



З. О. Калініченко, Г. О. Леонова, К. О. Калініченко

## ПІДВОДНА ОДІССЕЯ КОМАНДОРА

Колективна монографія  
(історична біографія)



**Автори-упорядники:**

З. О. Калініченко (Одеса), Г. О. Леонова (Айя Напа), К. О. Калініченко (Лондон).

**Рецензенти:**

**БЛІНЦОВ Володимир Степанович**, д.т.н., професор, професор кафедри електричної інженерії суднових та роботизованих комплексів Національного університету кораблебудування імені адмірала С. О. Макарова;

**ХМАРСЬКИЙ Вадим Михайлович**, д.і.н. за фахом «Історія України», професор, професор кафедри історії України і спеціальних історичних дисциплін Одеського національного університету імені І. І. Мечникова

*Презентовано в Інституті ВМС Національного університету  
«Одеська Морська Академія» 11.11.2025,*

*Військово-морському ліцеї імені віце-адмірала В. Г. Безкоровайного 13.11.2025,  
Одеській обласній універсальній бібліотеці імені М.С. Грушевського 10.02.2026.*

На першій сторінці світлина-колаж «Рубка ПЧАТ К-42 «Ростовський комсомолец»» з чотирма українцями зліва направо: СПК капітан 3 рангу Олександр Олександрович Калініченко, к-р БЧ-5 капітан 2 рангу Анатолій Михайлович Марченко, к-р турбінної групи капітан-лейтенант Петро Іванович Ісайченко, ЗКПЧ капітан 3 рангу Миколай Миколайович Драпалюк.

одіссея Командора : колективна монографія (історична біографія) / автори-упорядники  
ПЗ2 З. О. Калініченко, Г. О. Леонова, К. О. Калініченко. – Львів – Торунь : Liha-Pres, 2026. – 160 с.

ISBN 978-966-397-588-7

DOI 10.36059/978-966-397-588-7

У субмарин, як і у людей, своя доля. Одні помпезні й перспективні, йшли геть, уносячи у морську безодню людські життя разом зі своєю, почасти дуже короткою історією. Інші тихо тягнули свою лямку, без яскравих сполохів, не докучаючи ні людям, ні морям. Треті десятиліттями несли вахту в морях та океанах, нагадуючи людську долю, де не все помазано медом, де ратна праця шляхетна, де Честь вище ніж амбіції. Такі субмарини виховували морських легінів, передаючи їм свій запас міцності. Але бувало, й самі страждали від істот слабких духом, що вмюють лише «бовтатися» на міліні.

Автори-упорядники родини Сан Саніча зібрали й упорядкували спогади свого Обранця та Батька, опублікувавши цю збірку оповідань для юнаків, що мріють стати справжніми моряками, перш за все курсантів військово-морської академії ВМС та морських навчальних закладів України.

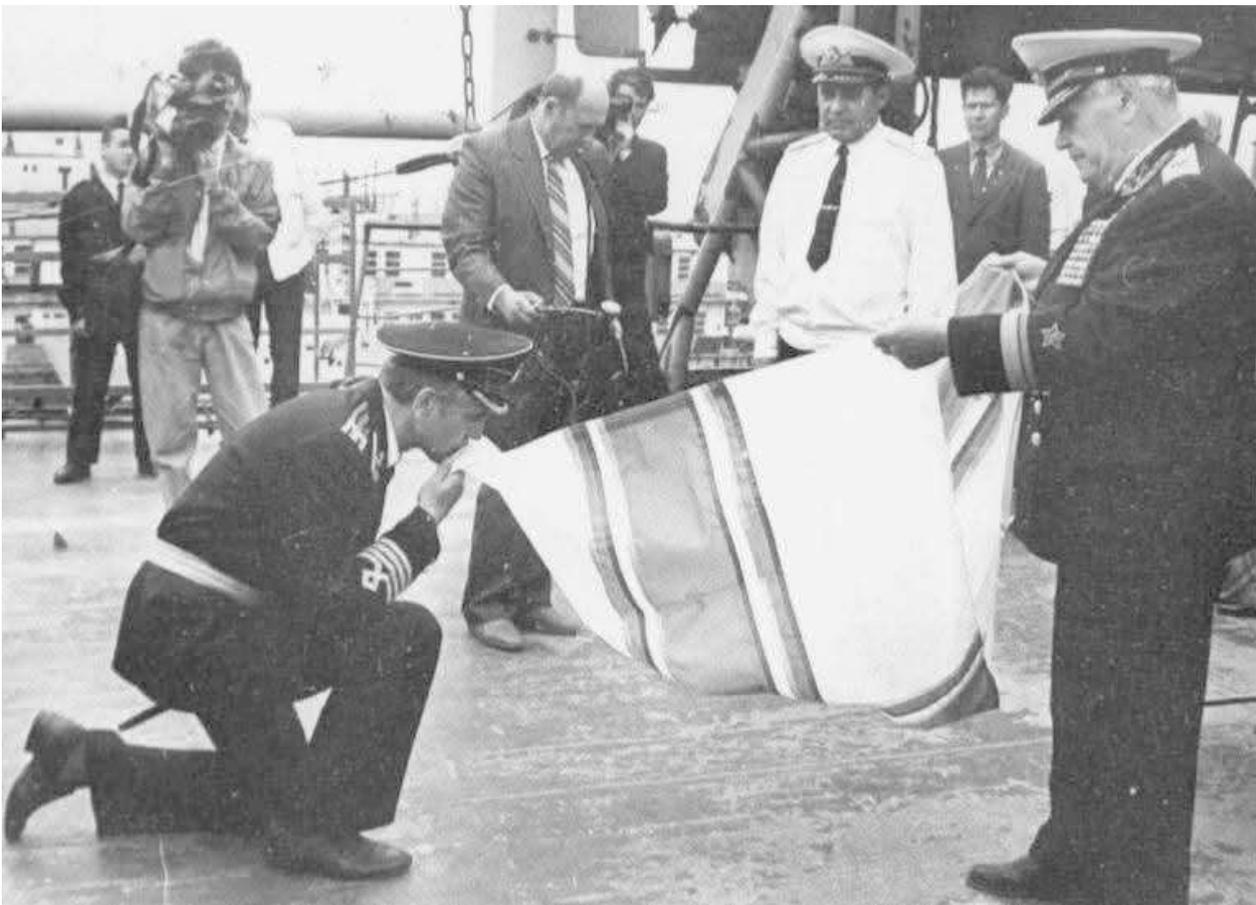
УДК 821.161.2-94

**=СХВАЛЕНО=**

**Її Королівська Високість КЕТРІН,  
Принцеса Уельська, Герцогиня Ротсейська,  
Графиня Честерська**



**14 лютого 2026 року, Лондон**



**9 травня 1997 року, Практична гавань Одеського морського порту.  
Вручення Прапора ВМС ЗС України Героєм-фронтовиком контр-адміралом  
ПАХАЛЬЧУКОМ Федором Єфремовичем командиром великого десантного корабля  
«Рівне»<sup>1</sup> 1-го дивізіону Західного військово-морського району Військово-Морських Сил  
Збройних Сил України капітану 2 рангу КАЛІНІЧЕНКО Олександрю Олександровичу**

<sup>1</sup> 10 квітня 1994 року військовий транспорт «Челекен» чф вmf рф самочинно вивіз навігаційне устаткування «Марс-75», яке було призначене для забезпечення кораблеводіння у військовий час в Одеській затоці. У відповідь на цей агресивний акт десантно-штурмова рота Болградської аеромобільної дивізії захопила Практичну гавань Одеського морського порту тим самим забезпечивши перехід у склад ВМС ЗС України великого десантного корабля «Ілля Азаров» та номерного середнього десантного корабля, на базі яких і був сформований 1-й дивізіон кораблів ОВР ЗМР ВМС ЗС України.

## АНОТАЦІЯ

*Калініченко З.О., спеціаліст, вчитель-методист, викладач англійської мови Одеського ліцею №-43. Леонова (Калініченко) Г.О., магістр, вчитель вищої категорії, викладач математики та інформатики Одеського ліцею №-43. Калініченко К.О., магістр. Підводна одіссея Командора.*

В колективній монографії (історичній біографії) наведено приклади «жіночого погляду» одеситок на лицарів підводної безодні. Означено систему координат у вигляді структурної схеми військово-морської історії України та оприлюднено першу сотню представників Української наукової школи мореплавства (УНШП). Показано розвиток підводної складової УНШП через наведення прізвищ командирів атомних підводних човнів українського походження. Обрано представника і досліджено його службовий шлях у царині підводного мореплавства. Зокрема, проаналізовано чинники, які побудили ім'я река пов'язати свою долю з підводним флотом, а через п'ятнадцять років служби у міцному корпусі свідомо завершити її. Акцентовано увагу на першій офіцерській посаді у підводному флоті і попередній практичній морській підготовці для її зайняття. Розглянуто усі можливі труднощі, з якими стикається молодий офіцер-підводник. Особливу увагу звернуто на його дії в екстремальних ситуаціях. Попутно досліджено чинники, які створили ці екстремальні ситуації як на практичних торпедних стрільбах, так і на бойовій службі у віддалених куточках океану. Іншим напрямом дослідження став період шляху до командирських телеграфів, який був пов'язаний з маневруванням проти кораблів вірогідного супротивника, у тому числі й у віддалених акваторіях Світового океану. Розроблено сім таблиць, що дозволяють зробити певні висновки штучного створення проблем для екіпажів атомних підводних човнів організаційного, технічного та тактичного характеру. Наведено п'ять схем, що наглядно демонструють викладення матеріалу. Зроблено дієві висновки. Фіналом дослідження став зв'язок розвідок піввікової давнини з сьогоденням російсько-української війни XXI ст.

**Ключові слова:** атомний підводний човен, морська підводна зброя.

## ANNOTATION

*Kalinichenko Z.O., specialist, teacher-methodologist, English teacher of Odessa Lyceum No. 43. Leonova (Kalinichenko) G.O., magister, teacher of the highest category, teacher of mathematics and computer science of Odessa Lyceum No. 43. Kalinichenko K.O., magiuster. **The Commander's Underwater Odyssey.***

The collective monograph (historical biography) provides examples of the "female view" of Odessa women on the knights of the underwater abyss. The coordinate system is indicated in the form of a structural diagram of the naval history of Ukraine and the first hundred representatives of the Ukrainian Scientific School of Navigation (USSN) are published. The development of the underwater component of the USSN is shown by citing the names of commanders of nuclear submarines of Ukrainian origin. A representative is selected and his career in the field of underwater navigation is investigated. In particular, the factors that prompted the namesake to link his fate with the submarine fleet, and after fifteen years of service in a strong corps to consciously complete it, are analyzed. The focus is on the first officer position in the submarine fleet and the preliminary practical maritime training for its occupation. All possible difficulties that a young submarine officer faces are considered. Special attention is paid to his actions in extreme situations. Along the way, the factors that created these extreme situations both during practical torpedo firing and during combat service in remote corners of the ocean are investigated. Another direction of the study was the period of the journey to command telegraphs, which was associated with maneuvering against the ships of a likely enemy, including in remote areas of the World Ocean. Seven tables have been developed that allow certain conclusions to be drawn regarding the artificial creation of organizational, technical and tactical problems for the crews of nuclear submarines. Five diagrams are presented that clearly demonstrate the presentation of the material. Effective conclusions have been drawn. The finale of the study was the connection of half-century-old intelligence with the present of the Russian-Ukrainian war of the 21st century.

**Keywords:** nuclear submarine, naval underwater weapons.



**Рецензія  
на колективну  
монографію  
«Підводна одиссея  
Командора»**

(автори-упорядники:  
Калініченко З.О., Леонова  
Г.О., Калініченко К.О.  
Одеса, 2026)

Особисто знаючи  
головного героя  
колективної монографії  
хочу зауважити, що

можливо через скромність авторів, його досягнення не знайшли належного відображення у рецензованій праці, тим паче, що шлях до наукового визнання теоретичного здобутку Калініченка О.О. через ORCID розпочався на сторінках саме журналу Миколаївського університету кораблебудування імені адмірала С.О. Макарова у 2017 році. Про що йдеться:

Аналізуючи рукопис загальним об'ємом у 160 сторінок зазначу, що рецензії (5 стор.) та відгуки (2 стор.) хоча формально не відносяться до власне наукового тексту, але будучи поміченими у колективну монографію, дозволяють читачеві скласти попередню уяву про головного героя. Технічні сторінки: лицева, друга й остання з вихідними даними, не будучи включеними в основний зміст праці, все ж таки несуть певне психологічне навантаження через світлини, як і третя сторінка.

Список скорочень та аббревіатур стає в нагоді не тільки для пересічного читача, не знайомого з флотською лексикою, але навіть для вузьких фахівців, особливо в описі блок-схеми пневматичного торпедного апарата ГС-200, технічно пояснюючи чинники, що привели до невдалих стрільб на приз Головнокомандуючого ВМФ. Безсумнівно, що тут не обійшлося без консультацій самого головного героя.

6 авторських з 7 таблиць доречно аргументують причинно-наслідковий зв'язок з новелами на бойових службах у Тихому та Індійському океанах. Взагалі головний герой пройшов морськими стежками 3 океани й 36 морів, використавши при цьому 17 військово-морських кораблів та субмарин, 17 суден «підпрапорного», рибальського та портового флотів й один корабель морських прикордонників.

Формальна сторона колективної монографії бездоганна і містить усі необхідні частини та розділи пронумеровані належним чином, передмову, вступ, висновки, використані джерела та літературу, післямову й навіть два додатки. Сильною стороною праці є також велика кількість унікальних світлин як з особистого архіву так і з інтернету, наявно демонструючи ті думки, що їх висвітлювали автори.

Вважаю, що колективна монографія знайде свого читача та стане вагомим доробком у пізнанні того чим займалися лицарі «підводних глибин», яких так не вистачає зараз для захисту України від збройної агресії ворога з моря.

**Блінцов Володимир Степанович**, д.т.н., професор, заслужений діяч науки і техніки України, экс-проректор з наукової роботи Національного університету кораблебудування імені адмірала С.О. Макарова, лауреат державної премії України в галузі науки і техніки, багаторічний керівник Центру підводної техніки при університеті, професор кафедри електричної інженерії суднових та роботизованих комплексів.



## Рецензія на колективну монографію

### «Підводна одіссея Командора»

(автори-упорядники: Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О. Одеса, 2026)

Запропонована до рецензування праця за своїм змістом є історико-біографічним дослідженням періоду життя Олександра Олександровича Калініченка, пов'язаного з його службою на підводних човнах Тихоокеанського флоту ВМФ СРСР. Оскільки вона написана колективом авторів – найближчих родичів, її з повним правом по формальним ознакам можна назвати історичною колективною монографією.

Формальними ознаками праці є те, що вона має: передмову, вступ, три частини основного змісту, висновки та післямова. Розділи кожної з частин праці пронумеровані, що значно полегшує користування монографією для подальших

досліджень науковою спільнотою.

Аргументація проміжних та заключних висновків підкріплюється шістьма таблицями, п'ять з яких розроблені героєм оповідання (таблиця №3 взагалі публікується вперше).

Значним змістовним внеском є створення генеалогічної схеми калинового роду, та зв'язків з іншими родами для оцінки родинної тяглості до моря (у схемі відображено 12 моряків, четверо з яких були військовими моряками).

З урахуванням російсько-української війни ХХІ ст. значно модернізована структурна схема військово-морської історії України, вперше опублікована Калініченко О.О. в його дисертації 2021 року, захищена 31 січня 2022 р.

Осучаснено, в порівнянні з вищеназваною дисертацією, пантеон кавалерів ордену «Зірка Командора» до 430-річчя українських підводних сил (1595-2025) шляхом внесення імен підводників українського походження – громадян Аргентини, Естонії та США.

Монографія є історичним підґрунтям для:

- по-перше, аргументації існування підводної складової Української школи мореплавства;
- по-друге, підставою для впровадження у силових відомствах України, які задіяні у морській війні 2022-2025 років автономних безекіпажних підводних апаратів для уникнення усіх тих ризиків, яким підвержені екіпажі субмарин.

Дана праця, в більшій мірі історична, але все ж-таки знаходиться на перетині й інших наукових дисциплін, зокрема: «Національна безпека», «Озброєння та військова техніка», «Військове управління» і, безумовно, буде корисна для фахівців, перш за все ВМС ЗС України, ГУР, СБУ, які безпосередньо ведуть бойові дії на морі.

Отже, колективна монографія Калініченко Зінаїди Олександрівни (дружини), Леонової Галини Олександрівни та Калініченко Катерини Олександрівни (донечок) «Підводна одіссея Командора», сьоме видання рекомендується до друку і є вагомим волонтерським внеском авторів у справу захисту України з морського напрямку.

