Резюме пилота для авиакомпаний США

Практическое руководство по содержанию и оформлению

Редакция от 18 октября 2026 года

Хорошее резюме позволяет быстро понять, какие у кандидата лицензии, налёт, опыт и образование. Оно не заменяет анкету, лётную книжку или проверку документов. Сначала соберите подтверждённые сведения, затем сократите их до понятного резюме на английском языке и адаптируйте к конкретной вакансии.

Этот гайд посвящён именно резюме. Здесь нет инструкции по заполнению анкеты определённой авиакомпании и подготовки ответов на интервью. Рекомендации подходят кандидатам с зарубежным, американским, военным и инструкторским опытом, но не означают, что любой такой кандидат соответствует условиям любой вакансии.

Дисклеймер. Это наше практическое мнение о подготовке резюме, а не официальная инструкция авиакомпании, регулятора или системы отбора; отдельные рекомендации могут не подходить вашей ситуации и не гарантируют приглашения или трудоустройства. Приоритет имеют актуальная вакансия, инструкции работодателя и сведения в ваших документах; вопросы лицензирования, подсчёта налёта, права на работу и признания образования требуют отдельной проверки, а спорные случаи стоит уточнять у соответствующей организации или квалифицированного специалиста.

1 С чего начать

Сохраните текст вакансии и выпишите четыре группы требований: лицензии и медицинский сертификат, нужные категории налёта, право на работу и поездки, образование и дополнительные условия. Отдельно отметьте формат файла, ограничения по объёму и обязательные вложения.

Подготовьте рабочую сводку: документы, даты трудоустройства и повышения, типы самолётов, налёт на одну дату, названия учебных заведений и квалификаций. В резюме попадёт только часть этих сведений. Полная история остаётся для анкеты и подтверждающих документов.

Если специальных указаний нет, мы рекомендуем начинать с одной читаемой страницы. Это удобная цель, а не общеотраслевой запрет на вторую страницу. При существенном релевантном опыте и отсутствии ограничения работодателя допустимы две страницы. Сначала уберите повторы и второстепенное, а не уменьшайте текст до неудобного размера.

Рабочая структура для United после M&G: контакты → налёт → лицензии и квалификации → опыт работы → образование. Это наш вариант сборки с учётом совета HR поставить налёт первым содержательным разделом. Для другого работодателя учитывайте его инструкции. Objective и Profile необязательны. [11]

Для первого черновика выберите образец из раздела 14. Все четыре показывают налёт сразу после контактов. Пояснения к сведениям находятся в разделах 3–8, проверка файла и отправки в разделах 9 и 12.

Рекомендации HR United с M&G

По переданным заметкам с Meet & Greet HR United рекомендует следующую подачу резюме. Эти советы относятся к оформлению для United и не являются единым стандартом всех авиакомпаний. [11]

- После имени и контактов первым содержательным разделом ставьте Flight Time. Objective или Profile, если нужны, не должны отодвигать налёт вниз.
- Разделяйте категории часов: Total Time (TT или TTL), AMEL, ASEL, PIC, SIC и другие значимые показатели. Налёт по типам показывайте отдельно, строкой или отдельным столбцом.
- Периоды работы оформляйте единообразно: May2026, например May2022 - Aug2024 или Sep2024 - Present.
- Для должностей используйте Captain и First Officer. PIC и SIC оставляйте обозначениями категорий налёта.
- Разные должности у одного работодателя показывайте отдельными строками с собственными периодами, в обратной хронологии.
- К каждой должности добавляйте короткое фактическое описание работы: тип операций, обязанности или дополнительная ответственность.
- В Education не указывайте даты поступления, период обучения и год окончания. По объяснению на M&G, они позволяют предположить возраст. В анкете заполняйте все запрошенные даты достоверно.

2 Что в популярных советах требует поправки

Категоричное утверждение	Более точное правило
Фото и дата рождения запрещены законом в резюме	Обычно их не включают. Это рекомендация по содержанию, а не универсальный законодательный запрет кандидату. Правила недискриминации нельзя пересказывать как запрет любого упоминания возраста или фото. [1, 2]
ATS принимает только plain text	Читаемый текстовый PDF или DOCX может быть подходящим, если такой формат принимает конкретный портал. Расширение файла само по себе не гарантирует правильного разбора.
Любая таблица или второй шрифт ломает ATS	Это слишком широкое утверждение. Одна колонка и простое оформление снижают риск неправильного порядка чтения, но поведение конкретного парсера нужно проверять.
Восемь разделов обязательны и только в одном порядке	Универсального порядка нет. Для United используйте конкретный совет HR с M&G: Flight Time сразу после контактов. Objective, Profile и References необязательны. [11]
Все авиационные ключевые слова должны присутствовать	Указывайте только свой реальный опыт и релевантные требования вакансии. Не добавляйте чужие типы самолётов, допуски и регуляторные обозначения.
Любой опыт в зарубежной авиакомпании можно назвать Part 121	Нет. Международная коммерческая эксплуатация не становится американской Part 121 только из-за сходства работы. [7]
Всегда ровно одна страница	Одна страница здесь предлагается как стартовый формат. Указания работодателя и читаемость важнее догмы.

