

Воспоминания боевого лётчика

(Окончание.
Начало в журнале «Мономах»
№ 6-2015)



Александр Яблоков (слева) и Дмитрий Падчеров проверяют трофейные бомбы на аэродроме Лагсберг (Таллин). 1945

Первый блок мемуаров из книги «Записки о детстве и войне» нашего земляка, ветерана Великой Отечественной войны Александра Павловича Яблокова был опубликован в предыдущем номере нашего журнала. Теперь мы предлагаем воспоминания о становлении А.П. Яблокова как лётчика и его участии в боевых операциях Великой Отечественной войны.

Александр стал проситься на фронт добровольцем уже со второго дня войны. Но лишь осенью 1941 года у него в руках оказалось направление в 103-ю учебную эскадрилью ГВФ, которая незадолго до этого перебазировалась под Куйбышев. Семеро курсантов с трудом нашли её место дислокации. Оттуда их повезли в Сталинобад на учёбу.

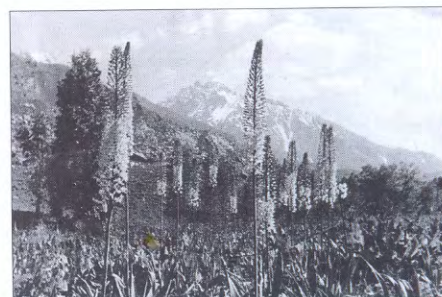
В Таджикистане

Ехали долго, и прибыли туда уже в декабре. В Таджикистане нас отправили в местный, ужасно пыльный аэропорт, где ещё до войны начали строить двухэтажное каменное здание для пожарной охраны. Стены и крыша уже

были, а к внутренней отделке ещё не приступили. Нас привезли человек 120, а вскоре прибыли ещё 80 красноармейцев. Мы стали помогать достраивать здание.

На нас к тому времени расплодилось огромное количество вшей. Досужие курсанты придумали новую игру: чья вошь быстрее. Столы в столовой были деревянные, рассчитанные на 10 человек. На них начертили по две двойные окружности. Пять человек выпускали в среднюю окружность по крупной вши, взятой обязательно со своей одежды или тела тут же за столом. Мы этих вшей звали «рысаками». Чей «рысак» первым пересекал большую окружность, тот и выигрывал. Играли

на топленое масло, по 20 граммов которого нам давали в столовой утром и вечером. Я в этих «скачках» старался проиграть, так как был брезглив.



Долина реки Кафирниган, в которой купались курсанты



Каждый день мы брали всё постельное бельё в охапку и отправлялись в баню. Рядом с баней поставили две вшивобойки, в которые мы загружали свою одежду и постельное бельё. Всё это прожаривалось, правда, часть тряпья сгорала. Зато вшей становилось меньше. Со временем стали посещать баню через день, потом через два дня, и, наконец, банный день стал проводиться через 10 дней, а постельное бельё таскать с собой в баню перестали.

Уже в процессе завершения строительства мы начали заниматься теоретической подготовкой к полётам, а в марте 1942 года меня впервые на самолёте У-2 подняли в воздух. Сначала как пассажира, конечно. Помню, я с восхищением осматривал окрестные просторы... А где-то в конце мая или начале июня 1942 года мой инструктор, Николай Михайлович Быстров, получил разрешение от начальства на право выпустить меня в первый самостоятельный полёт. Инструктор с механиком закрепили в передней кабине мешок с песком (чтобы центр тяжести самолёта не слишком изменился), дали мне несколько напутственных советов. И я первым из курсантов сделал два самостоятельных полёта по кругу. Так я начал осваивать профессию лётчика.



Самолёт У-2. Сталинобад. 1942

С кормёжкой были проблемы, особенно первые два месяца. Один месяц у нас был чечевичным, а второй – капустным. Если учесть, что это происходило в зените лета, когда босыми ногами на грунт встать было невозможно, а куриные яйца в песке спекались, то можно представить, какими «упитанными» мы были. Тем не менее уже летали самостоятельно на пилотаж. Всё терпели: ведь нам хотелось быть лётчиками. Так красиво они одевались – особенно те, кто работал в Осоавиахиме!

В последующие месяцы меню разнообразили, настроение улучшилось (а то ведь пошли уже разговоры о забастовке – правда, не очень громкие).

