

УДК 355.462.7 (450) "1983" (09)

© Олександр КАЛІНІЧЕНКО

ІСТОРИЧНА РЕТРОСПЕКТИВА ДОВГОТРИВАЛИХ БОЙОВИХ СЛУЖБ РАДЯНСЬКИХ АТОМНИХ ПІДВОДНИХ ЧОВНІВ В ІНДІЙСЬКОМУ ОКЕАНІ НА ПРИКЛАДІ ПОХОДУ ПІДВОДНОГО ЧОВНА К-42 У 1983 Р.

Висвітлено бойову службу підводного човна К-42 в Індійському океані у виснажливих умовах та несприятливих для берегового забезпечення профілактичного ремонту і відпочинку екіпажу в ПМТО Камрань. Здійснено порівняння дій атомарин різних поколінь в однакових кліматичних умовах.

Ключові слова: підводний човен, Індійський океан, автономка.

Актуальність пропонованого дослідження пов'язана з тим, що моряки ВМС ЗС України почали відбувати бойову службу в екваторіальних широтах, зокрема у водах Індійського океану. Безперечно, умови життєдіяльності на надводних кораблях та підводних човнах в екваторіальних широтах різні. Різний і вплив на боєздатність корабельної зброї до бойового застосування та технічна готовність корабельних механізмів в умовах постійного впливу високотемпературного та вологого клімату тропіків.

Такий досвід акумулюється в численних мемуарах, зокрема підводників радянського атомного флоту. Свої спогади про цей досвід залишили підводники-мемуаристи: віце-адмірал О.В. Конєв, контр-адмірала А.С. Берзін, Ю.В. Кирилов, Ю.Ф. Спирін, капітани 1 рангу І.Г. Галутва, В.В. Коротких, Ю.В. Сувалов, А.І. Храптович, А.І. Шпортко, капітан 2 рангу В.В. Трошин, старший мічман О.Ф. Терещенко [2; 1; 3; 4; 5; 6; 7; 8; 9; 12; 10; 11]. Маючи практичний досвід, автор обмежив свій інтерес географічно Індійським ТВД та морями Південно-Східної Азії.

Метою пропонованої публікації є задокументувати для історії військово-морського флоту події, свідком яких був, власні враження і спостереження, а також зробити спробу порівняння атомоходів різних поколінь та проектів в одних і тих самих кліматичних та географічних умовах.

У праці використовувалися хронологічний, статистичний та порівняльний методи історичного дослідження й критичного аналізу джерел щодо достовірності фактів.

Апробація дослідження пройшла довгий шлях – від власних спогадів через пошук інших свідків до аналізу подібних явищ, свідченням чого є авторські публікації [13–18].

Початок березня 1983 р. У море на розосередження для виходу з-під можливого удару по пунктах базування по тривозі вийшли майже всі боездатні човни 4-ї флотилії Тихоокеанського флоту, бо старий знайомиць К-42 АВМА «Enterprise», повертаючись з Індійського океану, разом із АВМ «Midway» взяв участь у 16-добових маневрах «Тім спіріт – 83», забезпечуючи десантування 3-ї дивізії морської піхоти США [19]. В Індійському океані АВМА «Enterprise» та бойову групу «Foxtrot» у складі: атомного крейсера USS Bainbridge (CGN-25); есмінців USS Harry W. Hill (DD-986), USS Hull (DD-945), USS Waddell (DDG-24), FNS Kersaint (D-622); фрегатів USS Ocallahan (FF-1051), USS Hepburn (FF-1055), USS Reasoner (FF-1063); допоміжних суден USS Shasta (AE-33); USS Sacramento (AOE-1); USS White Plains (AFS-4); USNS Ponchatula (TAO-148) [16] вела атомарина К-247 пр. 671РТМ 45-ї дивізії 2-ї флотилії ТОФ (командир – капітан 2 рангу Ю.В. Кирилов, тривалість бойової служби – 7 місяців) [3; 4].

У безпосередній близькості від наших місць базування в Примор'ї повсякчас несли службу дві американські атомарини типу «Los-Angeles», а при виході із затоки Петра Великого крейсерував фрегат типу «Кнох», трохи південніше патрулював крейсер УРО (CG) «Sterret» або «Rivs». Скориставшись тим, що після навчань АВМА «Enterprise» зайшов у Сасебо (21–26 березня), наш ПЧ К-42 «Ростовський комсомолец» таємно вийшов із бази на бойову службу. Маскування вдалося, але підвела техніка. Забортна вода, вирвавши пальчиковий протектор у 4-му контурі ядерної енергетичної установки, затопила приміщення перетворювачів частоти, за допомогою яких регулювалися оберти ГЦН (головних циркуляційних насосів 1-го контуру) обох реакторів. Так для нас 23 березня 1983 р. розпочався далекий похід. Потрібно було повертатися в базу, однак екіпаж знав, якими будуть наслідки, тому що вже мав місце прецедент із ПЧАТ К-259. На початку 1983 р. новий командир К-259 капітан 2 рангу Валерій Хаперський через складну несправність припинив виконання поставленого завдання, повернувся для заводського ремонту, а потім знову вийшов у море і вдало завершив «автономку», підтвердивши технічну готовність ПЧ подальшою участю у протидії АУС ВМС США в Японському морі. Але бойовий човен після цього випадку опинився на останньому місці в з'єднанні, пропустивши поперед себе навіть тих, що стояли на вічному приколі! «Ростовський комсомолец» не міг перервати бойового походу. Виручили моряки електротехнічного дивізіону Миколи Трушкова, які по черзі розібрали і промили перетворювачі «мацепурою» (суміш 50/50 спирту і ацетону), відновили опір ізоляції і ввели в дію головні циркуляційні насоси. Човен знову дістав свободу маневру. (Однак біда ходить не сама). На цей

раз знову в реакторному відсіку розбився 20-літровий скляний бутель з аміаком (він використовується для видалення кисню з води 1-го контуру). Отруйні випари миттєво зробили безлюдними 4, 5 і 6-й відсіки. Спливання для вентиляції загрожувало втратою скритності, що звело б нанівець всі зусилля щодо маскуванню нашого виходу на бойову службу. У цьому випадку прислужився досвід мого попереднього ПЧ К-122 щодо вентиляції загазованих відсіків. Компресори почали збирати отруєне повітря в балони ПВТ (повітря високого тиску), а через ВП РКП (висувний пристрій для роботи компресорів під водою) з перископного положення у відсіки вривалося свіже атмосферне повітря. І ця небезпека була усунена.

