

## **Выбор летной школы/академии для получения лицензии коммерческого пилота (CPL) в США**

Обзор посещения летных школ/академий во Флориде, Сан Диего (Калифорния) и Финиксе (Аризона)

Автор: **Артемов Игорь**, частный пилот из России, российский PPL.

Дата написания: **23.05.2013**.

**Версия 1 (незавершенная).**

Содержание данного текста является субъективной интерпретацией и пониманием автора, сформировавшимся в результате проделанного им исследования рынка летной подготовки пилотов коммерческой авиации в США, а также непосредственного посещения ряда летных школ в США.

Использование данного текста, частично или полностью, разрешается при условии указания прямой ссылки на первоначальное местонахождение текста – форум [saon.ru](http://saon.ru)

### **Введение:**

С начала 2013 года я исследую возможные варианты получения лицензии коммерческого пилота (CPL) за рубежом и сопутствующих рейтингов IR (Instrument Rating) и ME (Multi Engine). Рассматривал варианты обучения как на лицензию США (FAA), так и на европейскую (EASA), так и на обе. Были изучены интернет-сайты множества различных летных школ (более маленьких, с небольшим количеством самолетов и более гибким подходом к обучению) и авиационных академий (настоящих гигантов с конвейерным процессом обучения, десятками, если не сотнями, самолетов и инструкторов, структурированной теоретической подготовкой в классах с большим числом студентов). Предпочтение первоначально отдавал самым большим академиям. У них сайты красивее и информативнее, видео ролики очень заманчивые, маркетинг (процесс взаимодействия с потенциальными студентами) лучше налажен. Мне было интересно испытать жизнь кадета в такой академии, пожить в кампусе с равными мне студентами-пилотами, поучиться теории в классах. Я изначально в летном обучении очень большой упор делаю на теорию, поэтому мне хотелось, чтобы школа максимально профессионально и структурировано преподавала теорию уровня CPL-IR-ME. Логично ожидать, что это вероятнее получить в большой известной академии. Поэтому я смотрел на академии, предлагающие программы типа “Airline pilot program”, “Professional pilot program”, итд, представляющие собой интегрированное обучение «с нуля» до CPL (frozen-ATPL в случае Европы) и всех необходимых рейтингов (IR и ME в случае FAA; и IR, ME, MCC (Multi Crew Cooperation), JOC (Jet Orientation Course) в случае EASA), а потом, все как одна, обещающие трудоустройство в какую-нибудь партнерскую региональную авиакомпанию. Поскольку у меня уже есть российский PPL, то его можно валидировать в США или Европе (вообще без сдачи экзаменов, но он будет действителен в течение короткого срока, и только пока действителен российский PPL). Таким образом, на любую программу, как в большую академию, так и в маленькую летную школу, можно поступить не с нуля, а с уровня PPL. После получения американского/европейского CPL, валидированный российский PPL уже будет не нужен для полетов.

Также мне стало понятно, что на европейскую лицензию EASA можно учиться в Европе (предпочтительнее всего в Англии), а можно и в США. То есть значительное число школ в США предлагает обучиться у них с получением европейской лицензии, и цена такого обучения

получается раза в полтора ниже, чем в Англии. А обучение на FAA CPL в США раза в два дешевле, чем на EASA CPL в Англии.

Таким образом, я составил список наиболее заинтересовавших меня авиа академий и летных школ, согласовал визиты к ним, и съездил посмотреть на них своими глазами. В большей части из них я также планировал полетать (большинство академий предлагает “introductory” или “discovery” flight, как правило, 1 час за 100\$, а в маленьких школах просто летаешь с инструктором сколько хочешь по обычным расценкам). *Далее по тексту все авиа академии и летные школы я называю просто «школа».*

За 18 дней посещено 13 региональных аэродромов и авиапарков (не считая тех, в которые мы летали маршруты), 15 школ (9 во Флориде, 4 в Сан Диего и 2 в Финиксе) + школа планеров, покатушки на ретро-бипланах и несколько музеев авиации на аэродромах.

Ниже приведены мои некоторые выводы в результате этой поездки, а также краткий обзор всех посещенных школ.

### **О возможности работы пилотом/инструктором в США:**

Стандартному россиянину для работы пилотом в авиакомпании в США необходимо (помимо налета в 1500 часов) гражданство США или green card. Авиакомпании не идут на спонсирование рабочей визы иностранцам, без исключений. Это объясняется большим избытком пилотов-американцев. Поэтому устроиться на работу в авиакомпанию пилотом в США, не решив предварительно вопрос гражданства/green card каким-то другим способом, невозможно. Практически так же обстоят дела с работой инструктором или пилотом частного/корпоративного джета. В общем случае оформлять рабочую визу иностранцу не будут. Но в этих двух категориях бывают исключения, о которых я слышал. Например, маленькая школа в США, которой владеет иммигрант европеец, может в порядке исключения проспонсировать рабочую визу россиянину, чтобы взять его инструктором. Поскольку зарплаты даже у американских инструкторов, которых огромное изобилие, крайне низки, то иностранцу-иммигранту в данном случае рассчитывать на конкурентную зарплату вообще не стоит.

Поэтому обучение в США, если нет намерений иммигрировать в США, решив вопрос гражданства/green card другим способом, целесообразно рассматривать как более быстрый способ получения CPL для его последующей конвертации в российский CPL для последующей работы пилотом в России.

Единственный доступный россиянину способ поработать инструктором в США без гражданства/green card – это в случае обучения в школе по визе F1. Школы, выдающие такие визы, имеют возможность и делают это для того, чтобы нанять своих студентов, прошедших всю программу у них, инструктором, сроком не более, чем на один год. После этого срока виза истекает, и человек должен покинуть территорию США.

### **О визах для обучения на CPL:**

- **Виза M1** (для неакадемического обучения). Именно этот тип визы является правильным для прохождения летного обучения. Подавляющее большинство школ выдает

иностранным студентам форму (I-20) для получения именно визы M1. По мнению одного из владельцев школ, с которым мне довелось общаться, прохождение flight training по любой другой визе вообще является незаконным и может повлечь аннулирование уже выданного свидетельства CPL, и что, якобы, такие случаи были.

- **Виза F1** (для академического обучения). Этот тип визы как правило получают, когда едут в США получать высшее образование (в университет). Эта виза позволяет после обучения работать в США в течение года по полученной специальности, и получать за это деньги. Число часов, которое можно работать в неделю, сильно ограничено. В США есть семь летних школ, которые практикуют выдачу F1. Суть в том, что они так представляют властям свою программу, что летная подготовка идет как бы приложением к академическому обучению, а основное – это теоретическое академическое обучение. Это и позволяет выдавать «академическую» визу F1, и год после завершения обучения студент может работать инструктором в той же школе. Берут инструкторить всех, кто успешно отучился, ничего не натворил и ни с кем не поссорился. Это практикуют как правило самые крупные академии, и, разумеется, все инструктора в них (кроме chief flight instructors) – это вчерашние студенты-иностранцы, которые теперь работают свой год. Целью этого и главным преимуществом таких программ заявляется возможность налетать необходимые 1500 часов. После года работы страну нужно покинуть. Мне известно 4 школы, выдающие F1 во Флориде, 2 в Калифорнии, где еще одна я не нашел.

По мнению того же владельца школы, такая практика с выдачей виз F1 является по сути подлогом. И что эту лавочку наверняка скоро прикроют, особенно после терактов в Бостоне, где подозреваемые находились в стране именно по F1 визе. И что полученные таким образом свидетельства могут аннулировать. Мне это кажется маловероятным, поскольку наиболее раскрученные школы практикуют выдачу виз F1, особо гордятся и рекламируют это, и таким образом уже получены тысячи CPL.

**Всем, намеревающимся пойти по пути обучения по визе F1 с последующим трудоустройством инструктором на год, рекомендую детально разобраться с юридическим статусом такого обучения, возможно даже с привлечением юриста.**

- **Виза В** (туристическая). Некоторые школы, которые не имеют права выдавать формы I-20 для получения учебных виз, заявляют, что учебная виза для летного обучения вообще не нужна, и что можно учиться по туристической визе, если заявлять это как recreational training. И что даже обучение на CPL, если учиться меньше, чем, кажется, 20 часов в неделю, можно считать recreational. Мне это кажется рискованным, поскольку само понятие “CPL” как-то не вяжется с термином “recreational”.

## **О школах:**

Большая часть школ оказались не тем, за что себя выдавали. По крайней мере, мои впечатления после их посещения и детального задавания вопросов сильно отличались от впечатлений от их сайтов. Чем больше школа – тем более дорогой и красивый у нее сайт, на котором блестящие новенькие самолеты, чистые высокотехнологичные помещения, счастливые инструктора и студенты. Судя по видео роликам, обучение проходит гладко, самолеты никогда не ломаются, а если что – всегда есть подменные. На видео очень много студентов-девушек (это видимо тоже метод заманивания иностранцев, не имеющих гражданства), на деле их либо нет вообще, либо 1-2 на всю академию.

Очень важно понимать, что практически все крупные академии, работающие с иностранными студентами, на 80-90-100% заполнены курсантами из Китая, Кореи, Индии, итд. Как правило, они имеют контракт с азиатской авиакомпанией, которая присылает сотнями своих новобранцев 18-22 лет на обучение. Я ничего не имею против никакой национальности, но обучение в такой среде будет иметь серьезные особенности. Китайцы, например, всегда держатся вместе, и сторонятся остальных. Они всегда говорят на своем языке везде, кроме классов и полетов. Таким образом, пойдя в такую школу, российский студент будет лишен двух очень важных составляющих:

- возможности подружиться и выстроить отношения с близкими по духу другими студентами из США, Европы;
- возможности окунуться в по-настоящему английскую авиационную среду, поскольку, когда в воздухе летает 10 самолетов с китайскими курсантами, и их радиообмен не понять вообще никому, а АТС специально для них говорит очень медленно и четко, а больше там практически никто не летает, пользы от такого обучения значительно меньше. Аналогичное происходит и в классах.

Еще раз подчеркиваю, что именно у крупных академий самые профессиональные sales-managers, самые привлекательные сайты, самые структурированные и информативные брошюры, что создает ощущение очень качественного подхода к процессу обучения, к теории, и более высокого профессионализма школы. В ряде случаев так и есть, но надо понимать, что в этих случаях это будут «бездушные конвейеры по производству пилотов в огромных количествах», где не будет личных взаимоотношений ни с руководством школы, ни с инструктором, ни с преподавателями теории. И они будут полны азиатских курсантов. А в одном случае за красивым сайтом, очень раскрученным именем с приставкой “academy”, и очень заманчивой программой в брошюре вообще оказалась школа с несколькими очень старыми самолетами на разных аэродромах, все на этом аэродроме отзывались об этой школе негативно, говорили, что самолеты больше сломаны, чем летают (в чем я убедился, когда попросил отвести меня к самолетам).

