

NOKUTS tilsynsrapporter

MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning

Pilot flyskole AS

februar 2012



Utdanningssted:	Pilot flyskole AS, Sandefjord
Utdanningstilbud:	MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning
Dato for vedtak:	24.02.2012
Utdanningslengde:	To år
Sakkyndige:	Jan Sjöström og Arnfred Hansen
Saksnummer:	11/439

Forord

Fagskoleutdanning er yrkesrettet utdanning som bygger på fullført videregående opplæring eller tilsvarende realkompetanse. Fagskoleutdanning har et omfang på minst et halvt år og maksimalt to år som heltidsutdanning. Betegnelsen fagskoleutdanning er beskyttet gjennom fagskoleloven. For å kunne bruke betegnelsen fagskoleutdanning, må utdanningstilbudet være godkjent av NOKUT.

Vurderingsprosessen starter med at en tilbyder søker NOKUT om godkjenning av et utdanningstilbud. Søknaden blir først gjenstand for en innledende vurdering, for å avklare om forutsetningene er tilstede for videre behandling jevnfør NOKUTs «Retningslinjer for kvalitetssikring og godkjenning etter lov om fagskoleutdanning», kapittel 4. I den innledende vurderingen ser NOKUT blant annet på om styringsordning og reglement er tilpasset utdanningstilbudet og om tilbyder har et tilfredsstillende system for kvalitetssikring.

Søknader som tilfredsstillende forutsetningene for behandling blir videre vurdert av eksterne, uavhengige sakkyndige oppnevnt av NOKUT. De sakkyndige vurderer søknaden opp mot 17 likeverdige faglige kriterier nedfelt i NOKUTs retningslinjer, kapittel 7.

Til den sakkyndige vurderingen har NOKUT oppnevnt:

- Jan Sjöström
- Arnfred Hansen

Når de sakkyndige har funnet at ett eller flere av de faglige kriteriene ikke er oppfylt på en tilfredsstillende måte, sendes den sakkyndige rapporten (kapittel 4 i denne rapporten) til tilbyder for kommentarer. Tilbyder kan da påpeke mangler eller misforståelser i de sakkyndiges innstilling. NOKUT tillater i tillegg mindre justeringer. De sakkyndige vurderer tilbakemeldingene fra tilbyder, før NOKUT konkluderer og fatter endelig vedtak.

I denne rapporten er alle vurderingene som danner grunnlag for godkjenningen samlet. NOKUT har konkludert med at søknaden ikke tilfredsstillende alle kriterier for godkjenning av fagskoleutdanning. Det er mulig å søke NOKUT på nytt, men da forventes det at søker har forbedret utdanningskvaliteten i henhold til vurderingene gitt i denne rapporten (Må-punktene).

NOKUT, 24.02.2012



Terje Mørland
direktør

Innhold

1	Informasjon om søkeren	1
1.1	Informasjon om tilbyder og utdanningstilbudet	1
2	Informasjon om prosessen	2
2.1	Innledende vurdering	2
2.2	Sakkyndig vurdering.....	2
2.3	Tilsvarsrunde	3
2.4	Vedtak.....	3
3	Innledende vurdering	4
3.1	Rammebetingelser – krav til søknaden.....	4
3.2	Reglement.....	4
3.3	Konklusjon.....	6
4	Sakkyndig vurdering av utdanningstilbudet	7
4.1	Læringsmål og kvalifikasjoner	7
4.2	Faglig innhold.....	11
4.3	Undervisning, tilrettelegging og arbeidsformer.....	15
4.4	Eksamen og vitnemål.....	20
4.5	Infrastruktur	23
4.6	Oppsummerende vurdering og konklusjon fra de sakkyndige	26
5	Tilsvarsrunde	28
6	Vedtak	37
7	Dokumentasjon	37

1 Informasjon om søkeren

1.1 Informasjon om tilbyder og utdanningstilbudet

Pilot Flyskole AS søkte NOKUT 15.09.2011 om godkjenning av fagskoleutdanningen «MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning». Utdanningstilbudet er et toårig tilbud som gis på heltid. Undervisningen vil gis ved Pilot Flyskole, Sandefjord, og det er søkt godkjenning for inntil 40 studenter.

Søker har allerede to godkjente fagskoletilbud:

- ATP(A) Integrert trafikkflygerutdanning
- Modulær trafikkflygerutdanning

NOKUT har gjennomgått søkers hjemmesider, www.pilot.no.

NOKUT forstår det slik at tilbyder på hjemmesiden bruker «Komplett pilotutdanning» og «Modulær pilotutdanning» som navn på de godkjente fagskoletilbudene.

System for kvalitetssikring er ikke vurdert av NOKUT da tilbyders system for kvalitetssikring er godkjent av Luftfartstilsynet, jf. forskrift om kvalitetssikring og kvalitetsutvikling i høyere utdanning og fagskoleutdanning (NOKUT-forskriften) § 5-3 (2), tredje ledd.

Styreordningen ble funnet tilfredsstillende 01.06.2010, jf. NOKUTs sak 10/85-9. Reglementet ble funnet tilfredsstillende 21.12.2010, jf. NOKUTs sak 10/331-15. NOKUT har gjennomgått reglementet på nytt og har skrevet forslag til forbedringer i kapittel 3.2.

Vurdering

Tilbyder gir informasjon som ikke kan føre til misforståelse om bruk av fagskolebegrepet. Informasjonen på søkers Internettsider er i samsvar med søknadens innhold og godkjenningsstatus i NOKUT. Tilbyder bør bruke navnene på fagskoletilbudene slik de ble godkjent av NOKUT.

2 Informasjon om prosessen

2.1 Innledende vurdering

Vurderingsprosessen starter med at en tilbyder søker NOKUT om godkjenning av et utdanningstilbud. Søknaden blir først gjenstand for en innledende vurdering, for å avklare om forutsetningene er til stede for videre behandling jamfør NOKUTs «Retningslinjer for kvalitetssikring og godkjenning etter lov om fagskoleutdanning» (NOKUTs retningslinjer), kapittel 4.

Forutsetningene for at en søknad om godkjenning av en fagskoleutdanning tas under behandling, er at søknaden beskriver og dokumenterer kvaliteten på utdanningstilbudet i henhold til NOKUTs mal for elektronisk søknad. Det må fremgå av søknaden at utdanningstilbudet er innenfor rammen av minst et halvt år og maksimalt to år som heltidsutdanning (Normert arbeidsmengde for fagskolestudenter skal ligge på mellom 1 500 og 1 800 timer per hele studieår.).

Søknaden skal sannsynliggjøre at utdanningstilbudet bygger på fullført videregående opplæring og at utdanningstilbudet er yrkesrettet. For tilbydere som ikke helt ut er eid av staten, fylkeskommune eller kommune må søker / tilbyder være registrert i Enhetsregisteret.

I den innledende vurderingen ser NOKUT på om søkeren har en styreordning, et reglement og et system for kvalitetssikring som er tilfredsstillende i henhold til lover og regler, jamfør NOKUTs retningslinjer, kapittel 5 og 6. Ulike sider rundt ansvarsforhold må også være avklart. Hvis forutsetningene for videre behandling ikke er til stede, blir søknaden avvist. Søkeren kan da tidligst søke om ny godkjenning i neste søknadsrunde.

NOKUTs vurdering av systemet for kvalitetssikring kan ikke påklages, jamfør NOKUT-forskriften § 1-9 c).

2.2 Sakkyndig vurdering

Hvis forutsetningene for videre behandling er til stede, blir søknaden vurdert av en sakkyndig komité. Komiteen vurderer om de faglige kriteriene for å få godkjent en fagskoleutdanning er tilfredsstillende oppfylt. Disse kriteriene står i NOKUTs retningslinjer, kapittel 7.

Det er i alt 18 kriterier. Disse er delt inn i fem områder

- Læringsmål og kvalifikasjoner (kriterium 1-5)
- Faglig innhold (kriterium 6 og 7)
- Undervisning, tilrettelegging og arbeidsformer (kriterium 8-12)
- Eksamen og vitnemål (kriterium 13 og 14)
- Infrastruktur (kriterium 15-18)

Kriterium 5, vedrørende nasjonale krav og internasjonale forpliktende avtaler, blir kun vurdert der dette er aktuelt.

Kriterium 10, vedrørende praksis i utdanningen, blir kun vurdert der praksis er en del av utdanningen eller der de sakkyndige mener praksis må være en del av utdanningen.

De sakkyndige må finne at alle kriteriene er oppfylt på en tilfredsstillende måte for at utdannings-tilbudet skal kunne godkjennes som fagskoleutdanning. Komiteen konkluderer under hvert kriterium om noe må eller bør endres for at kriteriet skal bli oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Hvis komiteen finner at alle kriteriene er oppfylt på en tilfredsstillende måte, anbefaler den at søknaden godkjennes. NOKUT fatter så vedtak i saken.

2.3 Tilsvarende

Søkerens tilbakemelding på sakkyndig vurdering

Hvis komiteen finner at ett eller flere kriterier ikke er oppfylt på en tilfredsstillende måte, får søkeren minimum seks uker på å uttale seg om de sakkyndiges vurderinger (tilsvarende), jamfør (NOKUT-forskriften § 5-1 (3)). Søkeren får tilsendt en mal som skal benyttes. Hensikten med tilsvarende er at søkeren kan oppklare eventuelle misforståelser fra de sakkyndiges side.

I utgangspunktet baseres søknadsprosessen på den informasjon, og den utdanningsplan, søkeren har presentert for NOKUT på søknadstidspunktet. I tilsvarende tillater imidlertid NOKUT mindre justeringer i forhold til den opprinnelige søknaden. Dersom nødvendige justeringer krever endringer i utdanningsplanen, må en oppdatert plan legges ved tilsvaret.

Hvis søkeren, i sin tilbakemelding i tilsvarende, kommer med større endringer i studieplanen eller opplegget rundt, anser NOKUT dette for å være en ny søknad. Tilsvaret blir da avvist. NOKUT fatter så vedtak i saken.

Sakkyndig tilleggsvurdering

Hvis søkeren har kommet med en tilbakemelding i tilsvarende innen fristen, og denne tilbakemeldingen ikke medfører større endringer i studieplanen eller opplegget rundt, vurderer den sakkyndige komiteen tilbakemeldingen. Komiteen kan enten opprettholde sin vurdering av den eller de aktuelle kriteriene, eller endre sin konklusjon til fordel for søkeren.

Komiteen gir så sin endelige tilrådning. Hvis det fortsatt er kriterier som ikke er oppfylt på en tilfredsstillende måte, tilrår komiteen at søknaden ikke godkjennes. I motsatt fall tilrår komiteen at søknaden godkjennes.

Komiteens vurderinger og tilrådning kan ikke påklages, jamfør NOKUT-forskriften § 1-9 c).

2.4 Vedtak

Søknadsprosessen avsluttes med at NOKUT fatter vedtak i saken.

3 Innledende vurdering

3.1 Rammebetingelser – krav til søknaden

- Søker må beskrive og dokumentere kvaliteten på utdanningstilbudet i henhold til NOKUTs mal for elektronisk søknad.
- Det må fremgå av søknaden at utdanningstilbudet er innenfor rammen av minst et halvt år og maksimalt to år som heltidsutdanning.
- Søknaden skal sannsynliggjøre at utdanningstilbudet bygger på fullført videregående opplæring og at utdanningstilbudet er yrkesrettet.
- For tilbydere som ikke helt ut er eid av staten, fylkeskommune eller kommune må søker / tilbyder være registrert i Enhetsregisteret.

Presentasjon og vurdering

NOKUT har vurdert søknaden ut fra nevnte forutsetninger. Rammebetingelsene er til stede for at søknaden skal kunne behandles av NOKUT.

Konklusjon

Tilbyder bør bruke navnene på fagskoletilbudene slik de ble godkjent av NOKUT.

Søker oppfyller rammebetingelsene for videre saksbehandling.