Таблицы в этом гайде нужны для сравнения правил. Это не предложение оформлять само резюме такими же таблицами.

3 Имя контакты и право на работу

В верхней части достаточно имени и фамилии в согласованном с документами написании, города и региона проживания, телефона с кодом страны и профессионального email. Если живёте за пределами США, укажите фактический город и страну. Не подставляйте американский адрес ради впечатления, что уже переехали. ZIP можно добавить для адреса в США, но это не универсально обязательный элемент.

Контакты размещайте в основном тексте, а не только в колонтитуле или графическом блоке. Проверьте, что телефон доступен, почта работает, а имя совпадает с анкетой. Публичный профессиональный профиль необязателен; добавляйте его только при актуальном и согласованном содержании.

Обычно не нужны фотография, дата рождения, возраст, пол, семейное положение, религия и национальность. EEOC описывает ограничения и риски дискриминационных вопросов при найме; это не основание объявлять любое включение таких данных кандидатом незаконным. [2]

Право на работу, гражданство и возможность международных поездок не равнозначны. Если это важно для вакансии и соответствует вашей ситуации, можно написать: “Authorized to work in the United States without employer sponsorship.” Если спонсорство требуется сейчас или потребуется в будущем, отвечайте на соответствующие вопросы анкеты точно; не копируйте эту фразу автоматически. Общие правила проверки права на работу описаны EEOC. [3]

Наличие паспорта или разрешения на работу не доказывает возможность летать во все страны мира. Например, United отдельно указывает право работать без спонсорства и возможность поездок по своей маршрутной сети. Это пример требования конкретного работодателя, а не универсальная формулировка для всех резюме. [4]

Не включайте в обычную рассылаемую копию SSN, номера паспорта, грин-карты, пилотского свидетельства, сканы документов, домашний адрес целиком или медицинские подробности. Если работодатель запрашивает сведения отдельно, предоставляйте их через предусмотренный защищённый канал.

Для публичного разбора сделайте отдельную обезличенную копию без настоящих контактов и других идентифицирующих деталей. Она не заменяет реальное резюме с проверяемыми сведениями для работодателя.

4 Цель и краткое описание опыта

Objective необязателен. Если используете, достаточно одной строки с реальной целевой должностью: “First Officer position with [Airline]”. В версии для United размещайте его после сводки налёта либо уберите, чтобы Flight Time оставался первым разделом после контактов. Проверьте название адресата перед отправкой. [11]

Professional Summary тоже необязателен. Для опытного кандидата это могут быть две строки о квалификации и наиболее релевантном опыте. Если сведения уже видны в налёте и работе, блок можно убрать. Для United он не должен вытеснять Flight Time с первого места после контактов. [11]

Слабая формулировка: “Highly motivated pilot with outstanding skills and an impeccable safety record.” Она содержит оценки, которые трудно проверить. Сильнее написать, например: “Airline captain

with multi-crew jet experience in scheduled passenger operations.” Добавляйте конкретный тип самолёта и другие детали только по собственным документам.

Не используйте “No violations”, “No accidents” или “Clean safety record” как обязательные рекламные лозунги. Нарушение, инцидент, авиационное происшествие, дисциплинарное взыскание и неудачная проверка не означают одно и то же. Отсутствие санкций одного регулятора не описывает всю карьеру. Резюме не заменяет точные ответы на вопросы об истории проверок и событиях в анкете.

5 Лицензии типы и эксплуатационный опыт

Разделите документы и опыт по смыслу. Не называйте всё словом Endorsements.

Что указываете	Как обозначить без преувеличения
Пилотское свидетельство	Выдавший орган, точное наименование, категория и класс, существенные ограничения. FAA и иностранное свидетельство не взаимозаменяемы.
Type ratings	Обозначения из соответствующего свидетельства. Если есть свидетельства разных органов, ясно покажите, к какому относится каждый тип.
Medical certificate	Отдельная строка с органом и классом. Указывайте актуальный статус; дату выдачи или проверки добавляйте по необходимости и требованиям работодателя.
Радиоразрешение	Точное название документа. Для FAA-ориентированных вакансий может требоваться FCC Restricted Radiotelephone Operator Permit (RR), а не произвольный “radio certificate”. [4]
ETOPS или EDTO, RVSM, PBN, CAT II или III	Релевантное обучение, квалификация или опыт эксплуатации, если подтверждены. Не единый набор личных FAA endorsements и не автоматическое право выполнять такие полёты у нового оператора.

