[](http://www.sb.by/post/36153/)

# Хроники тяжелого бомбардировщика

"СБ" продолжает рассказ о судьбе нашего земляка, Героя Советского Союза Антона Алехновича\*  
  
После войны тысячи летчиков - и совсем юных, и ветеранов с довоенным еще стажем - подлежали списанию "на гражданку".  
  
Но в аттестации на Алехновича от 9 июня 1944 года говорилось: "На летной работе с 1937 года, аварий, поломок и потерь личного состава не имеет, в совершенстве владеет летным делом, за время нахождения в должности заместителя командира и командира эскадрильи обеспечил 935 успешных боевых вылетов, длительные полеты по 8 - 10 часов выдерживает нормально".  
  
И вывод на ней соответствующий: "Подлежит оставлению в кадрах ВВС мирного времени на должности инспектора-летчика авиадивизии или заместителя командира полка".  
  
Судьба явно берегла его, берегла для еще одной войны - тайной арктической, войны мирного времени, войны за господство в царстве ледяного безмолвия, войны, об упорных и жертвенных сражениях которой большинство граждан СССР и не догадывалось...  
  
"Сталинский маршрут"  
  
Не успели остыть от выстрелов пушки Второй мировой войны, как вчера еще заклятые союзники, потеряв в лице фашистской Германии общего врага, враз превратились в заклятых врагов. В Вашингтоне кое-кому поскорее хотелось помахать ядерной дубинкой. А так как единственным носителем ядерного оружия у них в те годы был бомбардировщик Б-29 "Суперкрепость", то после недолгих расчетов американцам-стратегам вдруг стало яснее ясного: кратчайший путь к СССР лежит... через Северный полюс!  
  
Значительно раньше прагматичных американцев это понял Сталин. Каких-то иллюзий в отношении "мирной" политики США в "русском вопросе" он никогда не испытывал и хотел быть готовым к ответу на возможную агрессию.  
  
Так как главная роль в полярном противостоянии отводилась авиации, то "создание опорных пунктов и занятие господствующих высот" вылилось в активное строительство в этих краях аэродромов. Целая цепь американских арктических военных баз должна была появиться на Алеутских островах, Аляске, Севере Канады, в Гренландии и Исландии. В 1946 году и у нас было создано Центральное управление капитального аэродромного строительства Вооруженных Сил под командованием генерал-лейтенанта технических войск Кондрашова. Наши ребята из совсекретных стройбатов приступили к строительству на "сталинском маршруте" стратегических аэродромов, способных принимать дальние тяжелые бомбардировщики: Тикси, Оленья, Амдерма, Анадырь, Воркута, Средний и самых северных в мире - Греэм-Белл и Нагурское на архипелаге Земля Франца-Иосифа. Пресловутая "холодная война" в этих широтах была воистину холодной.  
  
Работа на спецобъектах закипела с традиционным для тех лет бериевским размахом, и теперь дело оставалось за "малым": нужны были атомная бомба, ее носитель и экипажи, готовые в особое время "Ч" выполнить "особо важное задание". Мало кто знает, что эти экипажи стали готовить в Белоруссии. А точнее - в Болбасово, что под Оршей. Базировавшейся там с 1944 года 45-й Гомельской бомбардировочной дивизии суждено было стать первой в истории ВВС СССР дивизией стратегического назначения.  
  
Битва за макушку Земли  
  
Кроме 50-й воздушной армии Дальней авиации, ударные, элитные части которой размещались в Белоруссии, особая роль в битве за Север отводилась Сталиным загадочной организации с весьма мирным названием - "Главсевморпуть", руководил которой авиационный генерал Александр Кузнецов. При ней имелась еще одна, не менее загадочная, с экзотичным именем МАГОН, которое расшифровывалось как Московская авиационная группа особого назначения. Командовал ею наш земляк, брестчанин Илья Мазурук - генерал, Герой Советского Союза. Базировалась МАГОН на мало кому известном подмосковном аэродроме Захарково. В эту авиагруппу для полетов на Севере отбирались самые опытные летчики из Дальней авиации.  
  
Первые северные отряды, которые приступили к штурму Северного полюса, были "прыгающими" - перелетали с одной льдины на другую. Перемещались полярники по ним, как пехотинцы в бою - перебежками. Самолеты-разведчики искали подходящую для посадки льдину, оборудовался временный передовой аэродром, а затем туда садились транспортные самолеты, создавая запас топлива. Только после этого сюда шли боевые самолеты.  
  
