



**Палкин
Сергей
Николаевич**

Остановились мы в метре от обрыва

Я родился 1 июня 1962 года в городе Выру, Эстония. В настоящее время состою в общественной организации «Объединение воинов-интернационалистов Афганистана Басманного района».

В 1979 году окончил среднюю школу № 2 г. Карталы-6 Челябинской области. В 1981 году поступил в Ярославское высшее военно-финансовое училище им. генерала армии Хрулева А.В., которое закончил в 1985 году.

После окончания военного училища в звании лейтенанта был направлен для дальнейшего прохождения службы в Киевский военный округ. Службу начинал в должности начальника финансовой службы отдельного понтонно-мостового батальона, который в то время находился в г. Днепродзержинске Днепропетровской области. Наш батальон напрямую подчинялся танковой армии, штаб которой находился в городе Днепропетровске.

Мне не пришлось управлять вертолетом, не гоняться за душманами. Душманы – враги, более известны как «духи» - советское название участников вооруженных формирований, сражавшихся с советскими войсками в Афганистане в 1979-1989 гг.

Сами душманы называли себя - моджахедами, а советских воинов называли - шурави. У меня остался свой Афганистан, который никогда не забудется, не забудутся те офицеры и прапорщики, с кем пришлось быть рядом этих два года.

Когда меня направили служить в Демократическую республику Афганистан (ДРА), я понимал, не за чинами и наградами посылала меня Родина на Афганскую войну, а чтобы, как тогда принято было говорить, «защищать ее южные рубежи от врага». И пусть сегодня это решение посчитают ошибкой, но тогда мы были молодыми и действительно ехали в чужую страну с искренним желанием защитить афганский народ, его законную власть от «международного терроризма».

Боевые действия начинал в должности начальника финансовой службы 425-го отдельного автомобильного батальона 59-й бригады материального обеспечения в городе Пули-Хумри с 30.03.1986 года. Командовал батальоном в это время подполковник Беликов В.З..

Боевые действия закончил 22 апреля 1988 года в составе той же части, под командованием подполковника Кучумова А.П.

За время службы в составе колон батальона побывал в городах: Хайратон, Баграм, Кабул, Джабаль-Уссарадж, Газни, Гардес, Хайратон.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 5 мая 1988 года награжден медалью «За боевые заслуги». Как написано в наградном листе «За умелые, инициативные и смелые действия бою, способствовавшие успешному выполнению боевых задач подразделением». Медаль мне вручили только 19 ноября 1988 года, в это время я проходил уже службу в должности начальника финансовой службы реактивного артиллерийского полка в п. Солотвино Закарпатской области.

В это время уже седьмой год шли боевые действия в республике Афганистан. В январе 1986 года меня вызвали в штаб танковой армии и сообщили, что по плановой замене мне предстоит отправиться для дальнейшей службы в Афганистан. И уже 16 марта 1986 года я был на пересыльном пункте в г. Ташкент в штабе Туркестанского военного округа.

22 марта вместе с такими же офицерами, гражданским персоналом после двух часового перелета на транспортном

военном самолете, мы оказались на военном аэродроме в Кабуле, где находился пересыльный пункт. В Кабуле также находился и штаб боевой 40-й армии, которая совместно с афганской армией вела борьбу с «душманами».

Мне до Афганистана приходилось летать на самолетах различных типов, но такого полета и, особенно, посадки мне испытывать не приходилось. Полет проходил на высоте приблизительно 10000 метров. Ракеты моджахедов достать его не могли, однако посадка или взлет - самое уязвимое место во всей цепочке воздушного сообщения между Ташкентом и Кабулом. И чем быстрее будет осуществляться посадка, либо взлет, тем лучше для тех, кто летит. Поэтому, когда самолет резко завалился на крыло и стал падать, нам, ребятам, которые еще не знали всех тонкостей афганской жизни, показалось что-то «не очень уютно», побледнели лица и костяшки на пальцах рук. Пошли отстрелы ракет, время падения с высоты 10000 метров составило около 5-7 минут. И вот наконец-то самолет удачно приземлился.

