

СЕРПАНТИНОВІ КІЛОМЕТРИ



Афганська війна... Сумна сторінка в історії нашої країни, адже це збройний-конфлікт Радянського Союзу проти суверенної держави – Афганістану, в якому постраждали тисячі наших земляків. У цій війні батьки назавжди втратили своїх синів, дружини не дочекалися своїх чоловіків, а діти залишились напівсиротами. Війна в Афганістані тривала в період з 1979–1989 рр. Українські військовозобов'язані хлопці брали участь у цій війні, як воїни-миротворці, хоча відомо, що насправді це була запланована, свідомо, повномасштабна агресія.

А почути нинішнім юнакам і справді є про що, тільки от читати, напевне, треба вчитись «між рядків», тільки так можна зрозуміти, скільки страждань випало на долю цих юнаків, таких, яким був тоді і Олексій.

Олексій Борисович Ногін народився 2 травня 1965 року в с. Паланка Уманського району Черкаської області. На строкову військову службу був призваний 9 травня 1983 року. Пройшовши прискорений курс навчання в Ашгабаті, отримав звання молодшого сержанта та був направлений на полігон в Термез, де проводився карантин молодого поповнення. Далі службу проходив в Демократичній Республіці Афганістан. Був командиром відділення автобату, заступником командира взводу. Загалом, здійснив 27 рейсів. Нагороджений бойовою медаллю «За отвагу», комісований з лав СРСР в серпні 1985 року, інвалід війни II групи.

...Час тоді такий був, служили практично всі. Це справді було обов'язком, нормою. Як не піти до армії, коли служать практично всі твої друзі, знайомі? Та й слово «Батьківщина» здається важило набагато більше. У травні 1983 року Олексій Борисович призивався на службу. Після розподілу в Черкасах відразу був направлений до Ашгабата. У вагоні потягу мало хто розумів, куди саме він їде, правда була хіба що в необережній фразі підпилого офіцера. Прибувши до Ашгабата, потрапив до автомобільної «учебки». Чималу роль в цьому відіграло й те, що посвідчення водія отримав ще до армії. «Учебку» закінчив швидко, бо займався у взводі прискореної підготовки. На початку вересня курс навчання було закінчено. «Учебка» допомогла трохи «притертися», звикнути до навантажень. Допомагало ще й те, що поряд було троє земляків. По закінченню навчання деякий час сам займався проведенням карантину для молодого поповнення на полігоні в Термезі.

Перед Новим, 1984 роком, після проведення курсу підготовки,

Олексія разом із останнім взводом, який він готував, було закинуто в Афганістан. В цьому взводі було 12 його земляків, яких по приїзді до Афгану доля розкидала по різних військових частинах.

Далі Олексію довелося служити в автобригаді, яка забезпечувала більшу територію Афганістану боєприпасами, продуктами і взагалі всім необхідним. Важко переоцінити внесок подібних автобригад в транспортне забезпечення країни, де загальна протяжність залізниць складає «аж» 1 км.

Хайратон – перша точка Афганістану. Обгорілі остови машин, обстріляних душманами, розкурочені бензовози, безпомічні розбиті БТРИ, загиблі хлопці – саме так зустрів Афган.

Автобригада, в якій довелося служити, дислокувалась в Поліхумрі. Ця провінція знаходиться за 200 кілометрів від Хайратона, вглиб території Афганістану. Саме до Поліхумрі доставлялись вантажі із Союзу, далі ж по всій території Афганістану їх розвозили автобригади. До складу автобригади звичайно входило 6–7 батальйонів, кожен з яких спеціалізувався на перевезенні лише певного виду вантажів (продукти, зброя, бензин і т.д.), полк супроводження. Був ще й взвод «Алок» (холодильники), які возили продукти в госпіталі Кабула. З техніки в бригаді майже всі машини були «КамАЗи» – вони легше «брали» перевали та й трохи швидші «ЗІЛВ» і «Уралів».

Обстрілювали душмани в основному колони, що перевозили зброю і боєприпаси, та «наливників». Колони з продуктами та гуманітарною допомогою «духи» обстрілювали набагато рідше. Цікаво, що навіть «бачата» (діти) якимось чином знали номери колон та те, що саме вони перевозять. Вони не відмовлялись від борошна, цукру чи консервів.

Олексію довелося перевозити «арт запас» (боєприпаси), в основному міни до 120 мм мінометів, а пізніше, коли отримав нову машину, – «Гради». Авіабомби перевозив окремих батальйон.