3.2 Reglement

Det skal foreligge reglement slik at vedtak som tilbyder fatter angående studenter, følger reglene i forvaltningsloven. Det må klart komme frem i reglementet hvem som fatter vedtak (i første instans) og hvordan en klage behandles. Reglementene skal også være slik utformet at de sikrer lik og upartisk behandling, og at studentene forstår om de er rett behandlet eller ikke.

Følgende forhold må være dekket:

- hvordan og hvem som gjennomfører opptak av studenter (opptaksreglement). Opptakskrav, eventuelle tidsfrister og regler for rangering av de kvalifiserte søkerne må fremgå.
- hvordan vurdering av realkompetanse for opptak gjennomføres, herunder hvem som fatter vedtak.
- hvordan prøving og vurdering foretas, og gjennomføres, og hvordan resultatet av prøving og vurdering dokumenteres (eksamensreglement).
- hvordan klager fra studenter på sensur/vurdering (kan være i eksamensreglementet) og andre vedtak behandles, herunder frister som tilfredsstillende forvaltningslovens krav.

Andre forhold som må reguleres dersom tilbyder ønsker å iverksette slike tiltak:

- tydelige bestemmelser for eventuelle disiplinære sanksjoner, herunder vilkår for og krav til begrunnelse for bortvisning, eller andre disiplinærsanksjoner
- prosedyre for behandling av klage på eventuelle vedtak om disiplinære sanksjoner, hvilken støtte/hjelp en student har rett til under slike klagesaker, for eksempel å ha med seg en studenttillitsvalgt, må fremgå.
- muligheten til å gi fritak for deler av utdanningstilbudet, etter søknad fra en student på grunnlag av dokumentert oppnådd likeverdig utdanning
- fritak gis på grunnlag av realkompetanse, der både prosedyre og krav til dokumentasjon må beskrives.
- for alle enkeltvedtak gjelder at klagemuligheten må fremgå.

Presentasjon og vurdering

NOKUT har vurdert reglementet som tilfredsstillende tidligere. Etter gjennomgang av tilsendt reglementet, har vi forslag til forbedringer.

Opptak

NOKUT anbefaler at det skilles tydeligere mellom opptak på formelt grunnlag og opptak på grunnlag av realkompetansevurdering. Det er noe uklart om alle studenter må bestå opptaksprøve i matematikk og engelsk, eller om dette bare gjelder studenter som blir tatt opp på grunnlag av realkompetansevurdering. Ettersom rangering av søkere foretas på bakgrunn av resultat fra opptaksprøven, kan det se ut til at alle skal ta opptaksprøven. Tilbyder bør være tydeligere på dette punktet.

Under opptakskrav er henvist til bestemmelser om fritak. Skolen må ta opp studenter til hele utdanningen. Når studenten har fått tilbud om plass, kan han/hun søke fritak for deler av utdanningen.

Det står at skolesjef er ansvarlig for opptak. Det bør komme tydelige frem hvem som fatter vedtak om opptak, samt at studenten kan klage på vedtaket jf. kapittel 3.

Klagebehandling

Det kommer tydelig frem hvilke vedtak som kan påklages, hvordan en klage fremmes og frist for å fremsette klage, men det fremkommer ikke at studenten har rett til begrunnelse for alle enkeltvedtak. Dersom vedtaket ikke er begrunnet, kan studenten kreve begrunnelse. Klagefrist skal da løpe fra begrunnelsen er mottatt. Fristen for å be om begrunnelse er tre uker, jf. forvaltningslovens § 24.

Ved klage på formelle feil bør klagefrist være senest tre uker etter at studenten har mottatt sensur. I noen tilfeller vil ikke studenten oppdage eventuelle formelle feil før sensuren er mottatt. Det bør også spesifiseres at dersom studenten får medhold i klage på formelle feil, skal det foretas ny sensur eller avholdes ny eksamen.

I bestemmelsene for alle enkeltvedtakene bør det henvises til samlebestemmelsen om klagebehandling.

Vitnemål

I reglementets bestemmelser om vitnemål, fremgår det at all dokumentasjon på fullført utdanning utstedes av Luftfartstilsynet gjennom «Notice of examination result» og flysertifikat. En student vil i etterkant av et studium kunne trenge dokumentasjon på selve skolegangen. NOKUT anbefaler derfor at tilbyder gir studentene et vitnemål, som dokumenterer dette.

Konklusjon

Tilbyder bør:

- skille tydeligere mellom opptak på formelt grunnlag og opptak på grunnlag av realkompetansevurdering
- klargjøre om alle studenter må bestå opptaksprøve i matematikk og engelsk
- tydeliggjøre hvem som fatter vedtak om opptak samt at studenten kan klage på vedtaket
- klargjøre studentens rett til begrunnelse for enkeltvedtak samt opplyse om klagefristen når det er krevd begrunnelse
- endre klagefrist for formelle feil ved eksamen og klargjøre hva som er konsekvensen dersom studenten får medhold i klage på formelle feil
- henviser til samlebestemmelsen om klagebehandling under alle bestemmelser om enkeltvedtak
- gi studentene et vitnemål som dokumenterer fullført utdanning ved skolen

Reglementet er funnet tilfredsstillende.

3.3 Konklusjon

Forutsetningene er til stede for videre behandling jamfør NOKUTs «Retningslinjer for kvalitetssikring og godkjenning etter lov om fagskoleutdanning» (NOKUTs retningslinjer), kapittel 4.

4 Sakkyndig vurdering av utdanningstilbudet

Kriteriene i dette kapittelet, 1-18, er likeverdige. Det vil si at de sakkyndige må finne at alle kriteriene er tilfredsstillende oppfylt for at utdanningstilbudet skal kunne godkjennes som fagskoleutdanning. Kriteriene står skrevet i NOKUTs retningslinjer kapittel 7.

4.1 Læringsmål og kvalifikasjoner

4.1.1 Kriterium 1

«Utdanningstilbudets navn skal være dekkende for innholdet og den yrkeskompetansen utdanningstilbudet gir.»

Presentasjon

Navnet på utdanningen det søkes godkjenning for er «MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning».

En integrert besetningsflygerutdanning skal dekke de kompetansekrav som stilles i henhold til BSL JAR-FCL 1 for å få utstedt et felleseuropeisk trafikkflygersertifikat, MPL(A).

Vurdering

Navnet beskriver godt den utdanningen det søkes godkjennelse for.

Konklusjon

Kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

4.1.2 Kriterium 2

«Læringsmål skal gjelde for hele utdanningstilbudet og beskrive forventet oppnådde kvalifikasjoner, spesifisert som kunnskap, ferdigheter og generell kompetanse. Kvalifikasjonene må være på tertiært nivå, det vil si på nivået over det som oppnås i videregående opplæring.»

Presentasjon

BSL JAR-FCL 1 kapittel K setter klare krav studentens nivå når det gjelder ferdigheter, kunnskaper og kvalifikasjoner etter endt utdanning.

Vurdering

Det overordnede læringsmålet defineres i søkerens plan for utdanningstilbudet. For spesifikke krav til ferdigheter, kunnskaper og generell kompetanse referer søkeren til BSL JAR-FCL 1. Lover og bestemmelser innen luftfart og luftfartsutdanning er under stadig utvikling og revisjon. Derfor anser de sakkyndige at referanser til angjeldende lover og bestemmelser som definerer læringsmål er tilfredsstillende løsning. Det er også viktig at studentene lærer å søke i – og bruke – myndighetsdokumentene aktivt. Kvalifikasjonene etter endt utdanning ligger på et tertiært nivå.

Konklusjon

Kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

4.1.3 Kriterium 3

«Tilbyder skal synliggjøre at utdanningstilbudet har relevans i forhold til nærings- og samfunnsliv.»

Presentasjon

Utdanningen er svært relevant for yrkesfeltet luftfart. Pilot AS anser at bransjen etterspør et mer konsentrert og integrert utdanningsløp. En besetningsflygerutdanning er direkte rettet mot et flyselskaps prosedyrer og operasjoner, og studentene gjennomfører praktisk yrkesutøvelse hos et flyselskap. Dette gir studentene en unik kompetanse, som vil være etterspurt innen norsk og internasjonal luftfart.

Vurdering

MPL(A)-utdanning er en relativt ny form for å utdanne besetningsmedlemmer innen luftfart. Luftfart er stadig økende både nasjonalt og internasjonalt, og en student vil etter fullendt utdanning og eksamen umiddelbart kunne være kvalifisert til styrmannsstillinger i bransjen. Her er det viktig å fremheve at studenten ikke har en fullendt utdanning etter ferdighetssjekken, men at den også omfatter linjetrening og linjesjekk. Pilot AS har inngått intensjonsavtale med et flyselskap, Norwegian Air Shuttle ASA, som med forbehold sier seg villig til å inngå en "Host Airline Agreement". Videre beskriver Pilot AS i sin søknad at besetningsflygerutdanningen er direkte rettet mot et flyselskaps prosedyrer og operasjoner. De sakkyndige finner det underlig at selv om Norwegian Air Shuttle ASA sier seg villig til å delta i utdanningen, har de et ansettelseskrav for MPL(A)-flygere som innebærer 100 timer flyging som fartøysjef, noe studentene etter endt MPL(A)-utdanning mest sannsynlig ikke besitter. De sakkyndige etterlyser derfor enten at studentene får beskjed om dette i klartekst før de starter på studiet eller at utdanningsprogrammet og ansettelseskravene hos Host Airline (f.eks. Norwegian Air Shuttle ASA) harmoniseres. Pilot AS annonserer i dag på sine nettsider med en

komplett pilotutdanning som kvalifiserer til en karriere i SAS og Norwegian. Dette vil kunne lede personer som vurderer å søke på denne MPL(A)-utdannelsen til å tro de er direkte kvalifisert etter endt utdanning til få jobb i Norwegian (Air Shuttle ASA) hvilket de muligens ikke er.

Konklusjon

Tilbyder må:

- Redegjøre for studentene de reelle mulighetene for jobb hos Host Airline etter endt utdanning, det vil si etter gjennomført linjesjekk.

Tilbyder bør:

- Prøve å få harmonisert kravene til ansettelse i Host Airline med det virkelige erfaringsnivået studentene har etter endt utdanning.

Kriteriet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

4.1.4 Kriterium 4

«Opptakskravet skal samsvare med det faglige innholdet og de læringsmål som utdanningstilbudet bygger på.

- Utdanninger i fag/fagområde som på videregående opplæringsnivå ender med fag- eller svennebrev eller yrkeskompetanse, skal på fagskolenivå bygge på fag- eller svennebrevet, yrkeskompetansen eller tilsvarende realkompetanse.
- Realkompetansevurdering av søkere skal skje etter gitte retningslinjer som inneholder informasjon om hvilke fag og kvalifikasjoner i det formelle opptaksgrunnlaget som vurderes og hvordan nivået på kvalifikasjonene i realkompetansesammenheng fastsettes.»

Presentasjon

Opptakskrav til besetningsflyerutdanning er som følger:

- a) En student skal være minst 18 år ved kursstart, og senest fylle 19 år i oppstartsåret.
- b) En student skal ha generell studiekompetanse eller realkompetansevurderes.
- c) Studenter som realkompetansevurderes må kunne vise til kompetanse tilsvarende generell studiekompetanse i matematikk og engelsk gjennom skolens skriftlige opptaksprøver.
- d) En student må bestå skolens opptaksprøver i matematikk, engelsk og logikk, samt delta på skolens forkurs i fysikk og påfølgende teoriprøve.
- e) En student må bestå Luftfartstilsynets krav til medisinsk sertifikat klasse 1.

- f) En student må være kjent med Luftfartstilsynets krav til uttømmende politiattest for utstedelse av sertifikat.
- g) Dersom det er flere kvalifiserte søkere enn studieplasser, kan skolen rangere studentene etter resultat fra opptaksprøvene.
- h) En student som kan vise til dokumentert oppnådd likeverdig utdanning, kan gis fritak for deler av utdanningen. Slik utdanning må kunne dokumenteres og fritaket kan etter søknad godkjennes av skolen ved skolesjef. Fritaksbestemmelsene er definert i kapittel 2 i dette reglement.
- i) Skolesjef er ansvarlig for opptak av studenter.
- j) Studenter til MPL(A) Integrert besetningsflygerutdanning skal godkjennes av operatør/selskap.