После двухдневного ожидания в Кабуле получил предписание убыть в г. Пули-Хумри, где мне предстояло теперь проходить военную службу в должности начальника финансовой службы батальона. Пули-Хумри – город на севере Афганистана, центр провинции Баглан. Город находится на пересечении главных транспортных магистралей. Здесь расположен выход к тоннелю Саланг – самому короткому пути на Кабул и является торговым транзитным городом, тянувшимся на 10 км с юга на север вдоль трассы Кабул-Мазари-Шариф.

В часть попал только лишь 30 марта. Пришлось добираться сначала до Кундуза самолетом, а потом на вертолете в сам гарнизон Пули-Хумри. Правда из-за плохой погоды авиация в это время не летала, и нам пришлось почти неделю жить на аэродроме Кундуза, где нас поселили в старой мазанке, в которой находились одни кровати. Каждое утро приходили на аэродром и до обеда ждали появления вертолета.

И вот, наконец-то, 30 марта я в своей части, где меня с нетерпением ждет офицер, которого я должен был заменить, а он убыть в Союз.

Так началась моя служба в войсковой части п/п 13354 или

425-й отдельный автомобильный батальон материального обеспечения, который входил в состав 59-й бригады материального обеспечения.

Командовал в это время батальоном подполковник Беликов Виктор Зиновьевич, сейчас проживает в г. Гусев Калининградской области.

Наш батальон был введен в республику Афганистан почти с начала боевых действий - 20 марта 1980 года и выведен в феврале 1989 года. В батальон входили три роты, 1-я возила боеприпасы, 2-я и 3-я роты занимались подвозом продовольствия, медикаментов и вещевого обмундирования. Доставлять все это приходилось как на армейские склады в Кабул, так и в другие гарнизоны. Бывало, в период ведения боевых операций, доставлять боеприпасы прямо на боевые позиции.

О масштабах транспортировок свидетельствует тот факт, что только горючего для 40-й армии требовалось около 1 миллиона тонн в год. Приплюсуйте сюда еще доставку продовольствия, боеприпасов, медикаментов, гуманитарной помощи, многих тонн других грузов военного и гражданского назначения.

Гарнизон Пули-Хумри – это тыл 40-й армии. Здесь ее арсенал и бригада обеспечения, куда входил и мой автомобильный батальон. Тыл, естественно, охранял пехотный полк. Здесь же стояли танки, на возвышенностях раскинулись заставы. По горам периодически била наша артиллерия, не давая приблизиться душманам. Но временами, по ночам, «духи» обстреливали их реактивными снарядами.

Это же место называлось «Килагайская долина», вокруг которой расположились горы. В 1919 году во время англо-афганской войны на этом же месте стоял 30-тысячный английский экспедиционный корпус. Когда в Килагайской долине случилась эпидемия холеры или чумы, весь корпус вымер, так как все проходы через перевалы были заблокированы афганскими повстанцами.

И на этих костях пробурили скважины и качали воду. Даже в наше время в воде находили «трупную палочку». Потому наши ряды и косили болезни: гепатит, паратиф, амебиаз. Амебиаз - это вообще такая редкая зараза, описывать не буду, которая встречается чуть ли не только в Хумрях. Кто-

то заболел порой всеми тремя сразу, в народе это называлось «Килагайским букетом». Даже просто здороваясь за руку можно было всё это подхватить, что некоторые, из опасения, и не делали.

Кроме нашей бригады и мотострелкового полка, в гарнизоне стояли и другие мелкие части, был свой госпиталь, армейские склады, КЭЧ, и даже гарнизонный дом офицеров (ГДО), где по выходным показывали фильмы и проводились дискотеки.

Мой друг, старший лейтенант Сергей Ермак, в то время начальник финансовой службы бригады, много написал стихов и песен про Афганистан. Написал он и про нашу «Килагайскую долину».

Килагайская долина

Пули-Хумри, долина, как мертвая пустыня,
И только нить дороги проходит сквозь нее.
Здесь друга повстречаешь и многое узнаешь,
И радости и горя хлебнешь тут через край.