До речі, на камчатському човні намагалися завантажити аміак у металеву ємність замість штатної скляної. На береговій базі ПМТО «Камрань» переплутали рідини, і коли в Індійському океані на човні стали проводити відповідні регламентні роботи, з 1-м контуром трапилася біда: К-175 проекту 675 МК втратив хід, частина членів екіпажу дістала надлишкові дози опромінення.

Тим часом ми форсували протичовновий рубіж у Корейській протоці, поки в Сасебо відпочивали моряки авіаносця, провели розвідку протоки Баші, і незабаром К-42 зайняв призначений район на підходах до американської ВМБ Субик-Бей...

...Після закінчення першої бойової служби (перед травневими святами) ми взяли курс на В'єтнам. І ось уже ескортний морський тральщик, йдучи попереду по курсу, здійснює нашу проводку в бухту Камрань, що пам'ятала ще вимпели ескадри адмірала З.П. Рождественського, яка загинула в Цусімському бою.

Привітно нас зустрічали в'єтнамці, та й моряки інших кораблів оперативної ескадри, однак зовсім іншу зустріч організував командир 17-ї ОПЕСК контр-адмірал Рональд Анохін. Першим його питанням до командира ПЧ було: «Захопили із собою лопати і ломи?» Як виявилось, вихованець Північного флоту Р.А. Анохін оригінально розумів захист морських рубежів Батьківщини. Тому незабаром (на шкоду відпочинку після походу та планово-попереджувальному ремонту) екіпаж, який був поділений на офіцерську, мічманську і матроську бригади, у 35-градусну спеку почав будувати паркан радянської ВМБ, мабуть, позначаючи таким чином рубежі Батьківщини на в'єтнамській землі.

На період виконання поставлених завдань у В'єтнамі ми влилися в бойовий склад 38-ї оперативної дивізії підводних човнів 17-ї ОПЕСК і другу бойову службу під базою Субик-Бей сприйняли як відпочинок. Підтверджувалися слова адмірала С.Й. Макарова: «У морі – вдома, на березі – у гостях». Та й один з американських адміралів, побувавши в радянському Заполяр'ї в період Другої світової війни, у своїх мемуарах написав: «Служба підводників важка, але радянські роблять її нестерпною».

Наприкінці липня, орієнтовно до Дня ВМФ, повернувшись із другої бойової служби в уже знайому нам Камрань, ми пришвартувалися до плавбази, якій було присвоєне ім'я героя-підводника, українця за походженням Івана

Кучеренка – командира С-51. Він першим привів свою субмарину з Тихоокеанського на Північний флот через два океани під час групового переходу тихоокеанських підводних човнів 1942–1943 рр. Екіпаж розмістився в кубриках і каютах. Відносна прохолода огорнула розпечені тіла. Ліжка були мокрими від високої вологості. І це називалося відпочинком після походу, який чергувався з будівництвом уже знайомого нам паркана «імені радянсько-в'єтнамської дружби».



Фото 1. Біля плавбази «Іван Кучеренко»



Фото 2. Комсклад К-42 (зліва направо: к-р ПЧ Є.І. Травін, к-р БЧ-5 А. Марченко, ПК О.О. Калініченко, ЗКПЧ Плахотников)

Невдовзі до нас підійшло підкріплення – до нашого борту пришвартувався ракетний атомний підводний човен проекту 675МК К-204 (командир – капітан 2 рангу Ю.Г. Піщальніков) зі складу 10-ї дивізії 2-ї флотилії з Камчатки. У вересні нарешті закінчилося наше бойове чергування. Підводний човен перебував у відриві від своєї штатної бази шість місяців, і ми очікували наказу на повернення додому.

Наказ не забарився, але замість курсу на північ, додому, нам було запропоновано слідувати в Індійський океан, у розпорядження 8-ї ОПЕСК. Камчатський підводний човен, що планувався туди, «скиснув», а К-42 виявилася «паличкою-виручалочкою».

У супроводі морського тральщика МТ-238 в надводному положенні ми почали рух до проливної зони при протидії есмінця USS Hewitt (DD-966). За кормою залишилася Камрань, а попереду відкривалася краса Сінгапуру, чий народ, не володіючи ні великою військовою міццю, ні природними ресурсами, досяг економічного розквіту, хоча також пережив ворожу окупацію в 1941 р. Проходячи Сінгапурською протокою, зустріли авіаносний крейсер HMS «Invincible» (R05) і фрегат HMS «Aurora» (F10) королівських ВМС Великобританії.

