått tid til de ulike modulene (eksempelvis under «timesamling»).

4.3 Læringsutbytte (§ 3-2)

Utdanningen skal gi ett samlet læringsutbytte som er relevant for yrkesfeltet. Læringsutbyttet skal beskrive kunnskap, ferdigheter og generell kompetanse som studentene oppnår etter fullført utdanning, jf. Nasjonalt kvalifikasjonsrammeverk for livslang læring (NKR).

NOKUTs vurdering av læringsutbyttebeskrivelsene

For utdanninger som var godkjent før søknadsfristen 15. september 2013 er det et krav om å ha læringsutbyttebeskrivelser i tråd med kvalifikasjonsrammeverket før utløpet av 2014. NOKUT gir her en administrativ vurdering av læringsutbyttebeskrivelsene. Denne vurderingen er ment å være til hjelp for tilbyder i det videre arbeidet med å utvikle læringsutbyttebeskrivelsene. Vi anbefaler tilbyder å lese rapporten «Panelvurdering av overordnede læringsutbyttebeskrivelser» som ligger på NOKUTs nettsider.

Læringsutbyttebeskrivelsene for de to utdanningene er svært like, derfor har vi gjort en felles vurdering av dem. Likhetene er til dels naturlig, siden utdanningene har mye av det samme innholdet. Samtidig gir utdanningene også ulik sluttkompetanse, og dette forventer vi blir kommunisert tydelig.

Struktur

Læringsutbyttebeskrivelsen er delt inn i kategoriene *kunnskaper*, *ferdigheter* og *generell kompetanse*. Siden utdanningen skal ligge på nivå 5.2 i NKR, skal man hente deskriptoren fra 5.1 når den er definert på 5.1 men ikke på 5.2. Dette er ikke gjort for denne læringsutbyttebeskrivelsen, derfor mangler flere deskriptorer.

Nivå

Nivået er til en viss grad mulig å kjenne igjen fra de generiske beskrivelsene på nivå 5.2 i NKR, men særlig under *ferdigheter* og *generell kompetanse* er det i liten grad er benyttet noen av de nivåbestemmende begrepene.

Utformet som kompetansebeskrivelse

Læringsutbyttebeskrivelsen er i noen grad utformet som en kompetansebeskrivelse, altså hva kandidaten skal kunne, vite og være i stand til å gjøre ved fullført utdanning. Beskrivelsen er preget av at innholdet i utdanningen er definert av nasjonalt og internasjonalt regelverk, det står flere steder at kandidaten har kunnskaper, ferdigheter eller generell kompetanse «i samsvar» med «privilegier og begrensninger» som følger av et regelverk eller sertifikat.

Faglig innhold/profil

Læringsutbyttebeskrivelsens innhold er samlet sett mer fagspesifikt enn de generiske beskrivelsene i NKR, men ikke så spesifikt at en hvilken som helst endring i utdanningen vil måtte føre til endring i læringsutbyttet. Noen deskriptorer er lite fagspesifikke, mens andre bare er en oppramsing av hvilke konvensjoner og sertifikat som bestemmer hvilke krav kandidaten må oppfylle.

Læringsutbyttebeskrivelsen er til dels egnet til å kommunisere med yrkesfeltet og andre

utdanningsinstitusjoner, og gir noe innsikt i utdanningens faglige innhold og profil. Dette forutsetter at man kjenner de forkortelsene og regelverkene som beskrivelsen refererer til.

Læringsutbyttebeskrivelsene er lite egnet til å skille mellom ulike studier, og de to læringsutbyttebeskrivelsene er til forveksling like. *Trafikkflyger fly* inneholder noen ekstra punkter under *generell kompetanse* sammenliknet med *trafikkflyger helikopter*. Tilbyder må utforme en læringsutbyttebeskrivelse som er tydeligere på hva kandidatene skal vite, kunne og være i stand til å gjøre, som er egnet til å skille denne og andre utdanninger fra hverandre, og som er lettere å lese.

Flere av deskriptorene i de generiske beskrivelsene mangler, blant annet å kunne oppdatere sin yrkesfaglige kunnskap og å forstå bransjens/yrkets betydning for samfunn og verdiskaping. Dersom man benytter seg av muligheten til å utelate noen deskriptorer eller bruke deskriptorer fra andre nivåer i NKR, skal man begrunne hvorfor. Det er ikke gitt noen begrunnelse.

Sakkyndiges vurdering

Internasjonalt regelverk stiller tydelige krav til hva disse utdanningene skal inneholde. Sakkyndig komité stiller seg bak NOKUT sin vurdering av utformingen av LUB for både *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter*.

På direkte spørsmål peker skolesjef på at det overordnede læringsutbytte i stor grad er oppnådd, all den tid en stor andel av studentene består eksamen, og tilegner seg en jobb som trafikkflyger.

Læringsutbyttebeskrivelsen for de to utdanningene fremstår som nærmest sammenfallende. På den ene siden kan det nevnes at et «EASA Licence», det være seg for «A – Aeroplane», eller «H – Helicopter» har mange likheter. Løpene er i hovedsak beskrevet innenfor samme deler i regelverket: EASA Part FCL, Subpart D, E, G og H for fly og helikopter. Flyutdanningene er i tillegg beskrevet i Subpart F. I tillegg vil trafikkflygeryrket for henholdsvis fly og helikopter kunne beskrives som svært forskjellig, avhengig av type av kommersiell virksomhet man ender opp i. Nevnte forskjeller kommer etter vårt syn i liten grad til syne i egenrapporten. Her skiller NOKUTs krav seg fra de Luftfartstilsynet stiller, uten at kravene er motstridende. NOKUT stiller krav om at læringsutbyttet skal beskrives i tråd med NKR, og det må være tydelige hvilke kvalifikasjoner kandidaten skal ha etter endt utdanning. I og med at kandidatene skal arbeide i ulike yrker, må ulikhetene i kvalifikasjonene komme tydelig frem i læringsutbyttebeskrivelsene.

Tilbyder må senest 31. desember 2014 ha utformet læringsutbyttebeskrivelser i tråd med NKR for sine utdanninger.

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må utforme LUB i tråd med NKR for begge utdanningene.

4.4 Utdanningens innhold og oppbygning (§3-3)

4.4.1 Utdanningens navn

(1) Utdanningens navn skal være dekkende for innholdet og det læringsutbyttet utdanningen gir.

Vurdering

Utdanningene heter *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter*. Tilbyder bruker disse navnene konsistent i egenrapporten, mens navnene i liten grad brukes på tilbyders nettsider. Engelsk betegnelse vil være «Airline Traffic Pilot», eventuelt «Commercial pilot, Aeroplane / Helicopter». Dette er de etablerte navnene på slike utdanninger, og NHO Luftfart har sågar henvisning til disse to utdannelsene på sine nettsider⁶.

Vi vurderer navnene på utdanningene som dekkende for innholdet og det læringsutbyttet utdanningene skal gi.

Konklusjon

Ja, kravet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

⁶ <http://flyfag.no/flygerutdanning/trafikkflyger/>
<http://flyfag.no/flygerutdanning/helikopterpilot/>

4.4.2 Utdanningens innhold

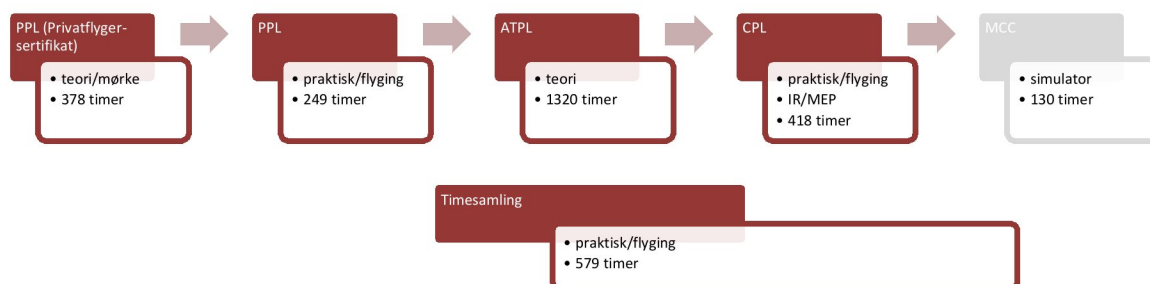
(2) Utdanningens innhold skal være egnet for å nå læringsutbyttet.

Vurdering

Internasjonalt regelverk stiller tydelige krav til hva disse utdanningene skal inneholde⁷. Tilbydere av trafikkflygerutdanning må få godkjenning fra Luftfartstilsynet av at skolens «Training manuals» har riktig innhold.

Utdannelse som leder frem til trafikkflygersertifikat kan i hovedsak oppnås på tre ulike måter, basert på EASA-regelverket. Den første, eller nyeste varianten, «Multi-crew Airline Pilot», fører frem til sertifikatet MPL (A), som er en kompetansebasert, integrert utdanning. For å tilby MPL (A)-utdanning, må flyskolen ha en avtale med ett eller flere flyselskap (Host Airline), for at studentene skal kunne tjenestegjøre i selskapet under den siste delen av utdannelsen. Den andre er «Commercial Airline Pilot», som fører frem til nest høyeste sertifikat CPL (A), med såkalt «frozen ATPL». Med dette menes at man har bestått samtlige teorikrav til høyeste sertifikat (ATPL), men mangler nødvendig praksis. CPL (A) deles igjen inn i to hovedretninger: en «integrert», og en «modulær». Den integrerte utdanningen gjennomføres som ett program, mens den modulære utdanningen består av frittstående kurs. Tilbyder har utelukkende sistnevnte i sin godkjenning fra Luftfartstilsynet.

Den følgende figuren viser skjematisk hvordan utdanningene bygget opp. De fleste delene av utdanningen må tas etter hverandre, men etter at man har fått privatflygersertifikatet, kan man begynne å bygge erfaring med å samle flytimer uten instruktør. Denne timesamlingen vil derfor foregå parallelt med at man tar de neste sertifikatene, ATPL og CPL. MCC er bare del av *trafikkflyger fly*. Timeantallet for praktisk/flyging inkluderer forberedelser og briefing. Se «Arbeidsmengde for studentene» for vurdering av de anslagene for tidsbruk.



Tilbyder har ikke lagt frem studieplaner, men egenrapporten gjengir hovedtrekkene i utdanningene. Det er Luftfartstilsynet som vurderer om skolens Training manuals tilfredsstillende kravene. Vi har fått bekreftet at Luftfartsskolen har godkjenning for de delene av utdanningen som foregår i skolens lokaler i Oslo, altså PPL teori/mørke, ATPL-teori og MCC. Vi har derimot ikke fått bekreftet at de har godkjenning for de øvrige delene av utdanningen. Se også vurdering under «Studieplanen».

All den tid den teoretiske klasseromsundervisningen nylig er økt med 33 %, (fra tre til fire uker), anser vi det for tidlig å angi hvilken effekt dette kan gi for bestått-/strykprosent for teoretisk eksamen, (ATPL). Praktisk eksamen (Skill Test, -fly og -helikopter) har allerede en høy beståttandel.

Vi mener det er sannsynlig at utdanningens innhold er slik at studentene kan nå læringsutbyttet gjennom den planen som er skissert i egenrapporten, men tilbyder har ikke dokumentert at de kan tilby

⁷ EASA Regulation on Aircrew, 1178/2011, Part FCL

studentene den praktiske flytreningen/timesamlingen, under Luftfartsskolens ansvar og godkjenninger, jf. drøftingen rundt timesamling under «Arbeidsmengde for studentene».

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må dokumentere at Luftfartsskolen selv kan tilby alle deler av utdanningene.

4.4.3 Utdanningens emner

(3) De ulike emnene skal til sammen bidra til at studentene oppnår utdanningens totale læringsutbytte.

Vurdering

Det er ikke lagt fram en studieplan. Se vurdering under «Studieplanen».

4.4.4 Studieplanen

(4) Studieplanen skal tydelig vise utdanningens innhold og oppbygning.

Vurdering

Tilbyder oppgir i egenrapporten og på institusjonsbesøket at de arbeider med å utarbeide en ny studieplan, med bakgrunn i at privatflygersertifikatet (PPL) skal integreres i utdanningene. Dette var tidligere en del av opptakskravet, men dette er ikke i tråd med fagskoleloven. I egenrapporten har tilbyder til en viss grad beskrevet utdanningen, men skolen har ikke en studieplan som studentene kan bruke. Tilbyder skriver i egenrapporten for begge utdanningene:

Planen for utdanningstilbudet bygger på de krav og retningslinjer som er beskrevet i Part FCL og tilhørende vedlegg og forskrifter, samt de prosedyrer og retningslinjer som er nedfelt i Luftfartsskolen og Fjellflys treningsmanualer.