С особой силой покорение Севера шло в 1949 году. В рамках высокоширотной экспедиции "Север-4" вновь экипажи самолетов-лидеров Ту-2Р возглавили перебазирование истребителей за полярный круг "для организации противодействия возможному удару стратегической авиации США". Дабы пощекотать нервы американцам и сделать особый подарок советскому народу, 9 мая 1949 года летчик Метлицкий впервые в мире сбросил на Северный полюс двух парашютистов - нашего легендарного земляка, военврача батальона 351-го гвардейского парашютно-десантного полка Тульской 106-й гвардейской дивизии гвардии капитана медицинской службы Виталия Воловича и Андрея Медведева. Оба получили по ордену Красного Знамени.  
  
В обстановке строжайшей секретности у берегов Аляски, под самым носом американцев, 31 марта 1950 года на дрейфующую льдину в точке N 36 была высажена экспедиция "Северный полюс-2" под руководством Михаила Сомова. Перед отправкой Сомов получил инструкцию на Лубянке: при угрозе захвата станции американцами - "СП-2" взорвать...  
  
По окончании 272-дневного дрейфа "СП-2" М.Сомов стал Героем Советского Союза, а остальные полярники удостоились ордена Ленина. За "СП-2" последовали "СП-3", "СП-4", "СП-5", "СП-6"...  
  
Не спали в шапку и американцы. С 1950 года их ВМС и ВВС приступили к активному изучению Северного Ледовитого океана в рамках спецоперации "Лыжный прыжок". 27 апреля 1951 года было подписано соглашение между Данией и США о совместной обороне Гренландии и началось строительство крупнейшей авиабазы в поселке Туле. В марте 1952 года США организовали свою первую дрейфующую станцию на ледяном острове Т-3 (впервые открытом советским летчиком Героем Советского Союза И.Котовым). На нем американские полярники будут работать с перерывами в несколько смен аж до октября 1967 года. Полярные станции "Браво", "Альфа", "Альфа-II", "Чарли" дрейфовали порой совсем рядом с нашими.  
  
На этом фоне очень встревожило советское руководство вдруг обнаруженное разведкой серьезное отставание в области создания дальних реактивных бомбардировщиков. Уже в 1953 году на авиабазу в Туле сели американские Б-47 "Стратоджет", на подходе были и Б-52 "Стратофортресс". С ходу бросившись вдогонку, в ОКБ Туполева создали самолет "проект 88" - первый советский дальний реактивный бомбардировщик Ту-16 "Изделие Н", получивший у американцев кличку "Барсук", а в срочно возрожденном ОКБ еще недавно опального, осужденного и нереабилитированного Владимира Мясищева - тяжелый четырехдвигательный реактивный стратегический бомбардировщик 3М "Самолет 25", по американской классификации "Бизон"...  
  
Ядерный щит по-белорусски  
  
Первый успешный сброс атомной бомбы РДС-3 с бомбардировщика Ту-4А, который произвел 18 октября 1951 года на Семипалатинском полигоне экипаж Героя Советского Союза К.Уржумцева из 45-й Гомельской дивизии, самым неожиданным образом сказался как на судьбе самой дивизии, так и на будущем гарнизона Болбасово под Оршей.  
  
7 ноября 1951 года 45-я дивизия была переброшена в Барановичи, за исключением одного полка - 52-го гвардейского, который сел в Мачулищах. А в самом Болбасово, объявленном закрытым авиационным городком N 20, под пристальным присмотром спецслужб началось формирование первого в СССР отряда носителей атомных бомб, который вскоре заступил на боевое дежурство. На базе этой части в 1954 году и сформировали первый в СССР "атомный" 402-й тяжелый бомбардировочный полк.  
  
В самые мрачные годы "холодной войны" нашим "дальнобойщикам" из Болбасово выпало стать ядерным щитом СССР - других-то средств доставки атомных бомб тогда еще попросту не было. Активно взаимодействовал с "ядерщиками" из Болбасово 121-й дальнеразведывательный авиаполк из Мачулищей, которым командовал гвардии полковник Алехнович. Его подчиненные не только вели в их интересах аэрофоторазведку, но и оказывали помощь в обеспечении перелетов на дальние, северные аэродромы.  
  
С февраля 1954 года 45-я Гомельская дивизия - 203-й гвардейский полк в Барановичах и 52-й гвардейский в Мачулищах, а вслед за ними и 402-й "ядерный" в Болбасово в качестве лидерных стали осваивать первые советские дальние реактивные бомбардировщики Ту-16, только-только выпущенные на авиазаводе в Казани.  
  