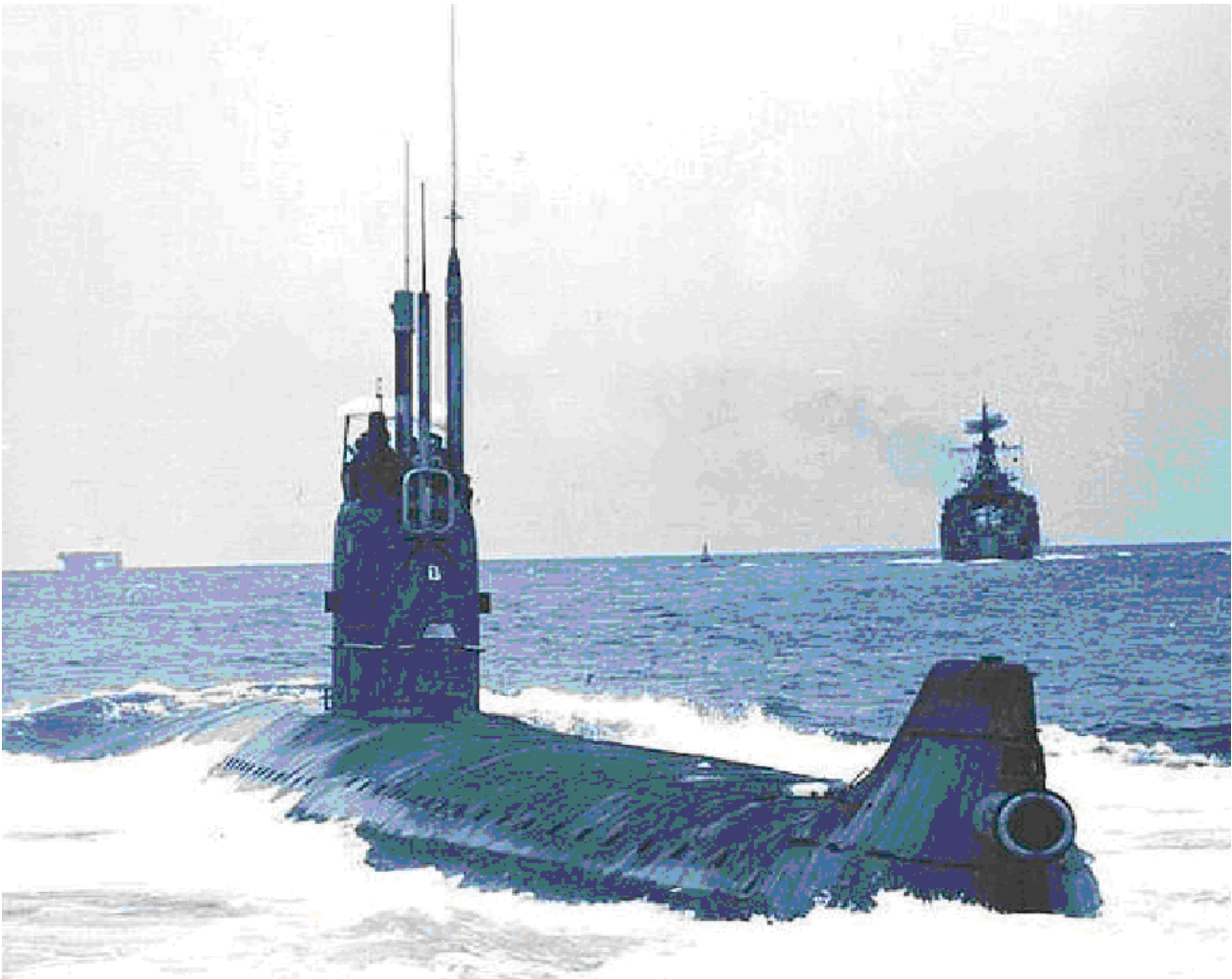


Фото 3. Форсування Сінгапурської протоки

У пригоді нам стала моя рацпропозиція, суть якої полягала в тому, що флотські умільці плавмайстерні в Камрані виготовили знімний тент і сидіння, завдяки чому тепер на містку в тіні вільно розташувалися командир, вахтовий офіцер і група візуальної розвідки. Зате австралійським протичовновим Р-3С «Оріон» і розвідувальним катерам дуже важко було визначити, що відбувається в нас на містку.

Після Нікобарських островів прийшла пора занурюватися, але потрібно було відірватися від протичовнових літаків. Дочекавшись перезміни австралійських льотчиків, з нашого тральщика у вечірніх сутінках спустили пліт із радіолокаційними відбивачами. Ми ж занурилися і лягли на зворотний курс, (В. М.) маскуючись власним кільватерним струменем. А пліт із радіолокаційними відбивачами впродовж ночі колихався на буксирі у тральщика, імітуючи перископ підводного човна та дезорієнтуючи пілотів.

Відірвавшись від стеження літаків, ми спливли на сеанс зв'язку й дістали наказ слідувати на перехоплення американського атомного ударного авіаносця USS «Carl Vinson» (CVN-70), який здійснював своє перше розгортання [20].

І тут знову почалися випробування. «Аварійна тривога! Пожежа у 8-му відсіку – горить каюта правого борту», – прозвучало вночі. Пожежу ліквідували блискавично підлеглі командира 8-го відсіку старшого лейтенанта Віктора Батіщева. Виявилося, що секретар парторганізації начхім Сидоров вирішив модернізувати свій світильник, прикріплений до ліжка, і поставив лампочку більшої потужності – напевно, для того, щоб на ніч ще раз перечитати партійні директиви. Лампочка за розмірами виявилася завеликою, тому він зняв запобіжний плафон. Уві сні парторг необережно повернув голову, лампочка розбилася, оголені електроди торкнулися пір'яної подушки. Добре те, що добре закінчується.

Набагато більша загроза нависла над екіпажем тоді, коли одночасно вийшли з ладу холодильні машини Е-250 і Е-320 в 4-му і 8-му відсіках відповідно. На глибині температура води за бортом коливалася біля позначки $+20^{\circ}\text{C}$, зверху вирував шторм, а у відсіках розпалені реактори розігрівали субмарину. Покази термометра поповзли вгору. Уже пройдена позначка $+50^{\circ}\text{C}$, спиртовий стовпчик підбирається до $+60^{\circ}\text{C}$. Замість п'яти чоловік, розписаних по бойовій готовності № 2 в турбінному відсіку, вахту ніс лише один моряк. Упродовж п'яти хвилин, знемагаючи від спеки, підставляючи свою голову під цівку води, що стікає з непрацюючого повітроохолоджувача, турбініст на маневровому управляє турбінами. Трохи більше, протягом 15 хв., на пульті управління реакторами (ПУ ГЕУ) може нести вахту один офіцер-управлінець (замість трьох осіб у штатному режимі). Потім їх замінюють іншими підводниками. Кілька підводників уже отримали тепловий удар і охолоджувалися у трюмі 3-го відсіку та «провізіонці» 2-го. Весь екіпаж зосередили в носових відсіках – у 1-му торпедному і в 2-му акумуляторному. У центральний пост я приніс із дому вентилятор. Обдуваючи «боцманят» на бойових постах БП-31 (управління вертикальним стерном) і БП-36 (управління горизонтальними рулями), «вухань» хоч якось забезпечував толерантні умови морякам, що утримували задані глибину і курс. Зрідка бажаний струмінь повітря досягав і БП-35, де біля станції занурення і спливання наготові стояв старшина команди трюмних. Але незважаючи на це, у центральному посту температура невблаганно підвищувалася, і дедалі важче було нести навіть вкорочену до двох годин вахту. Старшина команди рефрижераторників, комуніст мічман Смірнов утік зі свого бойового поста. Замість нього в саме пекло кинулися безпартійний мічман Татаринів разом із командиром дивізіону живучості капітан-лейтенантом Дмитром Ліфінським.