Vurdering

BSL JAR-FCL 1 kapittel J setter som krav at før studenten gis adgang til et MPL(A)kurs, skal skolen forsikre seg at vedkommende har tilstrekkelige kunnskaper til at det ligger til rette for en forståelse av den teoretiske og praktiske delen av kurset. Dette kravet, samt realkompetansevurdering, er ivaretatt gjennom skolens opptaksprøver og forkurs. De lovmessige krav om alder og helsemessig skikkethet oppfylles av opptakskravene.

Konklusjon

Tilbyder bør:

- Beskrive ytterligere opptaksprosedyre dersom to søkere med identiske resultater fra opptaksprøvene kvalifiserer til den siste ledige plassen på et opptak. Forslagsvis kan det benyttes karakterer fra videregående skole, alderspoeng eller liknende.
- Opplyse søkere til studiet at de bør søke om en forhåndsuttalelse fra Luftfartstilsynet dersom de har anmerkninger som vil måtte føres på en politiattest.

Kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

4.1.5 Kriterium 5

«Foreligger det nasjonale krav og/eller internasjonale forpliktende avtaler som er førende for utdanningstilbudet, skal slike være tilfredsstillende.»

Presentasjon

Skolen har lagt ved "JAR-FCL Approval Certificate", utstedt av Luftfartstilsynet 04.01.2011.

Vurdering

Det foreligger nasjonale og internasjonale krav til å drive flyverutdanning. Det er lagt ved sertifikat fra bestemmende myndighet.

Konklusjon

Kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

4.2 Faglig innhold

4.2.1 Kriterium 6

«Planen for utdanningstilbudet skal beskrive utdanningstilbudet som en helhet og må:

- inneholde navn, mål, omfang, faglig innhold - herunder praksis, lærestoff, undervisningsformer og arbeidsmetoder lærerstøttet undervisning og selvstudier/egenarbeid, forventet arbeidsmengde for studentene og vurderingsordninger.
- beskrive sammenhengen mellom de forskjellige fag, deler og kvalifikasjoner som inngår eller kan inngå i utdanningstilbudet.
- være utformet slik at studentene kan kontrollere at de får det utdanningstilbudet de er lovet.»

Presentasjon

”Plan for utdanningstilbudet” som er vedlagt søknaden beskriver studiet i korte trekk:

Mål

Målet med det integrerte MPL(A)-kurset er å lære opp flygere til det ferdighetsnivå som er nødvendig for at de skal kunne fungere som styrmann på et flermotors turbindrevet lufttransportfly sertifisert for å bli ført av en minstebesetning på to flygere under VFR og IFR, og å oppnå en MPL(A). Det er videre en målsetting at studentene skal ha en profesjonell holdning til faget.

Omfang

Utdanningstilbudets varighet er normert til 20 måneders fulltidsstudium. Dette omfatter 850 klokke timer undervisning i teori, 240 timer flygetrening, selvstudium som forberedelse til flyleksjoner, progresjonsprøver, teorieksamen og ferdighetsprøve, samt praktisk yrkesutøvelse hos en Host Airline. Totalt timeomfang er 3600 timer.

Faglig innhold - herunder praksis

Studentene vil gjennom utdanningen få stor praktisk erfaring i planlegging og utførelse av flyging. Besetningsflygerutdanningen er rettet direkte mot et spesifikt flyselskaps prosedyrer og operasjoner. Siste del av utdanningen gjennomføres som praktisk yrkesutøvelse hos en Host Airline. Teoriundervisningen er fordelt over alle semestrene og går parallelt med flygetreningens programmet.

Lærestoff

PPL-teori: Pilotforlaget/Norsk Aero Forlag/Gyldendal Undervisning

Mørkeflygingsteori: Norsk Aero Forlag

ATPL-teori: Nordan AS, ATPL Ground Training Series

Til besetningssamarbeid og typerettighet benyttes typespesifikke manualer, for eksempel B737NG. I tillegg kommer selskapsspesifikke manualer, som Operations Manual part A, B C og D

Undervisningsformer og arbeidsmetoder

MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning omfatter 850 klokketimer teoriundervisning fordelt på 100 timer undervisning i privatflygerteori og 750 timer undervisning i trafikkflygerteori.

Teoriundervisningen inkluderer klasseromsundervisning, interaktive læremidler, powerpoint-presentasjoner, scenariobaserte oppgaver, pc-baserte læremidler og andre hjelpemidler som godkjent av Luftfartstilsynet. I tillegg til teoriundervisning vil hver enkelt student delta i fasebriefinger og briefing før flygeleksjon. Flygetreningen omfatter minst 240 timer total flygetid som består av flygetrening på enmotorsfly, instrumentflygetrening, simulatortrening og typespesifikk flygetrening.

Forventet arbeidsmengde for studentene

Det er forventet at studentene har en arbeidsmengde som omfatter om lag 3600 timer fordelt over 20 måneder. Dette omfatter teoriundervisning, selvstudium, briefinger, flygetrening og praktisk yrkesutøvelse. Studentene må være forberedt på at flygetreningen kan foregå både på dagtid og kveldstid. Under praktisk yrkesutøvelse vil studentene følge selskapets turnus.

Vurderingsordninger

Kurset skal inneholde kontinuerlig evaluering av både studieplanen og at studentene følger studieplanen, på en måte som er akseptabel for luftfartsmyndigheten. Ved fullført fase underveis i flygetreningsprogrammet vil studentene bli vurdert av skolesjef/assisterende skolesjef før man går videre til neste fase. En progresjonsprøve vil bli avholdt på slutten av hver fase i teoriutdanningen. Studentene vil bli kontinuerlig vurdert av sjefsflygeinstruktør gjennom hele utdanningen. Vurderingen omhandler både teoretiske kunnskaper og praktiske ferdigheter. Underveis i den praktiske yrkesutøvelsen vil studentene bli fulgt tett av line training-kapteiner fra selskapet.

Sammenhengen mellom de forskjellige fag, deler og kvalifikasjoner

Flygeteori og flygetrening er lagt opp som et integrert kurs for å få en sammenhengende og intensiv trening for utstedelse av besetningsflygersertifikat.

Vurdering

De sakkyndige mener studiet ikke er godt nok dokumentert gjennom ”Plan for utdanningstilbudet” og har etterlyst *Training Manual*. Det har blitt opplyst at *Training Manual* ennå ikke er godkjent av Luftfartstilsynet, men dette bør ikke være til hinder for de sakkyndige. *Training Manual* er den formelle planen for utdanningstilbudet som studentene skal forholde seg til. *Training Manual* skal i detalj beskrive treningsplanen, praktisk flygetrening både i fly og FSTD (Flight Simulation Training Device) og teoretisk trening. Slik «Plan for utdanningstilbudet» presenteres i dag kommer det f.eks. ikke frem detaljer rundt fordeling av antall flytimer pr. flytype, fartøysjefstimer, simulatortimer etc., noe som er meget relevant informasjon for studentene.

MPL(A)-utdanning kan til en viss grad sammenliknes med en integrert ATP(A)-utdanning med et tillegg av et typekurs, konversjonstrening, linjetrening og linjesjekk. Pilot AS tilbyr allerede en integrert ATP(A)-utdanning som strekker seg over to år. De sakkyndige savner derfor detaljer som redegjør hvordan studiet skal kunne gjennomføres innenfor samme tidsrom.

Kriterium 6 sier «Planen for utdanningstilbudet skal beskrive utdanningstilbudet som en helhet og må...være utformet slik at studentene kan kontrollere at de får det utdanningstilbudet de er lovet.» Slik vedlagt plan er utformet mener de sakkyndige at studentene ikke kan kontrollere at utdanningstilbudet er det de er lovet, det kan kun gjøres med *Training Manual*.

I og med at utdanningsprogrammet medfører at deler av utdanningen foregår hos, eller i direkte samarbeid med, en Host Airline, må det i avtalen med dette flyselskapet spesifiseres at det totale utdanningsløpet må gjennomføres innenfor normert tid. Det virker som om malen for avtale mellom Pilot AS og Host Airline er begrenset til praktisk yrkesutøvelse (line training) og omfatter ikke bruk av selskapets ressurser (instruktører, bokverk, fly, FSTD, lokaler, infrastruktur etc.) i undervisningen før ferdighetsutsjekk slik det beskrives i ”Plan for utdanningstilbudet”.

I et MPL(A)-program vil mye av treningen foregå i forskjellige FSTDs (Flight Simulation Training Devices). Da skolen ikke oppgir å besitte dette selv, vil det være naturlig at denne delen av treningen, samt selskapsespesifikk ground school/teori til typerettighet, foregår på annen lokasjon. Treningssentre for denne type utdanning finnes ikke i umiddelbar nærhet til Torp Lufthavn. Nærmeste senter er Gardermoen, men flyselskap og treningsorganisasjoner kan leie simulatorkapasitet ellers i Norden og andre deler av Europa. Skolen må således redegjøre overfor studentene at deler av treningen foregår utenfor skolens faste base på Torp Lufthavn. Dette vil generere en merkostnad med tanke på transport og eventuell losji. Søknaden sier ingenting om dette er noe skolen eller Host Airline står for, eller om studenten selv må bekoste dette, noe som kan være en formidabel skjult kostnad for den enkelte student. Komiteen forutsetter at dette kommer klart frem av studentkontrakten.

Det er i luftfartsbransjen vanlig med drift på FSTD/treningssentre 24 timer i døgnet. ”Plan for utdanningstilbudet” beskriver at flygetrening kan foregå både på dag- og kveldstid. De sakkyndige er av den oppfatning at undervisning på nattetid i forbindelse med trening til luftfartssertifikater er en uheldig løsning som kan gå på bekostning av kvalitet og sikkerhet. Dersom skolen eller Host Airline likevel planlegger å benytte FSTD på nattetid til undervisning på MPL(A)-studiet, må det beskrives i *Training Manual*. Det må i så fall også tilrettelegges slik at studentene får tilstrekkelig hvile i for- og etterkant av denne undervisningen. Under praktisk yrkesutøvelse vil studentene følge selskapets turnus og rutetider som kan innebære nattflyging, men da vil myndighetenes arbeidstidsbestemmelser tre i kraft.

Nordian som leverandør av lærestoff er et godt valg. De leverer komplette løsninger for teoriundervisning innen trafikkflygersertifikater. Bøkene er skrevet på engelsk som også er arbeidsspråket innen luftfart. De sakkyndige etterlyser en redegjøring for den timemessige fordelingen av fjernundervisning og klasseromsundervisning.

Valg av bøker for teoretisk undervisning i den grunnleggende flygeteorien og mørkeflygning er fornuftig, men da disse bøkene er skrevet på norsk, etterlyser de sakkyndige at eventuelle fremmedspråklige studenter kan få lærebøker på engelsk til disposisjon.

Konklusjon

Tilbyder må:

- Fremlegge en *Training Manual*. Dette for at studentene og de sakkyndige skal kunne kontrollere det formelle utdanningstilbudet. Videre for å sannsynliggjøre at utdanningstilbudet er gjennomførbart innenfor den tidsrammen som oppgis i søknaden.
- Redegjøre overfor studentene de eventuelle kostnader som påløper i og med at deler av utdanningen foregår utenfor skolens base på Torp Lufthavn, og fordelingen av disse.
- Revidere mal for avtale Host Airline, slik at den tydeligere omfatter all trening som foregår hos, eller i samarbeid med, dette flyselskapet. Dette for å sikre studentenes rettigheter i henhold til NOKUTs retningslinjer.

Tilbyder bør:

- Utarbeide retningslinjer som sikrer studentene tilstrekkelig hvile dersom undervisning på FSTD eller annen selskapsrelatert trening skal foregå på nattetid, dette for å opprettholde god pedagogisk kvalitet.
- Stille engelskspråklige lærebøker for grunnleggende flygetrening og mørkeflygning til disposisjon for eventuelle fremmedspråklige studenter.