Припев:

Возьми, мой друг, гитару,
Пусть струны не смолкают,
И сердце замирает,
Ведь сердце понимает гитару и любовь.
Ты помнишь, друг мой старый,
Как мы сюда летели,
Как мы с тобой хотели
Попасть в Афганистан.
Пули-Хумри, долина - безводная пустыня.
Куда ни глянь - все горы закрыли нам просторы,
Но все же это место нам было всем не тесно,
И всем, кто долго был здесь, останется родным.

Славился наш гарнизон и своей пылью. Летом, в жару, земля высыхала так, что становилась как мука. И как только подует ветерок, то от стоящей в воздухе пыли видимости в радиусе двух метров никакой. Когда дул этот «афганец», то все знали, что вертушки не прилетят, а, значит, не будет такой

долгожданной почты и к кому-то опять не доберется «заменщик». Из-за этого по всему Афганистану ходила поговорка «Если хочешь жить в пыли, поезжай в Пули-Хумри».

Вдруг «афганец» заваял над нами,
Это ветер афганский такой.
Он закрыл путь почтовым вертушкам,
Шурке сделал опять выходной.

Поселили меня в модуль (такие щитовые сборные бараки), где в комнате проживало по два человека. Жить мне почти два года пришлось со Славиком Приваловым. Он был в нашем батальоне секретарем комитета комсомола, а также был отличным гитаристом. Он даже организовал ансамбль «Контраст», который вместе с «Голубыми беретами» и «Каскадом» знали во многих точках ДРА.

Особенности службы в Афганистане мне пришлось испытать уже на вторую ночь. Проснулся среди ночи от того, что кровать подпрыгивает. Но очень хотелось спать, и я, так и не поняв в чем дело, опять заснул. Только утром узнал, что городок обстреляли ракетами душманы. Потом такие обстрелы случались часто, и все уже к ним привыкли.

Через несколько месяцев, приняв дела и разобравшись в особенностях своей работы, мне захотелось посмотреть и на другие места Афганистана. А то служба идет, а я так еще ничего и не увидел. Это сейчас мы привыкли, что в армии на три машины чуть ли не полковника назначать старшим, а тогда колоннами (это от 80 до 100 машин) командовали командиры рот в званиях лейтенантов и старших лейтенантов.

С каждой колонной в рейс ходил старший, назначаемый из числа офицеров управления. Попросил командира батальона отправить меня в рейс. И вот в середине сентября 1986 года сбылась моя мечта, меня назначили старшим колонны 1021 (1-я автомобильная рота нашего батальона).

Всего на всю колонну было 2-3 офицера и прапорщика. Один, командир роты, ехал в головной машине и возглавлял колонну, второй руководил техническим замыканием в конце, а в середине двигался старший. В колонне 2-3 автомобиля охраны с зенитными пулеметами, направленными в сторону

гор. Иногда для охраны выделяли бэтээры.

Все командировки были похожи друг на друга: подъем в 4 часа утра, завтрак, и, в парк - за автомобилями. Выход в 6 утра.

Провожал колонну лично комбат. Он долго и нудно инструктировал, рассказывал о том, какую дистанцию надо держать между машинами, как обгонять и когда («обгоны запрещаю»), что делать при обстрелах. Водители, по году и более ходившие в колонну, пересмеивались, нетерпеливо ожидая команду «по машинам». Наконец изрядно затянувшийся инструктаж закончился, прозвучала долгожданная команда, водители неспешно разбрелись вдоль техники.

И вот машины начали движение. Мне пришлось ехать на «зенитке», Это КамАЗ, в кузове которого установлена зенитная двухствольная установка ЗУ-23-4. Они же служили и автомобилями охраны, при обстреле колонн эти автомобили «душманы» старались вывести из строя в первую очередь. Водителем у меня был старший сержант Гавриленко – зам. командира взвода, он к этому времени служил в Афганистане уже второй год и считался «асом» - водителем.

От Пули-Хумри до Кабула дорога в основном все время идет по горам. С одной стороны - нависающие горы, с другой - пропасть. На обочине дороги - сожженные машины, часто попадаются столбики со звездами в память о погибших здесь воинах.

Летом трудности испытывали из-за жгучей жары, а зимой крутые горные дороги покрывались льдом, что требовало от водителей максимума внимания и выносливости. Прошли первые десятки километров. В управление части шел доклад: «На участке ответственности все в порядке, колонны проходят согласно графику движения».