В маленьких школах намного большее разнообразие по национальностям. В школах, где также предлагают обучиться на лицензию EASA, намного больше европейцев. Американские студенты – очень большая редкость во всех школах, которые я посетил. Их точно меньшинство. Они, вероятно, учатся в университетах и в школах, не работающих с иностранцами.

Напротив, некоторые школы со скромными сайтами оставили очень благоприятное впечатление. А две из наиболее понравившихся школ вообще не были в моем первоначальном списке – на них я наткнулся случайно на аэродромах.

Большое преимущество крупных академий – структурированная ground school в классах, теория преподается в больших объемах отдельными ground-school инструкторами, оплачивается заранее по фиксированной цене (или просто входит в цену всей программы). Как правило, минимум 60 часов на PPL, 60 часов на IR, 60 часов на CPL. Но ожидать от таких классов глубоких знаний или возможности задавать глубокие вопросы не стоит – скорее это конвейерный способ вложить в головы минимум необходимой теории, чтобы подготовить к письменному тесту. Я раньше был уверен, что занятия в классах в большой академии – это всегда лучше книги. Теперь я в этом сомневаюсь.

В маленьких же школах ground-school как таковой нет вообще. Вся теория, которую нужно знать к следующему полету, в соответствии с программой, разбирается один на один с инструктором до и после полета. Это отдельное время работы инструктора, и оно оплачивается по стандартным

расценкам инструктора. Есть определенный минимум теории, который таким образом нужно один на один отзаниматься (особенно в школах part 141), но все, что выше минимума – по желанию студента. Можно платить инструктору и сидеть с ним один на один в комнате, и он будет что-то там объяснять, а можно заниматься по книгам. Конечно, это мотивирует всю теорию учить самому по книгам, а с инструктором проводить минимум времени. Ну а качество того времени, которое с инструктором придется провести на земле за теорией в любом случае, сильно зависит от профессионализма и настроения инструктора (см. ниже).

**Всем, кто собирается учиться на CPL в США, я очень советую не принимать решение только на основании сайта, брошюр и общения с admissions и sales. Лучше всего съездить и посмотреть своими глазами, ну или хотя бы поговорить с несколькими россиянами, кто там учился.**

### **Об аэродромах:**

Наибольшее впечатление в поездке на меня произвели аэродромы. Сами аэродромы и вся сопутствующая инфраструктура. Насколько все развито. Насколько их много.

Больше всего аэродромов во Флориде, и называются они, как правило, AIRPORT. Практически каждый маленький город на побережье имеет свой аэропорт, а крупные города – несколько. Вот любопытная статья из Википедии – список всех аэропортов Флориды [http://en.wikipedia.org/wiki/List\\_of\\_airports\\_in\\_Florida](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_airports_in_Florida) Несмотря на то, что в большинство из них коммерческие пассажирские рейсы прекратились во время кризиса, аэропорты продолжают называться аэропортами и функционировать, никто и не думает их забрасывать. Хотя многие попадают под федеральную программу закрытия диспетчерских вышек (в 2013 году). Но во многих, которые попадают, город выкупает вышку в свою собственность, чтобы продолжить ее финансирование и работу.

Большая часть этих аэропортов, естественно, построена как военные, во времена, когда во Флориде создавали мощнейшую базу военной авиации. Большинство построено по типовому проекту. Они имеют как правило три полосы: две параллельные (одну длинную 2000-3000 м, одну короткую 800-1500 м, длины усреднил условно), и одну пересекающую их, для случаев нетипичных боковых ветров, как правило, той же длины, что и более длинная из двух параллельных. Поскольку ветра преимущественно дуют с океана или с берега к океану, то основные две параллельные полосы имеют курсы 9-27, 8-26, итп.

В главном здании аэропорта, с одной стороны от параллельных полос, как правило, располагается администрация и FBO (Fix-base operator). FBO – это компания, которая базируется в аэропорту и предоставляет услуги всем желающим ими воспользоваться прилетающим/улетающим частным пилотам. Стоянка самолетов, топливо, помещения с компьютерами для подготовки к полетам, помещения для отдыха с TV, едой, итп, компьютеры и телефоны для подачи полетных планов и звонков в службу погоды, могут также заказать гостиницу и вызвать такси. В некоторых аэропортах несколько FBO – как для пилотов личных джетов, где внутри очень красиво, девочки с улыбкой и кофе атакуют пилотов со словами «Mr. Такой-то, Ваш самолет заправлен и готов к вылету», вручают распечатанные прогнозы погоды и NOTAM-ы, так и для простых владельцев старых Цессн, где предлагается стоянка в дальнем углу, топливо и телефон.

По другую сторону аэродрома, либо слева и справа от главного здания, располагаются школы. Как правило на аэродроме есть большая академия и еще одна, иногда две, маленькие школы, плюс

покатушки на бипланах, авиаклубы и пр. Как правило, также есть ресторан с видом на летное поле, небольшое помещение для пилотов в здании администрации с бесплатным wifi, иногда еще музей авиации.

## **О программах FAA:**

### **Part 141 или part 61?**

О том, что такое FAR part 141 и FAR part 61, об их отличиях, очень много написано на форуме, а также на сайте практически любой американской школы. Но для полноты документа я немного повторюсь, а также опишу мои соображения об увиденном.

**Обучение по Part 141** – программа, по которой учит школа, сертифицирована FAA. Отклонения от этой программы не допускаются. То есть программа (теория и летная подготовка) должна быть пройдена от начала и до конца, в той последовательности, которая записана в syllabus, и на каждый теоретический вопрос и упражнение должно быть потрачено минимум то количество часов, которое предусмотрено минимумом программы (то есть отклонения в большую сторону возможны, и, как правило, происходят, но не в меньшую). Как общее правило, при обучении по part 141 невозможно зачесть предыдущий налет в России (кроме того налета, который был получен для получения PPL). Но вопрос зачета предыдущего налета вообще очень тонкий, видимо зависит от того, как сертифицирована школа (какая у нее программа), и у каждой школы к этому вопросу подход свой, менеджеры как правило не знают этого, и это требует обсуждения с chief pilot. Но по part 141 шансов зачесть что-то, кроме налета на PPL, меньше. Обучение по part 141 короче, чем по part 61 – total time на момент получения CPL должен быть 190 часов (total time – это и полеты, и симулятор; FAR регламентирует, сколько максимум часов на симуляторе на каком этапе обучения можно зачесть в total time). Важным фактом является то, что при обучении по part 141, то, как студент выполнит экзамены (теоретические и летный экзамен), отражается на школе. При большом количестве не сдающих студентов в школу могут прийти с внеплановой проверкой, отобрать сертификацию part 141. Поэтому школа более замотивирована обучать качественно. У этого есть и другая сторона – школа не допустит до экзамена, пока не будет полностью уверена в успехе, что может привести к сильному увеличению числа летных часов.

**Обучение по Part 61** – программа, по которой учит школа, не требует сертификации FAA. То есть школа может учить как угодно, лишь бы студент сдал письменные тесты и прошел летный экзамен, требования на которых абсолютно одинаковые как для part 141, так и для part 61. У обучения по part 61 есть два явных плюса:

- Возможность тратить больше времени на то, что нужно тебе, и меньше на то, что получается лучше, и что ты уже знаешь. Определяет это инструктор.
- Возможность зачесть предыдущий налет в России (вплоть до того, что весь). Это может значительно снизить стоимость обучения. Но это вопрос тонкий, имеет свои особенности (см. ниже), требует индивидуальной проработки с chief pilot в конкретной школе, и, по понятным причинам, школы идут на это без особого стремления, особенно крупные.

При этом обучение по part 61 дольше – total time на момент получения CPL должен быть 250 часов.

Успеваемость студента на экзаменах при обучении по part 61 отражается только на инструкторе, подписавшем допуск на экзамен, но не на школе.

В некоторых школах программы по part 61 ничуть не менее структурированные и систематизированные, чем по part 141. Большая часть школ, в которых был я, предлагают на выбор – можно и по part 141, и по part 61, и на деле большая часть обучения будет идентична. Отличаться будет только количество часов в фазе hour-building и возможность зачесть предыдущие часы. Но рассказывают, что встречаются школы part 61, в которых, кажется, напрочь отсутствует понятие о плане подготовки, программе, итп. Я таких не встречал, видимо, потому что посещал только самые раскрученные школы, и большая часть из них предлагала и part 141, и part 61.

**В лицензиях и рейтингах, получаемых после обучения, не указывается, по какому разделу FAR человек учился. Единственное, на что влияет выбор того или иного варианта – возможная разница в самом процессе обучения.**

#### **Программа обучения:**

*Ниже приводится структура «типового» курса обучения по part 141 и по part 61. «Типовым» я его назвал потому, что он не является выдержкой из программы какой-то конкретной школы, или выпиской из FAR, а является усреднением, сделанным мной после ознакомления с программами всех школ, и дает примерное представление о том, какие этапы нужно пройти, выбрав part 141 или part 61, и сколько часов налетать. При этом приведенные часы – это минимумы по FAR, **это total time, то есть, включая симулятор**. Часы на изучение теории в эту таблицу не включены, теория может даваться как в классе, так и самостоятельно по книгам + с инструктором (см. выше).*

|  |   |
|--|---|
| <b>Part 141</b><br><br>Private – 35h ( <i>dual and solo</i> )<br><b>Private written test, flight exam (oral and practical)</b><br><br>IR – 35h ( <i>only dual</i> )<br><b>IR written test, flight exam (oral and practical)</b><br><br>CPL – 120 h ( <i>dual and solo</i> )<br>В эту часть входят и те занятия, которые необходимы, чтобы показать и отработать маневры, которые надо продемонстрировать на экзамене CPL, и hour-building, включая самостоятельные X-country (маршруты).<br>При этом, поскольку программа part 141, эти две части нераздельны, и составляют единое целое – программу CPL part 141. Поэтому и зачесть предыдущий налет нельзя (как общее правило).<br><b>CPL written test, flight exam (oral and practical)</b> | Private – 50h ( <i>dual and solo</i> )<br><b>Private written test, flight exam (oral and practical)</b><br><br>IR – 50h ( <i>only dual</i> )<br><b>IR written test, flight exam (oral and practical)</b><br><br>CPL – <u>примерно</u> 25 часов занятий, необходимых для отработки маневров, которые надо продемонстрировать на экзамене CPL ( <i>only dual</i> )<br><br>Hour-building – <u>примерно</u> 125 часов, т.к. необходимо налетать суммарно до 250 часов. При этом суммарный налет должен включать 50 часов X-Country PIC (Pilot in command, то есть после получения private, и когда ты реально in command, а не сидишь в качестве safety pilot с другим студентом) ( <b>solo OR dual OR shared</b> )<br><i>На стадии hour-building некоторые школы Part 61 с удовольствием отпускают студентов на все четыре стороны самих, некоторые только с инструктором, а некоторые сажают в один самолет на маршрут двух студентов, и один</i> |
|--|---|

CPL можно получать Single-Engine, или сразу Multi Engine.

