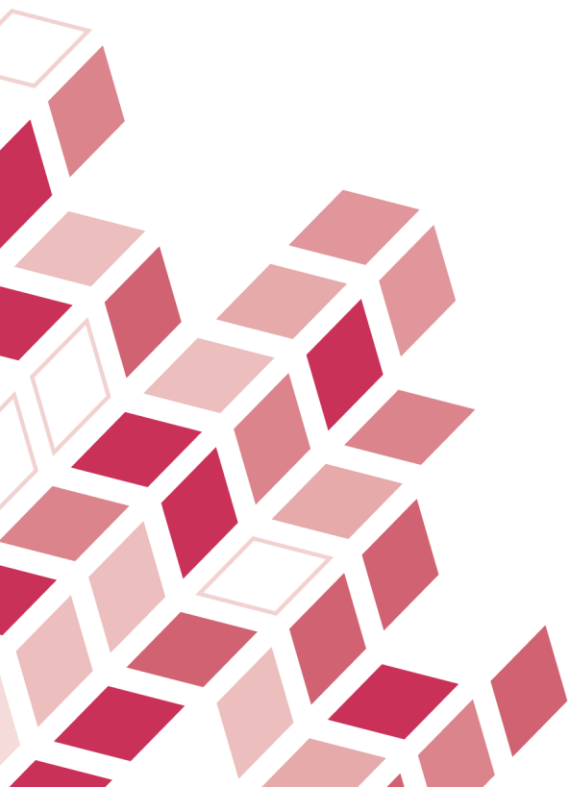


NOKUTs tilsynsrapporter

MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning

Pilot Flyskole AS

Oktober 2012



Utdanningssted:	Pilot Flyskole AS, Sandefjord
Utdanningstilbud:	MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning
Dato for vedtak:	23. oktober 2012
Utdanningslengde:	To år
Sakkyndige:	Arnfred Hansen og Jan Sjøstrøm
Saksnummer:	12/144

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:

- Styrmann Jan Sjöström, Norwegian Air Shuttle AS
- Flyger og instruktør Arnfred Hansen, Lufttransport AS

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 3 i denne rapporten) til tilbyder for kommentarer. Tilbydere kan da påpeke mangler eller misforståelser i de sakkyndiges innstilling. NOKUT tillater i tillegg mindre justeringer. De sakkyndige vurderer tilbakemeldingen fra tilbyder, før NOKUT konkluderer og fatter endelig vedtak.

I denne rapporten er alle vurderingene som danner grunnlag for godkjenningen samlet. Tilbyder plikter å gjennomføre utdanningstilbudet slik det fremgår av denne rapporten og søknaden som ligger til grunn. Studenter kan lese rapporten for å få inntrykk av hvilken utdanningskvalitet de kan forvente. Yrkeslivet og andre samfunnsgrupper kan også orientere seg om den sluttkompetansen studentene sitter igjen med, og innholdet i utdanningen.

Oslo, 23. oktober 2012



Terje Mørland
direktør

Alle NOKUTs vurderinger er offentlige og denne samt tilsvarende tilsynsrapporter vil være elektronisk tilgjengelige på nettsidene våre www.nokut.no/NOKUTs-publikasjoner

Innholdsfortegnelse

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	Sakkyndig vurdering av utdanningstilbudet	4
3.1	Oppsummering	4
3.2	Læringsmål og kvalifikasjoner	4
3.3	Faglig innhold.....	8
3.4	Undervisning, tilrettelegging og arbeidsformer.....	10
3.5	Eksamen og vitnemål.....	14
3.6	Infrastruktur	16
4	Vedtak	21
5	Dokumentasjon	21
	Vedlegg 1:.....	22
	Vedlegg 2:.....	23

1 Informasjon om søkeren

1.1 Informasjon om tilbyder og utdanningstilbudet

Tilbyder søkte NOKUT 14. februar 2012 om godkjenning av fagskoleutdanningen *MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning*. Utdanningstilbudet er et toårig tilbud som gis på heltid. Undervisningen vil gis ved Pilot Flyskole AS, og det er søkt godkjenning for inntil 40 studenter.

Søker har følgende godkjente fagskoletilbud:

- ATP(A) Integrert trafikkflygerutdanning
- Modulær trafikkflygerutdanning

Tilbyder fikk sitt system for kvalitetssikring godkjent av NOKUT 21. desember 2012. Styreordningen og reglementet er tidligere funnet tilfredsstillende, jf. NOKUTs sak 10/331-15.