Прибувши в частину, він отримав старенький «КамАЗ» з вибитим лобовим склом та прошитою кулями кабіною. Замінивши скло та замазавши діри від куль пластиліном (який, до речі, був там великою рідкістю), він, відремонтувавши ледь живу машину, вирушив у свій перший рейс.

Рейс в Афгані – це зовсім не тренувальний марш в Союзі, який при протяжності в 500 кілометрів також легким не назвеш. Такі речі пам'ятаєш все життя. Важка гірська дорога шириною максимум 5 метрів, яка серпантинном обвиває чужі гори то підіймаючись вгору, примушуючи надсадно вити мотор старенького «КамАЗа», то петляє донизу під кутом, який не пробачить жодного невірною руху, – він може коштувати життя не тільки тобі, а й товаришу, що їде попереду. Гірська дорога, яка постійно тримає в напруженні. З однієї сторони від тебе – вертикальна скеля, з іншої – глибочезна прірва. Кожен рейс – через перевал Саланг, найвищий із перевалів Афганістану, в найвищій точці якого дорога пірнає в

довжелезний тунель, позбавлений будь-якої вентиляції. Перед в'їздом до тунелю кожному водію навіть видавали додатковий бачок до протигазу, щоб запобігти отруєнню вихлопними газами автомобілів. Проте як ним скористатися, коли світло фар твоєї машини всього через декілька метрів губиться в пелені диму? Запотілі скельця протигазу роблять тебе зовсім сліпим, тому і лежить він поряд на сидінні. Рух через перевал був лише в одному напрямку за встановленим графіком по певних днях тижня. Сніг, туман, ожеледиця та нестерпна спека, – всього цього ніколи не було замало. Взимку при переїзді перевалу шини автомобіля доводилось обв'язувати ланцюгами, що також відбирало чимало часу та перетворювало колону на зручну нерухому мішень. Постійне очікування вибуху, обстрілу. Граничне нервове напруження.

Обстріляли в першому ж рейсі. Сталося це на перевалі, коли вже спускались з гір. «Духи» взагалі люблять такі місця, де колона як на долоні. Вони вибирають хорошу позицію, підкладають міну, і як тільки вона вибухне, а колона зупиниться – обстрілюють.

Саме так все і було: підірвалась машина, колона стала, обстріл. Здавалось, так буде завжди. Того разу дві машини згоріли, були поранені, двоє хлопців загинуло. Лише коли БТР скинув палаючу машину в прірву та забрали тіла хлопців, колона рушила далі.

Рух в колоні – це взагалі річ особлива. Постійно треба слідкувати за швидкістю та дистанцією, підтримувати зв'язок з іншими машинами. Звичайно колона складалась із 43–46 машин, попереду – зенітка на платформі того ж «КамАЗа», така ж позаду, посередині – БТР, остання – технічка. Обгони – тільки в разі крайньої необхідності.

Рухались тільки вдень. Офіцери постійно слідкували за кілометражем, а після 18:00 год. колони зупинялись на КПП (майданчики, обтягнуті колючим дротом, які в Афгані називали «бронєю», вночі вони охоронялись) переночувати, їхали по одному в машині, хіба що хтось з офіцером чи зенітником. Бронежилет в порушення всіх інструкцій звичайно був на середньому сидінні, поряд АКМ, який з тобою і вдень і вночі, підсумок та ще декілька запасних рожків (яких кожен намагався взяти побільше, а харчів – вже як вдасться) – біля сидіння. Накинути «бронік», схопити автомат, пару гранат – і під колеса машини – незмінний порядок дій при обстрілі, невід'ємна частина роботи.

Прибувши в пункт призначення, поки розвантажували машини, трохи відпочивали, а відразу після розвантаження повертались в полк. За весь період служби в Афгані побувати в Союзі Олексію пощастило лише один раз, 8 березня 1984 року, коли отримував новий «КамАЗ». З Союзу відразу ж написав рідним. Йому, як і іншим хлопцям, хотілось додому, снилось рідне село, друзі. Хоча друзі, справжні, бойові, були звичайно, і в Афгані, ніхто не залишав поранених, ділились останнім сухарем, підтримували один одного.

Джабаль-Усарадж, Баграм, Черірікар, Кабул, Газні, Гардез, Джелалабад – ось далеко не вся географія поїздок колон.

При поїздках за Кабул до провінцій, котрі межують з Пакистаном, супровід колони був серйознішим: попереду йшли танки-міноуловлювачі, з повітря колону прикривали одна-дві «вертушки», а от до Кабула – тільки зенітки та БТР. Бували і рейси «в броні», коли кабінку автомобіля обшивали бронелістами, в яких були тільки тонкі прорізи, щоб хоч якось розгледіти дорогу. В такій броні, під палючим сонцем кабінка автомобіля перетворювалась на справжнє пекло.