Kriteriet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

4.2.2 Kriterium 7

«Utdanningstilbudets innhold skal være dekkende og relevant for å nå læringsmålene og aktuell i forhold til utviklingen innen yrkesfeltet.»

Presentasjon

Flygeteori og flygetrening er lagt opp som et integrert kurs for å få en sammenhengende og intensiv trening for utstedelse av trafikkflygersertifikat. Kurset omfatter fagene studentene behøver for å gå opp til eksamen i ATPL-teori, samt flygetreningen som er nødvendig for oppmelding til ferdighetsprøve. Til sammen utgjør dette den nødvendige trening for utstedelse av trafikkflygersertifikat.

Vurdering

Dette punktet vil være sentralt i Luftfartstilsynets godkjennelses-prosess av *Training Manual*.

Konklusjon

Kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

4.3 Undervisning, tilrettelegging og arbeidsformer

4.3.1 Kriterium 8

«Undervisningsformer og arbeidsmetoder skal være tilpasset opptakskrav og mål.

- Lærernes undervisningsformer og studentenes arbeidsmetoder skal være varierte og bygge på den modenheten studentene har oppnådd som elev eller lærling i videregående opplæring. Alle former og metoder skal beskrives, herunder tilrettelegging for og gjennomføring av e-læring og fjernundervisning.»

Presentasjon

Fagplanen til teoriundervisningen er beskrevet i vedlegg 1 til JAR-FCL 1.470. Teorikurset skal i følge JAR-FCL omfatte minst 750 klokke timer instruksjon som inkluderer klasseromsundervisning, interaktive læremidler, PowerPoint-presentasjoner, scenariobaserte oppgaver, PC-baserte læremidler og andre hjelpemidler som godkjent av Luftfartstilsynet. Pilot Flyskole AS' MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning omfatter 850 klokke timer teoriundervisning. Disse timene omfatter 100 timer undervisning i privatflygerteori og 750 timer undervisning i trafikkflygerteori. I tillegg til teoriundervisning vil hver enkelt student delta i fasebriefinger og briefing før flygeleksjon. Flygetreningen omfatter minst 240 timer total flygetid. Dette omfatter flygetrening på enmotorsfly, instrumentflygetrening, simulatoretrening og typespesifikk flygetrening. Studentene vil med dette opparbeide seg den erfaringen de behøver for å nå utdanningens mål.

I tillegg kommer selskapsspesifikk ground school som omfatter teori til typerettighet og selskapets Standard Operational Procedures.

Studentene vil benytte It's Learning, en nettbasert fjernundervisningsportal med teorikurs levert av Nordian.

Vurdering

Det integrerte undervisningstilbudet er godt beskrevet i forhold til undervisningsformer og arbeidsmetoder. Integreringen mellom teori og flygetrening er tilfredsstillende beskrevet.

Konklusjon

Kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

4.3.2 Kriterium 9

«Det pedagogiske opplegget skal sørge for oppfølging av studentene både som gruppe og som individ og skal så langt det er mulig og rimelig, tilrettelegges etter enkeltstudenters særskilte behov.»

Presentasjon

Studentene gjennomgår progresjonsprøver som avslutning av hver fase i teori- og flyprogram. Det er instruktørens vurdering om studenten er faglig moden nok til å gjennomføre progresjonsprøve. Ser man at studenten ikke er klar for progresjonsprøve, vil det gjennomføres ekstra undervisning/flytimer før progresjonsprøve.

JAR-FCL beskriver minimumskrav til undervisningstimer og flygetimer for utstedelse av flygebesetningssertifikat. Pilot Flyskole AS ønsker at studentene gjennomfører på normert tid, men vil tilrettelegge ekstraundervisning for studenter som ikke er klar for eller består progresjonsprøver, teorieksamen og/eller ferdighetsprøve

Vurdering

Tilbyder beskriver hvordan studentene følges opp gjennom de forskjellige fasene i utdannelsesforløpet, både innen teoretiske og praktiske deler av undervisningen.

En stor forskjell mellom den tradisjonelle integrerte ATP(A)-utdanningen og MPL(A)-utdanningen er at MPL(A)-utdanning er kompetansebasert. Hvordan dette skal gjennomføres, er ikke beskrevet (Ref. vedlegg 1 til BSL JAR-FCL 1.520 & 1.525 MPL(A)).

Det beskrives ikke i det oversendte regelement hvordan skolen går fram om en student er nødt til å avslutte studiet på grunn av ikke oppnådde krav.

Det fremgår ikke om studenten selv må betale for eventuell ekstra undervisning/flytimer i forbindelse med underkjente prøver eller om dette er inkludert i kurset som helhet. Komiteen forutsetter at dette kommer klart frem av studiekontrakten.

Konklusjon

Tilbyder må:

- Beskrive kriterier for å kunne avslutte en students utdanningsløp dersom vedkommende ikke oppfyller kravene om progresjon underveis i studiet.
- Redegjøre for om studentene selv må betale for eventuell ekstra undervisning/flytimer dersom de får underkjente resultater i løpet av utdanningen.

Tilbyder bør beskrive i *Training Manual* hvordan den kompetansebaserte utdannelsen gjennomføres.

Kriteriet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

4.3.3 Kriterium 10

«Praksis skal være beskrevet i planen som ethvert annet faglig element, og være relatert til de kvalifikasjoner studenten skal få gjennom sin utdanning.»

Presentasjon

MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning legger opp til praktisk yrkesutøvelse mot slutten av utdanningen. Denne praksisen vil inkludere Line Training ved et flyselskap og studentene vil her få opplæring i selskapets prosedyrer og operasjoner. Slik praktisk yrkesutøvelse er svært relevant for studentene, da de kan gå direkte inn i flyselskapets operasjoner etter fullført praksis.

Vurdering

Praksis er et sentralt tema i MPL(A)-utdanning og er beskrevet i BSL JAR-FCL 1. Uten praksis hos Host Airline vil heller ikke utdanningen være fullført. Slik reglen er i dag er studenten bundet til Host Airline sine operasjoner inntil linjeflyging og linjesjekk er utført.

Konklusjon

Kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

4.3.4 Kriterium 11

«Undervisningspersonalet må være stort nok og stabilt nok til å gjennomføre fastsatt undervisning.»

Presentasjon

Søkeren presenterer en oversikt over det undervisningspersonell som er tenkt tilknyttet undervisningstilbudet. Det oppgis totalt 20 stillinger hvorav 17 er definert som 100% stilling og de resterende 20-50 % stilling. 6 av stillingene er oppført som ubesatt. 8 personer er bakkeinstruktører (teori) og 4 personer er flyinstruktører (praktisk flygetrening). De 6 ubesatte stillingene er oppført som både bakke- og flyinstruktører. Skolesjef og flygesjef skal avholde progresjonssjekker.

Host Airline skal ifølge bilaget «undervisningspersonell tilknyttet utdanningstilbudet» også stille med et tilstrekkelig stort og stabilt undervisningspersonale.

Vurdering

Søkeren oppgir at de er i stadig utvikling og vil oppbemanne undervisningspersonalet når studentmengden gjør det nødvendig. Forholdstallet mellom faglig ansatte og studenter er 10:1. De sakkyndige antar at det i søknaden er skrevet feil og at tallet skal være 1:10. I tidligere søknad til NOKUT angående modulær trafikkflygerutdanning av juni 2011 oppgis forholdstallet til 1:6. Dette ble ansett som OK, men at det kunne skape begrensninger i perioder hvor det er ønskelig at studentene flyr hver dag. Vedlegg 1a til BSL JAR-FCL 1.055 pkt. 13 beskriver også at forholdet mellom antall flyinstruktører, bortsett fra skolesjefen, og studenter normalt ikke skal overskride 1:6. Antallet studenter i teorifag som innebærer høy grad av tilsyn eller praktisk arbeid skal normalt ikke overskride 12 studenter i hver klasse.

Planen for utdanningstilbudet sier svært lite om hvordan både den praktiske og teoretiske utdanningen skal gjennomføres, og gir derfor ingen indikasjon på hvordan personalressursene skal fordeles gjennom studiet. BSL JAR-FCL 1 stiller også spesifikke krav til instruktørene som skal undervise flygetrening i de forskjellige fasene, ref. kriterium 12. Hvilke av instruktørene som oppfyller de respektive kravene, sies det ingenting om, så det er derfor vanskelig for de sakkyndige å vurdere den reelle størrelsen på undervisningspersonalet.

Tilbyder beskriver at Host Airline også skal stille med et tilstrekkelig stort og stabilt undervisningspersonale. «Mal for avtale mellom Pilot Flyskole og flyselskapet» beskriver ingen bruk av flyselskapets/Host Airlines ressurser før linjeflyging, ref. kriterium 6. Det vil med andre ord si at det muligens ikke eksisterer avtaler eller intensjonsavtaler som sikrer disponering av et tilstrekkelig stort og stabilt undervisningspersonale i fasene før ferdighetssjekk. Dette kan få store følger for studentene, da de helt klart er avhengige av slike ressurser allerede i andre fase av studieprogrammet.

Konklusjon

Tilbyder må:

- Vise til at de har et tilstrekkelig stort undervisningspersonale (ref. vedlegg 1a til BSL JAR-FCL 1.055 pkt. 13) med rette kvalifikasjoner (ref. IEM FCL 1.310 (d)).

- Revidere mal for avtale Host Airline slik at den tydeligere omfatter bruk av et stort og stabilt nok undervisningspersonale fra Host Airline i alle relevante faser av utdanningsprogrammet. Dette for å sikre studentenes rettigheter i henhold til NOKUTs retningslinjer.

Kriteriet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

4.3.5 Kriterium 12

«Undervisningspersonalet som skal være knyttet til utdanningstilbudet må samlet ha kvalifikasjoner til å gi den undervisning som følger av planen.

Undervisningspersonalet må dokumentere:

- formell eventuell realkompetansevurdert utdanning som er høyere enn det undervises i, dog aldri lavere enn tilsvarende toårig fagskoleutdanning
- pedagogiske kvalifikasjoner utdanning og erfaring på det nivå som undervisningen krever
- digital kompetanse i det omfang som undervisningen krever
- yrkeserfaring som gjør at undervisningen knyttes opp mot, og relateres til, dagens yrkesfelt.»

Presentasjon

Alle instruktører har god kjennskap til dataverktøy som brukes i undervisningen. Flyinstruktørene innehar formell utdanning og pedagogiske kvalifikasjoner lik FI(A). Bakkeinstruktørene innehar formell utdanning og pedagogiske kvalifikasjoner lik FI(A) eller kompetansevurdert utdanning innen relevant fagområde.

Vurdering

Undervisningspersonalet som brukes i teoriundervisning ansees å inneha de nødvendige kvalifikasjoner.

MPL(A) stiller høye krav til instruktørens kvalifikasjoner for praktisk flygetrening. Ut fra den listen som er oversendt med søknaden, klarer ikke de sakkyndig å vurdere om undervisningspersonalet har nødvendige kvalifikasjoner. Instruktører som er oppgitt brukt til flygetrening innehar FI(A), men de nødvendige tilleggskvalifikasjoner er ikke nevnt. For gjennomføring av den praktiske delen av utdanningen går det heller ikke an å bedømme om det totale utdanningspersonalet samlet har kvalifikasjonene som trengs, da BSL JAR-FCL 1 dikterer minste kvalifikasjonskrav som stilles til den enkelte instruktør i hver fase av utdanningsprogrammet.