Летали на двух аэродромах. Один был на окраине Сталинобада, второй –

километрах в тридцати от него в отрогах Гиссарского хребта. Первый был очень пыльным, а второй – покрыт травой более метра высотой. Среди зелени было полно разноцветных тюльпанов. Красиво смотрелось. Но однажды в эту траву забрела за тюльпанами молоденькая таджичка. Её никто не заметил. Один из курсантов, совершив посадку, стал заруливать на стоянку и, не заметив девчонку, зарубил её винтом насмерть. После этого случая таджики стали нас встречать вооружёнными и на конях. Мы вынуждены были и приезжать туда, и уезжать не менее чем на двух машинах, чтобы нас было как минимум 30 человек и мы могли в случае чего дать отпор.

В лётной практике не всё шло гладко. Недалеко от аэропорта находилась шёлкомотальная фабрика. Мы её звали «шелкодралкой». Там работали в абсолютном большинстве женщины. Туда повадились ходить многие холостые работники нашей эскадрильи. Однажды молодой инструктор Терёхин пробыл там у бабёнок до утра, пришёл на работу уставшим и не выспавшимся.

Лётная программа подходила к завершению, курсантов учили летать по приборам, это называлось работать «под колпаком». В процессе полёта инструктор заснул, а курсант сидел под колпаком, не видя воздушной обстановки, в результате самолёт врезался в скалу. Инструктор погиб, а курсант стал инвалидом. И буквально на другой день инструктор Симонов тоже заснул в кабине. История повторилась с той лишь разницей, что в результате крушения люди остались живы. Были и другие ЧП, но менее страшные.

К сентябрю 1942 года подготовка курсантов к фронтовой работе была закончена. Но до фронта было ещё далеко. Александр Яблоков вместе с товарищами опять стал курсантом. На сей раз Ейского военно-морского авиационного училища им. Сталина, переехавшего к тому времени в село Борское Куйбышевской области.

Ейское авиачулище

Курсантов набралось целых два батальона. И началась грандиозная стройка. В Бузулукском бору заготавливали лес, а в селе Борское и других сёлах вручную рыли огромные котлованы и строили там землянки. Жили в это время в сараях, в которых построили двухэтажные нары, и в палатках. Параллельно со строительством землянок часть



Курсанты А. Яблоков, И. Бородулин, Дм. Аблаев. Село Борское. Декабрь 1942 года

курсантов по очереди стали отправлять на теоретические занятия. К холодам стали появляться готовые землянки с дровяным отоплением, которые немедленно заселялись. Жизнь постепенно благоустраивалась, армейский порядок был быстро восстановлен. Водопровода там, конечно, не было, поэтому после подъёма строем бегали на речку Самарку умываться. И не просто умываться, а обязательно, независимо от погоды, нужно было раздеться до пояса и из подготовленной дневальными длинной проруби мыть руки, лицо, шею (а желеющие – туловище по пояс). Бегали к проруби в нательных рубашках, гимнастёрки надевать не разрешали.

Командовал в нашей роте старшина Коцюба – маленького роста, но с претолочнейшей выправкой.

Главным нашим идейным воспитателем был заместитель командира батальона по политчасти. Два-три раза в день он находил возможность встречаться с нами, курсантами, и комментировал сводки информбюро. Да вот беда: в свою речь он обязательно вставлял слова (да ещё подчёркивал их интонацией), что нашими войсками было уничтожено столько-то «немецких трупов». После этого мы не могли относиться к тому, что он говорил, серьёзно: всё-таки в лётное училище направляли людей с образованием не менее семи классов, и с русским языком мы были в ладу. Поэтому политинформации офицера сопровождалась сначала улыбками, а потом и явственными смехами. Чем уж там дело закончилось, не знаю: меня перевели в другое подразделение, там воспитатель был другой и «немецкие трупы» более не уничтожались.

Где-то в середине зимы меня отправили в село Гвардейцы, где было два аэродрома. В Гвардейцах мы жили уже не в землянках. 1-й отряд поселили в бывшем клубе, а 2-й – в бывшей конюшне. Я успел пожить и там и там.

Если в Таджикистане нас научили летать на У-2 (позднее По-2), то в Гвардейцах надо было освоить УТ-2 конструкции Яковлева и УТИ-4 – учебный вариант истребителя И-16 конструкции Поликарпова.