По пути изредка попадаются мелкие селения. Между селениями стелются зеленые поля пшеницы — на удивление низкой, местных сортов. Плантации сои. По полям проложены оросительные канальчики. Высятся потрепанные пугала на шестах. Дехкане, опершись на рукоятки мотыг, распрямляют спины и провожают взорами проезжавшие машины. Отчетливо видны межи, разделяющие крестьянские наделы.

Проезжали Доши. По обеим сторонам дороги впритык

один к другому стояли дуканы, которые расположились в контейнерах. Дуканы – скромные магазинчики с традиционным набором платков, «вареных» джинсовых костюмов, ручками на любой вкус, солнечными очками и «ногтегрызками» – маникюрными щипчиками, которые почему-то в Союзе оказывались лучшим сувенирчиком; можно было и бутылку водки купить на «крестике» в любое время суток. Дуканы украшали безграмотные надписи на русском языке, типа «Мища-лавк-дукан», плакаты с индийскими чернобровыми, черноглазыми красавицами и героями американских боевиков, типа Рембо, с горноподобными бицепсами и накаченным торсом, с пулеметными лентами крест-накрест. Здесь сделали короткую остановку и снова в путь.

Ряд дуканов закончился, и сразу же закончился Доши. В это время свора босоногих пацанов «атаковала» колонну. Наиболее ловкие цеплялись за борт, откидывали брезент, принимались выкидывать на дорогу все, что попадалось под руку. Бегущие за грузовиком мальчишки мигом хватали сброшенные из кузова вещи и, сверкая пятками, неслись в проулки.

Происходили эти пиратские набеги на советские колонны грузовиков часто и так молниеносно, что никто из водителей, как правило, не успевал среагировать.

Снова потянулся безжизненный, на первый взгляд, простор, упиравшийся в подножье приближавшихся гор. Кругом усеянные разнокалиберными камнями поля с редкой и чахлой растительностью, редкие стада тощих овец и коз. Неширокая речка, берущая свое начало высоко в горах, была совершенно прозрачна и холодна, как лед, от которого она берет свое начало.

Все чаще стали попадаться встречные афганские машины. Это были, в основном, немецкие «Мерседесы», разукрашенные и переделанные так, что в них с трудом угадывалась заводская марка. У афганцев все дорого – и машины, и топливо, и запчасти, поэтому они выжимают из техники максимум дохода. Редко можно видеть машину, едущую порожняком. Обычно они набиты под самый верх кузова, наращенного высокими бортами, а на мешках и ящиках еще и дрова навалены. Даже машины, перевозящие

топливо в многокубовых цистернах, обычно украшают лежащие сверху дрова, стянутые веревками. И так по всему Афганистану - куда-то едут, что-то везут. У них своя жизнь - торговля!

К обеду колонна преодолевает половину пути и после небольшого перекура снова в путь. Впереди перевал Саланг, в котором пробит тоннель.

Вдоль дороги, метрах в десяти от обочины, лежал мусор войны – подбитая «духами» в разное время советская техника. Кто-то когда-то принял здесь последний бой: катки разбросаны повсюду, разворочены борта, сорваны башни, дыбятся остовы грузовиков, коричнево-черный от ржавчины и пламени сгоревший танк с опущенной, как у импотента, покривленной пушкой, зияют дюжины пробоин, мелкими, от пуль, и рваными, покрупней, от гранатомета, бока наливников, пустая кабина «КамАЗа» с разбитыми лобовым и боковыми стеклами. Огромная свалка, отходы сражений неравных, здесь они над нами взяли верх.

Грузовичок нашел свою мину, и она раскурочила ему весь передок, и походит он теперь на побитого в пьяной драке чудака с разбитыми губами, сломанным носом и свороченной челюстью. Сожженный бронетранспортер напомнил гигантскую черепаху. Такую картину я видел потом по всей дороге. И по всей дороге памятники и обелиски погибшим солдатам и офицерам.

