

Vurdering af den internationale linje af den integrerede ATP-uddannelse på GreyBird Pilot Academy

Vurdering af ikke-godkendte uddannelser og kurser
på statslige uddannelsesinstitutioner



DANMARKS
EVALUERINGSINSTITUT

INDHOLD

Vurdering af den internationale linje af den integrerede ATP-uddannelse på GreyBird Pilot Academy

1	Indledning	4
1.1	Rapportens formål	4
1.2	Organisering af vurderingen	4
1.3	Vurderingsgrundlag	5
1.4	Vurderinger	5
1.5	Rapportens opbygning	6

2	Samlet vurdering	7
----------	-------------------------	----------

3	Kriterievurdering	9
3.1	Formål med uddannelsen/kurset	9
3.2	Uddannelsessigte og kompetencer	12
3.3	Uddannelsens indhold	16
3.4	Uddannelsens struktur	19
3.5	Undervisnings-, prøve- og eksamensformer	25
3.6	Adgang	29
3.7	Undervisere	34
3.8	Organisation, ledelse og fysiske faciliteter	37
3.9	Brugerbetaling	43
3.10	Kvalitetssikring	46

	Appendiks A – Bilagsoversigt	48
--	-------------------------------------	-----------

1 Indledning

Børne- og Undervisningsministeriet (UVM) samt Uddannelses- og Forskningsministeriet (UFM) har bedt Danmarks Evalueringsinstitut (EVA) om at vurdere ikke-godkendte uddannelser og kurser, der henvender sig til udlændinge, og som udbydes på statslige uddannelsesinstitutioner. På baggrund af vurderingerne udarbejder EVA vejledende udtalelser, som Styrelsen for International Rekruttering og Integration (SIRI) bruger til at træffe afgørelse om opholdstilladelse til udlændinge.

1.1 Rapportens formål

Denne rapport indeholder en vurdering af den internationale linje af den integrerede ATP-uddannelse på GreyBird Pilot Academy. Kriterierne er gengivet i denne rapport og danner grundlag for en vurdering af uddannelsens kvalitet ud fra krav om kvalitetssikring og overensstemmelse mellem markedsføring, formål og indhold – fra et forbrugerbeskyttelsesperspektiv.

Bemærkning

Vurderingen svarer ikke til en akkreditering, da det ikke er de samme kriterier, der anvendes. Vurderingen indeholder ikke en specifik niveaumæssig vurdering af uddannelsen i forhold til gradstypebeskrivelserne i den danske kvalifikationsramme. I forbindelse med flere af kriterierne vurderes det imidlertid, om et element i uddannelsen (fx studieplan, pensum eller videngrundlag) er sammenligneligt med eller svarer til krav på et tilsvarende uddannelsesniveau.

1.2 Organisering af vurderingen

Til hver vurdering nedsætter EVA en ekspertgruppe, der har ansvaret for det faglige indhold i vurderingen. Ekspertgruppen er sammensat, så den samlet set både dækker det faglige indhold i uddannelsen og besidder en generel pædagogisk ekspertviden inden for uddannelse.

Ekspertgruppens medlemmer er:

- **Lars Villemoes**, uddannelseschef, Aarhus Erhvervsakademi
- **Søren Krum**, luftfartsinspektør, Trafikstyrelsen.

EVA har det metodiske og praktiske ansvar for vurderingen. Projektleder Anne Holm Jørring og juniorkonsulent Emma Overgaard Højlund har været ansvarlige for gennemførelsen af vurderingen.

1.3 Vurderingsgrundlag

Vurderingen bygger på metodiske elementer, som er internationalt anerkendte, og som bruges af de europæiske evalueringsinstitutter, der er medlemmer af European Association for Quality Assurance in Higher Education (ENQA). Disse metodiske elementer skal tilvejebringe et solidt dokumentationsmateriale, som ekspertgruppen kan anvende i sin vurdering. Elementerne er:

- Uddannelsesinstitutionens redegørelse og bilag
- Institutionsbesøg
- Supplerende information – se appendiks.

Ekspertgruppens vurdering af uddannelsen har taget udgangspunkt i GreyBird Pilot Academys skriftlige redegørelse til EVA, supplerende dokumentation og et møde mellem ekspertgruppen og institutionens ledelse, repræsenteret ved:

- Søren Møller, CEO
- Thomas Eriksen, Chief Flight Instructor
- Tobias Laursen, Chief Theoretical Knowledge Instructor
- Kenneth Burkarl, Base Manager
- Charlotte Hansen, Executive Assistant & Head of HR.

Redegørelse og bilag

GreyBird Pilot Academy har udarbejdet en redegørelse på baggrund af en vejledning fra EVA. I redegørelsen og de tilhørende bilag har GreyBird Pilot Academy skullet redegøre for og dokumentere, at uddannelsen kan opfylde en række kvalitetskriterier. Undervejs i processen har der været mulighed for at få vejledning fra EVA om blandt andet krav til dokumentation.

1.4 Vurderinger

Rapporten indeholder ekspertgruppens vurdering af, om uddannelsen opfylder 38 kriterier for vurdering af ikke-godkendte uddannelser og kurser på statslige institutioner. Kriterierne kan klassificeres som:

- Opfyldt
- Delvist opfyldt
- Ikke opfyldt.

Rapporten indeholder også en samlet vurdering af uddannelsen på baggrund af en helhedsvurdering af, hvordan uddannelsen opfylder de enkelte kriterier. Der er tre vurderingskategorier:

1. En vurdering med betegnelsen "acceptabelt indholdsmæssigt niveau" betyder, at uddannelsen eller kurset opfylder kriterierne på tilfredsstillende vis, og at der er dokumentation for forsvarlig drift af uddannelsen eller kurset. Denne vurdering fører til en vejledende udtalelse, som uddannelsesinstitutionen kan bruge som dokumentation over for Udlændingesservice.
2. En vurdering med betegnelsen "acceptabelt indholdsmæssigt niveau med forbehold" betyder, at visse forhold ved uddannelsen eller kurset bør ændres. Dette forekommer i de situationer, hvor EVA vurderer, at uddannelsen eller kurset med relativt begrænsede forbedringer kan godkendes, og vurderingen vil derfor være ledsaget af en række forbedringspunkter, som kan være retningsgivende for en positiv vurdering. Uddannelsesinstitutionen skal inden for en måned levere dokumentation for opfyldelse af forbedringspunkterne. Der foretages herefter en revurdering med henblik på at opnå en vejledende udtalelse.
3. En vurdering med betegnelsen "ikke acceptabelt indholdsmæssigt niveau" betyder, at uddannelsesinstitutionen ikke leverer tilstrækkelig dokumentation for, at kriterierne for uddannelsen eller kurset opfyldes på tilfredsstillende vis, og at der dermed ikke udøves forsvarlig drift af uddannelsen eller kurset. I de tilfælde, hvor denne vurdering gives, vil vurderingen være begrundet.

Hvis uddannelsen vurderes at have et acceptabelt indholdsmæssigt niveau, udarbejder EVA en vejledende udtalelse, som uddannelsesinstitutionen kan sende til Udlændingesservice ifm. udlændinges ansøgning om opholdstilladelse. Den vejledende udtalelse fra en genvurdering har en gyldighed på tre år. Herefter skal uddannelsen igen vurderes for at bevare sin godkendelse. Genansøgningen skal indsendes syv måneder inden den treårige periodes udløb. Den vejledende udtalelse indgår ikke i denne rapport, men fremsendes separat til uddannelsesinstitutionen.

1.5 Rapportens opbygning

Indledningen gør rede for organiseringen af og grundlaget for vurderingen. I kapitel 2 følger en samlet vurdering af uddannelsen.

Kapitel 3 gennemgår, i hvilken grad uddannelsen opfylder de enkelte kriterier. I behandlingen af hvert kriterium vil det fremgå, om kriteriet er opfyldt, delvist opfyldt eller ikke opfyldt, og desuden hvilken dokumentation og begrundelse der danner baggrund for vurderingen af kriteriet. Hvis kriteriet er delvist opfyldt, indgår der også et afsnit om forbedringspunkter.

2 Samlet vurdering

Ekspertgruppen vurderer, at den internationale linje på den integrerede ATP-uddannelse på Grey-Bird Pilot Academy har et **acceptabelt indholdsmæssigt niveau**. Dvs. at uddannelsen opfylder alle kriterier på tilfredsstillende eller delvist tilfredsstillende vis.

Der er tale om en samlet vurdering ud fra kriterierne, hvor GreyBird Pilot Academy opfylder 32 ud af 38 kriterier.

Ekspertgruppen har vurderet, at følgende kriterier er delvist opfyldte:

Kriterium nr.	Kriterier er delvist opfyldt
Kriterium 23:	<p>Uddannelsen har relevante, tilstrækkelige og gennemsigtige optagelseskriterier og en optagelsesprocedure, der understøtter opfyldelse af uddannelsens formål og målsætninger.</p> <p>Kriteriet vurderes som <i>delvist opfyldt</i>, da vægtningen af de forskellige optagelseskrav ikke er gennemsigtigt for den studerende. Da den studerendes motivation for uddannelsen vægtes særligt højt, bør det tydeligere fremgå, at GreyBird Pilot Academy i høj grad lægger vægt på den studerendes motivation for uddannelsen som den væsentligste faktor ift. optagelse. Derudover bør det tydeliggøres, hvordan og i hvilken grad personlighedstest og IQ-test samt eventuelle andre parametre vægtes som adgangskrav.</p>
Kriterium 24	<p>Optagelseskravene skal være i overensstemmelse med uddannelsens mål, indhold og niveau.</p> <p>Kriteriet vurderes som <i>delvist opfyldt</i>, da det er uklart, hvordan de enkelte test indgår i den samlede vurdering af ansøgeren. Ligeledes er det ikke tilstrækkeligt begrundet, hvorfor de valgte test anvendes ift. uddannelsens mål, indhold og niveau. Slutteligt gælder det for alle test, at der er et lavt minimumsniveau, der ikke er i overensstemmelse med, at uddannelsen modsvare en toårig bachelor.</p>
Kriterium 25:	<p>Uddannelsesinstitutionen skal sikre, at de studerende har de nødvendige sproglige kvalifikationer til at følge uddannelsen, gennem både mundtlige og skriftlige sprogtests.</p> <p>Kriteriet vurderes som <i>delvist opfyldt</i>, da ekspertgruppen vurderer, at Grey-Bird Pilot Academys sproglige optagelseskrav ikke i tilstrækkelig grad sikrer,</p>

Kriterium nr.	Kriterier er delvist opfyldt
	at de studerende har de nødvendige sproglige kvalifikationer for at kunne gennemføre uddannelsen. Eksperterne vurderer derfor, at GreyBird Pilot Academy bør indføre krav om, at de studerende skal have gennemført relevante sprogtest forud for optagelsen på uddannelsen for at sikre, at de studerendes sprogkundskaber lever op til det, som uddannelsen kræver.
Kriterium 28:	Underviserne har de nødvendige sprogkundskaber til at kunne undervise på det sprog, som uddannelsen udbydes på. Kriteriet vurderes som <i>delvist opfyldt</i> , fordi der ikke i tilstrækkelig grad synes at være en klar procedure for, hvordan GreyBird Pilot Academy sikrer, at underviserne har de nødvendige engelskkundskaber til at kunne undervise på engelsk.
Kriterium 31	Der er en administrativ funktion, som kan varetage opgaver som indskrivning af nye studerende, kursus-/skemaplanlægning, udstedelse af eksamensbeviser mv. Kriteriet vurderes som <i>delvist opfyldt</i> , da det ikke fremgår tydeligt, om der er en administrativ funktion, der varetager opgaver som indskrivning af nye studerende, kursus-/skemaplanlægning og udstedelse af eksamensbeviser.
Kriterium 36:	Det fremgår tydeligt af uddannelsesinstitutionens hjemmeside på minimum dansk og engelsk, hvilke udgifter gebyret dækker, og hvilke ekstra udgifter der derudover må påregnes. Kriteriet vurderes som <i>delvist opfyldt</i> , fordi det ikke i tilstrækkelig grad fremgår af GreyBird Pilot Academys hjemmeside, hvad brugerbetalingen på 800.000 kr. dækker over, samt hvilke udgifter den studerende herudover bør forvente til eventuelt ekstra undervisning og øvrige leveomkostninger.

