Luftfartsskolen
Revidering av fagskoleutdanningene trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter
Februar 2016
<table>
<thead>
<tr>
<th><strong>Tilbyder/Utdanningssted:</strong></th>
<th>Luftfartsskolen</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td><strong>Utdanningenes navn:</strong></td>
<td>trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Nivå/fagskolepoeng:</strong></td>
<td>Fagskole 2 – 120 (fly) / 108 (helikopter)</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Undervisningsform:</strong></td>
<td>Delvis nettbasert, delvis stedbasert</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Sakkyndige:</strong></td>
<td>Stig Larsen (leder av komiteen) Emanuel Dal Jan-Olof Hjortman Renate Antonesen (studentrepresentant)</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>Dato for vedtak:</strong></td>
<td>11. februar 2016</td>
</tr>
<tr>
<td><strong>NOKUTs saksnummer</strong></td>
<td>16/00011 (Websak 13/137)</td>
</tr>
</tbody>
</table>
Forord

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

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

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

De sakkyndige har flere omganger vurdert ny dokumentasjon\(^1\). Etter gjenopprettingsfristen anbefaler sakkyndige at NOKUT oppretholder godkjenningen av fagskoleutdanningene trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter.

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

Oslo, 11. februar 2016

Terje Mørland
direktør

---

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

Sammendrag........................................................................................................................................... 5

1 Innledning.................................................................................................................................................. 7
  1.1 Styrets vedtak om revidering........................................................................................................... 7
  1.2 Om revidering...................................................................................................................................... 7
  1.3 Overgangsordninger ........................................................................................................................... 8
  1.4 Sakkyndig komité og institusjonsbesøket....................................................................................... 8

2 Om tilbyder og utdanningene som revideres....................................................................................... 9
  2.1 Gjennomstrømning............................................................................................................................... 9
  2.2 Organisasjonskart ................................................................................................................................ 11
  2.3 Om tilbyders hjemmeside.................................................................................................................. 11
  2.4 Dialogen mellom NOKUT og Luftfartsskolen AS............................................................................ 13

3 Innledende vurdering............................................................................................................................... 14
  3.1 Oppsummering .................................................................................................................................... 14
  3.2 Grunnleggende forutsetninger for å tilby fagskoleutdanning (§ 3-1).............................................. 14
  3.3 System for kvalitetssikring (§ 5-1).................................................................................................... 18

4 Sakkyndig vurdering av fagskoleutdanningene trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter .......... 19
  4.1 Oppsummering .................................................................................................................................... 19
  4.2 Grunnleggende forutsetninger for å tilby fagskoleutdanning (§ 3-1).............................................. 20
  4.3 Læringsutbytte (§ 3-2)....................................................................................................................... 25
  4.4 Utdanningens innhold og oppbygning (§3-3).................................................................................. 26
  4.5 Undervisningsformer og læringsaktiviteter (§ 3-4)........................................................................... 30
  4.6 Fagmiljøet tilknyttet utdanningen (§ 3-5)........................................................................................ 33
  4.7 Eksamen og sensur (§ 3-6)................................................................................................................. 36
  4.8 Infrastruktur (§ 3-7)........................................................................................................................... 38
  4.9 Konklusjon etter sakkyndig vurdering............................................................................................. 38

5 Tilbyders tilbakemeldinger..................................................................................................................... 40

6 NOKUTs tilleggsvurdering av de grunnleggende forutsetningene.................................................... 43

7 Beskrivelse av endringer i saksbehandlingsprosessen........................................................................ 43

8 Sakkyndig tilleggsvurdering for trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter................................. 45
  8.1 Opptakskrav....................................................................................................................................... 45
8.2 Arbeidsmengde for studentene ................................................................. 45
8.3 Standarder, konvensjoner og avtaler ....................................................... 46
8.4 Læringsutbytte .......................................................................................... 46
8.5 Utdanningens innhold ............................................................................... 47
8.6 Studieplanen ............................................................................................. 49
8.7 Undervisningsformer og læringsaktiviteter .............................................. 49
8.8 Undervisningspersonellets sammensetning og kompetanse ..................... 50
8.9 Undervisningspersonellets størrelse og stabilitet ..................................... 51
8.10 Infrastruktur ............................................................................................ 51
8.11 Komiteens endelige konklusjon før gjenopprettingsfrist ....................... 52

9 NOKUTs avsluttende vurdering før gjenoppretting .................................... 53

10 Vedtak om gjenopprettingsfrist ................................................................. 55

11 Dokumentasjon etter gjenopprettingsfrist ................................................. 56

12 Vurdering etter gjenopprettingsfrist ........................................................ 59
  12.1 Sakkyndiges vurdering etter gjenopprettingsfrist ................................... 59
  12.2 NOKUTs oppsummering ...................................................................... 60

13 Vedtak etter gjenopprettingsfrist ............................................................... 62

14 Dokumentasjon .......................................................................................... 62

Vedlegg: .......................................................................................................... 63
Sammendrag

Vurdering av de grunnleggende forutsetningene for å tilby fagskoleutdanning

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

Faglig vurdering

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

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


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

1.1 Styrets vedtak om revidering

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

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

Bakgrunn for revideringen


Hovedargumentasjonen for å sette i gang revidering var at NOKUT hadde vurdert mottatt dokumentasjon og funnet at tilbyders ansvar for å
- følge opp studentene
- sørge for god kvalitet i utdanningen og
- sikre studenten gode vilkår gjennom hele utdanningsløpet ikke var tilfredsstillende beskrevet.