Професор кафедри історії України  
та спеціальних історичних дисциплін  
Одеського національного університету  
імені І.І.Мечникова, д.і.н., професор:

**ХМАРСЬКИЙ Вадим Михайлович**

## ЗМІСТ

Список скорочень та абревіатур.....	09	
Передмова.....	12	
Вступ. ПІДВОДНИЙ ФЛОТ САН САНИЧА (історичне підґрунття).....	17	
<b>Частина 1. МІНЕРСЬКА ВАХТА «СТАРОГО ЛЕЙТЕНАНТА».....</b>	<b>24</b>	
1.1 МІНЕРИ: ЛЮДИ, «ЗАЛІЗО», ВЗАЄМОВІДНОСИНИ.....	25	
1.2 ВХОДЖЕННЯ В ЛІНІЮ.....	29	
1.3 ТОРПЕДИ І МІНИ.....	31	
1.4 ТРИ «БІЙСЯ»!!!.....	34	
1.5 ПРИЗОВІ СТРІЛЬБИ.....	38	
1.6 НАПЕРЕДОДНІ.....	42	
1.7 ОСТАННІЙ ПОХІД ПЧ К-122 НА БОЙОВУ СЛУЖБУ: ПЕРЕДУМОВИ, БОРОТЬБА ЗА ЖИВУЧІСТЬ, РЯТУВАЛЬНА ОПЕРАЦІЯ...45	45	
<b>Частина 2. НА ШЛЯХУ ДО КОМАНДИРСЬКОГО МІСТКА.....</b>	<b>72</b>	
2.1 СТЕЖЕННЯ ЗА 77 АУЗ У СКЛАДІ ДВОХ АМГ 7-го ФЛОТУ ВМС США ПІД ЧАС НАВЧАНЬ “FLEETEX-82”.....	72	
2.2 ПІД СУЗІР’ЯМ ПІВДЕННОГО ХРЕСТА.....	83	
2.3 ПРЕРВАНИЙ ПОЛІТ — АБО ПРЕДТЕЧА ЧОРНОБИЛЯ!.....	95	
2.4 ПІКЕ У «ЙОДНУ ЯМУ».....	104	
2.5 «ШТРАФНИЙ» БАТАЛЬОН.....	104	
2.6 ВИХІД З ПІРВИ.....	106	
2.7 КОМАНДИРСЬКІ ТОРПЕДНІ БОЙОВІ ВПРАВИ.....	108	
2.8 РАКЕТНА СТРІЛЬБА І ВИСНОВОК.....	110	
<b>Частина 3. АЛЬФА І ОМЕГА.....</b>	<b>112</b>	
3.1 ФЛБУСТЬЄРИ.....	112	
3.2 САШУНЧИК.....	118	
3.3 УРКИ.....	123	
3.4 САЙРОВІ СОКОТИ САН САНИЧА.....	134	
3.5 СВІТЛИНИ ПЕРІОДУ МОРСЬКОЇ СЛУЖБИ САН САНИЧА У МІЦНОМУ КОРПУСІ.....	144	
3.6 ЕВОЛЮЦІЯ ПІДВОДНОГО ПРОТИСТОЯННЯ МІЖ СРСР ТА США ПІД ЧАС «ХОЛОДНОЇ ВІЙНИ».....	145	
<b>Висновки.....</b>	<b>148</b>	
<b>Використані джерела та література:.....</b>	<b>148</b>	
<b>Додаток 1.</b>	<b>3</b>	
	...151	
<b>2.</b>	<i>LNG "Gary"</i> .....	153
<b>Додаток 3.</b> Витяг з послужного списку особової справи № 3541-К на капітана 1 рангу КАЛІНІЧЕНКО Олександра Олександровича.....	155	
<b>Післямова. МОРСЬКА ДИНАСТІЯ ВІД ПРАДІДА ДО ПРАВНУЧОК.....</b>	<b>157</b>	

## СПИСОК СКОРОЧЕНЬ ТА АБРЕВІАТУР

АБ – акумуляторна батарея  
АУГ/АМГ – авіаносно-ударна/багатоцільова група  
АУЗ/АМЗ – авіаносно-ударне/багатоцільове з'єднання (з кількох АУГ/АМГ)  
БЕК - Безекіпажний катер  
БС – бойова служба  
БД – бойове чергування  
БП – бойовий пост  
БЦАПЧ – багатоцільовий атомний підводний човен  
БЧ-1 – штурманська бойова частина  
БЧ-2 – ракетно-артилерійська бойова частина  
БЧ-3 – мінно-торпедна бойова частина  
БЧ-4 - бойова частина зв'язку  
БЧ-5 – електро-механічна бойова частина  
БЧ-6 – авіаційна бойова частина  
БЧ-7 – бойова частина управління  
ВАГШ – воєнна академія Генерального штабу  
ВАРКР – важкий атомний ракетний крейсер  
ВАВКР – важкий авіанесучий крейсер  
ВМС ЗС - Військово-Морські Сили Збройних Сил  
ВВМУПП – вище військово-морське училище підводного плавання  
ВПС - пристрій для випуску з-під води дрейфуючих приладів ГПД та сигнальних  
ВМБ – військово-морська база ВМФ – Військово-Морський Флот  
ВПЛ – поїтряно-пінна човнова система пожежегасіння  
ГАС/ГАК – гідроакустична станція/комплекс  
ГЕУ – головна енергетична установка  
ГП – гідроакустичний імітаційний патрон  
ГКС – гідроакустична контрольна станція  
ГКП – головний командний пункт  
ГОН – головний осушувальний насос  
ГПД – гідроакустичний прилад протидії СРСР - Союз Радянських Соціалістичних Республік  
ГС – глибина стрільби певного типу торпедного апарату  
ДУК – пристрій для утилізації/видалення камбузних відходів  
ЕСАП – електрична система автоматичного пожежегасіння  
ЕМС – електро-механічна служба  
ЕМ – есмінець, ескадрений міноносець  
ЖБП – журнал бойової підготовки  
ЗБК – загін бойових кораблів  
ЗС – запальний стакан  
ЗІП – запасні інструменти та прилади  
ЗКД – заступник командира дивізії  
ЗРБД – захищений район бойових дій  
ІДА – ізолюючий дихальний апарат  
КБР-Т – корабельний торпедний бойовий розрахунок  
КБР-Р – корабельний ракетний бойовий розрахунок  
КВ – капсуль-запалювач  
КД – капсуль-детонатор  
КД – командир дивізії  
КДБ – комітет державної безпеки  
КГДУ – командир групи дистанційного управління  
КІП іА – контрольно-вимірювальні прилади і автоматика

**Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О. ПІДВОДНА ОДІССЕЯ КОМАНДОРА**

КП – командний пункт  
КПП – контрольні-пропускні пункти  
КПУГ – корабельна пошуково-ударна група  
КРЛ – легкий артилерійський крейсер  
ЛК – лінкор, лінійний корабель  
ЛНВМУ – Ленінградське Нахимівське військово-морське училище  
ЛОХ – хімічна об’ємна система пожежегасіння  
МГТА – малогабаритний торпедний апарат  
МГ – тип морського гідроакустичного приладу протидії  
МГС – морський гідроакустичний сигнальний прилад  
МПВ – маловодний перекис водню  
НСС – неповна службова відповідність (вид дисциплінарного стягнення)  
НТ – бойова вправа з торпедної стрільби по надводній цілі  
ОУН - Організація Українських націоналістів  
ООН - Організація Об’єднаних Націй  
ОУС – особливі умови служби  
ПДСЗ – підводно-диверсійні сили та засоби  
ПТ - бойова вправа з торпедної стрільби по підводній цілі  
ПЗВ – практичне зарядне відділення (торпеди)  
ПМТ – протичовнова міна-торпеда  
ПМР – протичовнова міна-ракета  
ППО та ППР – планово-попереджувальні огляди та ремонти  
ПУТС – прилади управління торпедною стрільбою  
ПФ – Північний флот  
ПЧО – протичовнова оборона  
ПВТ – повітря високого тиску  
ПДУ – портативний дихальний апарат  
ПЧ – підводний човен, ПЧАТ – торпедний атомний ПЧ, ПЧАК – ПЧ атомний з крилатими ракетами, ПЧАРБ – ПЧ атомний з балістичними ракетами  
рпкСП – ракетний підводний крейсер стратегічного призначення  
РДУ – регенераційна двоярусна установка  
РТС – радіотехнічна служба  
САЕТ – самонавідна акустична електрична торпеда  
СБР – станція безобмоточного розмагнічування  
СЕТ – самонавідна електрична торпеда  
СКР – сторожовий корабель  
СРЗ – судноремонтний завод  
Сл.«Х» - хімічна служба, Сл.«М» - медична служба, Сл.«С» - служба постачання  
ТА – торпедний апарат  
ТЗП – торпедо-завантажувальний пристрій  
ТОВВМУ – Тихоокеанське вище військово-морське училище  
ТОФ – Тихоокеанський флот  
ТРСП – торпедний ракетно-сигнальний прилад  
ТТБ – торпедо-технічна база  
УБЗ – устрій швидкого зарядження торпед в торпедні апарати УВО - Українська Військова Організація  
УГВР - Українська Головна Визвольна Рада  
УКХ – ультра-короткі хвилі  
УНР - Українська Народна Республіка  
УПА - Українська Повстанська Армія  
УПМ/УПК – устрій приладу маневрування/курсу через який з торпедного апарату в торпеду механічним способом вводиться запрограмована траєкторія ходу торпеди

УРСР - Українська Радянська Соціалістична Республіка  
ЧФ – Чорноморський флот  
ШПС – шумопеленгаторна станція  
ЯБП – ядерний боєприпас

**Скорочення до блок-схеми пневматичного торпедного апарату ГС-200 з глибиною стрільби 200 метрів:**

АЗ – аварійна захлопка БТС  
АЗК – автоматичний забортний клапан  
АК - атмосферний клапан  
АРО – автоматичний регулятор відсікання  
АРС – автоматичний регулятор січення  
БАЗК – балон автоматичного забортного клапана  
ББ – бойовий балон  
БК – бойовий клапан  
Бл.К – коробка блокування пострілу  
ВКО – великий клапан осушення труби ТА  
ВК БТС – випускний клапан безміхурної торпедної стрільби  
ВС – перепускний клапан верхнього стопора  
ГРЧ – глибоководний регулятор часу  
ЗКВ – задній клапан вентиляції ТА  
КВТ – клапан вирівнювання тиску в трубі ТА з забортним  
КК – контрольний краник наявності води в трубі ТА  
НБ – наливний бачок  
КБ - контрольний бачок  
Катаракт – гідравлічний замідлювач відкривання бойового клапану  
МКО – малий клапан осушення труби ТА  
М – манометр  
ОТС – відсікатель  
ОТС – відсік  
ПВТ – повітря високого тиску  
ПК – предохранительний клапан  
Пер.кл. – перепускний клапан  
ПКВ – передній клапан вентиляції ТА  
ПСТ – повітря середнього тиску  
Р – розподілювач  
ТЗЦ – торпедозаміщувальна цистерна  
УПК – перепускний клапан установки приладу курсу  
ЦБТС – цистерна безміхурної торпедної стрільби  
ЦКЗ – цистерна кільцевого зазору

**Іноземні скорочення:**

СА – крейсер артилерійський  
CG – крейсер з крилатими ракетами  
CV - авіаносець  
CVN – авіаносець атомний  
DD – есмінець, DDG – есмінець з крилатими ракетами  
F - фрегат  
SS – підводний човен  
SSN – підводний човен атомний  
SSNB – підводний човен з балістичними ракетами

## Передмова.

Мемуарної літератури зі спогадами ветеранів-підводників існує доволі багато. Праці ж їх бойових подруг, або донечок не часто зустрінеш на шпальтах журналів та часописів, не кажучи вже про полиці бібліотек з книжками або навіть монографіями.

Одеса у цьому сенсі є приємним виключенням. Художня книжка «Командир підводного човна» Лариси Іванівни Єзерської (Снісаренко) фактично про своє перше кохання 15-річної одеської дівчинки до сусіда по площадці капітан-лейтенанта Семена Івановича Коваленка, командира підводного човна Щ-403 Північного флоту, якому вона залишилась вірною до кінця життя й очистила свого коханого від навітів недоброзичливців.<sup>2</sup> Про знаменитого одесита-підводника Олександра Івановича Марінеско, командира субмарин М-96 та С-13, написав подружній дует Леонори Олександрівни Марінеско та Бориса Георгійовича Леонова.<sup>3</sup> На шпальтах журналу «Фарватер submariners» свою статтю помістила Лідія Римкович – дружина ветерана-підводника Володимира Павловича Римковича, постійного представника одеських підводників на чисельних Міжнародних конгресах ветеранів підводної безодні.<sup>4</sup>

Зінаїда<sup>5,6</sup> та Катерина<sup>7</sup> Калініченко теж бралися за перо, щоб звернути увагу читачів на деякі епізоди з життя родини підводника. Тому поява праці «Підводна одіссея Командора»<sup>8</sup> стала логічним завершенням систематизації усіх попередніх напрацювань калинової родини щодо не тільки відтворення у хронологічній послідовності офіцерської стежки офіцера-підводника, а й осмислення якісних етапів між першою офіцерською посадою командира мінно-торпедної бойової частини (ч. 1) та подальшим шляхом до командирського містка (ч.2) з детальним і послідовним описом нелегкої служби підкорювача морської безодні. Крім описової моделі викладання матеріалу застосовувався хронологічний, порівняльний, проблемний, статистичний методи історичного дослідження й компаративних студій. Синергія викладача англійської мови, випускниці механіко-математичного факультету та випускниці академії зв'язку дозволили у повній мірі прикласти свої теоретичні знання та практичні навички для опанування такого специфічного матеріалу як підводна служба чоловіка та батька. Психологічним чинникам вступу на таку не просту стежку офіцера-підводника присвячена третя частина монографії.

<sup>2</sup> Єзерська Л.І. Командир підводного човна. Повість. Одеса: вид-во МП ЦСП «Оптімум», 1999. 292 с.

<sup>3</sup> Марінеско Л.О., Леонов Б.Г. Ти наша гордість, батько!. Одеса: КП ОМД, 2005. 256 с. з іл.

<sup>4</sup> Римкович Л. Мені є про що згадати (розповідь дружини підводника). Харків: вид. «Фарватер submariners», 2009. Вип.3-4 (12). С.27-29.

<sup>5</sup> Зінаїда і Олександр Калініченко. Трагедія ПЧ «К-122» // Юг. Ч.1 - №132 (14563) от 21.08.1998; Ч.2 - №134 (14565) от 26.08.1998; Ч.3 - №135 (14566) от 28.08.1998; Ч.4 - №137 (14568) от 01.09.1998. Одеса: Юг, 1998.

<sup>6</sup> Калініченко Зінаїда. Це було так недавно... Харків: вид. «Фарватер submariners», 2011. Вип.1 (17). С.33-34.

<sup>7</sup> Калініченко Катерина. Чому? // Юг, 23.08.2000. С.3. Одеса.

<sup>8</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О. Підводна одіссея Командора. Одеса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. ISBN 978-966-97986-5-7. Перше видання – 106 с. Друге видання – 140 с. Третє видання – 125 с.+1,5 арк.іл. Четверте видання – 128 с. П'яте видання – 132 с. Шосте видання – 136 с.

Тринадцятирічна підводна служба у міцному корпусі головного героя є одним з тисяч пазлів підводної складової Української школи мореплавства українська військово-морська історія якої загалом на час написання складає 1755 років. Тож, щоб дослідити цей пазл, бажано почути відгуки сослуживців.



*«Клопочу про призов на військову службу у кадри Військово-морських Сил України капітана 3 рангу запасу Калініченко Олександра Олександровича з призначенням на посаду КОМАНДИРА ПІДВОДНОГО ЧОВНА «СС-256», ВОС-071100, штатна категорія «капітан 2 рангу», штат №62/422. Командуючий Військово-Морськими Силами України віце-адмірал В.Безкоровайний. 5 квітня 1996 року»<sup>9</sup> (додаток 1).*



*«Добридень Олександр Олександрович! Пам'ятаю Вас по службі в 26-й дивізії. Читав Ваші книжки про К-122. Дякую за ті відгуки, які Ви прислали на мої спогади. Бачив Вашу фотографію в книжці «Східний бастион», Ви практично не змінилися. Згадую Вас молодим мінером, який завжди мав свій погляд на підводну службу, на ту несправедливість, яка її супроводжувала. Ми частіше про це мовчали, Ви говорили. Ми (трохи старші за Вас) оцінювали ці висловлювання, як «боротьба з вітряними млинами». Виявилось, що ми були не праві. На таких офіцерах, як Ви, тримався російський флот і мав би триматися радянський. Але серед багаточисельних сірих ворон, білі ворони були не в почьоті. Їх не сприймали, гнобили і не давали росту по посадам. Жалкую, що тільки з віком починаєш розуміти це. Пам'ятаю трагедію екіпажу К - 122. Пам'ятаю Сізова, Шликова, Рибкіна, Гарусова, Вас, Заварухіна та ін. З деякими до цього часу підтримую контакт. Жму руку, сподіваюсь, можливо зустрінемося на якому-небудь «підводному саміті». З повагою **В.Рязанцев**»<sup>10</sup>. (переклад українською наш).*



*«На душі було тривожно і, порадившись з екіпажем, я віддав такий наказ: «Для запобігання можливому захопленню підводного човна й буксировки його у японський порт командуру БЧ-3 капітан-лейтенанту Калініченко підготувати субмарину до затоплення». Для цього потрібно було підірвати усі 26 торпед з тротилловим зарядом..., підготувати до пострілу дві торпеди з ядерними боеголовками. Такі заходи перестороги, як з'ясувалося пізніше, були нелишніми. Потім у базі працівники флотського КДБ розповіли, що у японців та американців наміри захопити атомохід були...»<sup>11</sup> (пер. українською наш).*

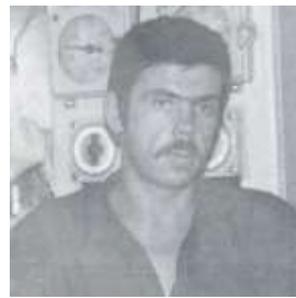
<sup>9</sup> Резолюція Екс-Командувача 3-ї флотилії Північного флоту у складі трьох дивізій рпКСП (13, 19, 31) та однієї протичовнової дивізії (24) на Поданні військового комісара Жовтневого району міста Одеса від 31 серпня 1995 р. на призов КАЛІНІЧЕНКО О.О. у добровільному порядку до Збройних Сил України.

<sup>10</sup> Лист 18.05.2012 віце-адміралу у відставці Валерія Дмитровича Рязанцева (перший старший помічник першої атомної субмарини К-45 Олександра Калініченка).

<sup>11</sup> Спогади капітана 1 рангу запасу Сізова Геннадія Михайловича - командир ПЧАТ К-122 під час аварії на бойовій службі 21.08.1980. «К-122 на зв'язок не вийшла... Подобиці катастрофи.» ISSN 1026-8804. С.116.