3 Kriterievurdering

3.1 Formål med uddannelsen/kurset

Kriterium 1

Uddannelsens navn, indhold og niveau stemmer overens med formålet.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 2: ATP(A) Rev. 3.1 (UPRT + AREA 100) CAA, 09.11.2020

Bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20

Bilag 5: GreyBird ottesidet brochure, dansk

Bilag 6: GreyBird ottesidet brochure, engelsk

Bilag 9.b: Operations Manual, OM(B) General Rev 1.2

GreyBirds hjemmeside.

Begrundelse:

Af redegørelsen fremgår det, at GreyBird ønsker at oprette en international linje af den eksisterende integrerede ATP-uddannelse (Airline Transport Pilot). Den internationale linje af den integrerede pilotuddannelse vil ligesom den danske uddannelse være en komplet uddannelse på fuld tid, hvor den studerende bliver uddannet til erhvervspilot med CPL (Commercial Pilot License). Uddannelsen svarer til en toårig bachelor med 120 ECTS-point. Al undervisning vil foregå på engelsk.

Det fremgår af dokumentationen, at den studerende vil få erfaring med tomotorede flyvemaskiner, få mulighed for flyvetræning i bl.a. Spanien og blive rustet til at kunne arbejde i et luftfartsselskab. Den studerende vil herunder få 75 timers flyvetræning i fly med én motor, 25 timers flyvetræning i P2006T-simulator, 62 timers flyvetræning i fly med to motorer, 3 timers UPRT-træning, 40 timers APS MCC i Boeing eller Airbus FTD1 og 750 timers ATPL-teori.

Teorien er opdelt i 13 fag, som er beskrevet i ATP Training Manual (bilag 2). Træningsmanualen er lavet i henhold til EASA-fastsatte mål (Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur) og er godkendt af Trafikstyrelsen. Den teoretiske del af uddannelsen er ligeledes beskrevet i træningsmanualen.

Flyvningen er opdelt i seks faser, som hver er opdelt i lektioner. Hver lektion indeholder en række øvelser, som alle er med reference til pensum beskrevet i PART-FCL (pensum for flyveøvelser fordelt i seks faser er beskrevet i bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20). Operationsmanualen (bilag 9.b: Operations Manual, OM(B) General Rev 1.2) beskriver, hvordan hver enkelt øvelse skal udføres. De enkelte fasers indhold med lektionens overordnede indhold findes i ATP Training Manual (bilag 2).

Ekspertgruppen vurderer, at uddannelsens navn, indhold og niveau stemmer overens med uddannelsens overordnede formål og uddannelsesmålene.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 2

Uddannelsens formål er formuleret præcist og informativt og er offentligt tilgængeligt på blandt andet institutionens hjemmeside på minimum dansk og engelsk.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 2: ATP(A) Rev. 3.1 (UPRT + AREA 100) CAA, 09.11.2020

Bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20

Bilag 5: GreyBird ottesidet brochure, dansk

Bilag 6: GreyBird ottesidet brochure, engelsk

GreyBirds hjemmeside.

Begrundelse:

Formålet med den integrerede ATP-uddannelse er beskrevet på GreyBirds hjemmeside og er offentligt tilgængeligt på både dansk og engelsk. Det fremgår af dokumentationen, at formålet med uddannelsen er at træne og uddanne højt kvalificerede erhvervspiloter, som vil være i stand til at operere som PIC på single-pilot og multi-motorerede flyvemaskiner inden for kommerciel luftfart samt opnå CPL(A)/IR/ME. Det er endvidere formålet med uddannelsen, at de studerende efter endt uddannelse skal kunne fungere som co-pilots på multi-pilot, multi-motorerede flyvemaskiner i kommerciel luftfart og opnå CPL(A)/IR/ME.

Ekspertgruppen vurderer, at uddannelsens formål samt fagenes individuelle læringsmål er formuleret tilstrækkeligt og informativt på institutionens hjemmeside.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 3

Uddannelsens formål er formuleret under hensyntagen til, at det svarer til formuleringen af formål på tilsvarende uddannelsesniveauer.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 2: ATP(A) Rev. 3.1 (UPRT + AREA 100) CAA, 09.11.2020

Bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20

Bilag 5: GreyBird ottesidet brochure, dansk

Bilag 6: GreyBird ottesidet brochure, engelsk

GreyBirds hjemmeside.

Begrundelse:

Dokumentationen viser, at uddannelsens formål er formuleret med udgangspunkt i den tilsvarende danske uddannelse. De specifikke kursers læringsmål er derudover formuleret i træningsmanualen ATP Training Manual (bilag 2) og lavet i henhold til EASA-fastsatte mål samt godkendt af Trafikstyrelsen.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 4

Der er en studieplan eller et lignende dokument, hvor de studerende kan finde samlet information om uddannelsens formål, sigte og kompetencemål, indhold, uddannelses-/kursusstruktur, undervisningsform, adgang, brugerbetaling og kvalitetssikring. Studieplanen eller et lignende dokument skal være tilgængelig på uddannelsesinstitutionens hjemmeside på minimum dansk og engelsk.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 2: ATP(A) Rev. 3.1 (UPRT + AREA 100) CAA, 09.11.2020

Bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20

Bilag 5: GreyBird ottesidet brochure, dansk

Bilag 6: GreyBird ottesidet brochure, engelsk
GreyBirds hjemmeside.

Begrundelse:

Uddannelsens overordnede formål, sigte, struktur, adgang og indhold fremgår af GreyBird Pilot Academys hjemmeside på dansk og engelsk. Her findes også information om de seks forskellige faser, som uddannelsen er bygget op omkring. De mere specifikke læringsmål og formål med de forskellige fag er beskrevet i ATP Training Manual, som er lavet i henhold til EASA-fastsatte mål, og som de studerende får udleveret ved uddannelsens start.

Ekspertgruppen vurderer, at den tilgængelige information er tilstrækkelig, da de overordnede læringsmål, formål, indhold, undervisningsform, struktur og adgang er beskrevet på GreyBird Pilot Academy-hjemmesiden. Læringsmålene for de enkelte fag følger lovgivning fra EASA, som er offentligt tilgængelig.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

3.2 Uddannelsessigte og kompetencer

Kriterium 5

Uddannelsesinstitutionen har angivet, hvilket niveau uddannelsen svarer til i det ordinære uddannelsessystem eller i efter- og videreuddannelsessystemet.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse.

Begrundelse:

Det fremgår af redegørelsen, at uddannelsen svarer til en toårig bachelor med 120 ECTS-point, baseret på Uddannelses- og Forskningsministeriets vurdering. Uddannelsen er anerkendt som en videregående uddannelse i kategorien ”andre videregående uddannelser”, men giver dog ikke en bachelorgrad.

Det fremgår desuden af redegørelsen, at GreyBird Pilot Academy er godkendt af Trafikstyrelsen og løbende kontrolleres af samme. En del prøver og eksamener gennemføres ligeledes af Trafikstyrelsen.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 6

Hvis formålet med uddannelsen er at være forudsætningsgivende, skal uddannelsesinstitutionen angive, hvilke uddannelser eller kurser uddannelsen er forudsætningsgivende til, og begrundede dette. Hvis der foreligger en fast meritpraksis, skal den beskrives.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Møde mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppe.

Begrundelse:

Det fremgår af redegørelsen, at uddannelsen er forudsætningsgivende for videreuddannelse inden for luftfart, herunder instruktøruddannelser, Type Ratings på forskellige flytyper og Examiner-uddannelser. Det er dog ikke uddannelsens primære formål, da uddannelsen i sig selv har til formål at uddanne erhvervspiloter, som kan finde arbejde efter endt uddannelse. På mødet mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppen blev det uddybet, at det er muligt at tage instruktøruddannelsen hos GreyBird Pilot Academy, som pt. uddanner ca. tre instruktører om året.

Det fremgår af dokumentationen, at meritpraksissen er præcist beskrevet og bestemt inden for EASA's retningslinjer og ligger under lovgivningen under Trafikstyrelsen. Retningslinjer for merit for uddannelsen findes beskrevet i Easy Access Rules for Aircrew Aug 20 (bilag 3). Overordnet set kan en studerende opnå merit for alt eller dele af dennes erfaringer, hvis den studerende forud for uddannelsens start har gennemført flyvetimer, besidder teoretisk viden eller har certifikater.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 7

Uddannelsesinstitutionen har formuleret kompetencemål for uddannelsen, der svarer til tilsvarende uddannelser.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20.

Begrundelse:

Af dokumentationen fremgår det, at kompetencemålene for uddannelsen er fastsat af EASA i PART-FCL (se bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20). Den korteste beskrivelse findes i punkt FCL310 + AMC1 FCL310 (A):

TRAINING AIMS

After completion of the training, a student pilot should: Be able to understand and apply the subject knowledge in order to be able to identify and manage threats and errors effectively.

Applicants for the issue of a CPL shall demonstrate a level of knowledge appropriate to the privileges granted in the following subjects:

- a) air law;
- b) aircraft general knowledge — airframe/systems/power plant;
- c) aircraft general knowledge — instrumentation;
- d) mass and balance;
- e) performance;
- f) flight planning and monitoring;
- g) human performance;
- h) meteorology;
- i) general navigation;
- j) radio navigation;
- k) operational procedures;
- l) principles of flight; and
- m) communications.

Hertil kan den fulde pensumliste findes i AMC1 FCL310 (se bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20, s. 213-759).

Praksis: Eleverne skal bestå en prøve kaldet en skill-test i forbindelse med deres flyvefærdigheder under instrumentforhold (IR) samt under kommercielle visuelle forhold (CPL). IR skill-test-krav er beskrevet i Part FCL (se bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20, s. 1248-1251). CPL skill-test-krav er beskrevet i Part FCL (se bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20, s. 1191-1192).

Ekspertgruppen vurderer, at kompetencemålene for uddannelsen svarer til tilsvarende uddannelsers kompetencemål.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 8

Det fremgår af studieplanen eller et lignende dokument, hvilke kompetencer uddannelsen giver de studerende.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20.

Begrundelse:

Uddannelsens kompetencemål, som nævnt under kriterium 7, fremgår af bilag 3. Ekspertgruppen vurderer derfor, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 9

Kompetencemålene er realistiske i forhold til uddannelsens varighed.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20.

Begrundelse:

Det fremgår af redegørelsen, at kompetencemålene er fastsat af EASA. Derudover er uddannelsens kompetencemål godkendt af Trafikstyrelsen.

Det er ekspertgruppens vurdering, at kompetencemålene er realistiske i forhold til uddannelsens varighed.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

3.3 Uddannelsens indhold

Kriterium 10

Der er konsistens mellem uddannelsens formål, kompetencemål, struktur og faglige indhold.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 2: ATP(A) Rev. 3.1 (UPRT + AREA 100) CAA, 09.11.2020

Bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20

Bilag 9.b: Operations Manual, OM(B) General Rev 1.2

Møde mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppe.

Begrundelse:

Det fremgår af dokumentationen, at formålet med uddannelsen er at træne og uddanne højt kvalificerede erhvervspiloter, og uddannelsens indhold er beskrevet i dels ATP Training Manual og dels Easy Access Rules for Aircrew. Teorien er opdelt i 13 fag, som er beskrevet i ATP Training Manual (bilag 2). Træningsmanualen er lavet i henhold til EASA-fastsatte mål og er godkendt af Trafikstyrelsen. Den teoretiske del af uddannelsen er ligeledes beskrevet i træningsmanualen.