For trafikkflyger helikopter, vises det på nettsidene til flyskolen «EHC» på Torp.

Dette er ikke tilfredsstillende. Tilbyder må være ansvarlig for hele utdanningene, og studieplanen for en utdanning skal beskrive utdanningen som helhet. Tilbyder må utarbeide helhetlige studieplaner i tråd med fagskoletilsynsforskriften. Tilbyder må videre utdype oppførte antall timer i aktuelle tabeller.

Luftfartsskolen tar opp studenter fortløpende og til ulike tider av året, og mange studenter skal få innpasset / fritak for deler av utdanningen på bakgrunn av opplæring og trening andre steder. Det gjør at en god studieplan blir særlig viktig, slik at studentene kan få en god forståelse av utdanningen de går på.

En av studentene savnet et mer strukturert opplegg for total arbeidsmengde, inkludert forslag til «work breakdown structure», eller en helhetlig plan brutt ned i tidsintervaller for samtlige fag. Dette som en normativ retningslinje for hva studentene kan påregne i arbeidsmengde/tidsforbruk. En god studieplan

er nødvendig for å opplyse studentene om total arbeidsmengde i utdanningen og omfanget av delene, herunder utgi et mer strukturert, og månedsbasert opplegg for gjennomføring av studiet.

Med tanke på arbeidsmengde og egenarbeid skulle enkelte av studentene ønske at de hadde fått mer informasjon om hvor mye egenarbeid og forberedelse som krevdes på teoridelen. Skolen har endret ATPL teoridelen fra tre til fire uker intensiv undervisning, isolert sett en økning på 33 %. Studentene setter pris på dette, og oppgir at dette blant annet gir mer tid til egenstudier.

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må

- utarbeide helhetlige studieplaner i tråd med fagskoletilsynsforskriften, herunder beskrivelser av utdanningenes emner
- sørge for at hele utdannelsesforløpet inngår i studieplanen, jf. privatflygersertifikatet (PPL) som tidligere var en del av opptakskravet i strid med fagskoleloven

4.5 Undervisningsformer og læringsaktiviteter (§ 3-4)

4.5.1 Det pedagogiske opplegget

(1) Utdanningen skal ha et pedagogisk opplegg som sikrer god veiledning og oppfølging av studentene både som gruppe og individ.

Vurdering

Det pedagogiske opplegget ble lite omtalt i Luftfartsskolens egenrapport, og egenrapporten legger mest vekt på oppgaver og tilbakemelding på disse. Skolen presenterte nettdelen av utdanningene som et godt opplegg med tett oppfølging. Skolesjef følger månedlig opp studentprogresjon og gir tilbakemelding. Studentene gav inntrykk av at det oppleves som egenstudier, der man har materiell som skal leses på nett, og oppgaver som skal leveres. Se også «Arbeidsmengde for studentene».

Skole, lærere og studenter oppgav at skolen og lærerne var lett tilgjengelige, og var lette å spørre. Studentene sa likevel at det var noe hver enkelt student måtte finne ut av selv, de som var aktive fikk svar, men mange brukte ikke muligheten. Studentene fortalte om et godt miljø der de gjerne spurte hverandre.

Luftfartsskolen har tre nettlærere fordelt på 14 fag. Studentene omtaler fjernundervisningen som *egenstudier*, og føler at poenget egentlig bare er å fullføre innsendingsoppgavene for å gå videre til klasseromsundervisning. De opplever høyt nivå på faglærerne i både klasserom- og nettundervisning, og til tross for at det føles lett å rette spørsmål til faglærerne, opplever de mye «klipp- og lim» i besvarelsene fra nettlærerne, som dermed ikke alltid besvarer det man spør om. Studentene forteller at de har gitt opp å klage på dette, og Luftfartsskolen oppgir at de jobber med å forbedre situasjonen. Studentene sier likevel at de får raskt svar, og mener at skolen følger dem godt opp.

Tilbyder oppgir ikke i egenrapporten om studentene blir bedt om å gi tilbakemeldinger på undervisningen, men det går frem av tilbyders årsrapporter at de samler inn slike tilbakemeldinger. Slike tilbakemeldinger er nyttig for å heve kvaliteten på undervisningen. Studentenes utsagn om at de

hadde gitt opp å gi tilbakemelding på nettlærernes respons peker mot at skolen bør jobbe mer med dette, og vi anbefaler at tilbyder å forbedre innsamling av tilbakemeldinger om utdanningens ulike elementer fra studentene, som grunnlag for et kontinuerlig evaluerings-, og forbedringsarbeid.

Faglærerne sa på institusjonsbesøket at de gjerne skulle hatt mer informasjon om studentene før klasseromsundervisningen startet. De fikk bare navnelister. De kunne satt pris på mer bakgrunnsinformasjon om studentene, for eksempel bilde. De ville også hatt utbytte av mer informasjon om hvordan studentene hadde gjennomført nettdelen av utdanningen.

Videre avdekket intervjuene med både lærere og studenter under institusjonsbesøket at det i liten grad var samhandling mellom de ulike faglærerne, spesielt under den avsluttende klasseromsundervisningen, men også mellom de hovedfasene, teori og praktisk del av utdanningen. Studentene trakk dette frem som et negativt element, noe faglærerne kunne bekrefte.

Det finnes ingen tilrettelegging for studenter med lese- og skrivevansker, men om man stryker på eksamen kan skolen sette sammen en gruppe og gi ekstraundervisning, mot betaling.

Konklusjon

Ja, kravet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder bør

- utvikle sitt pedagogiske opplegg på nett, herunder mer konkrete og individuelle svar på henvendelser, og gjøre det tydeligere hva slags veiledning studentene kan forvente
- sikre mer samhandling mellom lærerne for de ulike delene av utdanningen
- forbedre innsamling av tilbakemeldinger om utdanningens ulike elementer fra studentene, som grunnlag for et kontinuerlig evaluerings-, og forbedringsarbeid

4.5.2 Undervisningsformer og læringsaktiviteter

(2) Undervisningsformer og læringsaktiviteter, herunder eventuell praksis, skal være tilpasset læringsutbyttet som skal oppnås.

Vurdering

Undervisningen deles i all hovedsak inn i to hoveddeler, teori og praktisk øving, selv om det vil være elementer fra begge i enkelte av læringsaktivitetene, eksempelvis under den tidligere beskrevne timesamlingen.

Teoretisk del

Teoriundervisning til både PPL og ATPL baserer seg på det tilbyder omtaler som fjernundervisning, ved hjelp av plattformen Fronter. Tilbyder oppgir også at det blir benyttet noe gruppearbeid, men det går ikke tydelig frem i hvilke deler av utdanningene denne arbeidsformen brukes.

PPL-teorien med mørketeori tilbys som 18 timer klasseromsundervisning, samt 180 timer fjernundervisning. ATPL-teoridelen består av 120 timers klasseromsundervisning samt 1200 timer med fjernundervisning/ egenstudier. (Det er ikke 100 % samsvar med fordeling av timer, sett opp mot oppsummeringen i egenrapporten).

EASAs retningslinjer anbefaler totalt 650 timers teoriundervisning (ATP modular A/H), minimum 10 % skal gis som klasseromsundervisning. Luftfartsskolen baserer seg på 120 timers klasseromsundervisning, med andre ord 18,5 % av totalomfanget, og innfrir luftfartsmyndighetens krav på dette punkt. Resten tilbys som fjernundervisning.

Tidligere hadde Luftfartsskolen tre komprimerte uker med teoriundervisning i klasserom. Dette er nå utvidet til fire uker, etter tilbakemeldinger fra studentene. Studentene er stort sett fornøyde med klasseromsundervisningen, men beskriver opplegget som hektisk, der de skal ta til seg mye informasjon på kort tid. I en integrert utdanning vil denne undervisningen bli fordelt utover seks-syv måneder. Studentene ved Luftfartsskolen tilbys nettbasert undervisning med avsluttende fire uker i klasserom. På direkte spørsmål til faglærerne, fremhevet lærerne at flygeryrker, både for fly og helikopter, stiller krav til stor grad av selvstendighet. Blant annet av den grunn pålegges mye såkalt «egenstudie», slik at studentene må ta ansvar selv, for derigjennom å bygge den erfaring som yrket vil kreve senere. På den ene side er dette et godt poeng, men på den annen side kan det være vanskelig for en nittenåring å være like selvstendig under en tidlig fase av både teoretisk og praktisk utdanning som i det kommende yrkeslivet etter endt utdanning. Intervjuet avdekket da også at studentene ønsket bedre plan og oppfølging under ATPL-teoridelen.

Vi vurderer opplegget med «direkte» støtte via Fronter som tilstrekkelig, og vurderer under tvil det som tilstrekkelig med kun tre forelesere som angis som «nettlærere». Dette antallet må nødvendigvis sees i sammenheng med antall studenter samt øvrige arbeidsoppgaver for nettlærer, for tilbyder som for eventuelt andre arbeids- eller oppdragsgivere (totalbelastning).

Studenten vi snakket med fra helikopterutdanningen etterlyste et mer strukturert, eller konkret forslag til inndeling av teoridelen i treningsmanualen. Det ble derfor til at studentene benyttet EASA sine retningslinjer, og jobber seg suksessivt gjennom disse fra A-Å. Videre pekte han på at det var uheldig å bli tilbudt og anbefalt å anskaffe fullstendig teoriboksett, når disse ikke kom til anvendelse på over tre år. Studenten fulgte anbefalt opplegg fra Luftfartsskolen og samarbeidsskole.

Praktisk del

Da vi ikke har fått innblikk i studieplanen, ei heller vedrørende praktisk del av *trafikkflyger fly*, eller *trafikkflyger helikopter*, kan vi ikke vurdere dette punktet i tilstrekkelig grad. Allikevel benyttet vi anledningen til å innhente noen tilbakemeldinger, under samtalen med studentene. Der fremkom det blant annet at eksempelvis «de-brief»-elementet for *trafikkflyger fly* stort sett begrenset seg til den samtalen man rakk fra man forlot flyet, på vei fra flystripen og inn i bygget. Da tilbyder ikke i tilstrekkelig grad har redegjort for den praktiske delen gjennom en studieplan, blir det vanskelig å etterprøve dette utsagnet.

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må dokumentere undervisningsformene som brukes i praktisk undervisning og gjennom studieplanen.

Tilbyder bør

- kontinuerlig overvåke kapasitet og tilgjengelighet av «nettlærere», ettersom dette anses som en nøkkelrolle i undervisningsopplegget. Innspill fra studenter, (klasseroms)lærerkrefter med mer bør blant annet inngå i evalueringen av dette

4.6 Fagmiljøet tilknyttet utdanningen (§ 3-5)

4.6.1 Undervisningspersonalets sammensetning og kompetanse

(1) Undervisningspersonalets sammensetning og samlede kompetanse skal være tilpasset utdanningen slik den er beskrevet i studieplanen. Undervisningspersonalet må samlet ha følgende kompetanse:

- a) Formell utdanning minst på samme nivå som det undervises i, innen det aktuelle fagområdet eller nærliggende fagområder. For nye fagområder der det ennå ikke tilbys tertiær utdanning, kan langvarig yrkespraksis erstatte formell utdanning.
- b) Pedagogisk kompetanse relevant for utdanningen. Minst én person skal ha formell pedagogisk utdanning og erfaring, og et særlig ansvar for utdanningens pedagogiske opplegg.
- c) Digital kompetanse relevant for utdanningen.
- d) Relevant og oppdatert yrkeserfaring.

Vurdering

Fagmiljøet ved skolen er beskrevet i tabellene i egenrapporten. Tilbyder har ikke dokumentert kompetansen til de som underviser i praktisk flyging, og må gjøre dette for at kravet skal være oppfylt på en tilfredsstillende måte. Den følgende vurderingen tar for seg kompetansen til undervisningspersonalet for teoretiske emner og simulatortrening ved skolen.

Skolen har utnevnt én pedagogisk ansvarlig (Head of Training), ansatt i 100 % stilling, som har 70 % avsatt til undervisning og veiledning. Samme person bekler funksjonen for *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter*.

Pedagogisk ansvarlig, og nesten alle lærerne, har FI(A)/(H). Dette er en forkortelse for den felleseuropeiske standard instruktører må tilfredsstille, for å kunne undervise/ instruere under den praktiske delen til henholdsvis -fly, (A = Aeroplane) og -helikopter, (H = Helicopter). For teoretiske lærerkrefter (theoretical knowledge instructors) er det ikke like strenge krav, men disse skal blant annet ha «praktisk luftfartsbakgrunn innen de emner av relevans for undervisningen, eller ha tidligere relevant erfaring med undervisningsvirksomhet»⁸. Likeså tilfredsstillende samtlige av de oppgitte simulatorinstruktørene minstekravene med meget god margin (jf. MCCI, eller STI/SFI/TRI).