Если CPL SE – работать на ME нельзя, нужно получать ME Add-on (то есть учиться летать на многодвигательном).

Если CPL ME – работать на SE нельзя, нужно получать SE Add-on (формальная процедура, несколько часов и flight test).

Written test на CPL один, независимо от того, single он или multi. То есть письменно теоретические знания о многодвигательных самолетах не проверяются. Но проверяются они в устной части летного экзамена, если сдаешь на CPL ME.

Ни ME Add-on, ни SE Add-on в 190 часов не входят.

Для получения ME Add-on потребуется дополнительно налетать часов 5 на многодвигательном самолете и 10 на симуляторе (15 total). А если получать сразу CPL ME, то все примерно 25 часов, относящиеся в программе к маневрам CPL, придется делать на многодвигательном самолете. Это делает вариант «CPL ME сразу» дороже, чем «CPL SE + ME Add-on», хотя налет во втором случае и получается больше.

При этом некоторые школы по part 141 предлагают только «CPL ME сразу» - так разработана и одобрена программа.

*записывает это как PIC, а другой как SIC. Платит за это только PIC. В 50 часов X-country, требуемых как PIC, эти часы SIC зачтены быть не могут, но вот в total time 250h они зачитываются, что сокращает необходимый налет. Легитимность таких действий ставится под вопрос теми школами, которые этого не делают, и, по их словам, это является «серой зоной» в законодательстве.*

#### **CPL written test, flight exam (oral and practical)**

CPL можно получать Single-Engine, или сразу Multi Engine.

Если CPL SE – работать на ME нельзя, нужно получать ME Add-on (то есть учиться летать на многодвигательном).

Если CPL ME – работать на SE нельзя, нужно получать SE Add-on (формальная процедура, несколько часов и flight test).

Written test на CPL один, независимо от того, single он или multi. То есть письменно теоретические знания о многодвигательных самолетах не проверяются. Но проверяются они в устной части летного экзамена, если сдаешь на CPL ME.

Ни ME Add-on, ни SE Add-on в 250 часов не входят.

Для получения ME Add-on потребуется дополнительно налетать часов 5 на многодвигательном самолете и 10 на симуляторе (15 total). А если получать сразу CPL ME, то все примерно 25 часов, относящиеся в программе к маневрам CPL, придется делать на многодвигательном самолете. Это делает вариант «CPL ME сразу» дороже, чем «CPL SE + ME Add-on», хотя налет во втором случае и получается больше.

#### Зачет часов в part 61:

Теоретически, можно зачесть все примерно 175 часов (50 от private и 125 от hour building), если такой налет уже есть. Практически же, зачесть 50 часов X-country очень проблематично, так как каждый маршрут, от точки взлета А до точки посадки В (в одну сторону!) должен быть не менее **100 nm**, чего у большинства российских курсантов нет. Для подтверждения этого налета нужно будет садиться с chief pilot школы за российскую карту, мерить расстояния, и построчно переносить эти маршруты в записи школы. Они, разумеется, делать этого не хотят.



|  |   |
|--|---|
|  | При этом маршруты должны быть записаны в российский log-book, подписаны российским инструктором, и все это как-то переведено на английский и заверено российской школой (стандартных требований нет, и остается на усмотрение американской школы или FAA). Требования про log book распространяются на весь налет, который хочешь засчитать, а не только на 50 часов X-country. |
|--|---|

\* в моем случае, мой налет на сегодняшний день составляет 140 часов, и если бы мне пойти по part 141, то засчитать можно только 35 часов уровня PPL, налетать нужно будет 155 часов. Если же по part 61 (учитывая, что у меня нет ни одного маршрута более 100 nm в одну сторону, и нет намерения их «рисовать»), то налетать придется 50 IR + 50 X-Country + 25 CPL =125 часов. А еще 125 до общей цифры 250 зачесть из моего имеющегося налета. Еще раз отмечаю, что каждая школа подходит к зачету часов индивидуально и неохотно. Я склоняюсь к выбору part 141, либо школы, которая предлагает и то, и то.

#### **О программах EASA в США:**

Наверняка все согласятся, что коммерческий пилот с европейской лицензией (EASA) неформально «ценится» больше, чем с американской. Объясняется это прежде всего тем, что европейская система подготовки пилотов включает в себя в разы больший объем теории. Наибольшая часть студентов сразу готовятся по всему объему теории (ATPL-theory), и сдают 14 экзаменов по 14 дисциплинам в центрах, одобренных для сдачи таких экзаменов европейскими авиационными властями (такие центры есть и в США, в крупных городах). Готовиться можно и самому, и по on-line программам за несколько тысяч евро. Но все школы, которые предлагают обучение на EASA CPL в США, преподают теорию в классах. И длятся такие занятия как правило полный день, 5 дней в неделю, 4-6 месяцев. Это говорит о том, какой несопоставимо больший объем теории надо знать, чтобы успешно сдать европейские теоретические экзамены, по сравнению с американскими. Американская система подготовки более практическая: требуется больший налет, больше опыта непосредственно летной деятельности. Так, например, если на европейском летном экзамене на IR экзаменационный маршрут экзаменатор выберет из -4-5 маршрутов, каждый из которых известен студенту, и по каждому из которых он летал, то в США экзаменатор непосредственно в момент экзамена может задать для приборного полета любой маршрут.

Для того, чтобы школа могла учить на европейский CPL в США (как, вероятно, и в любой другой стране за пределами Европы), она должна быть сертифицирована европейскими властями. Для этого она должна, среди прочего, иметь европейских инструкторов (с EASA свидетельствами) и учить по одобренной европейцами программе. Если она преподает теорию, то и теоретическая программа и ground-school-инструктора должны быть сертифицированы европейскими властями.

Те американские школы, которые смогли и сочли нужным получить такие сертификации и привлечь европейских инструкторов, в дополнение к своей FAA программе предлагают EASA программу. Некоторые школы делают EASA программу своим основным предложением (как правило, владеют ими европейцы-иммигранты, или люди, как-то связанные с Европой). Эти школы представляют собой обычную школу, ничем не отличающуюся от остальных FAA-школ, но с

классом с табличкой “European ATPL-theory”, где в душном тесном помещении 5-20 студентов-европейцев слушают лекции одного-двух европейских ground-school преподавателей-европейцев. А когда идут летать, летают не FAA-программу, а EASA-программу, и с другими инструкторами (либо EASA-certified, либо dual-certified). Естественно, летают на тех же самолетах и в тех же условиях, что и FAA-студенты. Только платят за летный час в полтора раза больше, чем FAA-студенты, т.к. в Европе за те же лицензии пришлось бы заплатить еще больше.

#### **Программа обучения на EASA CPL в США:**

- FAA Private (35-50 h), part 141 or part 61, dual and solo
- EASA ATPL Theory (4-6 months, 14 exams в большом городе, где есть центр экзаменации).
- FAA IR (35-50 h), part 141 or part 61, only dual
- EASA CPL (столько часов, сколько требуется по программе EASA, общий налет требуется меньше, чем у FAA).
- EASA ME Rating (столько часов, сколько требуется по программе EASA)
- Conversion of FAA IR в EASA IR (примерно 10-15 h) **может быть сделано только в европейском воздушном пространстве!**
- EASA MCC and JOC courses (требуются для “frozen ATPL”), не все школы в США, готовящие на EASA, эти курсы предлагают, но они короткие и могут быть пройдены в Европе.

**Важное обстоятельство: получить европейский IR рейтинг за пределами Европы нельзя. Так как налет в полетах по приборам должен происходить в реальном воздушном пространстве, с действующими в нем правилами, по действующим схемам. Поэтому все школы, которые учат на EASA в США, IR дают не европейский, а американский. В некоторых программах в стоимость курса включена поездка в Европу, проживание там и налет необходимых часов для конвертации IR, а в некоторых нет, более того, о самой необходимости этого умалчивается.**

Мое мнение: если необходима именно EASA лицензия, и есть ограничения в деньгах, то учиться в США – это хороший вариант. Но надо быть готовым к совсем плохим условиям в классе, и что школа будет напоминать «лавочку», так как это реально «лавочка» умело подсуетившихся людей, нашедших способ дополнительного заработка. Все школы, учащие на EASA, не вызвали восторга (хотя одна явно выделяется из остальных в лучшую сторону – SAA International в San Diego). Да и основным в этой программе по продолжительности и сложности является теория. Так не лучше ли тогда уж ее пройти в Англии в хорошей ground-school, где качество точно будет выше, а отлетывать программу CPL уже ехать в США?

А если человек все равно планирует работать пилотом в России – то зачем тогда европейская лицензия вообще нужна? Американская быстрее, проще и дешевле... Я лично хотел бы выучить всю эту европейскую теорию, но ради этого получать европейскую лицензию...?