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

1.2 Om revidering

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


Alle de faglige og administrative kravene må være oppfylt på en tilfredsstillende måte for at fagskoleutdanningen skal gis fortsatt godkjenning. De sakknyttige vurderingene inngår, sammen med
den administrative vurderingen av styringsordning, reglement og kvalitetssikring, i en revideringsrapport som behandles av NOKUTs styre.

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

1.3 Overgangsordninger


Læringsutbyttebeskrivelser i tråd med Nasjonalt kvalifikasjonsrammeverk for livslang læring skal være implementert i alle godkjente fagskoleutdanninger innen utgangen av 2014. Tilbyder må fylle kravene til fagmiljø og læringsutbyttebeskrivelser i løpet av tilsvarsrunden.

1.4 Sakkyndig komité og institusjonsbesøket

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

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

2 Om tilbyder og utdanningene som revideres


2.1 Gjennomstrømning


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

I skjema for egenrapportering har tilbyder oppført følgende opptaksdata:

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tabell 1 Opptak og gjennomføring: trafikkflyger fly</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>År</td>
</tr>
<tr>
<td>----</td>
</tr>
<tr>
<td>2008</td>
</tr>
<tr>
<td>2009</td>
</tr>
<tr>
<td>2010</td>
</tr>
<tr>
<td>2011</td>
</tr>
<tr>
<td>2012</td>
</tr>
<tr>
<td>2013</td>
</tr>
</tbody>
</table>

<table>
<thead>
<tr>
<th>Tabell 2 Opptak og gjennomføring: trafikkflyger helikopter</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>År</td>
</tr>
<tr>
<td>----</td>
</tr>
<tr>
<td>2008</td>
</tr>
<tr>
<td>2009</td>
</tr>
<tr>
<td>2010</td>
</tr>
<tr>
<td>2011</td>
</tr>
<tr>
<td>2012</td>
</tr>
<tr>
<td>2013</td>
</tr>
</tbody>
</table>

* De som skal telles er de studentene som ble tatt opp det året som står i første kolonne, slik at summen «Totalt» under opptak blir lik summen «Totalt» under gjennomføring. (Tabell viser hvor mange som er tatt opp i angitt år, og totalen av hvor
mange som er fullført/avbrutt/aktive oppgitt år. Dette er nødvendigvis ikke de samme studentene da Luftfartsskolen har kontinuerlig studiestart og ikke følger «normale» studieår).

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


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

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

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

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

Organisation structure

Board of Directors

Accountable Manager (AM)

Quality Auditor (QA)

FSTD organisation

FTO organisation

FSTD Manager

Economy

Marketing

Secretary

Head of Training (HOT)

Student Coordinator

CFI

FI

CGI

GI

2.3 Om tilbyders hjemmeside

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

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


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

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

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

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

Tilbyder må gå gjennom sine nettsider og sørge for at informasjonen de gir er konsistent og korrekt, slik at de gir et korrekt bilde av godkjenningene og utdanningsenes innhold og opptakskrav.
2.4 Dialogen mellom NOKUT og Luftfartsskolen AS

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


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


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

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

3.1 Oppsummering

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

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

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

3.2.1 Krav i fagskoleloven med forskrifter

(1) Krav i fagskoleloven med forskrifter skal være oppfylt. NOKUT vurderer følgende krav:

a) Grunnlag for oppptak. Grunnlaget for oppptak skal være relevante kvalifikasjoner på nivå 4 i Nasjonalt kvalifikasjonsrammeverk for livslang læring. Søkerne har krav på å få vurdert om de er kvalifisert for oppptak til en utdanning på grunnlag av realkompetanse.

b) System for kvalitetssikring

c) Organisasjon og ledelse. Det er tilbyders styre som er ansvarlig for utdanningen.

d) Studentenes læringsmiljø og rettigheter.

e) Vitnemål.

f) Reglement. Reglementet skal fastsette studentenes rettigheter og plikter, og være utformet slik at det sikrer lik og upartisk behandling.

g) Klageinstans. Styret selv fastsetter regler for klagebehandling. Minst én student skal være medlem i klageinstansen.

Vurdering

Grunnlag for opptak

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

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

Organisasjon og ledelse

NOKUT har tidligere funnet styringsordningen tilfredsstillende, jf. NOKUTs sak 06/52 av 22. februar 2008, med endring i sak 08/170 av 1. oktober 2008. I løpet av tilsynsprosessen med disse
utdanningsene har styringsordning og reglement blitt vurdert to ganger. Første vurdering konkluderte med at dokumentasjonen var uoversiktlig. 22. november 2013 leverte tilbyder ny dokumentasjon. Denne var mer oversiktlig, men hadde fremdeles flere mangler. Som del av egenrapporten har tilbyder levert ny dokumentasjon av styringsordning og reglement.