Пример порядка: “FAA Airline Transport Pilot Certificate, Airplane Multiengine Land”; ниже отдельными строками type ratings, medical и FCC permit. Этот пример подходит только обладателю именно таких документов. Не превращайте иностранный ATPL в FAA ATP, завершённую программу ATP-CTP (Airline Transport Pilot Certification Training Program) или сданный письменный экзамен в уже выданное свидетельство. R-ATP, то есть ATP с ограниченными привилегиями, нельзя представлять как unrestricted ATP без этих ограничений. [10]

Если переход к FAA ещё не завершён, укажите имеющееся свидетельство, а отдельно при необходимости добавьте подтверждённые этапы подготовки: “FAA certification progress: ATP-CTP completed [date]; ATP multiengine knowledge test passed [date]”. Оставляйте только фактически завершённые этапы и проверьте актуальность результата экзамена. Такая строка не означает, что ATP уже получен или выполнены все условия его получения. [10]

Класс на выданном FAA medical certificate и его действительность для нужных полномочий не тождественны. Прежде чем писать “current first-class medical”, проверьте дату обследования, применимые сроки и ограничения, а также требования вакансии. Универсального срока для всех ситуаций нет; диагнозы в резюме не нужны. [9]

Наличие type rating и текущая квалификация для работы на типе тоже не одно и то же. Исторический опыт допустимо указывать в Work Experience, даже если вы уже не летаете на этом

типе, но не обозначайте его как текущий допуск. Когда слово “current” важно, проверьте, что оно действительно применимо.

Для эксплуатационного опыта используйте короткую строку рядом с соответствующим местом работы, например: “Experience in long-range operations under the operator’s ETOPS program.” Если фактически было только обучение, так и напишите: training, а не operational experience. Не копируйте длинную цепочку сокращений из чужого резюме.

6 Налёт и согласованность цифр

Укажите дату актуальности налёта, например “As of Sep2026”; точную дату среза сохраните в рабочей сводке. Цифры должны соответствовать логбуку и определениям работодателя. Используйте согласованную точность, например целые часы, если инструкции не требуют другого. Округление не должно скрывать недостачу до минимума: 999,8 часа нельзя показывать как 1 000 при требовании не менее 1 000 часов. В анкете соблюдайте её формат и точность.

Для United разделите Total Time (TT или TTL), AMEL (Airplane Multiengine Land), ASEL (Airplane Single-Engine Land), PIC, SIC и другие значимые категории. При наличии добавьте ASES, вертолётный налёт и остальные классы так, чтобы было понятно, что входит в Total. Налёт по типам вынесите в отдельную строку или столбец. Не заменяйте его перечнем type ratings без часов. [11]

Пример сводки налёта

Total Time (TT): 8,200 | AMEL: 7,950 | ASEL: 250

PIC: 4,900 | SIC: 3,050 | Turbine: 7,800 | As of Sep2026

By aircraft: A320 5,100 | A330 2,700 | PA-44 150 | C172 250

В этом вымышленном примере классы и типы дают 8 200 часов. PIC и SIC дают 7 950; ещё 250 часов относятся к учебному времени, не включённому здесь в PIC/SIC. Распределение по классам, типам и ролям описывает одни и те же полёты с разных сторон. TT/TTL обозначает общий итог; не нужно заводить два одинаковых показателя.

Категории часто пересекаются. Один час может одновременно относиться к Total, Multi-Engine, Turbine и PIC. Складывать такие строки в новый общий налёт нельзя. Jet и Turbine не всегда равны: турбовинтовое время может входить в Turbine, но не в Jet. Не предполагается и универсальное равенство Total = PIC + SIC: его применимость зависит от истории налёта и принятых определений.

Записанный PIC и командирский налёт для найма могут различаться. § 61.51 регулирует запись времени, а работодатель может вводить более узкое определение. Southwest использует формулировку “Captain or Aircraft Commander of record or pilot signing for the aircraft”. Одного непосредственного управления самолётом, sole-manipulator time, для этого определения недостаточно. Любая подпись в документах тоже не превращает время в PIC: спорную роль нужно уточнить у работодателя. Это пример конкретного правила найма, а не методика для всей отрасли. [5, 6]

Для PICUS, relief pilot, augmented crew, instructor time, military time и времени в нескольких пилотских ролях сначала выясните правила конкретной анкеты. При неясности запросите письменное разъяснение. Не пересчитывайте часы по самостоятельно придуманному коэффициенту и не переименовывайте SIC в PIC из-за того, что управляли самолётом.