Зимой меня несколько раз вызывали на полёты. А так как самолёты были старенькие, часто выходили из строя, то до меня очередь дошла только один раз, и то после взлёта мотор отказал, и мы с инструктором вынуждены были сесть на заснеженное поле. Погода была ветреная и с морозцем. Инструктор высадив меня из машины, приказал сопровождать самолёт, держась за его крыло, чтобы можно было рулить по прямой – иначе самолёт разворачивало против ветра. Я же был одет в меховой комбинезон, в каком Чкалов летал через Северный полюс в Америку, меховые унты, шлем, краги. В такой одежде пришлось бежать по снегу не менее двух километров. Можно представить, в каком виде добежал я до стоянки! Больше до весны я не летал.

А весной быстро освоил самолёт УТ-2.

В 1943 году Ейскому авиаучилищу исполнилось 25 лет, и в связи с круглой датой на майские праздники училище наградили орденом Ленина. В честь такого торжественного события нам, курсантам, единственный раз за время учёбы выдали по 100 граммов водки. И каждому дали по посылке. Посылки были присланы из Казани. В каждой, в числе прочего, было по маленькой бутылочке тройного одеколона. И вот будущие «сталинские соколы» начали накачиваться тройным одеколоном. Это происходило в столовой, где вместо стаканов были глиняные кружки. Они впитали одеколон и впоследствии длительное время издавали отвратительный запах. Курсанты потом эти глиняные посуды потихоньку уничтожали.

На другой день после описанного праздника я и ещё два курсанта отправились на речку Самарку. Обратного пути не было по дороге, а вдоль лесного ручья. В прозрачной воде стайками плавали мелкие огольцы. Один из курсантов, Абрамов, решил их наловить. Он разделся, а нательную рубашку завязал лямками так, что получилось подобие мешка. Этим мешком он черпал воду вместе с огольцами. Вода вытекала, а рыбки оставались. Так набралось штук пятьдесят огольцов.

Абрамов, шедший по воде, наступил в одну из ямок, которые иногда встречались в ручье. В таких ямах была тина,

а воды по колено. Но из этой ямки Абрамов быстро выскочил со словами: «Там змея!». Однако это оказалась не змея, а сом. Абрамов не растерялся: накинул на голову сома свой мешок и потащил его на берег. На этом рыбалка была завершена. Мы оделись, сома посадили на палку и пошли в деревню. Там зашли в дом к знакомым старикам, которые взвесили сома (18,5 кг) и приготовили из него замечательный обед. Мы впервые за долгое время досыта наелись. К обеду хозяева нам даже бутылку водки поставили, а с собой дали по стакану самосада. Красота!

Учёба на И-16 была самой напряжённой, самой интересной и самой продуктивной. Я втянулся в полёты на истребителях, привык к перегрузкам, к выполнению сложных фигур высшего пилотажа. Делать «бочки» я всё же научился, а остальной пилотаж выполнял без проблем. Да и сам самолёт И-16, делающий все фигуры с малым радиусом, а значит и с чувствительными перегрузками, мне понравился. К тому же он был первым истребителем в СССР с убирающимся шасси.

К концу месяца было подготовлено 30 курсантов для сдачи экзаменов и перевода их в боевые эскадрильи. После экзамена была дана команда переезжать на учёбу в другие эскадрильи, где нас должны были учить уже на современных боевых самолётах конструкции Яковлева и Лавочкина.

На полutorке нас доставили в Андреевку, расположенную, как и Гвардейцы, на левом берегу Самарки, но ближе к Волге. Перед деревней находилось кладбище, опоясанное канавой с бугром, а далее простиралась, насколько видел глаз, плоская степь. В этой степи стояли самолёты, а за ними было безграничное лётное поле: 1943 год, пахать некому и не на чем...

Нас поселили в землянку, расположенную в нескольких метрах от кладбищенской ограды.

Итак, надо было осваивать истребитель Ла-5. Нас освободили от всяких работ и нарядов, прикрепили к нам настырного грамотного инженера. Он поставил нас за несколько дней изучить все системы самолёта, мотор, вооружение и, конечно, конструкцию самого самолёта. От завтрака до обеда мы занимались в классах, расположенных тоже в землянках, а после обеда выходили на стоянку самолётов, где на ремонтируемых или уже списанных самолётах наш учитель заставлял нас изучать все системы аппарата, пощупать каждое отверстие, каждый винтик.



Истребитель Ла-5 в полёте

Где-то к концу лета курсанты нашей группы начали летать на Ла-5. Нас уже готовили непосредственно к фронту. Тем временем училище перебазировалось обратно в город Ейск.

