

פטר את המדריך שלך

נכתב על ידי **Rick Durden**, תורגם על ידי **איציק מה-יפית**, מתוך **AVweb** מתאריך 23.4.07.

הערת המתרגם: המאמר שלמטה עוסק בנושא שאינו מדובר או מוגדר בקרב קהילת התעופה הכללית בארץ. הוא אינו עוסק בהטסת מטוס. הוא עוסק בקשר הבלתי פורמאלי בין חניך ומדריך טייס. מטבע הדברים, חניך טייס חדש רואה במדריכו את סגן האלוהים על פני האדמה, וככה יקבל את כל שיונחת עליו מבלי לפצות פה. זאת ההודמנות לחניכים לבדוק כיצד לנהוג במקרים מיוחדים ולמה לצפות ממדריכים. ולמדריכים - מה מחויבותם כלפי החניך וכיצד לנהוג. אני מניח שמימוש הציפיות הללו ישביח את איכות ההדרכה ותוצאותיה, גם אם המאמר נשאב מהתרבות האמריקאית ולא כל דבר ישים בארצנו הקטנה.

לא מכבר ישבתי בחדר ההסבה שבשדה התעופה הווירטואלי, תוהה מה משמעות הביטוי "השענו לאחור והירגעו" ומדוע חברות התעופה ממשיכות לומר לי את זה כאשר אני תקוע בתוך מושב שתוכנן לילד בן שמונה. הרהורי הופרעו כאשר טום, איש עסקים בן שלושים ומשהו, נכנס. פטפטתי עמו מספר פעמים במהלך השנה האחרונה וידעתי שהוא עבד על רישיון הטייס הפרטי שלו. יותר מפעם ראיתי אותו לומד או יוצא למטוס עם מדריך.

אני לא חריף במיוחד, אולם כאשר הוא הטיח את ספר הלימוד שלו וספר הטיסה על השולחן ליד מכונת השתייה הבנתי שהוא לא היה שמח במיוחד.

"שיעור קשה?" שאלתי.

"לא" אמר בנחרצות, "אין שיעור. המדריך ה%#\$@! ביטל שוב. זו הפעם השלישית החודש שהייתה לו הזדמנות לשבת במושב ימין במטוס King Air של החברה והוא ביטל את השיעור שלי. הפעם לא הייתה לו אפילו התחשבות להתקשר אלי ולתכנן מחדש. פקידת הקבלה שם אמרה שהוא פשוט נכנס לפני חצי שעה בערך, מחק את שמי מהתוכנית והסתלק. היא אמרה שחשבה שביטלתי, ושאלה הייתה יודעת שהוא ביטל, היא הייתה מתקשרת אלי. לקחתי חופשה מהעבודה אחר הצהריים לצורך השיעור, הוא ה%#\$@!. אני אמור לבצע מבחן בעוד שבועיים, וזה מספיק קשה לתמרן בתוכנית העבודה שלי והמשפחה בכדי לסדר שיעור ואז שיהיה מזג אוויר טוב, מבלי להתעסק עם מדריך שלא שם על החניכים שלו."

לפני שיכול הייתי להגיב, טום פנה לדלת ויצא לכיוון בעל ה-FBO (Fixed Based Operator) ובית הספר לטיסה [הערת המתרגם: FBO דומה לבתי הספר לטיסה שאנחנו מכירים בארץ, ההבדל הוא ברמת המתקנים והשירות שהוא מציע]. שמעתי טריקת דלת ואז רק את קולו העמום של טום כאשר הביע את דעתו על מקצועיות המדריך. ובכן, את היעדרותו.

מאוחר יותר באותו הערב חשבתי על חוויתו של טום, השוויתי את זה כנגד מה שנראה כמספר הולך ופוחת של מדריכים ותשלום עלוב למדריכי טיסה, והחלתי לתהות באם יש מערכת התחייבויות ניתנות לזיהוי ואחראיות למדריך (CFI- Certified Flight Instructor) המסכים לתת למישהו שיעור טיסה.