*«Хоч Ти ним і не став, але в душі Ти ним залишився. На згадку від колишнього сослуживця. **Сергій Колесніченко**»<sup>12</sup> (ліворуч) (переклад українською наш).*



*«Дякую! Дуже грамотна та барвиста одиссея. Видання найвище похвал. Мені дуже цікаво, згадав К-122, К-45, товаришів по службі. Буде незабутня пам'ять»<sup>13</sup>. Офіцер ЕМС атомних субмарин пр. 659Т: К-122 (1974 - 1976), К-45 (1976 - 1988) **капітан 2 рангу у відставці Григорій Васильович Кордонов** (праворуч).*



*«На відміну від ВМФ СРСР у ВМС ЗС України поруч з чоловіками морські посади займають і представниці прекрасної статі. Дівчатам значно легше «вписатись» у флотський колектив, коли вони отримують послідовний гарт у Військово-Морському Ліцеї імені віце-адмірала Володимира Безкоровайного з подальшим навчанням в Інституті ВМС Національного університету «Одеська морська академія». Деякі з них, наприклад Олександра Дмитренко, закінчила військово-морський коледж ВМС Італії, пройшовши практичний морський гарт на трьохщогловому вітрильнику «Амеріго Веспуччі» та здійснивши трансокеанський похід від Австралії до Середземного моря на італійському авіаносці.*

*На відміну від них, мені та Євгенії С., прийшовших на флот з одеських цивільних університетів хоч і з військовою кафедрою, було значно важче.*

*Особливе місце у кожного офіцера займає ритуал «представлення флотському колективу». І треба віддати належне капітану 1 рангу у відставці Олександровичу Калініченко – «дідусю ВМС України» по дотепному визначенню нинішнього командира*

*385-ї бригади морських безпілотних засобів капітана 1 рангу Олександра Володимировича Щецова - колишній підводник знайшов доволі незвичну форму такого ритуалу для нас, дівчат.*

<sup>12</sup> Надпис на книжці Ю.Л. Рисса «КОМАНДИР КОРАБЛЯ» 22.09.1990. - командира рпкСП К-500 капітана 1 рангу у відставці Сергія Васильовича Колесніченко.

<sup>13</sup> 6.12.2025. 13:49, лист.

В одній з аудиторій, де столи, заставлені різноманітними смаколиками, були виставлені в довгий ряд, до мене підійшов офіцер поважного віку з благородною сивиною. Подавши мені руку, він запросив мене піднятися на перший стіл і пройти від початку до кінця довгого ряду як по подіуму, стверджуючи що це нова українська флотська традиція. Мені не залишилось нічого іншого, як виконати цю незвичайну пропозицію у супроводі Сан Санича під захоплені погляди чоловіків і ревниві погляди представників жіночої статі.

Наступного року Євгенії С. випало вливатися у нашу дружню флотську родину. І тут Сан Санич поступив креативно. Разом з ще одним тихоокеанцем зробили з двох пар рук щось на кшталт стільчика, на який лягла Женья з розпученим волоссям і пронеслась над столами повними наїдків, нагадуючи паріння над хвилями. Видовище було красивим та незабутнім й запам'яталось, що в першому, що в другому випадках, на все життя! Так Олександр Олександрович став для нас фактично хрещеним дідусем, звівши/внісши кожну з нас у флотську родину військово-морського вишу».

Старший офіцер з психологічної підтримки персоналу, **капітан 3 рангу Елліна Войнова.**

«Командир великого десантного корабля «Рівне» на останньому шикуванні екіпажу звернувся до матросів строкової служби з такими словами: «Бог не дав мені синів тому моїми синами є кожен з вас, кого я живим і здоровим маю повернути до батьків. А якщо так станеться, що хтось з вас запросить мене на весілля, даю слово командира – буду обов'язково!»



Командир свою обіцянку, незважаючи на подальші морські походи на суднах цивільного флоту, виконав, чому підтвердженням є наша фотографія в Уманському дендропарку «Софієвка». З тих пір пройшло рівно 25 років, а чоловіча флотська дружба між командиром та родиною колишнього свого матроса збереглася!» **Марина і Віктор Сурмачі, місто Рівне.**

Актуальність дослідження «Підводна одіссея Командора» набуває особливої гостроти після вдалої атаки з-під води ворожого підводного човна «Колпіно» морськими підрозділами СБУ та ВМС ЗС України, беручи до уваги

що субмарина знаходилася у добре захищеній новоросійській ВМБ. Операція стала вдалою після врахування підводного досвіду, зокрема у ДСВ на ЧБ<sup>14</sup>.

**Завданнями дослідження є:**

- по-перше, систематизувати у логічній послідовності науковий, мемуарний та публіцистичний матеріал, розкиданий у 232 джерелах: наукової, мемуарної та публіцистичної літератури, архівах, телевізійних інтерв'ю тощо;
- по-друге, у зв'язку з плином часу і російсько-українською війною, деякі попередні праці головного героя потребують корегування, наприклад структурна схема української військово-морської історії; список кавалерів ордена «Зірка Командора», присвяченого вже 430-й річниці першого групового бойового застосування українських засобів нападу з-під води; аварія К-122;
- по-третє, постійний пошук свідків та учасників значущих подій у підводній службі головного героя, зокрема командира 8-го відс., дозволяє скоригувати певні висновки, які той зробив у своїх попередніх працях.

В якості **об'єкту дослідження** обрано підводну складову Української школи мореплавства, яка у свою чергу є ваговою частиною військово-морської історії України. **Предметом дослідження** є історія діяльності Олександра Олександровича Калініченка на ниві підкорення підводної безодні в її військово-морському аспекті.

Таким чином метою дослідження, якщо говорити коротко, і є «ПІДВОДНА ОДІССЕЯ КОМАНДОРА».

**Методи дослідження**, що використані у праці: проблемний, хронологічний, порівняльний, статистичний, псопографічний, компаративних студій.

**Основні хронологічні рамки дослідження** – офіцерська підводна служба 1977 – 1990 рр. Але у тексті вони розширюються. Нижня межа - до того часу, коли молодий юнак вирішив для себе стати командиром підводного човна і оголосив цю мрію в листі до матері Героя України генерал-лейтенанта Кузьми Миколайовича Дерев'янка (14.11.1904, с. Косенівка, Уманського повіту Київської губернії – 30.12.1954). Верхня межа – датою резолюції Командувача ВМС ЗС України віце-адмірала Володимира Герасимовича Безкоровайного (16.08.1944, м. Умань Черкаської обл. – 23.01.2017 м. Київ) про призов з запасу у добровільному порядку з подальшим призначенням Калініченка О.О. на посаду командира підводного човна.

В загальному вигляді колективна монографія відноситься до такого виду наукового дослідження як **історична біографія**. Але окрім суто військової історії, дослідження може бути цікавим як для фахівців по експлуатації морської підводної зброї, так і для офіцерів командирської ланки по бойовому застосуванню підводних човнів, тактичним прийомам виходу в торпедну атаку по головній цілі корабельного ордера, стрільбі морськими балістичними ракетами та боротьбі за живучість корабля, зброї та технічних засобів.

<sup>14</sup> Калініченко Олександр, (2020). Історична ретроспектива діяльності підводних сил протиборчих сторін поблизу українського узбережжя у ДСВ. // Записки історичного факультету: збірник наукових праць / колектив авторів. Одеса: Одеський Національний університет імені І. І. Мечникова, 2020. Випуск 31. С. 97-118. DOI: <https://doi.org/10.18524/2312-6825.2020.31.220039>.

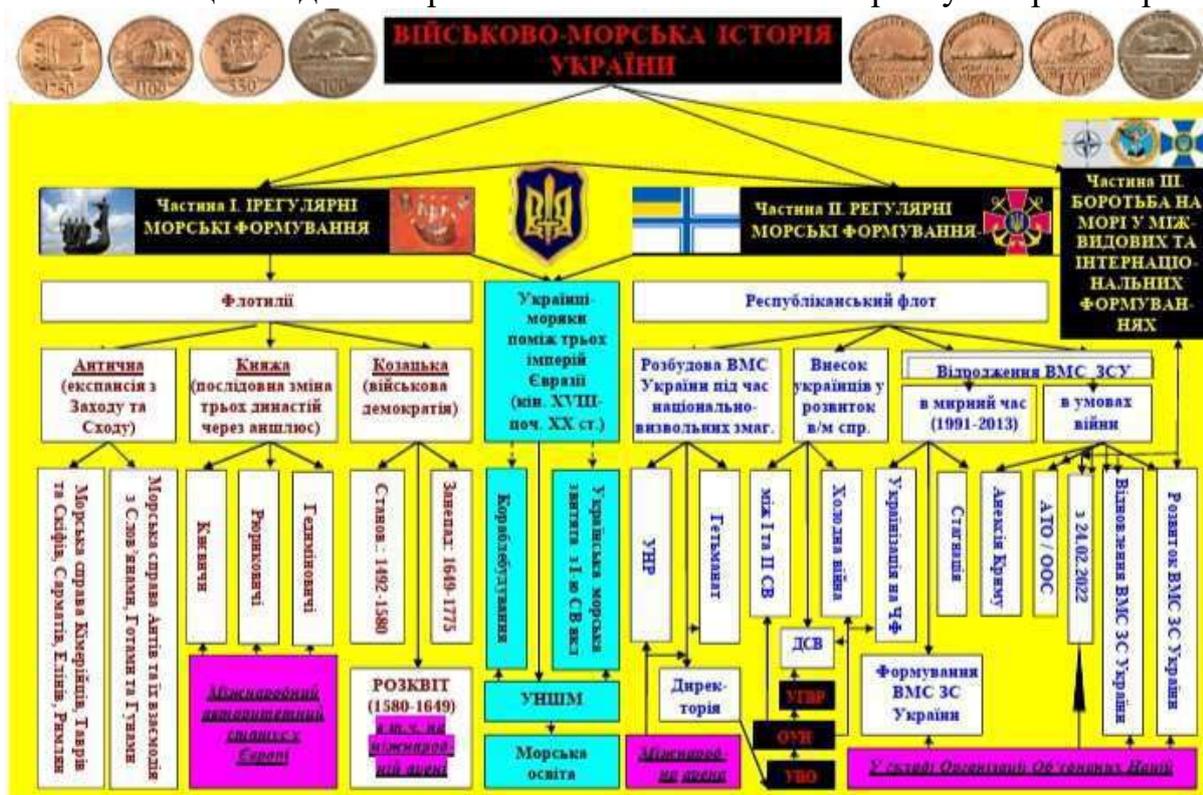
## Вступ. ПІДВОДНИЙ ФЛОТ САН САНИЧА (історичне підґрунття)

Українське мореплавання має давнє коріння. Найбільш відомим в історичних працях є морський похід 269 року, метою якого було вигнання кількох племен «прибульців-готів» з праукраїнських земель:



*Рис.1 Морський похід 269 р.н.е. на Римську імперію*

Саме з цієї події ми й розпочинаємо військово-морську історію України:



*Рис.2 Структурна схема української військово-морської історії (осучаснена)*

Першим з відомих історії флотоводців-праукраїнців є таксіарх Візантійського флоту ант Доброгаст (Доброгез)<sup>15</sup> та його колега гунн

<sup>15</sup> Dujčev I. (1984). Dabragezas // Lexikon des Mittelalters. München, 1984. Bd. 3. P. 408—409.

Елмингир (Elmingiro, Elmingeiros)<sup>16</sup>, які були на чолі 10 суден і воювали з персами на річці Фазіс (сучасна Ріоні поблизу Поті) і навіть захопили два ворожі кораблі.

Але зародження його наукової школи (УНШМ) на нашу думку розпочалось на початку ХІХ століття з навколосвітнього плавання з 26 липня 1803 по 17 серпня 1806 рр. капітан-лейтенанта Юрія Федоровича Лисянського (1(12) квітня 1773, Ніжин — 26 лютого (6 березня) 1837, Петербург) на шлюпі «Нева» (колишній британський 14-ти гарматний «Гемза») водотонажністю 370 тон, який був споряджений для цього плавання керівництвом Російсько-Американської компанії і не входив до складу Російського регулярного військового флоту. Опублікований у 1812 році власним коштом звіт капітана-українця не зацікавив ні Російське Морське міністерство, ні Імператорське географічне товариство. Але переведена на англійську мову у 1814 році і видана у Лондоні монографія Ю.Ф.Лисянського разом з комплектом атласів, креслень, карт та малюнків мала широкий попит та резонанс серед фахівців. Лише у СРСР у 1947 році (через рік після визнання УРСР в ООН) науковий та морехідний подвиг Ю.Ф.Лисянського був оцінений належним чином!

Окрім наявності Світового океану, наукове вивчення якого через океанографію започаткував Ю.Ф.Лисянський, потрібні ще інші складові, а саме корабель (корабельна архітектура) та вміння ним керувати (кораблеводіння). Таврійські **камори**<sup>17</sup>, княжі **надсади**<sup>18</sup>, козацькі **чайки**<sup>19</sup>, безекіпажні катери (**БЕКи**) – всесвітньо відомі ноу-хау, що виникли на українських теренах в часи Античного, Княжого, Козацького та Республіканського флотів. У царині кораблебудування всесвітньо відомі призвища В.Я. Долголенка (1864 - 1941), І.С. Носенка (1902 - 1956) й, особливо Володимира Полієктовича Костенка (1881 - 1956) – організатора виробництва й автора проектів будівництва нових суднобудівних заводів, кораблів та суден.

Кораблеводіння: вчителі та учні. Кадети Морського корпусу, Академії морських наук та штурманських училищ вчилися по підручникам капітана-командора Платона Яковича Гамалії (1766 - 1817) та генерал-лейтенанта корпусу корабельних інженерів, професора Степана Онисимовича Бурачека (1800 - 1877). Щодо ж учнів, то найбільш показовим прикладом є випускник Корпусу корабельних штурманів Василь Степанович Хромченко (1792 - 1849), який здійснив три навколосвітні подорожі, дві з яких командиром: шхуни «Олена» (лейтенантом, 1828 - 1830) та військового транспорту «Америка»

---

<sup>16</sup> Martindale, John R.; Jones, Arnold Hugh Martin; Morris, John (1992). The Prosopography of the Later Roman Empire - Volume III, AD 527–641. Cambrígia e Nova Iorque: Imprensa da Universidade de Cambrígia. [ISBN 0-521-20160-8](#). P.440.

<sup>17</sup> Безлуцька О.П., Добровольська В.А., (2017). Історія мореплавства. Навчальний посібник. Херсон: ХДМА, 2017. 364 с. ISBN 978-966-2245-40-0. С.67.

<sup>18</sup> Мамчак Мирослав (2005). Флотоводці України. Снятин: Видавничо-друкарська фірма «ПрутПринт», 2005. 400 с. з іл. С.39-40.

<sup>19</sup> Олійників О.С., (2004). Сторінки історії Українського військово-морського флоту. Одеса: «Маяк», 2004. 98 с.: 8 л. іл. ISBN 966-587-101-3.

(капітан-лейтенантом, 1831 – 1833) і став єдиним у ті часи капітаном, який у навколосвітньому плаванні не втратив жодного члена екіпажу! ( див. табл.1).

Таблиця 1.