## Об инструкторах:

Абсолютно во всех школах инструктора были очень молодыми. Двум был 21 год, остальным 23-25, только одному – 30 (но он только четыре года в авиации, до этого был менеджером в строительной компании). Единственный инструктор, которому было 35-40, и который производил своим поведением впечатление взрослого, спокойного и опытного человека, был инструктор в школе, которая летает только на Cirrus, берет за час ровно в два раза больше, чем средняя школа (она ориентирована на состоятельных частных пилотов, переучивающихся на Cirrus, и за несколько лет в ней было всего несколько студентов CPL), и, в общем-то, к анализу школ CPL не относится. Во всех академиях, которые работают с визами F1, подавляющее большинство инструкторов – это только что закончившие учиться на PPL-IR-CPL-ME-CFI-CFII-MEI иностранцы (Мексика, Индия, Карибские страны). Как правило, 21-25 лет. Школы, работающие по визе M1, наоборот, гордятся тем, что нанимают инструкторами только граждан США. Опять же, это ребята 21-25 лет. Среди всех инструкторов (и иностранцев, и американцев) встречались вполне «профессиональные», то есть они четко делали предполетный осмотр, четко читали и выполняли check-lists на всех этапах полета, четко делали предполетный брифинг, демонстрировали подготовленность к полету, пытались заинтересовать меня школой и программой. При этом несколько раз я задавал более глубокие вопросы (об устройстве самолета, на котором мы летим, о работе системы предупреждения о сближении – то, что явно выходит за рамки программы) – ответов они не знали, и, как-то даже были удивлены, зачем мне это. Очевидно, что опыта у этих ребят мало. Является ли это недостатком в данном случае, или же наоборот плюсом (повышенная внимательность) – я судить не берусь, как и об их способностях и готовности действовать в нестандартных ситуациях. Думаю, на первоначальном обучении «преподавательский опыт» инструктора более важен – чтобы не дать закрепиться грубым ошибкам, вовремя их заметить и объяснить. А на CPL вполне можно учиться и с такими ребятами. Но точно, что этих инструкторов не надо воспринимать так, как я привык воспринимать своих инструкторов в России – безусловных авторитетов и профессионалов, к каждому слову которых прислушиваешься и запоминаешь. И, конечно, отрабатывать имитацию отказа двигателя, или лететь в очень напряженном трафике в круге как-то спокойнее, когда с тобой рядом сидит опытный летчик-инструктор с тысячами часов инструкторского налета, из военной авиации, а не парень, младше тебя, с опытом инструкторства несколько десятков/сотен часов. Хотя, многие со мной не согласятся. Иные, попадавшиеся мне инструктора, были образцом неподготовленности и несерьезного подхода к делу. Они непрерывно отпускали откровенно тупые шутки, совершенно были не заинтересованы в том, чтобы понравиться мне, и чтобы мне понравился полет с ними и их школа, и полет с ними не запомнился ничем. После полетов с такими инструкторами автоматически перестаешь рассматривать эту школу как вариант, хотя понимаешь, что другие инструктора в ней могут быть лучше.

Важно понимать, что на всю программу, или как минимум на весь модуль, студенту назначается один инструктор. Поменять его можно, но только написав жалобу о том, что он тебя не устраивает (то есть через конфликт).

Разумеется, все инструктора прекрасно знают местность, воздушные пространства, процедуры и особенности в данной местности, и, в общем-то, прекрасно подходят для поставленной задачи – отлетать необходимые упражнения и часы в безопасной обстановке, получить опыт полетов в США, и получить корочки. С большим или меньшим качеством, с большим или меньшим удовольствием. Ожидать от них наставничества, заинтересованности в твоей судьбе, как это

бывает у нас, и вкладывания в тебя всех своих знаний, не стоит. Хотя и в США, я уверен, бывают исключения.

### **О целесообразности обучения на CPL в США:**

В целом, в отношении программы CPL в США не стоит иметь завышенных ожиданий. Не стоит ожидать того, что проведешь 6 месяцев в США, заплатишь \$40-60 тыс., и сразу станешь пилотом, готовым к работе в авиакомпании. Обучение на CPL в США – это совершенно структурированный, типовой продукт на очень конкурентном рынке. Обучение позволит налетать заложенные в программе упражнения и часы, одновременно с этим выучить предельно конкретный объем теории (в классе или самому + с инструктором), сделать это в стране с наиболее развитой авиационной инфраструктурой, конечно, получить весь «прилагающийся» к этому летный опыт, ну и получить корочки, которые являются «входным билетом» в авиакомпанию, просто, чтобы с тобой было о чем разговаривать. Получение этих корочек в США является альтернативой получению их в России, с рядом плюсов и рядом недостатков.

Потом с этими корочками можно идти учиться и (преодолев вопросы конвертации в российский CPL) далее работать в российской авиакомпании. Благо спрос на пилотов в России есть, особенно в региональных компаниях. Как я понял, исследовав этот вопрос не один месяц: если авиакомпания заинтересована в тебе как в пилоте – она поможет решить вопросы валидации американского CPL, возьмется обучать на type rating, а также особенностям полетов в России, урегулирует с Росавиацией выдачу уже российского CPL и необходимого для этого дообучения. Если будешь пытаться конвертировать сам как частное лицо – замучаешься, просто не найдешь где «дообучиться» для сдачи российских экзаменов, и где их сдать, и результата не получишь. Есть еще момент – перечень одобренных Росавиацией для обучения российского летного персонала иностранных АУЦ. Как влияет на конвертацию американского CPL то, есть американская школа, в которой получен CPL, в этом перечне или нет, мне до конца не понятно. По логике, влиять не должно, так как лицензия ICAO, и должна признаваться всеми членами ICAO. Не признается видимо сам учебный процесс в школе, если ее нет в этом перечне, и это негативно сказывается на процессе конвертации. Как я понимаю, если идешь конвертировать от авиакомпании, то она, после прохождения тобой type rating в ее АУЦ, уже без проблем может продемонстрировать Росавиации, что ты соответствуешь всем требованиям, предъявляемым к тебе по ФАП-147, и тебе можно выдать российский CPL. А если ты пойдешь конвертировать сам, «от себя», то Росавиация скажет, что требованиям ты не соответствуешь, так как программа, по которой ты учился в США, нами не одобрена, то есть нам не известна, и подтвердить твое соответствие российским требованиям мы не можем. То есть валидировать-то валидируют, но российский CPL не выдадут. Хотя я могу заблуждаться в этой части, и буду благодарен, если кто-то из компетентных людей разъяснит мне юридические моменты этого вопроса (также см. мой давний пост на эту тему <http://www.saon.ru/forum/viewtopic.php?f=71&t=7450>).

Дополнительные плюсы обучения в США – конечно будет хороший авиационный английский, умение летать в англоговорящем мире (если пытаешься попасть работать в большую компанию с зарубежными рейсами, наверно это будет преимуществом), опыт полетов на Cessna (если отучился на Cessna, и хочешь пойти в региональную компанию летать на ней же), знание Glass Cockpit (если выбрал школу, где учат на Glass Cockpit).

Также с американским CPL можно работать инструктором в России (разумеется, решив вопросы валидации/конвертации, и пройдя российский курс инструктора), можно делать это в качестве дополнительной работы, в выходные, например; можно на каком-нибудь аэродроме парашютистов возить в выходные, некоторые так делают. Правда, ни для того, ни для другого, учиться в США не нужно.

Еще можно искать работу пилотом на российский корпоративный джет с N-регистрацией (как решать вопрос type rating – не знаю, видимо делать самому в США за свои деньги, как-то договорившись, что работа будет тебя «ждать»).

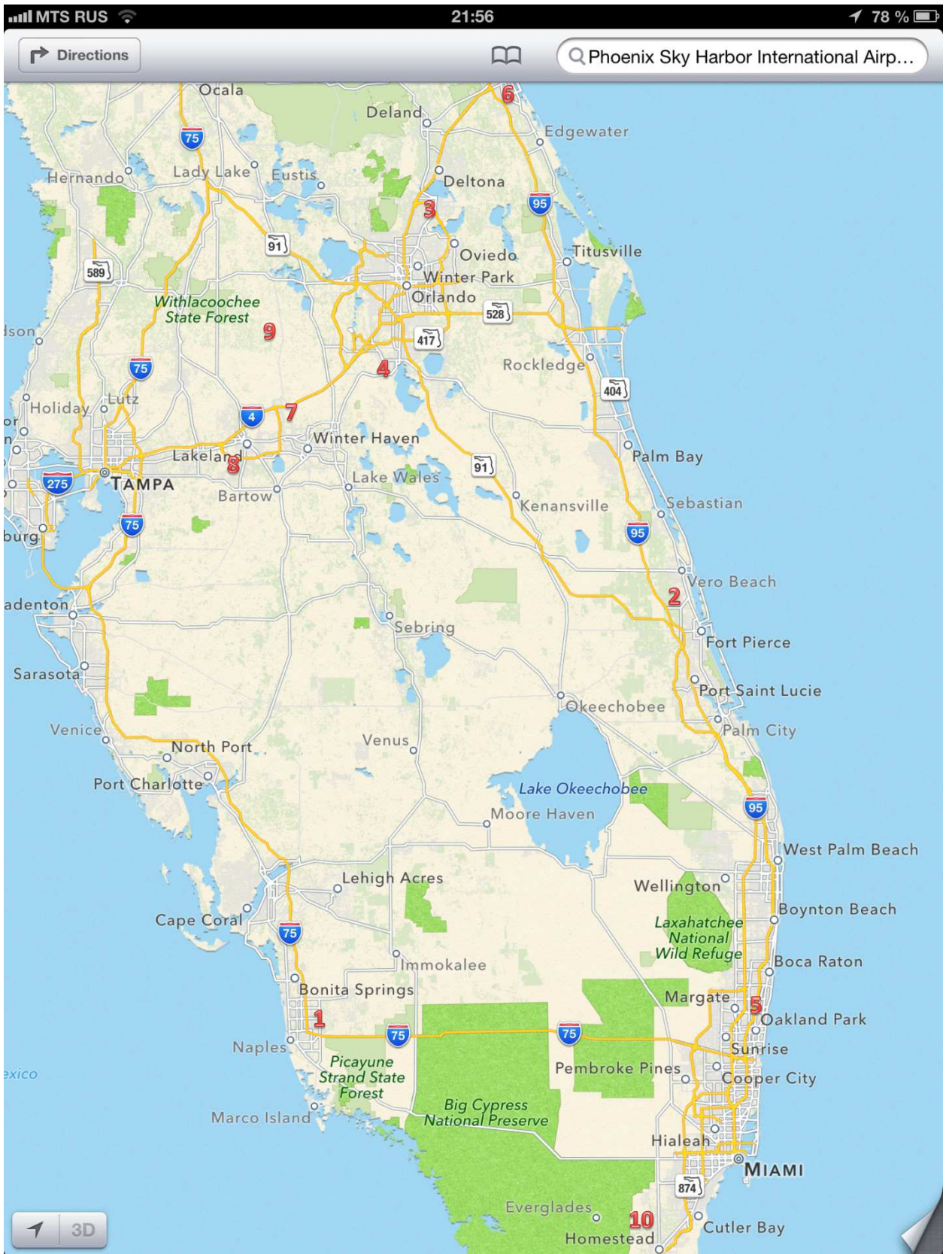
Еще можно забить на факт наличия CPL, сочтя его полезным опытом и знаниями, и использовать имеющиеся IR и ME по их прямому назначению – для полетов частным пилотом в любую погоду на двухдвигательном самолете в США. Но это уже совсем другая история 😊