Минуло довгих одинадцять годин, поки запустили носову «холодільку». Весь контур вона забезпечити не могла, тому її перевели на носове кільце. Настав перелом. Стала у пригоді і наша з Миколою Трушковим рекомендація, висловлена на нараді офіцерів: спливання в надводне положення, як пропонували старпом і замполіт, тільки ускладнить ситуацію, додавши фактор сильної хитавиці та липку вологість забортного повітря. Замість цього, з огляду на досвід охолодження міцного корпусу забортною водою під час пожежі на К-122, ми запропонували розвинути максимально можливий у нашому становищі підводний хід,

щоб посилити обтікання міцного корпусу водою через шпигати легкого корпусу. Ми протрималися! Ліфінський і Татаринов запустили носову «холодільку», а через чотири години стала до ладу і кормова холодильна машина. Підводний човен вчасно зайняв рубіж перехоплення, і ось уже на пошуковій станції «Накат-М» запеленговані характерні сигнали американських корабельних радіолокаційних станцій... Незабаром авіаносець відвернув на S, у сторону ВМБ Дієго-Гарсія.



Фото 4. На екваторі



Фото 5. На рейді о. Сокотра (зліва направо: Нептун – мічман Передерій (на передньому плані зліва направо: КЕНГ лейтенант Кустов, СПК кап. 3 р. Рижук, ПК каплейт Калініченко, к-р БЧ-4, РТС старший лейтенант Кривомазов) КГАГ Яранцев, КД-3 Ліфінський)

Пройшовши Андаманські острови, 14 жовтня ми перетнули екватор. За флотською традицією морський цар Нептун зі своєю свитою відвідав підводний човен, занурив у морській купелі тих молодих моряків, які вперше перетнули екватор, і вручив їм свої грамоти. Незалежно від звань і рангів, згідно з традицією підводників, моряки випили по цілому плафону солоної забортної океанської водички на робочій глибині занурення. За кілька днів ми вже ошвартувалися біля борту плавбази «Волга» на північному рейді о-ва Сокотра, де «прописалася» 8-ма ОПЕСК. Поки командири кораблів разом зі штурманами і зв'язківцями отримували інструктаж у командира ескадри, екіпаж К-42 поповнив запаси прісної води, регенерації і провізії, помився, подивився кінофільми на плавбазі, де нас прийняли з щирою гостинністю. Я ж із боцманом Авдеевим спробував усунути проблеми з якорем, який заклинив щит-обтічник клюза, позбавивши човен можливості постановки на якір. Не перший раз я працював із боцманом в одній команді...

...Якось узимку, у лютий шторм, човен слідував для укриття в затоку Володимира (Приморський край). Вийшов із ладу привід віддачі якоря з 1-го відсіку, і мені довелося по слизькій крижаній надбудові йти (точніше, повзти) до лючка

носового шпиля. Мічман Авдеев страхував мене на 20-метровому шкерті. Серед штормових хвиль, що перекочувалися по надбудові, з'явилася одна велика потужна хвиля, яка відірвала мене від корпусу ПЧ і кинула за борт. Страхувальний шкерт став тією єдиною тоненькою ниточкою, що зв'язувала мене з човном, який ішов крізь шторм, з друзями по міцному корпусу, з життям... Потім мені розповідали очевидці (старший на борту ЗКД-26 В.О. Кожевніков і командир ПЧ Є.І. Травін), що, не встигнувши ще як слід відреагувати, вони побачили, як другою хвилею мене жбурнуло назад на надбудову. Закріпившись на ній, я зумів відчинити люк і спуститися у простір між легким і міцним корпусами. Боцман Авдеев був поруч...

Тепер під палючим сонцем стояло інше завдання. Гідрокостюми та ізолюючі апарати не годилися, тому що сковували рухи і не давали протиснутися в якірну вигородку. Довелося пірнати практично по формі «нуль». Гострі черепашки, якими обріс човен, ставили свої криваві автографи на голому тілі. Ні кувалда, ні малий розсувний упор не допомогли звільнити якір. Не допомогло і використання швартовного шпиля із заведеним за лапи якоря швартовним кінцем – вибивало електропривід. Незабаром і ці спроби були припинені. Подряпини та синці на тілі, на відміну від в'єтнамських, зажили швидко.

Ми знову вийшли в море. За цей невеликий вихід, завдячуючи чітко спланованій штабом 8-ї ОПЕСК схемі відпрацювання бойових вправ і завдань, ми закрили практично весь курс бойової підготовки торпедних атомних підводних човнів за 1983 р. Підводна дуель з дизель-електричним підводним човном закінчилася нашою перемогою. Був також торпедований надводний умовний противник – есмінець 56-А проекту «Винахідливий». На розборі екіпажу поставили оцінку «відмінно». Та головне навчання «Океан-83» було попереду. Ескадра проводила його одночасно з Північним, Балтійським, Тихоокеанським, Чорноморським флотами, Каспійською та Середземноморською флотиліями. Із 17 жовтня 1983 р. до 27 лютого 1984 р. із Североморська до Владивостока здійснював перехід важкий авіанесучий крейсер «Новоросійськ».

Перед нами була поставлена задача: на першому етапі здійснити протичовнову охорону океанського конвою, а на другому – знищити загін бойових кораблів спільно з ракетним атомним підводним човном К-144 (командир – капітан 2 рангу А.А. Ісай). Занурившись на південь від о-ва Сокотра, ми рушили на S-E – назустріч конвою. Яким же було наше здивування, коли, спливаючи на черговий сеанс зв'язку, наша радіолокаційна станція «Альбатрос» у режимі «однообзор» захопила берег. За штурманськими розрахунками Сокотра давно вже була за кормою. Виявилось, що в цю пору року на глибині була течія, прямо протилежна поверхневій, що для штурманів стало прикрою несподіванкою. Виконання завдання опинилося під загрозою. Скорегувавши курс, ми пішли на перехоплення конвою з урахуванням запізнення. Незабаром в окулярі перископа з'явилися силуети чотирьох великих рибальських траулерів в охороні сторожового корабля «Вовк» і есмінця «Винахідливий». Далі сталося те, що перекреслило

всі зусилля екіпажу. Випускник військово-морської академії капітан 2 рангу Є. Травін розцінив конвой як загін бойових кораблів і, незважаючи на застереження своїх помічників, вирішив атакувати те, що, згідно з планом навчання, ми мали б захищати.

Фронтвик-балтієць контр-адмірал Ф.Є. Пахальчук пізніше розповів мені, як під час війни на його з'єднання катерних тральщиків напали німецькі та фінські катери-мисливці. Він викликав на підмогу авіацію. Авіаполк, недавно перекинутий з Чорного моря на Балтику, втратив орієнтири і відбомбився по своїх. Потім командир авіадивізії перед строем моряків попросив пробачення. Тих, хто залишився живим, нагородили. Але 82 загиблі моряки не давали спокійно спати бойовому адміралу – кавалеру Золотої Зірки Героя.