О Саланге, самом высокогорном перевале мира, знает каждый солдат и офицер, побывавший на Афганской войне. Саланг - название, которое знали все афганцы без исключения. Стокилометровая трасса, сжатая горными вершинами, утопающими в облаках и вечных снегах, с трёхкилометровым тоннелем, пробитым в каменной толще Гиндукуша, соединяет север Афганистана с его столицей. Караванный путь, доступный для передвижения не более трёх месяцев в году, в шестидесятых годах был преобразован афганскими и советскими специалистами в автомобильную трассу.

Особое значение он приобрёл в годы десятилетнего военного противостояния. Продовольствие и боеприпасы, гуманитарная помощь мирному населению – так дорога помогала выжить людям. За это Саланг уважали, прощая ему погодные капризы и массу неожиданностей за каждым витком

серпантина, которых не могли предвидеть даже опытные военные водители, исколесившие трассу вдоль и поперёк. Именно там, на Саланге, устраивали самые опасные засады «духи».

Ты помнишь, брат, дорогу на Саланг,
Где вьётся длинный "Терешковский" серпантин,
Где взрыв, как ненависти бумеранг,
Ежесекундно мог нас извести,
Где было жарко - на броне не усидеть,-
Где было горько - поглота́й-ка пыль с моё,-
Где было так же плохо, как везде
В местах, где обернулась быль быльём...

Вот позади остался Уланг. Похолодало. Дорога карабкалась вверх, к перевалу. Колонна, поминутно тормозя, жала́сь к отвесной скале, пропуская встречные бэтээры комендантской бригады.

Затяжной подъем до главного тоннеля составляет примерно 60 километров. Грузовики движутся со скоростью четыре-пять километров в час как вверх по серпантину, так и вниз. Перепады высот очень велики. Никакие тормоза не удержат груженный «КамАЗ», если он вдруг покатится вниз. А если мотор «не вытянет» на подъеме, то фура покатится вниз и будет мять и сбрасывать в пропасть идущие за ней грузовики.

Перед подъемом остановились, вышло что-то вроде короткого отдыха; надо было дать возможность подтянуться отставшим, а людям пора было пожевать что-нибудь наскоро, справить нужду, размять ноги. Водители, воспользовавшись нечаянным отдыхом, паузой в движении, не сговариваясь, поочередно лазали под капоты, заглядывали в движки машин.

Саланг уже покрылся снегом, здесь началась зима. Машины ползли по галереям, с трудом одолевая каждый метр. Только дизелям под силу этот нелегкий путь, карбюраторные же обычно проходят перевал на буксире. Даже бэтээры - универсальные боевые машины - и те захлебываются от недостатка кислорода. С подъемом толстый слой жидкой грязи и мокрого снега под колесами постепенно твердеет. Все плотнее становится снежный покров. Однако сцепление с дорожным полотном, уходящим вверх лентой серпантина, еще достаточно прочное. Уверенно поднимаемся туда, где на

высоте около 4 тысяч метров предстоит пройти 16 тоннелей и среди них главный, пробитый сквозь самое сердце Саланга.

Перед въездом в тоннель всем раздают гапкалиптовые патроны к противогазам, на случай, если машина заглохнет в тоннеле.

Проходим первый тоннель, второй, третий. Начинают сказываться разреженная атмосфера, скопившиеся в тоннелях выхлопные газы, бессонная ночь. Тянет ко сну. Входим в мрачное чрево главного тоннеля. У всех сейчас одна мысль - только бы не затор! Загазованность такая, что лишние минуты пребывания здесь таят в себе смертельную опасность. Засаею время - через тринадцать минут впереди замаячило светлое пятно выхода, С жадностью вдыхаю свежий воздух. Слегка кружится голова.

Только выехав из туннеля, замечаю стоящий на обочине наш КамАЗ, двигатель которого никак не хотел заводиться. Техническое замыкание колонны еще не прошло туннель, и, чтобы не задерживать колонну, цепляем неисправную машину к моей «зенитке». Начали спуск, и здесь я впервые почувствовал всю «прелесть» зимних горных дорог. На одном из поворотов 10-ти тонная махина перестает слушаться на скользкой дороге, и машина начинает тащить нас к обрыву. Еще через мгновение становится ясно, что машина, вопреки усилиям водителя, неумолимо сейчас сползет в обрыв. Тело инстинктивно группируется, руки мертвой хваткой сжимают расположенный над головой поручень. Не знаю, каким чудом мой водитель сумел справиться с машиной и не потерять управление, но остановились мы в метре от обрыва. Нервно закуривая, вылезая из кабины, и тут замечаю бегущих в нашу сторону двух зенитчиков, они за это время успели выпрыгнуть из кузова.