Освоение бомбардировщика шло трудно: только с 1954 по 1958 годы в частях Дальней авиации погибло около 25 Ту-16. Параллельно с поступлением "тушек" в авиачасти шло и оснащение их ядерным оружием. Уже в октябре 1954 года Ту-16А на испытаниях сбросили первые атомные РДС-3, а в 1955-м - мощные термоядерные РДС-6 и РДС-6с.  
  
В декабре 1956 года на должность заместителя командира 45-й Гомельской дивизии по летной подготовке прибыл в Барановичи к генерал-майору Гордиловскому Герой Советского Союза гвардии полковник Алехнович. Назначение его, не имевшего академического образования, на столь ответственную должность в особую, элитную, стратегическую дивизию, летавшую на новейших Ту-16А, было для многих как снег на голову. Тем более что на "Изделии Н", как в целях секретности называли тогда Ту-16, он не летал. Но слишком заметен и значим был его летный талант. Особо ценилось и то, что он, выполняя специальные задания командования, "исходил" весь Север, "заглядывая" в самые дикие его уголки. А там уже вовсю гремела реальными взрывами атомная "война": на Новой Земле был создан специальный Центральный полигон N 6 - "Объект 700", который с сентября 1957 года наши Ту-16 начали активно "долбить" реальными атомными бомбами.  
  
Полковник Алехнович очень быстро самостоятельно изучил новый для себя самолет и успешно вошел в строй, летая на Ту-16А в 203-м полку в Барановичах и 52-м в Мачулищах. Начал ходить он и по спецзаданиям на Север. За 1957 год за плечами у летчика уже были 104 часа налета на Ту-16, в том числе 40 - в сложных метеоусловиях и 39 - ночью.  
  
В октябре 1957 года он аттестуется замечательным советским летчиком, командующим 50-й Воздушной армией Дальней авиации генерал-лейтенантом Ф.Добышем на должность командира тяжелой бомбардировочной дивизии! Аттестуется, опять же несмотря на то, что не имел академического образования! И кто знает, как сложилась бы будущая военная карьера Алехновича, если бы волею судьбы он не оказался на острие большой политики...  
  
Наш ответ  
  
С 19 по 23 января 1958 года первый секретарь ЦК КПСС Никита Сергеевич Хрущев прибыл в Минск. Он посетил суворовское училище, встретился с военными, заслушал командующего КБВО маршала С.Тимошенко, а 22 января выступил с большой речью на совещании передовиков сельского хозяйства. Но в том докладе советского лидера не было ни слова по теме совещания. Ему было явно не до кукурузы, и он в очередной раз с размахом бичевал западных ястребов, приговаривая при этом: "Господа, время сейчас не то и песни другие... нам есть чем защитить великие завоевания советского народа..." Под "есть чем", кроме любимых Хрущевым ракет, подразумевалась дальняя стратегическая авиация, экипажи которой были готовы к выполнению самой серьезной задачи. Доказательства последовали незамедлительно - в феврале и марте бомбардировщики Ту-16 сбросили 25 ядерных бомб на Новоземельский полигон.  
  
Демонстрация, судя по всему, возымела обратный эффект. 26 марта западногерманский бундестаг одобрил планы вооружения бундесвера атомным оружием. На сей раз со стороны Хрущева последовал мирный реверанс: 31 марта 1958 года Верховный Совет СССР принимает решение об одностороннем прекращении в СССР испытаний атомного и водородного оружия. Советский лидер обратился к США с призывом поддержать его новую инициативу, но, увы... В небе Арктики, словно в насмешку, именно в эти дни невероятно активизировалась авиация американского стратегического командования. Взлетая с авиабазы в Туле, их бомбардировщики с ядерными бомбами на борту через арктические районы шли к советским берегам и лишь в последний момент поворачивали обратно. Эти налеты воспринимались советской стороной очень болезненно. 18 апреля 1958 года с заявлением советского правительства о провокационных полетах американских бомбардировщиков в Арктике выступил министр иностранных дел СССР А.Громыко. Он потребовал срочного созыва Совета Безопасности ООН. Кроме того, в заявлении прозвучал недвусмысленный намек на возможность адекватного ответа советской стороны: "Вооруженные Силы имеют в своем распоряжении все необходимые средства для того, чтобы в случае необходимости нанести сокрушительный ответный удар по любому агрессору".  
  