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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### 3.2.2 Samarbeid med yrkesfeltet
(2) Tilbyder skal samarbeide med aktører i yrkesfeltet og delta i faglige nettverk som sikrer at utdanningslæringsutbytte er relevant for yrkesfeltet.

Se sakkyndiges vurdering.

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

Vurdering og konklusjon
_Trafikkflyger fly_ har et omfang på 120 fagskolepoeng og oppfyller kravet om at fagskoleutdanninger skal ha et omfang av 30, 60, 90 eller 120 fagskolepoeng. _Trafikkflyger helikopter_ har derimot et omfang på 108 fagskolepoeng. Utdanningsomfang ville ikke bli godkjent i dag, men bestemmelsen om omfang og fagskolepoeng har heller ikke tilbakevirkende kraft. Tilbyder bør likevel vurdere om omfanget er hensiktsmessig.

Tilbyder bør vurdere om utdanningsomfang skal endres.

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

Se sakkyndiges vurdering.
Konklusjon – grunnleggende forutsetninger

Nei, kravene er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

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

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

### 3.3 System for kvalitetssikring (§ 5-1)

#### 3.3.1 Systembeskrivelse

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

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

Luftfartstilsynet har bekreftet at de har godkjent Luftfartskolens system for kvalitetssikring. Det er derfor ikke gjort en vurdering av system for kvalitetssikring i denne revideringen.
Teiksten i dette kapittelet er de sakkyndiges vurdering. Der det forekommer «vi», er det et uttrykk for de sakkyndige. Paragrafene i parentes i overskriftene henviser til tilsvarende paragrafer i fagskoletilsynsforskriften. Teksten i boksene er fra fagskoletilsynsforskriften.

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

4.1 Oppsummering

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

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

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

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

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

---

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

3 Luftfartstilsynet har bekreftet at de har godkjent Luftfartsskolen for de teoretiske delene av utdanningsene, samt MCC (Multi Crew Co-Operation).
4.2 _Grunnleggende forutsetninger for å tilby fagskoleutdanning (§ 3-1)_

### 4.2.1 Opptak

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

#### Vurdering


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

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

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

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

#### Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

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

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

### 4.2.2 Samarbeid med yrkesfeltet

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

#### Vurdering


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

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

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

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

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

> **NOKUT krever at tilbyder har formelle samarbeidsavtaler med aktører i yrkesfeltet. Det er ikke tilstrekkelig at enkeltpersoner i fagmiljøet har uformell kontakt med representanter for yrkesfeltet, det dette samarbeidet lett vil kunne opphøre når disse ikke lenger er ved fagskolen. Formelle samarbeidsavtaler trenger ikke være økonomisk**
forpliktende. Samarbeidsavtalene må imidlertid vise hva dere skal samarbeide om. Det er viktig at dere tenker godt igjenom hvordan samarbeidet best kan bidra til å sikre kvaliteten i utdanningen. Samarbeidet bør omfatte både utvikling, gjennomføring og -
evaluering av utdanningen. Fordi hensikten med slike samarbeidsavtaler er at skolen skal få tilbakemeldinger på kvaliteten i utdanningene de tilbyr, har vi vanskelig for å se at kravet er tilfredsstillende oppfylt. Tilbyder må formalisere samarbeidsavtaler som handler om å sikre kvaliteten på de konkrete utdanningene.


**Konklusjon**

Ja, kravet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

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

4.2.3 **Standarder, konvensjoner og avtaler**

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

**Vurdering**


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

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

**Konklusjon**

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

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

### 4.2.4 Praksisavtaler

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

**Vurdering**

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

### 4.2.5 Arbeidsmengde for studentene

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

**Vurdering**

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

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

---

\(^4\) EASA ORGANISATION REQUIREMENTS FOR AIRCREW, [PART-ORA], Subpart ATO
Omfanget er innenfor rammene av fagskoleloven. Omfanget må beskrives i studieplanen, se også «Utdanningens innhold».

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


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

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

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

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

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

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

4.3 Læringsutbytte (§ 3-2)

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

NOKUTs vurdering av læringsutbyttebeskrivelsene

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

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

Struktur

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

Nivå

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

Utformet som kompetansebeskrivelse

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

Faglig innhold/profil

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

Læringsutbyttebeskrivelsen er til dels egnet til å kommunisere med yrkesfeltet og andre
utdanningsinstitusjoner, og gir noe innsikt i utdanningens faglige innhold og profil. Dette forutsetter at man kjenner de forkortelsene og regelverkene som beskrivelsen refererer til. Læringsutbytebeskrivelsene er lite egnet til å skille mellom ulike studier, og de to læringsutbytebeskrivelsene er til forveksling like. Trafikkflyger fly inneholder noen ekstra punkter under generell kompetanse sammenliknet med trafikkflyger helikopter. Tilbyder må utforme en læringsutbytebeskrivelse som er tydeligere på hva kandidatene skal vite, kunne og være i stand til å gjøre, som er egnet til å skille denne og andre utdanninger fra hverandre, og som er lettere å lese.