Тренажёрное время обозначайте отдельно. Не добавляйте его к налёту на воздушном судне ради соответствия требованиям; зачёт тренажёра для отдельных квалификационных целей не делает

его самолётным налётом в резюме. Конкретные правила заполнения полей портала имеют приоритет. [5, 6]

Для согласования удобно хранить внутреннюю таблицу: исходная категория, число часов, определение работодателя, итог для анкеты и подтверждение. В резюме эту таблицу переносить не нужно. При обновлении даты обновляйте связанные цифры во всех актуальных версиях, а отправленную ранее копию сохраняйте отдельно.

7 Опыт работы и карьерная хронология

Используйте обратную хронологию: работодатель, город или страна, должность, тип самолёта, период и короткое описание работы. По рекомендации HR United с M&G оформляйте даты как May2026, с английским трёхбуквенным месяцем без пробела перед годом: May2022 - Aug2024, Sep2024 - Present. Применяйте формат единообразно в резюме. В полях анкеты используйте формат самого поля. [11]

В реальном резюме указывайте реальные названия работодателей. Обозначения вроде “Major International Airline” допустимы для публичного обезличенного примера, но недостаточны для обычной подачи. Если работодатель и оператор различались, например при контракте через агентство, объясните связь коротко и согласуйте её с анкетой.

Для должностей пишите Captain и First Officer полностью. PIC и SIC используйте в налёте, а не вместо названия должности. Повышение внутри компании показывайте отдельными строками: сначала Captain со своими датами, затем First Officer с предыдущими. Инструкторскую, проверочную или техническую роль тоже отделяйте по собственному периоду; реальное совмещение обозначайте явно. [11]

Пример повышения внутри одной компании

Example Airways | Warsaw, Poland

Captain A320 | May2022 - Present

Lead flight crews on scheduled European passenger services.

First Officer A320 | Jun2017 - Apr2022

Performed pilot flying and pilot monitoring duties on scheduled passenger flights.

К каждой должности добавляйте короткое фактическое описание, обычно одну строку. Укажите характер операций, ответственность или дополнительную функцию. Для старых ролей достаточно краткой формулировки; не повторяйте один и тот же общий абзац. “Delivered ground instruction for new-hire pilots” подходит только при реальной работе и не означает автоматически FAA CFI или полномочия check airman. [11]

Зарубежную работу безопаснее описать фактически: “Scheduled international passenger operations under the regulations of [Country]”. Не ставьте Part 121, Part 135 или Part 61 ради поискового совпадения. Для иностранных перевозчиков существуют отдельные положения Part 129, но и эту метку нельзя автоматически присваивать всему зарубежному опыту. [7]

Не прячьте перерывы фиктивной занятостью и не растягивайте даты. Если обучение, переезд или career break объясняют заметный период и без них резюме вводит в заблуждение, добавьте краткую строку. Резюме может быть выборочным, но анкета с запросом полной истории должна содержать полную историю. Совместительство и контрактная работа могут законно пересекаться по датам; обозначьте это, если иначе возникает впечатление ошибки.

Сократите малозначимые старые награды, перечни стандартных обязанностей и всех циклов периодической подготовки. Сохраните реальные достижения с понятным вкладом кандидата. Не придумывайте числа, проценты или «экономию миллионов», чтобы сделать пункт эффектнее.

8 Образование и иностранные дипломы

Укажите учебное заведение, страну, подтверждённую квалификацию и специальность. В резюме для United по рекомендации HR с M&G уберите период обучения, даты поступления и год окончания: по объяснению на встрече, по ним можно предположить возраст. Это совет по резюме, а не запрет указывать даты и не основание пропускать их в обязательных полях анкеты. Название квалификации берите из документа и согласованного перевода. [11]

Пример: “Example Aviation University, Country | Specialist Diploma in Aircraft Operations”. Даты действительности medical, экзамена или квалификации относятся к другому вопросу: сохраняйте их там, где они нужны для подтверждения текущего статуса или прямо запрошены. Отсутствие дат в Education не означает, что нужно скрывать перерыв в занятости.

Диплом специалиста не превращается автоматически в Bachelor’s and Master’s degrees, колледж в Associate degree, а программа повышения квалификации в академическую степень. Если есть официальная оценка эквивалентности, указывайте вывод именно так, как он сформулирован в отчёте, и при необходимости поясняйте: “U.S. equivalency evaluated as [degree] by [agency]”. Оценка эквивалентности не означает, что иностранный вуз выдал американскую степень.

Не пересчитывайте оценки самостоятельно в “GPA 3.7/4.0 equivalent”. Допустим подтверждённый GPA из соответствующей системы или результат оценки, если его запрашивают и он действительно дан в отчёте. Если GPA не требуется и не добавляет полезной информации, его можно убрать. Незавершённое образование помечайте как незавершённое; не выдавайте ожидаемую степень за полученную.