NOKUT har gjennomgått søkers hjemmesider, www.pilot.no. Tilbyder gir ikke informasjon om utdanningstilbudet som de har søkt godkjenning for på hjemmesidene. Det som står på hjemmesidene om tidligere godkjente tilbud og opptakskrav til utdanningene samstemmer med den informasjon NOKUT har. Hjemmesidene inneholder ikke informasjon som kan føre til misforståelse om bruk av fagskolebegrepet.

Vurdering

Rammebetingelsene er tilstede for videre behandling, jf. NOKUTs «Retningslinjer for kvalitetssikring og godkjenning etter lov om fagskoleutdanning» (NOKUTs retningslinjer), kapittel 4

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 tilstede for videre behandling, jf. 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, jf. 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, jf. forskrift om kvalitetssikring og kvalitetsutvikling i høyere utdanning og fagskoleutdanning (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 Tilsvaarsrunde

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 (tilsvaarsrunde), jf. NOKUT-forskriften § 5-1 (3). Hensikten med tilsvaarsrunden 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 tilsvaarsrunden 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 tilsvaarsrunden, 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 tilsvaarsrunden 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, jf. NOKUT-forskriften § 1-9 c).

2.4 Vedtak

Søknadsprosessen avsluttes med at NOKUT fatter vedtak i saken.

3 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.

3.1 Oppsummering

”Pilot Flyskole ønsker å tilby en utdanning som leder frem til sertifikatet Multi Pilot License(Aeroplane), MPL(A). Dette er et sertifikat som tillater innehaveren å fungere som flyger på kommersielt nivå, både i Norge og Europa. Sertifikatet og utdanningen er basert på et felles europeisk regelverk JAR-FCL 1. JAR-FCL 1 legger føringslinjer for den mengde teori og praktisk flygetrening studiet skal inneholde, samt spesifikke læringsmål og pensum. MPL(A) undervisning fordrer at tilbyder av utdanningen inngår samarbeid med et flyselskap (Host Airline), i denne søknaden har Pilot Flyskole vist til en intensjonsavtale med Norwegian Air Shuttle. Formålet med et slikt samarbeid er at studentene må opplæres på spesifikke prosedyrer i selskapet, og utdannelsen er således ikke fullført før studenten har gjennomført såkalt linjesjekk (Linecheck) etter endt linjetrening (Linetraining) hos host airline. Dette betyr i praksis at studentene skal trene på normale flyginger, med passasjerer, hos host airline i deres rutesystem og bestå en sjekk på at de kan fungere som flygere i henhold til host airlines prosedyrer. Pilot Flyskole stipulerer utdanningen til 20 mnd, eller 4 semester (2 år) på heltid. Dette skal også inkludere opplæring i host airlines prosedyrer og flytype, simulatortrening, ferdighetssjekk (praktisk eksamen), linjetrening og linjesjekk.”

3.2 Læringsmål og kvalifikasjoner

3.2.1 Utdanningstilbudets navn (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 er hentet fra BSL JAR-FCL 1 Subpart K, og beskriver godt den utdanningen det søkes godkjenning for. Navnet levner ingen tvil om hva slags yrkeskompetanse og sertifikat utdanningen leder frem til.

Konklusjon

Ja, kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

3.2.2 Læringsmål (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

En student til besetningsflygersertifikat skal demonstrere et kunnskapsnivå som står i forhold til de privilegier som innvilges en innehaver av sertifikatet eller rettigheten som søkes ved å bestå teorieksamener i samsvar med prosedyrene fastsatt i JAR-FCL 1.470 t.o.m. 1.495.

Til ferdighetsprøven skal studenten demonstrere evne til å føre flyet innenfor dets begrensninger; gjennomføre alle manøvre jevnt og nøyaktig; vise god vurderingsevne og flygerskjønn; anvende kunnskapene om luftfart; anvende Threat and Error Management; og til enhver tid opprettholde kontroll over flyet slik at det aldri hersker virkelig tvil om hvorvidt prosedyrer eller manøvre vil bli gjennomført på en vellykket måte.

Studentene skal ha oppnådd kompetanse tilsvarende det ferdighetsnivået som er nødvendig for å kunne fungere som styrmann på flerpilot, flermotors fly i ervervsmessig lufttransport, og for å kunne oppnå et besetningsflygersertifikat med typerettighet

Dette utdanningstilbudet finnes ikke på videregående nivå i Norge. Utdanningstilbudet bygger på kunnskaper oppnådd i videregående opplæring og kunnskaper oppnådd som realkompetanse.