חשבתי על היחסים בין מדריך טיסה וחניך, וכיצד זה כמעט ייחודי בחווית החינוך בארה"ב היום. זה מאד בלתי רגיל לאדם לקבל מורה פרטי; ללכת אחד-על-אחד ללמוד את כל המורכבות של נושא. אנחנו רגילים לשבת עם אנשים אחרים בכיתה. בעוד אני מאמין שהיה זה סוקרטס שאמר שבית הספר האידיאלי הינו קבוצת תלמידים בצד אחד ומורה באחר, חווית הלימוד היחידני אינה משהו שהייתה למרביתנו אי פעם לפני לימוד טיסה.

מדריך וחניך בונים יחסים המתקיימים בכמה רמות. ברמה הבסיסית ביותר, אדם בעל היכרות שטחית בלבד עם טיסה, שם את חייו או חייה בידיו של מדריך. סוג זה של אמון בחלקו של החניך, ומחויבות בחלקו של המדריך, אינם חלק מחווית הלימוד הממוצעת. זה מגדיר אחריות בחלקו של המדריך שהינה די גבוהה - לא רק לשמור את החניך בחיים

במהלך השיעורים עצמם, אלא לעשות את התפקיד הטוב ביותר האפשרי להקניית הידע, שיפוט וכישורים לחניך, כמו גם להעריך את ביצועי החניך בצורה אובייקטיבית, כך שהחניך יישאר בחיים כאשר ישוחרר לטוס לבד.

מנקודת מבט זו, למדריך יש תפקיד די מיוחד.

לפיכך, איזה חובות יש למדריך כלפי החניך ומה הציפייה הנכונה שצריכה להיות לחניך ביחסי ההדרכה?

ציפיות מהמדריכים



1. למדריך יש מחויבות מוחלטת וחובה לשים את האינטרס הטוב ביותר של החניך תחילה בכל הזמנים בעת יחסי ההדרכה.

2. להתייבב בזמן ולהיות מוכן לזוז. אם מדריך וחניך הסכימו על זמן לשיעור, מחובת המדריך להיות שם, בזמן ומוכן לשיעור. זוהי אתיקה בסיסית מבית ספר יסודי. אם הסכמת לשחק תופסת עם פרנק בשעה 4:00, אתה לא נעלם כיוון שבובי התקשר לפתע ואמר שהדגים הופיעו, תפוס את החכה ובוא הנה. מילה של מישהו חייבת להיות הגונה או שאדם זה אינו זכאי להרבה כבוד בכלל. מדריך שיתעקש שחניך יקבל שעות במטוס דו-מנועי, אפילו אם זה טורבו-פרופ, הוכיח שהוא טיפש אנוכי.

בעוד שיהיו מקרים בהם מדריך יקבל הצעה לבצע טיסה מגניבה שתיצור קונפליקט עם שיעור החניך, התגובה הנאותה הראשונה הינה לראות אם זה יכול להתרחש בזמן אחר. אם לא, אזי, בשעת הצורך – אם, ורק אם, המדריך יודע שהחניך בסדר – המדריך רשאי להתקשר לחניך, להסביר את המצב ולבדוק אם החניך מוכן לתאם מחדש את השיעור. מכל מקום, זוהי תמיד ברירת החניך, כיוון שלמדריך יש מחויבות מקצועית לחניך. בכל מקרה, אף פעם זה לא יהיה נאות לעשות דברים מסוג זה יותר מפעם או, יתכן, פעמים עם חניך מסוים. אם מדריך נמצא מעורב במצב בו דבר מסוג זה נראה שקורה באופן סדיר, משהו לקוי מאד והמדריך צריך לוותר ולהעריך מדוע בדיוק זה ממשיך, והאם להדריך חניך זה במיוחד או לשמש כמדריך טיסה באופן כללי.

אם לחניך יש מדריך שמנסה לתאם מחדש יותר מאשר פעמיים, זה הזמן לשיחה מלב אל לב עם המדריך, כיוון שקיימת בוודאי בעיה רצינית נסתרת. המדריך אינו שם את האינטרסים הטובים ביותר של החניך ראשונים. אם המדריך פשוט אינו מופיע לשיעור כיוון שמשוהו יותר מעניין צץ, זה הזמן לשיחה נוקבת. אם זה קורה פעם שנייה, על החניך קרוב לוודאי להחליף מדריך. ("לפרק למדריך את הצורה" נחשב כתגובת יתר ותגובה עלובה.)