Вот и прозвучал твой звонок, Герой Советского Союза гвардии полковник Антон Адамович Алехнович, звонок, который перевернет всю твою жизнь и судьбу...  
  
В 45-ю Гомельскую дивизию генерал-майора Гордиловского в Барановичи поступило совсекретное распоряжение: срочно отправить отряд из трех самолетов-носителей Ту-16А с самыми опытными экипажами на аэродром Тикси-Центральный для выполнения задания особой государственной важности. С той же целью из Мачулянского 121-го полка отряжались два самолета Ту-4Р.  
  
Как стало известно из вскрытого комдивом Гордиловским секретного пакета, задание было действительно сложнейшим: посадить реактивные бомбардировщики Ту-16А на дрейфующую в районе Северного полюса льдину. Посадить назло американцам, создав под самым носом у них ледовый аэродром подскока стратегического назначения. Никто в мире доселе в таких широтах на лед тяжелые реактивные бомбардировщики не сажал. Все - и летчики, и командование - прекрасно понимали, что в этой операции было больше показушной авантюрности, чем практической пользы.  
  
Показуха и рекордомания в хрущевские времена были в особенном почете. В случае успешного завершения "ледового похода" летчикам на самом высоком уровне были обещаны золотые Звезды Героя. Между тем 1958 год складывался для Дальней авиации крайне неудачно. В связи с высокой аварийностью на целый год "стал на прикол" весь парк тяжелых "бизонов" - стратегических бомбардировщиков Мясищева 4М и 3М. Ненамного лучше обстояли дела и с тяжелыми бомбардировщиками Туполева. Они с упорным постоянством продолжали падать, причем причины летных происшествий установить удавалось далеко не всегда. 29 января на землю рухнул очередной Ту-16. Командование "дальников" настойчиво потребовало проведения дополнительных испытаний "барсуков" на устойчивость и управляемость. 13 марта 1958 года "добро" на исследовательские полеты было получено, но уже 10 апреля еще одна "тушка" не вернулась на аэродром, похоронив под своими обломками весь экипаж... Мог ли Алехнович, зная истинное, очень далекое от бравурного тона официальных речей и заявлений, положение дел, послать своих летчиков на выполнение рискованного задания, а сам остаться "на печке"?..  
  
Место посадки - "Северный полюс-6"  
  
Выполнить специальное задание правительства тогда можно было только используя ледовый аэродром станции "Северный полюс-6", которая дрейфовала впервые не на паковых льдах, а на плавучем ледяном острове. Эту льдину севернее острова Врангеля первым обнаружил еще 15 апреля 1956 года летчик "Главсевморпути" Герой Советского Союза Виталий Масленников, и уже 19 апреля на нее сел Ил-12 Героя Советского Союза Георгия Москаленко с полярниками из группы Константина Сычева. Сразу же после посадки началось активное "завоевание" ледяного жизненного пространства. Только за первый месяц дрейфа созданный здесь аэродром принял более 100 транспортных самолетов.  
  
Ежегодно полярников меняли, и к апрелю 1958 года на ледяном острове дрейфовал уже третий состав экспедиции "СП-6" во главе с С.Серлаповым. Им-то и поступила команда из Москвы срочно подготовить взлетно-посадочную полосу к приему тяжелых самолетов. Каких именно - не сообщалось.  
  
В те памятные для серлаповцев апрельские дни все свободные от вахты люди были заняты одним - оборудованием ледовой взлетно-посадочной полосы. Она почему-то понадобилась необычных, гигантских по северным меркам размеров. Укатывая снег, каждый пытался угадать: что ж это за "корабель" к ним пожалует, которому для взлета-посадки требуется такой "аэропорт"?.. Упорный, многочасовой, изматывающий труд при создании аэродрома привел к тому, что одному из полярников пришла в голову идея, ставшая, как показали дальнейшие события, роковой. Дабы выровнять поверхность полосы, решили пробурить во льду отверстия, через которые хлынула соленая морская вода. Образовавшийся после ее замерзания гигантский каток сверху накрыли снегом, который, как казалось, тщательно утрамбовали...  
  