Flere av deskriptorene i de generiske beskrivelsene mangler, blant annet å kunne oppdatere sin yrkesfaglige kunnskap og å forstå bransjens/yrkets betydning for samfunn og verdiskaping. Dersom man benytter seg av muligheten til å utelate noen deskripter eller bruke deskripter fra andre nivåer i NKR, skal man begrunne hvorfor. Det er ikke gitt noen begrunnelse. Sakkyndiges vurdering Internasjonalt regelverk stiller tydelige krav til hva disse utdanningene skal inneholde. Sakkyndig komité stiller seg bak NOKUT sin vurdering av utformingen av LUB for både trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter. På direkte spørsmål peker skolesjef på at det overordnede læringsutbytte i stor grad er oppnådd, all den tid en stor andel av studentene består eksamen, og tilegner seg en jobb som trafikkflyger.

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

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

Konklusjon
Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

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

### 4.4 Utdannings innhold og oppbygning (§3-3)

#### 4.4.1 Utdannings navn

(1) Utdanningsnavn skal være dekkende for innholdet og det læringsutbyttet utdanningen gir.
**Vurdering**


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

**Konklusjon**

Ja, kravet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

---

6 [http://flyfag.no/flygerutdanning/trafikkflyger/](http://flyfag.no/flygerutdanning/trafikkflyger/)
[http://flyfag.no/flygerutdanning/helikopterpilot/](http://flyfag.no/flygerutdanning/helikopterpilot/)
4.4.2 Utdanningens innhold

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

Vurdering

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


Den følgende figuren viser skjematisk hvordan utdanningsene bygget opp. De fleste delene av utdanningen må tas etter hverandre, men etter at man har fått privatflygersertifikatet, kan man begynne å bygge erfaring med å samle flytimer uten instruktør. Denne timesamlingen vil derfor følgelig parallelt med at man tar de neste sertifikatene, ATPL og CPL. MCC er bare del av trafikkflygere fly.

Timeantallet for praktisk/flyging inkluderer forberedelser og briefing. Se «Arbeidsmengde for studentene» for vurdering av de anslagene for tidsbruk.

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

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

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

---

1 EASA Regulation on Aircrrew, 1178/2011, Part FCL
studentene den praktiske flytreningen/timesamlingen, under Luftfartsskolens ansvar og godkjenninger, jf. drøftingen rundt timesamling under «Arbeidsmengde for studentene».

Konklusjon
Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

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

4.4.3 Utdanningens emner

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

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

4.4.4 Studieplanen

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

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

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

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


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

En av studentene savnet et mer strukturert opplegg for total arbeidsmengde, inkludert forslag til «work breakdown structure», eller en helhetlig plan brutt ned i tidsintervaller for samtlige fag. Dette som en normativ retningslinje for hva studentene kan påregne i arbeidsmengde/tidsforbruk. En god studieplan...
er nødvendig for å opplyse studentene om total arbeidsmengde i utdanningen og omfanget av delene, herunder utgi et mer struktureret, og månedsbasert opplegg for gjennomføring av studiet.

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

**Konklusjon**

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

**Tilbyder må**

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

**4.5 Undervisningsformer og læringsaktiviteter (§ 3-4)**

**4.5.1 Det pedagogiske opplegget**

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

**Vurdering**

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

Skole, lærere og studenter oppgav at skolen og lærerne var lett tilgjengelige, og var lette å spørre.

Studentene sa likevel at det var noe hver enkelt student måtte finne ut av selv, de som var aktivte fikk svar, men mange brukte ikke muligheten. Studentene fortalte om et godt miljø der de gjerne spørte hverandre.

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

Studentene sier likevel at de får raskt svar, og mener at skolen følger dem godt opp.

Tilbyder oppgir ikke i egenrapporten om studentene blir bedt om å gi tilbakemeldinger på undervisningen, men det går frem av tilbyders årsrapporter at de samler inn slike tilbakemeldinger.

Slike tilbakemeldinger er nyttig for å heve kvaliteten på undervisningen. Studentenes utsagn om at de
hadde gitt opp å gi tilbakemelding på nettlerne responser peker mot at skolen bør jobbe mer med dette, og vi anbefaler at tilbyder å forbedre innsamling av tilbakemeldinger om utdanningens ulike elementer fra studentene, som grunnlag for et kontinuerlig evaluerings-, og forbedringsarbeid.

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

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

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

**Konklusjon**

Ja, kravet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder bør

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

### 4.5.2 Undervisningsformer og læringsaktiviteter

<table>
<thead>
<tr>
<th>(2) Undervisningsformer og læringsaktiviteter, herunder eventuell praksis, skal være tilpasset læringsutbyttet som skal oppnås.</th>
</tr>
</thead>
</table>

**Vurdering**

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

**Teoretisk del**

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

PPL-teorien med mørketeori tilbys som 18 timer klasseromsundervisning, samt 180 timer fjernundervisning. ATPL-teoridelen består av 120 timers klasseromsundervisning samt 1200 timer med fjernundervisning/ egenstudier. (Det er ikke 100 % samsvar med fordeling av timer, sett opp mot oppsummeringen i egenrapporten).
EASAs retningslinjer anbefaler totalt 650 timers teoriundervisning (ATP modular A/H), minimum 10 % skal gis som klasseromsundervisning. Luftfartsskolen baserer seg på 120 timers klasseromsundervisning, med andre ord 18,5 % av totalomfanget, og innfrir luftfartsmyndighetens krav på dette punktet. Resten tilbys som fjernundervisning.