De deler av undervisningspersonalet vi har fått innsikt i gjennom egenrapport og intervjuer, dekker dermed luftfartstilsynets krav.

Egenrapporten angir «God kjennskap», uten tilleggskommentar for samtlige lærekrefter under rubrikken «Digital kompetanse», både for -fly, og -helikopter. En generell beskrivelse fremkommer på den ene side i Organisation Management Manual, (OMM). På den annen side fremkommer det i liten grad av den enkeltes CV hva som ligger til grunn for denne betegnelsen, (formell, uformell utdanning, erfaring med mer). Som et minstekrav må de lærerkrefter som er oppført som «Nettlærer» følges opp med en mer detaljert beskrivelse under punktet digital kompetanse. Vi etterlyser også en mer nyansert, og bedre inndelt tabell for henholdsvis *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter*.

⁸ TKI, krav; Part- ORA.ATO.110 (c), ORA.ATO.210. FI/MCCI/STI/SFI/TRI krav, Part-FCL, Subpart J.

Vi vurderer det som positivt at tilbyder har et strukturert opplegg for standardisering og «supervision» av faglig stab, selv om vi ikke ba om innsyn om rapporter for gjennomført aktivitet på dette området.

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må

- dokumentere kompetansen til undervisningspersonalet for hele utdanningen, gjeldende for både *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter*
- utarbeide en mer detaljert beskrivelse av lærerkreftenes «digitale kompetanse», som et minstekrav vedrørende de lærerne som er engasjert som «nettlærere»

4.6.2 Praksisveiledere

(2) For utdanninger med praksis skal eksterne praksisveiledere ha kompetanse til å veilede og vurdere studentene i praksis.

Vurdering

Utdanningen har ikke praksis, vi har derfor ikke vurdert dette.

4.6.3 Undervisningspersonalets størrelse og stabilitet

(3) Undervisningspersonalet må være stort og stabilt nok til å gjennomføre fastsatte læringsaktiviteter.

Vurdering

Luftfartstilsynet vurderer blant annet dimensjonering av lærerkrefter sett opp mot antall studenter, (hos aktører med praktisk undervisning, angis forholdet maksimalt 1:6 mellom instruktører og studenter). NOKUT forutsetter også at tilbyder har en løpende vurdering av forholdet for alle deler av utdanningen, slik at man til enhver tid har tilstrekkelig med tilgjengelige ressurser i forhold til studentmassen.

Endelig kommenterer vi at hovedlærer i teori, (Chief Theoretical Knowledge Instructor) kun er engasjert i en 40 % stilling. Vi setter spørsmålsteget ved hvorvidt dette kan anses som tilstrekkelig, sett opp mot stillingsinstruksen, spesielt i en periode der større deler av regelverket nylig har blitt endret. Dette forsterkes av at tilbyder både tilbyr utdanningsretningene *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter*.

I egenrapporten oppgir tilbyder at tre av de i alt oppførte 14 lærerne har pedagogisk kompetanse innen helikopter FI(H). Luftfartstilsynet har vurdert dette som tilstrekkelig, gitt det eksisterende studentgrunnlag.

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må redegjøre for de praktiske delene av utdanningene, slik at vi også kan vurdere dette kravet sett opp mot hele utdanningsforløpet.

Tilbyder bør avklare om hovedlærer teori (Chief Theoretical Knowledge Instructor) er i stand til å ivareta fastsatte læringsaktiviteter, jf. stillingsinstruksen, med kun et 40 % engasjement.

4.6.4 Faglig ansvarlig

(4) Utdanningen skal ha en faglig ansvarlig med formell faglig kompetanse. Faglig ansvarliges oppgave er å sikre at studentene gjennomfører utdanningen som beskrevet i planen og oppnår læringsutbyttet. Faglig ansvarlig må være tilsatt hos tilbyder i minimum 50 prosent stilling.

For utdanninger som er godkjent før søknadsrunden 15. september 2013 er det et krav om at tilbyder har faglig ansvarlig for utdanningene innen 12. desember 2014.

Vurdering

Faglig ansvarlig for begge utdanningene er skolesjef / Head of Training. For å bli akseptert av Luftfartstilsynet som Head of Training, (HT), må innehaver av stillingen fremstilles for skriftlig og muntlig prøve, og «the nominated HT shall have extensive experience in training as an instructor for professional pilot licences and associated ratings or certificates.»⁹. Tilbyder har HT tilsatt i 100 % stilling.

I beskrivelsen av oppgavene til faglig ansvarlig oppgir tilbyder at faglig ansvarliges oppgaver følger av internasjonale bestemmelser. Dette inkluderer å sørge for at de internasjonale kravene blir fulgt, å sørge for en tilfredsstillende integrasjon av praktisk trening i fly og simulator og teoriundervisning, og å ha oppsyn med studentenes framgang som enkeltindivider. Videre krever NOKUT at faglig ansvarlig evner å sikre at studentene gjennomfører utdanningen som beskrevet i planen og oppnår læringsutbyttet. Når samme person har ansvar for begge utdanningsløp, og i tillegg også har ansvar¹⁰ for utdanninger uten fagskolegodkjenning sågar fordelt på to kontinent, blir spørsmålet hvorvidt dette kravet anses som dekket. Sakkyndig komité faller ned på at kravet anses som tilfredsstillende, all den tid «partnerskolene» også har tilsvarende faglig ansvarlig (Head of Training) tilsatt, for de elementer som gjennomføres på nevnte institusjoner.

Konklusjon

Ja, kravet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder bør avklare om Head of Training evner å sikre at studentene gjennomfører utdanningen som beskrevet i planen og oppnår læringsutbyttet for begge utdanningsløp på en tilfredsstillende måte.

⁹ EASA, ORA.ATO.210 (a)

¹⁰ Luftfartstilsynet har kommentert at de bare har godkjent Head of Training for Luftfartsskolen. Hans ansvar for opplegg hos partnerskoler i USA er derfor ikke knyttet til hverken NOKUTs eller Luftfartstilsynets godkjenning.

4.7 Eksamen og sensur (§ 3-6)

4.7.1 Eksamens- og vurderingsordningene

(1) Eksamens- og vurderingsordningene skal være egnet til å vurdere om læringsutbyttet er oppnådd.

Vurdering

Tilbyder har ulike eksamens- og vurderingsordninger. Dette strekker seg fra kortere del-innleveringer til avsluttende «skoleeksamen». Ingen av studentene gis anledning til å fremstille seg for eksamen for Luftfartstilsynet før skoleeksamen er bestått. Luftfartstilsynets krav til læringsutbytte (Learning Objectives, LO) er meget detaljert, og angir kompetansekrav på både «task, subtask og element level». Dette gjenspeiles i EASA sin «European Central Question Bank, ECQB», som danner grunnlaget for en felles europeisk eksamensordning. Eksamen blir dermed både utarbeidet på bakgrunn av ECQB samt gjennomført i regi av Luftfartstilsynet.

Sertifikatutstedelse er avhengig av at samtlige 14 deleksamener i ATPL-teoridelen består. Disse kan deles inn i flere perioder, dersom skolen og studenten ønsker dette. Dette til tross, fra Luftfartstilsynets hjemmesider fremkommer det at det maksimale antall ganger man kan avlegge teoretisk eksamen (benevnt «sittings»), er seks.¹¹

Man kan avlegge PPL-eksamen seks ganger per år, mens ATPL-eksamen kun tilbys fire ganger årlig. Begge på fastsatte datorer, med publisert påmeldingsfrist, jf. nevnte hjemmesidereferanse. Dette oppleves som et betydelig problem for alle de studenter som stryker i ett, eller flere enkeltfag. En av årsakene til dette, er tiden det tar for en student begjærer innsyn i egen eksamen, faglærer sin vurdering av studentens anmerkninger, eventuelt klage og klagebehandling, jf. forvaltningsloven, skaper utfordringer for studenter som av ymse årsaker må ta opp ett eller flere enkeltfag. Dersom klagebehandlingen, og utfallet av dette tar lengre tid, mister man muligens muligheten til å avlegge ny eksamen innen fristen på påmelding til neste publiserte eksamen (sitting) finner sted. Dermed kan det gå meget lang tid før studenten gis anledning til å avlegge skriftlig prøve i dette/disse fagene påny, der man under tiden samtidig studerer andre teoretiske emner.

Luftfartsskolen uttrykte på institusjonsbesøket at det var vanskeligheter knyttet til dette. De uttrykte også at dette kunne være en utfordring i tilknytning til at de skulle integrere PPL i utdanningen, med ønske om bestått teoridel før praktisk flyging, herunder «solo»-flygning finner sted.

Dette ble uoppfordret tatt opp som en vesentlig bekymring av både studenter, lærerkrefter og skoleledelse. Skolen nevner at ulike nasjoner praktiserer denne ordningen svært ulikt, og at Norge for øyeblikket blant de nasjoner som har de mest rigide eksamensordningene i Europa.

På direkte spørsmål til studentene, kunne de bekrefte at de anså ordningen som lite fleksibel, og én av disse ønsket en ordning basert på den «On demand»-løsningen som eksempelvis Statens Vegvesen tilbyr, uten sammenligning for øvrig. At eksamen, første gang, eller gjenopptakelse kan finne sted der dette passer inn i undervisningen, har også en positiv effekt rent pedagogisk, og kan muligens bidra til lavere strykeprosent, som jo bør være i alles interesse. Økonomisk er det også en belastning å måtte studere lenger enn praktisk talt nødvendig, gitt at man utsetter oppstart av en yrkeskarriere på grunn av et enkeltelement som dette.

¹¹ <http://www.luftfartstilsynet.no/selvbetjening/utdanning/article15729.ece> / ref punkt 46.

Selv om det anses som noe på sidelinjen av sakkyndigkomité sitt mandat, kan det virke som om norsk praksis er konkurransevridende i negativ forstand sammenlignet med andre nasjoner i Europa.

Konklusjon

Ja, kravet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Luftfartstilsynets uttalelse

Det er skolen sitt ansvar å melde studentar opp til eksamen. Det kan skolen gjøre når kurs og skoletentamen er bestått. Studentane kan ikkje melde seg opp som privatist.

Det er krav i part-FCL.025 om at heile teorieksamen (alle 14 fag) skal gjennomførast i løpet av 18 månader. Innanfor denne tida kan ein gå opp til eksamen fire gongar i kvart enkeltfag, altså kan ein stryke tre gongar og stå på fjerde. Omgrepet «sitting» må ein forstå som éin eksamensperiode. Luftfartstilsynet arrangerer teorieksamen for ATPL fire gongar per år og dette vil då bli seks gongar i løpet av 18 månader. Vi meiner at vi derfor er innanfor kravet til kor mange sittings ein kandidat kan bruke i løpet av dei 18 månadane.

Her blir det antyda at Luftfartstilsynet er ein flaskehals i samband med klagebehandling i og med at påmeldingsfrist for ny eksamen kan kome før klaga er ferdigbehandla. Vi har ein praksis, som Luftfartsskolen er godt kjent med, der ein kandidat kan meldast opp til ny eksamen sjølv om han/ho har ein klage til behandling. Dersom vi ikkje får ferdig klagebehandlinga før ny eksamen blir gjennomført vil kandidaten få den høgast karakteren av ny eksamen og klaga. Vi kan derfor ikkje sjå at dette skal vere eit problem for skolen, i og med at dei veit godt om denne praksisen. Eksamensperiodar blir presentert på nettsidene våre, med påmeldingsfrist, i god tid før årsskiftet slik at skolen skal kunne planlegge undervisninga.

Det blir også hevda at Norge har ein av dei mest rigide eksamensordningane i Europa og at denne ordninga er konkurransevridande. Dette er eit urimeleg argument. Vi har ei stabil eksamensordning med ein praksis som skolane er godt kjende med. Vi er klar over Luftfartsskolen si haldning til dette, men opplever ikkje konstruktive tilbakemeldingar på ordninga.

Eksamensordninga er under kraftig revisjon og i løpet av første halvår 2015 vil vi ha ein meir fleksibel ordning på plass der skolane kan legge opp til eksamen meir i tråd med deira eigen undervisning. Avgrensingane som nevnt over, 18-6-4, vil framleis gjelde.

4.7.2 Sensorenes kompetanse

(2) Sensorene skal ha kompetanse til å vurdere om læringsutbyttet er oppnådd.

Vurdering

All form for sensur er underlagt Luftfartstilsynet, herunder klageadgang og saksbehandling. Vurdering av dette punkt ligger utenfor mandatet til sakkyndig komité.

4.8 Infrastruktur (§ 3-7)

Tilbyder skal ha lokaler, utstyr, informasjonstjenester, administrative og tekniske tjenester, IKT-ressurser og arbeidsforhold som er tilpasset utdanningen, og som utgjør et forsvarlig lærings- og arbeidsmiljø for studenter og ansatte.