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 en 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

Ja, kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

3.2.3 Utdanningstilbudets relevans (kriterium 3)

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

Presentasjon og vurdering

Utdanningen er svært relevant for yrkesfeltet luftfart. Vi ser 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.

MPL(A) 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 umiddelbart være kvalifisert til styrmannsstillinger i bransjen. Utdannelsen er fullført når ferdighetssjekk, linjetrening og linjesjekk er gjennomført.

En MPL(A)-utdanning omfatter flygetrening i fly og simulator. Flyselskapene stiller således ikke krav til innhold i flytimene, som for eksempel soloflyging eller fartøysjefstid, annet enn det som utdanningen omfatter.

Studentene vil gjennomføre både opptaksintervju og ansettelsesintervju med skolen og host airline. Med en MPL(A)-utdanning er studentene således direkte kvalifisert til jobb i host airline.

MPL(A)-utdanning er særdeles yrkesrettet mot den kommersielle luftfartsindustrien. Etter endte utdanning og bestått ferdighetsprøve samt linjesjekk er studenten innehaver av sertifikater og rettigheter som kvalifiserer til styrmannsstillinger innen luftfart.

Konklusjon

Ja, kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

3.2.4 Opptakskrav (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

En student skal være minst 18 år ved kursstart, og senest fylle 19 år i oppstartsåret. En student skal ha generell studiekompetanse eller realkompetansevurderes. Studenter som realkompetansevurderes må kunne vise til kompetanse tilsvarende generell studiekompetanse i matematikk og engelsk gjennom skolens skriftlige opptaksprøver. En student må bestå skolens opptaksprøver i matematikk, engelsk og logikk, samt delta på skolens forkurs i fysikk og påfølgende teoriprøve. En student må bestå Luftfartstilsynets krav til medisinsk sertifikat klasse 1. En student må være kjent med Luftfartstilsynets krav til uttømmende politiattest for utstedelse av sertifikat.

Dersom det er flere kvalifiserte søkere enn studieplasser kan skolen rangere studentene etter resultat fra opptaksprøvene. Skolesjef avgjør opptak dersom to søkere har identiske resultater etter opptaksprøver.

En student som kan vise til dokumentert oppnådd likeverdig utdanning fra MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning ved en annen FTO, kan gis fritak for deler av utdanningen. Fritaksbestemmelsene framgår av skolereglementet. Skolesjef er ansvarlig for opptak av studenter. Studenter til MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning skal godkjennes av flyselskap/operatør.

Vurdering

BSL JAR-FCL 1 kapittel K 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. Opptakskrav beskrevet i TM er ikke likelydende med opptakskrav beskrevet i skolens reglement § 1, selv om de er skrevet på henholdsvis engelsk og norsk.

Endre teksten i TM 1.2 (Pre-entry requirements) punkt 3; (...The applicant shall pass the assessment tests approved by NOKUT...). Denne ordlyden tilsier at NOKUT har godkjent spesifikke evalueringstester, noe som neppe er tilfellet. NOKUT legger kun retningslinjer for at søkerne skal testes på realkompetanse og forkunnskaper. De sakkyndige foreslår at teksten endres til for eksempel (“... The applicant shall pass the assessment tests in accordance to NOKUT guidelines...”)

Dette bør rettes opp for ikke å operere med forskjellige opptakskrav.

Konklusjon

Ja, kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder bør:

- endre teksten i TM 1.2 (Pre-entry requirements) punkt 3 (“...The applicant shall pass the assessment tests approved by NOKUT...”)
- harmonisere teksten vedrørende opptakskrav i TM 1.2 og Skolereglement – Pilot Flyskole § 1 slik at de blir likelydende

3.2.5 Spesielle krav (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

Ja, kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

3.3 Faglig innhold

3.3.1 Planen for utdanningstilbudet (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

Skolen har vedlagt Training Manual (TM) for studiet. Denne inneholder alle opplysninger om studietilbudet, og er en detaljert plan for utdanningen. Studieplanen gjøres kjent for studentene som del av studieinformasjonen man får utdelt ved studiestart. Studieplanen gjøres også tilgjengelig før studiestart via skolens nettsider, på informasjonsmøter og i studiekontrakten. Utdanningens Treningsmanual gjøres kjent for studentene ved studiestart og er tilgjengelig på skolen. Økonomiske forhold er nedfelt i studentkontrakten mellom student og skole. Her vil det fremgå hvilke kostnader som påløper studentene og hva som er dekket av studentavgiften. Studiet er stipulert til 20 måneder med 3600 studietimer for den enkelte student.