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

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

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

**Konklusjon**
Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

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

Tilbyder bør
- kontinuerlig overvåke kapasitet og tilgjengelighet av «nettlærere», ettersom dette anses som en nøkkelrolle i undervisningsopplegget. Innsplitt fra studenter, (klasseroms)lærerkrefter med mer bør blant annet inngå i evalueringen av dette
4.6 Fagmiljøet tilknyttet utdanningen (§ 3-5)

4.6.1 Undervisningspersonalets sammensetning og kompetanse

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

a) Formell utdanning minst på samme nivå som det undervises i, innen det aktuelle fagområdet eller nærliggende fagområder. For nye fagområder der det ennå ikke tilbys tertær utdanning, kan langvarig yrkespraksis erstatte formell utdanning.

b) Pedagogisk kompetanse relevant for utdanningen. Minst én person skal ha formell pedagogisk utdanning og erfaring, og et særlig ansvar for utdanningens pedagogiske opplegg.

c) Digital kompetanse relevant for utdanningen.

d) Relevant og oppdatert yrkeserfaring.

Vurdering

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

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

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

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


---

8 TKI, krav; Part- ORA.ATO.110 (c), ORA.ATO.210. FI/MCCI/STI/SFI/TRI krav, Part-FCL, Subpart J.
Vi vurderer det som positivt at tilbyder har et struktureret opplegg for standardisering og «supervision» av faglig stab, selv om vi ikke ba om innsyn om rapporter for gjennomført aktivitet på dette området.

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må

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

4.6.2 Praksisveiledere

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

Vurdering

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

4.6.3 Undervisningspersonalets størrelse og stabilitet

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

Vurdering

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

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

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

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

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

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

4.6.4 Faglig ansvarlig

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

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

Vurdering

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

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

Konklusjon

Ja, kravet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

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

9 EASA, ORA.ATO.210 (a)
10 Luftfartsstilsynet har kommentert at de bare har godkjent Head of Training for Luftfartskolen. Hans ansvar for opplegg hos partnerskoler i USA er derfor ikke knyttet til hverken NOKUTs eller Luftfartsstilsynets godkjenning.
4.7  Eksamen og sensur (§ 3-6)

4.7.1  Eksamens- og vurderingsordningene

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

Vurdering


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


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

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

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

11  [http://www.luftfartstilsynet.no/selvbettjening/utdanning/article15729.ece](http://www.luftfartstilsynet.no/selvbettjening/utdanning/article15729.ece) / ref punkt 46.
Selv om det anses som noe på sidelinjen av sakknyttigkomité sitt mandat, kan det virke som om norsk praksis er konkurransevridende i negativ forstand sammenlignet med andre nasjoner i Europa.

**Konklusjon**
Ja, kravet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

**Luftfartstilsynets uttalelse**

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

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

Eksamensperiodar blir presentert på nettsidene våre, med påmeldingsfrist, i god tid før årsskiftet slik at skolen skal kunne planlegge undervisninga.

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

Eksamensordninga er under kraftig revisjon og i løpet av første halvår 2015 vil vi ha ein meir fleksibel ordning på plass der skolane kan legge opp til eksamen meir i tråd med deira eigen undervisning.

Avgrensingane som nevnt over, 18-6-4, vil framleis gjelde.

**4.7.2 Sensorenes kompetanse**

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

**Vurdering**
All form for sensur er underlagt Luftfartstilsynet, herunder klageadgang og saksbehandling. Vurdering av dette punkt ligger utenfor mandatet til sakknyttig komité.
4.8 Infrastruktur (§ 3-7)

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

Vurdering

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

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

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

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

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

4.9 Konklusjon etter sakkyndig vurdering

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

Tilbyder må

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

dokumentere undervisningsformene som brukes i praktisk undervisning og gjennom studieplanen

dokumentere kompetansen til undervisningspersonalet for hele utdanningen, gjeldende for både trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter

utarbeide en mer detaljert beskrivelse av lærekreftenes «digitale kompetanse», som et minstekrav vedrørende de lærerne som er engasjert som «nettlærere»

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

tilbyder må dokumentere at de har Luftfartsstilsynets godkjenning av infrastrukturen der den praktiske undervisningen blir gitt

Tilbyder bør

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

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

utvikle sitt pedagogiske opplegg på nett, herunder mer konkret og individuelle svar på henvendelser, og gjøre det tydeligere hva slags veiledning studentene kan forvente

sikre mer samhandling mellom lærerne for de ulike delene av utdanningene

forbedre innsamling av tilbakemeldinger om utdanningens ulike elementer fra studentene, som grunnlag for et kontinuerlig evaluerings-, og forbedringsarbeid