**Засновник та першопроходці Української наукової школи мореплавання<sup>20</sup>**

<b>1. Лисянський Юрій Федорович - фундатор Української школи мореплавання</b> (перший український океанограф та навколосвітній мореплавець).									
2. Завойко В.С. адм., деї навколосвітні подорожі, оборонець Петропавловська (Камчатка)			3. Макаров С.Н. - адмірал навколосвітня подорож, творця живучості та невтопляемості корабля, кораблебудування, гідрографія у т.ч. арктична, нові прийоми бойового застосування мін, торпед, артилерії.			4. Гамалія П.Я. капітан-камандор, автор перших підручників для Морського кадетського корпусу.			
5. Аркас М.М. Кам.ЧФ			7. Завадовський І.І. (Антарктида)			8. Зарудний В.І. (атлас АЧБ)			6. Хромченко В.С. – Три навколосвітні подорожі, командир кораблів «Олена», «Америка». Дослідник Арктики
9. Міклухо-Маклай М.М. (Папа-Нова Гвінея)		10. Леонтович К.С. – командир лінійного корабля «Сімон і Анна»		11. Тимченко Г.І. -ком-р лінійного корабля «Марія Магдалина»					
12. Шостак І.А. - ком-р фрегату «Григорій Великий Армянський»			13. Казарський О.І. – ком-р бригу «Меркурій» 14.05.1829			14. Сполатбог О.М. командир крейсера «Адмірал Макаров»		15. Щастний О.М. керівник Льодового походу на Баттій, 1918.	
16. Шевченко Т.Г. Арабське море									
Українці, що наповнили екіпаж фрегату «Тигр» 30.04.1854:									
17.Кміта О	18.Цигара	19.Белоненко	20. Закревський	21. Гричка П.	22. Степченко С.	23. Немітц О.В.	24. Хоменко О.О.	25. Савченко-Більський В.О.	26. Шрамченко В.М.
27.Шрамченко С.	28. Остроградський М.М.	29. Римський-Корсаков М.М.	30.Пилишенко В.В. і М.В.	31. Страдомський В.А.	31. Страдомський В.А.	31. Страдомський В.А.	31. Страдомський В.А.	31. Страдомський В.А.	31. Страдомський В.А.
<b>Осередки Української школи підводного мореплавання:</b>									
<b>Австро-Угорщина:</b>			<b>1-й Балтійський:</b>				<b>Зелений Клиш (ДС):</b>		
32. Павлюк Захар			36. Александровський І.Ф.		41. Федорович М.А.		53. Бурачок Є.С.		
33. Окуневський Я.І.			37. Бурачок С.О.		42. Стеценко В.О.		54. Різніч І.І.		
34. Зарицький О.К.			38. Лисянський П.Ю.		<b>2-й Балтійський:</b>		55. Підгорний Я.І.		
Китай: 35. Іреней Фендль (Дж. Фен, Фен Юсянь)			39. Барановський С.І.		50. Долголенко О.Д.		56. Сологуб В.В.		
			40. Петрушевський В.Х.		51. Галд О.О.		57. Завойко Г.С.		
					52. Стецюра М.В.		58. Даниленко Є.Г.		
<b>Чорноморські осередки:</b>					<b>3-й Балтійський:</b>		59. Трубецький В.В.		
<b>Одеський:</b>			46. Бертран К.		69. Левицький П.П.		60. Янович С.О.		
43. Джевецький С.К.			47. Закованко І.С.		70. Подгурський М.Л.		<b>Водолазні спеціалісти</b>		
44. Чайківський І.І.			48. Кремінський В.П.		71. Гудима М.О.		77. Бочкаленко Юхим		
45. Лошинський М.Ф.			49. Тимченко-Рубан М.І.		72. Мацієвич Л.М.		78. Верховський В.П.		
<b>Оч.-Миколаївський:</b>			<b>Севастопольський:</b>		73. Маркович Ю.Б.		79. Бурачок П.С.		
61. Григоренко М.А.			65. Ключовський В.Є.		74. Руберовський К.І.		80. Шпакевич Ф.А.		
62. Костенко В.П.			66. Кітцин М.М.		75. Борзаковський В.В.		81. Варивода Г.І.		
63. Іваненко М.В.			67. Погорєцький В.В.		76. Терлецький К.Ф.		82. Гандюк Ф.К.		
64. Умястовський Г.І.			68. Дворніченко				83. Прокіпенко І.Д.		
<b>Австро-Угорський осередок підводників-українців (1914-1918):</b>									
86. Бакай Ю. (Bakay Julius)			91. Цопа О. (Orest Ritter von Zopa), Чернівці			84. Івасенко Ф.Ф.			
87. Голуб І. (Holub Josef)			92. Дюррліт Р. (Robert Durrigl), Коломия			85. Якубовський О.А.			
88. Горняк Є. (Hornyak Eugen)			93. Ощікус І. (Ivan Ouczikus)			96. Дворський К. (Karl Dvorsky)			
89. Голік А. (Anton Holik)			94. Пісталь Х. (Hugo Pistal), Львів			97. Мезулянік К. (Karl Mezulianik)			
90. Чичерій Л. (Csicsery Ladislav)			95. Звідкавеселлий Йозеф			98. Адамчук В. (Wilhelm Adamchuk)			
<b>Українці-підводники, що загинули на ПЧ «Морж» 17.05.1917.</b>									
99. Ковалевський Г.Г.			104. Данильченко М.Ф.		109. Макаренко М.С.		114. Панченко М.А.		мор. училища Херсон, з 20.02.1834
100. Клинець М.І.			105. Зелик Є.К.		110. Місюн К.П.		115. Побійничка О.І.		Одеса, з 1898
101. Білооский М.С.			106. Каплинський Г.І.		111. Нікітченко Н.А.		116. Сидоренко В.Д.		мор. від. РІТТ Миколаїв 1869-1874
102. Гамей В.І.			107. Коломієць І.С.		112. Обічух З.Л.		117. Харченко М.О.		Одеса, з 1871
103. Гапогченко В.Х.			108. Кожаль Т.М.		113. Панченко В.К.		118. Шарапанюк П.К.		
<b>РОПІТ, Одеса з 1856</b>									
<b>Морський кадетський корпус</b>			<b>Штурманське</b>		<b>Морський артилерій</b>		<b>Кораблебудівне</b>		
Херсон 1783-1796	Миколаїв 1795-1798	Севастополь 1916-1917	Херсон 1798	Миколаїв 1798-1826	Херсон 1793-1795	Миколаїв 1795-1837	Херсон 1798-1800	Миколаїв 1800-1803	

<sup>20</sup> Калініченко Олександр, (2022а). Институалізація підводної складової Української школи мореплавання (1794-2014). Монографія. Одеса: КП ОМД, 2022. 396с. ISBN 978-617-637-216-5.

Підводну складову УШМ теоретично заснував В.О. Кременський<sup>21</sup>

Самою видатною постаттю української наукової школи мореплавства, яка обособлює в собі визначні здобутки у корабельній архітектурі, океанографії, кораблеводінні та бойовому застосуванні торпедної й артилерійської зброї, є безперечно адмірал Степан Осипович Макаров (27 грудня 1848 (8 січня 1849), Миколаїв — 31 березня (13 квітня) 1904, біля Порт-Артура). Назва корвета «Вітязь», на якому він здійснив навколосвітню подорож (1886 - 1889) майорить на фронтоні Морського музею в Монако увійшовши у символічну першу десятку. Розроблений ним криголам «Єрмак» став першим кораблем, пристосованим для плавання в Арктиці. Першість бойового застосування торпед теж належить С.О.Макарову!<sup>22</sup>

В радянський період Українська школа мореплавства продовжила свій розвиток. Серед командирів найбільших надводних та підводних військових кораблів українці займали чільне місце, зокрема: командир лінкора «Паризька коммуна» Чорноморського флоту (з серпня 1939 по 21.03.1942) капітан 1 рангу Кравченко Федір Іванович (08.02.1887 - ?) та командир лінкора «Жовтнева революція» Балтійського флоту (з 1941 по 07.1942) капітан 1 рангу Москаленко Михайло Захарович (25.07.1898 – 30.07.1985).



*Рис.3 Лінкор «Паризька коммуна»*

Командир важкого атомного ракетного крейсера «Фрунзе» пр.1142.2 «Орлан» Тихоокеанського флоту (з 31.10.1984 по 09.1987) капітан 1 рангу Здесенко Євген Григорович (02.06.1940 - 14.11.2020).



*Рис.4 Український командир важкого атомного ракетного крейсера зі своїм кораблем*

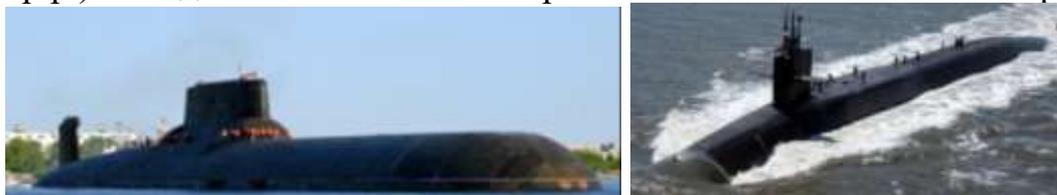
Не пасли задніх і підводники. Так командирами важких атомних підводних крейсерів стратегічного призначення 18-ї дивізії 1-ї флотилії Північного флоту були: Павленко С.В. – ТК-202 (з 15.12.1987 по 12.09.1991),

<sup>21</sup> Калініченко Олександр, (2017с). Концепція з підводного мореплавства В.П. Кременського. // Питання історії науки і техніки. Київ, 2017. Випуск 2 (42). С. 46-52.

<sup>22</sup> Kalinichenko O. Oleksandr, Maryna O.Yelesina, Nataliia B. Smyrinska, Olena O. Synyavska, Halyna O. Leonova, (2021). Ukrainian Naval History as a Component of the Maritime Code of the Nation.

Єфименко С.В. – ТК-13 (з 1988 по 1992), Федоренко І.В. – ТК-208 (з 22.06.1991 по 01.12.1992), Тисецький А.С. – ТК-20 (з 1986 по 1995). Командир SSNB-730 “Henry M. Jacson” (з 1998 по 2000) Cmdr. Stepan Shyshka (13.01.1957 р.н.).

З відновленням незалежності України постало питання й розбудови її військово-морських сил, підґрунтям яких є історія Української школи мореплавства втіленого в проекті «Морська Слава України» Античного (I ст.), Княжого (II ст.), Козацького (III ст.) та Республіканського (IV ст.) флотів (269 – 2019 р.р.) з поєднанням звитяжних кораблів ХХ-ХХІ ст. ВМС ЗС України.



*Рис.5 Найбільші підводні атомні ракетноносці-супротивники Холодної війни типу «Акула» пр.941 («Тайфун» по класифікації НАТО) та типу «Огайо»*

Українці-підводники служили на усіх флотах. Ось лише один приклад:

Таблиця 2.

*Список командирів радянських атомних торпедних та ракетно-торпедних підводних човнів чий прізвища мають суфікс «-енко», найбільш властивого українському етносу*

1 покоління		2 покоління		2+ та 3 покоління	
Прізвище, ініціали	ПЧ	Прізвище, ініціали	ПЧ	Прізвище, ініціали	ПЧ
<b>627 проект</b>		<b>671, 671В проект</b>		<b>671РТМ, 671РТМК проект</b>	
Осипенко Л.Г.	К-3	Гальченко А.С.	К-454	Амельченко А.С.	К-388
<b>627А проект</b>		Гавриленко А.А.	К-147		К-448
Борисенко В.Д.	К-52	Євдокименко О.М.	К-69	Бондаренко В.К.	К-305
Гаврильченко А.С.	К-14		К-370	Гриценко В.В.	К-218
Гриценко А.І.*	К-5	Євсеєнко О.М.	К-314	Дегтяренко М.Є.	К-244
	К-11	Зуєнко І.С.	К-38	Єфременко С.В.	К-324
	К-21		К-323	Колесніченко В.Г.	К-358
Тесленко В.Л.	К-50	Криветченко А.А.	К-53	Чередніченко С.А.*	К-448
Тижненко В.С.	К-159	Макаренко А.В.	К-454	Швиденко А.Т.	К-255
Медведенко Є.І.	К-50	Опанасенко С.В.	К-454	Щуренко А.Г.*	К-298
Мокієнко А.Ф.	К-42	Тесленко А.П.	К-306	Яковенко С.Г.	К-524
Прокопенко Н.Г.	К-14	Урезченко В.С.	К-469		К-527
<b>659Т проект</b>		Яровенко В.Б.*	К-367	Яровенко Б.*	К-448
Проскурєнко М.	К-151	<b>671РТ проект</b>		<b>971 проект</b>	
<b>705 проект – полуавтомат</b>		Кириченко А.І.	К-495	Вакуленко Е.А.	К-154
Андрієнко В.С.	К-432	Костенко В.А.	К-387		К-317
Антоненко В.А.	К-123		К-467	Герасименко С.А.	К-480
Гриценко А.І.*	К-123	Петренко І.Я.	К-488	Захарченко С.Ф.	К-419
Грогуленко М.В.	К-123		К-495	Єфременко С.В.	К-461
	К-316		К-467	Кириченко Ю.А.	К-480
	К-373		К-495		К-317
Захарченко А.В.	К-373	К-513	<b>945, 945К</b>		
Ігнатенко О.У.	К-64	Шевченко А.І.	К-513	Каноненко В.С.	К-276
	К-123			Чередніченко С.А.*	К-534
Климченко В.І.	К-373			Щуренко А.Г.*	К-534

**Примітки:** 1. На підводних човнах пр.705 командири технічних екіпажів не вказані. 2. На підводних човнах з другими екіпажами вказані командири з позначенням човна, на якому виконували бойову службу, пошукову операцію і т.п. 3. Зірочкою позначені командири, які служили на більш ніж одному проекті ПЧ. 4. Командири ракетних атомарин з балістичними або крилатими ракетами у таблицю не включені. 5. Проекти дизельних підводних човнів не розглядалися.

За час командування ВМС України віце-адміралом Володимиром Герасимовичем Безкорвайним (16 серпня 1944 м. Умань, Черкаської обл. — 23 січня 2017, м. Київ) тричі прапор ВМС України майорів на просторах Атлантичного та Індійського океанів, зокрема й в тропіках. Володимир Герасимович, колишній командувач 3-ї флотилії атомних підводних човнів ВМФ СРСР, у своїй монографії «Військово-морські сили України: минуле та майбутнє» так визначає значення субмарин: «Підводні човни – це єдиний рід сил в сучасному флоті, який на закритому театрі військових дій може приховано використовуватись як угруповування сил стратегічного неядерного стримування можливого агресора».

Моряки ВМС ЗС України почали нести бойову службу в екваторіальних широтах, зокрема Індійського океану (1995, 2013-2014). Безперечно умови життєдіяльності на надводних кораблях та підводних човнах в екваторіальних широтах різні. Тому, перш ніж розбудувати підводну складову ВМС ЗС України, слід вивчити досвід експлуатації підводних човнів, у тому числі і в умовах постійного впливу високотемпературного та вологого клімату тропіків<sup>23</sup>. Відродження Військово-Морських Сил Збройних Сил України після втрат 2014 року та послідувочої російсько-української війни ХХІ ст. всупереч офіційній позиції українських керманів, неможливе без підводної складової. А її формуванню вкрай необхідне попереднє вивчення підводної проблематики, зокрема безпеки підводного мореплавства, спираючись на досвід українських моряків-підводників минулих поколінь, що пов'язано з недостатнім опрацюванням випадків аварійності на морі з метою виявлення впливу людського фактору в алгоритм бойового циклу використання високотехнологічного бойового комплексу, зокрема підводного човна. Одним з лакмусових папірців морського герцю у мирний час є дії підводників в екстремальних обставинах, зокрема під час аварій.

Аварійність на флоті з'явилась власне разом з флотом. Так само аварійність підводних човнів постала разом з їх безпосередньою експлуатацією. З того часу першочерговим стало завдання з осмислення причин та передумов аварійності. Аварії підводних апаратів І.Ф. Александровського 11.07.1871 та С.К. Джебевського у липні 1883 року завдяки мічману О.М. Чижову, розпочали сумну статистику наукового періоду їх освоєння в Російській імперії, а перший російський бойовий човен ХХ століття вперше затонув 16.06.1904 року, коли на ПЧ «Дельфін» загинув лейтенант А.Н. Черкасов і 25 моряків. Першим явище аварійності підводних човнів дослідив командир ПЧ «Щука» лейтенант Іван Іванович Різніч<sup>24</sup> (17.01.1878, с. Гопчиця Погребіщенського району Вінницької області, Україна – 1920). Естафету розвідок прийняли лейтенанти О.М. Гарсоєв (1882-1934) та В.О.

<sup>23</sup> Калініченко Олександр, (2018b). Довготривала бойова служба ПЧ К-42 в умовах тропіків в контексті естафети поколінь мореплавців українського походження. // Інтелігенція і влада. Серія: Історія. Збірник наукових праць. / Міністерство освіти і науки України. Одеський національний політехнічний університет. Одеса, 2018. Випуск 38. С. 130-154.

<sup>24</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одиссея Командора. Одеса: ПП «Студія "ПЕЧАТЬ"», 2025. Перше вид. – 106 с. ISBN 978-966-97986-5-7. С.6.

Меркушев (1884-1949). Дослідники розглянули аварії російських субмарин міжвоєнного часу, зокрема на ПЧ «Камбала» 29.05.1909, ПЧ «Форель» 17.05.1910, ПЧ «Минога» 23.03.1913. Погляди на боротьбу за живучість кораблів та відповідні рекомендації викладено у наукових працях С.Й. Макарова<sup>25</sup> (27.12.1848/08.01.1849, Миколаїв – 31.03.1904, рейд Порт-Артура) і А.Н. Крилова. Свої враження про аварійність в Російському імператорському підводному флоті залишив конструктор Саймон Лейк<sup>26</sup>.

Атомна підводна епопея дала новий поштовх для вивчення питання безпеки підводного мореплавства тому аварійність на атомному підводному флоті прискіпливо вивчали, аналізували та досліджували багато підводників. Серед них радянські адмірали-першопрохідці Л.Г. Осипенко, Л.М. Жильцов, Н.Г. Мормуль<sup>27</sup>. Фаховий історик та контр-адмірал політпрацівник В.Т. Поливанов досліджував проблематику затонулих підводних човнів. Віце-адмірали-тихоокеанці В.Д. Рязанцев<sup>28</sup> (К-141), В.С. Храмцов<sup>29</sup> (К-431), О.В. Конєв (К-45) дослідили події, які висвітлюють проблеми аварійності атомарин у полігонах бойової підготовки та при ремонті. К-122 пройшла повз увагу адміралів можливо тому, що «ефект старшого начальника», починаючи з самих верхніх щаблів, створив передумови до цієї аварії. Цікавими є спогади безпосередніх учасників аварій на атомоходах не керівної ланки, які «знизу» дозволяють поглянути на проблему, зокрема мічманів В.Н. Мазуренка про радіаційні аварії з К-27<sup>30</sup> та К-431<sup>31</sup> і О.Я. Терещенка про зіткнення К-56<sup>32</sup> та радіаційну аварію на К-314<sup>33</sup> в кінці 10-місячної бойової служби.

За ВМС ЗС України ряд керівних документів по ПЧ\* вийшло з-під пера віце-адмірала М.Г. Клітного (19.07.1929-29.10.2023). Аварія К-141 теж досліджена.<sup>34</sup> Грунтовна праця по підводним човнам вийшла з-під пера Максима Паламарчука<sup>35</sup>. Свій досвід оприлюднив і Олександр Калініченко<sup>36</sup>.

<sup>25</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одиссея Командора. Одеса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. Перше вид. – 106 с. ISBN 978-966-97986-5-7. С.6.

<sup>26</sup> Simon Like, Herbert Corey, 1930 – Simon Like, Herbert Corey. Submarine. The Autobiography Of Simon Like. As told by Herbert Corey. London-New York, 1930. 332 pgs. P. 185, 187, 190, 191 (англ.).

<sup>27</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одиссея Командора. Одеса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. Перше вид. – 106 с. ISBN 978-966-97986-5-7. С.6.

<sup>28</sup> Рязанцев, 2011. У кільватерному строю за смертю АПЧ «Курськ» // Журнал Фарватер submariners. Харків: тип. ТОВ «Катран», 2011. Вип. 1(17) С.19-21, 2(18) С.38-40, 3(19) С.32-37, 4(20) С.24-29, 5(21) С.29-33, 6(22) С.23-27.