Під час аналізу навчань командирська помилка була виявлена. Ситуацію ускладнило ще й те, що, спрацювавши радіолокаційною станцією «Альбатрос», ми засвітилися перед підводним човном 641 проекту – командир «дизелюхи» отримав шанс на реванш і скористався ним пречудово. Єдиним плюсом було те, що Нептун своїми штормами знову повернув наш якір на штатне місце і ми змогли без перешкод користуватися ним.

На планово-попереджувальний ремонт нам запропонували прямувати в Червоне море на архіпелаг Дахлак. Однак командир електромеханічної бойової частини Анатолій Марченко, зваживши всі «про» і «contra», вирішив зробити його власними силами поблизу плавбази «Волга», і на те були вагомі причини. Річ у тім, що підводні човни цього проекту були первістками радянського підводного атомного флоту і не призначалися для використання у тропічних широтах. Навіть наша акумуляторна батарея (типу 28 см) не мала системи водяного охолодження. При підвищенні температури «закипав» електроліт, а на Дахлаку температурні умови були ще нестерпнішими – відчувався подих Сахару.

Відновивши технічну готовність, екіпаж був готовий до нових ввідних. Жартували: «З Тихого прийшли, Індійський освоєно – час в Атлантику на Кубу». Риболовецький траулер із Бербери доставив свіжу прісну воду, морський буксир під «джинсовим» прапором привіз із Сінгапуру імпортні дріжджі (наші не витримували температури та вологості, і ми залишилися без свіжого хліба). Два фрегати проекту 1135 продовжували патрулювання біля східного узбережжя Африки, запобігаючи спробі «контри» переправити наших заручників-«геологів» у якусь із натовських країн.

Незабаром надійшов наказ залишити операційну зону 8-ї ОПЕСК і слідувати в бухту Камрань. Зворотний перехід пройшов без ексцесів. Правда, у командира штурманської бойової частини Байкова остаточно вийшов з ладу гірогоризонт перископа «Оріон», і ми змушені були для визначення місця астрономічним способом по зірках спливати в позиційне положення, вимірюючи висоти світил навігаційним секстаном. Через протокову зону нас провів радянський танкер. Після Сінгапурської протоки до Камрані йшли в надводному положенні.

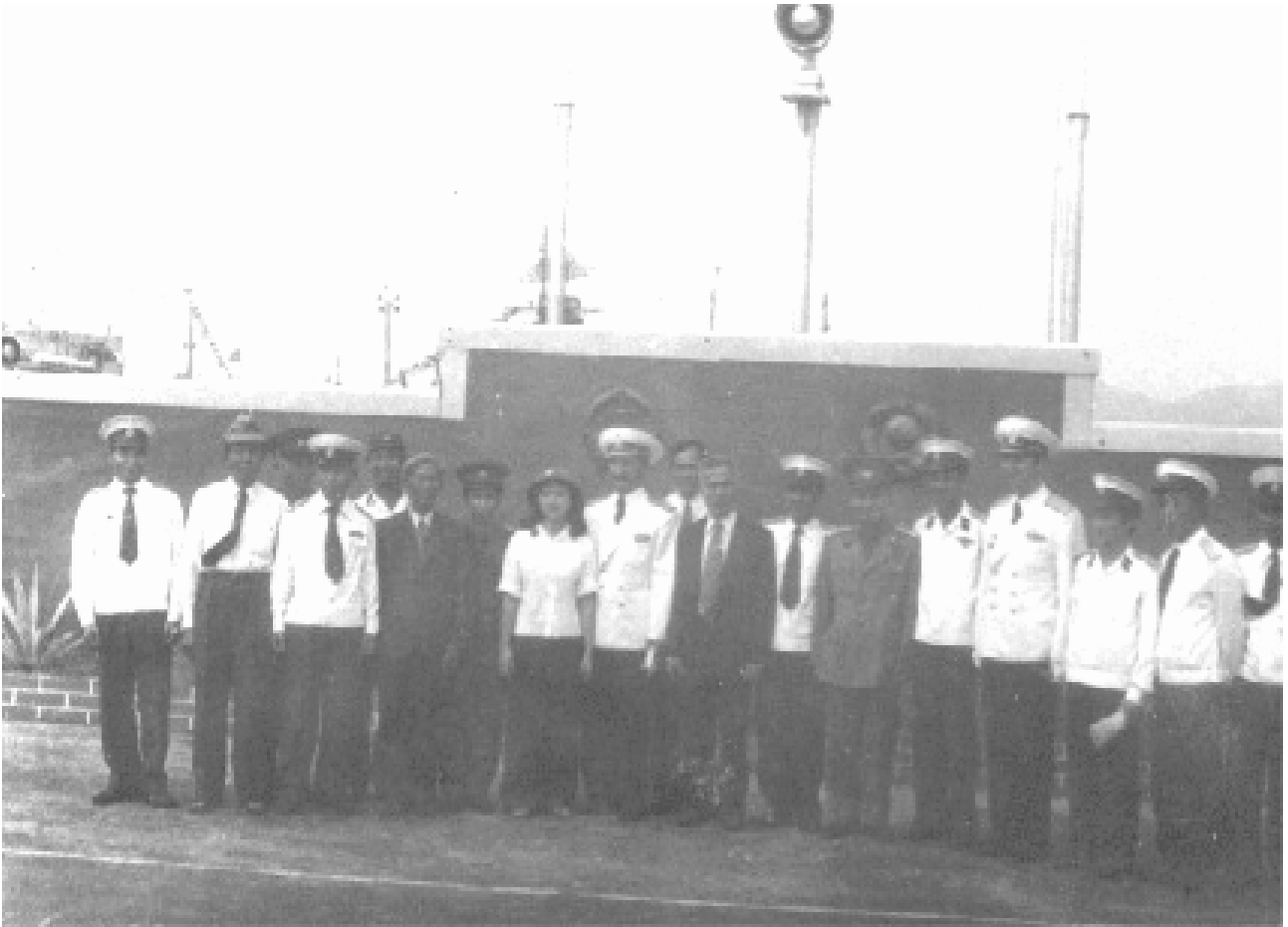


Фото 6. Командування 17-ї ОПЕСК і 4-го ВМР В'єтнаму біля трибуни

На початку листопада, коли в рідному і такому далекому Техасі родини моряків кружляли в танцях щорічного «Осіннього балу», наша К-42 утретє побувала в затишній в'єтнамській бухті. Тут мені оголосили наказ Командувача Тихоокеанського флоту від 11 жовтня 1983 р. № 0627 про допуск до самостійного керування підводним човном 627А проекту та вручили знак «Командир підводного човна». Допуск до несення вахти з моєї легкої руки одержав і наш командир групи ОСНАЗ лейтенант Ігор Логунков (згодом став старпомом К-264 671РТМ проекту).