Ut fra den listen som er oversendt finner de sakkyndige ingen nåværende ansatt blant undervisningspersonellet ved Pilot AS som tilfredsstillende laveste krav for de forskjellige fasene av et MPL(A)-program (ref. IEM FCL 1.310 (d)):

- Fase 1
 - FI(A)-rettighet med 500 timer total flyetid hvorav 200 timer på fly
- Fase 2
 - FI(A) + IR(A)/ME/MCC + 1500 timer i besetningsoperasjonerment + IR(A) instruksjonsprivilegier, eller
 - FI(A) + MCCI(A), eller
 - FI(A) + SFI(A), eller
 - FI(A) + TRI(A)
- Fase 3 og 4
 - SFI(A) og/eller TRI(A)

I tillegg må alle instruktører ha bestått et MPL(A)-instruktørkurs som beskrevet i vedlegg 1 til BSL JAR-FCL 1.310(d).

De sakkyndige er også bekymret over at det ikke er spesifisert krav til de instruktører som Host Airline skal stille til disposisjon, utover at det skal være stort og stabilt nok. Selve rettighets- og kvalifikasjonskravene til disse er myndighetsregulert, men Pilot AS må også tenke på at en TRI(A) og/eller SFI(A) hos en airline antakeligvis ikke har undervist studenter på et slik grunnleggende nivå som det er snakk om i fase 2, 3 og 4. Dette kan få uheldige utslag på undervisningskvaliteten for studentene. Det etterlyses derfor en plan for eventuell opplæring, standardisering og harmonisering av instruktørene hos Host Airline.

Konklusjon

Tilbyder må:

- Fremlegge dokumentasjon eller sannsynliggjøre at det personalet ansatt i Pilot AS som skal undervise praktisk flygetrening innehar de rettigheter og kvalifikasjoner som beskrevet i BSL JAR-FCL 1.
- Sikre at instruktørene (SFI/TRI) hos Host Airline blir (eller er) tilstrekkelig opplært og standardisert for å undervise i fasene frem til starten på typekurset på et så grunnleggende nivå som MPL(A) krever.

Kriteriet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

4.4 Eksamen og vitnemål

4.4.1 Kriterium 13

«Eksamens- og vurderingsordningene skal være tilpasset utdanningstilbudet og dets mål.»

Presentasjon

Studentene vurderes fortløpende gjennom studiet ved progresjonsprøver i teori og praktisk flyging. Slike prøver bygger opp mot den endelige teorieksamen og ferdighetsprøven.

Progresjonsprøvene skal inneholde spørsmål og oppgaver fra det gjennomgåtte pensum. Prøver i flygeprogresjon inneholder manøvre og oppgaver fra den gjennomgåtte fasen i flyprogrammet, men kan også inneholde oppgaver relatert til manøvre som er trent i tidligere faser.

Kurset skal inneholde kontinuerlig evaluering av både studieplanen og av at studentene følger studieplanen på en måte som er akseptabel for luftfartsmyndigheten. Evalueringene skal sikre at kompetanse og relaterte evalueringer er relevante for funksjonen som styrmann i et flerpilotfly, og at studentene tilegner seg nødvendig kompetanse på en gradvis og tilfredsstillende måte.

Teorieksamen gjennomføres etter oppmelding til luftfartsmyndigheten. En student skal vise et kunnskapsnivå som er i overensstemmelse med de privilegier som innvilges ATPL(A)-innehavere i henhold til kravene i JAR-FCL 1 kapittel J.

Når den aktuelle flygetreningen er fullført, skal studentene ta ferdighetsprøven til besetningsflygersertifikatet fastsatt i vedlegg 1 og 2 til JAR-FCL 1.240 og 1.295 i den flytypen som ble brukt i den avanserte fasen av det integrerte MPL(A)-kurset.

Eksamen i Integrert besetningsflygerutdanning følger kravene og prosedyrene i Joint Aviation Regulations kapittel C, J og K.

Målet med Integrert besetningsflygerutdanning er å lære opp studenter til det ferdighetsnivå som er nødvendig for at de skal kunne fungere som styrmann på et flermotors turbindrevet lufttransportfly sertifisert for å bli ført av en minstebesetning på to flygere under VFR og IFR, og å oppnå en JAR-FCL MPL(A)-sertifikat.

En student som stryker på Luftfartstilsynets teoretiske eller praktiske prøver eller er ute av stand til å fullføre hele flygerutdanningen, kan søke Luftfartstilsynet om teorieksamen og ferdighetsprøve til et lavere sertifikat, og hvis det er aktuelt, en instrumentrettighet.

Beståtte teoriexamener og tilfredsstillende demonstrerte ferdigheter til besetningsflygersertifikat oppfyller teori- og ferdighetskravene til utstedelse av et MPL(A), inkludert en typerettighet for det/de fly som benyttes under prøven(e) og en instrumentrettighet begrenset til fly som kreves ført med en styrmann.

Studenter som har bestått skolens teoritentamen og praktisk skolesjekk har adgang til å meldes opp til eksamen og praktisk prøve. Adgang til eksamensoppmelding gjelder for studenter som har deltatt på mer enn 90 % av undervisningen i hvert enkelt teorifag, samt fullført all praktisk flygetrening. For øvrig reguleres eksamensoppmelding etter Luftfartstilsynets retningslinjer.

En student til besetningsflygersertifikat skal vise et kunnskapsnivå som er i overensstemmelse med de privilegier som innvilges innehavere av ATPL(A) i henhold til kravene i JAR-FCL 1 kapittel J og kurset til flermotors typerettighet. Teorieksamen arrangeres av Luftfartstilsynet.

Når den aktuelle flygetreningen er fullført, skal studenten gjennomføre ferdighetsprøven til MPL(A) på den flytypen som ble brukt i den mest avanserte fasen av utdanningen. Ferdighetsprøve arrangeres av Luftfartstilsynet.

Etter endt kurs og bestått teoriprøve vil studentene få tildelt en bevitnelse av eksamensresultat (Notice of examination result) fra Luftfartstilsynet. Her vil det fremgå eksamensresultat med prosentvis riktige svar i hver enkelt eksamen, samt om eksamen er bestått. Etter bestått ferdighetsprøve vil studentene få utstedt flygebesetningssertifikat av Luftfartstilsynet. Her vil det fremgå hvilke rettigheter studenten har oppnådd, samt gyldighetsperiode for sertifikat og rettigheter.

Vurdering

Eksamensordningene er tilpasset utdanningstilbudet og dets mål og reguleres og gjennomføres av Luftfartstilsynet gjennom blant annet BSL JAR-FCL 1. Det beskrives progresjonsprøver fortløpende for både praktisk og teoretisk flygetrening. Dette er en akseptabel løsning.

Konklusjon

Kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

4.4.2 Kriterium 14

«Sensorer skal ha kvalifikasjoner som sikrer at vurderingen av studentene skjer på en upartisk og faglig betryggende måte.»

Presentasjon

Teorieksamen arrangeres av Luftfartstilsynet. Innholdet av teorieksamen og tilhørende prosedyrer er beskrevet i JAR-FCL kapittel C, J og K. Kontrollanter til ferdighetsprøve oppnevnes av Luftfartstilsynet.

Vurdering

Luftfartstilsynet oppnevner alle sensorer både for teoretisk eksamen og praktisk ferdighetsprøve.

Konklusjon

Kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

4.5 Infrastruktur

4.5.1 Kriterium 15

«Lokalene inklusive spesialrom, utstyr og infrastruktur skal være tilstrekkelige i antall og størrelse til at undervisningen kan gjennomføres som forutsatt.

- Det gjelder både egne og leide lokaler. Utrustningen må være slik at den bidrar til å yrkesrette utdanningstilbudet.»

Presentasjon

Skolens lokaler inneholder kontorer, klasserom, planleggingskontor, møterom og pauserom. I tillegg har studentene tilgang til kantine, lesesal og oppholdsrom. Skolen disponerer i tillegg ca. 450 kvm. hangarplass.

Skolen benytter seg av følgende fly i undervisningen: Cessna 172SP, Cessna 400 Corvalis TT, Piper Seneca III og V. Alle fly er godkjent for instrumentflyging.

Studentene vil i tredje og fjerde semester benytte seg av prosedyretrenere og flysimulator relatert til den flytypen de skal benytte i den avanserte fasen av flygetreningsprogrammet.

Skolen forutsetter for inngåelse av en avtale med en Host Airline at dette flyselskapet har lokaler og utstyr som kreves for å gjennomføre utdanningen og den praktiske yrkesutøvelsen.

Vurdering

Skolens fly fremstår som moderne med utstrakt bruk av avansert instrumentering. Da det ikke er lagt med en detaljert oppbygging av utdanningsprogrammet, *Training Manual*, er det vanskelig å bedømme om skolens flyflåte er tilstrekkelig dimensjonert. Skolen har allerede andre utdanningsprogram gående, derfor stiller de sakkyndige seg kritiske til størrelsen på flyflåten, da MPL(A)-programmet det søkes godkjenning for er dimensjonert for 40 studenter. Hvor stor del av teoriundervisningen som henholdsvis skal foregå i klasserom og som fjernundervisning er ikke beskrevet. Antall og dimensjon på klasserom er heller ikke oppgitt. Derfor er det vanskelig å bedømme om skolens lokaler er tilstrekkelig store for teoriundervisningen.

I vedlagt "Mal for Host Airline-avtale mellom Pilot Flyskole AS og flyselskapet" og brev fra Norwegian Air Shuttle ASA merket "Vedrørende avtale med Pilot Flyskole AS, om Multicrew Pilot Licence kandidater" finner vi ingen beskrivelse av bruk av Host Airline/Norwegians ressurser før etter bestått ferdighetsprøve. Ferdighetsprøve er planlagt i 4. semester. Avtalene beskriver kun praktisk

yrkesutøvelse; 12 landingsrunder, line training med avsluttende line check og generell praktisk yrkesutøvelse. Det eksisterer således ingen avtale eller intensjon om avtale som sikrer studentene bruk av relevant prosedyretrener eller flysimulator i utdanningen frem til ferdighetsprøve. Pilot Flyskole AS oppgir ikke å disponere prosedyretrener eller flysimulator i sin liste over utstyr.

Konklusjon

Tilbyder må:

- Fremlegge *Training Manual*, som viser hvilke ressurser (spesialkompetanse, fly, prosedyretrener, simulatorer) som er tenkt brukt i de forskjellige fasene av utdanningsprogrammet.
- Sannsynliggjøre at flyflåten er tilstrekkelig dimensjonert slik at studentene garanteres en god kontinuitet i praktisk flygetrening.

Kriteriet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

4.5.2 Kriterium 16

«Tilbyders IKT-tjenester må ha tilstrekkelig kvalitet og omfang til at opplæringen kan gjennomføres som forutsatt.»

Presentasjon

Studentene har tilgang på IKT-tjenester til planlegging av flyging, til undervisningen og til løsning av oppgaver. Klasserom er utstyrt med PC og presentasjonsverktøy som storskjerm og/eller videoprojektor. Skolen er tilknyttet It's Learning gjennom Nordian AS, som leverandør av litteratur og læremidler.

Vurdering

De relevante områder for bruk av IKT-tjenester er godt dekket. Tilbyder nevner ikke i sin søknad om det finnes kablet eller trådløst internett til bruk for studentenes egne datamaskiner.

Konklusjon

Tilbyder bør tilby studentene internettløsninger for bruk av egne datamaskiner på lesesalen.

Kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

4.5.3 Kriterium 17

«Studentene og lærerne må ha god nok tilgang på tjenester som sikrer aktuell informasjon.»

Presentasjon

Studentene har tilgang til PC med Internett i skolens lokaler. Det legges opp til bruk av Internettbaserte løsninger for innhenting av informasjon angående lov- og regelverk, flygeplanlegging, værtjenester og NOTAM. AIP Norway finnes i papirformat på skolens planleggingskontor. Skolen benytter seg av læringsportalen It's Learning til blant annet presentasjon av studieplaner, støttemateriale og kommunikasjon med faglærer. Skolen abonnerer på ulike flytidsskrifter. JeppView brukes som database for flykart og flyplassinformasjon. I tillegg finnes kart, lærebøker og støttelitteratur til utlån.

Vurdering

De sakkyndige støtter aktiv bruk av nettbaserte løsninger for innhenting av informasjon. Dette sikrer at studenter og instruktører til enhver tid innhenter oppdatert informasjon.