Flyvningen er opdelt i seks faser, som hver er opdelt i lektioner. Hver lektion indeholder en række øvelser, som alle er med reference til pensum beskrevet i PART-FCL (pensum for flyveøvelser fordelt i seks faser er beskrevet i bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20). Operationsmanualen (bilag 9.b Operations Manual, OM(B) General Rev 1.2) beskriver, hvordan hver enkelt øvelse skal udføres. De enkelte fasers indhold med lektionens overordnede indhold findes i ATP Training Manual (bilag 2).

Under mødet mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppen lagde GreyBirds ledelse vægt på, at lovgivningen omkring kompetencemålene for den integrerede ATP-uddannelse er offentlig tilgængelig for de studerende, da den er baseret på EASA-fastsatte mål. Lovgivningen og kompetencemålene omkring de specifikke faser i uddannelsen kan være komplicerede at finde rundt i, og derfor gør GreyBird Pilot Academy en del ud af at informere de studerende om uddannelsens struktur, opbygning og læringsmål ved uddannelsesstart.

Ekspertgruppen vurderer, at der er overensstemmelse mellem uddannelsens formål, kompetencemål, struktur og faglige indhold.

Ekspertgruppen vurderer derfor, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 11

Studieplan eller et lignende dokument er sammenligneligt med studieplan eller et lignende dokument på uddannelser på samme niveau og realistisk i forhold til uddannelsens varighed.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 2: ATP(A) Rev. 3.1 (UPRT + AREA 100) CAA, 09.11.2020

Bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20

Møde mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppe.

Begrundelse:

Det fremgår af redegørelsen, at ATP Training Manual udgør uddannelsens studieplan, som beskriver uddannelsens indhold. Træningsmanualen og dermed studieplanen er lavet i henhold til EASA-fastsatte mål og godkendt af Trafikstyrelsen. Derudover er pensum omkring uddannelsens praktiske del nærmere beskrevet i Easy Access Rules for Aircrew.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 12

Pensum er sammenligneligt med pensum på uddannelser på samme niveau og realistisk i forhold til uddannelsens varighed.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 2: ATP(A) Rev. 3.1 (UPRT + AREA 100) CAA, 09.11.2020

Bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20.

Begrundelse:

Af dokumentationen fremgår det, at ATP Training Manual (bilag 2) udgør uddannelsens studieplan, som også fungerer som pensumliste i forkortet udgave og læseplan. Den fulde pensumliste, som er fastsat af EASA, findes i Easy Access Rules for Aircrew (bilag 3).

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 13

Studieplan eller et lignende dokument og pensum er tilgængelig for de studerende og beskrevet på hjemmesiden på minimum dansk og engelsk.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 2: ATP(A) Rev. 3.1 (UPRT + AREA 100) CAA, 09.11.2020

Bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20

Møde mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppe.

Begrundelse:

Det fremgår af dokumentationen, at ATP Training Manual (bilag 2) og Easy Access Rules for Aircrew (bilag 3) er tilgængelige for de studerende på engelsk, da uddannelsens indhold er baseret på international lovgivning fastsat af EASA.

Ekspertgruppen vurderer, at det er tilstrækkeligt, at studieplan og pensum kun findes på engelsk, da det er international standard og almindelig praksis inden for luftfart. På den nuværende integrerede ATP-uddannelse anvendes desuden også kun de engelske dokumenter ATP Training Manual og Easy Access Rules for Aircrew, da de er baseret på samme lovgivning.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 14

Uddannelsens videngrundlag svarer til kravene på tilsvarende uddannelsesniveauer.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 2: ATP(A) Rev. 3.1 (UPRT + AREA 100) CAA, 09.11.2020

Bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20

Møde mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppe.

Begrundelse:

Det fremgår af redegørelsen, at videngrundlaget for uddannelsen til erhvervspilot oprinder fra luftfartspraksis med praktisk informationsindsamling, som igennem årene er blevet gjort til lovstof. Udfald af luftfartens udvikling og hændelser har bestemt, hvilke retninger uddannelsen skal tage de studerende i. GreyBird Pilot Academy følger lovgivningen, som bliver udstedt fra EASA. Regelsættet, som udstikker de fagområder, GreyBird Pilot Academy skal undervise i, fremgår af FCL-dokumentet (se bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew, fra side 1141 og fra side 1158). Undervisningsmaterialet bliver skabt på baggrund af læringsmål, som lovstoffet kræver (se bilag 2: ATP(A) Rev. 3.1 (UPRT + AREA 100) CAA, 09.11.2020, fra side 18).

Ekspertgruppen vurderer således, at uddannelsens videngrundlag svarer til kravene på tilsvarende uddannelsesniveauer.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

3.4 Uddannelsens struktur

Kriterium 15

Uddannelsen skal have et klart beskrevet forløb, som er i overensstemmelse med uddannelsens formål. Forløbet skal være beskrevet i studieplanen eller et lignende dokument.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 2: ATP(A) Rev. 3.1 (UPRT + AREA 100) CAA, 09.11.2020

Bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20.

Begrundelse:

Det fremgår af dokumentationen, at uddannelsen er sammensat af fire moduler. Modulerne indeholder flyvning og/eller teori. Flyvning foregår på to forskellige flytyper og i to forskellige simulatorer. Teorien består af grundlæggende teori og ATPL-teori (ATPL = Airline Transport Pilot Licence). Uddannelsen indeholder også to radiocertifikater, der giver piloten rettigheden til at betjene en bevægelig radiostation under hhv. VFR (Visuelle Flyveregler) og IFR (Instrument Flyveregler). Modulerne indeholder faser, der beskriver flyvetræningen, samt blokke, der beskriver teoriundervisningen. Faserne skal afvikles sekventielt – forstået på den måde, at en fase skal afsluttes, før en ny kan påbegyndes. Blokke kan afvikles uden reference til andre blokke eller faser. Flyvning kan være solo, SPIC eller dual, VFR eller IFR, single engine eller twin engine og single pilot eller multi pilot. Således kan en lektion fx være dual, VFR, single engine, single pilot:

- Dual betyder, at instruktøren sidder i flyet med eleven; solo betyder, at eleven flyver alene; SPIC (Student Pilot in Command) betyder, at eleven flyver flyet alene, og at instruktøren, som er om bord, alene fungerer som safety pilot.
- VFR betyder Visuelle Flyveregler, IFR betyder Instrument Flyveregler.
- Single engine refererer til, at flyet har én motor; twin engine til at flyet har to motorer.
- Single pilot betyder, at eleven er den eneste elev i flyet, multi pilot refererer til, at to elever undervises samtidig. Den sidste undervisningsform anvendes udelukkende i simulatorer.

Modul 1:

Modulet indeholder den basale flyvetræning. Træningen foregår i enmotorede fly og udelukkende under visuelle konditioner. Flyvningen består af faserne 1, 2 og 3 samt Basic teori. Basic teori-blokken udgør en enkelt blok 0, derudover er der undervisning frem mod udstedelse af et BEG-radio-certifikat.

- Fase 1 indeholder 10 timers flyvning.
 - 10 timer udgør dual, VFR, single engine, single pilot-flyvning og sigter i at klargøre eleven til første soloflyvning.
- Fase 2 indeholder 20 timers flyvning.
 - 10 af disse er dual, VFR, single engine, single pilot-timer.
 - 10 af disse er solo, VFR, single engine, single pilot-timer.
- Fase 3 indeholder 45 timers flyvning.
 - 5 af disse er dual, VFR, single engine, single pilot-timer.
 - Mindst 5 af disse er solo, VFR, single engine, single pilot-timer.
 - Højst 35 af disse må være SPIC, VFR, single engine, single pilot.
- Blok 0:
 - Air Law and ATC Procedures, 3 lektioner af 3 timer
 - Human Performance, 2 lektioner af 3 timer
 - Meteorology, 4 lektioner af 3 timer
 - Meteorology, 4 lektioner af 3 timer
 - Meteorology, 2 lektioner af 3 timer
 - Flight Performance and Planning, 1 lektion af 3 timer
 - Aircraft General Knowledge, 3 lektioner af 3 timer
 - Navigation, 5 lektioner af 3 timer.
- BEG:
 - Radioteori samt tovejs træning, 4 lektioner af 6 timer.

Modul 2:

Modulet indeholder ATPL-teori samt elevens andet radiobevis. Denne del af uddannelsen er udelukkende teoretisk og placeres ofte med start midt i studiets første år. Det har en varighed på otte-ni måneder.

- Blok 1:
 - Meteorology, 10 lektioner af 6 timer
 - General Navigation, 10 lektioner af 6 timer
 - Principles of Flight, 9 lektioner af 6 timer
 - Human Performance and Limitations, 6 lektioner af 6 timer
 - Air Law 8, lektioner af 6 timer
 - Aircraft General Knowledge, 11 lektioner af 6 timer
 - Mass and Balance, 4 lektioner af 6 timer
 - Performance, 9 lektioner af 6 timer
 - Aircraft General Knowledge – Instrumentation, 9 lektioner af 6 timer
 - Flight Planning and Monitoring, 11 lektioner af 6 timer
 - Radio Navigation, 8 lektioner af 6 timer
 - Operational Procedures, 6 lektioner af 6 timer
 - Communication, 2 lektioner af 4 timer
 - GEN radio certifikat, 4 lektioner af 6 timer.

Modul 3:

Modulet indeholder den avancerede flyvetræning. Flyvningen foregår udelukkende i tomotorede fly og i simulator. Flyvningen foregår overvejende under instrumentregler, men også under visuelle regler for en del af fase 4 og hele fase 5. Flyvningen består af faserne 4 og 5:

- Fase 4 indeholder 87 timers flyvning. Flyvningen består af multi engine-instrumenttræning og CPL-træning. Multi engine IFR-træningen sigter mod, at eleven skal kunne navigere mellem lufthavne uden visuel reference og finde, anflyve og lande et fly i en lufthavn alene med reference til flyets egne instrumenter – bortset fra de sidste sekunder før landing, hvor lufthavnens landingslys guider piloten det sidste stykke. Derudover indeholder fase 4 en væsentlig mængde emergency-træning, hvor eleven lærer at håndtere forskellige nødsituationer. CPL-træningen træner eleven i passagerhåndtering, hvordan og hvornår man briefet passagerer om evt. nødsituationer samt visuel navigation i lav højde. 62 af fasens timer afvikles i tomotorede fly, 25 afvikles i simulator.
 - 65 af disse er dual, IFR, twin engine, single pilot.
 - 20 af disse er SPIC, IFR, twin engine, single pilot.
 - 2 af disse er dual, VFR, twin engine, single pilot.
- Fase 5 indeholder fem timers flyvning og udgør UPR-træningen (UPRT). UPR betyder upset recovery, og formålet er at demonstrere for eleven, hvad der sker, hvis et fly flyves ud af luften og går i spin mod jorden. Undervisningen sigter mod, at eleven skal kunne bringe et fly i spin og tage et fly ud af spin. Derudover introduceres eleven for 0 G og negative G-oplevelser (G refererer til den kraft, som tyngdekraften udsætter piloten for).
 - 5 af disse er dual, IFR, single engine, single pilot.

Modul 4:

Modulet indeholder et APS MCC-kursus (APS MCC = Airline Pilot Standard Multi Crew Coordination). Kurset afsluttes med en prøve og sigter mod at klargøre eleven direkte til en Type rating på et større fly, fx Boeing eller Airbus. Kurset består af samarbejdsøvelser, jet orientation-kursus og scenarieøvelser, hvor man ved hjælp af rollespil øver forskellige vanskelige situationer i et cockpit, som eleverne løser sammen.