За час нашої відсутності стали помітними будівельні успіхи контр-адмірала Рональда Анохіна: побудований «паркан дружби», заасфальтовані спортмайданчики, які тепер нагадують парадний стройовий плац. Навіть трибуна для прийому парадів збудована. Хто знає, можливо, якби не відволікалися корабельні екіпажі на будівництво таких «потьомкінських сіл», то в морі вони показували б кращі результати!

...Великий атомний торпедний підводний човен К-42 «Ростовський комсомолец» повертався з дев'ятимісячної бойової служби. Позаду був Індійський океан і п'ять морів Тихого океану (Південно-Китайське, Філіппінське, Східно-Китайське, Жовте і Японське).

6 грудня 1983 р. на знайомому пірсі бухти Павловського вишикувалася 26-та дивізія. Команда «Струнко!» По сходні на пірс зійшов наш командир – капітан 1 рангу Євген Іванович Травін. Доповідь прийняв комдив-26 контр-адмірал Олексій Арсенійович Білоусов. Потім, як було заведено ще під час війни, екіпажу було піднесено смажене поросся в нагороду за похід. Були й інші нагороди: наш механік Анатолій Марченко отримав заслужену «Зірку шерифа» (таку назву підводники дали ордену «За службу Батьківщині»), командир дивізіону руху і два управлінці – медалі «За бойові заслуги», форменки трьох матросів електро-механічної бойової частини прикрасили медалі Ушакова.



Фото 7. Заслужена нагорода кращій бойовій зміні (зліва направо: вахтовий інженер-механік, командир електротехнічного дивізіону М. Трушков; вахтовий офіцер, помічник командира ПЧ О. Калініченко; старший помічник командира ПЧ А. Рижук)

Правда, прикро було за командира другого дивізіону Миколу Трушкова, командира третього дивізіону Дмитра Ліфінського і хіміка-санінструктора мічмана Татарінова, яких нагороди оминули. Трохи пізніше таємниця нагород розкрилася: пройшло лише те, що похапцем на клаптику паперу, як-то кажуть, «навздогін», записав наш механік московським перевіряльникам, а штатні подання загубилися десь в інстанціях.

Доцільно проаналізувати різноманітні підходи щодо забезпечення бойової служби атомних торпедних підводних човнів на різних з'єднаннях та флотах Радянського Союзу.

**Порівняльна таблиця № 1 атомних торпедних підводних човнів
радянського флоту, які здійснювали бойову службу в Індійському океані
(без врахування міжтеатрових переходів)**

Покоління	1		2			2+
Проект	627А	659Т	671	671В	671РТ	671РТМ
Тактичний номер	К-42	К-45, К-59, К-122, К-151	К-38, К-481	К-314	К-488, К-517	К-247
Роки БС в ІО	1983	1974 – 1979	1979 – 1981	1985	1980 –1981	1982
Число відсіків	9		7		8	
Покриття Л/К проти ГЛС	Легкий корпус необрезинений, шпігатний		Легкий корпус обрешинений із задраєними шпігатами, тобто ефект «термоса» для МК			
Водоводяний реактор	2 x 60 Мвт ВМ-А		2 x 72 Мвт ВМ-4			
Активна зона	ВМ-2АГ		ВМ-4, ВМ-4-А, ВМ-4-А1, ВМ-4-СГ, ВМ-4- СГМ			
Комп. решітка	КР		1 ЦКР (центральна) та 2 ПКР (периферійні)			
Цирк. нас. ПК	ГЦН+ВЦН на кож. борт		чотири дворежимних ЦНПК на кожний борт			
ГТЗА	2 x 19500 к. с. на 2 вали		1 ГТЗА – 615 x 31000 к. с. на 1 лінію валу			
Основна мережа електр. струму	175 – 320 вольт постійного струму		трифазна 380 вольт 50 Гц змінного струму			
Керування механізмами	Ручне та гідравлічне		напівавтоматичне електрогідравлічне дистанційне з пультів			
ПУТС	«Ленінград» електромех.		«Брест»		«Ладога»	
			електромех.			
ПУРС	-		-	«Нева» ел.механіч		
БІУС	-		-	-	«Аккорд»	
Зброя	НТА 8 x 53 см ГС-100 Пневма- тичних	НТА 4 x 53 см ГС-200, 2 x 40 см ГС-250 КТА 2 x 40 см ГС-250	НТА 6 x 53 см ГС-200 Пневма- тичних	НТА 6 x 53 см ГС-200 Пневма- тичних	НТА 6 x 53 см ГС-200 Пневма- тичних	НТА 2 x 65 см 4 x 53 см Пневмо- гідравлічних
ГАС/ГАК	МГК-400 «Рубікон»	МГ-10, МГ-20, МГ-25, МГ-200 та «Плутоній»	МГК-300 «Рубін» ламповий		МГК-400 «Рубікон» транзистор	МГК-500 «Скат» процесор
СОКС	Снегірь	-	Снегірь			

Нав. комплекс	Сіґма	Сила-Н	Сіґма-671	Сіґма-РТ	ІНС Медведиця
Засоби зв'язку	лампові: РПДУ Р-651 «Окунь», Р-654 «Іскра», РПУ Р-756 «Глибина», Р-658 «Брусніка»			Комплекс «Молнія» на процесорах	
Холодильні машини	Паро-ежекторні: Е-250, Е-320		Паро-ежекторні:	Паро-ежекторні:	
				2 фреонові	