Дальше спуск с перевала прошел без происшествий. Двигатели машин в начале пути грелись на подъеме, а теперь перегреваются на спуске.

Вот, за поворотом, показались черные от сажи и копоти скалы. Я уже по слухам знал: там, внизу среди камней, лежат на боку исковерканные и обгоревшие бензовозы. Три дня тому назад здесь, на Саланге, было совершено нападение душманов на колонну бензовозов, следующих из Термеза.

После Саланга дорога опять вилась вдоль раздолбанных

еще четверть века назад городков и кишлаков. Колонна начинает набирать скорость, чтобы к вечеру добраться до Кабула.

Вот промчались мимо Джабаль-Уссарадж, Баграма, а дальше Чарикарская «зеленка». Вдоль дороги пошли виноградники, огороженные низкими заборами из глиняных кирпичей. А на них висели наливные грозди спелого винограда. Чарикарскую «зеленку» все колонны пролетали на большой скорости. Сколько солдат, студентов, офицеров, вольнонаемных погибло в этих проклятых зарослях, которые навсегда останутся в нашей памяти как «зеленка».

Для советских военных колонн такие районы были очень опасными. «Духи» обстреливали наши колонны, после чего скрывались в сплошном ковре виноградников – понять, откуда стреляли, и куда скрылись эти стрелки – было практически невозможно. Это сейчас виноград продается в каждом продуктовом магазине, а в то время мы его мало видели. Жажда поест «диговинки» пересилила чувство опасности, и я приказал остановить машину. На всякий случай развернули зенитку в сторону «зеленки» и с моим водителем натаскали полную кабину винограда. Ел я его до самого Кабула и на обратном пути, пока он уже не набил оскомину. С тех пор я стал к нему равнодушен.

И вот наконец-то долгожданный Кабул. Остановились в Теплом Стане. Прибыли топливозаправщики, чтобы сразу заправить машины на обратную дорогу. Дальше двинулись по городу к месту, где располагался штаб армии и склады. Там в течение следующего дня разгрузились и на следующее утро опять в обратную дорогу на Пули-Хумри.

Таким мне запомнился мой первый рейс в составе колонны. Затем за два года их было более 40. Потом это стало для меня обычным и рядовым заданием, хотя и сопряженное большим риском нападения душманов. Не всегда они были такими спокойными. Были и обстрелы, когда приходилось брать в руки автомат и отстреливаться от «духов», когда на пробитых пулями колесах, водители гнали свои «КамАЗы» выжимая их все возможное, чтобы уйти из зоны обстрелов. Подорванные на минах машины сами же сталкивали в пропасть. Были и потери. Мой первый водитель, с которым я шел в свой первый рейс, потом погиб. До приказа об

увольнении, которого он так ждал, не дожидаясь недели, пуля попала ему в сердце через незащищенное бронезиловым место. Не обошел меня и гепатит, с которым я слег в госпиталь почти перед самой заменой.

Так и пролетели эти два года. Наступил март 1988 года, и вот в часть прибыл мой «заменщик», а мне предстояло убыть в свой последний рейс, только в одну сторону до Хайратона и дальше в Термез, Ташкент и после отпуска - новое место службы. Но что-то не хочется уезжать и оставлять тех, с кем провел эти годы.

Когда плечом к плечу месяц за месяцем находишься с кем-то рядом, а тем более в боевых условиях, волей-неволей становишься друг другу близок, а если кого-то и нет уже в живых, они остаются в памяти навсегда.

Ноябрь 2008 года.



*В подготовке текста воспоминаний оказал помощь **Кузнецова Дарья Александровна**, студентка 1-го курса Гуманитарного факультета Московского авиационного института (государственного технического университета)*