Vurdering

Training Manual for studiet er skrevet i henhold til BSL JAR-FCL 1 og dekker også de krav som NOKUT stiller. Studentene har god mulighet til å kontrollere at de får det utdanningstilbudet de er lovet gjennom dette dokumentet. Training Manual fremstår som særdeles velskrevet.

Konklusjon

Ja, kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

3.3.2 Utdanningstilbudets innhold (kriterium 7)

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

Presentasjon

Luftfartstilsynet godkjenner Pilot Flyskole AS' Treningsmanual, TM, for MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning. TM inneholder alle opplysninger om studietilbudet, og er en detaljert plan for utdanningen.

Vurdering

Dette er et sentralt punkt i Luftfartstilsynets godkjenning av utdanningen. TM dekker alle læringsmål i henhold til relevante punkter BSL JAR-FCL 1.

Konklusjon

Ja, kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

3.4 Undervisning, tilrettelegging og arbeidsformer

3.4.1 Undervisningsformer og arbeidsmetoder (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 i trafikkflygerteori er beskrevet i Vedlegg 1 til JAR-FCL 1.470.

Teoridelen av MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning skal omfatte 750 klokketimer klasseromsundervisning i ATPL-teori. Teorien til MCC-kurset omfatter 25 klokketimer klasseromsundervisning. Den typespesifikke teorien omfatter 104 klokketimer klasseromsundervisning.

Videre kommer omfattende bruk av interaktive læremidler, powerpointpresentasjoner, scenariobaserte oppgaver, pc-baserte læremidler og andre hjelpemidler godkjent av Luftfartstilsynet. I tillegg kommer selskapsspesifikk *ground school* som omfatter selskapets *Standard Operational Procedures*.

Flygetreningen i *core flying skills* vil omfatte stor grad av en-til-en-instruksjon. De delene av utdanningen som omfatter flerpilotstrening og typespesifikk trening vil i større grad omfatte parvis instruksjon.

Studentene vil benytte Oxford Aviations nettbaserte fjernundervisningsportal med teorikurs levert av Oxford: www.oaa.com og www.oatmedia.com.

Vurdering

Undervisningstilbudet er godt beskrevet med hensyn til undervisningsformer og arbeidsmetoder. Vi er skeptiske til fordelingen mellom teori og flygetrening. Teoriundervisning til ATPL-eksamen legges til semester 1 og 2, etterfulgt av all flygetrening samt MCC og typekurs-teori i semester 3 og 4. Dette faller kanskje utenfor begrepet integrert flygerutdanning der målet er en kombinasjon og forening av teoretisk og praktisk tilegnelse av kunnskap etter hvert som utdannelsen skrider frem. Vi skulle helst sett en bedre fordeling av teori og praktisk flygetrening, men velger å la dette være et punkt for Luftfartstilsynets godkjennelsesprosess. Det forslag til inndeling av semestre som tilbyder fremla i

forrige søknadsrunde var en glimrende fordeling av teori og praktisk flygetrening og vi ber derfor tilbydere vurdere å gå tilbake til noe liknende. Slik fordelingen mellom teori og praktisk flygetrening er beskrevet i søknaden, er utdanningsløpet nærmere en modulær utdanning enn en integrert utdanning. Vedlegg 1 til BSL JAR-FCL 1.520 og 1.525 punkt (c) sier: «Den alminnelige fremgangsmåten er å bruke det eksisterende integrerte ATPL(A)-kurset som referanse og så gradvis implementere det integrerte MPL(A)-kurset, spesielt overgangen fra faktisk flyging til simulert flyging.»