<sup>29</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одиссея Командора. Одеса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. Перше вид. – 106 с. ISBN 978-966-97986-5-7. С.6.

<sup>30</sup> Мазуренко, 2002 – Мазуренко В.Н. Трагедія АПЛ «К-27» // Альманах Киевской городской ассоциации ветеранов-подводников, Киев, 2002. -№-1.

<sup>31</sup> Мазуренко, 2011 – Мазуренко В.Н. Из воспоминаний ликвидатора ядерной аварии. АПЛ К-431. Залив Стрелок. Хроника. // URL: [vnmazurenko.blogspot.com/2011/04/431.html](http://vnmazurenko.blogspot.com/2011/04/431.html) [Електронний ресурс]. Дата публікації 23 квітня 2011.

<sup>32</sup> Терещенко, 2004 – Терещенко А.Я. На грани жизни и смерти. Харьков, 2004. 264 с.

<sup>33</sup> Терещенко, 2012 – Терещенко А.Я. Черный принц. Харьков: «Фарватер submariners», 2012. 128 с.

\* Курс підготовки підводних човнів, Керівництво по підготовці до боротьби за живучість підводних човнів, Керівництво по веденню боротьби за живучість підводних човнів.

<sup>34</sup> Калініченко О.О., Акініна Т.Л., Сімоненко О.О., (2024). Перспективи впровадження морської підводної зброї. Збірка наукових праць тимчасової волонтерської міжвідомчої групи. Одеса: КП ОМД, 2024. 112 с. ISBN 978-617-637-232-5.

<sup>35</sup> Паламарчук, 2025 – Максим Паламарчук. Підводна війна. Еволюція субмарин. Київ: Віхола, 2025. 244 с.

<sup>36</sup> Калініченко О.О., (2025). Анотована бібліографія та генеалогічна схема Калинового роду. Одеса:, 2025. 52 с

## Частина 1.

### МІНЕРСЬКА ВАХТА «СТАРОГО ЛЕЙТЕНАНТА»

Чимало публікацій присвячено першому атомному підводному човну Тихоокеанського флоту «К-45». Особливу зацікавленість викликають книжки Ремоса Івановича Калініна «Перша атомна на Далекому Сході», Олександра Васильовича Конєва «Перший атомохід Тихоокеанського флоту “К-45”. Люди і долі», Володимира Васильовича Трошина «Улюбленці Богині». Олександрю Олександровичу Калініченку довелося мати честь служити на цьому кораблі з 1977 по 1979 роки на посаді командира мінно-торпедної бойової частини. Про мінерів і не тільки ця розповідь.



*Рис.6 Огляд кормових курсових кутів через перископ*

П'ятьох молодих лейтенантів, випускників вищих військово-морських училищ Владивостока і Севастополя того 1977 року розподілили на первинні офіцерські посади першого атомохода ТОФ, що стояв у поточному ремонті після далекого походу на бойову службу в Індійський океан. Юра Шатурин перейняв у старшого лейтенанта Юрія Зайцева обов'язки командира електро-навігаційної групи (останній став командиром БЧ-1), Ігор Якушев став командиром турбінної групи і відповідно командиром 6-го відсіку. Командири груп дистанційного керування Олександр Спарішев і Григорій Сидоренко, відповідно, стали командирами 5-го (реакторного) і 9-го відсіків.

На відміну від моїх колег по міцному корпусу, про своє призначення я знав ще курсантом-випускником. Командир «К-45» капітан 2 рангу Геннадій Михайлович Заварухін перед вибуттям в академію звернувся на мінно-торпедний факультет ТОВВМУ імені С. О. Макарова з проханням підшукати тямущого мінера-випускника. Мені, як тому, хто захистив диплом із відзнакою, надали право вибору з'єднання, і я вибрав 26-ту дивізію і торпедні підводні човни 659Т проекту. Командира «К-45» влаштував мій послужний список, у якому були і бойова служба на ПЧ «С-392» 613 проекту влітку 1976

року, і строкова служба в мінно-торпедному арсеналі Тихоокеанського флоту (перша половина 1975 р.), і робота на буксирі «Бригадир» портофлоту Іллічівського морського торговельного порту перед поновленням на 4-й курс училища (друга половина 1975 р.), і, нарешті, юнацький гарт у Ленінградському Нахімовському військово-морському училищі (1969-1971 р.р.), які, мабуть, вплинули на вибір Геннадія Михайловича.

У перший же день після прибуття в бухту Павловського мені зустрілися два капітани 3-го рангу. Один із них запитав, чому я досі не на підводному човні, який стояв у бухті Чажма. Це був старпом «К-45» Валерій Рязанцев. Другий офіцер (замполіт Віктор Астахов) приголомшив мене своїм запитанням: «Чому, міньор, ти досі не отримав ключі від квартири?».

На той час командування 26-ї окремої дивізії атомних підводних човнів ТОФ було представлено так: комдив - контр-адмірал Геннадій Олександрович Хватов, заступник комдива - капітан 1 рангу Євгеній Матвійович Мазульников, начальник штабу - капітан 1 рангу Юрій Олексійович Самойлов і начальник політвідділу дивізії - капітан 1 рангу Василь Григорович Андрющенко. Моїм безпосереднім начальником за фахом був флагманський мінер дивізії капітан 2 рангу Пластун, а начальником ТТБ (торпедо-технічної бази) - капітан 2 рангу Євген Лужецький. Мінерська сім'я підводних човнів 659Т проекту складалася з командирів бойових частин: Юрія Долгих (К-151), Володимира Савенкова (К-122), Юрія Сувалова (К-59) і двох випускників 1977 року: Геннадія Мелентьєва (К-66) і мене (К-45).

### ***1.1 МІНЕРИ: ЛЮДИ, «ЗАЛІЗО», ВЗАЄМОВІДНОСИНИ***

Діставшись до бухти Чажма, я прибув на човен і прийняв справи у старшого лейтенанта В.В. Веденєєва, який ішов на новобудову по великому колу. На човні він мав прізвисько «Наташа» за ім'ям своєї дружини, яку він дуже часто згадував. Мінно-торпедна бойова частина «К-45» була укомплектована переважно мічманами, позначався статус першого атомохода ТОФ. Найстарішим за віком, батьком трьох дітей, і найдосвідченішим фахівцем був мічман Леонід Овсянніков - старшина команди торпедних електриків, який проживав у Великому Камені. У його підпорядкуванні був старший торпедний електрик мічман Анатолій Дронников. Команду торпедистів очолював мічман Анатолій Карпов, батько двох дітей, чия сім'я проживала у Владивостоці. Старшими торпедистами були мічмани Ігор Матросов (одружений) і Шабанов (єдиний холостяк). За штатом було ще два торпедисти строкової служби, з яких я пам'ятаю Володю Курцева. Його ласкаво називали «Слоником» за незвичайну фізичну силу. Мій вибір човнів цього проекту був не випадковим. Торпедна зброя на підводних човнах 659Т проекту була основною і її була максимальна кількість. Замість торпедних апаратів ГС-100, які давали змогу стріляти торпедами калібру 533-мм із глибин до 100 метрів, на човні в період модернізації були встановлені торпедні апарати ГС-200 (відповідно глибина стрільби торпедами збільшилася до 200

метрів). На кожен із цих апаратів припадало по п'ять торпед 53-65К, дві з яких комплектувалися ядерною бойовою частиною. Таким чином за кількістю 533-мм торпед човен став відповідати торпедному ПЧ 627А проекту. Але якщо в останньому з цього числа необхідно було відняти зброю на самооборону від кораблів ПЧО (торпеди САЕТ-60М) і підводних човнів (торпеди СЕТ-65), а також для гідроакустичної протидії (самохідні імітатори ПЧ МГ-74), то у підводних човнів 659Т проекту такої необхідності не було. Для самооборони 659Т проект мав у своєму розпорядженні два носових і два кормових малогабаритних торпедних апарати МГТА ГС-250 з глибиною стрільби до 250 метрів, на кожен з яких припадало по три універсальні (по ПЧ і НК) торпеди СЕТ-72 калібру 400-мм, включно з цим числом і самохідними імітаторами підводних човнів МГ-44. Прилади управління торпедною стрільбою ПУТС «Ленінград» були доповнені приставкою «Диск-М», яка давала змогу виробляти дані стрільби щодо корабля охорони в той час, як торпедний автомат стрільби ПУТС «Ленінград» виробляв дані щодо головної цілі. Це давало змогу застосовувати зброю першого залпу комплексно і масовано як по головній цілі, так і по кораблю охорони, і відволікати другий корабель охорони на хибну ціль, використовуючи імітатор підводного човна. Система «Сингіль» давала змогу здійснювати безперервний автоматичний контроль за станом 53-см торпедних апаратів, а система зрошення ЕСАП-3Б забезпечувала безпечне утримання стелажних торпед у 1-му і 2-му відсіках і запальних склянок у цистерні вогнеприпасів 3-го відсіку. Пристрій швидкого заряджання забезпечував автоматичну поздовжню подачу стелажних торпед першої черги в 53-см торпедні апарати. Для поперечного переміщення стелажів із торпедами використовували пневмомашинки, що працюють на ВПТ (повітря середнього тиску). Вертикальне переміщення торпед у відсіках забезпечувалося торпедними таями з ручним і пневматичним приводами. Носовий торпедозавантажувальний пристрій (ТЗП) - це окрема пісня, з якою під час навантаження боезапасу досить багато клопоту. Зберігався він на береговому майданчику і являв собою ферму з чотирма парами торпедних лотків, співвісних носовим 53-см торпедним апаратам. Для того, щоб озброїти його і закріпити на форштевні підводного човна був потрібен береговий автокран і вантажний автомобіль для доставки ТЗП. Наша ж берегова база особливим сервісом не вирізнялася, і отримання автотехніки у лейтенанта завжди було «його головним болем». Одного разу флагманський ракетник флотилії капітан 2 рангу Г. Н. Антонов спробував забрати у мене цю техніку для вирішення своїх проблем, але отримав належну відсіч. Ракетник поскаржився нашому командирі на нетактовну поведінку лейтенанта-мінера, але пізніше командир підтвердив мою правоту. Адже заручниками флагманської забаганки залишалися 112 підводників «К-45», які за «Бойовою тривоною» сиділи на човні (такі правила навантаження торпедного боезапасу). З кормовим ТЗП було набагато легше, оскільки воно зберігалось на човні, але вантажити торпеди в 9-й відсік через кормові торпедні апарати можна було

тільки за допомогою торпедолова. Таким чином, завантаження боезапасу 659Т пр. потребувало солідного забезпечення і зазвичай займало 3 доби.

Отримавши залікові листи на допуск до самостійного управління мінно-торпедною бойовою частиною і самостійного несення вахти вахтовим офіцером, я, як і інші лейтенанти, перейшов на режим сходження на берег один раз на місяць («для зміни шкарпеток», як то кажуть). Така система стимулювала випускників швидше здавати заліки, оскільки до цього тягар несення корабельних нарядів лягав тільки на «старичків». Таким «дідусем» - «старим лейтенантом» торішнього випуску був Володимир Трошин - командир 8-го відсіку і, відповідно, командир групи дистанційного керування (нехай читач не «заморочується»: за штатом на атомному човні шість командирів груп дистанційного керування, і керують вони в морі двома водоводяними ядерними реакторами ВМ-А на теплих нейтронах позмінно трьома бойовими змінами). В той же рік, напередодні «великої автономки» на бойову службу в Індійський океан в екіпаж К-45 «влився» старший лейтенант Григорій Кордонов – командир групи контрольно-вимірювальних приладів та автоматики першого дивізіону БЧ-5, який до цього два роки прослужив на однотипній субмарині «К-122».

Настала черга розповісти і про екіпаж. Командування підводного човна змінилося на очах. Замість Г.М. Заварухіна командиром човна став капітан 3 рангу Олександр Олександрович Губін, який повернувся з офіцерських класів. Замість Валерія Дмитровича Рязанцева, який прийняв командування однотипним ПЧ «К-151», старшим помічником став капітан-лейтенант Олександр Васильович Конєв. На його колишню посаду помічником командира призначили колишнього штурмана капітана-лейтенанта Геннадія Гарусова. Командирами бойових частин і служб були: БЧ-1 старший лейтенант Ю. М. Зайцев, БЧ-3 лейтенант О. О. Калініченко, БЧ-4, РТС капітан-лейтенант М. А. Шемяков, БЧ-5 капітан 2 рангу Л. А. Брагін, НХС старший лейтенант В. В. Єрмолін, НМС старший лейтенант Ромашов. Командирами дивізіонів БЧ-5 були: командир дивізіону руху капітан-лейтенант Володимир Хаблак, командир електротехнічного дивізіону капітан 3 рангу Михайло Сисоєв і командир дивізіону живучості капітан-лейтенант Валентин Шніцер.

У такому оточенні молодому лейтенанту-командиру бойової частини, можливо, було б дещо незручно, але я себе не вважав «молодим», адже мої однокурсники вже рік як служили на флоті, набувши статусу «старих лейтенантів», а хтось примудрився отримати і чергове військове звання. Те, що мій статус був прийнятий серед офіцерів, стало помітно з розподілу корабельного спирту серед бойових частин. Якщо «Наташа» (попередній мінер) отримував три літри, то я отримував п'ять! Будь-хто на флоті знає, що спирт - це універсальний засіб, який витрачається не тільки на проведення ППО і ППР (планово-попереджувальні огляди і ремонти), а й на всілякі обміни, замінюючи у відомій з політекономії формулі «товар - гроші - товар» її середню складову. До мене в БЧ-3 діяло «правило Шарікова - усім порівну»

з відомого булгаковського твору. Таким чином кожен зі старшин команд і командир БЧ отримували по одному літру спирту і розпоряджалися ним на свій розсуд. Звичайно старшини, дізнавшись про збільшення спиртової пайки, розраховували на неї. Але не тут-то було! Новий мінер поламав систему. Старшини команд на свій розсуд отримували по 0,7, а все інше витрачали виключно на потреби БЧ-3 і першого відсіку. Саме таким чином у мінерів виявився потрібний комплект бугелів для навантаження торпед, подвійний комплект торпедного ЗПА. Були проведені і модернізаційні роботи на командному пункті БЧ-3. Суть їх полягала в наступному, за вимогами посадових інструкцій командир БЧ-3 особисто відповідає за введення даних у прилади курсу торпед. Для цього служить прилад 2Л. Водночас прилади ЦТС (центральної торпедної стрільби) і прилад введення гіроскопічного кута в малогабаритні торпеди перебували на правому борту біля стрільбового щитка. Виходило, що під час торпедної атаки мінер як мавпа мав стрибати від одного приладу до іншого. На свій страх і ризик за «шило» за допомогою заводських роботяг я обладнав робоче місце мінера таким чином, що всі прилади опинилися під рукою. Це не тільки позначилося на поліпшенні нормативів із введення даних, але й дало змогу оптимізувати взаємодію торпедистів під час виконання масованого торпедного залпу, тобто реалізувати кількісну перевагу підводного човна цього проекту в торпедному боєзапасі.

Але не все на заводі проходило гладенько. На моїх очах на сусідньому ПЧ 675 пр. ракетними контейнерами був задавлений робітник. Цей випадок змусив мене озирнутися у своєму завідуванні, адже і в БЧ-3 гідравліки було більш ніж достатньо. Іншою проблемою було те, що торпедних апаратів, які стріляють, на «К-45», за доповіддю мічмана Карпова, було лише три: один кормовий і два носових (по одному великому і малому). Так справа не піде! - вирішив я. Мають бути відновлені всі торпедні апарати. Не відразу я знайшов розуміння у своїх торпедистів. Довелося ламати стереотипи і звичне спокійне життя, а це далеко не всім подобається. Зима 1977-78 була суворою. Бухта Чажма замерзала, і, проклавши стежку через лід, ті, хто мав право на схід, значно скорочували свій піший шлях, адже однієї коломбїни дивізіону на всі екіпажі не вистачало. Суворі зима несподівано торкнулася і мінерів. На човні, що перебував у бойовому чергуванні, були пошкоджені хвилерізні щити. Був потрібен їх терміновий ремонт. Флагманський мінер вирішив простіше і щити зняли з моїх торпедних апаратів і віддали на «К-122», а її деформовані щити перекочували до мене. Згодом це відіб'ється на успішності наших торпедних стрільб, тому що бойовий конус торпедних апаратів уже виходив за встановлені допуски. Ще одна ввідна наздогнала під час докової операції. Робітники затягували роботи зі знежиренням систем аварійного стравлювання кисню і аварійного викиду маловодного перекису водню, що передбачало багаторазове промивання відповідних магістралей спиртом. Настав недільний день, на який зазвичай і призначали докову операцію, і тут грянув грім. Будівельник і командування нарешті прозріли, що відповідні наряди на роботи мною не підписані. Почався пресинг щодо підписання, але я стояв на своєму.

Заводське начальство змушене було призупинити докову операцію, викликати робітників і співробітників лабораторії. Три-чотири рази шлюпка робила човникові рейси від борту човна до вежі дока з пробами, поки аналізи не прийшли в норму і лабораторія не видала відповідний письмовий висновок.