ישנם זמנים בהם מנהל בית הספר לטיסה/FBO ישלח את המדריך לטיסת שכר כאשר מתוכנן שיעור(ים). ל – FBO קטנים יותר יש במיוחד בעיה בתמרון בין הדרישות לטיסת שכר, טיסות חניכים וצוות. כאשר זה חייב להתבצע, ה – FBO לחלוטין חייב להתקשר לכל חניך, להתנצל ברוב לב, לתכנן מחדש כל שיעור המושפע, ואם קורה יותר מאשר פעם אחת, חייב להציע צורה מסוימת של פיצוי כגון חצי שעה חינם של לימודי קרקע. לטווח הקצר, חניכים הם מקור חשוב לרווחי שיעור מסוים זה. אולם הם חייבים להיחשב מקורות חשובים לרווח לטווח הארוך כשוכרים, קוני מטוס פוטנציאליים, לקוחות אחזקה ודלק. כל FBO עם שמץ חוש עסקי יתייחס היטב לחניכים. מנקודת המבט של החניך, אם FBO אינו מתקשר ומתנצל במצב שכזה, ואינו פועל לתכנן מחדש את השיעור, זה הזמן לחפש FBO אחר. אם זה ה – FBO היחיד, נכון להגיש תלונה למנהל/בעל ה – FBO.

3. למדריך יש חובה לתדרך כל שיעור עם החניך לפני ביצוע כל טיסה שהיא. לחניך צריכה להיות הזדמנות לשאול שאלות לגבי כל דבר שעלה מאז השיעור האחרון. (למעשה, על

המדריך לעודד חניכים לרשום שאלות שעולות אצלם בין השיעורים ולכסות אותן תחילה, כיוון שמדריכים יודעים שחניכים החושבים על טיסה בין השיעורים מבצעים הרבה יותר טוב מאלה שאינם חושבים על הטיסה.) על המדריך להסביר מה יכוסה בשיעור הקרוב, לקשור זאת למה שנעשה ומה שיהיה, ולהסביר מה הן מתכונות הביצועים לכל פעולות הטיסה כך שהחניך יכול לבצע הערכה עצמית. למשל, על החניך לדעת מה הוא הטווח הקביל למהירות בפניית טיפוס או בגישה לנחיתה, באם אלו הנושאים שיכוסו. זה נותן מטרת ביצועים אובייקטיבית, ויעשה את ההערכה שלאחר הטיסה פשוטה יותר הן למדריך והן לחניך.

המתכונות המושלמות צריכות להיות ריאליסטיות. חניך עם שלוש שעות לא יענה על מתכונות מבחן מעשי לתמרונים. זה מספיק קשה ללמוד לטוס מבלי לתסכל את החניך בצפיות לא הגיוניות.

4. על המדריך להיות נקי ולבוש בקפידה. זה נשמע טיפשי, אולם אני נדהם ממספר המדריכים שאינם. אין הכוונה ללבוש פורמאלי או חליפה ועניבה לגבר, ובוודאי אין הכוונה לנוהג המטופש של כותפות הנענדות על ידי מדריכים צעירים וחצופים במספר בתי ספר. הכוונה רק לכבד מישהו המשלם הרבה כסף בכדי ללמוד לטוס, על ידי לבוש נאות ולאחר מקלחת באותו היום.



5. על המדריך להאזין לחניך. האזנה לשאלות שנשאלות הינה אחת הדרכים הטובות לומר אם הוחסר משהו בלימוד החניך. הכוונה להאזנה לדאגות החניך ופחדיו, ולזכור שהטיסה יכולה להיות מפחידה לחניך חדש. הכוונה היא כיבוד מה שהחניך אומר ולקחת פחדים, דאגות וחששות ברצינות ולהתייחס אליהם באופן מקצועי. הכוונה גם להאזנה כיצד החניך אומר משהו, כיוון שהטון ושינוי הגוון של שאלה או הערה יכולים להיות בעלי משמעות גדולה.