Потребность в credential evaluation зависит от работодателя. Например, United требует оценки иностранных transcripts, академических выписок с предметами и оценками, на эквивалентность американским степеням и подлинность организацией-членом NACES. Сам NACES оценку не выполняет. Это не означает, что диплом для оценки не потребуется: состав пакета определяет оценочная организация. Перед оплатой уточните нужный тип отчёта, получателя и актуальные требования. [4, 8]

9 Ключевые слова и читаемость файла

ATS здесь означает систему обработки заявок, а не одного универсального «робота», который одинаково читает все резюме. Внутренние алгоритмы и настройки каждого работодателя нам неизвестны. Ни шаблон, ни сторонняя оценка ATS не гарантируют прохождения отбора.

Возьмите лексику конкретной вакансии и используйте её там, где она точно описывает ваш опыт: FAA ATP, Total Time, Turbine PIC, название типа, Instructor. При первом упоминании можно сочетать полное название и общепринятую аббревиатуру. Не нужно перечислять весь парк крупных авиакомпаний или вставлять невидимый текст с ключевыми словами.

Для основной версии рекомендуем одну колонку, стандартные заголовки, один распространённый шрифт, обычные маркеры и отсутствие декоративных элементов. Полужирные заголовки допустимы. Это консервативный способ снизить риск ошибок чтения, а не технический закон, запрещающий любой другой дизайн.

Практическая отправная точка для одностраничного резюме: US Letter (8,5 × 11 дюймов, примерно 216 × 279 мм), поля около 0,6–0,8 дюйма (15–20 мм), основной шрифт 10,5–11,5 pt, имя немного крупнее. Это наши ориентиры по читаемости, а не стандарты авиакомпаний. Не

используйте фото, диаграммы навыков, логотипы, текст поверх изображений и боковые панели в основной версии для загрузки.

Сохраняйте редактируемый DOCX. Загружайте формат, который разрешён или прямо указан работодателем: например, DOCX или PDF с настоящим текстовым слоем. «Распечатать в PDF» и экспортировать в PDF могут давать разные результаты; файл проверяют после сохранения, а не только в редакторе. Harvard также рекомендует проверять документ после конвертации в PDF. [1]

Проверка перед загрузкой:

- Откройте окончательный файл. Текст должен выделяться и находиться поиском, а не быть одной картинкой.
- Скопируйте содержимое в простой текстовый редактор. Проверьте порядок блоков, имена, цифры, контакты и символы внутри слов. Особое внимание сочетаниям fi, fl и другим лигатурам: красивый PDF иногда даёт повреждённый извлечённый текст.
- Проверьте, что даты остались рядом со своими должностями, а столбцы налёта не перемешались. По этой причине мы предпочитаем отдельные строки сложной сетке.
- Если портал заполнил поля автоматически, просмотрите каждое поле и исправьте ошибки до отправки. Успешная загрузка не означает корректный разбор.
- Не загружайте резюме с персональными данными в неизвестные «ATS checkers» ради необязательного балла. Не отправляйте тестовые заявки с выдуманными данными реальным работодателям.

Копирование текста проверяет только часть рисков. Оно не доказывает совместимость со всеми ATS и не показывает внутренние критерии отбора.

10 Как адаптировать резюме под свой опыт

Опытный пилот зарубежной авиакомпании. В первую очередь покажите фактический статус FAA-документов, право на работу, понятные категории налёта и карьерную хронологию. Сохраните ценность международного опыта, но не переименовывайте его в американские лицензии, степени и регуляторные режимы.

Инструктор или кандидат с небольшим налётом. Укажите свои реальные сертификаты, категории налёта и инструкторскую работу. Отсутствие Jet или Turbine не нужно маскировать широкими формулировками о коммерческой авиации. Релевантная наземная работа, обучение, организация и лидерство могут быть полезны, но не заменяют обязательные квалификационные минимумы.

Военный пилот. Переведите понятным гражданскому рекрутеру языком должности, типы, командирские и инструкторские функции. Не применяйте произвольный military conversion factor: допустимость пересчёта и порядок отражения зависят от инструкций работодателя. Не включайте закрытые сведения и ненужные детали операций.

Кандидат с перерывом в полётах. Честно разделите накопленный опыт и его актуальность. Покажите реальный текущий статус документов, дату последней лётной работы и подтверждённые шаги возвращения, если они релевантны. Не называйте давно пройденную подготовку текущей квалификацией.