- Fase 6 indeholder 40 timers flyvning – alle 40 timer afvikles i en simulator.
 - 40 timer udgør dual, IFR, multi engine multi pilot-timer.

Det er ekspertgruppens vurdering, at uddannelsen har et klart formuleret forløb, der stemmer overens med formålet.

Ekspertgruppen vurderer derfor, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 16

Det fremgår klart af studieplanen eller et lignende dokument, hvad der udgør de centrale og fundamentale dele af uddannelsens identitet (kernefaglighed), og hvad der udgør supplerende fagområder, der i højere grad kan betragtes som støttefag, tilvalg eller specialiseringer.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 9.a: BL 6-08, Bestemmelser for Civil Luftfart.

Begrundelse:

Det fremgår af redegørelsen, at alt er pensumfastsat i forhold til læringsmål og timekrav for de centrale fagområder, som beskrevet under kriterie 10 og 11. Herudover har GreyBird Pilot Academy en Basic-uddannelse og Radio-certifikater, som er supplerende fagområder. Radiofagene er supplerende til uddannelsen, da de ikke er beskrevet sammen med resten af reglerne, men er en forudsætning for at kunne varetage de opgaver, der skal gennemføres i flyvningen. Radiofagene er underlagt dansk lovgivning BL 6-08 (se bilag 9.a: BL 6-08, Bestemmelser for Civil Luftfart om certifikater for betjening af radioanlæg i luftfartsradiotjeneste m.m.). Basic-uddannelsen er en del teoretiske fag, som er baseret på ATPL-fagene og de grundprincipper, der bliver præsenteret i hvert fag. Disse er ikke et lovkrav, men er lavet af GreyBird Pilot Academy for at forberede eleverne på den teori, de skal have senere på uddannelsen, og give dem værktøjer, der hjælper med den praktiske (flyvende) del af uddannelsen inden ATPL-fagene bliver introduceret. Basic-fagenes lektionsopbygning findes i SmartBird (GreyBird Pilot Academys inhouse digitale platform til studieplanlægning og -administration, hvor eleverne altid har adgang til information om og status på deres individuelle studie). Mere specifikt skelner uddannelsen mellem centrale dele af uddannelsen, som er reguleret af EASA, der er et overstatsligt organ, og certifikatfag samt underbyggende eller forberedende

uddannelse. Den EASA-regulerede del af uddannelsen er fastlagt i lovgivning og kan kun i nogen grad justeres. Denne del af uddannelsen føres der tilsyn med af lokale myndigheder – i Danmark sker dette tilsyn ved kvartalsvise audits, som foretages af institutionens compliance-afdeling, og derudover et årligt audit, der foretages af Trafikstyrelsen. De centrale dele af uddannelsen består af:

- Samtlige flyvefaser (fase 1-6)
- Teori: Blok 1,2 og 3
- MCC-teoriundervisning.

De certifikatfag, som indgår i uddannelsen, er to radiokurser, som giver de studerende retten til at betjene en bevægelig radiostation. Kurserne omtales under uddannelsen som BEG (Begrænset radiocertifikat) og GEN (Generelt radiocertifikat). Disse kurser er også underlagt EASA-regulering og auditeres ligeledes af både institutionens compliance-afdeling og Trafikstyrelsen (se bilag 9.a: BL 6-08, Bestemmelser for Civil Luftfart om certifikater for betjening af radioanlæg i luftfartsradiotjeneste m.m.).

De underbyggende og forberedende kurser, der afvikles under uddannelsen, men ikke indgår i den centrale del af uddannelsen, og som ikke auditeres af Trafikstyrelsen, fordi området ikke reguleres af EASA, omhandler:

- Airport awareness course: et kursus, hvor eleverne lærer at færdes på airside i en lufthavn. Pensum omhandler regler og retningslinjer og stiler mod at højne sikkerhedsniveauet. Elever må ikke færdes alene i en kommerciel lufthavn, før dette kursus er afviklet.
- Basic teori: Dette kursus er ikke lovpligtigt, og tilsynet hermed foretages derfor alene af institutionens compliance-afdeling. Sigtet med kurset er en generel indføring af eleven i basale teoretiske områder for at øge elevens forståelse for den praktiske del og uddannelsen og for at forberede eleven bedst mulig til det studie, der venter i form af ATPL-teorien under blok 1-3.
- Long briefings: Long briefings gives under uddannelsen i forbindelse med den praktiske del af uddannelsen. En long briefing er ligeledes en forberedende undervisning, der skal gøre det lettere for eleven at forstå den undervisning, som venter. En long briefing kan omhandle en flytype, som er ny for eleven, men også en ny type operation, fx natflyvning, navigationsflyvning, international flyvning osv. Long briefings indgår ikke i den regulerede del af uddannelsen, og audits af dette udføres alene af institutionens interne compliance-afdeling.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 17

Det fremgår af studieplanen eller et lignende dokument, hvilken progression der er mellem uddannelsens dele, herunder om en del forudsætter andre.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Møde mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppe.

Begrundelse:

Det fremgår af redegørelsen og ATP Training Manual og blev ligeledes uddybet på mødet mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppen, at der er væsentlige bindinger i forhold til progression under uddannelsen, men ikke alle dele af uddannelsen er underlagt begrænsninger. Flyvning og teori har ingen binding, i forhold til hvornår de udføres i forhold til hinanden. Progressionsbegrænsningerne ligger alene på teori i forhold til teori og flyvning i forhold til flyvning. Begrænsningerne er som følger:

Teori:

Teoriundervisningens planlagte undervisningstimer skal afvikles og tilbydes eleven, før denne kan tilbydes en eksamen. For at en elev kan indstilles til en eksamen, skal flere krav være opfyldt:

- Alle undervisningstimer skal være tilbudt, og mindst 90 % skal være afviklet med eleven som deltagende.
- Under progression i det enkelte fag ligger der progress test. Disse har til formål at måle, om eleven udvikler sin viden som forventet. Hvert fag afsluttes med en afsluttende progress test, der også omtales som en indstillingsprøve. Kun ved at bestå denne kan eleven indstilles til eksamen.

En blok indeholder fire-fem fag, og en ny blok påbegyndes først, når den foregående blok er afviklet, og eksamen er afholdt i de fag. Hvis en elev ikke opnår et tilstrækkeligt niveau til at blive indstillet til en eksamen, eller hvis en elev dumper en eksamen, er det muligt for eleven at tage et eller flere fag med til den næste bloks eksamener.

Hver eksamensperiode, der følger en blok, benævnes en sitting og tager op til ti dage med flere eksamensdage under perioden. Dette er reguleret af EASA. En elev planlægges således til at deltage i tre sittings med hhv. fire, fire og fem eksamener. Der er seks tilgængelige sittings i uddannelsen, så hvis en elev har brug for flere sittings for at bestå alle 13 fag, er dette muligt. Der er godkendte procedurer for, hvordan en elev kan opnå en reeksamen. Dette indebærer øgede krav til elevens niveau i forhold til første gang, denne blev indstillet til eksamen.

Flyvning:

Flyvningen er opdelt i faser. En fase kan ikke påbegyndes, før den foranliggende fase er afsluttet og bestået. En fase afsluttes med en progress test, som er en form for intern prøve, der aflægges overfor en kvalificeret instruktør. Der er meget specifikke krav til, hvornår en sådant progress test er bestået. Det er således ikke muligt at påbegynde fase 2, før fase 1 er afsluttet. Der er forskellige krav, der skal opfyldes:

- Alle planlagte flyvetimer skal være afviklet. Så hvis en fase består af ti timers solo og ti timers dual-flyvning, skal den afviklede flyvning som minimum udgøre dette.
- Alle planlagte øvelser skal være udført og bestået. Hvis en øvelse ikke flyves under en lektion, eller hvis en øvelse bedømmes, så den ikke er bestået, opstår der hhv. et "Hold item" eller en "subgrade"; begge dele skal cleares, og dette gøres ved at tage øvelsen ind i en ny lektion.

Der er enkelte undtagelser, som kan flyttes til et senere tidspunkt under uddannelsen. Dette drejer sig om natflyvningen, der ligger i fase 3. Hvis eleven udfører fase 3-flyvningen på et tidspunkt, hvor natflyvning ikke er gennemførlig, kan dette skydes til senere, uden at det umuliggør progression til fase 4. Et typisk eksempel kunne være, at eleven flyver fase 3 om sommeren, hvor de lyse timer er så talrige, at lufthavnens åbningstid ikke indeholder mulighed for natflyvning. Der er ikke andre eksempler på, at flyvetimer kan skubbes til senere faser.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 18

Uddannelsesinstitutionen skal i studieplanen eller et lignende dokument angive omfanget af uddannelsen/kurset i måneder eller ECTS-point, hvis uddannelsen er på videregående niveau.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 2: ATP(A) Rev. 3.1 (UPRT + AREA 100) CAA, 09.11.2020.

Begrundelse:

Det fremgår af redegørelsen og ATP Training Manual, at uddannelsen er estimeret til at vare mellem 22-24 måneder, men kan strække sig helt op til 36 måneder ifølge lovgivning. Det fremgår desuden af redegørelsen, at uddannelsen svarer til 120 ECTS-point.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

3.5 Undervisnings-, prøve- og eksamensformer

Kriterium 19

Undervisningsformerne understøtter uddannelsens faglige formål og kompetencemål.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 2: ATP(A) Rev. 3.1 (UPRT + AREA 100) CAA, 09.11.2020

Bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20

Møde mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppe.

Begrundelse:

Det fremgår af dokumentationen, at uddannelsen er opdelt i teoretisk undervisning og praktisk undervisning.

Teori:

Teoriundervisningen tager udgangspunkt i klasserumsundervisning, hvor opgaver og præsentation er en del af undervisningen. For at sikre mest muligt udbytte fra lektionerne har eleverne adgang til læselister til alle ATPL-lektioner, hvori de kan se, hvilket materiale de skal have forberedt på egen hånd, inden lektionens start.

I undervisningen indlægges løbende test (progress test– se ovenfor), hvor eleverne bliver testet i de emner, de allerede har gennemgået, og instruktøren har mulighed for at se, hvilke emner der kræver gennemgang igen, og i hvor stort omfang de allerede afsluttede emner er forstået. Valg af undervisningsformer er underlagt EASA-regler og er beskrevet i bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20, s. 1158 –1162.

Praksis:

I forbindelse med flyvning anvendes følgende undervisningsformer:

- Demo: Her demonstrerer instruktøren øvelsen for eleven.
- Instruction: Her snakkes eleven igennem øvelsen.
- Facilitation: Her udfører eleven selv øvelsen med få mundtlige korrektioner fra instruktøren.
- Monitoring: Her monitorerer instruktøren, at eleven udfører øvelsen selv uden instruktion eller vejledning.

Det er ekspertgruppens vurdering, at de nævnte undervisningsformer understøtter uddannelsens kompetencemål.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 20

Hvis uddannelsen er kompetencegivende, understøtter prøve- og eksamensformer uddannelsens faglige formål og kompetencemål.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 2: ATP(A) Rev. 3.1 (UPRT + AREA 100) CAA, 09.11.2020

Bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20

Møde mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppe.

Begrundelse:

Det fremgår af dokumentationen, at der indgår prøver som en del af både den teoretiske og praktiske undervisning.

Teori:

Eleverne vil først møde interne prøver efter deres basisuddannelse, dvs. ca. 2-3 måneder efter opstart. Disse test er interne prøver, som efterligner de prøver, de senere skal til, men som udelukkende koncentrerer sig om de introduktionsfag, eleverne har som en del af deres basisteori. Fagene her er de samme som deres senere ATPL-teori, men i langt mindre omfang. Efter hvert ATPL-fag er der prøve over for Trafikstyrelsen. Prøverne bliver afholdt efter retningslinjer fastsat i FCL.025 og ARA.FCL.300 + AMC1 ARA.FCL.300 (se bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20, s. 69 + 1500-1507).

