

Каждый поход - как последний бой

Военнослужащих, возивших по территории Афганистана горючее в бензовозах, воины-интернационалисты частенько между собой называли смертниками. Оно и понятно - стоило только автомобилю напороться на мину, фугас или в него попадала выпущенная из гранатомета граната (а душманы частенько устраивали вдоль дорог засады), и бензовоз либо разрывало, либо он превращался в пылающий факел. Шансы у водителя и офицера, сопровождавшего автомобиль, на спасение в таких ситуациях были, но небольшие.

И все же в прежние времена службу не выбирали даже в условиях войны. В этом лейтенант Александр Молостов убедился на собственном опыте. В Афганистан он попал в январе 1982 года в составе автомобильного батальона.

Согласно директиве Генерального штаба в начале 80-х в служебную командировку отправляли целые воинские подразделения сроком на пять с половиной месяцев. Александру и его товарищам довелось воевать три срока - почти полтора года.

Автобатальон расположился в афганской столице Кабуле, всего в нескольких километрах от дворца Амина, с захвата которого и начался афганский вооруженный конфликт. В тот момент в нем располагался штаб 40-й армии, к которой и прикомандировали военных водителей.

Первым делом командование армии приняло решение оборудовать "КамАЗы" первой роты (всего 82 грузовика) нестационарными резервуарами для топлива. Так Александр Молостов, служивший в роте командиром взвода, и его товарищи превратились в потенциальных смертников.

За время службы они перевезли тысячи тонн "горючки" по территории Афганистана, за исключением южных районов. Меньше чем через полтора года из 82 автомобилей в роте осталось всего 24 машины. Частично грузовики не выдержали повышенных нагрузок в горной местности, но все-таки основная причина - боевые потери.

Оуществленная мечта

С детских лет Александр Молостов мечтал стать военным и одновременно быть связанным с автомобильным транспортом. Мечта осуществилась после школы, когда он поступил в Рязанское высшее автомобильно-инженерное военное училище. Влюбленность в автотехнику, которую почувствовал курсант Молостов, не прошла и после получения офицерского звания - осталась на всю жизнь. Через полтора года мирной службы в составе Прикарпатского военного округа он оказался участником неявленной войны.



Александр МОЛОСТОВ

На перевале Саланг - из лета в зиму

На заправку цистерн топливом грузовики первой роты отправлялись в город Пули-Хумри, а значит обязательно пересекали знаменитый перевал Саланг. Знаменитым он оказался по праву, в этом Александр убедился сам. Во-первых, перевал являлся единственной дорогой, связывающей между собой разные части страны. Пересечь его было неимоверно трудно еще и из-за резкого перепада температур: в начале подъема цветли магнолии, а на верхней части перевала, где проходила дорога (высота 3,5 тысячи метров над уровнем моря), круглый год лежал снег.

Через Саланг советские строители проложили уникальный туннель. В нем 2,5 километра шла вентилируемая галерея, а еще два - невентилируемая. Любая "пробка",

длительная остановка в невентилируемой части грозила страшной бедой. Александр Молостов знал несколько случаев, когда задержка в туннеле приводила к гибели военнослужащих - они задохнулись от угарного газа.

Но опасен Саланг был не только подобными случаями. Однажды колонна спускалась с перевала в страшный гололед. Один из грузовиков, двигавшийся впереди, ушел с обочины и скатился в пропасть. Автомобиль, в котором находился Александр Молостов, к тому времени старший лейтенант, двигался в числе последних. На прицепе находился неисправный "КамАЗ" с ценным грузом и фактически без тормозов. Оставить его было никак нельзя. И тогда офицер, вопреки всем правилам безопасности дорожного движения, пошел на рискованный эксперимент. Неисправную машину спустили вниз на жесткой сцепке, но сумели ее прицепить только за один "клык", второй был сломан. Машина изначально спускалась как бы боком, любое неосторожное движение могло привести к тому, что она свалилась бы в пропасть и увлекла за собой тот автомобиль, который ее буксировал. Но все обошлось, а победителей, как известно, не судят.

Помимо Кабула горючее приходилось доставлять в Джелалабад, Газни и другие города Афганистана. Не раз колонна попадала под обстрел, пули пробивали цистерны. Латали их кустарным, но эффективным способом: забивали "чопики" - пробки, выточенные из дерева. Держали они хорошо, течи горючего не было. Случалось, что на цистернах "живого" места трудно было отыскать.

- Солдаты и офицеры автобатальона, - вспоминает Александр Петрович, - оставили добрую память. В один из моментов военные водители с огромным риском для жизни доставили горючее по руслу высохшей реки в поселок Файзабад и дальше наладили регулярное транспортное сообщение. А раньше "горючку" туда из-за бездорожья доставляли вертолетами.

За проявленное мужество Александра Молостова наградили медалью "За боевые заслуги". Позже он был удостоен ордена "За военные заслуги" и медали ордена "За слуги перед Отечеством".

С 1994 года подполковник Александр Молостов проходил военную службу в 12-й бригаде специального назначения в Асбесте, был заместителем командира бригады по вооружению.

После увольнения с воинской службы он своему призванию не изменил. Александр Петрович продолжает трудиться по однажды выбранной профессии. Он является инженером по безопасности дорожного движения, охране труда и технике безопасности в Асbestovskom пассажирском автомобильном предприятии.