**Посещенные аэродромы:**

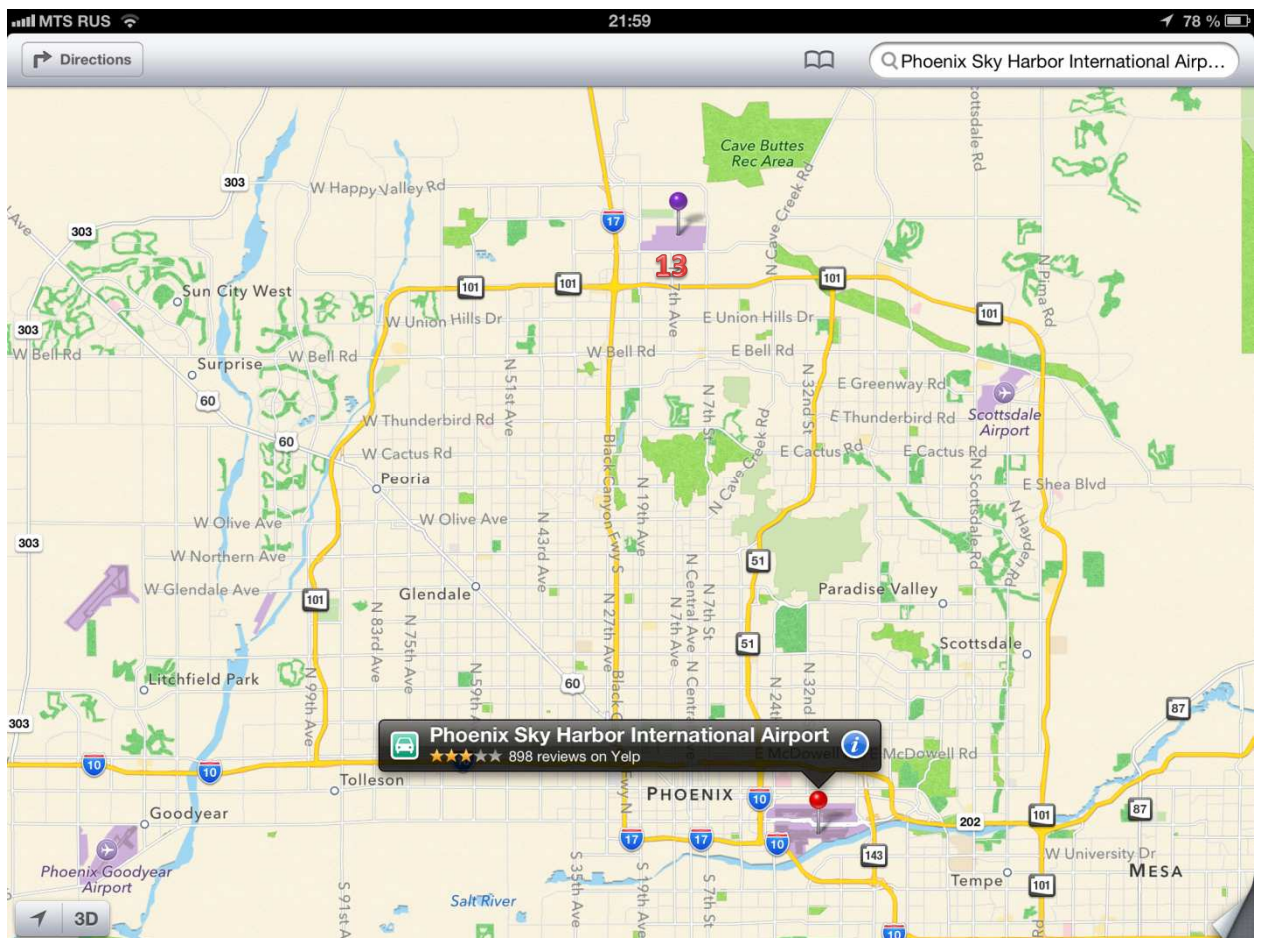
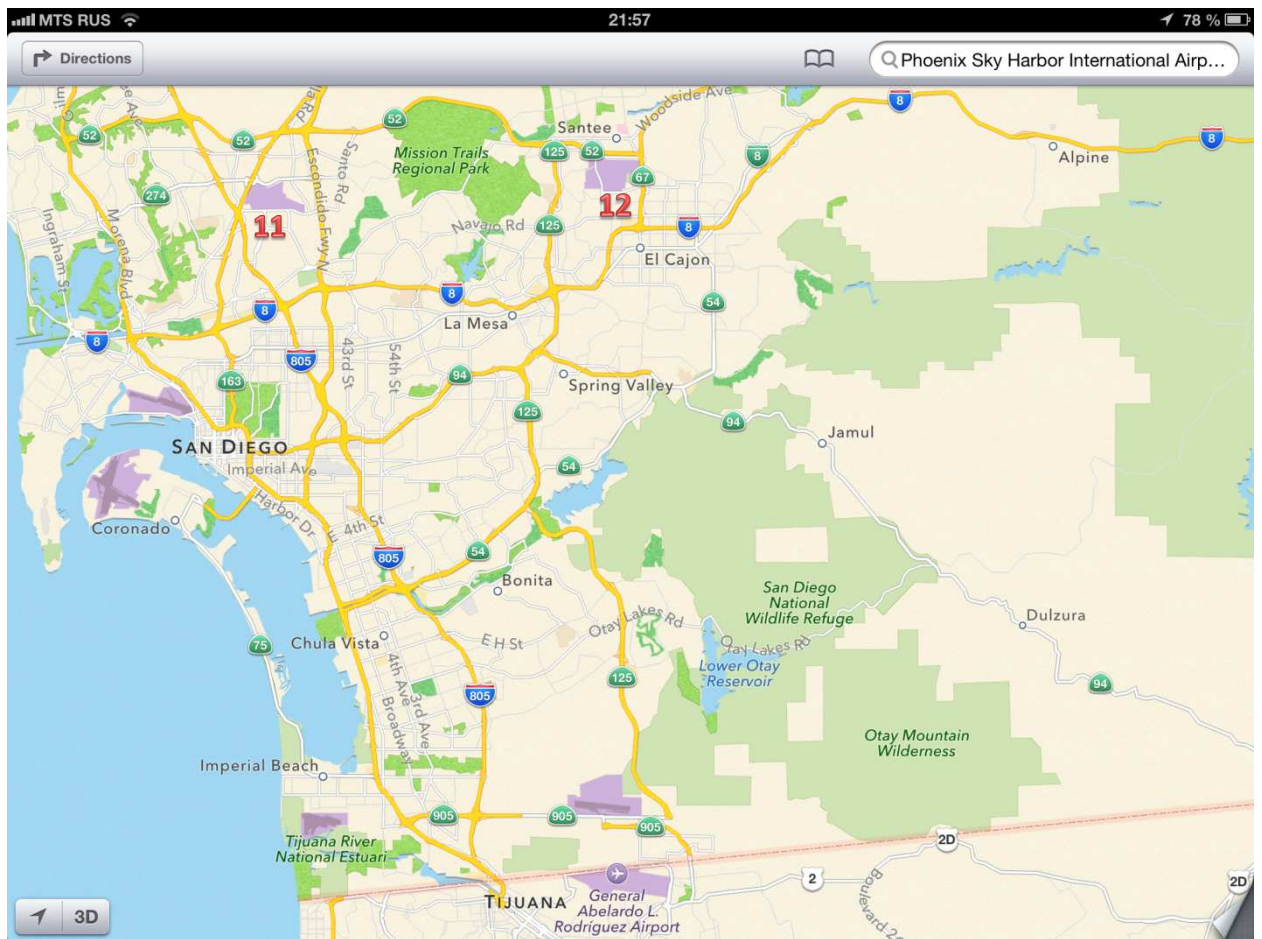
| №              | Ближайший город к аэродрому                    | Аэродром                                     | ВПП   | ILS | Авиашколы на аэродроме (возможно, есть и другие) | Посещена ли школа | Другие факты   |
|----------------|--|--|---|-----|--|-------------------|--|
| <b>Florida</b> |  |  |   |     |  |                   |  |
| 1              | Naples   | <b>Naples Municipal Airport</b>              | Асфальт<br>-2000м<br>-1500м<br>перпендик                                  | ?   | Naples Air Center                                | Да                | -  |
|                |  |  |   |     | Europe-American Aviation                         | Нет               |  |
| 2              | Vero Beach                                     | <b>Vero Beach Municipal Airport</b>          | Асфальт<br>-2200м<br>-1000м<br>параллель<br>-1500м<br>перпендик           | нет | Flight Safety Academy                            | Да                | Основные производственные и офисные площади компании Piper находятся непосредственно на аэродроме  |
|                |  |  |   |     | Paris Air Inc.                                   | Да                |  |
| 3              | Sanford (Orlando)                              | <b>Orlando-Sanford International Airport</b> | Асфальт<br>-3300м<br>-1000м<br>-2000м<br>параллель<br>-1800м<br>перпендик | да  | Aerosim Flight Academy                           | Да                | Входит в список наиболее загруженных аэропортов в стране. Регулярные рейсы второстепенных авиакомпаний, в том числе в Англию                               |
| 4              | Kissimmee (near Orlando)                       | <b>Kissimmee Gateway Airport</b>             | Асфальт<br>-1800м<br>-1500м<br>перпендик                                  | да  | PanAm International Flight Academy               | Да                | Музей-ангар, в котором восстанавливают самолеты II-мировой войны до летного состояния  |
|                |  |  |   |     | Sunstate Aviation                                | Да                |  |
| 5              | Pompano Beach (near Fort Lauderdale and Miami) | <b>Pompano Beach Airpark</b>                 | Асфальт<br>-1200м<br>-1000м<br>-1300м<br>все пересекающ                   | нет | American Flyers                                  | Да                | Здесь проходят соревнования Goodyear на дирижаблях   |
|                |  |  |   |     | Florida Aviation Academy                         | Да                |  |
| 6              | Daytona Beach                                  | <b>Daytona Beach International Airport</b>   | Асфальт<br>-3200м<br>-1000м<br>параллель<br>-1800м<br>перпендик           | да  | ATP  | Да                | Очень большой аэропорт, с рейсами авиакомпаний. Здесь находится самый известный университет Embry-Riddle, со своей летной школой (только для университета) |
|                |  |  |   |     | Phoenix East Aviation                            | Нет               |  |
|                |  |  |   |     | The Airline Academy                              | Нет               |  |
| 7              | Polk City (near Orlando)                       | <b>Fantasy of Flight</b>                     | Грунт<br>~1500 м  | -   | Biplane Rides<br>fantasyofflight.com             | Да                | Авиапарк, как и частная коллекция из 200 летающих самолетов разных эпох, принадлежит знаменитому авиатору Mr.Kermit Weeks                                  |