## **1.2 ВХОДЖЕННЯ В ЛІНІЮ**

21 серпня 1978 року, за свідченнями О.В. Конєва, човен перейшов до Великого Каменя на СРЗ «Схід», і після завершення всіх ремонтних робіт, повернувся в бухту Павловського. Ми нарешті вийшли з ремонту і прийшли до місця постійного базування. Наш командир БЧ-4, РТС капітан-лейтенант Н. А. Шемяков став флагманським фахівцем, а на його місце прийшов «старий лейтенант» 1976 року випуску Олександр Іванович Зінченко. На борт прибув штаб дивізії з прийому курсової задачі Л-1. Незважаючи на старання старпома Олександра Конєва з підготовки відсічної документації, штаб визнав стан відсіків незадовільним і на розборі завдання зробив висновок про необхідність чотирьох діб для усунення зауважень. І це після того, що із заводу човен прийшов повністю пофарбованим, а в першому відсіку ми не пошкодували «шила», щоб відновити леноліумне покриття, наклеївши зверху його дефіцитною плиткою. Флагманський мінер Пластун, на відміну від інших більш об'єктивних своїх колег, зробив висновок, що на усунення зауважень у БЧ-3 необхідно три доби. Особливо його збентежило те, що в порожніх торпедних апаратах куркові зачепи не були зачеховані в нижньому положенні. Погляд замкомдива Мазульникова Євгена Михайловича зупинився на мені: «Мінере, скільки часу тобі треба для усунення зауважень?». «Сім діб», - була моя відповідь. «Обґрунтуй!» - проричав ЗКД. «Товариш капітан 1 рангу. Як командир першого відсіку, згідно з висновками ваших фахівців, мені необхідно чотири доби. Ще три доби за доповіддю флагманського мінера необхідно для усунення зауважень у БЧ-3. Значить всього сім діб!», - виголосив я свою тираду. «А що, логічно сказав лейтенант», - промовив хтось зі штабних офіцерів. Після розбору «польотів» наш командир Олександр Олександрович Губін заглянув у перший відсік і запитав: «Мінер, де тут ця клямка, через яку весь сир-бор?». Я показав командиру курковий зачіп і при ньому зачекував його в нижньому положенні. Для цієї операції знадобилося кілька секунд. Командир зрозумів, що флагмін дещо погарячкував і, вилаявшись на його адресу, залишив відсік. До речі, коли утворилася флотилія, то штаб дивізії швидко поставили на місце так: якщо знаходили якісь огріхи в екіпажах, то на організаційний період для усунення зауважень сідав не тільки екіпаж, а й штаб дивізії. Поспіх і суєта моментально припинилися, і перші курсові завдання в подальшому приймалися з першого заходу (кому ж зі штабу хочеться сидіти на оргперіоді).

Через тиждень перше курсове завдання було прийнято і човен було допущено до прийому торпедного боєзапасу. І ось тут мінери вперше здивували екіпаж! Замість виснажливих 2-х діб завантаження торпедного боєзапасу в носові відсіки, в перший же день до часу сходження на берег човен

був завантажений. Позначилася не тільки наявність додаткових бугелів, а й кардинальна зміна принципу завантаження. Приймавши торпеди на ТТБ, я повертався з першою партією торпедовозів і розвантажував їх не тільки через носове ТЗП у відсіки, а й на пірс на задалегідь заготовлені дерев'яні ложементи. Торпедист на торпедовозі не «прохолоджувався» в очікуванні повернення бугеля, а кріпив чергову торпеду іншим бугелем. Коли торпедовози виїжджали з пірса за черговою партією торпед, завантаження не припинялося, як зазвичай, а тривало в торпедні відсіки з пірса. Якщо врахувати ту обставину, що при завантаженні торпед увесь екіпаж перебуває за «Бойовою тривоною», то своєчасне завершення завантаження дало змогу двом бойовим змінам з'їхати додому...

Ми були готові до виходу в море для відпрацювання морських елементів задачі Л-2 курсу бойової підготовки атомних торпедних підводних човнів, але за заводськими фахівцями «висів» борг із регулювання тиску повітря і швидкості виходу торпед із торпедних апаратів, а також зняття індикаторних діаграм. Простіше кажучи, необхідно було простріляти торпедні апарати торпедоболванками. І якщо два кормових МГТА можна було простріляти стоячи біля пірса, то «прострілка» носових апаратів вимагала відходу від пірса, тобто залучення всього екіпажу. На всі торпедні апарати торпедоболванок не вистачало та й багато чого не вистачало для належного забезпечення бойової діяльності радянських атомоходів. Тому все з'єднання могло спостерігати таку картину: посеред акваторії бухти Павловського під прапором комдива контр-адмірала Г. А. Хватова застигла «К-45», що відійшла під електромоторами на задньому ході від 4-го пірсу. Посадка човна незвичайна, з диферентом на ніс. Раптом у форштевня закипає вода і сталеві сигари несуться до 4-го пірсу. Все зрозуміло, прострілюються носові торпедні апарати. Але далі відбувається щось цікаве. Віддраюється аварійно-рятувальний люк першого відсіку і на носовій надбудові з'являються дві напівголі фігури в одних трусах: це мінер і мічман Матросов, які стрибають у воду і вплавав спрямовуються до торпедоболванок. Осідлавши їх, вони гребуть назад до човна, де вже відкривається передня кришка і хвилерізний щит ТА №-4. Через цей торпедний апарат торпедоболванки по черзі затягуються у відсік. Знову постріли, і наступна пара торпедних апаратів «простріляна». Таким чином, простріляли всі торпедні апарати 53-см і 40-см калібрів. Заводчан висадили на торпедолов, що підійшов, а самі вийшли в море.

У ті часи під час виходу з бази в денний час доби і за чудової видимості командири намагалися не використовувати РЛС «Альбатрос», а визначати місце за сіткою пеленгів на берегові орієнтири через два перископи і пеленгатор репітера гірокомпаса на містку. Тренувалися штурмани і вахтові офіцери, дотримувалися радіомовчання, оскільки замість радіообміну розпізнавання з береговим постом спостереження і зв'язку проводилося шляхом передачі умовних сигналів світловою сигналізацією човновим ратьєром. «Супостат», який чергував в ефірі, не зміг засікати факт виходу

підводного човна з бази. Згодом така практика була заборонена, і вихід з бази на бойову підготовку супроводжувався не тільки випромінюванням РЛК-101, а й радіопереговорами в УКХ-діапазоні по радіостанції Р-619 «Графіт». Той перший після заводу вихід я запам'ятав надовго. Низка загорянь і надходжень води всередину міцного корпусу, підвищення аерозольної радіоактивності через мікропротікання першого контуру по гільзах кришки реактора з неминучим у такому разі запітнінням апаратних вигородок. Траплялося, знаходили в розподільчих щитах, навмисне залишені заводськими «роботягами», гайкові ключі. Зауваження щодо виходу збиралися, систематизувалися, аналізувалися й усувалися переважно силами особового складу підводного човна... Так тривала низка виходів на: проходження девіаційного полігону, надводну і підводну мірні лінії, проходження ГКС із визначенням акустичного поля підводного човна, глибоководне занурення, які незабаром завершилися прийомом курсової задачі Л-2.

### ***1.3 ТОРПЕДИ І МІНИ***

Потім настали торпедні стрільби. На відміну від ракетних човнів дивізії, або від наших «сестриць», які вже увійшли до складу сил постійної готовності, на нас чекав повний курс стрільб і виконання бойових вправ як по надводних кораблях, так і по підводних човнах. На додаток до торпедних стрільб нам належало ще провести серію практичних мінних постановок. Далеко не все йшло гладко, але врешті-решт я домогся того, що всі торпедні апарати стали «стріляючими». Доводилося і «шабрити» напрямні доріжки, і регулювати куркові зачепи, і багато чого ще доводилося зробити, щоб усунути заводські огріхи. Незабаром практичні торпеди перестали спливати в точці залпу, а проходити належну дистанцію ходу. Якщо ГКП стріляв прицільно, то реєструвальні прилади практичних зарядних відділень на своїх самописцях фіксували і наведення на ціль, і спрацьовування неконтактного детонатора. Одного разу, виконуючи бойову вправу НТ-5 «Атака загону бойових кораблів із положення »стеження", я зліг із високою температурою. Ми довго стежили за загonom бойових кораблів (ЗБК) від затоки Петра Великого до траверзу затоки Володимира. Увесь цей час я перебував у човновому лазареті, де корабельний лікар шприцом промивав мені горло якимось антибіотиком. Ну і моя казенна частина також відчувала на собі «принади шприца». Раптом бачу, що до мене потягнулися ходоки з різними смаколиками: один несе банку черешневого компоту, другий - банку персикового, третій - кілька плиток шоколаду. Та й корабельні коки стали підготовувати мене ексклюзивними стравами. При цьому кожен примовляв: «Ти мінер добре лікуйся, з випискою не поспішай!» На траверзі Володимиро-Ольгинської ВМБ, у забезпеченні торпедолова, ми здійснили успішну стрільбу. Стріляли не штатними і примхливими практичними 53-65К, а перевіреними і надійними САЕТ-60М. Влучили! Точно в головну ціль влучили! Після чого я знову повернувся на лікарняне ліжко в човновий лазарет. Нарешті інтрига спала і мені стала відома причина такої незвичайної уваги до моєї персони. Виявляється, весь цей час

наш старпом О. В. Конєв ніс вахту замість мене, і часу у нього не вистачало на звичайну старпомівську діяльність. Це благотворно позначалося на моральному кліматі всього екіпажу і, природно, всі були зацікавлені в тому, щоб я якомога довше залишався в лазареті...

Крім торпедних стрільб кілька разів ми виконували мінні постановки. Перед цим торпедний розрахунок прибував у флотський мінний арсенал (Горностай), складав заліки, вантажив на торпедолов чотири практичні міни і повертався Уссурійською затокою назад у базу. Найчастіше це були протичовнові міни-ракти або міни-торпеди, відповідно ПМР-2 і ПМТ-1. Стрільба ними - казка! Але щоб уникнути втрат через неспрацьовування мінної апаратури, умільці на дивізії розробили оригінальний прийом практичної мінної постановки, який здійснюють у два етапи. На першому, тактичному етапі підводний човен займає район мінної постановки, проводить його дорозвідку, ретельно визначає місце і імітує постановку мін, слідуючи бойовим курсом. На другому етапі, у надводному положенні за відкритих передніх кришок 53-см торпедних апаратів, із торпедолова до мінних якорів приєднуються на мінрепах буї Ряднова. Прямуючи заднім ходом, човен по черзі вистрілює міни, дотримуючись заданого мінного інтервалу. Буї позначають ланцюжок мін і в разі неспрацьовування будь-якої з них дають змогу легко знайти і підняти міну. Якщо ж міни спрацьовали, то завдяки цим же буям мінні якорі не залишаються в морській безодні, а повертаються також на торпедолов. Видовище, коли низка сталевих сигар вискакує на десяток метрів з-під води, нічим не описати. Це треба бачити. Після однієї з таких постановок, я зійшов із човна на торпедолову і відбув із ним у Горностай для здачі мін на арсенал. Торпедолов кудись поспішав, а здача мін затягувалася, тому я відпустив його, а сам повертався в з'єднання на перекладних, рейсовими автобусами. У базі я свого човна не застав. Він перебував на бочках у районі пляжу Рудневе (Тинкан). Взявши в казармі накопичені листи для особового складу і газети, я повернувся додому, захопив надувний гумовий човен і повернувся на тинканський пляж. Після мені розповідали очевидці: **«Старпом О.В. Конєв, оглядаючи околиці через перископ, побачив рейсовий «Ікарус», який зупинився біля пустельного пляжу. З автобуса вийшла людина з величезним рюкзаком. Чоловік підійшов до урізу води, зняв рюкзак і дістав із нього щось безформне. Далі почалися якісь ритмічні рухи і незабаром це щось перетворилося на надувний човен. Чоловік сів у нього й енергійними помахами весел спрямував човен до атомохода, що стояв на бочках. «Та це ж наш мінер!», - пролунав у центральному посту несамопитий вигук старпома»**. На надбудову висипав екіпаж, з цікавістю витріщаючись на несподівану картину. Цікавість змінилася радісними криками, коли я передав речовий мішок із листами і газетами. Звичайно ж залишилися задоволені і мої товариші Г.О. Гарусов та О.І. Зінченко, яким вже не довелося тягнути за мене якірну вахту.

У 1978 році, крім торпедних стрільб, запам'яталося ще кілька подій:

По-перше, біля 4-го пірсу нашої дивізії ошвартувався камчатський атомохід 671В проекту (командир - капітан 1 рангу О.В. Макаренко), на якому служив мій однокашник Сергій Корбан. Від нього я дізнався, що завантаження у цього «винищувача підводних човнів» було доволі незвичним - на стелажах були міни. Цей човен ніс бойове чергування в нашій базі. Раціональність такого бойового використання ПЧА 671В проекту у мене викликає подив досі. Наші підводні човни могли їх нести більше, і при цьому мати ще зброю на самооборону. Ну, як то кажуть: «Жираф великий - йому видніше»<sup>37</sup>.

По-друге, ми увійшли до складу сил постійної бойової готовності, і заступили на чергування, що означало годинну готовність до виходу в море. На практиці - одна зміна на човні, одна - в казармі, одна - на сході.

По-третє, перший вихід «на діло», тобто під час заходу американського авіаносця «Coral Sea» в Японське море (навіть якщо він зайшов у південнокорейський порт Пусан зняти гормони, що накопичилися, у своїх моряків), атомний підводний човен чергових сил флоту виходив у море.

По-четверте, морське забезпечення ПЧ «К-116» 675 МК проекту, на якій склалася надзвичайна радіаційна обстановка. Командиром БЧ-3 на «К-116» був також мій однокашник - Олександр Дерябін, який змушений був списатись за станом здоров'я і продовжував службу вже на березі в ТОВВМУ ім. С.О.Макарова. «К-116» до бойового складу флоту так і не повернулася, а стала родоначальницею кладовища підводних атомоходів, які достроково «перервали свій політ».

І, нарешті, сталися й організаційні зміни – на базі 26-ї дивізії утворилася 4-та флотилія підводних човнів ТОФ у складі трьох дивізій: 21-ї дивізії рпкСП, нашої 26-ї дивізії торпедних атомоходів з місцем базування у бухті Павловського та 29-ї протиавіаносної дивізії атомних і дизельних субмарин з протикорабельними ракетами що мала базуватись у бухті Північна затоки Володимира (Ракушка). На чолі 4-ї флотилії став колишній командир 6-ї ескадри підводних човнів ТОФ контр-адмірал Віктор Григорович Белашев. Сталися відповідні зміни і у командуванні нашої дивізії. На командні посади прийшли камчадали: замість Г.О.Хватова, який став начальником штабу 4-ї флотилії, командиром 26-ї дивізії був призначений капітан 1 рангу Ремір Іванович Пирожков, а заступником командира, замість Євгенія Мазульникова, був призначений капітан 1 рангу А.В. Макаренко<sup>38</sup>.

<sup>37</sup> За спогадами Анатолія Віталійовича Макаренка, підводний човен 671В проекту був націлений на ВМБ Апра острова Гуам, передовий пункт дислокації 15-ї ескадри підводних ракетноносців. Він стверджує, що через перископ спостерігав у пункті базування 12 американських субмарин. Отже можна зробити припущення, що завданням радянського атомохода було блокування виходу атомарин США в море шляхом мінування. Оскільки протичовнова оборона у супротивника була доволі потужна, було вирішено задіяти новітній на той час на ТОФ радянський атомний підводний човен з мінімально демаскуючими фізичними полями.

<sup>38</sup> На бойовому рахунку А.В. Макаренко було рекордне стеження за SSN-652 Puffer типу Sturgeon на протязі 37 год. 40 хв. що на той час було рекордом радянських субмарин. Затим він стане заступником командира 10-ї оперативної ескадри (1980-1986), а звільниться контр-адміралом з посади помічника Командуючого ТОФ.

Серед човнових мінерів дивізії також відбулися зміни: замість Юрія Долгих на «К-151» прийшов випускник моєї «alma mater» Олександр Пономарьов, сім'я якого оселилася в нашій квартирі, змінивши попередніх сусідів Шатуріних. Щоправда, через півтора місяця його човен під орудою капітана 2 рангу Валерія Дмитровича Рязанцева, пішов у тривалу «автономку», і не приховую, я заздрив Олександрю у цьому плані. Новий мінер Владислав Жуков прийшов і на «К-122», оскільки Володимир Савенков став помічником командира. Незважаючи на те, що у 1978 році стрільби на приз Главкома від нашої дивізії успішно здійснив ПЧАТ «К-66» (командир – капітан 3 рангу Г.М. Сизов, командир БЧ-3 – лейтенант Г.В.Мелентьев), наш корабельний торпедний бойовий розрахунок (КБР-Т) визнали одним з найкращих на дивізії, і на 1979 рік перед екіпажем поставили завдання взяти участь у флотських змаганнях із торпедної стрільби на приз Головнокомандувача ВМФ. Флагмін Пластун давно вже пішов і нас став «опікати» новий флагманський мінер дивізії капітан-лейтенант М.В.Коркунов.

У мене з Миколою Коркуновим швидко налагодилося взаєморозуміння. Він усі свої зусилля зосередив на комскладі підводного човна, тому що ні Олександр Олександрович Губін, ні Олександр Васильович Конєв, ні Геннадій Олександрович Гарусов не були мінерами за фахом, а, отже, не знали специфіки й тонкощів мінерської справи, особливо організації практичних торпедних стрільб у частині особливостей використання практичних торпед. Веселун за своєю натурою, Микола Коркунов успішно справлявся зі своєю місією, тактовно долучаючи наших штурманів-командирів до торпедного ремесла. Разом із ним ми розробляли і впроваджували в життя таблиці з організації стрільби торпедами 53-65К «кліщами» або «з кутом на дистанції», спираючись при цьому на розробки мого керівника дипломного проекту капітана 1 рангу Михайла Івановича Тимофєєва. До речі, така опіка згодом зробить ведмежу послугу нашим батькам-командирам.

#### **1.4 ТРИ «БІЙСЯ»!!!**

На флоті є приказка про «Трьох бійся»: бійся проблем зі зброєю, бійся неприємностей із жінками, бійся втрати таємних документів.