Vurdering

Institusjonsbesøket fant sted på tilbyders hovedkontor, der all teoriundervisning for *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter* samt også det avsluttende «MCC» kurs for *trafikkflyger fly* finner sted.

Vi vurderer teorilokalene, herunder lysforhold, luftkvalitet, tekniske hjelpemidler, internettilgang og toalettforhold som tilfredsstillende. Videre ble vi vist «MCC- simulatoren» av fagansvarlig for denne, noe vi også fant tilfredsstillende. Vi har ikke foretatt en vurdering av øvrige steder der praktisk flytrening finner sted, men er kjent med at Luftfartstilsynet foretar jevnlige virksomhetstilsyn av blant annet infrastrukturen på alle basene der praktisk undervisning finner sted.

Vi har ikke vurdert infrastrukturen som er tilknyttet den praktiske delen av undervisningen. Dette er svakt beskrevet i egenrapporten, se vurdering av styrets ansvar for utdanningen, og *Utdanningens innhold*. Den delen av infrastrukturen som omfatter teoriundervisning, og «MCC undervisning» anses som tilfredsstillende. Øvrig infrastruktur, herunder fly-, og helikopterpark er ikke vurdert, og tilbyder må dokumentere at de selv har godkjenning av infrastruktur for de stedene den praktiske undervisningen blir gitt.

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må dokumentere at de har Luftfartstilsynets godkjenning av infrastrukturen der den praktiske undervisningen blir gitt.

4.9 Konklusjon etter sakkyndig vurdering

Utdanningene *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter* anbefales ikke godkjent. Tilbyder må gjøre omfattende utbedringer i utdanningene.

Tilbyder må

- innføre en opptaksprøve
- sørge for at de ikke stiller høyere krav i realkompetansevurderingen enn i det formelle opptakskravet
- dokumentere at de har de nødvendige godkjenningene fra Luftfartstilsynet, slik at de kan tilby hele utdanningene.
- sikre at omfang og arbeidsmengde for både *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter* samsvarer med faktisk medgått tid til de ulike modulene (eksempelvis under «timesamling»)
- utforme LUB i tråd med NKR for begge utdanningene
- dokumentere at Luftfartsskolen selv kan tilby alle deler av utdanningene
- utarbeide helhetlige studieplaner i tråd med fagskoletilsynsforskriften, herunder beskrivelser av utdanningenes emner

- sørge for at hele utdannelsesforløpet inngår i studieplanen, jf. privatflygersertifikatet (PPL) som tidligere var en del av opptakskravet i strid med fagskoleloven
- dokumentere undervisningsformene som brukes i praktisk undervisning og gjennom studieplanen
- dokumentere kompetansen til undervisningspersonalet for hele utdanningen, gjeldende for både *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter*
- utarbeide en mer detaljert beskrivelse av lærekreftenes «digitale kompetanse», som et minstekrav vedrørende de lærerne som er engasjert som «nettlærere»
- redegjøre for de praktiske delene av utdanningene, slik at vi også kan vurdere dette kravet sett opp mot hele utdanningsforløpet
- tilbyder må dokumentere at de har Luftfartstilsynets godkjenning av infrastrukturen der den praktiske undervisningen blir gitt

Tilbyder bør

- vurdere om de skal innføre et støttetilbud for å sikre at studentene har et høyt nok nivå, særlig i matematikk, eller om de skal tilby frivillig forkurs
- formalisere samarbeidsavtaler som handler om å sikre kvaliteten på de konkrete utdanningene, herunder en strukturert utveksling av informasjon med flyselskapene
- utvikle sitt pedagogiske opplegg på nett, herunder mer konkrete og individuelle svar på henvendelser, og gjøre det tydeligere hva slags veiledning studentene kan forvente
- sikre mer samhandling mellom lærerne for de ulike delene av utdanningene
- forbedre innsamling av tilbakemeldinger om utdanningens ulike elementer fra studentene, som grunnlag for et kontinuerlig evaluering-, og forbedringsarbeid
- kontinuerlig overvåke kapasitet og tilgjengelighet av «nettlærere», ettersom dette anses som en nøkkelrolle i undervisningsopplegget. Innspill fra studenter, (klasseroms)lærerkrefter med mer bør blant annet inngå i evalueringen av dette
- avklare om hovedlærer teori (Chief Theoretical Knowledge Instructor) er i stand til å ivareta fastsatte læringsaktiviteter, jf. stillingsinstruksen, med kun et 40 % engasjement
- avklare om Head of Training evner å sikre at studentene gjennomfører utdanningen som beskrevet i planen og oppnår læringsutbyttet for begge utdanningsløp på en tilfredsstillende måte

5 Tilbyders tilbakemeldinger

NOKUT mottok 28. januar 2015 tilsvaer fra søkeren på utkast til tilsynsrapport.

5.1.1 Tilsvaer om *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter*

NOKUT

Postboks 578

Oslo 26.01.15

1327 LYSAKER

Tilsvaer til tilsynsrapport ved revidering av *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter* ved Luftfartsskolen AS

Luftfartsskolen har etter gjennomgang av tilsynsrapport ved revidering av utdanningsretningene *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter* gjort følgende endringer i vår dokumentasjon:

2.3 Om tilbyders hjemmeside

- Vi har oppdatert informasjonen på våre hjemmesider slik den per i dag kan oppdateres. Resterende oppdateringer vil skje umiddelbart når nytt fagskoletilbud er godkjent av NOKUT.

3.2 Grunnleggende forutsetninger for å tilby fagskoleutdanning

Organisasjon og ledelse

- Styringsordning (Se vedlegg: *Styringsordning Luftfartsskolen*) er revidert slik at det nå fremkommer tydelig at studentrepresentanten eller dens vara har stemmerett i klagesaker. Dette er også endret i reglementets kapittel 7 som omhandler klagebehandling. (Se vedlegg: *Reglement*)
- Styrevedtektene er endret. I §6 kommer det nå tydelig frem at styret er ansvarlig for ansettelse av administrativ og faglig ledelse. Det er også klargjort at styret har det overordnede ansvaret for kvalitetssikringen av utdanningen.

Reglement (Se vedlegg: *Reglement*)

- I reglementet er det nå skrevet inn hvem som har godkjent det og når det er godkjent.
- Vi har gjennomgått både reglement, styringsordning og styrevedtektene og endret eventuell bruk av ordet elever til studenter.
- Vi har gjennomgått opptakskravene i reglementet. Her er alderskravet for studenter som skal realkompetansevurderes endret til å være fylt 18 år og senest fylle 19 år i løpet av oppstartsåret, på lik linje med søkere som innehar generell studiekompetanse. Det er i tillegg lagt inn krav til en skriftlig opptaksprøve for alle søkere til Luftfartsskolens fagskolestudie. Denne opptaksprøven vil teste søkeren på områdene matematikk, fysikk, logikk og engelsk.
- Det er også klargjort at det er læringsutbyttebeskrivelsen som ligger til grunn for en vurdering av fritak eller innpass.
- Vi har gjennomgått reglementet og byttet ut bruk av ordet studiepoeng med fagskolepoeng.

- I forbindelse med beskrivelsen av behandling av klagesaker er det klargjort at en av medlemmene i en særskilt klagenemd skal være en studentrepresentant eller dens vara. Disse representantene skal velges av skolens studenter.
- Vi har spesifisert alle disiplinære sanksjoner som vi ønsker å kunne benytte slik at det ikke er noen uklarheter rundt det i reglementet.

Børpunkter som er endret

- Vi har endret reglementets beskrivelse av klagebehandling. Herunder følgende:
 - Klargjort at Luftfartstilsynet vil opprette ny sensur ved klage på eksamenskarakter.
 - Endret rekkefølgen på punktene under avsnittet om eksamen for å bedre lesbarheten.
 - Ryddet opp i oversikten over vedtak studentene kan klage på.
 - Rettet opp i skrivefeil i punkt 7 b som omhandler til hvem en klage skal fremmes.

4.2.1 Opptak

- Skolen vil innføre en skriftlig opptaksprøve for alle søkere til fagskolestudiet. Prøven vil teste studentene i matematikk, fysikk, logikk og engelsk.
- Jevnet ut opptakskravene for studenter som realkompetansevurderes ved å endre aldersgrensen samt innført opptaksprøve.

4.2.3 Standarder, konvensjoner og avtaler

- Vi har lagt ved ATO-godkjenninger for Luftfartsskolen, Rørosfly og Fjellfly som til sammen viser at Luftfartsskolen kan tilby hele utdanningsløpet gjennom samarbeidsavtaler for praktisk trening med Rørosfly og Fjellfly. (Se vedlegg: *ATO-godkjenninger*)

4.2.5 Arbeidsmengde for studentene

- Vi har hatt en gjennomgang av arbeidsmengden for de ulike delene av studiet, både for trafikkflyger fly og helikopter. Oversikten over timetallet kommer frem i studieplanen og i egen tabell. (Se vedlegg: *plan for utdanningstilbudet fly og helikopter* og *Arbeidsmengde fly og helikopter*)

4.3 Læringsutbyttebeskrivelse

- Luftfartsskolen har utarbeidet nye læringsutbyttebeskrivelser for begge utdanningsløpene *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter*. Der deskriptorene ikke var definert i 5.2, men i 5.1 har vi nå tatt de med, slik at alle deskriptorer skal nå være dekket så nær som følgende: ***Kandidater skal kunne bidra til organisasjonsutvikling.*** Denne deskriptoren ser vi ikke noen mulighet for å passe inn i kravene for en student på hverken trafikkflyger fly eller helikopter. Utdanningen for trafikkflygere både for fly og helikopter er i svært stor grad regelstyrt og regulert av felleseuropeisk regelverk. Utdanningen legger ikke opp til at studenter skal ha noen særlig grad av innføring i prosesser for organisasjonsutvikling. En flygerutdanning er rettet spesifikt mot den kunnskap og de ferdigheter som kreves for å føre et luftfartøy innenfor de regler og begrensninger som er satt.

4.4.2 Utdanningens innhold

- Viser til godkjenningsbrev fra Rørosfly og Fjellfly som grunnlag for at Luftfartsskolen gjennom samarbeidsavtaler med disse to godkjente tilbyderne kan tilby alle deler av utdanningen. (Se vedlegg *ATO-godkjenninger*)

4.4.3 Utdanningens emner

- Luftfartsskolen har nå utarbeidet utfyllende studieplaner for studieretningene *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter*. Disse studieplanene ligger vedlagt (Se vedlegg: *plan for utdanningstilbudet fly og helikopter*)

4.4.4 Studieplanen

- Luftfartsskolen har nå utarbeidet utfyllende studieplaner for studieretningene *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter*. (Se vedlegg: *plan for utdanningstilbudet fly og helikopter*)
- Skolen har også innført PPL som en del av fagskoleutdanningen, slik at hele utdanningsløpet nå inngår i studieplanen.

4.5.2 Undervisningsformer og læringsaktiviteter

- Luftfartsskolens studieplan er gjennomgått og dokumenterer nå både teoretisk og praktisk undervisning gjennom Luftfartsskolen og våre partnerskoler Rørosfly og Fjellfly. (Se vedlegg: *plan for utdanningstilbudet fly og helikopter*)

4.6.1 Undervisningspersonellets sammensetning og kompetanse

- Vi har lagt til instruktørene fra våre samarbeidspartnere Rørosfly og Fjellfly i oversikten over utdanningspersonell (Se vedlegg: *Utdanningspersonell Fly og Utdanningspersonell Helikopter*, samt *CV'er Rørosfly* og *CV'er Fjellfly*)
- Gjennomgått beskrivelsen av digital kompetanse blant faglærere. Alle teoriinstruktører skal som et minimum beherske MS Office eller tilsvarende. For nettlærere har vi spesifisert med detaljert kompetanse. Alle som har behov, vil få opplæring i bruk av Fronter eller eventuelt andre digitale verktøy de vil ha behov for gjennom sitt arbeid ved Luftfartsskolen.

4.6.3 Undervisningspersonellets størrelse og stabilitet

- Vi har lagt inn flyinstruktørene ved våre partnerskoler Rørosfly og Fjellfly i oversikten over utdanningspersonell. (Se vedlegg: *Utdanningspersonell Fly og Utdanningspersonell Helikopter*, samt *CV'er Rørosfly* og *CV'er Fjellfly*). I forhold til skolens studentvolum ansees antall instruktører på nåværende tidspunkt som tilstrekkelig.