|            |                             |                                       |   |    |   |     |   |
|------------|-----------------------------|---------------------------------------|---|----|---|-----|---|
| 8          | Lakeland<br>(near Orlando)  | Lakeland Linder Regional Airport      | Асфальт<br>-2500м<br>-1500м<br>пересекающ                       | да | ?   | Нет | 1) Здесь проходит ежегодный знаменитый Fly-in Sun’N’Fun, на время которого аэропорт становится самым загруженным в мире<br>2) Florida Aviation Museum<br>3) В главном здании аэропорта на втором этаже – великолепный ресторан имени Амелии Эрхард в ретро-авиа стиле<br>4) есть пилотажные клубы, в том числе на L-39 и МИГ-17 |
| 9          | Clermont,<br>(near Orlando) | Seminole-Lake Glideport               | Грунт   | -  | SOARING<br><a href="http://www.soarfl.com">www.soarfl.com</a> | Да  | Планерная школа и большой клуб планеристов  |
| 10         | Homestead                   | Homestead General Aviation Airport    | Асфальт<br>-1200м<br>-900м<br>перпендик                         | ?  | Несколько маленьких школ и планерная школа miamiglidiers.com  | Нет | Аэропорт совсем близко к национальному парку Everglades. Местность совсем “countryside”. Не происходит вообще ничего.   |
| California |                             |                                       |   |    |   |     |   |
| 11         | San Diego                   | Montgomery Field Airport              | Асфальт<br>-1300м<br>-1000м<br>параллель<br>-1000м<br>перпендик | да | Coast Flight Training   | Да  | Аэропорт в 10 минутах езды от центра города. Очень хороший pilot shop с большим выбором   |
|            |                             |                                       |   |    | San Diego Flight Training International                       | Да  |   |
| 12         | El Cajon,<br>San Diego      | Gillespie Field Airport               | Асфальт<br>-1600м<br>-800м<br>параллель<br>-1200м<br>перпендик  | ?  | California Flight Academy                                     | Да  | Аэродромная часть музея San Diego Air & Space Museum (сам музей находится в городе)<br>Холмы вокруг аэропорта – нестандартные заходы по высотам, нестандартные высоты круга   |
|            |                             |                                       |   |    | SAA International   | Да  |   |
|            |                             |                                       |   |    | American Aviation Academy                                     | Нет |   |
| Arizona    |                             |                                       |   |    |   |     |   |
| 13         | Phoenix                     | Phoenix Deer Valley Municipal Airport | Асфальт<br>-2500м<br>-1400м<br>параллель                        | ?  | Transpac Aviation Academy                                     | Да  | Самый загруженный в мире аэропорт среди тех, в которых нет регулярных рейсов  |
|            |                             |                                       |   |    | Westwind School of Aeronautics                                | Да  |   |









## Обзор посещенных школ:

### 1.1

|                          |  |
|--------------------------|--|
| Школа                    | <b>Naples Air Center</b>   |
| Web-site                 | <a href="http://www.naples-air-center.com/">http://www.naples-air-center.com/</a>  |
| Аэродром                 | Naples Municipal Airport   |
| Программа                | <b>EASA, FAA part 141, FAA part 61</b><br>EASA – европейский ground-school в классах<br>FAA – нет ground-school в классах<br>Программа полностью модульная – возможна любая комбинация лицензий и рейтингов FAA, EASA, обеих.<br>Возможны перерывы между курсами (придется получать новую визу M1) |
| Самолеты                 | <b>Всего ~10 самолетов</b><br><b>Steam Gauges</b><br>PA-28<br>C-172<br>PA Arrow (Complex) – 1 шт.<br>Многодвигательный PA-44 Seminole – 1 шт.<br>Cirrus SR-20 – 1 шт. (Glass Cockpit)<br><b>самолеты 1980-х – 2000-х гг.</b>   |
| Стоимость                | <b>Оплата по факту налета</b><br>PA-28 (Warriors and Cadets) - \$110/h<br>C-172 - \$130/h<br>PA Arrow (Complex) - \$159/h<br>Многодвигательный PA-44 Seminole - \$229/h<br>Cirrus SR-20 - \$229/h<br><b>Instructor - \$79/h</b><br>ATPL theory (6 месяцев)- \$6750                                 |
| Тип предоставляемой визы | M1   |
| Владелец школы           | Семейный бизнес. Владельцы – муж и жена европейцы + admissions officer – женщина из Англии   |
| Инструктора              | примерно 10 инструкторов<br>Молодые американцы, многие dual-certified  |
| Студенты                 | Разные национальности и возраст  |
| Проживание               | Нет  |
| Комментарии о школе      | Основным предложением является курс EASA. Одно помещение, в котором читают курс ATPL theory. Школа явно переживает не лучшие времена – количество студентов каждый год уменьшается, помещения и оборудование весьма постаревшие. Менеджмент хорошо разбирается в аспектах подготовки EASA и FAA    |
| Комментарии об аэропорте | Наверно, самый красивый, уютный и опрятный аэропорт из всех посещенных. Ориентирован на джеты – там их почему-то очень много. Также город Naples нетипичен для Флориды – он какой-то совсем тихий и спокойный, и океан на западном побережье Флориды более спокойный, пляжи более тихие и уютные   |
| Фотографии               | <a href="http://dfiles.ru/files/9th2g7311">http://dfiles.ru/files/9th2g7311</a>  |

## 2.1

|                          |   |
|--------------------------|---|
| Школа                    | <b>Flight Safety Academy</b>  |
| Web-site                 | <a href="http://www.flightsafetyacademy.com/">http://www.flightsafetyacademy.com/</a>   |
| Аэродром                 | Vero Beach Municipal Airport  |
| Программа                | <b>Крупнейшая академия «конвейерного» типа</b><br><b>По визе F1 «с нуля» до инструктора + 1 год инструктором</b><br><b>По визе M1 «с нуля» до CPL-ME-IR</b><br><b>FAA part 141, FAA part 61</b><br>FAA – ground-school в классах<br>Программа полностью конвейерная   |
| Самолеты                 | <b>Всего 91 самолет</b><br><b>Steam Gauges</b><br>PA-28<br>Многодвигательные PA-44 Seminole<br>C-172 - 2 шт. (Glass Cockpit)<br><b>самолеты середины 1980-х гг.</b>   |
| Стоимость                | <b>Фиксированная цена за программу</b> (цена рассчитана исходя из минимального налета, будет выше в случае превышения налета)<br>Цена включает все расходы, кроме проживания.<br><b>~\$70000 за программу F1 «с нуля»</b><br><b>~\$57000 за программу M1 «с нуля»</b><br>~ - \$10000 в случае наличия PPL.  |
| Тип предоставляемой визы | F1 или M1   |
| Владелец школы           | Принадлежит холдингу Уоррена Баффета "Berkshire Hathaway"   |
| Инструктора              | Недавние студенты, работающие по визе F1  |
| Студенты                 | Подавляющее большинство - китайцы   |
| Проживание               | <b>Да</b> , общежитие на территории школы на аэродроме, возможна private или shared bedroom, ~\$10000/год   |
| Комментарии о школе      | <p>Несколько эмоциональный текст, написанный в день посещения школы:</p> <p>Весь день был проведен в огромной академии, которая заочно мне нравилась больше всего. 91 самолет, куча крутых стимуляторов и оборудования, огромные помещения, аэродром с тремя пересекающимися полосами 2200, 1500 и 1000, две из них параллельно (как выясняется такие или подобные аэропорты здесь на побережье каждые 15 миль в среднем).</p> <p>Школа оказалась огромным разочарованием. Измученные до безумия загрузкой и строгостью внутренних policies инструктора, неприветливые, администрация, особенно sales - алчные "client менеджеры". Такая огромная машина, конвейер, pilot-factory. Все инструктора 21-25 лет, только выпустились сами. Теперь им надо налетать 1500 ч инструкторами, в рабских условиях (разумеется, бизнес-то жутко конкурентный и низкомаржинальный, большая академия и несколько маленьких школ есть в каждом аэропорту). Большая часть студентов, и, соответственно, инструкторов - китайцы. То есть такая академия - это способ максимально быстро и эффективно выполнить все requirements для лицензий и рейтингов. Думаю очень безопасно, т.к. все по-правилам. А потом там же налетывать свои 1500 часов. Короче soulless pilot-factory.</p> <p>В итоге они весь день переносили мой ознакомительный полет, а его в итоге назначили на 5 pm, я приехал в без 5 пять и стоял минут 15 в очереди к администратору, в 5.10 оказалось, что слетать не получится, поскольку касса закрывается ровно в 5, и человек уходит. Ни один из примерно 20 присутствовавших там сотрудников не согласился взять у меня деньги в оплату полета сегодня, и передать их в кассу завтра - против правил, нельзя. Еще и наезжать на меня стали, почему я такой настойчивый ну еще я сегодня получил medical class I, но это всего 25 мин</p> <p>Сильно расстроившись, я пошел исследовать аэропорт. Забрел в главный вход. Там банкет. Называется "Private Jets Life Style". Организован каким-то владельцем прайват джета в честь покупки нового джета. В соседней комнате большой ресторан для</p> |

|                          |   |
|--------------------------|---|
|                          | <p>пилотов. Сидят пилоты, кто за столами, кто у бара, что-то в стаканах налито. Видимо привезли тех, что на джетах. Ну и в аэропорту все остальное как обычно - pilot shop, pilots' lounge, ресепшн, комната планирования полетов, все в открытом общем доступе, ничего особенного в общем:) поняв, что тут мне полетать тоже не удастся, разве что на джетах, я обратился к пилотам. Мне посоветовали объехать аэропорт с другой стороны, и там типа маленькая неприметная частная школа.</p> <p>Школа действительно оказалась частной и маленькой. Всего-то 3 двухмоторных Piper Seneca и 13 четырехместных Piper Cherokee владелец оказался европейцем греком, иммигрантом в США. Как и положено владельцу маленького частного бизнеса, он всегда на месте, за каждым шагом подчиненных следит лично. а их много- инструктора человек 10, тоже парни до 25, механики, администрация. Естественно, тут же последовал рассказ, что все большие академии - это грязные алчные животные, что они заманивают, обещают, а потом ты летаешь два часа в неделю, поскольку они перегружены. Что мне вообще больше никуда ездить и искать не надо, что весь CPL можно пройти у него. Со всей южноевропейской напористостью и самоуверенностью. И вообще, если я буду хорошим студентом, он выступит спонсором на мой work permit и возьмет инструктором. А алчные обманщики не возьмут. И что вообще вся их система - сплошной обман. Интересно, сколько раз в день к нему забредают неудовлетворенные большой академией, и сколько раз в день он это рассказывает ?:)</p> |
| Комментарии об аэропорте | Большой типовой аэропорт на побережье Флориды. Очередь на вылет из Пайперов Flight Safety в 6.30 вечера была примерно 10 бортов.  |
| Фотографии и файлы       | <a href="http://dfiles.ru/files/xkkm82895">http://dfiles.ru/files/xkkm82895</a>   |