Konklusjon

Kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

4.5.4 Kriterium 18

«Tilbyder skal ha lokalt eller regionalt samarbeid med yrkesfeltet, eller være med i faglige nettverk som knytter utdanningstilbudet opp mot samfunns- og næringsliv.»

Presentasjon

Tilbyder er tilknyttet faglige nettverk som blant annet NHO Luftfart, Flytryggingsskomiteen ved Sandefjord Lufthavn og Luftfartstilsynets referansegruppe for luftrom, samt deltakelser på ulike luftfartskonferanser og bransjesamlinger. Skolen deler lokaler og hangar med European Helicopter Center og er i tett dialog om utvikling av studietilbud og bruk av simulator. Skolen er også i kontakt

med både Trafikkflyghøgskolan (TFHS) ved Universitetet i Lund, Sverige, og Høgskolen i Vestfold angående samarbeid og utvikling av studietilbud.

Vurdering

Tilbyder viser at de deltar i relevante faglige nettverk, både på utdanningsfronten og når det gjelder sikkerhet innen luftfart. Mandatet for deltakelse i de forskjellige fora er dog ikke beskrevet. BSL JAR-FCL 1 1.535 beskriver en lovpålagt informasjonsutveksling mellom Luftfartsmyndighetene, treningsorganisasjoner og luftfartsforetak som er involvert i MPL(A)-opplæring. Skolen beskriver i søknaden ingen deltakelse i denne utvekslingen, men de sakkyndige antar at dette gjennomføres i henhold til regelverket.

Konklusjon

Tilbyder bør søke om utveksling av informasjon hos Rådgivende MPL-utvalg for LST (MPL Advisory Board to the Licensing Sectorial Team) innen JAA/EASA.

Kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

4.6 Oppsummerende vurdering og konklusjon fra de sakkyndige

Tilbyder må:

- Redegjøre for studentene de reelle mulighetene for jobb hos Host Airline etter endt utdanning, det vil si etter gjennomført linjesjekk. (Kriterium 3)
- Fremlegge en *Training Manual*. Dette for at studentene og de sakkyndige skal kunne kontrollere det formelle utdanningstilbudet. Videre for å sannsynliggjøre at utdanningstilbudet er gjennomførbart innenfor den tidsrammen som oppgis i søknaden. (Kriterium 6)
- Redegjøre overfor studentene de eventuelle kostnader som påløper i og med at deler av utdanningen foregår utenfor skolens base på Torp Lufthavn, og fordelingen av disse. (Kriterium 6)
- Revidere mal for avtale Host Airline, slik at den tydeligere omfatter all trening som foregår hos, eller i samarbeid med, dette flyselskapet. Dette for å sikre studentenes rettigheter i henhold til NOKUTs retningslinjer. (Kriterium 6)
- Beskrive kriterier for å kunne avslutte en students utdanningsløp dersom vedkommende ikke oppfyller kravene om progresjon underveis i studiet. (Kriterium 9)
- Redegjøre for om studentene selv må betale for eventuell ekstra undervisning/flytimer dersom de får underkjente resultater i løpet av utdanningen. (Kriterium 9)
- Vise til at de har et tilstrekkelig stort undervisningspersonale (ref. vedlegg 1a til BSL JAR-FCL 1.055 pkt. 13) med rette kvalifikasjoner (ref. IEM FCL 1.310 (d)). (Kriterium 11)

- Revidere mal for avtale Host Airline slik at den tydeligere omfatter bruk av et stort og stabilt nok undervisningspersonale fra Host Airline i alle relevante faser av utdanningsprogrammet. Dette for å sikre studentenes rettigheter i henhold til NOKUTs retningslinjer. (Kriterium 11)
- Fremlegge dokumentasjon eller sannsynliggjøre at det personalet ansatt i Pilot AS som skal undervise praktisk flygetrening innehar de rettigheter og kvalifikasjoner som beskrevet i BSL JAR-FCL 1. (Kriterium 12)
- Sikre at instruktørene (SFI/TRI) hos Host Airline blir (eller er) tilstrekkelig opplært og standardisert for å undervise i fasene frem til starten på typekurset på et så grunnleggende nivå som MPL(A) krever. (Kriterium 12)
- Fremlegge *Training Manual*, som viser hvilke ressurser (spesialkompetanse, fly, prosedyretrener, simulatorer) som er tenkt brukt i de forskjellige fasene av utdanningsprogrammet. (Kriterium 15)
- Sannsynliggjøre at flyflåten er tilstrekkelig dimensjonert slik at studentene garanteres en god kontinuitet i praktisk flygetrening. (Kriterium 15)

Tilbyder bør:

- Prøve å få harmonisert kravene til ansettelse i Host Airline med det virkelige erfaringsnivået studentene har etter endt utdanning. (Kriterium 3)
- Beskrive ytterligere opptaksprosedyre dersom to søkere med identiske resultater fra opptaksprøvene kvalifiserer til den siste ledige plassen på et opptak. Forslagsvis kan det benyttes karakterer fra videregående skole, alderspoeng eller liknende. (Kriterium 4)
- Opplyse søkere til studiet at de bør søke om en forhåndsuttalelse fra Luftfartstilsynet dersom de har anmerkninger som vil måtte føres på en politiattest. (Kriterium 4)
- Utarbeide retningslinjer som sikrer studentene tilstrekkelig hvile dersom undervisning på FSTD eller annen selskapsrelatert trening skal foregå på nattetid, dette for å opprettholde god pedagogisk kvalitet. (Kriterium 6)
- Stille engelskspråklige lærebøker for grunnleggende flygetrening og mørkeflygning til disposisjon for eventuelle fremmedspråklige studenter. (Kriterium 6)
- Beskrive i *Training Manual* hvordan den kompetansebaserte utdannelsen gjennomføres. (Kriterium 9)
- Tilby studentene internettløsninger for bruk av egne datamaskiner på lesesalen. (Kriterium 16)
- Søke om utveksling av informasjon hos Rådgivende MPL-utvalg for LST (MPL Advisory Board to the Licensing Sectorial Team) innen JAA/EASA. (Kriterium 18)

Tilbudet anbefales ikke godkjent.

5 Tilsvarsrunde

NOKUT mottok 04.01.2012 tilbakemelding fra søkeren, på de sakkyndiges vurdering. Den sakkyndige komiteen vurderte tilbakemeldingen 23.02.2012.

5.1 Kriterium 3, første må-punkt

- Redegjøre for studentene de reelle mulighetene for jobb hos Host Airline etter endt utdanning, det vil si etter gjennomført linjesjekk.

5.1.1 Søkers tilbakemelding

Det følger ikke noen jobbgaranti med dette kurset. Det gjør det heller ikke hos andre fagskoler. Dette har vi heller ikke anledning til å fortelle studentene i henhold til god markedsføringsskikk. Studentene har likevel den fordel at de på en MPL-utdanning er grundig vurdert både før studiestart og underveis i studiet. Når et selskap kjenner studentene såpass godt er det lettere å ansette en student rett fra skolebenken enn med en student som selskapet ikke kjenner fra før.

Linjesjekk er den siste prøven før studiet avsluttes. Etter denne har studentene et fullverdig sertifikat med en fullverdig typerettighet. Studentene kan da søke jobb i et hvilket som helst selskap. Studentene som gjennomfører et MPL-kurs skal gjennom et ansettelsesintervju etter endt linjesjekk der avgjørelsen om ansettelse skal fattes. Dette er nedfelt i host airline-avtalen.

5.1.2 Sakkyndig tilleggsvurdering

Tilbakemeldingen fra tilbyder er akseptabel.

Kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

5.2 Kriterium 6, første må-punkt

- Fremlegge en *Training Manual*. Dette for at studentene og de sakkyndige skal kunne kontrollere det formelle utdanningstilbudet. Videre for å sannsynliggjøre at utdanningstilbudet er gjennomførbart innenfor den tidsrammen som oppgis i søknaden.

5.2.1 Søkers tilbakemelding

Vi viser til tidligere godkjente utdanningstilbud der TM ikke er vedlagt søknad. Vi anser det for å være Luftfartstilsynets oppgave å foreta en granskning av det faglige opplegget og godkjenne i henhold til JAR-FCL.

For øvrig viser vi til tidligere innsendt Plan for utdanningstilbudet som forteller hvordan studiet er lagt opp og at det er gjennomførbart.

5.2.2 Sakkyndig tilleggsvurdering

De sakkyndige er ikke kjent med at tidligere utdanningstilbud er godkjent uten den formelle utdanningsplanen som en TM er. Tilbyder skriver i sin tilbakemelding at de anser det å være Luftfartstilsynets oppgave å foreta granskning av det faglige opplegget i studiet. Tilbyder indikerer med dette at NOKUTs godkjennelse av studiet og de sakkyndiges rapport kun er en formalitet. Luftfartstilsynets godkjennelse er i henhold til BSL JAR-FCL 1, mens de sakkyndiges mandat hos NOKUT er blant annet også å vurdere studietilbudet sett fra studentenes ståsted. Den plan for utdanning som tilbyder leverte med søknad egner seg kanskje i markedsføringsøyemed, men den er ikke detaljert nok til å gi et komplett bilde av hva utdanningsprogrammet inneholder. De sakkyndige er instruert av NOKUT til å se på studieplanen med en student eller søkers øyne, og er det elementer vi finner mangelfulle vil også en student eller søker finne det samme. De sakkyndige fastholder at kun en studieplan utformet med detaljer som i en TM er god nok basis for å kunne evaluere dette luftfartsstudiet.

Kriteriet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

5.3 Kriterium 6, andre må-punkt

- Redegjøre overfor studentene de eventuelle kostnader som påløper i og med at deler av utdanningen foregår utenfor skolens base på Torp Lufthavn, og fordelingen av disse.

5.3.1 Søkers tilbakemelding

Økonomiske forhold nedfelles i studentavtale. Her fremgår det hva skolepengene dekker, og hvilke utgifter som påløper i tillegg. Reise, kost og losji er blant de utgiftene studentene må dekke, i tillegg kommer utgifter til bl.a. medisinsk sertifikat (medical) og eventuell loss of license-forsikring. Søkerne blir opplyst om økonomiske forhold på informasjonsmøter og på skolens nettsted.

For øvrig kan vi ikke se at dette er en del av vurderingsområdet til kriterium 6.

5.3.2 Sakkyndig tilleggsvurdering

Dette punktet ble diskutert mellom de sakkyndige og NOKUT før rapporten ble sendt til tilbyder. Dessverre har dette punktet blitt stående selv om resultatet av diskusjonen var å slette punktet.

Kriterium 6, andre må-punkt slettes.

5.4 Kriterium 6, tredje må-punkt

- Revidere mal for avtale Host Airline, slik at den tydeligere omfatter all trening som foregår hos, eller i samarbeid med, dette flyselskapet. Dette for å sikre studentenes rettigheter i henhold til NOKUTs retningslinjer.

5.4.1 Søkers tilbakemelding

Det vil variere med ulike host airline hvor mye av treningen som gjennomføres hos host airline og hos Pilot Flyskole. Dette vil variere med tanke på fly- og simulatorkapasitet hos de ulike aktørene.

5.4.2 Sakkyndig tilleggsvurdering

De dokumenter som tilbyder legger ved søknaden danner grunnlag for de sakkyndiges vurderinger. Vedlagt var en *mal for host airline avtale* og en intensjonsavtale med Norwegian Air Shuttle. Tilbyder skriver i sitt svar på sakkyndiges anmodning om mer informasjon at Norwegian Air Shuttle er host airline for utdannelsen. I den *mal for host airline avtale* som er fremlagt sakkyndig komité er kun praktisk yrkesutøvelse nevnt, dvs kun trening/kursing som skal foregå etter at ferdighetstest er avlagt. I punkt 1.1.11 i tilsværsskjema skriver tilbyder at host airline skal stå for treningen i fase 2-4. Dette er ikke nevnt i *mal for host airline avtale* eller i intensjonsavtalen med Norwegian Air Shuttle.