21 апреля в Нью-Йорке прошло заседание Совета Безопасности ООН по вопросу о прекращении провокационных полетов американских самолетов в районе северных границ СССР. А уже 24 апреля на аэродроме Тикси-Центральный полковник Алехнович собрал командиров экипажей всех пяти самолетов и впервые довел до них полное содержание и порядок выполнения поставленной задачи. Первой шла к льдине, на которой дрейфовала экспедиция "СП-6", тройка Ту-16А. Лидерным, как и некогда на фронте, пойдет самолет, который будет пилотировать сам Алехнович. Тем самым всю ответственность за выполнение полета он брал на себя. А дальше все, как на конвейере. Садится на ледовый аэродром Алехнович, без выключения двигателей разворачивается и тут же взлетает. Следом то же самое делают еще два экипажа Ту-16А. После взлета со льдины последней реактивной "тушки" на посадку идут оба самолета Ту-4Р. Разгружаются - и тоже уходят на Тикси. Вот и все. Можно рапортовать на самый верх: поставленная задача выполнена, ледовый стратегический аэродром подскока действует! Но гладко было на бумаге...  
  
26 апреля выдалось, как и предсказывал главный метеоролог на "СП-6" Николай Брязгин, солнечным, ясным. Все шло строго по плану, и все самолеты, один за другим, согласно утвержденным временным интервалам, ушли в морозное полярное небо. Экипажи безошибочно вышли на ледяной остров. Получив разрешение от руководителя полетов, Алехнович пошел на посадку. Вроде приземлились... Алехнович развернулся и, получив "добро", "дав по газам" взревевшими двигателями, уверенно пошел на взлет.  
  
И тут случилось непредвиденное. Пятидесятитонный Ту-16 уже пробежал метров 500, как его повело с полосы влево, на неутрамбованный снег, прямо на стоящий там самолет Ил-14Д. Бомбардировщик занесло, тормоза на льду бесполезны, и летчик, уходя от прямого столкновения с "илюхой", попытался парировать разворот самолета двигателями, но... Самолет своей левой плоскостью цепляет Ил-14, вдребезги разлетаются аэронавигационные огни на концевом обтекателе, душу леденит жуткий скрежет металла. Катятся в стороны стоявшие рядом с "илюхой" металлические бочки с топливом. Льющийся на лед керосин из левого крыла Ту-16, шипение снега, попавшего на раскаленный двигатель. Все...  
  
По команде Алехновича все 6 человек экипажа быстро покинули самолет. Пожара не было, серьезно пострадавших - тоже. Не повезло только майору Базарному, который рассек о приборную доску лоб, да штурману, который сильно ушиб ноги. Остальным Ту-16 руководитель полетов посадку запретил, и они, сделав над льдиной прощальный круг, ушли обратно в Тикси. На подходе были еще два Ту-4Р. И, как сегодня вспоминает гвардии подполковник запаса Николай Сомов, в тот день летевший штурманом на самолете гвардии майора Алферова, они сразу же поняли, что на льдине что-то произошло. Снизившись до 400 метров - высоты круга и сделав вираж, летчики увидели на краю полосы застывший в странной "позе" самолет. Алферов запросил у руководителя полетов "добро" на снижение. Сели нормально, рулят по снежному аэродрому и видят, что у ледовой "взлетки" стоят, понуро опустив носы, два поврежденных самолета - Ил-14 и Ту-16. По хвостовому номеру "04" определили, что "тушка" - это бомбардировщик Алехновича. Следом за ними на посадку зашел второй Ту-4Р гвардии майора Алексея Акулова. Зарулили на стоянку, вышли. К летчикам медленно подошел Антон Адамович и, махнув в сердцах рукой, осипшим голосом вымолвил: "Ну все, ребята, на этом моя летная жизнь закончилась!" Он прекрасно понимал, что в то особое хрущевско-показушное время этой аварии даже ему, Герою Советского Союза, ни за что не простят. Обидно, до боли обидно - ведь это была одна, одна-единственная авария за всю его большую и славную летную биографию... Штурман самолета Ту-4Р гвардии капитан Герман Мальцев успел сделать на льдине исторический фотоснимок участников этой грандиозной ледовой операции и записать: "26 апреля 1958 года. Станция "Северный полюс-6", 81 градус 15 минут северной широты, 147 градусов 42 минуты восточной долготы". Назад, в Тикси, выдающийся летчик гвардии полковник Алехнович летел со своими ребятами, на родном мачулищанском Ту-4Р - летел пассажиром, грустно сидя на самолетном гироскопе...  
  
После этого случая ни наши, ни американские реактивные бомбардировщики на лед больше не садились. Позже, когда обследовали ледовую "взлетку" на СП-6, то обнаружили, что колеса левой стойки шасси провалились в плохо замерзшую промоину соленой морской воды, что дало толчок к развороту влево. Плюс к этому сильный боковой ветер... Вины экипажа в аварии не было! Но кого это уже интересовало?!  
  