Alle interne prøver er lavet for at efterligne den prøveform, som eleverne vil møde til eksamen over for Trafikstyrelsen. I undervisningen er filosofien, at de timer, der er fastsat i PART FCL, skal udnyttes bedst muligt. Derfor har eleverne en læseplan, hvori de kan se det præcise indhold, og hvad de skal forberede til hver enkelt lektion. Dette sikrer, at eleverne allerede har et kendskab til emnerne, inden de sidder i klassen med instruktøren. Her er instruktørerne – i forbindelse med deres instruktøruddannelse – blevet trænet i at ramme de forskellige indlæringsformer ved hjælp af de værktøjer, de har til rådighed. Instruktørerne har forberedt materiale i form af præsentationer med spørgsmål og opgaver samt pensumliste og ”Instruktør instruktions”, således at alle klasser og elever får den fulde gennemgang. Instruktøren har efter hver progress test yderligere mulighed for at tilrettelægge undervisningen på en sådan måde, at de emner, hvor eleverne er bagud, vil blive fokuspunkt i de kommende lektioner.

Praksis:

I forhold til flyvning er der to typer af prøver:

- Proficiency check: Dette er en intern prøve, hvor eleven flyver med en af skolens erfarne instruktører. Flyvningen udføres udelukkende af eleven selv, og instruktøren vurderer, om eleven har opnået tilstrækkelig viden, hånddelag samt udviser den korrekte attitude til at kunne fortsætte i programmet.
- Skill-tests: Dette er en endelig prøve, som afholdes af en udsendt kontrollant fra Trafikstyrelsen. Prøven foregår på samme måde som beskrevet i ”Proficiency check”

I forbindelse med afvikling af flyvninger samt prøver gør GreyBird Pilot Academy desuden brug af følgende:

- Long briefings: Dette er en briefing, hvor hele klassen er samlet, og hvor instruktøren gennemgår et nyt emne i dybden.
- Pre-briefing: Denne briefing ligger umiddelbart inden hver flyvning og indeholder en gennemgang af lektionen, der skal flyves, inklusive nye emner, tidligere træned øvelser, elevens ydeevne ved tidligere lektioner samt elevens forberedelse til flyvningen.

- Post-briefing: Denne ligger umiddelbart efter flyvningen, og her vil elevens ydeevne på lektionen gennemgås, samt hvad eleven skal forbedre og fokusere på fremover.

Til både long briefings samt briefing før og efter en flyvning bruges typisk følgende hjælpemidler:

- Whiteboard
- Videoklip
- Computeranimationer
- Computerpræsentationer
- Brug af diverse flydele samt flymodeller.

Ekspertgruppen vurderer, at de valgte prøve- og eksamensformer understøtter uddannelsens mål, og kriteriet er derfor opfyldt.

Kriterium 21

Hvis uddannelsen/kurset er kompetencegivende, lever prøve- og eksamenskrav op til kravene på tilsvarende uddannelsesniveau.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 2: ATP(A) Rev. 3.1 (UPRT + AREA 100) CAA, 09.11.2020

Bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20.

Begrundelse:

Det fremgår af dokumentationen, at uddannelsens prøve- og eksamensformer bliver afholdt efter retningslinjer fastsat af EASA.

Ekspertgruppen vurderer derfor, at kravene til de valgte prøve- og eksamensformer svarer til kravene på lignende uddannelser på samme niveau.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 22

Hvis uddannelsen er kompetencegivende og indeholder et afsluttende projekt, skal dette svare til kravene på tilsvarende uddannelsesniveauer.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 2: ATP(A) Rev. 3.1 (UPRT + AREA 100) CAA, 09.11.2020

Bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20.

Begrundelse:

Det fremgår af dokumentationen, at eleverne under den sidste fase af uddannelsen (fase 6) skal til en afsluttende prøve. Den tester samarbejdet i cockpittet i et to-pilot-koncept efter træning i dette. I PART-FCL står den afsluttende del af uddannelsen beskrevet samt krav for at bestå prøven (se bilag ”Easy Acces Rules for Aircrew Aug 20”, s. 819-825).

Da denne prøve er fastsat ud fra EASA-bestemmelser, vurderer ekspertgruppen, at kravene til prøven lever op til kravene på tilsvarende uddannelser.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

3.6 Adgang

Kriterium 23

Uddannelsen har relevante, tilstrækkelige og gennemsigtige optagelseskriterier og en optagelsesprocedure, der understøtter opfyldelse af uddannelsens formål og målsætninger.

Kriteriet er delvist opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Møde mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppe

GreyBird Pilot Academys hjemmeside

Bilag 9.c: Optagelsesprøve – Bilag A

Bilag 9.d: Optagelsesprøve – Bilag B

Bilag 9.e: Optagelsesprøve – Bilag C

Bilag 9.f: Optagelsesprøve – Bilag D.

Begrundelse:

Det fremgår af redegørelsen og hjemmesiden, at man skal være 18 år for at komme i betragtning som pilotelev hos GreyBird Pilot Academy. Derudover skal have det, der svarer til en dansk bestået afgangseksamen (9. eller 10. klasse) fra folkeskolen samt en ren straffeattest. En ansøger tilmelder sig en optagelsesprøve via GreyBird Pilot Academys hjemmeside eller ved direkte kontakt. Inden optagelsesprøven skal ansøgeren fremskaffe følgende dokumentation:

1. En ren straffeattest, som ikke må være ældre end seks måneder.
2. Eksamensbevis fra det, der svarer til en dansk afsluttet folkeskoleeksamen (9. eller 10. klasse).
3. Eksamensbevis fra andre afsluttede ungdomsuddannelser (hvis vedkommende har en sådan).
4. En ansøgning på engelsk, som fortæller noget om ansøgeren, samt hvorfor denne vil være pilot.

Dagen forinden får ansøgeren tilsendt et link til Google Meet, hvor den fælles del af optagelsesprøven finder sted. Efterfølgende får hver ansøger sit eget personlige link til et møde, hvor GreyBird Pilot Academy afholder interview. Prøverne består af følgende elementer:

1. Raven-test
2. Howard Gardner-test
3. Matematikprøve
4. Interview/sprogtest.

Kriterier for ovenstående elementer:

1. Raven-testen skal vise en IQ omkring gennemsnittet, men minimum 90.
2. Howard Gardner-testen har til formål at klarlægge, hvilken form for intelligens ansøgeren besidder, så her er der ikke specifikke krav.
3. Matematikprøven skal bestå med minimum 75 % rigtige besvarelser.
4. Interviewet skal klarlægge, om ansøgeren er et normalt og velfungerende menneske, som er klar til at indtræde på uddannelsen.
5. Sprogtesten skal klarlægge, om ansøgeren kan tale og læse engelsk på et niveau, som tilsvarende niveauet på uddannelsen.

Ved afslutningen på dagen bliver ansøgeren informeret om, at det tager ca. to dage, inden der kommer svar. Grunden til dette er, at den prøvesagkyndige skal aflæse data fra Google Forms og andre platforme, hvorefter der udarbejdes en samlet rapport for hver enkelt ansøger

Optagelseskravene er beskrevet på hjemmesiden, men det er ikke tydeligt for den studerende, hvad GreyBird Pilot Academy lægger vægt på i de forskellige kriterier og test. Ligeledes fremgår det ikke i tilstrækkelig grad, hvordan de forskellige optagelseskriterier vægtes i forhold til hinanden. På mødet mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppen, fortalte GreyBirds ledelse, at den studerendes personlige motivation for uddannelsen vægtes særligt højt og typisk højere end de øvrige

kriterier. Ekspertgruppen mener, at det bør fremgå tydeligere, at GreyBird i høj grad lægger vægt på den studerendes motivation for uddannelsen som den væsentligste faktor ift. optagelse. Derudover bør det tydeliggøres, hvordan og i hvilken grad personlighedstest og IQ-test samt andre parametre vægtes som adgangskrav. I den forbindelse fremgår det ikke tydeligt, hvilken personlighedstest der benyttes. Dette bør ligeledes specificeres.

Da vægtningen af de forskellige optagelseskrav ikke er gennemsigtig for den studerende, vurderes kriteriet som *delvist opfyldt*.

Hørings svar fra GreyBird Pilot Academy

I sit høringssvar har GreyBird Pilot Academy tilføjet følgende uddybning:



Det er korrekt, at det ikke fremgår tydeligt af hjemmesiden, hvad GreyBird lægger vægt på i de forskellige kriterier og tests, og hvordan de vægtes i forhold til hinanden. Det fremgår heller ikke tydeligt, hvilken personlighedstest der benyttes.

Disse informationer vil vi tilføje til hjemmesiden i forbindelse med en snarlig opdatering, da vi er i gang med arbejdet med at opdatere hjemmesidens design og indhold. Vi vil tilføje noget i retning af nedenstående:

Vægtningen af IQ-test, matematiktest, personlighedstest (DISC-test) og interview er kompleks. Dog kan man generelt sige, at interviewet er den del af testen, der efterlader os med det mest præcise indtryk af, om eleven er en egnet kandidat. IQ-test, matematiktest og personlighedstest bidrager i højere grad til at nuancere billedet af kandidaten. Hvis IQ-testen er lav (indikeret IQ under 90), drøfter vi meget indgående med eleven, om en succesfuld gennemførelse af uddannelsen er realistisk, uden at der ydes et meget stort stykke arbejde. Personlighedstesten kan decideret ikke bestås eller dumpes. Den bidrager alene til et billede af personens præferencer i en arbejdssituation – f.eks. om man er hurtig på aftrækkeren og risikovillig, eller om man er meget omhyggelig og præcis, når man arbejder; om man er et følelsesmenneske med behov for at være en del af et team, eller om opgaven er det eneste, personen har for øje. Der er styrker og svagheder i alle profiler. Det vigtige er, at kandidaten forstår sine styrker og svagheder i sin profil, erkender dem og er villig til at arbejde med dem.

Hvis både IQ-test og matematiktesten er svage, vil kandidaten udelukkende blive optaget, hvis interviewet afslører en person, der er vidende om sine svagheder og efterlader os med et overbevisende indtryk af at kunne kompensere for dette.

Skolen har en frafaldsprocent på mellem 8-12 % (svingende fra år til år), og sammenligner man den med andre videregående uddannelser, mener vi, at dette på alle måder understreger, at vi ER i stand til at vurdere, om en kandidat er egnet til studiet ud fra de parametre, vi anvender. Bemærk i øvrigt, at frafaldsprocenten også indeholder elever, der stopper på grund af personlige forhold, økonomiske forhold samt personer, der mister deres medical pga. sygdom eller en ulykke.

Kriterium 24

Optagelseskravene skal være i overensstemmelse med uddannelsens mål, indhold og niveau.

Kriteriet er delvist opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse.

Begrundelse:

GreyBird Pilot Academy begrundes i redegørelsen valgene af de forskellige test med følgende:

- Raven-testen er en serie ikke-verbale intelligencstests beregnet til vurdering af generel intelligens. Ravens matricer kan anvendes i såvel kliniske som erhvervspsykologiske sammenhænge og udgør den generelt internationalt anerkendte standard for "g-test". Ravens matricer måler evnen til – ud fra hvad der allerede er kendt – logisk at udlede nye relationer og mønstre.
- Howard Gardner-testen har til formål at identificere, hvilke former for intelligens, ansøgeren besidder. Denne test sammenholdt med en personlighedstest er ofte anvendt i denne branche.
- Matematikprøven er sammensat i samarbejde med en folkeskolelærer. Vi tester ansøgeren på et niveau, som er tilsvarende til 9. klassetrin i den danske folkeskole. Dette gør vi, da vi vurderer, at dette er det matematiske niveau, der kræves for at kunne gennemføre uddannelsen. Interviewet har som ovenfor nævnt til hensigt at klarlægge, om ansøgeren er klar til at indtræde på uddannelsen, og om denne ellers er velfungerende.
- Interviewet har også til formål at klarlægge det sproglige niveau. Dette gøres ved at tale engelsk under interviewet. Ansøgeren har ydermere lavet en skriftlig ansøgning, som der stilles spørgsmål til under interviewet. Den sidste del af den sproglige test består i, at ansøgeren oplæser en udvalgt tekst fra vores uddannelsesmateriale.