Kriteriet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

5.5 Kriterium 9, første må-punkt

- Beskrive kriterier for å kunne avslutte en students utdanningsløp dersom vedkommende ikke oppfyller kravene om progresjon underveis i studiet.

5.5.1 Søkers tilbakemelding

Dette nedfelles i studentavtalen. Den beskriver forhold som kan føre til avslutning av studiet dersom en student ikke oppfyller progresjonskravene. Studenten har klageadgang i henhold til skolereglementet.

Dette vil også kunne variere med ulike host airline.

5.5.2 Sakkyndig tilleggsvurdering

Dette kan sikkert nedfelles i en studentavtale, men dette skal ifølge IEM No. 3 to JAR-FCL 1.055 (under punkt; Training Effectiveness) beskrives i treningsmanualen.

Kriteriet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

5.6 Kriterium 9, andre må-punkt

- Redegjøre for om studentene selv må betale for eventuell ekstra undervisning/flytimer dersom de får underkjente resultater i løpet av utdanningen.

5.6.1 Søkers tilbakemelding

Det nedfelles i studentavtalen at studentene selv må dekke utgifter til ekstraundervisning eller ekstra flytimer for å følge progresjonskravene.

5.6.2 Sakkyndig tilleggsvurdering

Dette punktet ble diskutert mellom de sakkyndige og NOKUT før rapporten ble sendt til tilbyder. Dessverre har dette punktet blitt stående selv om resultatet av diskusjonen var å slette punktet.

Kriterium 9, andre må-punkt slettes.

5.7 Kriterium 11, første må-punkt

- Vise til at de har et tilstrekkelig stort undervisningspersonale (ref. vedlegg 1a til BSL JAR-FCL 1.055 pkt. 13) med rette kvalifikasjoner (ref. IEM FCL 1.310 (d)).

5.7.1 Søkers tilbakemelding

Krav til undervisningspersonale og instruktørers kompetanse fremgår av JAR-FCL og er nedfelt i skolens godkjenning og dokumentasjon. Vi legger ved en utfyllende oversikt over instruktørens bakgrunn, kompetanse og flytimer.

Luftfartstilsynet gjennomfører godkjenning og løpende kontroll med skolens utdanningstilbud og at skolen disponerer tilstrekkelige ressurser og personell til å gjennomføre nevnte utdanning.

5.7.2 Sakkyndig tilleggsvurdering

I den reviderte oversikt over instruktørens bakgrunn, kompetanse og flytimer finner sakkyndig komité fortsatt ikke nødvendige kvalifikasjoner til å instruere på MPL(A)-nivå. Det som mangler for samtlige er dokumentasjon for gjennomført *MPL(A) Instructors Training course* i henhold til Vedlegg 1 til JAR-FCL 1.310(d). Selv med dette kurset vil instruktørene som er nevnt i oversikten kun være kvalifisert til å undervise i fase 1 av flyprogrammet. Det dokumenteres ikke at noen instruktører, hverken hos tilbyder selv eller hos host airline, innehar kvalifikasjoner som kreves i henhold til BSL JAR-FCL 1 for å instruere i fase 2-4 av flyprogrammet. Dog anser komitéen at kriteriet vil være oppfylt når studiet er godkjent av Luftfartstilsynet.

Kriteriet vil være oppfylt på en tilfredsstillende måte når studiet er godkjent av Luftfartstilsynet.

5.8 Kriterium 11, andre må-punkt

- Revidere mal for avtale Host Airline slik at den tydeligere omfatter bruk av et stort og stabilt nok undervisningspersonale fra Host Airline i alle relevante faser av utdanningsprogrammet. Dette for å sikre studentenes rettigheter i henhold til NOKUTs retningslinjer.

5.8.1 Søkers tilbakemelding

Krav til undervisningspersonale og instruktørers kompetanse fremgår av JAR-FCL og er nedfelt i skolens godkjenning og dokumentasjon.

Luftfartstilsynet gjennomfører godkjenning og løpende kontroll med skolens utdanningstilbud og at skolen disponerer tilstrekkelige ressurser og personell til å gjennomføre nevnte utdanning.

5.8.2 Sakkyndig tilleggsvurdering

De dokumenter som tilbyder legger ved søknaden danner grunnlag for de sakkyndiges vurderinger. Vedlagt var en *mal for host airline avtale* og en intensjonsavtale med Norwegian Air Shuttle. Tilbyder skriver i sitt svar på sakkyndiges anmodning om mer informasjon at Norwegian Air Shuttle er host airline for utdannelsen. I den *mal for host airline avtale* som er fremlagt sakkyndig komité er kun praktisk yrkesutøvelse nevnt, det vil si kun trening/kursing som skal foregå etter at ferdighetstest er avlagt. I punkt 1.1.11 i tilsværsskjema skriver tilbyder at host airline skal stå for treningen i fase 2-4. Dette er ikke nevnt i *mal for host airline avtale* eller i intensjonsavtalen med Norwegian Air Shuttle. Vi kan derfor ikke se at det eksisterer en avtale om bruk av host airlines instruktører i utdanningens fase 2,3 og de delene av fase 4 før skilltest.

Kriteriet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

5.9 Kriterium 12, første må-punkt

- Fremlegge dokumentasjon eller sannsynliggjøre at det personalet ansatt i Pilot AS som skal undervise praktisk flygetrening innehar de rettigheter og kvalifikasjoner som beskrevet i BSL JAR-FCL 1.

5.9.1 Søkers tilbakemelding

Krav til undervisningspersonale og instruktørers kompetanse fremgår av JAR-FCL og er nedfelt i skolens godkjenning og dokumentasjon. Vi legger ved en utfyllende oversikt over instruktørens bakgrunn, kompetanse og flytimer.

Luftfartstilsynet gjennomfører godkjenning og løpende kontroll med skolens utdanningstilbud og at skolen disponerer tilstrekkelige ressurser og personell til å gjennomføre nevnte utdanning.

5.9.2 Sakkyndig tilleggsvurdering

I den reviderte oversikt over instruktørenes bakgrunn, kompetanse og flytimer finner sakkyndig komité fortsatt ikke nødvendige kvalifikasjoner til å instruere på MPL(A)-nivå. Det som mangler for samtlige er dokumentasjon for gjennomført *MPL(A) Instructors Training course* i henhold til Vedlegg 1 til JAR-FCL 1.310(d). Selv med dette kurset vil instruktørene som er nevnt i oversikten kun være kvalifisert til å undervise i fase 1 av flyprogrammet. Det dokumenteres ikke at noen instruktører, hverken hos tilbyder selv eller hos host airline, innehar kvalifikasjoner som kreves i henhold til BSL JAR-FCL 1 for å instruere i fase 2-4 av flyprogrammet. Dog anser komitéen at kriteriet vil være oppfylt når studiet er godkjent av Luftfartstilsynet.

Kriteriet vil være oppfylt på en tilfredsstillende måte når studiet er godkjent av Luftfartstilsynet.

5.10 Kriterium 12, andre må-punkt

- Sikre at instruktørene (SFI/TRI) hos Host Airline blir (eller er) tilstrekkelig opplært og standardisert for å undervise i fasene frem til starten på typekurset på et så grunnleggende nivå som MPL(A) krever.

5.10.1 Søkers tilbakemelding

Krav til undervisningspersonale og instruktørers kompetanse fremgår av JAR-FCL og er nedfelt i skolens godkjennelse og dokumentasjon.

Luftfartstilsynet gjennomfører godkjenning og løpende kontroll med skolens utdanningstilbud og at skolen disponerer tilstrekkelige ressurser og personell til å gjennomføre nevnte utdanning.

5.10.2 Sakkyndig tilleggsvurdering

Tilbyder har per dags dato ikke godkjennelse eller dokumentasjon i henhold til BSL JAR-FCL til å avholde MPL(A)-kurs. Tilbyder har dog en generell skoletillatelse utstedt av Luftfartstilsynet. Det at en flyger innehar en instruktørrettighet og oppfyller myndighetskriteriene for å undervise på et gitt MPL(A)-nivå betyr ikke at vedkommende er skikket til jobben. Det de sakkyndige etterlyser er et opplærings- eller standardiseringsprogram som sikrer at de instruktørene hos airline stiller til rådighet klarer å formidle kunnskap på et så grunnleggende nivå som f.eks fase 2 i programmet tilsier. Det er stor forskjell å undervise på dette nivået kontra et typekurs som disse instruktørene er vant til. Tilbyder dekker seg bak en eventuell godkjenning fra Luftfartstilsynet, men denne godkjenningen tilsier ikke at studentene er sikret en god kvalitet på utdanningen. Dog anser komitéen at kriteriet vil være oppfylt når studiet er godkjent av Luftfartstilsynet.

Kriteriet vil være oppfylt på en tilfredsstillende måte når studiet er godkjent av Luftfartstilsynet.

5.11 Kriterium 15, første må-punkt

- Fremlegge *Training Manual*, som viser hvilke ressurser (spesialkompetanse, fly, prosedyretrenerne, simulatorer) som er tenkt brukt i de forskjellige fasene av utdanningsprogrammet.

5.11.1 Søkers tilbakemelding

Krav til undervisningspersonale og instruktørers kompetanse fremgår av JAR-FCL og er nedfelt i skolens godkjenning og dokumentasjon. Vi legger ved en utfyllende oversikt over instruktørens bakgrunn, kompetanse og flytimer.

Luftfartstilsynet gjennomfører godkjenning og løpende kontroll med skolens utdanningstilbud og at skolen disponerer tilstrekkelige ressurser og personell til å gjennomføre nevnte utdanning.

Fase 1 gjennomføres i regi av Pilot Flyskole AS og omfatter grunnleggende flygeferdigheter. Dette omfatter bruk av enmotorsfly og simulator. Fase 2-4 gjennomføres i regi av selskapet og omfatter instrumentflyging, flerpilotstrening og typespesifikk trening. Dette omfatter bruk av prosedyretrener, og typespesifikk simulator. Ferdighetsprøve gjennomføres i simulator før base training gjennomføres i fly. Line training vil naturlig nok foregå i fly og gjennomføres som en del av selskapets operasjoner.

5.11.2 Sakkyndig tilleggsvurdering

Tilbyder beskriver et to-delt utdanningsløp, fase 1 i regi av tilbyder og fase 2-4 i regi av host airline. Dette kan ikke stemme. Vedlegg 1 til JAR-FCL 1.520 og 1.525 pkt 2 tilsier at kun en FTO kan stå ansvarlig for MPL(A)-utdanning, med andre ord skal all undervisning være i regi av tilbyder. Tilbyder står i så måte ansvarlig for de fasene hvor det benyttes lærekrefter og materiell fra host airline. Sakkyndig komité vil nok en gang påpeke at treningsmanualen er den kilden studentene skal søke i når det gjelder informasjon og kontroll av studietilbudet.

Kriteriet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

5.12 Kriterium 15, andre må-punkt

- Sannsynliggjøre at flyflåten er tilstrekkelig dimensjonert slik at studentene garanteres en god kontinuitet i praktisk flygetrening.

5.12.1 Søkers tilbakemelding

Skolens utstyr er beskrevet i dokumentet "Utstyrsoversikt" som også omfatter søknad om godkjenning av FTO. Skolen er godkjent med den flyparken som er beskrevet, og Luftfartstilsynet fører tilsyn med at skolen har en flypark som er dimensjonert for de ulike kursene som tilbys. Skolen har bestilt simulator som skal benyttes under fase 1. Host airline skal stille ressurser til rådighet gjennom sin

TRTO slik at flygetreningsprogrammet og utdannelsen følger progresjonen som er nedfelt i TM. Dette er for øvrig nedfelt i host airline-avtalen.

Luftfartstilsynet gjennomfører godkjenning og løpende kontroll med skolens utdanningstilbud og at skolen disponerer tilstrekkelige ressurser og personell til å gjennomføre godkjente utdanningstilbud.