ככלות הכול, כל מדריך אירובטי יכול לספר לכם שכאשר אתם שואלים חניך אירובטי חדש איך הוא/היא מרגישים לאחר תרגיל, התשובה תהיה תמיד "בסדר". המילה לכשעצמה חסרת משמעות. כיצד המילה מבוטאת קובע האם השיעור ימשיך או יופסק במהרה, או האם שקית ההקאה תוצא מיידית ותושט לחניך.

6. המדריך אחראי לשמירת מטוס ההדרכה נקי. אין זה משנה באם השיעורים הינם בבית ספר לטיסה גדול בו שוכרים אנשים לנקות את המטוסים, עדיין זו מחויבות המדריך לשמור את המטוס שיראה טוב, ופנים המטוס נקי מזבל או בלגן. יתכן והמשמעות הינה שהמדריך יצטרך לשטוף ולשאוב את המטוס. חניכים מוציאים ערימה של כסף ללמוד לטוס; הרבה מופיעים בשדה עם רכבים יקרים מבהיקים. אם המדריך רוצה להמשיך לעשות כסף ולשמור שחניכים אלו יחזרו לשיעורים נוספים, עליו לשמור את המטוסים/ים שיראה מושך.

7. מדריך מקצוען אינו נותן הדרכה זוגית מיותרת, או מעכב סולו של חניך למספר שעות, בכדי להרוויח יותר כסף. זה לא אתי לחלוטין.

8. מחובת המדריך כלפי החניך להקדיש זמן לדון בטיסה בפירוט מתאים כשהסתיימה. זהו חלק מתהליך הלימוד לסקור כל חלק של הטיסה ולהעריך אותו באובייקטיביות ובייחוס.

9. בין אם לתוכנית ההדרכה יש מערכת ציונים פורמאלית או לא, למדריך חובה להעריך או לדרג בייחוס. ראיתי הרבה, הרבה יותר מדי תוכניות בהן המדריך פשוט דירג הכול "משביע רצון" או "ממוצע" או "מעל הממוצע". זה שקר לחניך. החניך זכאי לדעת עד כמה טוב הוא/היא על סקלה אובייקטיבית המקושרת למתכונות ביצוע של כל פעולת טיסה, וסקלה זו חייבת להיווצר לפני הטיסה. אחרת, אם החניך התרסק והמדריך מועלה לדוכן העדים, כיצד

הוא או היא הולכים להסביר ציון "מעל הממוצע" לטיסה איטית כאשר החניך הסתחרר בעת הפנייה מעם הרוח לצלע בסיס?

מתן ציונים והערכה הוגנים מובילים לעתים לאחד מהתפקידים הקשים של המדריך: לומר לחניך, או טייס שבא לטיסת הערכה, שביצועיהם אינם מקובלים לחלוטין ובלתי בטוחים, ושסור לטייס לטוס ללא הדרכה נוספת. זהו דרוג מאד יוצא דופן, אולם יכול להיות למדריך חניך שהמדריך חש שאינו יכול ללמוד לטוס. זה חלק מהאחריות הראשונית של המדריך, למען האינטרס הטוב ביותר של החניך. הצעד הנאות הינו לאפשר לחניך לטוס עם מדריך אחר, כיוון שהבעיה עשויה להיות רק הדינאמיקה בין החניך והמדריך. מכול מקום, כאשר למדריך יש חוות דעת שנייה, המדריך יכול לעמוד בפני תפקיד בלתי נעים לספר לחניך שעליו לנסות משהו אחר. אם זה טייס, על המדריך להיות ישר עם הטייס ביחס להערכה אובייקטיבית, ולהציע טיסה עם מדריך אחר. אם הטייס מסרב, והמדריך חש שהטייס בלתי בטוח, הצעד הבא הינו ללכת ל - FAA ולספר למפקח. בימי חיי הכרתי שני טייסים שחשתי באמת ובתמים שהיו כה לא בטוחים עד שהיוו איום לעצמם. במקרה אחד הבעתי דעתי לטייס (הוא התעלם); במקרה השני לא הבעתי דעתי. באף מקרה לא פנית ל - FAA. שניהם הרגו עצמם במטוסים. עד היום אני מרגיש שלא ביצעתי מחויבותי לאף אחד מהם.