Там нам присвоили звания младших лейтенантов, а 22 апреля 1944 года выдали удостоверения с присвоением специального звания «военный лётчик». Так я получил второй официальный документ и вторую профессию (первая – пионервожатый).

Балтика

Вместе с удостоверениями нам выдали направления на Балтийский флот. Вшестером мы отправились в Ленинград, в штаб ВВС Краснознамённого Балтийского флота.

Было тепло, солнце светило и грело, земля покрывалась зеленью... Только бы жить и радоваться, наслаждаясь весенними прелестями! Но долг звал на фронт. Наш путь пролегал через Ульяновск, Москву и Волхов. По пути мы с Семёном Абрамовым заехали в село Канаво к моему отцу и братьям, с которыми я не виделся уже три года. Встреча была короткой. Особых воспоминаний от неё у меня не осталось: война проявляла себя всюду, и надо было спешить на неё – ведь два с половиной года нас готовили к ней.

Привезли нас на аэродром Липово, который располагался в лесу на Кургальском полуострове в четырнадцати километрах от линии фронта, если отмерять по суше.

Сам командир полка гвардии майор Левченко прибыл познакомиться с нами. Мы удивились такой чести, а потом узнали: полк выбит, летать некому и не на чем. Здоровых лётчиков отправили в Горький получать самолёты Ла-5. На базе осталось несколько пилотов, и те были не совсем здоровы. Командир эскадрильи Батурин после ранения ходил с палочкой. Частенько слышал, как лётчики нараспев произносили такие слова: «Не гони меня



на Кунду, а гони на Раквере...»). Кунда был ближайший от нас аэродром в Эстонии, там базировались немецкие асы. Видимо, вот эти асы и обескровили наш полк.

Комполка распорядился о размещении, распределил по эскадрильям, тут же нам привезли лётную амуницию: комбинезоны, кирзовые сапоги, шлемофоны. Таким образом, мы уже были готовы к полётам. С. Абрамова и меня определили во 2-ю эскадрилью и поселили в финском домике, где уже проживал экипаж самолёта Пе-2. Когда мы туда пришли, в домике никого не было – экипаж Пе-2 в это время выполнял задание: фотографировал минные поля в районе Нарвского залива. Сопровождала его пара истребителей нашего полка. Группа из трёх самолётов, не встречая сопротивления противника, за 20 минут выполнила задание и возвратилась в район своего аэродрома.

Экипаж Пе-2 вернулся в домик и отменил выполнение задания. Когда они захмелели, то рассказали, как пытались получить 20 литров спирта, который выдавался для промывки гидросистемы самолёта. С этой целью при заходе на посадку они не полностью выпускали шасси, докладывая на командный пункт, что шасси не выпускается. Затем шасси убирали и вновь имитировали выпуск. Так продолжалось до тех пор, пока по радио они не услышали о том, что в районе аэродрома появились немецкие истребители Фокке-Вульф-190. После этого шасси немедленно было выпущено и произведена посадка.

На следующий день немцы предприняли массированный налёт пикирующих бомбардировщиков Ю-87 в сопровождении примерно 40 истребителей на порт Усть-Луга. Наших самолётов было мало, и, тем не менее, было сбито около 20 фашистских стервятников.

О движущейся на Усть-Лугу армаде немцев предупреждений не было: на всём Балтийском театре военных действий было всего два радара – в Ленинграде и Кронштадте. С нашего аэродрома мы видели образовавшиеся в порту пожары и поднимавшиеся чёрные клубы дыма. Зрелище было страшное.

Полк наш остро нуждался в пополнении и лётным составом, и материальной частью. 31 мая 1944 года мы перелетели в Кронштадт. Нас поселили в построенном ещё при Петре I пороховом погребе. Это был кирпичный, полукруглый, с очень толстыми стенами и довольно вместительный корпус, а так как было уже не очень холодно, то он не отапливался.

Полк начал комплектоваться. Прибывало пополнение – выпускники Ейского училища, а из Горького с завода-изготовителя перегоняли новенькие самолёты.

В июне 1944 года началась подготовка к осуществлению четвёртого, как тогда называли, «сталинского удара», который предусматривал прорыв линии Маннергейма, освобождение города Выборга и в конечном итоге вывод из войны Финляндии.

9 июня мной был выполнен первый боевой вылет в паре с командиром звена Н.С. Карпенко. Командир эскадрильи Герой Советского Союза гвардии майор Батурин провожал меня в первый боевой полёт со следующим наставлением: «Если потеряешь ведущего – пристрелю вот из этого пистолета, – и пальцем показал на висящую сбоку кобурку. – Лучшее как Гастелло врезайся в неприятеля».