Under mødet mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppen lagde GreyBirds ledelse vægt på, at anvendelse af både personlighedstest, intelligencstest, matematikprøve og interview er almindelig praksis inden for lignende uddannelser. Personlighedstest anvendes i høj grad også i branchen og afspejler derfor det, som den studerende kan forvente at møde på arbejdsmarkedet med en erhvervspilotuddannelse.

Dog vurderer ekspertgruppen, at GreyBird Pilot Academy bruger mange forskellige værktøjer og test, og at det er uklart, hvordan de enkelte test indgår i den samlede vurdering af ansøgeren. Ligeledes er det ikke tilstrækkeligt begrundet, hvorfor GreyBird Pilot Academy anvender de valgte test ift. uddannelsens mål, indhold og niveau. Slutteligt pointeres det fra ekspertgruppen, at det for alle test gælder, at man har valgt et meget lavt minimumsniveau på disse test. F.eks. vurderer ekspertgruppen, at det ikke fremgår tydeligt, i hvilken grad aspirantens læsefærdigheder testes. Den teoretiske fase på uddannelsen stiller krav om et betydeligt abstraktionsniveau. Aspiranter med begrænset læsefunktion vil således have svært ved at gennemføre uddannelsen. Ligeledes mener ekspertgruppen, at 75 % score ved, hvad der svarer til et 9. klasses matematikniveau, kan forekomme

utilstrækkeligt, da talforståelse er en vigtig forudsætning for indlæring af flyveteori og et effektivt cockpitarbejde. Dette står i kontrast til, at uddannelsen modsvarer en toårig bachelor.

Da ekspertgruppen vurderer, at optagelseskravene ikke i tilstrækkelig grad er i overensstemmelse med uddannelsens mål, indhold og niveau, vurderer ekspertgruppen, at kriteriet er *delvist opfyldt*.

Hørings svar fra GreyBird Pilot Academy

GreyBird Pilot Academy har valgt at afgive følgende høringssvar til kriterium 24:



GreyBirds optagelseskrav svarer til de krav, der stilles i branchen, og til det, som vores erfaring viser er tilstrækkeligt. Vi har som nævnt tidligere en sund historik med vores frafaldsprocent (8 %-12 %), og vi oplever, at de studerende, som frafalder, ikke falder fra pga. af manglende færdigheder, men nærmere på grund af personlige forhold, økonomiske forhold, samt fordi de mister deres medical pga. sygdom eller en ulykke. Hvis vi stopper en studerende, hvilket sker meget sjældent (mindre end 20 % af de elever, der stopper, stopper pga. af en beslutning, der er taget af skolen), er det på grund af attitude; altså en adfærd, som vi vurderer som værende farlig i et fly.

Det er sandt, at ifølge Uddannelses- og Forskningsministeriets vurdering svarer uddannelsen til en toårig bachelor med 120 ECTS-point. Uddannelsen er anerkendt som en videregående uddannelse i kategorien ”andre videregående uddannelser”, men den giver dog ikke en bachelorgrad ... og kan rent fagligt heller ikke sammenlignes med en sådan (se kriterium 5, s. 12).

Kriterium 25

Uddannelsesinstitutionen skal sikre, at de studerende har de nødvendige sproglige kvalifikationer til at følge uddannelsen, gennem både mundtlige og skriftlige sprogtests.

Kriteriet er delvist opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 9.f: Optagelsesprøve – Bilag D

GreyBird Pilot Academys hjemmeside

Møde mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppe.

Begrundelse:

Af redegørelsen fremgår det, at ansøgeren sender en ansøgning på engelsk forud for optagelsesprøven. Ansøgningen gennemlæses af den prøvesagkyndige. Under optagelsesprøven tales der engelsk, og alle prøverne er også udformet på engelsk. Ansøgeren bliver bedt om at læse en tekst på engelsk, som er tilsvarende det niveau, som passer til uddannelsen. Ydermere fremgår det af redegørelsen, at GreyBird gennemfører to ”language assessments” under uddannelsen i overensstemmelse med ICAO-standarder (ICAO = International Civil Aviation Organization).

På mødet mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppen fortalte ledelsen, at de i særlig grad og som det væsentligste vurderer den studerendes engelskkundskaber baseret på interviewet med den studerende. Det er ekspertgruppens vurdering, at GreyBirds procedure omkring at sikre, at de studerende har de nødvendige sproglige kvalifikationer for at kunne gennemføre uddannelse, ikke er tilstrækkelig, da det i for høj grad bliver en subjektiv vurdering ud fra interviewet. Da engelsk er undervisningssproget og vil være væsentligt i de studerendes arbejde som erhvervspilot efter endt uddannelse, vurderer eksperterne, at den studerendes mundtlige og skriftlige engelskkundskaber er vigtige kriterier for at kunne gennemføre uddannelsen. Eksperterne anbefaler derfor GreyBird Pilot Academy at indføre krav om, at de studerende skal have gennemført relevante sprogtest forud for optagelsen på uddannelsen for at sikre, at de studerendes sprogkundskaber lever op til det, som uddannelsen kræver. Her kan GreyBird Pilot Academy med fordel anvende internationalt anerkendte test, som anvendes på mange videregående uddannelser.

Da ekspertgruppen vurderer, at GreyBirds sproglige optagelseskrav ikke i tilstrækkelig grad sikrer, at de studerende har de nødvendige sproglige kvalifikationer for at kunne gennemføre uddannelsen, vurderer ekspertgruppen, at kriteriet er *delvist opfyldt*.

Hørings svar fra GreyBird Pilot Academy

I sit høringssvar har GreyBird Pilot Academy tilføjet følgende uddybning, som eksperterne værdsætter:



Vi tager eksperternes anbefaling til efterretning og er i skrivende stund ved at undersøge om TOEFL iBT kunne være et godt værktøj som en del af optagelsesprøven til at vurdere kommende internationale studerendes engelskkundskaber. Vi vil snarest prøve den af på udvalgte studerende.

3.7 Undervisere

Kriterium 26

Undviserne har et kvalifikationsniveau, der lever op til kravene på tilsvarende uddannelsesniveauer.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 10: Instruktører CV

Møde mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppe.

Begrundelse:

GreyBirds Pilot Academy har som dokumentation sendt CV'er på institutionens ansatte, herunder også instruktører. Af CV'erne fremgår: navn, uddannelsesbaggrund, ansættelsesforhold på institutionen, anciennitet på uddannelsen/kurset, undervisningsområde og antal konfrontationstimer på uddannelsen/kurset, faglige og pædagogiske kompetencer i forhold til undervisningsområdet samt kundskaber i undervisningssproget.

Det fremgår desuden, at GreyBirds Pilot Academy har 20 fuldtidsansatte ved institutionen og 1 deltidansat. Ved mødet med GreyBirds ledelse blev EVA og ekspertgruppen desuden oplyst, at GreyBird Pilot Academy selv uddanner flere af deres instruktører, som efterfølgende bliver ansat på institutionen. Det gør bl.a., at GreyBirds ledelse har et godt kendskab til instruktørerne på forhånd og på den måde kan finde relevante og dygtige undervisere. Som en del af ansættelsen som instruktør skal man desuden gennemføre en onboarding-proces, hvor instruktøren vil modtage feedback på sin undervisning fra en anden instruktør.

På baggrund af den fremsendte dokumentation og mødet med GreyBirds ledelse vurderer ekspertgruppen, at undervisernes kvalifikationsniveau lever op til kravene på tilsvarende uddannelsesniveauer.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 27

Undviserne har de nødvendige faglige og pædagogiske kompetencer til at varetage undervisningen.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 10: Instruktører CV

Møde mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppe.

Begrundelse:

Ekspertgruppen vurderer på baggrund af undervisernes CV og på baggrund af proceduren for ansættelse, at undervisernes faglige og pædagogiske kompetencer er tilstrækkelige.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 28

Underviserne har de nødvendige sprogkundskaber til at kunne undervise på det sprog, som uddannelsen udbydes på.

Kriteriet er delvist opfyldt

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 10: Instruktører CV

Møde mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppe.

Begrundelse:

Det fremgår af redegørelsen, at når en instruktør skal ansættes, kigger GreyBird Pilot Academy på instruktørens radiobevis som en del af ansøgningen, da der heri er en engelskprøve og en karakter kaldet ICAO level 1 til 6. I radiobeviset er karakter 4 til 6 bestået. Såfremt instruktøren har et flycertifikat, er instruktøren også påkrævet et gyldigt radiocertifikat, og derfor ved GreyBird Pilot Academy, at engelskfærdighederne lever op til et ICAO level 4 som minimum. I få tilfælde gør GreyBird Pilot Academy brug af instruktører, som udelukkende har dansk radiobevis eller ikke har noget certifikat. F.eks. kan mekanikere undervise i Aircraft General Knowledge. Her vil sprogfærdighederne blive vurderet ved en samtale og prøveundervisning af en CTKI (Chief Theoretical Knowledge Instructor).

Under mødet mellem GreyBirds ledelse, EVA og eksperterne fortalte GreyBird Pilot Academy, at de ikke som sådan har nogle fastlagte krav til instruktørernes engelskkundskaber, men at de bruger undervisere, som har givet udtryk for et ønske om at undervise på engelsk, og at de i øvrigt kigger på engelskkundskaber som dokumenteret i radiobeviset. På mødet med GreyBird Pilot Academy kom det desuden til udtryk, at de nuværende instruktører ikke altid underviser på engelsk, såfremt alle på holdet forstår dansk. De fortalte samtidig, at de ikke har lavet en selektion, ift. hvem af deres nuværende undervisere, som vil være egnet til at undervise på engelsk med oprettelsen af den nye internationale linje af den integrerede ATP. Ekspertgruppen vurderer derfor, at der bør være en mere klar procedure for, hvordan GreyBird Pilot Academy kan sikre, at instruktørerne har tilstrækkelige engelskkundskaber for at kunne undervise på den internationale linje.

Da der ikke i tilstrækkelig grad synes at være en klar procedure for, hvordan GreyBird Pilot Academy sikrer, at underviserne har de nødvendige engelskkundskaber til at kunne undervise på engelsk på den internationale linje, vurderer ekspertgruppen, at kriteriet er *delvist opfyldt*.

Høringssvar fra GreyBird Pilot Academy

I sit høringssvar har GreyBird Pilot Academy tilføjet følgende uddybning, som eksperterne værdsætter:



Vi tager eksperternes anbefaling til efterretning og er i skrivende stund ved at undersøge om TOEFL iBT kunne være et godt værktøj til at teste vores instruktører og på den måde hjælpe os med at udvælge de instruktører, som skal undervise vores internationale studerende i teori på engelsk. Vi vil snarest prøve den af på udvalgte instruktører.

Kriterium 29

I den udstrækning, løstansatte undervisere varetager undervisningen, er det pædagogisk og fagligt velbegrundet.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 10: Instruktører CV

Møde mellem GreyBirds ledelse, EVA og ekspertgruppe.