10. למדריך חובה להיות סגור של החניך. הצורך בכך יתכן ולא יעלה; מכול מקום, אם כן, על המדריך לעמוד תמיד לימין החניך בצורה הוגנת בטיפול בהנהלת ה - FAA, FBO, ביטוח או אחרים. הכוונה גם לעודד את החניך כאשר השיעור לא התנהל כשורה. לעתים שיעורים לא מתנהלים כהלכה, אולם אין זה אומר שהחניך אינו יכול להפוך לטייס. זה יכול להיות לספר לבן הזוג שהחניך טס בצורה בטוחה ואחראית, אם זה נכון. (להיות סגור אינו אומר לשקר עבור החניך אף פעם).

11. למדריך חובה לדרוש את הטוב ביותר עבור החניך, לשמור את החניך עובד עד לקצה יכולתו. המשמעות היא הכרה שתקנות התעופה הינן "מתכונות מזעריות" כמו גם המתכונות שנקבעו במדריך מבחן מעשי. לפיכך, על מדריך חובה להדריך את החניך לרמה שהמדריך חושב כמתאימה מעל המתכונות המזעריות של ה - FAA, כיוון שמדריך טוב יודע כיצד נראה העולם האמיתי, והחניך חייב להיות מוכן לטיסה בעולם האמיתי, לא רק לקראת טיסת המבחן.

12. [הערת המתרגם: האמור בסעיף זה מתייחס למצב בו המדריך והחניך הינם בני מין שונה] חובתו של המדריך לא להיכנס לעולם למערכת יחסים אינטימיים או מיניים עם החניכה בעוד מתקיימים יחסי מדריך-חניך. מצד אחד זה פשוט לא מקצועי; מצד שני זה תמיד פוגע ביעילות התקדמות החניכה. יחסי מורה-תלמיד יכולים לעורר יחסים קרובים עקב הגורמים הפסיכולוגיים של אמון המעורבים, כמו גם העובדה שהמדריך נראה לחניכה כיודע הכול בנושא וכך יכול להפוך מושך מאד לחניכה. הכנסת יחסים אישיים או מיניים למשוואת מדריך-חניך אינו עושה שום דבר חיובי לחניכה וכמעט תמיד יש לו תוצאות שליליות. אם יחסי ההוראה נראה שזים למשהו קרוב יותר מאשר לחיצת יד בסיום כל שיעור, למדריך חובה לעצור הכול, לשבת עם החניכה ולדון בדיוק מה קורה שם. אם שניהם מחליטים שהיחסים צריכים להפוך אינטימיים, אזי זוהי מחובתו של המדריך למצוא מדריך אחר לחניכה. המדריך אינו יכול להתעלם מחובתו לחניכה בתהליך ההדרכה. ראיתי שני מצבים בהם חניכה ומדריך הבינו שיש התקדמות של דברים ברמה האישית. בשני המקרים החניכה החליפה מדריכים. בשני המקרים החניכה והמדריך נישאו לבסוף (ועדיין נשואים באושר). בשני המקרים, החניכה סיימה את הדרכת הטיסות וקיבלה את הרישיון.

כן, נשים לימדו את בעליהן לטוס ולהיפך. מכול מקום, היחסים האינטימיים היו כבר לפני יחסי הדרכת טיסה. (ובהרבה מקרים, התוצאה הייתה מתח בנישואין ובעיות בשיעור ההתקדמות של חניך ביחסי ההדרכה.)