**Отже про зброю.** Березень 1979 року. Підводний човен «К-45» підтверджує свою лінійність, виконуючи практичні торпедні стрільби. Ситуація ускладнюється тим, що човен у бойовому чергуванні і торпеди з ядерним боезапасом (ЯБП) перебувають у торпедних апаратах №№ 3 і 4. Відстрілялися! Спливли! Я пішов на місток дізнатися про результати торпедної стрільби. Нагорі вже флагмін Микола Коркунов разом із командиром Олександром Губіним радісно обговорюють приємну звістку з надводних кораблів: підтверджено фактичне наведення практичних торпед 53-65К за допомогою ТРСП (торпедного ракетно-сигнального приладу), чій ракетки спостерігалися з атакованих кораблів. Спустившись вниз, я поділився радісною звісткою з Леонідом Овсянніковим, який зробив і свій вагомий

внесок в загальний успіх. І мені, що гріха таїти, було приємно, що нарешті штатний боезапас перестав «фордибачити» і нормально відпрацював. Цей успіх був тим паче доречним, що збігся з моїм днем народження. Але мій настрій різко змінився, щойно я піднявся на торпедну палубу першого відсіку. У моїх мічманів був похмурий вигляд, а на мнемосхемах системи «Сингиль» синім кольором висвічувалася наявність води в торпедному апараті №-3, де перебувала торпеда з ЯБП. Машинально долоня торкнулася задньої кришки затопленого торпедного апарата, і я відчув холод забортної води. Струмінь із контрольного краника підтвердив найгірше - торпеда з ЯБП замочена! Вилаявшись, я вигнав мічманів із відсіку, благо був привід - обід. Разом із двома матросами строкової служби, одним із яких був Володя Курцев, ми осушили торпедний апарат №-3. Стелажну торпеду таями перевантажили на середній прохід, заблокувавши таким чином доступ на торпедну палубу першого відсіку. Потім я зламав командирські печатки, якими була опечатана задня кришка ТА №-3 і, піднявши шпінделя УПМ (установної головки приладу маневрування), курковий зачіп і вертикальний стопор, відкрив її. За допомогою системи швидкого заряджання (УБЗ), торпеда - «потопельниця» була вивантажена з апарата на стелаж. Одного з торпедистів я послав у торпедний апарат, щоб той протер все всередині насухо. Володя Курцев зайнявся протиранням «хвостушки», тобто носія ЯБП. Сам же я зайнявся головною частиною термоядерного заряду ТВ-10. Ще в перший рік служби під час складання заліків на самостійне управління мінно-торпедною бойовою частиною, я розпитав «головастиків», як вони визначають факт замочування ядерної торпеди. Тепер ці знання стали в пригоді. Акуратно від'єднавши обтічник лобового ударника, я батистовою ганчіркою, змоченою в розчині «хладон-12», протер трубки лобового ударника. Потім взяв звичайну клізму, яка, «пішовши» з моєї квартири (дружина довго нарікала на це зникнення), «прописалася» в торпедному відсіку, став набирати в неї «хладон-12» і впорскувати в отвір приймача гідродинамічного тиску і в бокові отвори приймачів гідростатичного тиску. Таким чином, ці елементи було промито, знежирено і всяку присутність солоної забортної води було усунуто. «Підлікувавши ядерного джина», ми привели торпедний комплекс у вихідний стан. Командиру підводного човна, флагманському мінеру і, тим більше, новому начальнику штабу дивізії Г. М. Заварухіну, який на той час уже встиг відучитися в Академії ВМФ і, змінивши Юрія Самойлова, повернувся в з'єднання, я про цю операцію не сказав. Що мною керувало? Відповім. Підводний човен перебував у бойовому чергуванні. За всіма канонами його треба було виводити з бойового чергування, вивантажувати торпеду-«потопельницю». Клопоту - цілий віз<sup>39</sup>. І серйозні наслідки, не стільки для човнового мінера, скільки для начальника штабу 26-ї дивізії, який збирався

<sup>39</sup> Серед мінерів 26-ї дивізії вже був прецедент, коли, збираючись на бойову службу, мінявся торпедний боекомплект. Разом з ним мінялося і торпедне спорядження підривачів торпед, зокрема універсальні запальвальні пристрої (УЗП) торпед 53-65К. У суматосі мінер просто забув їх на ТТБ. Коли ж підводний човен повернувся з автономки, то мінера зняли й відправили на берегову посаду так як фактично в морі субмарина залишилась без ударної зброї.

вступати до Академії Генерального штабу, флагманського мінера Миколи Коркунова, який також збирався вступати до Академії ВМФ. Зрештою, неприємності загрожували і командир підводного човна Сан Саничу, якого я дуже поважав за його характер. Тому, зробивши все від мене залежне, щоб зберегти в бойовому стані ядерний боєприпас, я вирішив приховати це від начальства і своїм морякам наказав мовчати... Мічмани повернулися з обіду і я їх заспокоїв, сказавши, що фактично все нормально. Їх це влаштувало, бо заслужене покарання пролітало повз. Командира підводного човна сповістили про проведення регламентних робіт із торпедними апаратами №№ 3 і 4 і, нічого не підозрюючи, він дав свою печатку для опечатування торпедних апаратів... Грім вдарив тільки наступної зими, з 1979 на 1980 рік. Виявилося, що з вини берегового торпедного розрахунку ТТБ у носії ЯБП - торпеду 53-65К - не було встановлено прокладку для герметизації кабелю апаратури самонаведення, яка в цьому спорядженні не використовується. Забортна вода під час затоплення торпедного апарата, потрапивши в міждонний простір між головною частиною і резервуаром окислювача, через відсутність прокладки просочилася трубою кабелю в кормове відділення. Коли «потопельницю» привезли на ТТБ, то після розбросення залишили на зберіганні в контейнері на відкритому майданчику. Прийшла зима, вдарили морози. У кормовому відділенні замерзла вода. Коли знову настала черга «потопельниці» послужити Батьківщині і її завезли в цех, то в кормовому відділенні виявили кригу із солонуватим присмаком. Визначити за торпедними формулярами останню «прописку» не становило труднощів. Особист Сергій Дергунов почав розкручувати цю справу, адже його обвели навколо пальця. Під носом у Сергія, який був приписаний до «К-45» і був на тих нещасливих стрільбах, замочили ядерну торпеду, а він, як то кажуть «ні вухом, ні рилом».

На початку 1980 року, коли відбувалися ці розборки, мене «викликав на килим» командувач 4-ї флотилії підводних човнів віце-адмірал Віктор Григорович Белашев. «Розповідай мінер, як було діло», - наказав він. Розповів. В.Г. Белашев був першим командиром «К-45» і не повірив. Я запропонував: «Товаришу адмірал, дайте будь-який човен цього проекту, і я зумію зробити те саме за 30 хвилин обідньої перерви». «Служити хочеш, синку?», - запитав командувач. «Хочу», - була моя відповідь. «Так от, якби ти доповів своєчасно, то був би представлений до нагороди за збереження ядерного боєприпасу, а так... Отримуй від мене НСС (неповну службову відповідність) і йди з Богом. Служи!»

Усе це мене застало вже на іншому човні, після «автономки», а поки що моя «К-45» залишалася у складі чергових сил флоту. Командир я сказав про це тільки в травні-червні, коли ми вийшли з чергування, вивантажили ядерний боєзапас, і останній успішно пройшов технічну перевірку на першій ділянці. Відтоді Сан Санич став дивитися на мене косо. «Я не красна дівчиця, і любові начальства не прошу», - думалося мені. І з орденом ще бабка надвоє ворожила,

а от якби «повівся» і розповів усе як є, то ні Г.М. Зварухіну, ні М.В. Коркунову їхні академії «не світили б». Для цього і до ворожки ходити не треба!

**Про жінок** говорити не будемо... Залишимо цю благородну справу поетам, художникам і скульпторам, наприклад, тому ж Огюсту Родену.



*Рис.7 «Весна», автор Огюст Роден*

**Про секрети.** Історія з поцупленням журналу бойової підготовки мінно-торпедної бойової частини ПЧ «К-45» (ЖБП) трапилася, коли ми стояли на рейді на чотирьох бочках полігону СБР. Я якраз заступив на якірну вахту вахтовим офіцером, і ЖБП закрив у своєму сейфі в першому відсіку, припускаючи продовжити роботу з ним після вахти. У цей час на місток піднімається мічман Шабанов, який нещодавно повернувся з чергової відпустки за минулий рік. Відпустки у підводників, треба сказати, великі: 45 діб - основна, 24 доби за ОУС (особливі умови служби) і 4 доби на дорогу літаком. Разом 73 доби, тобто понад 2 місяці людини немає в екіпажі. Других екіпажів на наших проектах уже не було, тому викручувалися, як могли. Двозмінки на виходах у райони бойової підготовки були звичайним явищем. Сам не раз ніс двозмінну ходову вахту вахтового офіцера. Шабанов звернувся до мене з незвичайним проханням - негайно надати йому повну відпустку вже за поточний рік. Чоловік знав, що в бойовій частині п'ять мічманів, усі з яких, крім нього, одружені. Знав і про графік відпусток, знав про те, що кожна сім'я вже розпланувала як проведе свій відпочинок. Знав, але нічого не пояснюючи, все-таки наполягав на своєму. Я викликав на місток усіх своїх мічманів, надавши їм можливість вирішити все по-людськи. Не тільки наші багатодітні батьки Овсянніков і Карпов, а й бездітні «жонатйки» Матросов і Дронніков дружно підтримали моє рішення... Ми знялися з бочок і повернулися на базу. Після швартування прозвучала команда по трансляції: «Виконавцям здати секретну літературу». Відкривши свій сейф, я не знайшов ЖБП. Доповів командиру ПЧ. Реакція командира: "Схід з корабля усім заборонено! Бойова

тривога! Оглянутися у відсіках! Пошук ЖБП!" Через деякий час мічман Карпов приносить у центральний пост ЖБП, який він виявив у вогнезахисному чохлі стелажної торпеди. Стали розбиратися. Шабанов зізнався у скоєному. Таким чином, він хотів шантажувати свого командира БЧ-3, щоб я змінив своє рішення і відправив його у відпустку. Відпустку свою він отримав, довічно! Був списаний з флоту за дискредитацію. До кримінальної відповідальності його притягати не стали...

### **1.5 ПРИЗОВІ СТРІЛЬБИ**

Настала стрільба на приз Головному. Не було вже на борту флагміна Миколи Коркунова. Він посилено «гриз граніт науки» в Ленінграді, навчаючись в Академії ВМФ. Відповідно і нікому було підказати нашим батькам-командирам, що команду на приготування практичних торпед 53-65К треба подавати в перший відсік завчасно. Передбачалася комбінована стрільба НТ-4 і НТ-5. Суть: здійснити пошук загону бойових кораблів (ЗБК), атакувати головну ціль, потім здійснити відрив від переслідування кораблями ПЧО. Під час відриву перезарядити торпедні апарати, потім наздогнати ЗБК і повторно торпедувати супротивника. Команда «Торпедні апарати приготувати до пострілу практичними торпедами 53-65К!», - у перший відсік надійшла несподівано. Практичні торпеди лежали на стелажі і жодних попередніх команд на відкриття запираючого клапана в ПЗВ (практичному зарядному відділенні) не надходило. Я здивовано глянув на Юрія Сувалова, який на час стрільб виконував обов'язки флагманського мінера. «Якого біса ти стирчиш у відсіку?» - подумалося мені. «Ми і без тебе впораємося, а ось твої рекомендації як флагміна необхідні нашим командирам на ГКП», - промайнуло в голові. Але Юра Сувалов, до речі мій однокашник до мого відрахування з училища, раптом надумав опікати мене. Перекриваючи всі нормативи, торпедисти приготували дві практичні торпеди і завантажили їх у торпедні апарати №№ 5 і 6. Треба було ще зчленувати шпинделі УПМ, ввести різні глибини ходу, відкрити газові та повітряні запірні клапани, ввести дистанції, борти цілі й увімкнути стежачу систему кута гіроскопічного приладу Л2 на його безперервне введення, як прозвучала команда центрального поста: «Торпедні апарати №№ 5,6 Товсь!» Який до біса «Товсь», якщо ще не заповнені кільцеві зазори торпедних апаратів, не вирівняно тиск, не відкриті передні кришки! Давалася ознака відсутності Миколи Коркунова в центральному посту. Перепитати ж мене, так це ж корона впаде з голови. «Хрін із вами!», - подумав я. І знову, перебиваючи нормативи, торпедисти готували торпедні апарати до пострілу, але... Але поспіх зазвичай потрібен тільки при ловлі блощиць. Човен уже пірнув на глибину, і можливість «дешево і сердито» нахабно відкрити передні кришки торпедних апаратів було безнадійно втрачено. Із заповненням кільцевих зазорів треба тримати вухо гостро. У разі проблем із клапанами осушення торпедних апаратів з ЯБП, забортна вода могла знову замочити ядерні торпеди. Нарешті залишилося зрівняти тиск.



зі швидкістю 45 вузлів спрямують розумну самонавідну 533-мм сигару до цілі. І хоча ціль буде петляти і вивертатися, але марно. Вчепившись у кільватерний струмінь приреченого корабля, грізна торпеда наздожене супротивника... Наздожене, якщо борт цілі буде встановлено правильно. Через затримку з першим залпом, було втрачено час. Загін бойових кораблів, що йде протиторпедним зигзагом із часом лежання на галсі 7-12 хвилин, встиг здійснити маневр на новий курс, і хоча апаратура самонаведення торпед і захопила кільватерний струмінь, але кораблі-цілі уникли поразки! Якщо не заладилося, то не заладилося. Перезарядка торпедних апаратів, гонитва і повторна стрільба «в наздогін» вимагала вже торпедного мистецтва і застосування нетрадиційного способу стрільби «з кутом на дистанції» або «кліщами». На це потрібно було зважитися...

Незабаром Фортуна надала можливість Олександровичу Губіну взяти реванш. Восени інспекція з Москви перевіряла торпедну підготовку 26-ї ДиПЧ. Було призначено інспекторську стрільбу двома практичними торпедами 53-65К з виконанням бойової вправи НТ-2 (атака одиночного корабля, що йде змінним курсом) по крейсеру «Адмірал Синявін». Розповідає О.О. Губін: *«Вибір командира 26-ї дивізії капітана 1 рангу Юрія Шуманіна падає на підводний човен «К-45», корабельний бойовий розрахунок якого, на його думку, був одним із найбільш підготовлених у з'єднанні. Під час постановки завдань та інструктажів командир дивізії дає зрозуміти командирів підводного човна, що його (КД 26 ДиПЧ) подальше призначення на нову посаду до Ставки Головкама військ на Далекому Сході в м. Улан-Уде залежить від результатів торпедних стрільб. Він запитує: «Яку допомогу надати при підготовці та виконанні стрільби?» Я попросив його не втручатися в управління човном під час атаки. Комдив обіцяв. Після завантаження практичних торпед і закінчення берегової підготовки вийшли в море, зайняли район торпедних стрільб. Не знаючи напрямку підходу крейсера, вирішили маневрувати в центрі району, ведучи розвідку всіма можливими засобами. Командир крейсера своє маневрування побудував з урахуванням мінімального часу перебування в районі, де передбачався підводний човен, з метою максимально ускладнити командирів підводного човна виконання торпедної стрільби. Крейсер був виявлений гідроакустиками задовго до його входу в район маневрування підводного човна. Оголосили навчальну бойову тривогу, торпедну атаку. Однак крейсер, пройшовши траверз району швидкістю 24 вузли, увійшов у район, незначно заглибився в нього і відвернув на курс виходу. Підводний човен опинився поза позицією стрільби. Напруга зростає до межі. Наздогнати крейсер і зайняти нову позицію стрільби на носових курсових кутах цілі було неможливо - не дозволяли розміри призначеного підводному човну району. Командир дивізії схвильовано ходив центральним постом, але обіцянку свою не порушив, втручатися в хід атаки не став. У цей момент трапом із середньої палуби піднявся в центральний пост капітан 1 рангу Тимофєєв Михайло Іванович, якого було призначено посередником*

*на підводний човен. Побачивши його, я миттєво ухвалив рішення: «Кліщі, стріляти кліщами»... Швидко введено установки в торпеди для організації залпу з кутом на дистанції, з охопленням цілі, що йде, з двох сторін. Атака увінчалася успіхом. Інспектор привітав екіпаж і командира дивізії з виконанням поставленого завдання. Це була перша стрільба в дивізії «кліщами»».*

Колишній командир О.О. Губіна (у період його строкової служби) і мій керівник дипломного проекту капітан 1 рангу Михайло Іванович Тимофєєв, побачив своє дітище (спосіб стрільби «кліщами») у дії. Але це буде за кілька місяців, а зараз після провалених головкомівських стрільб, нашого командира почали дражнити: «Що ж ти, Саша, на полювання зібрався, а рушницю зарядити забув?» Чорна кішка, яка пробігла між мною і командиром після мого запізненого повідомлення про замочування торпеди з ЯБП, у поєднанні з невдалими головкомівськими стрільбами зробили свою справу. І хоча я подарував Олександровичу свій морський палац, але врешті-решт командування дивізії вирішило нас розвести по різних кораблях.

