

Два Яка.

Второй Як.

Заключилась учёба в Ленинграде при УМО-6.
Приймаю, подаю свидетельство об окончании
учёбы и оценочный лист. Оттуда решение по
дальнейшей работе.

Командир говорит: «Тюка будем работать на
самолёте Ан-2. В должности командира воздуш-
ного судна. Финит накомил на Як-12. Велит
и хорошо. А как поучили Ли-2, переведет на
работу и на Ли-2.

Прошёл программу подготовки командира Ан-2
и работал в этой должности с 1967 года.
И так же нервничал: «А завтра поучай на

складе париторе, у штурмана картон полётные и
приступай к работе вторым пилотом.
Командир тебе будет Георгий Владимирович Лодыгин.
Первый твой рейс - в а/п Ких городок!»

Так началось работа на Ли-2. Мемелись
командир экипажа, Экипажи, работа по
перевозкам пассажиров, почты, грузов, перевозка
из ремонта, перевозка в ремонт,
и так до 1968 года.

Осенью 1968 года экипажем Овсяникова ЧА
направили в Кировоград на учёбу. На Як-40.
Вологда поучила из Саратова два самолёта.
Началась работа с 15 мая 1969 года в соста-

ве экипажа Овсяникова. Первые Яки н 87696, 87697.
А с 15 мая 1970 года назначен на должность
командира воздушного судна самолёта Як-40.
И до 1985 г., до августа. Списан на землю

~~Мая 1985 г. Списан на землю~~
Всего в Вологде работало 16 Як-40.

15 лет был в должности пилота-инструктора.
Но состоянию здоровья списан на землю.

На этом мои полёты на ~~Як-40~~ закончились.
Это в воздухе! И ещё воешь левый, уже судачи
старший инструктор летного ~~летного~~ 71 авиаотряда,
учил летный состав и отставил их инструктором
при летных происшествиях.

И рад этому был всегда. Особенно Якам,
Вели Якам, а не только СССР 07834 и 87837, но
которых мне выпала судьба работать дальше
всего!