13. מדריך אחראי לעולם לא ידבר על חניך אחר עם מדריך אחר בנסיבות בהן אחרים יכולים להאזין (אלא על מנת לשבח חניך זה). אם מדריך חש צורך לדבר עם מדריך אחר לגבי דרישה מחניך, או להחליף רעיונות כיצד להדריך חניך הטוב ביותר, הדין צריך להיות

במקום פרטי. מדריכים שפשוט יושבים סביב ומפטטים על החניכים שלהם, במיוחד אם מוזכרים שמות, הינם תמיד בלתי מקצוענים. בעוד שלא שמעתי שזה קורה, הערה מזלזלת ממדריך לגבי חניך, שנעשתה בציבור, יכולה להיות בסיס לתביעת דיבה.

14. מדריך טוב תמיד למד. לא משנה כמה ניסיון יש להם, מדריכים טובים לעולם אינם מאמינים שהם יודעים הכול ותמיד מוכנים ללמוד מאחרים, במיוחד מהחניכים שלהם. [תודתי לקורא מארק מטיולי לסעיפים 13 ו- 14 שנוספו בשלישי למאי.]

15. למדריך יש חובה לשמש דוגמה טובה בכל הזמנים. המדריך יכול להטיף לחניכים על בטיחות, רשימות תיוג והתנהגות נאותה, אולם אז יכול להרוס את כל ההדרכה בפעם הראשונה שחניך רואה את המדריך מפעיל מטוס בניגוד להדרכה.

16. לבסוף, על מדריך להכיר שלפרקים יש קונפליקטים אישיים בין מדריך וחניך. בעוד שהמצב די נדיר, ומדריך בעל גישה מקצועית יכול להתגבר על קשיים מזעריים, מפעם לפעם דברים פשוט אינם מצליחים, והשניים אינם מסתדרים. קונפליקטים אישיים בלתי פתורים תמיד משפיעים לרעה על התקדמות החניך. אם המצב מתפתח, אסור למדריך לקחת זאת אף פעם אישית, אלא פשוט חייב לסדר לחניך לטוס עם מדריך אחר. לעיתים חניך שיש לו הרבה בעיות להסתדר עם המדריך שלו או שלה, ימנע מלומר זאת. החניך, או שלא יצליח במהלך ההדרכה או עשוי להפסיק לטוס במקום להעלות את הנושא בצורה פתוחה עם המדריך או מנהלו של המדריך. זוהי חובת המדריך להיות רגיש למצב ולחקור בנימוס, ואז לנקוט בפעולה הנאותה כמקצוען. (לעתים מזומנות משמעות המצב הינה שהמדריך אינו מחבב במיוחד את החניך; ולמרות זאת, למדריך מחויבות להציב את החניך עם מדריך אחר ולא לדבר סרה בחניך בכדי להימנע מלקלקל את יחסי המדריך החדש והחניך.)

ציפיות מהחניכים



כאשר הכנתי הערות לגבי מה החניך צריך לצפות ממדריך טיסה, הבנתי שיחסי ההוראה עובדים לשני הצדדים. גם לחניך יש חובות. למדריך יש זכות לצפות לדברים מסוימים מהחניך.

1. לחניכים חובה להתייצב בזמן לשיעורים שלהם, ולצפות לשלם עבור זמן השיעור שנקבע, אפילו אם הם מאחרים. המדריך הקדיש פרק זמן מסוים במיוחד לחניך ואסור להענישו עקב איחור החניך.

2. לחניך יש מחויבות להתקשר ולבטל שיעור מייד כשהחניך יודע שזה הכרחי. אם הביטול מתרחש בתחום זמן שנקבע קודם לשיעור, על החניך לשלם את שכר המדריך עבור השיעור, או לפחות עבור שעת הדרכה שלמה, כיוון שיש סיכון משמעותי שהמדריך לא יוכל למלא זמן זה בהתראה קצרה ולא יקבל שכר. לא כל הדברים בתעופה הפכו ליקרים יותר; הכנסות של מדריך טיסה לא שמרו על שיעור האינפלציה. אם היו משלמים למדריכי טיסה היום את מה ששילמו להם ב- 1978, בהתחשב באינפלציה, הם היו מרוויחים בין \$40 ל- \$65 לשעת הדרכה. לפיכך, כאשר חניך אינו מגיע זה פוגע באדם, שאינו מפוצה היטב מלכתחילה, ישירות בארנקו.