Наприклад, 3-тя дивізія 1-ї флотилії Північного флоту на бойову службу в Індійський океан послала послідовно два атомні торпедні підводні човни другого покоління проекту 671, забезпечивши кожен резервним екіпажем, який базувався на плавбазі. Отже, 91-й екіпаж (командир – капітан 2 рангу О.А. Петров) на К-38 вийшов із Північного флоту, здійснив перехід в Індійський океан та виконав штатну бойову службу, передавши корпус штатному екіпажу К-481 (командир – капітан 1 рангу А.Р. Шпортько), який після штатної бойової служби й повернувся на Північний флот. Тобто корпус К-38 здійснив двома екіпажами бойову службу тривалістю у 180 діб у період із 1979 до 1980 рр. Чергову бойову службу в такий спосіб у період 1980–1981 рр. здійснив ПЧА К-481, який із Півночі до Індійського океану привів штатний екіпаж, а з Індійського океану у зворотному напрямі – 91-й екіпаж. Так само виконав БС ПЧ К-517 проект 671РТ 33-ї дивізії 3-ї флотилії Північного флоту, який із Півночі перегнав штатний екіпаж капітана 2 рангу Р.З. Чеботаревського (30.06. – 05.10.1980), а у зворотному напрямі – екіпаж К-488 капітана 1 рангу А.І. Чулімова (05.10.1980 – 10.01.1981). Від лютого 1980 р. і до жовтня 1981 р. бойову службу в Індійському океані здійснив однотипний атомний ракетно-торпедний підводний човен другого покоління К-488 33-ї дивізії, на якому під час БС встановили дві фреонові холодильні установки. Діяльність К-488 забезпечувалася чотирма екіпажами (534-м екіпажем капітана 2 рангу В.Б. Кудрявцева; 246-м екіпажем капітана 2 рангу О.М. Костенка; екіпажем ПЧ К-513 капітана 2 рангу В.А. Маслова та штатним екіпажем ПЧ К-488 капітана 1 рангу А.І. Чулімова). За свідченням командира К-481 капітана 1 рангу А.Р. Шпортька, температура у відсіках була $+40^{\circ} - 50^{\circ} \text{C}$ [12].

Коли ж черга знову дійшла до тихоокеанських ракетно-торпедних атомарин покоління (2+) пр. 671РТМ, то 45-та дивізія, ігноруючи нормативні вимоги та досвід Північного флоту, послала в Індійський океан у 1982 р. ПЧ К-247 (командир – капітан 2 рангу Ю.В. Кирилов) на 7 місяців! За свідченням командира, температура у відсіках була $+70^{\circ} - 90^{\circ} \text{C}$ зі 100 % вологістю, що негативно позначилося на корабельній зброї та технічних засобах навігації, зв'язку, гідроакустики та БІУС (бойової інформаційно-управляючої системи). Ще одна 10-місячна бойова служба ПЧА К-314 проекту 671В з екіпажем К-454 (командир – капітан 1 рангу В.О. Качанов) 26-ї дивізії 4-ї флотилії ТОФ закінчилася важкою радіаційною аварією з розривом першого контуру, розплавленням активної зони та радіаційним забрудненням [10]. Тобто виявилася прикра закономірність: чим сучасніший

атомний підводний човен, тим менше він придатний до бойового використання у тропіках, зокрема в Індійському океані. Фактично в Індійському океані серед атомарин першого покоління найчастіше використовувалися підводні човни проекту 675 (675МК), у яких були більш потужні паро-ежекторні холодильні машини Е-320 та Е-500 (див. Таблицю № 2).

Порівняльна таблиця № 2 бойового використання атомних підводних човнів першого покоління Тихоокеанського флоту (автор Ю. Ведерніков)

АПШ	Проект	Службовий вік, лет.	Хідове время, год.	Пройденное расстояние, миль.	Боевые службы (БС)		Ремонтные периоды, мес.	Коэффициенты напряжения за весь период службы			Дальнейшие модификации и переименования
					Количество во	Служба по всем БС, всего		К _{хн}	К _{он}	К _{рн}	
К-7	675	22	28687	190151	11	736	98	0,15	0,09	0,37	-
К-10	675	23	22966	193547	6	301	147	0,11	0,04	0,54	Мод. 675МКВ.
К-14	627А	30	22273	185831	7	295	112	0,09	0,04	0,33	-
К-23	675	23	22492	114681	4	415	57	0,11	0,05	0,2	Мод. 675МК
К-31	675	22	21392	181051	7	572	79	0,11	0,07	0,3	К-431
К-34	675	25	16200	219913	6	304	122	0,07	0,03	0,37	К-134, мод. 675МК
К-42	627А	25	17486	144481	4	460	91	0,08	0,06	0,36	«Ростовский консомалец»
К-45	659	23	24907	197894	7	662	105	0,1	0,08	0,38	Мод. 659Т.
К-48	675	23	24445	178510	3	259	57	0,12	0,03	0,2	Мод. 675К.
К-55	658	25	21670	142898	5	272	64	0,1	0,03	0,29	Мод. 658М.
К-56	675	25	16232	124469	3	313	147	0,07	0,03	0,49	Мод. 675МК
К-57	675	27	26332	252119	9	1263	63	0,13	0,11	0,21	Мод. 675МК
К-59	659	24	23053	192570	5	197	69	0,1	0,02	0,24	К-259, мод. 659Т.
К-66	659	19	15663	143037	7	272	47	0,09	0,04	0,2	Мод. 659Т.
К-94	675	25	18205	198266	9	730	158	0,08	0,08	0,53	К-204, мод. 675МК.
К-108	675	25	27861	235451	5	270	60	0,13	0,03	0,28	-
К-115	627А	25	22070	178509	3	119	52	0,11	0,01	0,21	-
К-116	675	20	19965	136456	6	375	112	0,11	0,06	0,52	-
К-122	659	16	11644	70497	4	258	66	0,08	0,04	0,34	Мод. 659Т.
К-133	627А	27	21926	168889	6	244	57	0,1	0,03	0,2	-
К-151	659	26	33015	301953	8	763	69	0,2	0,08	0,27	Мод. 659Т.
К-175	675	25	25755	19525	2	241	168	0,12	0,03	0,54	Мод. 675МК
К-178	658	26	18186	137109	5	262	63	0,07	0,02	0,23	Мод. 658М, Мод. 658Р
К-184	675	25	24330	193136	8	390	89	0,11	0,08	0,23	Мод. 675МК
К-189	675	25	19481	153504	8	928	104	0,1	0,1	0,35	К-144, Мод. 675МК
25 АПЛ		24,04				444,04	89,44	0,1056	0,0504		

Підводні човни 659Т проекту рідше були в Індійському океані, однак доволі часто використовувалися в Південно-Китайському морі, маючи при тій самій потужності реактора холодильні машини меншої потужності Е-250 та Е-320. При тих самих параметрах підводі човни 627А проекту на бойову службу в Індійський океан ходили лише один раз (за винятком міжтеатрового переходу). Цим підводним човном був К-42!