Забвению не подлежит!  
  
А в это время уже вовсю раскручивался маховик "поиска крайнего". И люди, еще вчера делавшие Алехновичу блестящие аттестации, писали уже совсем другое. Сразу же и "не соответствует...", и "не умеет...", и "не пользуется...", и "здоровьем слаб"... Один военачальник, спасая свою должность, дописался до того, что, дескать, и полетел Антон Адамович выполнять спецзадание лишь "в погоне за личной славой"! Пикантность ситуации как раз в том и была, что очереди из желающих "погоняться за славой", выполняя это рискованнейшее задание, как раз и не наблюдалось.  
  
Да, он не слыл паинькой и в силу характера бывал крут, не особо утруждая себя политесами и расшаркиванием перед начальством. Как известно, Чкалов тоже зачастую не вписывался в лубочные каноны кадровых и начальственных требований, бывало, и его портрет снимали с Доски почета. Но зато он был Летчик - летчик с большой буквы. Таким был и Антон Адамович, только вот не в пример Чкалову славу он полной горстью не черпал... После недолгого разбирательства Герой Советского Союза, кавалер двух орденов Ленина, трех орденов Красного Знамени, орденов Отечественной войны и Красной Звезды, летчик 1-го класса (за плечами 3.410 часов налета, из них 1.550 - ночью) гвардии полковник Алехнович был уволен в запас с формулировкой... "по болезни". А не полети он на Север, глядишь, вскоре бы и лампасы примерял!  
  
Алехнович уже был "на гражданке", а его Ту-16, который упорно пытались восстановить, продолжал себе дрейфовать, дрейфовать вместе со старшим техником самолета гвардии старшим лейтенантом Ревмиром Кагировым. Тем временем льдину уносило все дальше и дальше на запад, а через "аэродром", усугубляя ситуацию, пролегла трещина. Несмотря на маскировку, Ту-16А обнаружили и сфотографировали натовские самолеты-разведчики. Назревал грандиозный скандал. В Москве поняли, что тянуть с этим делом дальше нельзя, и решили в срочном порядке снять с бомбардировщика все самое ценное, вывезти на материк, а сам самолет сжечь.  
  
Лишь спустя многие годы Алехнович узнал, что сожгли его Ту-16 только 16 апреля 1959 года - ровно за 10 дней до годичного юбилея начала его дрейфа на "СП-6". За это время самолет одолел вместе с ледовым островом расстояние в 3.348 километров!  
  
Сам Антон Адамович долго еще не расставался с авиацией, но теперь уже гражданской, и еще 11 (!) лет он, уволенный "по болезни", успешно работал сначала на должности диспетчера, а затем и начальника отдела службы движения в 104-м объединенном авиаотряде ГВФ в аэропорту Минска. Работал на должностях, которые считаются в авиации одними из самых сложных, которые и зовутся не иначе как "электрическим стулом". Но он и здесь был на высоте, чему лучшим свидетельством 22 благодарности и награждения, записанные в его трудовую книжку. Можно только представить, с какой болью в сердце он наблюдал за тем, как в аэропорту Минска ежедневно садились и взлетали пассажирские Ту-104, созданные на базе сыгравшего роковую роль в его судьбе бомбардировщика Ту-16...  
  
Рожденный для неба, он был взят им от нас навсегда морозным днем 29 декабря 1979 года. Похоронен Антон Адамович Алехнович на Восточном кладбище...  
  
2 апреля нынешнего года Антону Адамовичу Алехновичу исполнилось бы 90 лет. К юбилею принято делать подарки. Я понимаю, что, наверное, по-дилетантски несовременно будет выглядеть предложение об улице его имени, мемориальной доске или именном самолете на авиабазе в Мачулищах, где он целых 5 лет командовал 121-м гвардейским полком. И все же. А вдруг?..

Автор публикации: [Николай КАЧУК](http://www.sb.by/area/authorslist/author/537/)

Дата публикации: 07.05.2004

### Статьи по теме:

* [Общее дело](http://www.sb.by/post/122276/)
* [Дети войны: исповедь](http://www.sb.by/post/121997/)
* [Останки воинов Первой мировой войны торжественно перезахоронены сегодня в Минске](http://www.sb.by/post/120094/)
* [Горячая линия по вопросам соцподдержки ветеранов пройдет 5 июля в Минске](http://www.sb.by/post/118635/)