4.8 Infrastruktur

- Krav om infrastruktur står beskrevet i AMC1 ORA.GEN.215 og AMC2 ORA.GEN.215 og disse må være innfridd for å få en såkalt ATO-godkjenning av luftfartsmyndighetene. Både Rørosfly og Fjellfly innehar ATO-godkjenninger og oppfylder følgelig disse nevnte krav (Se vedlegg: *ATO-godkjenninger*)

6 NOKUTs tilleggsvurdering av de grunnleggende forutsetningene

Tilbyder har gjort store endringer i reglement og styringsordning siden NOKUT først startet tilsyn med utdanningene deres. I tilsvaret til utkast til tilsynsrapport har tilbyder rettet opp de siste manglene i styrevedtekter og reglement, og viser også til at de har fulgt opp anbefalinger NOKUT har kommet med. Tilbyder har dokumentert at systemet for kvalitetssikring er godkjent av Luftfartstilsynet. Tilbyder beskriver også at de har gjort forarbeidet til å publisere oppdateringer til nettsidene, og at disse endringene vil bli publisert når revideringen er avsluttet. Siden tilbyder har gjort en del endringer i utdanningenes innhold, vurderer vi det som riktig å avvente med å informere om endringene til NOKUT har vurdert om endringene er gode. De grunnleggende forutsetningene for å drive fagskoleutdanning er oppfylt.

7 Beskrivelse av endringer i saksbehandlingsprosessen

23. mars 2015 fattet NOKUTs styre vedtak om at utdanningene *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter* ikke oppfylte kravene til fagskolegodkjenning. Rapporten ble skrevet på bakgrunn av

- egenrapport datert 28. april 2014, NOKUTs saksnummer 13/137-14
- institusjonsbesøk ved studiested i Oslo, 16. juni 2014

Luftfartsskolen fikk opprettingsfrist til 23. juni 2015.

25. mars 2015 mottok NOKUT brev fra Luftfartsskolen der de understreket at de i egenrapporten av 28. april 2014 hadde lagt frem avtaler mellom Luftfartsskolen, Rørosfly og Fjellfly. Disse avtalene ble ikke vurdert av sakkyndige i den første tilleggsvurderingen. NOKUT møtte Luftfartsskolen 15. april 2015. I møtet ble de to avtalene diskutert.

I første del av revideringen, frem til et møte mellom NOKUT og Luftfartsskolen 19. desember 2014, hadde sakkyndige og NOKUT som premiss at Luftfartsskolen selv måtte kunne tilby hele utdanningene, og at fagskolen selv måtte ha de nødvendige godkjenningene fra Luftfartstilsynet. NOKUTs saksbehandlere og sakkyndige fikk også etter institusjonsbesøket 16. juni 2014 en forståelse av at Luftfartsskolen var i ferd med å få disse godkjenningene gjennom overtakelse av annen flyskole. Samarbeidsavtalene Luftfartsskolen hadde lagt ved egenrapporten i april 2014, ble derfor ikke vurdert i utkastet til rapport slik det ble sendt til skolen for uttalelse.

I møtet 19. desember informerte Luftfartsskolen om at de ikke ville gjennomføre slik overtakelse i løpet av revideringsprosessen, og NOKUT gav skolen råd om å legge frem dokumentasjon som ville være egnet til å overbevise sakkyndige om at Luftfartsskolen i tilstrekkelig grad tar ansvar for utdanningene. I den første tilleggsvurderingen tok de sakkyndige utgangspunkt i selve tilsvaret med vedlegg. Det var ikke lagt ved samarbeidsavtaler i tilsvaret, og beskrivelsen av samarbeidet var svært kortfattet. De tidligere innsendte samarbeidsavtalene, som ikke ble uttrykkelig vurdert i utkastet til rapport, ble ved en inkurie ikke tatt opp til ny vurdering og heller ikke fulgt opp av NOKUTs administrasjon før styret fattet vedtak i saken i mars.

Den manglende vurderingen av samarbeidsavtalene kan ha virket inn på innholdet i vedtaket. Det er imidlertid slik at den sakkyndige vurderingen som ble lagt frem for styret, også trekker frem flere andre forhold som måtte rettes opp. Alle krav må være tilfredsstillende oppfylt for at sakkyndige skal

gi en positiv anbefaling. Skolen ville derfor mest sannsynlig i alle fall fått et negativt vedtak 23. mars 2015.

Likevel mente NOKUT det var gjort feil i saksbehandlingen, og vurderte at en tilsidesetting av vedtaket fra 23. mars kunne føre til en bedre prosess.

Saken ble gjenopptatt. Luftfartsskolen fikk mulighet til å sende inn oppdatert dokumentasjon, med frist innen 18. mai 2015. I brevet om gjenopptakelsen ble skolen informert om at «Dersom dere har oppdatert dokumentasjon som bedre belyser spørsmålene de sakkyndige stiller, vil vi ta disse med i vurderingen». 19. mai 2015 mottok NOKUT ny dokumentasjon fra Luftfartsskolen.

NOKUT har bedt komiteen foreta en ny sakkyndig tilleggsvurdering. På bakgrunn av denne tilleggsvurderingen vil NOKUTs styre fatte nytt vedtak i saken. I kapittel 8 i denne rapporten finnes den nye tilleggsvurderingen fra de sakkyndige.

Tilleggsvurderingen viser at de avtalene som var bakgrunnen for omgjøringen av vedtaket, ikke lenger er gyldige. Luftfartsskolen har heller ikke dokumentert nye samarbeidsavtaler og de nødvendige godkjenningene fra Luftfartstilsynet.

8 Sakkyndig tilleggsvurdering for trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter

8.1 Opptakskrav

Konklusjon fra kapittel 4:

Tilbyder må

- *innføre en opptaksprøve*
- *sørge for at de ikke stiller høyere krav i realkompetansevurderingen enn i det formelle opptakskravet*

Vurdering

Luftfartsskolen har beskrevet at de vil innføre en opptaksprøve for søkere til de to fagskoleutdanningene. Opptaksprøven skal teste søkerens kompetanse i matematikk, fysikk, logikk og engelsk.

En opptaksprøve slik Luftfartsskolen skriver at de vil innføre, vil være egnet til å teste inntaksnivået på søkere, og vil sikre at formell kompetanse blir vurdert på samme måte som realkompetanse. Vi forutsetter at Luftfartsskolen i sitt kvalitetssikringsarbeid følger opp hvordan denne endringen i opptakspraksis fungerer.

Se også den administrative vurderingen av opptakskravet.

Konklusjon

Ja, kravet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

8.2 Arbeidsmengde for studentene

Konklusjon fra kapittel 4:

Tilbyder må sikre at omfang og arbeidsmengde for både trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter samsvarer med faktisk medgått tid til de ulike modulene (eksempelvis under «timesamling»)

Vurdering

Briefingtiden knyttet til timesamlingen, som vi tidligere oppfattet som av overdrevet stort omfang, er nå gitt et mer troverdig omfang. Den totale arbeidsmengden for utdanningen virker dermed mer realistisk. Samtidig har den totale tiden gått opp, selv om tiden til timesamling er redusert.

Samlet sett fremstår arbeidsomfanget som realistisk.

Konklusjon

Ja, kravet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

8.3 Standarder, konvensjoner og avtaler

Konklusjon fra kapittel 4:

Tilbyder må dokumentere at de har de nødvendige godkjenningene fra Luftfartstilsynet, slik at de kan tilby hele utdanningene.

Vurdering

Luftfartsskolen la 19. mai frem utfyllende dokumentasjon. I dokumentasjonen ligger samarbeidsavtale med en ny aktør, Fonnafly. Avtalen gjelder *trafikkflyger helikopter* og er signert og datert 5. mai 2015. Fonnafly har på dokumentasjonstidspunktet ikke de nødvendige godkjenninger fra Luftfartstilsynet til å kunne oppfylle sine forpliktelser i den samarbeidsavtalen Luftfartsskolen har lagt frem.

I tillegg beskriver Luftfartsskolen i oversendelsesbrev og studieplan at de nå har en søknad inne hos Luftfartstilsynet, om å selv kunne tilby alle deler av den modulære utdanningen *trafikkflyger fly*.

Til begge utdanningene står det at «Godkjenningen fra Luftfartstilsynet foreligger ikke per dato, men vil ettersendes så snart den foreligger». Det betyr at Luftfartsskolen ikke har dokumentert at de oppfyller konvensjonene, noe som er nødvendig for å kunne tilby disse utdanningene.

Dersom Fonnafly får de nødvendige ATO-godkjenningene for de praktiske delene av programmet, må Luftfartsskolen ifølge konvensjonene først gjennomføre en pre-audit hos Fonnafly før samarbeidet om å tilby utdanningen kan starte opp. Luftfartsskolen må dokumentere at slik kvalitetssikring er gjennomført, ved å legge frem rapport fra pre-audit.

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må

- dokumentere at tilbyder og samarbeidspartner til sammen har de nødvendige godkjenningene fra Luftfartstilsynet
- dokumentere pre-audit hos Fonnafly dersom Fonnafly oppnår ATO-godkjenning

8.4 Læringsutbytte

Konklusjon fra kapittel 4:

Tilbyder må utforme LUB i tråd med NKR for begge utdanningene.

Vurdering

I den første vurderingen av læringsutbyttebeskrivelsene for disse to utdanningene påpekte vi at det manglet flere deskriptorer fra NKR. Siden utdanningene skal ligge på nivå 5.2 i NKR, skal man hente deskriptorer fra 5.1 når de er definert på 5.1 men ikke på 5.2, og det var ikke gjort.

I den opprinnelige tilleggsvurderingen, etter tilsvaret fra Luftfartsskolen, påpekte vi at selv om skolen da hadde tatt med nesten alle deskriptorene, var flere av dem rene kopier av de generiske beskrivelsene fra rammeverket, og at de derfor ikke fylte sin funksjon.

19. mai 2015 la Luftfartsskolen frem nye læringsutbyttebeskrivelser for begge utdanningene. Læringsutbyttebeskrivelsene er ikke lenger identiske for de to utdanningene og er noe mer konkrete enn tidligere. Beskrivelsene har fremdeles noen mangler og svakheter. Deskriptorer fra 5.1 mangler igjen, og som helhet er beskrivelsene litt for generelle til å fungere veldig godt.

Beskrivelsene gir noe innsikt i utdanningenes faglige innhold, men tilbyder bør likevel søke å videreutvikle læringsutbyttebeskrivelsene slik at de kan fungere som bedre verktøy og hjelpemidler, særlig for søkere og nye studenter. Det kan være en god hjelp for noen som er på vei inn i en av disse utdanningene å allerede fra den overordnede læringsutbyttebeskrivelsen få en mer konkret forklaring på hva som ligger i å ha «kunnskap om begreper, teorier, modeller, prosesser og verktøy som anvendes i forbindelse med flygeoperasjoner i fly og tilknyttet infrastruktur innen luftfarten». Studenter som har en klar og tydelig forståelse av hva som er forventet læringsutbytte, vil raskere og bedre kunne bli innrullert i det fagfeltet de utdannes i.

Videre kan en videreutviklet LUB være til hjelp dersom studentene ønsker å tre inn i andre yrker enn trafikkflygeryrket, enten midlertidig eller på en mer permanent basis. Eksempelvis kan man benytte denne oversikten for en «gap-analyse», for å avdekke individuelle avvik sett opp mot et annet yrke.

Med andre ord kan en velfungerende LUB sågar være et dokument i markedsføringsøyemed, da studenter som orienterer seg i landskap med stadig flere utdanningstilbud, vil kunne danne seg en oversikt over hvilke muligheter denne utdanningen gir.

Av ovennevnte grunner kan tabellen der læringsutbyttebeskrivelsen fremkommer i de reviderte studieplanene, være noe generell og muligens noe knapp. Et eksempel på sentral tematikk som med fordel kunne kommet tydeligere frem i læringsutbyttebeskrivelsene, er knyttet til informasjonsinnhenting og kommunikasjon. Kandidater må ha kunnskaper, ferdigheter og generell kompetanse som gjør dem i stand til å kommunisere med blant annet et kontrolltårn, samt hente ut diverse informasjon som væroppdatering med mer over radio og/eller datalink. De må forstå andre, og kunne gjøre seg forstått i alle deler av verden der engelsk er benyttet som språk mellom kontrolltjenesten og fly. I tillegg skal studentene beherske det fonetiske alfabet, samt kunne tolke morsetegn. En del informasjon av denne typen burde komme tydeligere frem i læringsutbyttebeskrivelsene.

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må utforme læringsutbyttebeskrivelsene i tråd med NKR.

Tilbyder bør videreutvikle overordnede LUB for begge utdanningene med tanke på å mer konkret beskrive hva som er forventet at kandidatene har av kunnskaper, ferdigheter og generell kompetanse.

8.5 Utdanningens innhold

Konklusjon fra kapittel 4:

Tilbyder må dokumentere at de har de nødvendige godkjenningene fra Luftfartstilsynet, slik at de kan tilby hele utdanningene.