11 Что убрать или оставить по ситуации

References available upon request обычно не добавляет полезной информации. Если нужны рекомендатели, подготовьте отдельный список с их согласия и передайте по запросу. Не публикуйте чужие телефоны и email в групповом примере. [1]

Членство в профессиональной организации, волонтёрство, языки, наставничество и награды можно оставить, если они конкретны и уместны. Не называйте участника мероприятия организатором, а рядового члена ассоциации её руководителем. Уровень языка должен соответствовать тому, что вы можете подтвердить.

Сопроводительное письмо не является обязательной частью самого резюме. Подготовьте его отдельно, если оно запрошено или помогает объяснить конкретную мотивацию. Не переносите в резюме длинные ответы для интервью.

12 Финальная проверка перед отправкой

- Имя и работающие контакты видны вверху; сразу под ними расположен Flight Time. Для United Objective или Profile не стоят перед налётом.
- Название позиции и авиакомпании соответствует адресату. Не осталось чужого имени, шаблонного текста или квадратных скобок.
- Лицензии, ограничения и type ratings соответствуют документам; medical указан отдельно, его статус проверен на дату подачи и соответствует формулировке в резюме.
- Заявление о праве на работу достоверно; ответы о спонсорстве сейчас и в будущем соответствуют конкретным вопросам анкеты.
- Налёт актуален на одну дату; TT/TTL, AMEL, ASEL, PIC/SIC и нужные категории разделены; часы по типам показаны отдельно. Пересекающиеся категории не сложены, симулятор не выдан за налёт на самолёте.
- Captain и First Officer записаны как должности. Разные роли у одного работодателя разделены по периодам; у каждой есть краткое описание. Даты работы единообразны, например May2026.
- Education в версии для United не содержит периода обучения и года окончания; запрошенные даты в анкете заполнены. Нет выдуманной эквивалентности диплома, GPA, допусков, полномочий или Part 121 experience.
- Необязательные блоки не вытеснили важное; файл читается при обычном масштабе без увеличения.
- Формат соответствует порталу; текст извлекается в правильном порядке; поля после автозаполнения проверены.
- Отслеживаемые изменения осознанно приняты или отклонены, а не просто скрыты. Комментарии, скрытый текст и лишние данные в свойствах файла удалены; итоговые факты и вёрстка проверены повторно.
- Сохранена копия именно отправленной версии, например Firstname_Lastname_Pilot_Resume_2026-09.docx, с отметкой работодателя и даты в личном архиве.

Дайте резюме прочитать человеку, который не знает вашу биографию. Попросите найти квалификацию, налёт, текущую должность и переходы между работодателями. Если для этого нужны пояснения, сначала исправьте текст, а не рассчитывайте объяснить всё на интервью.

13 Источники и границы применимости

Открытые источники ниже проверялись 17 сентября 2026 года. 18 октября 2026 года добавлены переданные рекомендации HR United с M&G и согласованы примеры резюме. Дата редакции не означает повторную проверку всех требований найма. Источники подтверждают конкретные пояснения; макет целиком не является официально утверждённым шаблоном.

1. Harvard Mignone Center for Career Success — Create a Strong Resume. Фактический язык, читаемость, адаптация, лишние персональные сведения и проверка PDF. Общая карьерная рекомендация, не авиационный стандарт.

2. EEOC — Prohibited Employment Policies and Practices. Недискриминация, вопросы до найма и фотографии. Не устанавливает универсального запрета кандидату добровольно указать возраст или приложить фото.

3. EEOC — Pre Employment Inquiries and Citizenship. Различие гражданства и проверки права на работу. Не заменяет индивидуальную оценку иммиграционного статуса.

4. United Airlines — First Officer. Пример раздельных требований к FAA ATP, medical, FCC permit, праву на работу, поездкам и иностранному образованию. Не требования всех авиакомпаний.

5. Southwest Airlines — Pilots. Пример собственного определения PIC и учитываемого лётного опыта. Применяется к указанным работодателем условиям отбора.

6. eCFR — 14 CFR 61 51 Pilot logbooks. Правила записи времени. Не тождественны всем определениям опыта для найма.

7. eCFR — 14 CFR Part 129 и 14 CFR 121.1. Области применения Part 129 и Part 121. Не основание автоматически маркировать любой зарубежный опыт одним из этих обозначений.

8. NACES — Members. Оценку иностранных документов выполняют организации-участники, а не сама ассоциация. Тип отчёта и принимающую организацию необходимо согласовать с работодателем.

9. eCFR — 14 CFR 61.23. Требования к медицинским сертификатам и сроки их применимости для соответствующих полномочий.

10. eCFR: 14 CFR 61.156, 61.160 и 61.39. ATP-CTP, ATP с ограниченными привилегиями и условия допуска к практическому экзамену. Не пошаговая инструкция по получению FAA ATP.

