

ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА АЛЕХНОВИЧ АНТОН АДАМОВИЧ

Д.А.Волынчук

Белорусский государственный университет

Алехнович А.А. родился 2 апреля 1914 года в деревне Доброводка, что недалеко от Смолевичей на Минщине. Биография Антона была вполне обычной и похожей как две капли воды на биографии десятков и сотен тысяч его сверстников - комсомольцев 30-х. В авиационном мире тех лет фамилия Алехнович была весьма известной и почитаемой. Одним из первых российских пилотов был Глеб Алехнович, летчик-испытатель тяжелых многомоторных самолетов Сикорского "Русский витязь" и "Илья Муромец" - первых в мире дальних стратегических бомбардировщиков. В годы Первой мировой войны Г. Алехнович воевал на "Илье Муромце-V", причем помощником с ним летал другой легендарный пилот - наш земляк Авенир Костенчик. На фронтах гражданской войны гремела слава пилота "Сопвича" Алехновича из авиаотряда, приданного 25-й дивизии Василия Ивановича Чапаева.

Судьбе, видимо, угодно было, чтобы славную эстафету летчиков Алехновичей принял и продолжил Антон Адамович. В июле 1935 года по специальному комсомольскому набору его направили в Энгельсскую военную школу пилотов.

20 декабря 1938 года курсант Алехнович стал лейтенантом Алехновичем - командиром экипажа скоростного бомбардировщика СБ-2М-100 и как один из лучших выпускников получил назначение не в строевую часть, а в Новосибирскую авиационную школу пилотов на должность летчика-инструктора. Как и все выпускники, он рвался в боевую часть, а тут на тебе - ненавистный "шкраб" (школьный работник.). Долетался на свою голову! И хоть бы в Энгельсе оставили: здесь он женился, родилась дочь Тамара, а то ведь - Новосибирск, аэродром Бердск... Но службу не выбирают.

Его первая учебная группа - 12 молоденьких курсантов. Вчера он сам стоял в таком же строю. Но теперь он "шкраб", и ему придется не один десяток раз вместе с ними "штопать" бердское небо на работах У-2. Делал он это добросовестно, и уже через год в аттестации "шкраба" Алехновича появится запись: "Достоин присвоения звания старший лейтенант и продвижения по службе во внеочередном порядке".

Началась война. Алехнович писал рапорт за рапортом - рвался в бой. Но вскоре им зачитали специальный приказ наркома обороны Сталина, запрещавший отправлять опытных летчиков-инструкторов на фронт. В Кремле прекрасно понимали, что по недоброй памяти ускоренной программе, известной всем летчикам-фронтовикам как "взлет-посадка", опытные инструкторы за считанные месяцы "напекут" замену погибшим. Сырую, недоученную, но "напекут". А вот не станет инструкторов - все, конец.

Первые боевые вылеты Алехновича пришлось на те отчаянные дни, когда враг упорно рвался к Волге. Сюда, под Сталинград, была стянута тогда вся наша дальняя авиация. 15 боевых вылетов на бомбометание по позициям врага в самом Сталинграде сделал и экипаж Алехновича. Бои, переходившие в рукопашные схватки, шли за каждый дом. Поди с воздуха разбери - где наши, где немцы. Уже после первых вылетов за экипажем Алехновича закрепилась слава снайперского. В числе немногих избранных ему доверяли

нанесение точечных ударов в условиях города с применением мощной 1000-килограммовой бомбы ФАБ-1000.

За 36 успешных боевых вылетов и дальний полет на разведку в район Полтавы и Харькова, длившийся 7 часов 30 минут, Алехнович получил первую боевую награду - орден Красного Знамени. С конца зимы 1942-43 года его экипаж стал совершать дальние рейды по тылам противника, нанося удары по целям в Брянске, Орле, Смоленске, Киеве, Полтаве, Кременчуге, Вязьме, Харькове, Орше, Могилеве и Гомеле. 7 марта в результате налета на железнодорожный узел Гомель было сожжено 17 цистерн с горючим и 24 вагона с продовольствием, на воздух взлетело 28 вагонов с боеприпасами. "Длинная рука Сталина" железной хваткой в сотни тонн металла перекрывала гитлеровцам кислород в самых болезненных и уязвимых местах - в хранилищах топлива и боеприпасов, на крупных железнодорожных узлах.