Vurdering

I den utfyllende dokumentasjonen sendt 19. mai, beskriver tilbyder at de har en søknad til behandling hos Luftfartstilsynet for å få godkjenningene for alle deler av *trafikkflyger fly*.

Lagt ved er samarbeidsavtale med Fonnafly, som også har en søknad til behandling hos Luftfartstilsynet. Denne avtalen skal ifølge tilbyder erstatte avtale med annet selskap om drift av *trafikkflyger helikopter*.

NOKUT har etterspurt mer informasjon om når de tidligere avtalene faktisk sluttet å være i drift. Tilbyder informerer i e-post 24. juni 2015 at avtalen som gjaldt *trafikkflyger fly*, ble sagt opp fra april 2015. De viser til avtale av 4. april 2014, levert til NOKUT i egenrapport av april 2014, og skriver at avtalen som gjaldt drift av *trafikkflyger helikopter*, «ble terminert den 05.03.2015 da eierne [...] besluttet å legge ned skolevirksomheten i selskapet». Tilbyder skriver i e-posten at studenter som er tatt opp til flyutdanningen før 1. juni, vil kunne fullføre etter gjeldende avtale hos Rørosfly, men oppgir ikke hvordan studenter tatt opp etter 1. juni vil bli ivaretatt. Tilbyder har rullerende opptak og kan derfor ta opp studenter i løpet av sommeren uten å ha ATO-godkjenning eller samarbeidsavtale som sikrer studentene praktisk flyging.

I e-posten av 24. juni nevner Luftfartsskolen også en annen avtale, som skal være likelydende med den terminerte avtalen. Avtalen med denne tredje aktøren er ikke lagt ved egenrapporten, og flyskolen som nevnes er ikke omtalt i noen av studieplanene. Vi har i sammenheng med vurdering av den nye avtalen med Fonnafly også gjort en vurdering av den terminerte avtalen. Vurderingen avdekket mangler i den eldre avtalen. Disse manglene er rettet opp i avtalen med Fonnafly. En avtale som er likelydende med den eldre, vil uansett ikke kunne være god nok. Vi vurderer derfor at avtalen med den tredje aktøren uansett ikke er relevant for revideringen.

Avtalen med Fonnafly beskriver faste tidspunkt for Luftfartsskolens kvalitetssikring av de delene av utdanningen som skal tilbys hos Fonnafly. Den definerer også at ansvaret for utdanningen ligger hos Luftfartsskolen, herunder ansvar for administrative rutiner som studentbetaling og lignende, og det går frem at utdanningen som tilbys gjennom samarbeidsavtalen skal oppfylle NOKUTs krav.

Tilbyder har 19. mai dokumentert at de enda ikke har alle godkjenninger fra Luftfartstilsynet, og at aktøren de har samarbeid med, heller ikke har fått de nødvendige godkjenningene.

Tilbyder skriver at de vil ettersende godkjenningsskjemaene så snart de foreligger. Disse godkjenningene må dokumenteres dersom NOKUT skal kunne opprettholde godkjenningen av fagskoleutdanning(e). Under *7.3 Standarder, konvensjoner og avtaler* har vi også beskrevet at Luftfartsskolen må dokumentere pre-audit av en eventuell samarbeidspartner.

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må dokumentere at tilbyder og samarbeidspartner til sammen har de nødvendige godkjenningene fra Luftfartstilsynet.

8.6 Studieplanen

Konklusjon fra kapittel 4:

Tilbyder må

- *utarbeide helhetlige studieplaner i tråd med fagskoletilsynsforskriften, herunder beskrivelser av utdanningenes emner*
- *sørge for at hele utdannelsesforløpet inngår i studieplanen, jf. privatflygersertifikatet (PPL) som tidligere var en del av opptakskravet i strid med fagskoleloven*

Vurdering

I tilsvarsrunden hadde tilbyder inkludert i studieplanene at PPL er en del av utdanningene, og vi mener denne endringen er tilfredsstillende.

19. mai la tilbyder frem nye studieplaner, der de praktiske delene av utdanningene er tydeligere beskrevet. I de nye studieplanene går det tilstrekkelig tydelig frem hvordan utdanningene er bygd opp, og de praktiske delene av utdanningene er nå tydeligere beskrevet.

Det er tilstrekkelig tydelig at ansvaret for utdanningene skal ligge hos Luftfartsskolen, jf. samarbeidsavtalen for helikopterutdanningen.

Ifølge vurderingen av *Utdanningens innhold og Standarder, konvensjoner og avtaler*, må Luftfartsskolen dokumentere godkjenninger fra Luftfartstilsynet for at studieplanene skal kunne oppfylles, men studieplanene er i seg selv tilfredsstillende.

Konklusjon

Ja, kravet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

8.7 Undervisningsformer og læringsaktiviteter

Konklusjon fra kapittel 4:

Tilbyder må dokumentere undervisningsformene som brukes i praktisk undervisning og gjennom studieplanen.

Vurdering

Undervisningsformene og læringsaktivitetene for de teoretiske delene av utdanningene er tilfredsstillende beskrevet. I den utfyllende dokumentasjonen av 19. mai 2015 er også de praktiske delene av utdanningen, samt undervisningsformer og læringsaktiviteter beskrevet på en tilfredsstillende måte.

Konklusjon

Ja, kravet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

8.8 Undervisningspersonellets sammensetning og kompetanse

Konklusjon fra kapittel 4:

Tilbyder må

- dokumentere kompetansen til undervisningspersonellet for hele utdanningen, gjeldende for både trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter
- utarbeide en mer detaljert beskrivelse av lærekreftenes «digitale kompetanse» som et minstekrav vedrørende de lærerne som er engasjert som «nettlærere»

Vurdering

I den utfyllende dokumentasjonen av 19. mai 2015 beskriver Luftfartsskolen de to utdanningene på en måte som gjør at våre tidligere vurderinger må gjøres på nytt.

Luftfartsskolen søker å få godkjenning fra Luftfartstilsynet om godkjenninger som gjør det mulig for dem å selv tilby hele *trafikkflyger fly*.

Luftfartsskolen har også opprettet samarbeidsavtale med en ny aktør, som også venter på godkjenning fra Luftfartstilsynet for å kunne tilby de praktiske delene av *trafikkflyger helikopter*.

Slik vi vurderer det, må vi derfor gjøre en helt ny vurdering av undervisningspersonellets kompetanse i disse to utdanningene. Dette innebærer at Luftfartsskolen må legge fram ny dokumentasjon på hvordan undervisningspersonellets sammensetning og kompetanse fyller kravene i fagskoletilsynsforordningen. I denne dokumentasjonen må det gå tydelig frem hvem som er ansatt hos Luftfartsskolen, og hvem som er ansatt hos samarbeidspartner.

I den første vurderingen etterspurte komiteen mer informasjon om særlig nettlærernes digitale kompetanse. I tabellene som er lagt ved i tilsvaret, står det for de fleste oppført at de har «Grunnleggende kjennskap i standard prog». For noen av underviserne er det oppført kompetanse som Adobe Framemaker, Acrobat Illustrator, HTML-programmering og/eller databaseprogrammering. For helikopterutdanningen er en av nettlærerne oppført med lang erfaring i bruk av Fronter, men uten pedagogisk kompetanse. De som er oppført med pedagogisk kompetanse, er alle flyinstruktører for fly eller helikopter. I begge utdanningene utgjør fjernundervisning over 700 timer, mens klasseromsundervisning utgjør 245 timer. Egenarbeid utgjør i flyutdanningen over 1900 timer, i helikopterutdanningen over 1700 timer. En slik fordeling av studentinnsatsen stiller høye krav til undervisningspersonellets kompetanse i fjernundervisning og oppfølging. Vi opplever at tabellene ikke gir en beskrivelse som svarer godt på om undervisningspersonellet har god kompetanse i å gi nettbasert undervisning. Tydelig beskrivelse av den digitale kompetansen til nettlærerne må være med i dokumentasjonen.

Luftfartstilsynet gjør en vurdering av undervisningspersonellets kompetanse som del av sin godkjenningsprosess. Det gir derfor ikke mening i NOKUTs revidering å vurdere dette kravet om ikke Luftfartstilsynet først har gitt en godkjenning.

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må dokumentere at undervisningspersonellets sammensetning og kompetanse fyller NOKUTs krav.

8.9 Undervisningspersonellets størrelse og stabilitet

Konklusjon fra kapittel 4:

Tilbyder må redegjøre for de praktiske delene av utdanningene, slik at vi også kan vurdere dette kravet sett opp mot hele utdanningsforløpet.

Vurdering

Tilbyder har i studieplanene de sendte inn 19. mai 2015, tydeligere beskrevet hvordan studentene skal følges opp. Dette er også tydeligere beskrevet i samarbeidsavtalen med Fonnafly.

Jf. vurderingen under *Undervisningspersonellets sammensetning og kompetanse*, er det ikke mulig for oss å vurdere undervisningspersonellets kompetanse før tilbyder har lagt frem de nødvendige godkjenningene fra Luftfartstilsynet og dokumentert til NOKUT hvordan undervisningspersonellet er satt sammen. Tilbyder må dokumentere undervisningspersonellet, slik at vi kan vurdere om det er stort og stabilt nok. Dokumentasjonen må tydelig vise hvem som er tilknyttet hvilken utdanning, og hvilke i undervisningspersonellet som er ansatt hos samarbeidspartner.

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må dokumentere undervisningspersonalet tilknyttet begge utdanningene.

8.10 Infrastruktur

Konklusjon fra kapittel 4:

Tilbyder må dokumentere at de har Luftfartstilsynets godkjenning av infrastrukturen der den praktiske undervisningen blir gitt.

Vurdering

Dokumentasjonen tilbyder la frem 19. mai 2015, beskriver at de praktiske delene av de to utdanningene skal tilbys ved andre steder enn tidligere beskrevet. Tilbyder har ikke dokumentert disse delene av infrastrukturen eller godkjenning fra Luftfartstilsynet.

Tilbyder må legge fram dokumentasjon på at infrastrukturen for de praktiske delene av utdanningene er godkjent av Luftfartstilsynet.

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må dokumentere at infrastrukturen for de praktiske delene av utdanningene er godkjent av Luftfartstilsynet.

8.11 Komiteens endelige konklusjon før gjenopprettingsfrist

Utdanningene anbefales ikke godkjent.

Tilbyder må

- dokumentere at tilbyder og samarbeidspartner til sammen har de nødvendige godkjenningene fra Luftfartstilsynet
- dokumentere pre-audit hos Fonnafly
- må utforme læringsutbyttebeskrivelsene i tråd med NKR
- dokumentere at undervisningspersonalets sammensetning og kompetanse fyller NOKUTs krav
- dokumentere undervisningspersonalet tilknyttet begge utdanningene
- dokumentere at infrastrukturen for de praktiske delene av utdanningene er godkjent av Luftfartstilsynet

Tilbyder bør videreutvikle overordnede LUB for begge utdanningene, med tanke på å mer konkret beskrive hva som er forventet at kandidatene har av kunnskaper, ferdigheter og generell kompetanse.

9 NOKUTs avsluttende vurdering før gjenoppretting

13. februar 2014 vedtok NOKUT å sette i gang revidering av utdanningene *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter* ved Luftfartsskolen. NOKUT sendte samme dag informasjon til tilbyder om vedtaket. Et hovedmoment i begrunnelsen for å gå til revidering var at NOKUT hadde vurdert mottatt dokumentasjon og funnet at tilbyders ansvar for å

- følge opp studentene
- sørge for god kvalitet i utdanningen og
- sikre studenten gode vilkår gjennom hele utdanningsløpet

ikke var tilfredsstillende beskrevet.

NOKUT har gjennom tilsynet med disse utdanningene vært tydelig på at NOKUTs krav må oppfylles dersom utdanningene fortsatt skal være godkjent som fagskoleutdanning. Vi har ikke funnet at Luftfartstilsynet og NOKUT har motstridende krav.

De sakkyndiges tilleggsvurdering viser at Luftfartsskolen fremdeles ikke kan vise at de tar eller kan ta ansvar for alle deler av utdanningene de tilbyr. De teoretiske delene, samt simulatorentreningen, som skolen har Luftfartstilsynets godkjenning for, har vi ikke funnet kvalitetssvikt ved. De praktiske delene av utdanningene, som Luftfartsskolen ikke har egen godkjenning fra Luftfartstilsynet for, er derimot ikke tilfredsstillende beskrevet.