11. Заметки с United Meet & Greet. Переданные рекомендации HR по порядку разделов, сводке налёта, формату дат, должностям, карьерной хронологии, описаниям и Education. Внесены 18 октября 2026 года; дата самой встречи не указана. Это пересказ рекомендаций со встречи, а не опубликованный регламент или гарантия результата.

В открытых источниках, использованных для этого гайда, не установлены единый обязательный ATS-формат, неизменный порядок разделов или абсолютное ограничение в одну страницу для всех американских авиакомпаний. Отсутствие общего правила не отменяет более строгих инструкций конкретного работодателя.

14 Примеры резюме

Далее четыре вымышленных одностраничных образца: международный капитан, капитан Boeing, пилот с американской карьерой и инструктор. Оформление учитывает рекомендации M&G. Все личные и карьерные сведения условны; примеры не подтверждают соответствие вакансии United. Подставляйте собственные факты и проверяйте файл по разделу 9.

Michael Bennett

Raleigh, NC 27601 | +1 (919) 555-0146 | michael.bennett@example.com

Flight Time

Total Time (TT): 11,840 | AMEL: 11,600 | ASEL: 240
PIC: 8,320 | SIC: 3,240 | Turbine Jet: 11,560 | As of Sep2026
By aircraft: A350 1,660 | A330 5,900 | A320 4,000 | PA-44 40 | C172 240

Certificates and Ratings

FAA ATP, Airplane Multiengine Land | Type ratings: A-320, A-330, A-350
FAA First-Class Medical, current | FCC Restricted Radiotelephone Operator Permit (RR)
Authorized to work in the U.S. without employer sponsorship | Valid passport

Work Experience

Harborline Global Airways | Doha, Qatar
Captain A350 | Sep2024 - Present
Command long-haul passenger flights, including operations under the operator's ETOPS program.

Eastbridge Airways | Nairobi, Kenya
Captain A330 | May2022 - Aug2024
Commanded international passenger services and coordinated operational decisions with dispatch.

Crestpoint Charter | Larnaca, Cyprus
Captain A330 | Jan2021 - Apr2022
Operated long-haul charter services across a changing network of destinations.

Silverbrook Airlines | Warsaw, Poland
Captain A320/A330 | Jun2019 - Dec2020
Led crews on scheduled and charter passenger operations.

Pacific Cedar Airways | Kuala Lumpur, Malaysia
Captain A330 | Mar2015 - May2019
Commanded international passenger services in a multicultural flight operations team.

Pineharbor Air | Bucharest, Romania
Captain A320 | May2011 - Feb2015
Led flight crews on scheduled European passenger services.
First Officer A320 | Sep2007 - Apr2011
Performed pilot flying and pilot monitoring duties on scheduled passenger flights.

Education

Example State Aviation University, United States
BS, Flight Operations; MS, Aviation Management | GPA: 3.68/4.00
Advanced Program in Air Transport Management

Alex Mercer

Chicago, IL 60601 | +1 (312) 555-0128 | alex.mercer@example.com

Flight Time

Total Time (TT): 11,280 | AMEL: 11,020 | ASEL: 260
PIC: 7,640 | SIC: 3,640 | Turbine: 11,020 | As of Sep2026
By aircraft: B777 1,800 | B737 7,820 | DHC-8 1,400 | C172 260

Certificates and Ratings

FAA ATP, Airplane Multiengine Land | Type ratings: B-737, B-777
FAA First-Class Medical, current | FCC Restricted Radiotelephone Operator Permit (RR)
Authorized to work in the U.S. without employer sponsorship

Work Experience

Atlasfield Airways | Bangkok, Thailand
Captain B777 | Oct2024 - Present
Operate scheduled long-haul passenger flights in a multi-crew environment.

Lakefront Continental | Accra, Ghana
Captain B737 | Jun2021 - Sep2024
Supported route briefings and updates to destination information for flight crews.

Meridian Grove Cargo | Prague, Czech Republic
Captain B737 | Feb2019 - May2021
Flew cargo services and delivered operator ground briefings on revised procedures.

Seabrook Pacific | Penang, Malaysia
Captain B737 | Sep2017 - Jan2019
Mentored newly assigned captains during company familiarization activities.

Westhaven Leisure | Sofia, Bulgaria
Captain B737 | Mar2015 - Aug2017
Contributed operating experience to reviews of new seasonal destinations.

Cedarline Airways | Riga, Latvia
Captain B737 | May2013 - Feb2015
Assisted the flight operations team with standard operating procedure revisions.

Clearbrook Air | Vilnius, Lithuania
First Officer B737 | Aug2009 - Apr2013
Flew scheduled European services and completed the operator command course.

Northern Meadow Air | Tallinn, Estonia
First Officer DHC-8 | Jul2007 - Jul2009
Operated regional passenger services, including winter operations at remote airports.