Наприкінці лютого 1984 року колона потрапила в серйозний обстріл. Були обстріляні 14 машин, загинули товариші. Коли колона потрапляє під обстріл, підривається машина, в першу чергу думаєш про пораненого товариша, про те, що треба дати можливість БТРу проїхати до палаючої машини на дорозі, де дві вантажівки розминаються впритул, щоб скинути її в прірву, тому що тільки так можна вийти з-під обстрілу, а вже потім – про себе. Обстріли частішали весною та влітку (взимку «духи» спускались з гір).

Загалом, недолюблювали «духи» колону. Адже, не цукор возили хлопці. Обстрілювали в більшості рейсів. Те, що, як кажуть, дорога додому завжди легша, хлопці розуміли дуже добре: «додому», тобто в частину, майже завжди поверталися порожніми. Коли ж машина завантажена боєприпасами, ризик потроюється, адже будь-яке влучання може викликати потужний вибух, зумовлений детонацією небезпечного та «ніжного» вантажу.

Надзвичайно складним був і один з рейсів в сторону Паншера – до Рухи (там, в долині було родовище діамантів, за яке постійно точились жорстокі бої). Варто сказати, що нікого з водіїв, які сходили хоча б в один рейс, не могла здивувати дорога, вкрита воронками, але далі Рухи «КамАЗи» їхати не могли. Через суцільні воронки колону доводилось перевантажувати на «Урали», що були «взуті» в низькі та широкі шини низького тиску (ці всюдиходи всі чомусь називали «Наташками»), а рота Олексія поверталась до частини.

Найважчим був рейс 10 квітня 1984 року. Колону знову обстріляли. Не зважаючи на те, що бійці зуміли швидко зайняти позиції для оборони, втрати були значними. 7 машин повністю згоріли, були поранені та вбиті. «Духи» обстріляли колону на спускові з перевалу, за декілька кілометрів перед мостом. Навіть мінами спеціальними, розрахованими саме для полювання на колони запасалися. Детонатор такої міни спрацьовує, коли тиск в ньому досягне певного рівня – це траплялось приблизно на 12–16 машині. Дуже ефективний засіб. Того разу вони також діяли за звичним відпрацьованим сценарієм, навіть краще: коли із понівечених машин витягли поранених та вбитих, а БТР розчистив дорогу і колона почала спускатись, виявилось, що міст попереду підірвано, міст позаду також пошкоджений. Колону «закрили». Вийшли з-під обстрілу тільки завдяки

викликаним «вертушкам», які прийшли на допомогу та забрали поранених і вбитих.

У 27-му рейсі, коли повертались із Газні до частини в Поліхумрі, підстерегла біда і Олексія, який їхав чотирнадцятим в колоні, – його автомобіль підірвався на мініловущі. Сильний вибух скинув порожній «КамАЗ» в прірву (як записали пізніше в особову справу Олексія, глибина її 36–40 метрів). Він дивом залишився живим. А далі було 5 складних операцій та 10 місяців по госпіталях.

Поліхумрі, Кабул, Кундуз, Ташкент, Ашхабад, Біла Церква – вражає лише сам цей список. Йому знову довелося вчитись ходити. І так 5 разів. Але він з честю витримав і це випробування.

Коли Олексій був в госпіталі, він отримав із дому лист, з якого дізнався, що до рідного села прийшов з Афгану «цинк». В ньому був товариш, що охороняв афганські дороги, по яких Олексію часто доводилось їздити, Володя Майко. Нелегка це була звістка.

Додому він не писав довго, мати лише по лікарняному запаху вітальної листівки здогадалась, що з її сином щось трапилось.

«Гражданка» Олексія Борисовича зустріла не зовсім привітно. Зі справжнім розумінням ставився до «афганців» напевне лише тодішній воєнком. Але йшов час, колишні воїни старались знайти себе в житті, допомагаючи один одному та не забуваючи армійської дружби.

Отже, через важкий шлях радянсько-афганської війни пройшло більше 160 000 українців. З них 2 378 загинули, в тому числі 60 вважаються зниклими безвісти або тими, що потрапили в полон. Поранення отримали більше 8 000 українців, з них 4 687 повернулися додому інвалідами. 11 українців удостоєних за роки «афганської» війни звання Герой Радянського Союзу.

Проте, кожен із учасників радянсько-афганської війни вже є героєм – своєї сім'ї, села, міста та своєї країни. На їх долю випало чимало страждань, багато про що вони ніколи не розкажуть, але жоден з них не жалкує. Вони справді захищали свою Батьківщину.