Semester	Teori	Flygetrening	Emner innen flygetrening*	Eksamen
1.	PPL-teori. ATPL-teori, del 1.	Fase 1 – sentrale flygeferdigheter.	CRM, VFR cross country, solo flight, basic instrument flight, principles of flight, cockpit procedures, upset recovery, night flight	
2.	ATPL-teori, del 2. Introduksjon til besetnings-samarbeid.	Fase 2 – grunnleggende flygeferdigheter.	CRM, PF/PFN complement, IFR cross country, instrument flight	Teorieksamen, del 1 og 2.
3.	ATPL-teori, del 3. Teori til typerettighet.	Fase 3 – videregående flygeferdigheter.	CRM, LOFT, abnormal procedures, normal procedures, multi-crew, instrument flight	Teorieksamen, del 3.
4.	Teori til typerettighet. Selskapsspesifikk ground school.	Fase 4 – avanserte flygeferdigheter.	CRM, landing training, all weather, LOFT, abnormal procedures, normal procedures	Ferdighetsprøve. Praktisk yrkesutøvelse.

Tabellen er hentet fra Pilot Flyskoles forrige søknad.

Konklusjon

Ja, kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbydere bør fordele teori og praktisk flygetrening bedre ut over de fire semestrene slik at studentene kan trekke fordelene av å omsette teori til praksis gjennom hele utdanningsløpet.

3.4.2 Det pedagogiske opplegget (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.

Kostnader til ekstraundervisning og ekstra progresjonsprøver må studentene dekke selv.

Dersom en student ikke oppfyller kravene om progresjon underveis i studiet, vil skolen kunne avslutte studentens utdanning. I henhold til Vedlegg 1 til JAR-FCL 1.520 & 1.525 punkt 4 kan studenter som ikke er i stand til å gjennomføre MPL(A)-utdanningen, søke Luftfartstilsynet om godskrivning mot teorieksamen og ferdighetsprøve for et lavere sertifikat, eventuelt med en instrumentrettighet.

MPL(A)-utdanningen er kompetansebasert i henhold til vedlegg 1 til JAR-FCL 1.520 & 1.525, og IEM FLC No.1 til vedlegg 1 til JAR-FCL 1.520 & 1.525. Den kompetansebaserte utdannelsen er beskrevet i TM.

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 / ferdighetsprøve.

Vurdering

Tilbyder beskriver inngående hvordan studentene følges opp gjennom de forskjellige fasene i utdannelsens løp, både innen teoretiske og praktiske deler av undervisningen. Progresjonsprøver vil fange opp de studentene som ikke oppnår tilfredsstillende kompetanse underveis i utdanningsløpet. Vi savner imidlertid en bedre beskrivelse av de 9 «Competency units» fra IEM FCL No 1 til BSL JAR-FCL 1.520 & 1.525 i tilbyder sin TM.

Konklusjon

Ja, kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder bør beskrive de 9 «Competency units» fra IEM FCL No 1 til BSL JAR-FCL 1.520 & 1.525 på en mer utfyllende måte i sin TM.

3.4.1 Praksis (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 og vurdering

MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning legger opp til praktisk yrkesutøvelse mot slutten av utdanningen. Denne praksisen vil inkludere Base training og 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.

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

Ja, kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

3.4.2 Undervisningspersonalets størrelse (kriterium 11)

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

Presentasjon og vurdering

Pilot Flyskole AS har en stab av fast ansatte instruktører og teorilærere. Vi ser det som hensiktsmessig at studentene kan forholde seg til de samme instruktørene gjennom hele utdanningen.

Med heltidsansatte instruktører og lærere har man den fordel at man kan standardisere og følge opp tettere enn man kan med deltidsansatte eller sesongansatte instruktører.

Pilot Flyskole AS er i stadig utvikling og skolen vil oppbemanne undervisningspersonalet med teori- og flyinstruktører etterhvert som studentmengden gjør det nødvendig. Flyselskapet som fungerer som host airline og deres treningsavdeling vil ha et undervisningspersonale som er stort nok til at undervisning, veiledning og praksis kan gjennomføres.

Tilbyder viser til en fordeling på 1:6 for flyinstruktører og studenter, og normalt ikke fler enn 12 studenter i hver klasse for teoriundervisning, noe som er i tråd med BSL JAR-FCL 1. Tilbyder beskriver også at alle flyinstruktører er, eller vil inneha, rettigheter til å undervise på MPL-nivå. «*Mal for avtale med Host Airline*» er også revidert til å inkludere de instruktørressurser som kreves fra flyselskapets side.

Konklusjon

Ja, kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

3.4.3 Undervisningspersonalets kompetanse (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 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

Instruktørene til de ulike fasene av flygetreningsprogrammet oppfyller kravene i IEM FCL 1.310(d) og har gjennomgått trening i henhold til vedlegg 1 til JAR-FCL 1.310(d). Dette omfatter både skolens egne instruktører og host airlines instruktører.