Education

Northport Aviation University, United States | MS, Aviation Management
Eastlake Aviation College, United States | BS, Flight Operations

Professional Training

Operator B737/B777 initial and recurrent training; DHC-8 initial qualification.

Activities

Volunteer pilot mentor; member, Regional Aviators Forum; aviation outreach volunteer.

Matthew Daniel Cole

Pittsburgh, PA 15222 | +1 (412) 555-0139 | matthew.cole@example.com

Flight Time

Total Time (TT): 7,820 | AMEL: 6,740 | ASEL: 1,080 | As of Sep2026
PIC: 4,360 | SIC: 3,360 | Turbine PIC: 2,460 | Turbine SIC: 3,360 | Instructor: 1,320
By aircraft: ERJ-175 2,460 | CRJ-700/900 3,360 | PA-44 920 | C206 400 | C172 680

Certificates and Ratings

FAA ATP, Airplane Multiengine Land | Type ratings: CL-65, ERJ-170
FAA Flight Instructor: Airplane Single-Engine, Multiengine, Instrument
FAA First-Class Medical, current | FCC Restricted Radiotelephone Operator Permit (RR)
Valid U.S. passport

Work Experience

Prairie Harbor Regional | Pittsburgh, PA and Columbus, OH
Captain ERJ-175 | Aug2021 - Present
Lead flight crews on scheduled regional passenger services from Pittsburgh, Pennsylvania.
First Officer CRJ-700/900 | Jun2015 - Jul2021
Performed pilot flying and pilot monitoring duties on regional services from Columbus, Ohio.

Blue Orchard Survey | Lexington, Kentucky
Cessna 206 Pilot | Oct2014 - May2015
Conducted aerial survey flights and coordinated survey coverage with the mission team.

Maple Creek Flight Academy | Dayton, Ohio
Flight and Ground Instructor | Jan2014 - Sep2014
Delivered aircraft and ground instruction for private and commercial pilot students.

Pine Ridge Flight School | Erie, Pennsylvania
Flight and Ground Instructor | Apr2013 - Dec2013
Provided flight instruction and maintained student training records.

Career break
Training and relocation | Sep2012 - Mar2013
Completed commercial and instructor training; relocated for employment.

Prairie Harbor Regional | Cleveland, Ohio
Ramp Agent | Feb2010 - Aug2012
Supported aircraft turnarounds and coordinated ground handling tasks.

Education

Lakeview State University | BS, Professional Flight
Maple Creek Flight Academy | Commercial and instructor courses

Volunteer and Memberships

Pilot mentor, aviation career-day speaker and peer-support volunteer; Great Lakes Aviation Society.

Availability

With four weeks notice

Emma Brooks

Dayton, OH 45402 | +1 (608) 555-0172 | emma.brooks@example.com

Flight Time

Total Time (TT): 1,420 | AMEL: 310 | ASEL: 1,016 | ASES: 94 | As of Sep2026
PIC: 1,180 | Turbine: 24 | Actual Instrument: 68 | Cross-Country: 762
Night: 146 | Dual Given: 580
By aircraft: C172 600 | C206 216 | PA-28 200 | PA-44 160 | PA-34 126 | DHC-2 94 | BE90 24

Certificates and Ratings

FAA Commercial Pilot: Airplane Single-Engine Land and Sea, Multiengine Land; Instrument
FAA Flight Instructor: Airplane Single-Engine, Multiengine; Instrument Airplane
FAA Ground Instructor: Advanced and Instrument | FAA First-Class Medical, current
ATP-CTP completed; ATP multiengine knowledge test passed | Languages: English and Spanish

Work Experience

Greenfield Equipment Group | Dayton, Ohio
Company Pilot, Cessna 206, part-time | Mar2026 - Present
Conduct company transport flights for staff and equipment within the Midwest.

Oak Meadow Aviation | Dayton, Ohio
Flight Instructor, Cessna and Piper aircraft | Dec2025 - Present
Provide flight and ground instruction for private, instrument and commercial students.

Lakeview State University | Madison, Wisconsin | Concurrent part-time roles
Teaching Assistant, Aircraft Systems | Jan2025 - Present
Support aircraft systems classes and student learning activities.
Simulator Instructor | Aug2024 - Present
Support instrument procedures training in approved training devices.
Flight Instructor, Piper PA-28 | Aug2024 - Nov2025
Provided private and commercial flight instruction.

Education

Lakeview State University | BS, Professional Flight
Graduated with honors | GPA: 3.84/4.00 | Dean's List | Semester of study in Spain

Awards and Activities

University Flight Department Service Award; aviation outreach volunteer; former flight-team treasurer and team captain; student mentor.