Их "илюха" - бомбардировщик Ил-4, основная ударная сила дальней авиации на протяжении всей войны, был для пилотов воистину тяжелым бомбардировщиком. Недостаточная мощность моторов делала самолет инертным, неповоротливым; за эту особенность Ил-4 получил у летчиков хлесткую кличку - "утюг". Максимальную высоту полета - 6.500 метров - "утюг" набирал медленно, нехотя. При работе на земле, на рулении, двигатели самолета быстро грелись и теряли и без того недостаточную силушку, что приводило к частым авариям и катастрофам на взлете. На своих 13 узлах подвески самолет с надрывом, кряхтя, мог поднять 2.500 кг бомб и донести их до ближайшей, не очень далеко расположенной цели. В качестве "дальнобойщика" Ил-4 брал для фрицев всего 1.500 кг "гостинцев", а в первые годы войны этот груз был и того меньше - 1.300 кг.

Всего за годы войны экипаж Алехновича в качестве поводыря 30 раз летал осветителем объектов бомбометания и 21 раз - поджигателем. И ни одной ошибки: выход на цель как в копейку.

В начале мая 1943 года Антон Алехнович присутствовал на очередной постановке задачи на бомбометание, когда услышал заставившее сжаться сердце название места нанесения удара - Минск. В ночь на 3 мая 109 дальних бомбардировщиков взяли курс на столицу Советской Белоруссии. Во главе группы самолетов 6-го гвардейского полка шел и гвардии капитан Алехнович.

Немцы налета на Минск не ждали. Самолет Алехновича вышел прямо на центр города - внизу был отчетливо виден силуэт Дома правительства. Доворот влево - и первая серия бомб полетела на вокзал Минск-Центральный. Заложив крутой вираж, он пошел на второй заход... По донесению партизан, в ходе налета "дальнобойщиков" одна из бомб поразила здание комендатуры, где у гитлеровцев вовсю "гудел" банкет. Для многих из них он стал последним. Нашими бомбардировщиками были разрушены товарная и пассажирская станции, паровозное депо, электростанция, штаб и казармы на аэродроме в Лошице, уничтожены склад с боеприпасами и три воинских эшелона.

В ночь на 5 мая еще около 100 бомбардировщиков вновь совершили налет на Минск, а 28 мая целями "дальнобойщиков" были объекты в Могилеве.

Крупнейшие железнодорожные узлы Белоруссии - Минск, Витебск, Орша, Гомель - в годы войны систематически подвергались бомбовым ударам. Особенно доставалось Орше и аэродрому Болбасово. Массированным налетам подвергался Брянск - фронтовая база снабжения немцев.

За майские успехи Алехнович был повышен в должности - стал заместителем командира эскадрильи. Вообще, 1943 год был одним из самых удачных в биографии Антона Адамовича. Он стал майором, вступил в партию, в августе за 123 успешных боевых вылета и проявленные при этом мастерство, мужество и героизм был представлен к званию Героя Советского Союза. В наградном листе особо были отмечены 15 вылетов на фотографирование ударов по объектам в Смоленске, Брянске, Сече и Гомеле.

В феврале 1944-го, стартовав с аэродрома Выползово, Алехнович и его команда делают 3 вылета в ходе самой грандиозной стратегической операции дальней авиации в годы войны - массированных налетов на Хельсинки. За 3 ночи вылетало 2.120 самолетов, которые сбросили на финскую столицу 17.636 бомб! В ходе операции на свои аэродромы не вернулось 20 самолетов - из 46 потерянных за февраль. Верховный высоко оценил операцию: указом от 13 марта 1944 года 35 авиаторов за налеты на Хельсинки получили звание Героя Советского Союза, двое из них - гвардии капитан В.Осипов и гвардии майор П.Таран из 121-го гвардейского полка (после войны полк более 40 лет базировался в Мачулищах под Минском) стали дважды Героями. 19 апреля командир 6-го гвардейского полка гвардии подполковник Д.Кононов вновь представляет гвардии майора Алехновича к званию Героя Советского Союза. И снова мимо...

В августе 1944 года Сталин, впервые за войну, приказал широко и торжественно, с воздушным парадом над Красной площадью и салютом, отметить День Воздушного Флота. В специальном праздничном указе от 19 августа 1944 года значились 46 фамилий авиаторов дальней авиации, удостоенных звания Героя Советского Союза. Самые что ни на есть из самых! Среди них и фамилии летчика майора А.Алехновича и штурмана старшего лейтенанта В.Павлова.

После войны продолжал службу в ВВС. Когда отрабатывались варианты нанесения бомбового удара по США через Северный Полюс, возникла идея использовать как аэродромы подскока арктические льды. Полковник Алехнович стал единственным в мире летчиком, посадивший тяжелый реактивный бомбардировщик Ту-16А на дрейфующую в Северном Ледовитом океане льдину. С 1953 полковник А.А. Алехнович — в запасе. Работал в Гражданской авиации БССР. Жил в Минске. Умер 29 декабря 1979 года. Похоронен на Восточном (Московском) кладбище в Минске.

Награждён 2 орденами Ленина, 3 орденами Красного Знамени, орденами Отечественной войны 1-й степени, Красной Звезды, медалями