Begrundelse:

I redegørelsen beskriver GreyBirds ledelse, at GreyBird Pilot Academy anvender syv freelance-instruktører, som primært underviser eleverne i de sidste par måneder af uddannelsen. Grunden til dette er, at GreyBird ønsker at skabe et vidensniveau om det job, som eleverne skal bestride efterfølgende. Dette kræver, at instruktørerne har meget erfaring fra jobbet som erhvervspilot, hvilket freelance-instruktørerne har. Derudover giver det forøget fleksibilitet at have freelance-instruktører både i forhold til sæson og kvalifikationer.

Det er ekspertgruppens vurdering, at anvendelsen af løstansatte undervisere er velbegrundet.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

3.8 Organisation, ledelse og fysiske faciliteter

Kriterium 30

Der er en leder, som er ansvarlig for uddannelsen.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Bilag 10: Instruktører CV.

Begrundelse:

GreyBird Pilot Academy beskriver i redegørelsen, at for at kunne udbyde det integrerede ATP-studie, som uddannelsen til erhvervspilot hedder, skal en uddannelsesorganisation godkendes. En sådan godkendt organisation hedder en ATO (Approved Training Organisation). GreyBird Pilot Academy er en ATO. En del af kravene til at opnå en sådan godkendelse er en godkendt organisation. Organisationsopbygningen omkring en ATO består af en Accountable Manager, en Compliance Manager, en Safety Manager, en Head of Training, en Chief Flying Instructor og en Chief Theoretical Knowledge Instructor. Det er Head of Training, der er uddannelsesansvarlig. Samtlige roller er godkendt af Trafikstyrelsen på baggrund af CV, dokumenteret erfaring og interview.

Head of Training er Frederik Kræmer Aagaard.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 31

Der er en administrativ funktion, som kan varetage opgaver som indskrivning af nye studerende, kursus-/skemaplanlægning, udstedelse af eksamensbeviser mv.

Kriteriet er delvist opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse.

Begrundelse:

GreyBird Pilot Academy har en Chief Flying Instructor (CFI), som er ansvarlig for den praktiske del af uddannelsen, herunder standardiseringen af de instruktører, der udfører flyvetræning med eleverne. Det er afgørende, at procedurer er nedskrevne og kommunikeret, og at CFI sikrer sig, at instruktører og elever følger disse. Derudover er det CFI's ansvar, at øvelsesprogrammet og uddannelsesprogrammet er tilstrækkeligt, og at det sikrer, at eleverne opnår det træningsniveau, skolen stiller efter. Der er omfattende krav til erfaring for at blive CFI. Ansvar og krav til rollen er yderligere beskrevet i lovtæksten (se "Easy Acces Rules for Aircrew Aug 20" i afsnittet ORA.ATO.210(b) Personnel requirements og AMC2 ORA.ATO.210(b) Personnel requirements). CFI hos GreyBird Pilot Academy er Thomas Eriksen.

Kursusplanlægning samt bookning af teoritimer og flyvetimer foregår i SmartBird (GreyBird Pilot Academys inhouse digitale platform til studieplanlægning og -administration, hvor eleverne altid har adgang til information om samt status på deres individuelle studie).

Det fremgår dog ikke tydeligt af redegørelsen, om der er en administrativ funktion hos GreyBird Pilot Academy, der varetager opgaver som indskrivning af nye studerende, kursus-/skemaplanlægning og udstedelse af eksamensbeviser. Ekspertgruppen vurderer, at der ikke er tilstrækkelig opmærksomhed på de nye administrative udfordringer, som GreyBird Pilot Academy kan møde, når de skal optage et hold internationale studerende, og at dette punkt bør være mere velbeskrevet.

Ekspertgruppen vurderer derfor, at kriteriet er *delvist opfyldt*.

Høringsvar fra GreyBird Pilot Academy

GreyBird Pilot Academy har valgt at afgive følgende høringssvar:



Det er korrekt, at det ikke var beskrevet i redegørelsen fra GreyBird, hvordan den administrative del af indskrivning af nye studerende, kursus- og skemaplanlægning samt udstedelse af eksamensbeviser foregår. Den beskrivelse findes nedenfor.

I GreyBirds administration er der funktioner, som understøtter alle administrative processer i forbindelse med de studerende – lige fra det tidspunkt, hvor Base Manager har solgt uddannelsen til de studerende, til de stopper hos os:

- Base Manager og Head of Training planlægger de studerendes overordnede flow fra info-møde til færdiguddannet pilot i overensstemmelse med en fastlagt skabelon. Denne kan tilsendes, hvis EVA ønsker det.
- En fuldtidsansat Head of Planning er ansvarlig for den daglige planlægning og booking af de studerendes undervisning (flyvning samt teoriundervisning). Alle bookninger (flyvning samt teoriundervisning) er lettilgængelige i SmartBird (GreyBird Pilot Academys inhouse digitale platform til studieplanlægning og -administration, hvor eleverne altid har adgang til information om og status på deres individuelle studie). Head of Planning sørger også for ID-kort samt bestilling af uniformer til de studerende.
- En fuldtidsansat og en deltidsansat i regnskabsafdelingen håndterer indskrivning af studerende, elevkontrakter samt kontakt til det offentlige i forbindelse med opholdstilladelse/studievisum, bolig, SU, osv. Disse sørger også for bestilling af aviation-udstyr.
- En fuldtidsansat Software Developer sørger for iPads til de studerende og sikrer, at alle studerende bliver registreret i SmartBird samt Googles G Suite.
- En fuldtidsansat Head of HR fremstiller eksamensbeviser, når Head of Training afslutter studerende, og sørger for, at der afholdes dimension for de færdiguddannede piloter. Det er også Head of HR, der bliver ansvarlig for at hjælpe internationale studerende med rejseplanlægning, bolig, transport og andre praktiske foranstaltninger i forbindelse med tilflytning til Danmark. Head of HR bliver også ansvarlig for at administrere engelsktests (f.eks. TOEFL iBT) for studerende og instruktører.

Kriterium 32

De organisatoriske og ledelsesmæssige forhold, herunder kompetencefordelingen, er nedskrevne og dokumenterede.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse.

Begrundelse:

GreyBird beskriver i redegørelsen de forskellige ansvarlige personers funktions- og ansvarsområde som følgende:

Accountable Manager (AM)

Som AM i en ATO har man det overordnede ansvar for, at økonomien i skolen er tilstrækkelig til at sikre de ressourcer, der er nødvendige. Der er fx krav til, at man skal råde over én instruktør pr. seks elever, der går på skolen. Ligeledes er der krav til, at den fly- og simulatorflåde, en ATO råder over, skal være tilstrækkelig til at gennemføre den mængde flyvning, som skolens elever har behov for. Derudover er AM ansvarlig for, at institutionen følger et management-system. Dette er beskrevet i lovtæksten (se "Easy Acces Rules for Aircrew Aug 20" i afsnittet ORA.GEN.200 Management system, s. 1587). AM hos GreyBird Pilot Academy er Søren Møller, CEO.

Compliance Monitoring Manager (CMM)

CMM-rollens ansvar er at tilse, at organisationens operation til enhver tid fungerer, jf. gældende lovgivning, at operationen også overholder institutionens godkendte manualer, og at disse manualer er lovmedholdelige. Det er CMM, der skal følge udviklingen i lovgivningen og synliggøre for de enkelte ansvarlige roller, hvis deres områdes lovgivning ændrer sig. CMM's ansvar og opgaver er mere præcist beskrevet i lovtæksten (se "Easy Acces Rules for Aircrew Aug 20" i afsnittet AMC1 ORA.GEN.200(a)(6) Management system, s. 1603). CMM hos GreyBird Pilot Academy er Søren Klærke.

Safety Manager (SM)

Som SM i en ATO er det overordnede ansvar at vurdere institutionens operation ud fra et sikkerhedssynspunkt. En SM tracker SPI'ere (Safety Performance Indicators) og rapporterer løbende til AM. Visse SPI'er er EASA-vedtagne, og visse er valgt af organisationen selv. En SM's opgave omfatter også at håndtere den rapportering, der løbende sker af institutionens ansatte og elever. Et eksempel kunne være, at et ændret layout af en lufthavn indebærer et nyt skilt, der står placeret således, at der er risiko for at ramme det med en vinge under taxi – særligt i morgentimerne, hvor en lavtstående sol kan blænde i den retning, skiltet står. En sådan rapport vil medføre, at SM opdaterer den hazard database, han/hun vedligeholder, og påbegynder arbejdet med at risikovurdere den beskrevne situation. I denne proces inddrages flere stakeholders, fx CFI (se nedenfor), men også elever og instruktører. Hvis det vurderes, at den nye hazard udgør en risiko, der er for høj, vil SM iværksætte tiltag for at ændre proceduren. Dette kaldes at mitigere. Procedureændringerne har til

formål at reducere risikoen ved den nye hazard. En SM's arbejdsområde og ansvar er yderligere beskrevet i lovtæksten (se "Easy Acces Rules for Aircrew Aug 20" i afsnittet AMC1 ORA.GEN.200(a)(1) Management system, s. 1588). SM hos GreyBird Pilot Academy er Per Christensen.

Head of Training (HT)

Som HT har man det generelle ansvar for uddannelsen. Man har ansvar for, at elevers progression er tilfredsstillende, og at der gøres rigtige og konkrete tiltag i modsatte fald. Der er en stribe krav til en HT for at kunne bestride rollen. Disse er beskrevet i lovtæksten (se "Easy Acces Rules for Aircrew Aug 20" i afsnit ORA.ATO.110(a og b) Personnel requirements og AMC1 ORA.ATO.110(b) Personnel requirements). Som HT har man den direkte dialog med myndighederne om eventuelle findings, der måtte gøres internt eller eksternt. Denne dialog assisteres af CMM (se ovenfor). HT hos GreyBird Pilot Academy er Frederik Kræmer Aagaard.

Chief Flying Instructor (CFI)

Som CFI er man ansvarlig for den praktiske del af uddannelsen, herunder standardiseringen af de instruktører, der udfører flyvetræning med eleverne. Det er afgørende, at procedurer er nedskrevet og kommunikeret, og at CFI sikrer sig, at instruktører og elever følger disse. Derudover er det CFI's ansvar, at øvelsesprogrammet og uddannelsesprogrammet er tilstrækkeligt, og at det sikrer, at eleverne opnår det træningsniveau, skolen stiler efter. Der er omfattende krav til erfaring for at blive CFI. Ansvar og krav til rollen er yderligere beskrevet i lovtæksten (se "Easy Acces Rules for Aircrew Aug 20" i afsnittet ORA.ATO.210(b) Personnel requirements og AMC2 ORA.ATO.210(b) Personnel requirements). CFI hos GreyBird Pilot Academy er Thomas Eriksen.

Chief Theoretical Knowledge Instructor (CTKI)

Som CTKI er man ansvarlig for den teoretiske del af uddannelsen, herunder standardiseringen af de instruktører, der udfører den teoretiske instruktion. Det er afgørende, at undervisningsmateriale, der anvendes, er dækkende for pensum, og at de forskellige instruktørers progression i materialet svarer nøje til det, der er beskrevet i træningsmanualerne. Kravene til CTKI er beskrevet mere nøje i lovtæksten (se "Easy Acces Rules for Aircrew Aug 20" i afsnittet ORA.ATO.210(c) Personnel requirements og AMC2 ORA.ATO.210(c) Personnel requirements). CTKI hos GreyBird Pilot Academy er Tobias Laursen.

Ekspertgruppen vurderer, at institutionen i tilstrækkelig grad redegør for, at de organisatoriske og ledelsesmæssige forhold for uddannelsen er dokumenterede og velkrevne.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 33

Uddannelsesinstitutionen har tilstrækkelige og egnede undervisningslokaler, tilstrækkeligt og egnet undervisningsudstyr og tilstrækkelige og egnede arbejdspladser til de studerende.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse

Møde mellem GreyBirds ledelse, EVA og eksperterne.

