

*Почти два года службы в Афганистане в грозные восьмидесятые с ежедневной угрозой гибели, медаль «За боевые заслуги», дружба на всю жизнь с однополчанами – вот такой опыт войны за спиной у жителя Коммунара Андрея Анатольевича Зайцева.*

Андрей Анатольевич Зайцев ушел в армию в 1986 году. После учебки в Самарканде его отправили на афганскую войну. Он служил водителем «КамАЗа» в отдельном батальоне материального обеспечения ОБМО – 221. Батальон стоял на территории Кабульского аэродрома, его соседями были сводный полк ВВС, зенитно-ракетный дивизион и инфекционный госпиталь. Триста солдат и офицеров и около сотни машин – таким был состав батальона, включавший, помимо трех автомобильных колонн, авторемонтный взвод, взвод охраны, взвод аэродромно-технического имущества, взвод боепитания и пожарную команду.



Боевая задача батальона заключалась в доставке авиационных бомб из порта Хайратон на Амударье (граница с Узбекистаном) в глубь страны через перевал Саланг - в пункт Баграм недалеко от Кабула. Иногда отдельные машины использовались для доставки боеприпасов, продовольственных и вещевых грузов на других направлениях, таких как Джалалабад, Гардез, Газни, Кундуз, Файзабад.

Андрей Анатольевич рассказывает, что у него не было страха перед армией, как, в общем-то, у почти всех юношей в те уже далекие времена. Даже когда отправляли в Афганистан, было интересно, любопытно побывать в чужой стране. Водительскую профессию тоже осваивал в Афганистане, ведь в учебке был только один стокилометровый марш. За время службы многое пришлось повидать, многому научиться. Чего стоит одно знакомство с природными зонами Афганистана! На «КамАЗах» пересекали практически всю страну с севера на юго-восток: грузились в пустыне, поднимались в горы, проходили через ущелья и перевалы, опасались выстрелов из «зеленки», а на границе с Пакистаном попадали в тропики. Путь в горах нелегкий, зимой дорога к перевалу Саланг превращается в каток. Затяжной подъем до главного тоннеля составляет примерно шестьдесят километров. Грузовики движутся по серпантину со скоростью четыре-пять километров в час. Перепады высот очень велики. Никакие тормоза не удержат груженный «КамАЗ», если он вдруг покатится вниз. А если мотор «не вытянет» на подъеме? В батальоне на памяти Андрея был такой случай: водитель не удержал на перевале машину, полетели в пропасть... Колонны обеспечения и их боевое сопровождение в восьмидесятых шли по Салангу летом и зимой. Они попадали во вражеские засады, машины горели и падали в пропасть, советские солдаты погибали или становились калеками. Остается лишь поражаться мастерству военных водителей, проводивших по Салангу колонны многотонных машин. А еще вспоминает Андрей случай с магнитной миной. Она оказалась прикрепленной к одной из машин его колонны и взорвалась. К счастью, жертв тогда не было.

В январе 1989 года личный состав батальона, в котором служил Андрей Анатольевич, вылетел из Афганистана на двух самолетах. Военная техника была оставлена представителям Афганской армии, батальон расформирован. Андрей пришел на гражданку, завел семью. Его дальнейшая жизнь оказалась по-прежнему связанной с техникой: он занимается автоперевозками.

День защитника Отечества Андрей Анатольевич признает «своим», считает его правильным и необходимым.

Н.Гревцова

Опубликовано в газете «Комминфо», 2017 год, февраль