Luftfartsskolen ble 27. april 2015 informert om mulighet til å legge frem oppdatert dokumentasjon som bedre belyser spørsmålene de sakkyndige stilte i rapporten NOKUTs styre først behandlet 23. mars 2015. Luftfartsskolen leverte ny dokumentasjon 19. mai 2015, og denne er tatt inn som grunnlag for sakkyndiges tilleggsvurdering. I tilsvaret til den sakkyndige rapporten, mottatt 26. januar 2015, oppgav Luftfartsskolen at de ville benytte seg av samarbeidsavtaler for å tilby begge utdanningene. I den supplerende dokumentasjonen fra mai 2015 oppgir de at de ønsker å tilby helikopterutdanningen gjennom en samarbeidsavtale, og flyutdanningen gjennom egen godkjenning fra Luftfartstilsynet. Det er ikke dokumentert at noen av disse søknadene om slik godkjenning fra Luftfartstilsynet har ført til godkjenning. Luftfartsskolen har i juni 2015 oppgitt at de siden mars ikke har hatt samarbeidsavtale med Fjellfly om helikopterutdanningen. Avtalen med Rørosfly om flyutdanningen er sagt opp, og bare studenter tatt opp før 1. juni vil kunne fullføre de praktiske delene av utdanningen sin hos Rørosfly. De samarbeidsavtalene som var lagt ved egenrapporten, og som var bakgrunnen for at NOKUT valgte å omgjøre styrevedtaket og å gjenoppta saken, finnes altså ikke lenger.

I den første tilleggsvurderingen var de sakkyndiges konklusjon at det kan tenkes en modell der Luftfartsskolen kan tilby utdanning i samarbeid med andre flyskoler. Slikt samarbeid forutsetter at tilbyder har solid samarbeidsavtale med aktuell(e) flyskole(r), selv beskriver alle deler av utdanningene tydelig, selv gir tett oppfølging av studentene og selv kvalitetssikrer at samarbeidsskolene gir utdanningene slik tilbyder har beskrevet.

Luftfartsskolen har ikke dokumentert at de nå selv har ATO-godkjenning for praktiske deler av utdanningene, eller at de har samarbeidsavtaler med flyskoler som har slik godkjenning.

All flygerutdanning må godkjennes av Luftfartstilsynet og fyller deres krav. Det er likevel ingen automatikk i at noe som er godkjent av Luftfartstilsynet, også er godkjent som fagskoleutdanning.

Dokumentasjonen Luftfartsskolen har lagt frem, har endret seg mye gjennom revideringsprosessen. Det har både for sakkyndige og NOKUTs saksbehandlere vært utfordrende å forholde seg til dokumentasjonen. Egenrapport, tilsvarende og tilleggskjøring er sparsommelig utformet, og tilbyder har ikke godt nok beskrevet og begrunnet hvordan de møter det som er kjernen i denne saken: Tilbyder må kunne vise at de selv har kontroll på hele studentens utdanning.

Dersom Luftfartsskolen oppnår en godkjenning fra Luftfartstilsynet for de praktiske delene av *trafikkflyger fly*, vil denne utfordringen nærme seg å være løst for den ene utdanningen. Det er likevel slik at situasjonen på Luftfartsskolen nå er svært ulik det som ble beskrevet i egenrapporten, og at mye fremdeles er uklart på grunn av ikke oppnådde godkjenninger fra Luftfartstilsynet. Tilbyder får en frist til å rette opp manglene og å legge frem ny dokumentasjon.

Tilbyder må lese og forstå vurderingene som leder frem til konklusjonene (må- og bør-punktene), og de må *beskrive og begrunne* hvordan de oppfyller kravene på en måte som er egnet til å overbevise de sakkyndige og NOKUT om at Luftfartsskolen kan ta ansvar for alle deler av utdanningene.

10 Vedtak om gjenopprettingsfrist

De grunnleggende forutsetningene for å tilby fagskoleutdanninger ved Luftfartsskolen er oppfylt, jf. fagskoletilsynsforskriften §§ 3-1 og 5-1. Utdanningene *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter* oppfyller ikke de faglige kravene, jf. fagskoletilsynsforskriften §§ 3-2 til 3-7.

Luftfartsskolen gis frist til 19. november 2015 til å dokumentere at de faglige kravene tilfredsstiller fagskoletilsynsforskriften §§ 3-2 til 3-7.

Vedtaket er fattet med hjemmel i

- lov om fagskoleutdanning § 2
- forskrift om kvalitetssikring og kvalitetsutvikling i høyere utdanning og fagskoleutdanning § 5-4

11 Dokumentasjon etter gjenopprettingsfrist

19. november 2015 mottok NOKUT ny dokumentasjon etter gjenopprettingsfristen:



NOKUT
Postboks 578
1327 Lysaker

Luftfartsskolen

Kjeller flyplass
Postboks 53
N-2001 Lillestrøm
Norway

Tlf.: +47 - 23 10 29 04
Fax: +47 - 23 10 29 01
E-Mail: kontakt@
luftfartsskolen.no

18.nov.2015

Følgeskriv til revidert dokumentasjon gjeldende fagskoleutdanning for «Trafikkflyger fly» og «Trafikkflyger helikopter» ved Luftfartsskolen

Vi viser til NOKUT's vedtak av 24.09.2015 og oversender sammen med dette følgeskrivet en liste over vedlegg med dokumentasjon. Dokumentasjonen er nummerert i.flg. tilleggsvurdering av 24.09.2015

Luftfartsskolen, Kjeller flyplass

Luftfartsskolen har fra og med 01.10.2015 flyttet inn i nye lokaler på Kjeller flyplass ved Lillestrøm og vil tilby en komplett trafikkflygerutdanning for fly og helikopter. Lokalene er godkjent av norske og svenske luftfartsmyndigheter for Luftfartsskolen's og SAA's utdanningstilbud på Kjeller flyplass.

Teoriutdanning fly og helikopter, samt MCC-kurs fly

Utdanningen er som tidligere organisert og driftet under Luftfartsskolen og godkjent av CAA NOR. Det er ingen endringer i kursporteføljen for teoriutdanningen som tilbys i fagskolestudiet.

Praktisk utdanning fly

Utdanningen gjennomføres på Kjeller flyplass og administreres av Luftfartsskolen i tråd med dokumentasjon sendt NOKUT. Utdanningsprogrammene til modulært program for PPL(A), CPL(A) og IR ME(A) driftes av BF Scandinavian Aviation Academy (SAA). SAA har godkjenning fra CAA SWE for å gjennomføre utdanning på Kjeller flyplass for de nevnte utdanningsprogrammene.

- Se vedlegg 8.3.2

I vedlagte dokumentasjon gjeldende «undervisningspersonellets sammensetning og kompetanse» er de instruktører ansatt ved SAA som vil benyttes på Kjeller flyplass listet opp. Disse vil instruere på Kjeller flyplass inntil det er ansatt nye instruktører i felles eiet selskap som det fremgår i avsnittet nedenfor. Antall instruktører vil være dimensjonert etter behov.

Luftfartsskolen og SAA har etablert et felles eiet selskap (under etablering) og har per dato signert forpliktende samarbeidsavtale og aksjonæravtale. Nye instruktørstillinger var utlyst med søknadsfrist 2.nov. Ansettelsesprosessen er nå i gang. Det var ca. 30 søkere.

- Se vedlegg 8.3.4 og 8.3.7.

FNPT 2 flysimulator for en- og tomotors fly driftes av Luftfartsskolen i godkjent FSTD-organisasjon. CAA SWE har godkjent avtale mellom SAA og Luftfartsskolen for benyttelse av flysimulator i utdanningsprogrammene.

Praktisk utdanning helikopter

Utdanningen gjennomføres på Kjeller flyplass og administreres av Luftfartsskolen i tråd med dokumentasjon sendt NOKUT.

Utdanningsprogrammene for modulært program til PPL(H) driftes av Helikopterdrift, og til CPL(H) av Scandinavian Aviation Academy.

Begge aktørenes utdanningsprogrammer er godkjent av CAA med base på Kjeller flyplass.

I vedlagt dokumentasjon gjeldende «undervisningspersonellets sammensetning og kompetanse» er de instruktører ansatt ved Helikopterdrift og SAA som vil benyttes på Kjeller flyplass listet opp. Disse vil instruere på Kjeller flyplass inntil det er ansatt nye instruktører i felles eiet selskap. Antall instruktører vil være dimensjonert etter behov.

For samarbeidsavtale mellom Luftfartsskolen og Helikopterdrift og myndighetsgodkjenning av PPL(H) flyprogram.

- Se vedlegg 8.3.3 og 8.3.5

CPL(H) finnes i SAAs godkjenning i vedlegg 8.3.2.

Vedrørende undervisningspersonellets sammensetning og kompetanse

Luftfartsskolen har siden 2001 benyttet Fronter LMS til skolens nettbaserte undervisning. Som en kuriositet kan det også nevnes at Luftfartsskolen utarbeidet 1. versjon av kravspekk til prøvemodulen i Fronter i 2001.

Nettskolesystemet driftes av Luftfartsskolens administrasjon, dvs. at faglige revisjoner, teknisk support og utvikling av nettstudiet involverer flere ansatte i skolen enn nettlærerne, også når det gjelder faglig support til studentene.

Siden sommeren 2014 er det gjort flere forbedringer i nettskolen til både privat- og trafikkflyger-utdanningene:

Vi har forbedret rutine for tilbakemelding og support med tettere oppfølging og vekt på grundigere tilbakemeldinger. Vi har innført nytt verktøy med «læringssti» til PPL-fagene og utvidet treningsverktøyene i nettskolens prøvemodul.

Nettskolesystemet har også blitt integrert med skolens admin.system LADS der resultater fra progresjonstester, tentamen og eksamen registreres og danner grunnlag for den administrative oppfølgingen av studentene.

Oppsummering

Luftfartsskolen vil som det fremgår kunne tilby både teoriprogram og praktisk program ved skolen på Kjeller flyplass. Begge trafikkflygerutdanningene vil samlokaliseres og være godkjent av norske og svenske luftfartsmyndigheter på Kjeller flyplass.

Praktisk flyprogram for fly og helikopter vil være tilgjengelig for eksisterende og nye studenter på Kjeller flyplass fra og med 4. januar.

Vedlegg: Oversikt innsendt dokumentasjon

Vennlig hilsen



Thor Alvik
Daglig leder / Accountable Manager

Luftfartsskolen | Kjeller flyplass | Postboks 53 | 2001 Lillestrøm
mob. 97 05 68 36 | tlf. 23 10 29 40 | fax. 23 10 29 41 | ta@luftfartsskolen.no

Oversikt dokumentasjon i.flg. tilleggsvurdering av 24.09.2015

Vedlegg:

- 8.3.1 Godkjenning fra luftfartsmyndighetene, Luftfartsskolen
- 8.3.2 Godkjenning fra luftfartsmyndighetene, Scandinavian Aviation Academy (SAA)
- 8.3.3 Godkjenning fra luftfartsmyndighetene, Helikopterdrift
- 8.3.4 Samarbeidsavtale mellom Luftfartsskolen og SAA
- 8.3.5 Samarbeidsavtale mellom Luftfartsskolen og Helikopterdrift
- 8.3.6 Pre - audit Helikopterdrift
- 8.3.7 Aviation Academy AS, selskap under stiftelse (ref. følgeskriv)

- 8.4.1 Læringsutbyttebeskrivelse fly (revidert)
- 8.4.2 Læringsutbyttebeskrivelse helikopter (revidert)

- 8.5 Det henvises til dokumentasjon under pkt. 8.3.1 – 8.3.3

- 8.6.1 Studieplan fly (revidert)
- 8.6.2 Studieplan helikopter (revidert)

- 8.8.1 Komplette oversikt utdanningspersonell tilknyttet fagskoleutdanningene
- 8.8.2 Oversikt undervisningspersonell tilknyttet Trafikkflyger fly
- 8.8.3 Sertifikater og rettigheter for utd.pers. Trafikkflyger fly
- 8.8.4 Oversikt undervisningspersonell tilknyttet Trafikkflyger helikopter
- 8.8.5 Sertifikater og rettigheter for utd.pers. Trafikkflyger helikopter

- 8.9 Det henvises til dokumentasjon under pkt. 8.8.1 – 8.8.5

- 8.10 Det henvises til dokumentasjon under pkt. 8.3.1 – 8.3.3

- 8.11 Plan for sikring av studentene ved underkjenning

- 8.12 Aktive fagskolestudenter ved Luftfartsskolen per 15.11.2015

12 Vurdering etter gjenopprettingsfrist

12.1 Sakkyndiges vurdering etter gjenopprettingsfrist

Sakkyndiges vurdering er at Luftfartsskolen har dokumentert at utdanningene *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter* tilstrekkelig oppfyller kravene. Vi presenterer her en samlet vurdering for de to utdanningene.