3. לחניך יש חובה לשלם עבור כל שיעור עם התקיימו, או לשלם מראש. מדריך טיסה אינו בנק ולא צריך להלוות ללא ריבית לחניכים בעצם המתנתו לתשלום עבור שירותים שבוצעו. לצערנו, על החניך לשלם עבור תחזוקת מכונתו כאשר היא נלקחת לשירות (וזה הרבה יותר יקר לשעה מאשר דורש מדריך טיסה), כך שאסור לחניך להתחמק מתשלום להדרכת טיסה כאשר זו התקבלה. אם חניך אינו משלם במועד עבור שיעור, יש לשלם לפני שלוקחים את השיעור הבא.

4. לחניך חובה להתייבב מוכן לכל שיעור, לאחר שקרא כל חומר שצוין ומוכן ללמוד. המדריך אינו שמר-טף או מישהו שיקרא את החומר לחניך. (אלא אם שניהם מסכימים ללכת בדרך זו, והחניך מבין שזה יעלה בצורה רדיקאלית את המחיר של לימוד טיסה.)

5. לחניך יש חובה לשאול שאלות לגבי כל דבר מבלבל, אפילו אם נראה שזה אינו קשור לנושא. זהו חלק חיוני של תהליך הלימוד. ניסיון להסתיר חוסר ידע לגבי נושא או עיקרון הינו תמיד שגוי באווירת הלימוד, ונוטה ליצור תופעת כדור שלג. חוסר ידע לגבי משהו אינו, תמיד, סימן לחולשה או טיפשות; זה אומר רק שזה לא הוצג לחניך. (חוסר ידע לעולם אינו עלבון; זהו רק חוסר חשיפה למשהו.) לימוד הינו התהליך להפחתה של דרגת חוסר ידע של מישהו בנושא, והוא מוגבר על ידי שאלת שאלות הוגנות לגבי דברים שמישהו לא יודע או מבין. השאלות עצמן מסייעות מאד למדריך להתאים את הלימוד כיוון שזה אומר למדריך הרבה לגבי גבולות הידע של החניך וניסיונו, כמו גם כיצד החניך חושב ולומד.

6. לחניך יש חובה לספר למדריך כאשר יש רמה של אי-נוחות עם כל היבט של תהליך טיסת ההדרכה. מהבסיסי ביותר, "אני חושב שאני הולך להקיא" באוויר מערבולי, "מסיבה כלשהי נראה שאיני מסתדר איתך, והייתי רוצה לטוס עם מדריך אחר", וכל הנקודות שביניהם. החניך נושא באחריות לצד זה של יחסי הלימוד, ובכדי ללמוד בצורה היעילה ביותר, ולא לבזבז כסף שהורווח בעמל, חייב לדבר כאשר משהו מטריד כך שהמדריך יכול לעשות משהו לגבי זה. חניך מוטריד אינו לומד היטב; כל מדריך השווה את ערכו יודע זאת; אולם למיטב ידיעתי, מרבית המדריכים אינם קוראי מחשבות, כך שדיבור על חוסר נוחות תלוי בחניך.

לא חשוב מה הגישה, ללמוד לטוס הינו עבודה קשה בכל רמה, הן לחניך טייס חדש לחלוטין או למישהו שמסיים הגדר ATP. לחניך ולמדריך יש חובות ואחריות אחד לשני ולעצמם בתהליך בכדי שזה יעבוד חלק ויעיל ככל האפשר.

דרך אגב, כאשר טום ירד דרך האולם להביע עצמו בפני מנהל ה-FBO, זה עבד. הוא הוצב מייד למדריך אחר (וטס באותו אחר הצהריים). שבועיים מאוחר יותר הוא עבר את טיסת המבחן שלו. שמעתי שהוא מחפש מטוס לקנייה. כמו כן שמעתי שהמנהל מסייע לטום למצוא מטוס והציג כבר את טום בפני מנהל האחזקה. איני יודע מה אמר המנהל למדריך, אולם שמעתי שהוא לא ביטל כל שיעור לאחרונה.