## 2.2

|                          |  |
|--------------------------|--|
| Школа                    | <b>Paris Air Inc.</b>  |
| Web-site                 | <a href="http://www.parisair.com/flight_training.htm">http://www.parisair.com/flight_training.htm</a>  |
| Аэродром                 | Vero Beach Municipal Airport   |
| Программа                | <b>FAA part 141, FAA part 61</b><br>Нет ground-school в классах. One-on-one instruction.<br>Программа полностью модульная.<br>Возможны перерывы между курсами (придется получать новую визу M1)  |
| Самолеты                 | <b>Всего ~16-18 самолетов</b><br><b>Steam Gauges</b><br>PA-28<br>C-172 – 1 или 2 шт.<br>Многодвигательные PA-34 Seneca – 3 шт.<br><b>самолеты 1980-х гг.</b>   |
| Стоимость                | <b>Оплата по факту налета</b><br>PA-28 (Warriors and Cadets) - \$120/h<br>C-172 - \$120/h<br>Многодвигательные PA-34 Seneca - \$270/h<br><b>Instructor - \$30/h,</b>   |
| Тип предоставляемой визы | M1   |
| Владелец школы           | Частный бизнес. Владелец – грек по имени Paris, сам управляет всем в школе на ежедневной основе  |
| Инструктора              | Американские молодые ребята в среднем 21-25 лет  |
| Студенты                 | Примерно половина – индусы, и другие иностранцы  |
| Проживание               | <b>Да</b> , частный комплекс недалеко от аэродрома (см сайт).  |
| Комментарии о школе      | Несколько эмоциональный текст, написанный в день посещения школы:<br>Школа действительно оказалась частной и маленькой. Всего-то 3 двухмоторных Piper Seneca и 13 четырехместных Piper Cherokee владелец оказался европейцем греком, иммигрантом в США. Как и положено владельцу маленького частного бизнеса, он всегда на месте, за каждым шагом подчиненных следит лично. а их много- инструктора человек 10, тоже парни до 25, механики, администрация. Естественно, тут же последовал рассказ, что все большие академии - это грязные алчные животные, что они заманивают, обещают, а потом ты летаешь два часа в неделю, поскольку они перегружены. Что мне вообще больше никуда ездить и искать не надо, что весь CPL можно пройти у него. Со всей южноевропейской напористостью и самоуверенностью. И вообще, если я буду хорошим студентом, он выступит спонсором на мой work permit и возьмет инструктором. А алчные обманщики не возьмут. И что вообще вся их система - сплошной обман. Интересно, сколько раз в день к нему забредают неудовлетворенные большой академией, и сколько раз в день он это рассказывает ?:) |
| Комментарии об аэропорте | Большой типовой аэропорт на побережье Флориды. Очередь на вылет из Пайперов Flight Safety в 6.30 вечера была примерно 10 бортов.   |
| Фотографии               | <a href="http://dfiles.ru/files/hwqkotjrx">http://dfiles.ru/files/hwqkotjrx</a>  |



## 3.1

|                          |   |
|--------------------------|---|
| Школа                    | <b>Aerosim Flight Academy</b>   |
| Web-site                 | <a href="http://academy.aerosim.com/">http://academy.aerosim.com/</a>   |
| Аэродром                 | Orlando-Sanford International Airport   |
| Программа                | <b>Крупнейшая академия «конвейерного» типа</b><br><b>По визе F1 «с нуля» до инструктора + 1 год инструктором</b><br><b>По визе M1 «с нуля» до IR-«CPL-ME сразу» + SE add-on</b><br><b>FAA part 141</b> (за исключением SE add-on и CFI)<br>FAA – ground-school в классах, 60h PPL, 60h IR, 60h CPL.<br>Программа полностью конвейерная  |
| Самолеты                 | <b>Около 60 самолетов</b><br><b>Glass Cockpit (Cirrus) and Steam Gauges (PA-44)</b><br>SR-20<br>Многодвигательные PA-44 Seminole<br><b>Cirrus-ы 2000-х гг.</b><br><b>Многодвигательные Piper-ы 1980-х гг.</b>   |
| Стоимость                | <b>Фиксированная цена за программу</b> (цена рассчитана исходя из минимального налета, но заявляется, что в случае необходимости увеличения налета цена не возрастет)<br>Цена включает все расходы, включая проживание.<br><b>~\$85000 за программу F1 «с нуля» (год+год)</b><br><b>~\$55000 за программу M1 «с нуля» (8 месяцев)</b><br>~ - \$10000 в случае наличия PPL.  |
| Тип предоставляемой визы | F1 или M1   |
| Владелец школы           | Принадлежит компании Aerosim – ведущему производителю высокотехнологичных симуляторов и прочих тренажеров.<br>Бывшая Delta Connection Academy   |
| Инструктора              | Недавние студенты, работающие по визе F1  |
| Студенты                 | Подавляющее большинство - азиаты  |
| Проживание               | <b>Да</b> , общежитие на территории школы на аэродроме, <b>но</b> оно полностью заполнено китайцами и недоступно (цена программы в этом случае уменьшается).<br>Есть замечательный жилой комплекс на природе, с бассейном и пр., возможна private apartment или shared apartment with private bedroom<br>~\$1000/месяц за private apartment   |
| Комментарии о школе      | Эта школа очень выделяется среди остальных конвейерных школ. Она очень высокотехнологичная (масса тренажеров) и с действительно четко отстроенным конвейером, все процессы идут как по шаблону, время использования самолета в “flight dispatch” определено вплоть до пятиминутных отрезков.<br>Программа сертифицирована по part-141, но каким-то необычным образом. В результате total time получается совсем маленький, меньше 190 часов. А реальный налет еще меньше, так как как-то очень много времени проводится на тренажерах. В моем случае, когда PPL не нужен, посчитали, что мой налет на IR-CPL ME составит всего лишь 90 часов. Объяснили это тем, что их школа «не совсем part 141, а train to proficiency, что позволяет получать CPL без total time 190 h». Более детально я с этим не разбирался. Получается, что летать в этой школе будешь совсем мало, зато на высокотехнологичных Cirrus-ах и в максимально профессиональной «конвейерной» атмосфере. |
| Комментарии об           | Большой типовой аэропорт, в центре штата, рядом нет пляжей (в озерах  |

|            |   |
|------------|---|
| аэропорте  | купаться нельзя – аллигаторы). На машине до побережья примерно час.<br>В работе были все три параллельные полосы. |
| Фотографии | <a href="http://dfiles.ru/files/xkkm82895">http://dfiles.ru/files/xkkm82895</a>                                   |

## 4.1

|                          |   |
|--------------------------|---|
| Школа                    | <b>PanAm International Flight Academy</b>   |
| Web-site                 | <a href="http://www.fly.panamacademy.com/">http://www.fly.panamacademy.com/</a>   |
| Аэродром                 | Kissimmee Gateway Airport   |
| Программа                | <p><b>EASA, FAA part 61</b><br/> Groundschool FAA уровня PPL в Майами – 2 недели.</p> <p><b>EASA</b> – европейский ground-school в классах, в Kissimmee, 6 месяцев. MCC, JOC in Miami после получения CPL. Последним этапом – конвертация IR в Европе (Canfield, UK).</p> <p><b>FAA</b> – ground-school в классах только уровня PPL, остальное one-on-one. 250 h total time.</p> <p>Возможны перерывы между курсами (придется получать новую визу M1).</p> <p>Полеты возможны в трех местах: Kissimmee, Merritt Island, Fort Lauderdale</p> |
| Самолеты                 | <p><b>Steam Gauges (PA-28 Cadet, BE-76 Duchess), Glass Cockpit (C-172)</b></p> <p>PA-28 Cadet<br/> C-172 для IR<br/> Многодвигательные BE-76 Duchess</p>  |
| Стоимость                | <p><b>Фиксированная цена за программу</b> (цена рассчитана исходя из минимального налета, будет выше в случае превышения налета)<br/> ~\$55000 за программу F1 «с нуля», включая проживание<br/> ~\$95000 за программу EASA «с нуля», включая все проживание<br/> ~ - \$10000 в случае наличия PPL.</p>   |
| Тип предоставляемой визы | M1  |
| Владелец школы           | Принадлежит частному лицу – бывшему сотруднику авиакомпании PanAm, который занимался в компании подготовкой пилотов.  |
| Инструктора              | Только граждане США, молодые ребята. EASA-certified для европейской программы.  |
| Студенты                 | Много индусов и китайцев.   |
| Проживание               | <b>Да</b> , квартиры рядом с аэродромом, с shared bedroom.  |
| Комментарии о школе      | <p>Летные занятия рассредоточены по трем разным аэродромам (см. выше).</p> <p>На аэродроме и в окрестностях о школе слышны негативные отзывы. Вроде как самолеты постоянно ломаются, и полеты постоянно срываются. На этом аэродроме, хоть он и является основной базой, я увидел всего несколько самолетов. Самолеты очевидно очень старые. Человек пять студентов ждали полетов. Летная часть школы произвела неприятное впечатление.</p>   |
| Комментарии об аэропорте | Большой типовой аэропорт, в центре штата, близко от Орlando (на юг). Ничем особо не примечателен, кроме музея по восстановлению военных самолетов.  |
| Фотографии               | <a href="http://dfiles.ru/files/hrwhf0096">http://dfiles.ru/files/hrwhf0096</a>   |