Vurdering

Undervisningspersonalet som brukes i teoriundervisning og praktisk flygetrening ansees å inneha de nødvendige kvalifikasjoner. «*Mal for avtale med Host Airline*» er revidert til også å omhandle kompetansekrav til de instruktører som selskapet skal stille til disposisjon. Vi antar at alle instruktører vil inneha nødvendig kompetanse i henhold til BSL JAR-FCL ved kursstart.

Konklusjon

Ja, kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

3.5 Eksamen og vitnemål

3.5.1 Eksamens- og vurderingsordningene (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 skal inneholde 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 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.

Se for øvrig punktet om eksamen og vitnemål i skolereglement.

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

Ja, kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

3.5.2 Sensorenes kvalifikasjoner (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. Se for øvrig Kravspesifikasjon for sensorer.

Vurdering

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

Konklusjon

Ja, kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

3.6 Infrastruktur

3.6.1 Undervisningslokalene (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

Pilot Flyskole AS´ lokaler omfatter kontorer, fire klasserom med plass til mellom 15 og 30 studenter, planleggingskontor, briefingrom, møterom og pauserom. Totalt omfatter dette ca. 1000 kvm. I tillegg har studentene tilgang til kantine, lesesal og oppholdsrom.

Skolens operasjonslokaler omfatter leie av deler av flyhangar, hvor Pilot Flyskole AS disponerer ca. 500 kvm., det vil si plass til seks fly.

Pilot Flyskole AS benytter følgende fly: Cessna 172 SP, Cessna 400 Corvalis TT, Piper Seneca V og Piper Seneca III. Alle flyene er godkjent for instrumentflyging.

Skolen opererer per i dag fire enmotorsfly og to tomotorsfly. Disse kan produsere tilsammen 10000 flytimer i året. Skolen får levert en FTD i løpet av sommeren 2012. Denne kan produsere 3000 flytimer i året, og vil frigjøre kapasitet til MPL(A)-utdanningen.

I utdanningens tredje og fjerde semester vil studentene benytte seg av prosedyretrenere og flysimulatorer relatert til den flytypen de skal benytte i den mest avanserte fasen av flygetreningsprogrammet og som ferdighetsprøven skal gjennomføres på.

Det er en forutsetning for inngåelse av en host airline-avtale at flyselskapet har lokaler og utstyr som kreves for å gjennomføre utdanningen og den praktiske yrkesutøvelsen. Dette reguleres i TM og host airline-avtalen.

Vurdering

Tilbyder viser til en fornuftig, godt utstyrt flypark, kommende FTD, samt tilstrekkelig med klasserom, briefingrom møterom etc. «*Mal for avtale med Host Airline*» beskriver også krav til flyselskapet vedrørende infrastruktur og simulator/prosedyretrener.

Konklusjon

Ja, kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

3.6.2 IKT-tjenester (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. I skolens lokaler finnes trådløst Internett som studentene kan benytte til egne bærbare PCEr eller tilsvarende. Skolen er tilknyttet Oxford Aviation. OAA leverer teorikurs og studentene er tilknyttet OAAs nettbaserte studieportal.

Store deler av flygerutdanningen består av briefing før og etter flyging, samt flygetrening. Klasseromsundervisningen benytter IKT-tjenester i stor grad i form av Smart Board, Internett og OAAs nettportal og studentene vil ha tilgang på IKT-verktøy både før, under og etter undervisningen.

Vurdering

De relevante områder for bruk av IKT-tjenester er godt dekket.

Konklusjon

Ja, kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

3.6.3 Tilgang på aktuell informasjon (kriterium 17)

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

Presentasjon

Elevene har tilgang til PC med internettilknytning til flygeplanlegging, oppgaveløsning og lignende.

Internettjenester som Avinors www.ippc.no (Internet Pilot Planning Center) er tilgjengelig via Internett og benyttes til flygeplanlegging, værtjenester, NOTAM og liknende.

AIP Norway (Aeronautical Information Publication Norway) er tilgjengelig via www.ippc.no, samt i papirformat på planleggingskontoret.

Luftfartstilsynets nettsider inneholder Bestemmelser for Sivil Luftfart (BSL) og Joint Aviation Requirements (JAR), samt linker til EASA (European Aviation Safety Agency, felleseuropeiske driftsbestemmelser).

