

непосредственно примыкали к Кабулу. По сути, она была первой из числа крупных, при ее проведении были достигнуты существенные результаты.

В течение всего года проводились рейды, обеспечивающие движение по дороге Кабул–Кандагар. Но военные успехи не закреплялись по-прежнему укреплением органов власти в уездах и волостях. Бабрак Кармаль и другие руководители отсиживались в Кабуле, а если кто-то из них и отправлялся в тот или иной провинциальный центр, то вместе с советским представителем, полагаясь на соответствующую охрану.

Итак, возникли острые противоречия. С одной стороны, ввод 40-й Армии и изменения в руководстве государством вселяли надежду на перемены к лучшему, а с другой – усиление сопротивления моджахедов, продолжающиеся распри внутри НДПА, инертность крестьянских масс и настороженность в племенах препятствовали стабилизации обстановки на местах. Большая часть территории страны оставалась под контролем моджахедов.

Некоторые военачальники 40-й Армии и аппарата Главного военного советника пришли к выводу, что боевые действия против моджахедов («борцов за веру») по своей сути есть гражданская война и советские полки и батальоны были втянуты в боевые действия против своей воли. Вместе с тем наши офицеры, сержанты и солдаты поставленные перед ними задачи выполняли, как полагается, проявляя при этом изрядное мужество и отвагу.

Заслуживают внимания мнения непосредственных участников событий.

Так, рядовой Эдуард Оганов, водитель бензовоза, вспоминает:

«Мы переходили границу в 1979 году по понтонному мосту. Ехали на КАМАЗах, бензовозах. Каждая машина в длину около двадцати метров, 5 метров – расстояние между машинами. И вот 120 машин, умноженные на 25 – три километра – и есть длина колонны. Из них к концу службы (а прослужил я там год и восемь месяцев) осталось только две – моя и друга-таджика.

Сначала мы ехали по пустыне. Дорога была тяжелая, незнакомая, ехать трудно, не более 30–40 километров в час. По дороге кто-то отдал приказ выключить фары. Ехали на габаритах, а потом и вообще выключили свет... Да, забыл сказать, перед выходом за границу у нас документы отобрали, а на грудь повесили бирки – там группа крови, резус. Сначала

бирки были деревянные, а позже выдали металлические. Ведь кто-то специально их разрабатывал, делал, деньги получал. Значит, это кому-то было нужно.

Моя работа? Я знал только одну дорогу – Саланг.* Эту трассу у нас называли позже «Дорогой жизни». Когда первый раз я туда поднимался, из носа и ушей шла кровь – сильный перепад давления. А потом привык. По этой дороге сделал около 90 «ходовк».

На перевале есть туннель. Освещение было, но из-за высокой загазованности и отсутствия тяги не было видимости. Приспособились. Из кабины высовываешь палку, когда едешь на ощупь, она царапает стену – значит, все нормально. Перестала царапать – руль держи вправо. А рядом встречная колонна. Водители в туннеле не погибали, а вот 16 ракетчиков задохнулись».

Э.Оганов имеет в виду «ЧП» в туннеле.

О нем в рабочей тетради начальника штаба 40-й Армии генерал-майора В.М.Панкратова есть такая запись:

«23 февраля 1980 года в 23.00 при совершении марша зенитно-ракетной бригадой и 186 мсп во время прохождения туннеля (перевал Саланг) водитель одной из машин ударил автомобилем в стену. Машины, идущие на нем, остановились. Образовалась пробка. В результате загазованности в туннеле началась паника. Отдельные военнослужащие стали стрелять. В результате 16 человек отравились выхлопными газами в туннеле, в том числе два офицера. Четыре человека получили огнестрельные ранения и у одного сломана нога. Причиной данного происшествия явилась плохая организация марша, пропуска колонны через туннель. Для проведения расследования направлена комиссия под руководством первого заместителя командующего армией генерал-майора Б.Ткача. Принятыми мерами пробка ликвидирована в 10.00. Движение в туннеле возобновилось».

Далее Э.Оганов говорит откровенно: «О службе в Афганистане многое можно рассказать, но не люблю я это. Служил – куда денешься. Афган есть Афган. Как-то в одной из совместных операций с афганским подразделением их командир подарил мне Коран. «Держи, – говорит, – при себе. В пути он тебя

* Перевал Саланг находится в провинции Баглан, объект первоочередной важности на основной магистрали Хайратон–Кабул. Если следовать к перевалу с севера, то четыре больших серпантина предшествуют непосредственно туннелю. На высоте около 3,5 км – туннель длиной почти 2,7 км, шириной 8 метров, высотой 4,7 метра. Над туннелем почти полукилометровая горная порода. После туннеля – спуск в кабульскую долину.