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

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

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

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

5.1.1 Tilsvar om trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter

Tilsvar til tilsynsrapport ved revidering av trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter ved Luftfartsskolens AS

Luftfartsskolens AS har etter gjenomgang av tilsynsrapport ved revidering av utdanningsretningene trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter gjort følgende endringer i vår dokumentasjon:

2.3 Om tilbyders hjemmeside

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

3.2 Grunnleggende forutsetninger for å tilby fagskoleutdanning

Organisasjon og ledelse

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

Reglement (Se vedlegg: Reglement)

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

• Vi har spesifisert alle disciplinære sanksjoner som vi ønsker å kunne benytte slik at det ikke er noen uklarheter rundt det i reglementet.

Bøtpunkter som er endret

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

4.2.1 Opptak

• Skolen vil innføre en skriftlig opptaksprøve for alle søkere til fagskolestudiet. Prøven vil teste studentene i matematikk, fysikk, logikk og engelsk.

• Jevnet ut opptaksprøvene for studenter som realkompetansevurderes ved å endre aldersgrensen samt innført opptaksprøve.

4.2.3 Standarder, konvensjoner og avtaler

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

4.2.5 Arbeidsmengde for studentene

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

4.3 Læringsutbyttebeskrivelse

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

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

4.4.3 Utdanningens emner

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

4.4.4 Studieplanen

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

4.5.2 Undervisningsformer og læringsaktiviteter

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

4.6.1 Undervisningspersonnels sammensetning og kompetanse

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

4.6.3 Undervisningspersonnels størrelse og stabilitet

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

4.8 Infrastruktur

- Krav om infrastruktur står beskrevet i AMC1 ORA.GEN.215 og AMC2 ORA.GEN.215 og disse må være innfridd for å få en såkalt ATO-godkjennelse av Luftfartsmyndighetene. Både Rørosfly og Fjellfly innehar ATO-godkjenninger og oppfyller følgelig disse nevnte krav (Se vedlegg: ATO-godkjenninger)
6 NOKUTs tilleggsvurdering av de grunnleggende forutsetningene

Tilbyder har gjort store endringer i reglement og styringsordning siden NOKUT først startet tilsyn med utdanningsene deres. I tilsynet til utkast til tilsynsrapport har tilbyder rettet opp de siste manglene i styrevedtekter og reglement, og viser også til at de har fulgt opp anbefalinger NOKUT har kommet med. Tilbyder har dokumentert at systemet for kvalitetssikring er godkjent av Luftfartstilsynet.

Tilbyder beskriver også at de har gjort forarbeidet til å publisere oppdateringer til nettsidene, og at disse endringene vil bli publisert når revideringen er avsluttet. Siden tilbyder har gjort en del endringer i utdanningsenes innhold, vurderer vi det som riktig å avvente med å informere om endringene til NOKUT har vurdert om endringene er gode. De grunnleggende forutsetningene for å drive fagskoleutdanning er oppfylt.

7 Beskrivelse av endringer i saksbehandlingsprosessen

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

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

Luftfartsskolen fikk opprettelsesfrist til 23. juni 2015.


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

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

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


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

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

8.1 Opptakskrav

Konklusjon fra kapittel 4:
Tilbyder må
- innføre en opptaksprøve
- sørge for at de ikke stiller høyere krav i realkompetansevurderingen enn i det formelle opptakskravet

Vurdering

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

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

Se også den administrative vurderingen av opptakskravet.

Konklusjon

Ja, kravet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

8.2 Arbeidsmengde for studentene

Konklusjon fra kapittel 4:
Tilbyder må sikre at omfang og arbeidsmengde for både trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter samvarer med faktisk medgitt tid til de ulike modulene (eksempelvis under «timesamling»)

Vurdering

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

Samlet sett fremstår arbeidsomfanget som realistisk.

Konklusjon

Ja, kravet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.
8.3 Standarder, konvensjoner og avtaler

Konklusjon fra kapittel 4:

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

Vurdering


I tillegg beskriver Luftfartsskolen i oversendelsesbrev og studieplan at de nå har en søknad inne hos Luftfartstilsynet, om å selv kunne tilby alle deler av den modulære utdanningen trafikkfly-flot. Til begge utdanningene står det at «Godkjenningen fra Luftfartstilsynet foreligger ikke per dato, men vil ettersendes så snart de foreligger». Det betyr at Luftfartsskolen ikke har dokumentert at de oppfyller konvensjonene, noe som er nødvendig for å kunne tilby disse utdanningene.

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

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må

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

8.4 Læringsutbytte

Konklusjon fra kapittel 4:

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

Vurdering

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

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

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

Studenter som har en klar og tydelig forståelse av hva som er forventet læringsutbytte, vil raskere og bedre kunne bli innsatt i det fagfeltet de utdannes i.

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

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

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

**Konklusjon**

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må utforme læringsutbyttebeskrivelsene i tråd med NKR.