Skolen benytter den nettbaserte læringsportalen til Oxford Aviation til blant annet presentasjon av studieplaner, støttemateriale og kommunikasjon med faglærer.

Skolen abonnerer på JeppView, en database med innflygingskart og flyplassinformasjon til alle flyplasser i Nord-Europa. Skolen abonnerer på ulike flytidsskrifter. Skolen har kart, lærebøker og støttelitteratur tilgjengelig for utlån.

Under den praktiske yrkesutøvelsen skal studentene ha tilgang til all den informasjon og ressurser tilsvarende det selskapet stiller som krav at en flyger i selskapet skal ha og kjenne til, for eksempel manualer, intranetttilgang, uniformer og lignende.

Luftfarten benytter mengder av informasjon, og bruken av internettbaserte tjenester sikrer studenter og lærere tilgang til den mest oppdaterte informasjonen tilgjengelig.

Bruken av OAAs nettportal er svært nyttig i undervisningen da man kan samle det meste av informasjon til studentene der.

Vurdering

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

Konklusjon

Ja, kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

3.6.4 Faglig samarbeid (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

Skolens deltakelse i faglige nettverk som knytter utdanningstilbudet opp mot samfunns- og næringsliv omfatter blant annet luftfartskonferanser, bransjesamlinger, medlemskap i NHO Luftfart og Flytryggingsskomiteen ved Sandefjord Lufthavn, Torp.

Skolesjef deltar i Luftfartstilsynets referansegruppe for luftrom, under ledelse av Jan Egil Mossin. Gruppen består av representanter fra Luftfartstilsynet, Avinor, Eurocontrol, Widerøe, Statens Havarikommisjon for Transport, Luftfartsskolen Torp og Norsk Luftsportforbund.

I november 2010 dro skolens ansatte på studietur til Universitetet i Lund, Sverige, med besøk på Trafikkflyghøgskolan (TFHS). Der ble Pilot Flyskole presentert TFHS' studieopplegg for integrert trafikkflygerutdanning og flerpilots samarbeidstrening. Det ble lagt til rette for videre samarbeid mellom de to skolene.

Pilot Flyskole AS deler lokaler og hangar med fagskolen European Helicopter Center og er i tett dialog om utvikling av studietilbud og bruk av simulator. Pilot Flyskole AS er i kontakt med Høgskolen i Vestfold angående utvikling av studietilbud. I løpet av 2011 har Pilot Flyskole AS presentert modulær og integrert trafikkflygerutdanning til aktuelle flyselskaper i Norge.

Skolen inviterte til informasjonsmøte med Widerøes Flyveselskap for aktive og tidligere studenter i juni 2009. Her fikk studentene informasjon om opptakskrav, opptaksprøver, Widerøes pilotbehov, samt hvordan det er å være flyger i Widerøe. Skolen har jevnlig kontakt med flyselskaper angående slike informasjonsmøter.

Vurdering

Skolen 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

Ja, kriteriet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder bør:

- endre teksten i TM 1.2 (Pre-entry requirements) punkt 3 (“...The applicant shall pass the assessment tests approved by NOKUT...”)
- harmonisere teksten vedrørende opptakskrav i TM 1.2 og Skolereglement – Pilot Flyskole § 1 slik at de blir likelydende
- fordele teori og praktisk flygetrening bedre ut over de fire semestrene slik at studentene kan trekke fordelene av å omsette teori til praksis gjennom hele utdanningsløpet
- beskrive de 9 «Competency units» fra IEM FCL No 1 til BSL JAR-FCL 1.520 & 1.525 på en mer utfyllende måte i sin TM

Tilbudet anbefales godkjent.

4 Vedtak

NOKUT anser de faglige kravene for godkjenning av utdanningstilbudet *MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning*, stedbasert undervisningstilbud på heltid over to år 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 14. februar 2012 og reglementet vedtatt av styret den 16. desember 2012.

5 Dokumentasjon

Rapporten er skrevet på bakgrunn av:

- Søknad fra Pilot Flyskole AS datert 14. februar 2012 om godkjenning av fagskoleutdanningen *MPL(A) integrert besetningsflygerutdanning*. Utdanningstilbudet er et toårig stedbasert tilbud på heltid. NOKUTs saksnummer: 12/144-1
- Reglement vedtatt av styret den 16. desember 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 i dag 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 snittflygingsbevis ved Norwegian Aviation College. Han har også tatt kurs i besetningssamarbeid 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.