5.12.2 Sakkyndig tilleggsvurdering

Sakkyndig komité viser igjen til at avtale med host airline ikke indikerer noen form for samarbeid eller bruk av host airlines ressurser før studentene har bestått ferdighetsprøve. Tilbyder beskriver også at utdannelsen skal følge progresjonen som er nedfelt i treningsmanualen. De sakkyndige har ikke fått tilgang til treningsmanualen med begrunnelse at den ikke er ferdig skrevet, så denne påstanden kan ikke verifiseres på nåværende tidspunkt. Tilbyder har bestilt en simulator som skal brukes under fase 1 av studiet, men komitéen finner ingen dokumentasjon som indikerer fordelingen mellom trening i simulator og fly for denne eller andre faser av studiet. Komitéen etterlyste i vår rapport en redegjørelse ang størrelsen på flyparken. I *oversikt over rom og utstyr* beskriver tilbyder flyparken. Antall fly dog ikke beskrevet. Etter et nylig søk på Pilots nettsider finner komitéen at tilbyder disponerer tre en-motors treningsfly som kan brukes under fase 1 av studiet.

Som nevnt i overstående punkt 5.11.2 er tilbyder ansvarlig for hele utdanningen, også de deler som krever bruk av host airlines ressurser. Tilbyder må derfor også kunne dokumentere de av host airlines ressurser som er tenkt brukt i studietilbudet. Tilbyder viser til bruk av host airlines ressurser som nedfelt i avtale med flyselskapet. Komitéen påpeker igjen at den *mal for host airline avtale* og intensjonsavtale med Norwegian Air Shuttle som er vedlagt søknaden er mangelfull vedrørende bruk av host airlines ressurser i utdanningen før ferdighetssjekk.

Kriteriet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

5.13 Kriterium 3, 4, 6, 9, 16, 18, bør-punkter

- Prøve å få harmonisert kravene til ansettelse i Host Airline med det virkelige erfaringsnivået studentene har etter endt utdanning. (Kriterium 3)
- Beskrive ytterligere opptaksprosedyre dersom to søkere med identiske resultater fra opptaksprøvene kvalifiserer til den siste ledige plassen på et opptak. Forslagsvis kan det benyttes karakterer fra videregående skole, alderspoeng eller liknende. (Kriterium 4)
- Opplyse søkere til studiet at de bør søke om en forhåndsuttalelse fra Luftfartstilsynet dersom de har anmerkninger som vil måtte føres på en politiattest. (Kriterium 4)
- Utarbeide retningslinjer som sikrer studentene tilstrekkelig hvile dersom undervisning på FSTD eller annen selskapsrelatert trening skal foregå på nattetid, dette for å opprettholde god pedagogisk kvalitet. (Kriterium 6)
- Stille engelskspråklige lærebøker for grunnleggende flygetrening og mørkeflygning til disposisjon for eventuelle fremmedspråklige studenter. (Kriterium 6)
- Beskrive i Training Manual hvordan den kompetansebaserte utdannelsen gjennomføres. (Kriterium 9)
- Tilby studentene internettløsninger for bruk av egne datamaskiner på lesesalen. (Kriterium 16)

- Søke om utveksling av informasjon hos Rådgivende MPL-utvalg for LST (MPL Advisory Board to the Licensing Sectorial Team) innen JAA/EASA. (Kriterium 18)

5.13.1 Søkers tilbakemelding

1. Kravene til ansettelse i Norwegian Air Shuttle slik de fremgår på www.norwegian.no er ikke i henhold til selskapets OM. Vi har fått opplyst fra Norwegian Air Shuttle at opplysningene på nettsiden ikke er riktige og vil bli endret. Det er ikke krav til 100 timer PIC for ansettelse med et MPL. Det er heller ikke krav til 100 timer PIC i MPL-kurset.
2. Opptaksprosedyrene er nedfelt i skolereglementet punkt g. Dersom to eller flere søkere har identiske resultater fra opptaksprøvene vil resultatet av opptaksintervjuet være førende.
3. Søkerne blir opplyst om krav til politiattest på informasjonsmøter, opptaksprøver, intervju, i studentkontrakten og i skolereglementet punkt f.
4. Skolens OM inneholder bestemmelser om instruktørens arbeidstid og studentenes studietid. Studentenes studietid er også regulert. Dette omfatter blant annet inntil to flyleksjoner per dag, og inntil seks timer flygetrening per dag. Normal treningstid vil være fra 0700-2000 mandag til fredag og 0900 til 2000 lørdag og søndag. Krav til hviletid er således oppfylt.
5. Engelskspråklige lærebøker i PPL og mørkeflyging stilles til rådighet for fremmedspråklige studenter. Her vil bøker fra Oxford Aviation benyttes. Det er likevel et krav for ansettelse i Norwegian Air Shuttle å beherske engelsk og ett av de skandinaviske språk.
6. For enkeltøvelser benyttes det en karakterskala fra A til D for øvelser utført av studenten, der A er beste karakter, samt en hake for øvelser studenten har fått demonstrert, men ikke utøvd selv. For leksjonen som helhet benyttes karakterene above average, average, below average og unsatisfactory. Ved karakteren unsatisfactory anses leksjonen som ikke bestått og må gjøres om igjen. Dersom en student ikke har framgang, eller stryker på øvelser eller leksjoner vil studenten bli foreskrevet ekstra trening.
7. Skolen tilbyr trådløst internett i klasserom, briefingrom, lesesal og oppholdsrom. I tillegg inneholder briefingrommet PCer med internettilknytning til bruk i flygeplanlegging.
8. Skolesjef er i tett dialog med Luftfartstilsynet om utarbeidelse av TM for MPL(A).

5.13.2 Sakkyndig tilleggsvurdering

1. Ingen ytterligere kommentar fra komitéen.
2. En akseptabel prosedyre. Tilbyder bør i så fall endre teksten i sitt reglement punkt «g» til å omfatte opptaksintervjuet i tillegg til opptaksprøvene.
3. Ingen ytterligere kommentar fra komitéen.
4. Sakkyndig komité går ut fra at dette håndheves i alle faser av studiet.
5. Siden tilbyder nevner potensielle avtaler med andre host airlines på sikt kan det nok være lurt å investere i engelskspråklig litteratur.
6. Her bør tilbyder sjekke opp hva som menes med kompetansebasert utdanning. Det tilbyder beskriver i sitt tilsvarende er ingenting annet enn en standard karakterskala som både kan brukes i et konvensjonelt utdanningsprogram og kompetansebasert utdanning.
7. Ingen ytterligere kommentar fra komitéen.
8. Ingen ytterligere kommentar fra komitéen.

5.14 Endelig konklusjon fra sakkyndig komité

Tilbudet anbefales ikke godkjent.

6 Vedtak

NOKUT ved direktør anser ikke de faglige kravene for godkjenning av utdanningstilbudet «MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning», toårig stedbaserert undervisningstilbud på heltid ved Pilot Flyskole AS som oppfylt. Vedtaket er fattet med hjemmel i:

- Lov om fagskoleutdanning 20.06.2003 nr. 56
- Kunnskapsdepartementets forskrift om kvalitetssikring og kvalitetsutvikling i høyere utdanning og fagskoleutdanning av 01.02.2010 nr. 96
- NOKUTs retningslinjer for kvalitetssikring og godkjenning etter lov om fagskoleutdanning av 26.01.2009

Vedtaket gjelder utdanningstilbudet slik det fremgår i søknaden av 15.09.2011 og søkers kommentarer til sakkyndig rapport av 13.12.2011.

7 Dokumentasjon

Rapporten er utformet på bakgrunn av:

- Søknad fra Pilot flyskole AS, datert 15.09.2011, om godkjenning av fagskoleutdanningen «MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning» NOKUTs saksnummer 11/439-1.
- Foreløpig rapport, datert 13.12.2011, NOKUTs saksnummer 11/439-9
- Tilsvare fra Pilot flyskole AS, datert 04.01.2012, NOKUTs saksnummer 11/439-10.
- Sakkyndiges tilleggsvurdering, datert 23.02.2012

Vedlegg 1:

Sakkyndig komité

Den sakkyndige komité har bestått av følgende medlemmer:

- **Styrmann Jan Sjöström, Norwegian Air Shuttle AS**

Jan Sjöström var ferdig utdannet elektroingeniør i 1989. Hans flygerkarriere begynte 1991, og han har idag ett kommersielt sertifikat med tillatelser også innen skolevirksomhet. Som flyinstruktør underviser han både en- og tomotor, instrumentflygning og aerobatic. Siden 1999 har han arbeidet som Flight Instructor ved Lund University School of Aviation som er en del av Lunds universitet. I 2006 ble han Head of Training, men fortsatte likevel med noe undervisning. For å bli Head of Training må man bestå fagtest for myndighetene i Sverige. Sjöström har siden mai 2011 vært ansatt som styrmann i Norwegian Air Shuttle. Han ønsker på sikt å kunne variere mellom styrmannstjeneste og rolle som instruktør.

- **Flyger og instruktør Arnfred Hansen, Lufttransport AS**

I perioden 2001 til 2003 gjennomførte Arnfred Hansen integrert utdanning til kommersielt flysertifikat CPL(A), instrumentrettigheter IR(A), trafikkflygerteori ATPL(A) og nasjonalt snittflygingbevis ved Norwegian Aviation College. Han har også tatt kurs i besetningsamarbeid for flygere og som flyinstruktør. Hansen har siden 2005 arbeidet med praktisk trening og teoretisk undervisning for kommersielle flysertifikater. Han har blant annet vært ansatt ved Norwegian Aviation College, Universitet i Tromsø- Prosjekt Luftfartsfag og Avia Training AS. Hansen er i dag ansatt i Lufttransport AS hvor han jobber som flyger i luftambulansetjenesten og bakkeinstruktør i treningsavdelingen. I tillegg driver han eget firma som blant annet tilbyr utarbeidelse av treningsplaner/ manualer på alle nivå innen luftfart.

De sakkyndige har erklært at de ikke har tilknytninger til utdanningstilbudet eller tilbyder, som gjør dem inhabile til oppdraget.

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

Vedlegg 2:

Mandat for sakkyndige til faglig vurdering av søknad om godkjenning av utdanningstilbud

1. Det skal foretas en faglig vurdering av søknad om fagskolegodkjenning for utdanningstilbudet «MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning» ved Pilot Flyskole AS.
2. Den faglige vurderingen skal foretas i henhold til kapittel 7 Standarder og kriterier for godkjenning av utdanningstilbud i Retningslinjer for kvalitetssikring og godkjenning etter lov om fagskoleutdanning.
3. Kriteriene, 1 – 18, er likeverdige og må vurderes som tilfredsstillende i forhold til et minimum av hva som forventes av kvalitet i fagskoleutdanning.
4. Den sakkyndige vurderingen baseres på tilbyders søknad og annet relevant skriftlig materiale som anses som nødvendig for faglig vurdering.
5. De sakkyndige skal ikke vurdere faglig kriterium 5.
6. Vurderingene må gis en tydelig begrunnelse og en entydig konklusjon og nedfelles skriftlig.
7. Den faglige vurderingen skrives inn i en rapport sammen med NOKUTs egen vurdering av styringsordning, reglement og kvalitetssikringssystemet. Det skrives en rapport for hvert utdanningstilbud. Rapporten danner grunnlag for NOKUTs vedtak.
8. Sakkyndig kan bli pålagt å utføre en tilleggsvurdering av søkers kommentar til den faglige vurderingen. Både søkers kommentar og eventuell sakkyndig tilleggsvurdering inngår i NOKUTs beslutningsgrunnlag.
9. Sakkyndig arbeider på oppdrag fra NOKUT og skal dermed ikke diskutere vurderingen i media eller med søker før vedtak er fattet.

NOKUTs godkjenning av fagskoleutdanning er hjemlet i

- Lov om fagskoleutdanning av 20.06.2003 nr. 56
- Forskrift om kvalitetssikring og kvalitetsutvikling i høyere utdanning og fagskoleutdanning av 01.02.2010 nr. 96
- NOKUTs retningslinjer for kvalitetssikring og godkjenning etter lov om fagskoleutdanning datert 26.01.2009