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

---

### 8.5 Utdanningens innhold

Konklusjon fra kapittel 4:

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

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

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


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

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

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

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

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

Konklusjon fra kapittel 4:
Tilbyder må

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

Vurdering

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

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

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

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

Konklusjon

Ja, kravet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.

8.7 Undervisningsformer og læringsaktiviteter

Konklusjon fra kapittel 4:
Tilbyder må dokumentere undervisningsformene som brukes i praktisk undervisning og gjennom studieplanen.

Vurdering

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

Konklusjon

Ja, kravet er oppfylt på en tilfredsstillende måte.
8.8 Undervisningspersonellets sammensetning og kompetanse

Konklusjon fra kapittel 4:
Tilbyder må
- dokumentere kompetansen til undervisningspersonellet for hele utdanningen, gjeldende for både trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter
- utarbeide en mer detaljert beskrivelse av lærerfelles «digitale kompetanse» som et minstekrav vedrørende de lærerne som er engasjert som «nettlærere»

Vurdering

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

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

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

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

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

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

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må dokumentere at undervisningspersonellets sammensetning og kompetanse fyller NOKUTs krav.
8.9 Undervisningspersonellets størrelse og stabilitet

Konklusjon fra kapittel 4:
Tilbyder må redegjøre for de praktiske delene av utdanningene, slik at vi også kan vurdere dette kravet sett opp mot hele utdanningsforløpet.

Vurdering

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

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

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må dokumentere undervisningspersonalet tilknyttet begge utdanningene.

8.10 Infrastruktur

Konklusjon fra kapittel 4:
Tilbyder må dokumentere at de har Luftfartstilsynets godkjenning av infrastrukturen der den praktiske undervisningen blir gitt.

Vurdering

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

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

Konklusjon

Nei, kravet er ikke oppfylt på en tilfredsstillende måte.

Tilbyder må dokumentere at infrastrukturen for de praktiske delene av utdanningene er godkjent av Luftfartstilsynet.
8.11 Komiteens endelige konklusjon før gjenopprettingsfrist

Utdanningene anbefales ikke godkjent.

Tilbyder må

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

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

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

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

ikke var tilfredsstillende beskrevet.

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

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


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

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

All flygerutdanning må godkjennes av Luftfartstilsynet og fylle deres krav. Det er likevel ingen automatikk i at noe som er godkjent av Luftfartstilsynet, også er godkjent som fagskoleutdanning.
Dokumentasjonen Luftfartsskolen har lagt frem, har endret seg mye gjennom revideringsprosessen. Det har både for sakkyndige og NOKUTs saksbehandlere vært utfordrende å forholde seg til dokumentasjonen. Egenrapport, tilsvar og tilleggsdokumentasjon er sparsommelig utformet, og tilbyder har ikke godt nok beskrevet og begrunnet hvordan de møter det som er kjernen i denne saken: Tilbyder må kunne vise at de selv har kontroll på hele studentens utdanning.

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

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

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


Vedtaket er fattet med hjemmel i

- lov om fagskoleutdanning § 2
- forskrift om kvalitetssikring og kvalitetsutvikling i høyere utdanning og fagskoleutdanning § 5-4
11 Dokumentasjon etter gjenopprettingsfrist

19. november 2015 mottok NOKUT ny dokumentasjon etter gjenopprettingsfristen:

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

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

Luftfartsskolen, Kjeller flyplass

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

Teoriutdanning fly og helikopter, samt MCC-kurs fly

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

Praktisk utdanning fly

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

- Se vedlegg 8.3.2

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

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

- Se vedlegg 8.3.4 og 8.3.7.

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

Praktisk utdanning helikopter

Utdanningen gjennomføres på Kjeller flyplass og administreres av Luftfartsskolen i tråd med dokumentasjon sendt NOKUT.
Utdanningsprogrammene for modulært program til PPL(H) driftes av Helikopterdrift, og til CPL(H) av Scandinavian Aviation Academy. Begge aktørers utdanningsprogrammer er godkjent av CAA med base på Kjeller flyplass. I vedlagt dokumentasjon gjevende «undervisningspersonellets sammensetning og kompetanse» er de instruktører ansatt ved Helikopterdrift og SAA som vil benyttes på Kjeller flyplass listet opp. Disse vil instruere på Kjeller flyplass inntil det er ansatt nye instruktører i felles eiet selskap. Antall instruktører vil være dimensjonert etter behov.

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

- Se vedlegg 8.3.3 og 8.3.5

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

**Vedrørende undervisningspersonellets sammensetning og kompetanse**


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

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

Vi har forbedret rutinene for tilbakemelding og support med tettere oppfølging og vekt på grundigere tilbakemeldinger. Vi har innført nytt verktøy med «læringsskull» til FPL-lagene og utvidet treningsverktøyene i nettskolens prøvemodul.