Мы парой сопровождали Ил-2, в задней кабине которого сидел штурман, специально подготовленный для корректировки артиллерийского огня. Когда подлетели к линии Маннергейма, по нам открыли сильный зенитный огонь. Вокруг самолётов рвались снаряды, образуя тёмные (от разрывов снарядов крупного калибра) и белые (от разрывов мелкого калибра) облачка дыма. Пришлось интенсивно маневрировать. Разрывы очень хорошо были видны, а рвались они так близко, что мои поджилки задрожали. Очень старался остановить эту дрожь, но не смог. Она длилась до тех пор, пока мы

не вышли из зоны обстрела и не покинул остров Котлин с нашим аэродромом. С третьего боевого вылета я был закреплён ведомым к Пучкову В.И. и до его гибели летал с ним.

Начались боевые будни. Немцы вели постоянную разведку, в том числе с помощью авиации. Для этого они специально подготовили бомбардировщик Ю-88. На него установили фотоаппарат, а всё лишнее оборудование и даже вооружение сняли, что давало ему возможность набирать высоту до 10 000 м. Когда позволяла погода, то этот «Юнкерс» летал иногда два-три раза в день. Морем прилетал в район Ленинграда, фотографировал и спокойно над водой же уходил восвояси, так как мы не успевали набрать высоту, на которой он летал. Чтоб набрать 10 000 м, нам нужно было минимум 30 минут.

Во время подготовки Выборгской операции в Кронштадт прилетели генералы, готовившие этот «четвёртый удар». Собрали на лужайке лётный состав нашего полка, поставили задачу: мы не должны давать немцам возможности фотографировать районы скопления наших войск. Поинтересовались у нас, чем они могут помочь в выполнении задачи? Мы высказали два пожелания: как можно раньше оповещать о самолёте-разведчике и разрешить нам летать за ним по одному, так как в одиночку высоту можно набрать быстрее. Генералы разрешили летать по одному и пообещали наградить орденом Ленина того, кто первым събьёт самолёт на высоте 10 000 метров.



Лётчики 2-й эскадрильи 10-го гвардейского истребительного авиаполка. С. Абрамов – пятый слева в первом ряду, А. Яблоков – во втором ряду слева. Кронштадт. 1944

Четвёртый сталинский удар 1944 года продолжался. Мы интенсивно летали, выполняя задания командования по прикрытию флота и наземных войск, штурмовке противника, отражению вражеской авиации.

Выборг был взят, а затем заключили перемирие с Финляндией. Нашей дивизии было присвоено наименование «Выборгская». Я служил в 10-м гвардейском истребительном Краснознаменном полку.

Таллин был освобождён 22 сентября. Где-то в октябре нашу вторую эскадрилью отправили на посадочную площадку Церель, в 14 км от Курляндского полуострова, который был оккупирован противником. Там засели власовцы. На Цереле мы базировались до 23 февраля 1945 года. Когда позволяла погода – летали.

Запомнившийся случай произошёл в Рижском заливе. Там был небольшой, болотистый и безлюдный островок Рухну. В декабре 1944 года он был освобождён от немецко-фашистских захватчиков, и на нём для охраны была оставлена небольшая команда матросов. Но, по нашей русской безалаберности, их не обеспечили необходимой для зимних условий одеждой. Тогда техперсонал эскадрильи изготовил из подручных материалов два фанерных контейнера. Их загрузили матросским имуществом и подвесили к бомбодержателям Ла-5.

13 января в сложнейшей метеобстановке мы сбросили контейнеры на остров. Один контейнер в момент сброса развалился, а его содержимое рассыпалось. Матросы бегали по заснеженной поверхности острова, искали разлетевшиеся предметы. Так как высота была небольшая, то содержимое «фанерной бомбы» упало в границах острова. Надеюсь, что всё подобрали.

В конце января начались ежедневные снегопады и метели. Мы оказались отрезаны от снабжения. Около трёх дней практически голодали. В брошенных немцами блиндажах нашли печёный хлеб, а потом и консервированные первые блюда. Всё было невкусным. Офицерский хлеб у немцев отличался от солдатского, он даже был завернут в специально обработанную бумагу, на которой стоял штамп с датой выпечки даже 1938–1940-х годов. Хлеб был с какими-то химикатами, жёсткий, чем-то припахивал, но повара размачивали его, грели в духовке, потом сушили.