## 4.2

|                          |   |
|--------------------------|---|
| Школа                    | <b>SunState Aviation</b>  |
| Web-site                 | <a href="http://sunstateaviation.com/index.html">http://sunstateaviation.com/index.html</a>   |
| Аэродром                 | Kissimmee Gateway Airport   |
| Программа                | <b>Маленькая частная школа, позиционируется как “accelerated flight training”</b><br>Является Cessna Flying Center.<br>Нет ground-school в классах. One-on-one instruction.<br>Программа индивидуальная, индивидуальный подход. |
| Самолеты                 | <b>21 самолет</b><br><b>Glass Cockpit</b><br>Cessna-172<br>Cessna-162<br>Cessna-182<br>Многодвигательный PA-44 Seminole – 1 шт. (сейчас покупают его, до этого вместо него был Tecnam P2006 Twin)                               |
| Стоимость                | <b>Оплата по факту полета</b><br>Цены конкурентные, указаны на сайте.   |
| Тип предоставляемой визы | <b>Не выдает форму I-20</b> для получения визы, предлагает учиться по туристической визе как “recreational training”  |
| Владелец школы           | Частное лицо, действующий пилот ATPPL (не занимается повседневным управлением)  |
| Инструктора              | Профессиональные взрослые инструктора-американцы, человек 10, видимо part-time.   |
| Студенты                 | В основном американцы, разные иностранцы, <b>не</b> career-pilots   |
| Проживание               | Нет, могут помочь с арендой жилья   |
| Комментарии о школе      | Больше напоминает продвинутый центр по аренде самолетов с возможностью быстрого индивидуального обучения, чем классическую школу. Доброжелательные менеджеры.   |
| Комментарии об аэропорте | Большой типовой аэропорт, в центре штата, близко от Орlando (на юг). Ничем особо не примечателен, кроме музея по восстановлению военных самолетов.  |
| Фотографии               | нет (см. сайт)  |

## 5.1

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| Школа                       | <b>American Flyers</b>  |
| Web-site                    | <a href="http://www.americanflyers.net/">http://www.americanflyers.net/</a> |
| Аэродром                    | Pompano Beach Airpark   |
| Программа                   |   |
| Самолеты                    |   |
| Стоимость                   |   |
| Тип предоставляемой<br>визы |   |
| Владелец школы              |   |
| Инструктора                 |   |
| Студенты                    |   |
| Проживание                  |   |
| Комментарии о школе         |   |
| Комментарии об<br>аэропорте |   |
| Фотографии                  |   |

## 5.2

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| Школа                       | <b>Florida Aviation Academy</b>   |
| Web-site                    | <a href="http://flaviationacademy.com/">http://flaviationacademy.com/</a> |
| Аэродром                    | Pompano Beach Airpark   |
| Программа                   |   |
| Самолеты                    |   |
| Стоимость                   |   |
| Тип предоставляемой<br>визы |   |
| Владелец школы              |   |
| Инструктора                 |   |
| Студенты                    |   |
| Проживание                  |   |
| Комментарии о школе         |   |
| Комментарии об<br>аэропорте |   |
| Фотографии                  |   |

## 6.1

|                          |   |
|--------------------------|---|
| Школа                    | <b>АТР</b>  |
| Web-site                 | <a href="http://www.atpflightschool.com/airline-career-pilot-program/index.html">http://www.atpflightschool.com/airline-career-pilot-program/index.html</a> |
| Аэродром                 | Daytona Beach International Airport   |
| Программа                |   |
| Самолеты                 |   |
| Стоимость                |   |
| Тип предоставляемой визы |   |
| Владелец школы           |   |
| Инструктора              |   |
| Студенты                 |   |
| Проживание               |   |
| Комментарии о школе      |   |
| Комментарии об аэропорте |   |
| Фотографии               |   |

## Раскрученные в Интернете школы во Флориде, которые я не посетил:

### FAA:

1) Phoenix East Aviation - <http://www.pea.com/> - несколько негативных отзывов о качестве обучения в этой довольно разрекламированной школе, от незаинтересованных людей. Могут быть абсолютно субъективными мнениями. **F1 и M1**

2) Aviator College - <http://www.aviator.edu/FlightCollege> - по телефону со мной вообще не стали разговаривать, а сказали, что мне перезвонит российский представитель, Татьяна кажется, которая так и не перезвонила + многочисленные негативные отзывы в интернете. **F1 и M1**

### FAA и EASA:

1) EASA – Euro American School of Aviation <http://www.flyeasa.com/index.php> - на мой запрос по e-mail ответили спустя две недели, объяснив это тем, что человек, который проверяет почту, был в командировке.

2) European Flight Training - <http://www.flyeft.com/professional-courses/> - FAA **F1 и M1**, F1 в партнерстве с Aviator College.

## 11.1

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| Школа                       | <b>Coast Flight Training (Cirrus Center)</b>              |
| Web-site                    | <a href="http://iflycoast.com/">http://iflycoast.com/</a> |
| Аэродром                    | Montgomery Field Airport                                  |
| Программа                   |   |
| Самолеты                    |   |
| Стоимость                   |   |
| Тип предоставляемой<br>визы |   |
| Владелец школы              |   |
| Инструктора                 |   |
| Студенты                    |   |
| Проживание                  |   |
| Комментарии о школе         |   |
| Комментарии об<br>аэропорте |   |
| Фотографии                  |   |

## 11.2

|                          |   |
|--------------------------|---|
| Школа                    | <b>San Diego Flight Training International</b>    |
| Web-site                 | <a href="http://sdfti.com/">http://sdfti.com/</a> |
| Аэродром                 | Montgomery Field Airport                          |
| Программа                |   |
| Самолеты                 |   |
| Стоимость                |   |
| Тип предоставляемой визы |   |
| Владелец школы           |   |
| Инструктора              |   |
| Студенты                 |   |
| Проживание               |   |
| Комментарии о школе      |   |
| Комментарии об аэропорте |   |
| Фотографии               |   |

## 12.1

|                          |   |
|--------------------------|---|
| Школа                    | <b>California Flight Academy</b>                    |
| Web-site                 | <a href="http://flycfa.com/">http://flycfa.com/</a> |
| Аэродром                 | Gillespie Field Airport                             |
| Программа                |   |
| Самолеты                 |   |
| Стоимость                |   |
| Тип предоставляемой визы |   |
| Владелец школы           |   |
| Инструктора              |   |
| Студенты                 |   |
| Проживание               |   |
| Комментарии о школе      |   |
| Комментарии об аэропорте |   |
| Фотографии               |   |



## 12.2

|                             |   |
|-----------------------------|---|
| Школа                       | <b>SAA International</b>                                      |
| Web-site                    | <a href="http://www.saintl.com/#">http://www.saintl.com/#</a> |
| Аэродром                    | Gillespie Field Airport                                       |
| Программа                   |   |
| Самолеты                    |   |
| Стоимость                   |   |
| Тип предоставляемой<br>визы |   |
| Владелец школы              |   |
| Инструктора                 |   |
| Студенты                    |   |
| Проживание                  |   |
| Комментарии о школе         |   |
| Комментарии об<br>аэропорте |   |
| Фотографии                  |   |

## 13.1

|                          |   |
|--------------------------|---|
| Школа                    | <b>Transpac Aviation Academy</b>  |
| Web-site                 | <a href="https://transpacacademy.reachlocal.net/">https://transpacacademy.reachlocal.net/</a> |
| Аэродром                 | Phoenix Deer Valley Municipal Airport   |
| Программа                |   |
| Самолеты                 |   |
| Стоимость                |   |
| Тип предоставляемой визы |   |
| Владелец школы           |   |
| Инструктора              |   |
| Студенты                 |   |
| Проживание               |   |
| Комментарии о школе      |   |
| Комментарии об аэропорте |   |
| Фотографии               |   |

## 13.2

|                          |   |
|--------------------------|---|
| Школа                    | <b>Westwind School of Aeronautics</b>   |
| Web-site                 | <a href="http://www.westwindaviation.com/index.php">http://www.westwindaviation.com/index.php</a> |
| Аэродром                 | Phoenix Deer Valley Municipal Airport   |
| Программа                |   |
| Самолеты                 |   |
| Стоимость                |   |
| Тип предоставляемой визы |   |
| Владелец школы           |   |
| Инструктора              |   |
| Студенты                 |   |
| Проживание               |   |
| Комментарии о школе      |   |
| Комментарии об аэропорте |   |
| Фотографии               |   |

## Заключение:

1. Надеюсь, данный документ будет полезен тем, кто собирается учиться на CPL, и рассматривает США как один из вариантов.

2. Флорида – здесь больше «конвейерных», огромных академий, они более известны по всему миру.

Южная Калифорния – преобладают средние и маленькие школы, с более индивидуальным подходом, но менее структурированным процессом, как-то все более расслаблено (сказывается Калифорния).

По погоде разницы нет – и там, и там – отличная погода. Во Флориде в летние месяцы каждый день кратковременные дожди в середине дня, в Калифорнии вроде поменьше.

Выбор между Флоридой и Южной Калифорнией может зависеть чисто от личных предпочтений, где больше нравится жить. И там, и там можно найти хорошую школу. Лично я Калифорнию люблю намного больше, но это не означает, что я выберу ее. Первично выбрать школу, идеально подходящую твоим целям.

Финикс – специфическое место. Город в пустыне, без достопримечательностей или интересных мест непосредственно в нем. Там слишком жарко (зима - +20-+25, лето - +30-+50), это сказывается на полетах. Практически нечем заняться, кроме учебы (не думаю, что это плюс). Школы, проживание и еда чуть дешевле.

3. Если есть четкое понимание, что после обучения в США планируешь вернуться в Россию и устраиваться на работу пилотом здесь – я считаю, что намного правильнее сначала достичь хоть какого-то понимания вариантов, где возможно работать. Поговорить с работодателями, составить представление о том, чего они будут хотеть видеть в кандидатах через полгода-год, возможно достичь предварительные договоренности. И исходя из этого выбрать школу. (Примеры: важен опыт на Цессне или нет? Важно знание и опыт glass cockpit или нет? Важен большой налет, или нужно как можно быстрее и дешевле получить корочки, а потом все равно переучиваться? Есть ли у работодателя предпочтения по школам в США?).

4. Буду благодарен за комментарии/критику/замечания к написанному документу от знающих вопрос людей. Наверняка, в документе могут быть ошибки, как неточности, так и серьезные недопонимания.