Luftfartsskolen har flyttet driften til Kjeller, og opprettet felles selskap med Scandinavian Aviation Academy (SAA). Flyutdanningen vil bli gitt gjennom denne sammenslutningen. Luftfartsskolen oppgir at de skal tilby utdanningen *trafikkflyger helikopter* gjennom samarbeid med SAA, samt en samarbeidsavtale med Helikopterdrift Invest AS. Helikopterdrift vil stå for praktisk del av privatflygersertifikat for helikopter. Samarbeidsavtalene er tilfredsstillende. Det er nå tydelig at begge utdanningene skal tilbys fra Kjeller flyplass, og at det nå blir undervist i teori og praktisk flyging fra samme sted. Dette skal gjøre det lettere for Luftfartsskolen å gi god oppfølging av studentene.

Dette er ikke en ideell løsning, men den er tilstrekkelig. Til sammen gjør dette at Luftfartsskolen gjennom samarbeidsavtale har dokumentert de nødvendige godkjenninger etter internasjonale regelverk. Kravet til oppfyllelse av standarder og konvensjoner er derfor oppfylt. Noen av godkjenningene er gitt av svensk luftfartsmyndighet. Siden regelverket er forvaltet likt i Norge og Sverige, og studentene vil kunne gå opp til eksamen hos Luftfartstilsynet i Norge.

Utdanningens innhold er tilstrekkelig godt beskrevet i studieplan, og studieplanen er oppdatert med informasjon om samarbeidet med SAA. Gjennom de dokumenterte godkjenningene fra luftfartsmyndighet er kravene til utdanningens innhold også tilstrekkelig oppfylt.

Læringsutbyttebeskrivelsene for begge utdanningene er nå formelt sett i tråd med NKR, utdanningene er beskrevet ut ifra riktig nivå i rammeverket. Der beskrivelsene tidligere var identiske, beskriver den ene nå tydelig en utdanning for fly og den andre en utdanning for helikopter. Det er likevel rom for forbedringer, særlig handler det om å få beskrivelsene til å kommunisere godt, og å være mer presise både faglig og språklig. Tilbyder må følge nøye med på eventuelle nye signaler fra NOKUT om læringsutbytte og utforming av læringsutbyttebeskrivelser.

Tilbyder har dokumentert tilstrekkelig høy kompetanse i undervisningspersonalet, og beskrevet tilstrekkelig mange undervisere til at gjennomføring av utdanningen skal være sikret.

Svenske luftfartsmyndigheter har godkjent infrastrukturen på Kjeller, og vi mener derfor at også kravene til infrastruktur er oppfylt.

I tidligere vurdering har vi akseptert at bindende samarbeidsavtaler *kan* være tilstrekkelig til å si at tilbyder tar ansvar for hele utdanningens innhold. Samarbeidsavtalen Luftfartsskolen har lagt frem til gjenopprettingsfristen er med en aktør som tidligere ikke har vært nevnt. Det er derfor ikke mulig å si at vi konkluderer på grunnlag av faktiske resultater. Vi mener derfor NOKUT må følge opp Luftfartsskolen, for eksempel to år etter at avtalene med SAA og Helikopterdrift har trådd i kraft, for å kontrollere om grunnlaget for godkjenning fremdeles er til stede. Den svenske Transportstyrelsen vil årlig følge opp SAA sine ATO-godkjenninger. Dersom disse godkjenningene opphører, vil det få direkte konsekvenser for Luftfartsskolens fagskoleakkrediteringer.

Vi anbefaler at akkrediteringen av fagskoleutdanningene *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter* opprettholdes, og at NOKUT følger opp vedtaket etter en gitt tid.

12.2 NOKUTs oppsummering

Siden første utkast til rapport ble sendt til tilbyder for uttalelse, har Luftfartsskolen tre ganger lagt frem ulike modeller for hvordan utdanningene skal tilbys: Først gjennom samarbeidsavtaler, så gjennom egen godkjenning for flyutdanningen og samarbeidsavtaler for helikopterutdanningen, og nå sist gjennom nyopprettet felles selskap med svensk flyskole, samt samarbeidsavtale som gir studentene tilgang til privatflygersertifikat for helikopter.

Dette utgjør til sammen store endringer i *rammene for hvordan* utdanningene tilbys, men endrer i mindre grad *innholdet* i utdanningene, som hele tiden har ledet frem til samme eksamen hos Luftfartstilsynet. En stor del av grunnen til at tilbyder underveis i prosessen kunne gjøre såpass store endringer i hvordan de tilbyr utdanningene sine kommer av at utdanningene også er underlagt jevnlig kontroll fra Luftfartstilsynet.

Et hovedpoeng gjennom revideringen har vært spørsmålet om hvordan en tilbyder kan ta ansvaret for studentenes utdanning når en stor del av utdanningen blir gitt på annet sted og av en annen organisasjon. I siste dokumentasjon fremgår det at Luftfartsskolen sammen med svensk flyskole skal tilby utdanningene fra Kjeller flyplass. Praktisk flygetrening både for helikopter og fly gjennomføres på Kjeller. Som en forsterking av tidligere konsept med samarbeidsavtaler, er det opprettet felles eid selskap mellom disse flyskolene. Dette fremstår som en mer forpliktende løsning enn bare samarbeidsavtaler. Siden sakkyndige tidligere har uttalt at samarbeidsavtaler med flyskole på annet sted *kan* være tilstrekkelig for å sikre studentenes utdanning, må samlokalisering og felles selskap også være tilstrekkelig. SAA har i Sverige godkjent trafikkflygerutdanning fly og helikopter som yrkeshøgskola, tilsvarende norsk fagskole, dette styrker også troverdigeten.

Vi har i studieplanen for helikopterutdanningen oppdaget noen unøyaktigheter i enkelte av tabellene som forklarer utdanningens oppbygging . Vi har tidligere skrevet at Luftfartsskolen bør vurdere å gjøre om *trafikkflyger helikopter* fra 108 til 120 fagskolepoeng. I tabellene går det frem at Luftfartsskolen har endret summen fagskolepoeng, men ikke endret det faktiske omfanget på utdanningen. 120 fagskolepoeng skal være mellom 3000-3600 timer alt i alt. Helikopterutdanningen er fremdeles oppgitt å kreve 2853 timer fra studentene. Tilbyder får etter vedtak i NOKUT mulighet til å utvide omfanget av utdanningen til mellom 3000-3600 timer og så tilby utdanningen som 120 fagskolepoeng. Tilbyder skal informere NOKUT om endringen og hvilke deler av utdanningen som er utvidet før de begynner å tilby og rapportere utdanningen som 120 fagskolepoeng. Inntil NOKUT har vurdert denne dokumentasjonen, må utdanningen fortsatt tilbys som 108 fagskolepoeng.

NOKUT ønsker å følge opp tilbyder senest tre år etter vedtaket om å opprettholde godkjenningene. NOKUT vil da sende tilbyder informasjon om hva NOKUT ønsker dokumentert. Det er noen typer dokumentasjon vi kommer til å be om:

- Årsrapporter fra Luftfartsskolens og samarbeidspartneres kvalitetssikringssystem
- Tilsynsrapporter fra luftfartsmyndighetenes oppfølging av Luftfartsskolen, Helikopterdrift og SAA
- Vi åpner for at tilbyder kan videreutvikle læringsutbyttebeskrivelsene uten å søke NOKUT, og at disse beskrivelsene skal dokumenteres i oppfølgingen.

På bakgrunn av informasjon fra for eksempel DBH-F vil NOKUT kunne velge ut også andre områder der vi vil be om dokumentasjon. Hovedformålet vil være å følge opp hvordan samarbeidsmodellen fungerer, og hvordan Luftfartsskolen ivaretar sine studenter og ansvaret for hele utdanningen. NOKUT vil i oppfølgingen legge vekt på hvordan Luftfartsskolen håndterer eventuelle endringer i regelverket.

Skulle noen av samarbeidsavtalene og/eller godkjenningene fra luftfartsmyndighetene opphøre, og Luftfartsskolen AS ikke selv ha oppnådd godkjenning fra luftfartsmyndighetene for de aktuelle delene av utdanningene, vil fagskolegodkjenningen også opphøre. Luftfartsskolen skal i så fall umiddelbart legge frem en plan til godkjenning hos NOKUT om hvordan studentene kan få fullført sin fagskoleutdanning på annet vis.

13 Vedtak etter gjenopprettingsfrist

De grunnleggende forutsetningene for å tilby fagskoleutdanninger ved Luftfartsskolen er oppfylt, jf. fagskoletilsynsforskriften §§ 3-1 og 5-1. Utdanningene *trafikkflyger fly* og *trafikkflyger helikopter* oppfylder de faglige kravene, jf. fagskoletilsynsforskriften §§ 3-2 til 3-7. Godkjenningen av fagskoleutdanningene opprettholdes.

NOKUT vil senest etter tre år følge opp vedtaket, og kan da gjøre en ny vurdering av om kvaliteten er tilfredsstillende.

Vedtaket er fattet med hjemmel i

- lov om fagskoleutdanning § 2
- forskrift om kvalitetssikring og kvalitetsutvikling i høyere utdanning og fagskoleutdanning § 5-4

14 Dokumentasjon

Rapporten er skrevet på bakgrunn av

- egenrapport datert 28. april 2014, NOKUTs saksnummer 13/137-14
- institusjonsbesøk ved studiested i Oslo, 16. juni 2014
- supplerende dokumentasjon av 19. mai, 24. juni og 18. november 2015

Vedlegg:

Sakkyndig komité

Kravene til sakkyndige står oppført i fagskoletilsynsforskriften kapittel 2. De sakkyndige skal vurdere om søker oppfyller kravene for godkjenning av fagskoleutdanning, jf. fagskoletilsynsforskriften kapittel 3.

Den sakkyndige komité har bestått av følgende medlemmer:

- **Treningssjef Stig Larsen, Norwegian**
Stig Larsen har studert ledelse og administrasjon og han fullførte Master of Management ved BI i 2001. Han er utdannet Airline Traffic Pilot fra Statens Trafikkflygerskole og SAS Flight Academy (nå Oxford Aviation Academy). Larsen har vært ansatt i 50 % stilling som studieleder ved Institutt for ingeniørvitenskap og sikkerhet ved Universitetet i Tromsø siden 2007. Han har også vært ansatt som First Officer i SAS siden 1998. Den 1. januar 2010 ble han ansatt som treningssjef i Norwegian. Larsen har bred erfaring innen flyopplæring. Fra 2004-2007 hadde han stilling som Accountable Manager, Head of training ved Norwegian Aviation College. I tidsrommet 2006- 2007 fungerte han som Head of Training, TRTO, FTO ved Avia Training AS. Fra 1996 og til dags dato fungerer han som Flight-, Class rating Examiner, «N/EX 243» ved Luftfartstilsynet. Larsen har flere ganger vært sakkyndig for NOKUT, også som leder for komité i revideringer.
- **Studentrepresentant Renate Antonesen, European Helicopter Center**
Antonesen er tillitsvalgt for studenter ved fagskolen European Helicopter Center. Hun går første året ved utdanningen trafikkflyger helikopter. Hun har erfaring fra arbeid som brann-, entrings- og sikkerhetsvaktkoordinator ved en oljeplattform i en stilling som innebar ansvar for HMS og ledelse. I tillegg har hun hatt deltidsarbeid som badevakt og personlig assistent.
- **Head of Training Emanuel Dal, Svensk Pilotutbildning**
Dal har i sin stilling som Head of Training det overordnede ansvaret for opplæringen ved Svensk Pilotutbildning. Skolen gir opplæring innen fly og helikopter. Dal har ansvar for utvikling av skolens opplæringsplaner og for at disse er i overensstemmelse med bestemmelser fra de svenske luftfartsmyndighetene (Transportstyrelsen) og Yrkeshögskolemyndigheten (NOKUTs søsterorgan i Sverige). Han har spesialkunnskap om regelverk som har med pilotopplæring å gjøre for både fly og helikopter. Dal har lang erfaring som pilot, og har nå også en stilling som kaptein i Primera Air. I denne stillingen fungerer han også som sensor. Han har også vært flyinstruktør ved Scandinavian Aviation Academy.
- **Flyinspektør Jan-Olof Hjortman, avdeling for flyutdanning, Transportstyrelsen**
Hjortman har tidligere vært ansatt i Luftfartstilsynet, Operativ avdeling, og jobber nå i tilsvarende stilling i Transportstyrelsen. Han har offiseresskole fra det svenske militæret, og har også privatflygersertifikat (PPL) og trafikkflygersertifikat (CPL). Han har lang erfaring som flyinspektør. Mellom 1985 og 2007 arbeidet han primært som helikopterpilot. Han har årlig 100-150 flytimer med helikopter.

Sakkyndige skal ikke ha oppgaver ved fagskolen eller ha andre tilknytninger til tilbyder som kan medføre inhabilitet. De sakkyndige har erklært at de ikke er inhabile i saken.

Søkerinstitusjonen har fått anledning til å uttale seg om NOKUTs forslag til sakkyndige, og har ingen merknader.