Begrundelse:

Det fremgår af redegørelsen, at GreyBird Pilot Academy består af en skole- og administrationsbygning samt et tilhørende værksted. Elevernes gang er naturligvis i skoledelen af bygningen. Skolen består ud over gang og fællesarealer af fire klasselokaler med plads til 20 studerende i hver. Klasselokalernes areal er ca. 40 m² hver. Derudover er der seks briefing-rum, der anvendes til samtaler om en konkret flyvelektion før og efter lektionen. Sådanne briefing-rum er på ca. 6 m² hver. Skolen indeholder ud over klasselokalerne også to simulatorer, som er opstillet i hvert deres dedikerede rum. Den ene af disse er under opførsel og forventes færdigmonteret i starten af juni. Fællesarealer består af et centralt placeret fællesrum, der også fungerer som kantine. Arealet på dette er ca. 160 m². Hele administrations-/skolebygningen udgør ca. 1.200 m².

Det fremgår af GreyBirds brochure, at GreyBird anvender to flytyper, enmotorede flyvemaskiner af typen P20002JF og det tomotorede fly af typen P2006T.

Under mødet mellem GreyBirds ledelse, EVA og eksperterne forklarede ledelsen, at de ikke forventer at skulle udvide institutionens nuværende faciliteter ved oprettelsen af den internationale linje, da skolen er stor nok til at rumme en stigning i antallet af elever. Det vil dog afhænge af, hvor mange studerende de kan tiltrække til uddannelsen, og såfremt det bliver nødvendigt ift. kapaciteten, har GreyBird Pilot Academy mulighed for at lease eller købe simulatorer og købe nye fly. Ligeledes vil de rekruttere flere instruktører til at undervise de studerende på den internationale linje, hvis det bliver nødvendigt. Med deres nuværende instruktørbemanding regner de dog med, at de ikke behøver at rekruttere flere instruktører til at starte med.

Ekspertgruppen vurderer, at uddannelsesinstitutionen har tilstrækkelige og egnede faciliteter til de studerende.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

3.9 Brugerbetaling

Kriterium 34

Gebyret for uddannelsen/kurset modsvarer uddannelsens omfang, varighed, niveau, eksamensform og undervisningsfaciliteter/-udstyr.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse
GreyBirds hjemmeside
Bilag 11: GreyBirds uddannelseskontrakt til elever.

Begrundelse:

Det fremgår af dokumentationen, at studiet til erhvervspilot hos GreyBird Pilot Academy er 100 % selvfinansieret. Derfor udgør hele økonomien i uddannelsen brugerbetaling. Hver elev betaler i alt ca. 800.000 kr., heraf ca. 740.000 kr. direkte til skolen og ca. 60.000 kr. via skolen til andre instanser herunder Trafikstyrelsen, flyvelæger, forsikringsselskaber m.fl. Hvis en elev ikke opnår et tilstrækkeligt træningsniveau og dermed ikke kan indstilles til en eksamen eller skill-test, eller hvis en elev trods vurderet tilstrækkeligt træningsniveau dumper en eksamen eller skill-test, kan der opstå behov for ekstra undervisning eller træning. Ekstra undervisning eller træning afregnes på timebasis og betales ligeledes af eleven.

Betaling for kurset er fastlagt i den uddannelseskontrakt, som skolen indgår med eleverne. I denne fremgår følgende moduloversigt ift. priser:

- Entry fee: 74.750 kr.
- Modul 1: 208.800 kr.
- Modul 2: 143.920 kr.
- Modul 3: 287.325 kr.
- Modul 4: 63.700 kr.
- Modul 5 (valgfri): 21.500 kr.

Det fremgår i mere detaljeret form af kontrakten, hvad de enkelte dele og moduler indeholder.

Ekspertgruppen vurderer, at prisen modsvarer uddannelsens omfang, varighed, niveau og eksamensform samt undervisningsfaciliteter og -udstyr.

Ekspertgruppen vurderer således, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 35

Uddannelsesinstitutionens markedsføring af uddannelsen skal være præcis, objektiv og informativ og stemme overens med uddannelsens faglige indhold og sprogkrav.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse
GreyBirds hjemmeside
Bilag 4: GreyBird Marketing
Bilag 5: GreyBird ottesidet brochure, dansk
Bilag 6: GreyBird ottesidet brochure, engelsk
Bilag 7: GreyBird ottesidet brochure, svensk.

Begrundelse:

GreyBird skriver i redegørelsen, at uddannelsen primært markedsføres online igennem sociale medier som Facebook, Instagram, Google og YouTube samt via nyhedsbreve. Desuden markedsfører GreyBird sig på hjemmesiden: www.greybird.dk/en. Hver måned afholdes desuden infomøder, hvor GreyBird præsenterer uddannelsen til unge, som drømmer om at blive pilot. Deres primære markedsføringsaktiviteter består i at holde Facebook og Instagram opdateret med indslag fra hverdagen som pilotstuderende. De kører løbende annoncer på Facebook, Instagram og Google, hvor de forsøger at sprede kendskabet til skolen samt skabe interesse for skolen og det at være pilot. Derudover anvender de en brochure på engelsk, dansk og svensk, som beskriver uddannelsen. De distribuerer brochuren i både trykt og digitalt format inklusive på deres hjemmeside.

Under mødet mellem GreyBirds ledelse, EVA og eksperterne forklarer ledelsen, at markedsføringen omkring uddannelsen kan være svær, da det er en meget lille gruppe, der er interesseret i uddannelsen. De, der reelt er interesserede i at blive pilot, opsøger selv institutionerne. GreyBird Pilot Academy forsøger dog at markedsføre der, hvor det giver mening, og planlægger fx at deltage på større messer rundt om i verden.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 36

Det fremgår tydeligt af uddannelsesinstitutionens hjemmeside på minimum dansk og engelsk, hvilke udgifter gebyret dækker, og hvilke ekstra udgifter der derudover må påregnes.

Kriteriet er delvist opfyldt.

Dokumentation:

Redegørelse
GreyBirds hjemmeside
Bilag 11: GreyBirds uddannelseskontrakt til elever.

Begrundelse:

Det fremgår af hjemmesiden, at prisen for uddannelsen svinger mellem 700.000 kr. og 800.000 kr., samt at der ud over uddannelsesprisen ofte er omkostninger til materialer. Det fremgår derudover, at der omkostninger forbundet med at blive medicinsk godkendt og få udstedt et Class 1 Medical. Under uddannelsen er der også et antal prøver, som aflægges over for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller en af deres repræsentanter. I alt er der 12 teoretiske eksamener, to praktiske radioprøver og to skill-tests i fly. Alle disse prøver er forbundet med omkostninger til Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen eller en examiner, der afholder skill-tests. Den studerende skal forvente prøveomkostninger for kr. 40-50.000 inkl. leje af fly til dine skill-tests.

Det fremgår af den kontrakt, som den studerende skriver under på, hvad prisen på 800.000 kr. dækker. Dette fremgår dog ikke af hjemmesiden, ligesom det ikke fremgår, hvad den studerende mere præcist skal forvente af ekstra omkostninger til uddannelsen (fx ved reeksamen eller ekstra timer) samt bolig- og leveomkostninger. Da målgruppen for uddannelsen er udenlandske studerende vurderer ekspertgruppen, at det er særligt vigtigt, at det fremgår mere tydeligt, hvad uddannelsesprisen dækker, samt hvad den studerende kan forvente af omkostninger til generelle leveomkostninger for at bo og studere i Danmark.

Derudover fremgår det af hjemmesiden, at eleverne først betaler for en ydelse, efter de har modtaget den. Under mødet mellem GreyBirds ledelse, EVA og eksperterne fremgik det, at GreyBird Pilot Academy har indført en ny procedure, hvor hvert modul betales, umiddelbart før det påbegyndes. Ekspertgruppen henstiller til, at denne information om en ny procedure også rettes på hjemmesiden, så det fremgår tydeligt, hvornår GreyBird Pilot Academy opkræver betaling fra den studerende.

Da det ikke i tilstrækkelig grad fremgår af GreyBird Pilot Academys hjemmeside, hvad brugerbetalingen på 800.000 kr. dækker, samt hvilke udgifter den studerende herudover bør forvente til eventuelt ekstra undervisning og øvrige leveomkostninger, vurderer ekspertgruppen, at kriteriet er *delvist opfyldt*.

Høringssvar fra GreyBird Pilot Academy

I sit høringssvar har GreyBird Pilot Academy tilføjet følgende uddybning:



Det er korrekt, at det ikke fremgår tydeligt af hjemmesiden, hvad brugerbetalingen dækker over. Modulopdelingen er ikke beskrevet, og det er heller ikke beskrevet, hvad man kan forvente af ekstraudgifter og udgifter til bolig og leveomkostninger (især relevant for internationale studerende), da vi i dag jo udelukkende henvender os til danske studerende.

Disse informationer vil vi tilføje til hjemmesiden i forbindelse med en snarlig opdatering, da vi er i gang med arbejdet med at opdatere hjemmesidens design og indhold.

3.10 Kvalitetssikring

Kriterium 37

Der er formelle procedurer for løbende og systematisk evaluering af uddannelsen.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Ingen.

Begrundelse:

Efter aftale med EVA har GreyBird Pilot Academy ikke vedlagt dokumentation for dette kriterie, da det er en ny uddannelse, hvorfor der endnu ikke har været nogle evalueringer af den internationale linje af den integrerede ATP.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Kriterium 38

Uddannelsen sikrer systematisk opfølgning på alle evalueringer, herunder opfølgning på de løbende evalueringer af den samlede uddannelse.

Kriteriet er opfyldt.

Dokumentation:

Ingen.

Begrundelse:

Efter aftale med EVA har GreyBird Pilot Academy ikke vedlagt dokumentation for dette kriterie, da det er en ny uddannelse, hvorfor der endnu ikke har været nogle evalueringer af den internationale linje af den integrerede ATP.

Ekspertgruppen vurderer, at kriteriet er opfyldt.

Appendiks A – Bilagsoversigt

Her følger en oversigt over det bilagsmateriale, som GreyBird Pilot Academy har stillet til rådighed som dokumentation ifm. vurderingen:

Bilag 1: Følgrebrev til redegørelse – GreyBird Pilot Academy

Bilag 2: ATP(A) Rev. 3.1 (UPRT + AREA 100) CAA, 09.11.2020

Bilag 3: Easy Access Rules for Aircrew Aug 20

Bilag 4: GreyBird Marketing

Bilag 5: GreyBird ottesidet brochure, dansk

Bilag 6: GreyBird ottesidet brochure, engelsk

Bilag 7: GreyBird ottesidet brochure, svensk

Bilag 9.a: BL 6-08, Bestemmelser for Civil Luftfart

Bilag 9.b: Operations Manual, OM(B) General Rev 1.2

Bilag 9.c: Optagelsesprøve – Bilag A

Bilag 9.d: Optagelsesprøve – Bilag B

Bilag 9.e: Optagelsesprøve – Bilag C

Bilag 9.f: Optagelsesprøve – Bilag D

Bilag 9.g: Uddannelsens normalprogressionstabel

Bilag 10: Instruktører CV.

GreyBird Pilot Academy har efter eksperternes krav og efter institutionsmødet eftersendt følgende bilag:

Bilag 11: GreyBirds uddannelseskontrakt til elever.

Vurdering af den internationale linje af den integrerede ATP-uddannelse på GreyBird Pilot Academy

© 2021 Danmarks Evalueringsinstitut

Citat med kildeangivelse er tilladt

Publikationen er kun udgivet i elektronisk form på: www.eva.dk

Danmarks Evalueringsinstitut (EVA) gør uddannelse og dagtilbud bedre. Vi leverer viden, der bruges på alle niveauer – fra institutioner og skoler til kommuner og ministerier.



**DANMARKS
EVALUERINGSINSTITUT**

T 3555 0101
E eva@eva.dk
H www.eva.dk