Серед атомарин другого покоління «прописку» в Індійському океані дістали ПЧ проекту 670 (670М), які мали замість двох лише один реактор ВМ-4, тобто менше теплотворення порівняно з двореакторними ПЧ проектів 671 (671В, 671РТ, 671РТМ). Рекорд перебування в Індійському океані за ПЧ К-43 «Чакра» пр. 670М (на три роки була передана у ВМС Індії). Нині у складі індійських ВМС у 10-річній оренді перебуває атомний багатоцільовий ПЧ К-152 971 проекту (третього покоління), на якому, сподіваюсь, усунуто температурні недоліки його попередників.

З огляду на зазначене ми дійшли таких висновків:

1. Найбільша кількість бойових служб в Індійському океані припала на атомарини першого покоління з огляду на меншу теплову «невразливість»: відсутність ефекту «термоса» між міцним та легким корпусом та відсутність автоматизованих цифрових систем на процесорах, чутливих до температурного режиму.

2. Найпридатнішими до бойової служби в Індійському океані серед атомарин були:

– проект 675 (675МК), перше покоління, унаслідок більшої потужності холодильних установок при однаковому тепловиділенні реакторів;

– однореакторний проект 670 (670М), друге покоління, унаслідок меншого тепловиділення.

3. Організаційні переваги в забезпеченні діяльності атомних підводних човнів шляхом «страхування» другими екіпажами та додержанням нормативних термінів автономного плавання належать підводникам Північного флоту.

4. Під час розгортання атомарин із пунктів постійного базування на бойову службу в тропічні райони і, особливо, при поверненні у зворотному напрямі принаймні командування Тихоокеанського флоту не брало до уваги температурні перепади (теплове розширення-звуження), що негативно впливало на технічні засоби підводних човнів і призводило до аварійних ситуацій.

Джерела та література:

1. Берзин А.С. Холодная война [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://artofwar.ru/b/berzin_a_s/. – Назва з екрана.
2. Конев А.В. Первый атомоход Тихоокеанского флота «К-45»: люди и судьбы. – Владивосток: Изд-во ДВГТУ, 2008. – 288 с.
3. Кириллов Ю.В. 2-я Краснознаменная флотилия атомных подводных лодок // Тайфун: Военно-технический альманах. – Вып. № 48.
4. Кириллов Ю.В. 45-я дивизия атомных подводных лодок ТОФ // Тайфун: Военно-технический альманах. – Вып. № 46.
5. Спириин Ю.Ф. 38-я дивизия подводных лодок // 17-я оперативная эскадра кораблей Тихоокеанского флота / авт. сборника Н.Ф. Матюшин. – М.: Изд. Кучково поле, 2011. – 400 с.
6. Галутва И., Калиниченко А. «К-42»: Под Полярной звездой и созвездием Южного креста. – Харьков: Фарватер submarines, 2012. – 52 с.

7. Коротких В.В. История АПЧ К-122. Сайт «Автономка» А. Викторова. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.avtonomka.org/vospominaniya/1100-istoriya-apl-k-122.html>. – Назва з екрана.
8. Сувалов Ю.В. Заметки старого подводника. Сайт «Автономка» А. Викторова. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.avtonomka.org/vospominaniya/content/10987.html>. – Назва з екрана.
9. Трошин В.В. Любимцы Богини: роман. – Краснодар: Совет. Кубань, 2009. – 336 с.
10. Терещенко А.Ф. Черный принц. – Харьков: «Фарватер submarines», 2012. – 128 с.
11. Храпович А.И. На переломе эпох (заметки подводника). Сайт «Автономка» А. Викторова. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.avtonomka.org/vospominaniya/content/144-kapitan-1-ranga-khraptovich-albert-ivanovich-na-slome-epokh.html>. – Назва з екрана.
12. Шпортько А.И. К-38 и К-481 в Персидском заливе // Осинцев И.В. 3-я дивизия подводных лодок Северного флота. Люди, корабли, события. – СПб.: Тайфун, 2016. – 400 с.
13. Калиниченко А. Трижды меченный // Командор. – Вып. 2. – Одесса: Исма-Инвест и Астропринт, 2000. – 28 с.
14. Калиниченко А. Трижды меченный // Тайфун: Военно-технический альманах. — Вып 50. – СПб., 2007. – С. 29 – 35.
15. Калиниченко А. Трижды меченный. Издание второе, испр. и доп. Вып. 8 (3) / ВОО «Всеукраинский союз писателей-маринистов. – Одесса: Центр полиграфии «Успенский», 2013. – 48 с.
16. Калиниченко А.А. Командор. – Одесса: Астропринт, 2004. – 160 с.
17. Калиниченко А.А. Созвездие Командора. – Одесса: Астропринт, 2008. – 288 с.
18. Калиніченко О. Океанами Арея. – Одеса: КП ОМД, 2015. – 324 с.
19. USS Enterprise CVN-65. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.uscarriers.net/cvn65history.htm>. – Назва з екрана.
20. USS Carl Vinson CVN-70. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.uscarriers.net/cvn70history.htm>. – Назва з екрана.

© Александр КАЛИНИЧЕНКО

ИСТОРИЧЕСКАЯ РЕТРОСПЕКТИВА ДЛИТЕЛЬНЫХ БОЕВЫХ СЛУЖБ СОВЕТСКИХ АТОМНЫХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК В ИНДИЙСКИЙ ОКЕАН НА ПРИМЕРЕ ПОХОДА ПЛ К-42 В 1983 ГОДУ

Освещены действия ПЛ К-42 на боевой службе в Индийском океане в высокотемпературных изнурительных условиях и неудовлетворительных для берегового обеспечения профилактического ремонта и отдыха экипажа в ПМТО Камрань. Произведено сравнение действий атомарин различных поколений в одинаковых климатических условиях.

Ключевые слова: подводная лодка, Индийский океан, автономка.

© *Oleksandr* KALINICHENKO

**HISTORICAL RETROSPECTIVE OF LONG-TERM SEA VOYAGES
OF SOVIET SUBMARINES WITH NUCLEAR PROPALTION IN THE
INDIAN OCEAN AS THE EXAMPLE OF THE SUBMARINE «K-42»
AT 1983**

Military operations of the nuclear submarine «K-42» in the Indian Ocean in high-temperature exhausting conditions and inadequate coastal maintenance of the preventive repair and rest of the crew at the Kamran. Comparison of the activity of nuclear submarines of different generations under the same climatic conditions.

Keywords: *Submarine, Indian Ocean, submerged battle voyage.*