В первый же погожий день прилетел к нам Ил-2 с продовольствием в задней кабине стрелка. Жить стало легче.

23 февраля 1945 года ранним утром раздался телефонный звонок. Дежурный автоматчик передал нам команду: «Тревога!». Мы в лётной амуниции побежали на командный пункт. Из радиокмнаты вышел в нательном белье комэск и произнёс: «Что, туды вашу ... мать, задохнулись?». И удалился в свой кабинет. Постепенно собрался весь лётный состав. Вскоре вышел комэск, одетый по форме, при орденах, и командовал: «Становись!». Выстроились в одну шеренгу. Тут из кабинета появился инженер эскадрильи, прижимая к груди большую стеклянную посудину, закрытую перевёрнутым стаканом. В другой руке он держал вилку, на которой мотался хвост селёдки.



Александр Яблоков.
Таллин.
Март
1945 года

Догадливый люд сразу перебрался на правый фланг, а я остался на месте. Командиру, видимо, перебежчики не понравились, и он подошёл не к правому, а к левому флангу. Поздравил меня с годовщиной Советской армии, пожал руку, а подошедший инженер взглядом указал на стакан, который я не замедлил взять в руки. Инженер налил полстакана. В стакане был спирт. Пришлось осушить. Тут инженер сунул вилку с селёдочным хвостом мне под нос. Я было широко раскрыл рот, но комэск погрозил мне кулаком и приказал: «Нюхать!». Хвостик селёдки оказался один на всех. Затем по порядку все были «причашены» и получили команду следовать на завтрак и до обеда быть свободными.

Позавтракав, разбрелись по лесу. Кругом было полно покорёженной немецкой техники, артиллерийских снарядов. Спустя некоторое время в небе показался наш самолёт Ли-2. Все поспешили к командному пункту. Оказалось, прилетел начальник штаба дивизии, гвардии полковник. Он дал разгон нашему командиру за то, что тот не выполняет приказ перебазироваться

в Таллин, и приказал немедленно перегонять туда технику.

18 апреля мы возвратились в Таллин. Там на сцене небольшого клуба перед нами выступала балерина Уланова. Сцена располагалась вплотную к зрителям, а я сидел во втором ряду, поэтому мне хорошо были видны черты её лица и даже морщинки.

Мы оказались далеко от фронта. По вечерам нам даже стали разрешать отлучаться из части. 8 мая я с товарищами был в городе. Спать лёг поздно. Сплю, вдруг шум, гам, кто-то меня растолкал. Открываю глаза. В комнате шумно, горит свет, на столе, покрытом армированным стеклом, в нижнем белье с ляжками (пуговиц-то не было) с баяном в руках пляшет комэск. Я спросонюк ничего не пойму. Вдруг кто-то мне говорит: «Да очнись, Победа!».

Конечно, радости не было предела! На рассвете мы добыли немного спирта и ещё до завтрака острограммались. На торжественное построение прибыли слегка во хмелю. Нас официально поздравили с Победой, мы троекратно прокричали «Ура!» и были отпущены до вечера. Естественно, к вечеру все были в весёлом настроении. Уж слишком высокой ценой была обеспечена эта Победа...

После Победы Александр Павлович почти три года отслужил на Дальнем Востоке. Весной 1948 года приехал в Ульяновск. В нашем городе работал в аэроклубе в системе ДОСААФ, учил курсантов летать на самолётах УТ-2 и По-2 на аэродроме напротив автозавода. Участвовал в первых Всесоюзных соревнованиях лётчиков-спортсменов в Москве. После ликвидации аэроклубов в 1953 году, некоторое время работал в Бузулукском учебном центре ДОСААФ. Но решил вернуться в Ульяновск, поступил здесь в филиал Куйбышевского индустриального института. Ещё во время учёбы начал работать на режимном предприятии – в Ульяновском конструкторском бюро приборостроения. После получения диплома инженера остался здесь же и работал до выхода на пенсию в 1983 году.

Свои воспоминания Александр Павлович заканчивает так: «25.01.2012 на белом свете появился правнук. Ура!!! И спасибо его родителям. Наверное, теперь я могу сказать, что совесть моя перед закатом жизненного пути чиста: есть дети, внуки, правнук и, главное, молодому поколению не придётся начинать жизнь с нуля».

(Публикуется в сокращении).