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

**Oppsummering**

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

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

Vedlegg: Oversikt innsendt dokumentasjon

Vennlig hilsen

Thor Alvik
Daglig leder / Accountable Manager

Luftfartsskolen | Kjeller flyplass | Postboks 53 | 2001 Lillestrøm
mob. 97 05 68 36 | tf. 23 10 29 40 | fax. 23 10 29 41 | tas@luftfartsskolen.no
Oversikt dokumentasjon i.flg. tilleggsvurdering av 24.09.2015

Vedlegg:
8.3.1 Godkjenning fra lufthavsmynighetene, Luftfartsskolens
8.3.2 Godkjenning fra lufthavsmynighetene, Scandinavian Aviation Academy (SAA)
8.3.3 Godkjenning fra lufthavsmynighetene, Helikopterdrift
8.3.4 Samarbeidsavtale mellom Luftfartsskolens og SAA
8.3.5 Samarbeidsavtale mellom Luftfartsskolens og Helikopterdrift
8.3.6 Pre - audit Helikopterdrift
8.3.7 Aviation Academy AS, selskap under stiftelse (ref. følgeskriv)
8.4.1 Læringsutbyttebeskrivelse fly (revidert)
8.4.2 Læringsutbyttebeskrivelse helikopter (revidert)
8.5 Det henvises til dokumentasjon under pkt. 8.3.1 – 8.3.3
8.6.1 Studieplan fly (revidert)
8.6.2 Studieplan helikopter (revidert)
8.8.1 Komplett oversikt utdanningspersonell tilknyttet fagskoleutdanningene
8.8.2 Oversikt undervisningspersonell tilknyttet Trafikkflyger fly
8.8.3 Sertifikater og rettigheter for utd.pers. Trafikkflyger fly
8.8.4 Oversikt undervisningspersonell tilknyttet Trafikkflyger helikopter
8.8.5 Sertifikater og rettigheter for utd.pers. Trafikkflyger helikopter
8.9 Det henvises til dokumentasjon under pkt. 8.8.1 – 8.8.5
8.10 Det henvises til dokumentasjon under pkt. 8.3.1 – 8.3.3
8.11 Plan for sikring av studentene ved underkjenning
8.12 Aktive fagskolestudenter ved Luftfartsskolens per 15.11.2015
12 Vurdering etter gjenopprettingsfrist

12.1 Sakkyndiges vurdering etter gjenopprettingsfrist

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


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

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

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

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

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

Vi anbefaler at akkrediteringen av fagskoleudtanningsene trafikkflyger fly og trafikkflyger helikopter opprettholdes, og at NOKUT følger opp vedtaket etter en gitt tid.
12.2 NOKUTs oppsummering

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

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

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

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

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

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

På bakgrunn av informasjon fra for eksempel DBH-F vil NOKUT kunne velge ut også andre områder der vi vil be om dokumentasjon. Hovedformålet vil være å følge opp hvordan samarbeidsmodellen fungerer, og hvordan Luftfartsskolen ivaretar sine studenter og ansvaret for hele utdanningen. NOKUT vil i oppfølgingen legge vekt på hvordan Luftfartsskollen håndterer eventuelle endringer i regelverket.
Skulle noen av samarbeidsavtalene og/eller godkjenningene fra luftfartsmyndighetene opphøre, og Luftfartsskolen AS ikke selv ha oppnådd godkjenning fra luftfartsmyndighetene for de aktuelle delene av utdanningene, vil fagskolegodkjenningen også opphøre. Luftfartsskolen skal i så fall umiddelbart legge frem en plan til godkjenning hos NOKUT om hvordan studentene kan få fullført sin fagskoleutdanning på annet vis.
13 Vedtak etter gjenopprettingsfrist

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

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

Vedtaket er fattet med hjemmel i

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

14 Dokumentasjon

Rapporten er skrevet på bakgrunn av

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

Sakkyndig komité

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

Den sakkyndige komité har bestått av følgende medlemmer:

- **Treningssjef Stig Larsen, Norwegian**

- **Studentrepresentant Renate Antonesen, European Helicopter Center**

- **Head of Training Emanuel Dal, Svensk Pilotutbildning**
  Dal har i sin stilling som Head of Training det overordnede ansvaret for opplæringen ved Svensk Pilotutbildning. Skolen gir opplæring innen fly og helikopter. Dal har ansvar for utvikling av skolens opplæringsplaner og for at disse er i overenstemmelse med bestemmelser fra de svenske luftfartsmyndighetene (Transportstyrelsen) og Yrkeshögskolemyndigheten (NOKUTs søsterorgan i Sverige). Han har spesialkunnskap om regelverk som har med pilotopplæring å gjøre for både fly og helikopter. Dal har lang erfaring som pilot, og har nå også en stilling som kaptein i Primera Air. I denne stillingen fungerer han også som sensor. Han har også vært flyinstruktør ved Scandinavian Aviation Academy.

- **Flyinspektør Jan-Olof Hjortman, avdeling for flyutdanning, Transportstyrelsen**
  Hjortman har tidligere vært ansatt i Luftfartstilsynet, Operativ avdeling, og jobber nå i tilsvarende stilling i Transportstyrelsen. Han har offisersskole fra det svenske militæret, og har også privatflygersertifikat (PPL) og trafikkflygersertifikat (CPL). Han har lang erfaring som flyinspektør. Mellom 1985 og 2007 arbeidet han primært som helikopterpilot. Han har årlig 100-150 flytimer med helikopter.

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

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