1979-й рік ознаменувався ще й збройним китайсько-в'єтнамським конфліктом, де підводні човни нашої дивізії мали додаткове бойове навантаження з «надання інтернаціональної допомоги братньому і миролюбному В'єтнаму». У серпні я був переведений на «К-122» замість лейтенанта Владислава Жукова, який відмовив у дозволі проведення аварійних вогневих робіт зі стаканом кабелю ГАС МГ-200 у 1-му відсіку у районі торпедних апаратів лівого борту при повному завантаженні торпедного боєкомплекту. Підводний човен стояв у критому плавдоці СРЗ-30 і для виконання взагалі то законних вимог випускника ВВМУПП щодо вивантаження кисневих торпед з відсіку, де мали проводитись аварійні роботи, не було ні часу, ні можливості. Я цю проблему швидко вирішив, перевантаживши стелажні 53-см торпеди лівого борту на середній прохід торпедні палуби 2-го відсіку (2 торпеди) та на середній прохід 1-го відсіку (2 торпеди). Моя перша лейтенантська відпустка була півтора роки тому і в осяжному майбутньому «не світила», адже на новому кораблі все треба було починати заново. Без корабельного «шила» при комплектуванні БЧ-3 наднормативним ЗПом, торпедними бугелями не обійтись. Одного разу я віз із частини п'ятилітрову каністру спирту для того, щоб на Егершельді, де розміщувався флотський торпедний арсенал, вирішити всі питання. На КПП огляд і комендант гарнізону майор Шестаков із задоволеним виглядом реквізував «вогняну воду». Рішення прийшло миттєво. Я повернувся на човен, і, мотивуючи необхідністю заступлення в несподіваний гарнізонний наряд, узяв із сейфа пістолет Макарова з двома обоймами. Понад три години мені довелося простояти біля комендатури в очікуванні коменданта, а він усе не з'являвся (мабуть дегустував свою поживу). Поки рука в судамах стискала зброю, у голові промайнуло все життя. Згадалися батько й мати. Подумалося: «Як переживуть смерть єдиного сина?» - адже після кари кривдника я,

безумовно, змушений був би пустити собі кулю в скроню. Потемніло і похолодало. Вирішив зігрітися в старому екіпажі. Прийшовши в казарму «К-45», зустрів командира БЧ-4, РТС Олександра Зінченка та НХС Володимира Єрмоліна. Відігрівся не тільки тілом, а й душею і пішки пішов додому. Пройшовши «стежкою Хо-ши-міна» 28 кілометрів, завалився вдома спати, попередивши дружину, щоб не чіпала зброю. Вранці повернувся в частину. Цей випадок не пройшов безслідно повз начальника політвідділу капітана 1 рангу В.Г. Андрющенка. Василь Григорович особисто побував у мене вдома, поговорив із дружиною і, з'ясувавши всі обставини, наступної доби відправив мінера в довгоочікувану відпустку, після повернення з якої 19 жовтня 1979 року я пішов в «автономку» на БС.

### **1.6 НАПЕРЕДОДНІ**

На бойову службу підводний човен «К-122» (головний човен за проектом модернізації 659Т) пішов з досвідченим командиром капітаном 1 рангу Анатолієм Миколайовичем Гур'євим.



**Рис.9 ПЧАТ «К-122» на бойовій службі 1979 року (19.10 – 9.12). Зліва направо: капітан 1 рангу А.М. Гур'єв, капітан 2 рангу М.І. Рева, старший лейтенант В.З. Леонов**

Старшим помічником був капітан-лейтенант В. І. Царьов, замполітом - М. І. Рева, помічником командира - старший лейтенант В. А. Савенков. Командирами бойових частин у поході були: штурманської - старший лейтенант В.А. Лагунов, зв'язку і РТС - старший лейтенант В.М. Смердін, електромеханічної - капітан 2 рангу Ю.О. Шликов. Електромеханічні дивізіони очолювали: капітан 3 рангу М.І. Сергеев - дивізіон руху, капітан 3 рангу І.В. Сторожев - електротехнічний дивізіон, капітан 3 рангу В.І. Курочкін - дивізіон живучості. Начхімом у поході був В.Д. Петров, а човновим доктором

- О.В. Корольков. Командири груп були представлені таким чином: В.А. Битко - електронавігаційна, С.В. Деряга - турбінна, М.І. Трушков - електромоторна, В.М. Зімін - КВП і А, інші - командири груп дистанційного керування В.З. Леонов, А.В. Музруков, В.І. Руденков, В.В. Болдрік, В.В. Тарганов, В. Липко. «Особистом» у поході був капітан-лейтенант В.М. Окольніков.

Оскільки для мене це був новий екіпаж, то насамперед мені необхідно було налагодити взаєморозуміння в БЧ-3 зі старшиною команди торпедистів мічманом Валерієм Соломінім - командиром БП-13, старшиною команди торпедних електриків мічманом Володимиром Белевцевим - командиром БП-33, старшим торпедистом мічманом Валерієм Лукіним - командиром БП-93. Велику увагу приділяв тренуванням на бойових постах фактично, ускладнюючи їх темрявою або одяганням торпедистів в індивідуальні засоби захисту. Відпрацьовувалася і взаємозамінність не тільки на бойових постах БЧ-3, а й у першому відсіку, командиром якого я був і де були розміщені бойові пости штурманської (БП-11) і електромеханічної (БП-1) бойових частин. Торпедисти, що несуть вахту в 9 відсіку по БГ-2 також були відпрацьовані на БП-9 БЧ-5 і БП-91, БП-96 БЧ-1. Бойовий пост 23 на торпедній палубі 2-го відсіку особливих проблем узагалі не становив...

За тактикою бойового використання ПЧ на бойовій службі запам'яталося чергування районів несення БС: 10 діб біля протоки Баші з боку Філіппінського моря, 10 діб біля протоки Баші з боку Південно-Китайського моря і 10 діб у районі ВМБ Субік-Бей. Решту часу бойової служби використовували для пошуку на переходах у райони з Павловська і назад. Під час бойової служби було два епізоди, які мене зацікавили. Перший пов'язаний із наведенням від КП ТОФ на авіаносець «Constellation» (CV-64), коли 6-годинна програма зв'язку не забезпечила своєчасне передання інформації, що призвело до того, що ми прогавили авіаносець, так і не вийшовши на дистанцію виявлення своїми засобами і, відповідно, застосування зброї.



**Рис.10 Рандеву з РКР «Адмірал Фокін» у Південно-Китайському морі (ліворуч) та неочікуваний летючий гість в руках командира БЧ-5 капітана 2 рангу Юрія Олексійовича Шликова, що залетів у центральний пост під час передачі тасмних документів з радіозв'язку**

Другий епізод мене інтригує досі. Перед виходом із Павловська на човен завантажили посилки для в'єтнамських дітей, а в Південно-Китайському морі ми зустрілися в призначеній точці з ракетним крейсером 58 проєкту «Адмірал Фокін» і прийняли з нього в надводному положенні комплект радіодокументів для роботи в Індійському океані. Виникає запитання: якщо було заплановано захід у Камрань, то навіщо було городити такий город? Логічніше припустити, що візит до В'єтнаму - лише легенда, а основне призначення підводного човна було іншим. Для цього варто лише згадати, де був у цей час задіяний елітний загін морського спецназу «Вимпел». Мабуть, у разі зриву операції в Афганістані, нашому човну відводилася роль «евакуатора» морських диверсантів. Тоді стає зрозумілим і передача документів на ходу в морі, і те, що запланований за легендою захід у в'єтнамську бухту Камрань так і не відбувся.

9 грудня 1979 року я повернувся з походу вже «старшим лейтенантом». Бойова служба пішла мені на користь, але «мінерські рани ще кровоточили». Треба зауважити, що душевний мікроклімат у новому екіпажі, завдяки Володимиру Савенкову, був здоровим. Володимир Царьов пішов командиром ПЧАТ «К-264» пр. 671 РТМ на «велике коло» (так називався цикл формування нового екіпажу, його навчання в Обнінську, потім добудови підводного човна і довгої низки заводських і державних випробувань аж до прибуття до місця постійної дислокації). За освітою він був хіміком і змінив його теж хімік - капітан 2 рангу В.А. Четвертних, але, як виявилось, ненадовго. Незабаром і на нього прийшов наказ про переведення в Каспійське ВВМУ.

Перед вибуттям Вілен Четвертних дав відхідну, про яку ще довго говорили в дивізії. Це варте того, щоб розповісти. Отже, після повернення з добового наряду додому, мене зустріла на порозі дружина з такою ввідною: «Приходив якийсь капітан-лейтенант і сказав, щоб Ти з банним рушником прибув на стадіон». Гублячись у здогадках, я прибув до гарнізонного спортмістечка в Тихасі, але матрос-охоронець спортивної роти сказав, що нікого тут немає, і тільки побачивши рушник (як виявилось, умовний знак), мовчки провів мене до місця призначення. З морозу зайшовши в темне приміщення, я натрапив на того самого Володимира Савенкова, який, взявши мене за руку, провів у великий зал. У залі, за столами заваленими різною їжею, сиділи «патриції». Саме так можна було назвати голих мужиків, загорнутих у білі разові простирадла. Нічого не пояснюючи, мені всучили повну квартиру нерозведеного спирту (човнового «шила») і, переконавшись, що «вогняна волога» випита до дна, не давши нічим закусити, вручили дубовий віник і відправили в парилку. Не знаю, як мій організм впорався з таким стресом. Після парилки мене, загорнутого в таке саме разове простирadlo, як того, хто запізнився, допустили до загальної трапези. Озирнувся. Поруч зі мною, старшим лейтенантом, сиділи капітан 1 рангу Юрій Шестаков (колишній командир «К-116»), капітан 3 рангу Юрій Горностаєв (заступник Нач.ПО 26-ї

дивізії) та інші старші офіцери. На почесному місці сидів винуватець цього бенкету - наш човновий старпом Валерій Четвертних...

Тим часом до Москви на підвищення пішов і наш командир - капітан 1 рангу Гур'єв О. М. У нашого штурмана після бойової служби виникли проблеми зі здоров'ям, і його також замінили, а Микола Трушков став командиром 2-го дивізіону БЧ-5, змінивши капітана 3 рангу Сторожева І. В. на цій посаді. Замість Миколи командиром електромоторної групи став лейтенант Реков (тільки з училища). Командира групи КВП і А Зіміна змінив лейтенант Гусєв. Звільнилася і вакансія командира турбінної групи. Усе було як завжди, коли човен перебуває в довгоочікуваному ремонті на СРЗ-30 у бухті Чажма. У моїй бойовій частині все залишалось стабільним, тільки з молодим поповненням замість звільненого в запас старослужбовця прийшов торпедний електрик матрос Титов Валерій Геннадійович. Незабаром мав бути новий похід на бойову службу. Наш човен за свою службу побачив чимало. Про його модернізацію в 659Т проєкт і бойові служби під командуванням В.Ф.Коп'єва і, особливо, Б.М.Малькова з неминучими ввідними, які підстерігали підводні човни першого покоління не лише через конструктивні недоліки, а й через фактичні диверсії «улюбленого робітничого класу» під час ремонтних робіт, більш ніж докладно описав у своїх спогадах «Історія АПЧ «К-122» капітан 1 рангу Віктор Васильович Коротких. Але те, з чим належало зіткнутися кораблю і відпрацьованому екіпажу в цьому поході інакше, ніж міцним слівцем не назвеш! Він виявився останнім для заслуженого підводного човна, про що і розповідається далі.

### ***1.7 ОСТАННІЙ ПОХІД ПЧ К-122 НА БОЙОВУ СЛУЖБУ: ПЕРЕДУМОВИ, БОРОТЬБА ЗА ЖИВУЧІСТЬ, РЯТУВАЛЬНА ОПЕРАЦІЯ***

Вперше трагедія ПЧ К-122 оприлюднена у відкритій літературі автором у спогадах разом з дружиною З.О. Калініченко в одеському часописі «Юг» у 1998 році<sup>40</sup>. Слід зауважити, що згодом опубліковані спогади командира ПЧ «К-122» капітана 2 рангу Г.М. Сізова<sup>41</sup> та старшого на борту – НШ-26 капітана 1 рангу Г.М. Заварухіна<sup>42</sup>. Свою оцінку тим подіям дав також начальник особливого відділу КДБ СРСР при 26-ДиПЧ капітан 1 рангу П.К. Чашкун<sup>43</sup>.

Підводний човен К-122 в описаний період входив до складу 26-ї дивізії атомних підводних човнів 4-ї флотилії підводних човнів Тихоокеанського флоту, яка дислокувалась на узбережжі Зеленого Клину. Підводний човен напружено експлуатувався на протязі 1978-1980 років (див. табл.3).

<sup>40</sup> Калініченко, 1998 - Калініченко О.О., Калініченко З.О. Трагедія ПЛ «К-122» // Одеса, Юг, 1998 / ч.1 - №-132 (14563) от 21.08.1998; ч.2 - №-134 (14565) от 26.08.1998; ч.3 - №-135 (14566) от 28.08.1998; ч.4 - №-137 (14568) от 01.09.1998.

<sup>41</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одіссея Командора. Одеса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. Перше вид. – 106 с. ISBN 978-966-97986-5-7. С.19.

<sup>42</sup> Там само.

<sup>43</sup> Там само.

**Графік бойової напруженості підводних човнів 659Т пр. після модернізації по 1980 рік**

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
<b>К-122</b>	БСм				БСм	<u>БСм*</u>			БСм	БСм	БСм
<b>К-45</b>	М.659Т		БСм				БСм	<u>БСм**</u>			
<b>К-59</b>	М.659Т		БСм	БСм	БСм	<u>БСм***</u>					
<b>К-66</b>	Модернізац. в 659Т				БСм	БСм			БСм	БСм	
<b>К-151</b>		Модернізація в 659Т				БСм			<u>БСм****</u>	2-БСм	<u>БСм****</u>
<b>Політичні чинники</b>	<b>А-ВВ</b>				<b>І-ПВ</b>					<b>К-ВК</b>	
Примітка: БСм – мала бойова служба, <u>БСм</u> – велика бойова служба, М.659Т – модернізація, А-ВВ – Американо-В'єтнамська війна, І-ПВ – Індо-Пакистанська війна (Бангладеш), К-ВК – Китайсько-В'єтнамський військовий конфлікт. * екіпаж К-151 В.В.Колеснікова, ** екіпаж К-45 Г.М.Заварухіна, ***екіпаж К-59 С. Асташіна, ****екіпаж К-151 В.Д.Рязанцева											

Тому зношені механізми потребували ремонту. Але політичні чинники 1979 року: збройний китайсько-в'єтнамський інцидент та ввід 40-ї армії ЗС СРСР в Афганістан, поруч з проблемами ПЧ К-45 (мікро-течія по гільзі кришки реактору) і ПЧ К-66 («підпалена» активна зона ВМ-2АГ) 26-ї дивізії разом з небоєздатними атомоходами 627А пр. 45-ї дивізії (К-42 – ремонт після зіткнення з танкером «Силует», К-133 - течія 3-го контуру та К-115 - течія 1-го контуру), змусили командування ТОФ вирішити проблему наряду бойових служб за рахунок К-122, хоча у морехідному стані були камчатський ПЧ К-14 та приморський ПЧ К-59 з значно меншою бойовою напруженістю (таб.3).

На відміну від інших з'єднань, дивізія мала у своєму складі лише 5 атомарин проекту 659Т (див.таб.4). З вищенаведеної таблиці можна зробити висновок, що серед екіпажів атомарин ТОФ коефіцієнт навантаження  $K_n = 1 : K_k$  для ПЧ 659Т пр. був найвищим на 1980 рік.

Таблиця 4.

**Укомплектованість 4-ї флотилії підводних човнів ТОФ станом на 1980 р.**

З'єднання	Проект	Н ПЧ	Н екіпажів	Кк, коефіцієнт комплектації	Загальне відношення кількості екіпажів до ПЧ
4 флотилія ПЧ ТОФ					
21 дивізія (рпкСП)	667Б	5	9	9:5=1,8	12:7=1,7 (рпкСП-ракетний підводний крейсер стратегічного призначення)
	667А	2	3	3:2=1,5	
26 дивізія (пчат)	659Т	5	5	5:5=1	5:5=1 (пчат-підводний човен атомний торпедний)
29 дивізія (пчарк, пчдрк)	675МК	4	5	5:4=1,25	9:8=1,125 (пчарк-підводний човен атомний з крилатими ракетами; пчдрк-підводний човен дизельний з крилатими ракетами.)
	651	4	4	4:4=1	
45 дивізія 2-ї флотилії ПЧ ТОФ (для порівняння)					
45 дивізія (пчат і бцапч)	627А	3	4	4:3=1,33	16:10=1,6 (пчат-підводний човен атомний торпедний; бцапч-багатоцільовий атомний підводний човен)
	671В	3	5	5:3=1,67	
	671РТМ	4	7	7:4=1,75	

Влітку 1980 року атомна торпедна субмарина вимушена була призупинити довгоочікуваний ремонт та вийти у позапланову «автономку» в район базування 3-ї дивізії МП США, зайнявши позицію між островами Окінава та Бородіно. Екіпаж очолив капітан 2 рангу Геннадій Михайлович Сизов, який вже здійснив командирську «автономку» на ПЧАТ «К-66» під час Китайсько-В'єтнамського збройного конфлікту весною 1979 р.



*Рис.11 Командир ПЧАТ «К-122» капітан 2 рангу Геннадій Сизов вручає грамоту на честь Дня ВМФ командирі БЧ-3 старшому лейтенанту Олександру Калініченку в центральному посту на бойовій службі 1980 року*

Частина екіпажу, який був у відпустці, замінили підводники з К-45, зокрема старший помічник командира капітан 3 рангу Геннадій Гарусов, командир турбінної групи старший лейтенант Ігор Якушев, командири груп дистанційного керування старші лейтенанти Валерій Мазуренко й Олександр Спарішев. В похід пішли й оперуповноважений ОВ КДБ капітан-лейтенант Віктор Окольніков і мічман Кузьміч – беззмінний дивізійний розвідник ОСНАЗ, а також два курсанти ТОВВМУ імені С.О. Макарова - навігатор Верьовочкін та мінер Романів. Офіцер штабу 26-ї дивізії М.І. Астапович так свідчить про це: *«20 серпня 1980 року (мск – О.К.) на бойовій службі у Філіппінському морі сталася сильна пожежа на К-122. Загинули люди. Треба сказати, що на бойову службу повинен був йти камчатський апч 627 проекту, який був знятий з плану БС з-за течії реактора. Аварія й насправді серйозна. Замість аварійного апч командування ТОФ наказало готувати до виходу К-122, який завершав довгий ремонт в СРЗ-30 (Чажма)»<sup>44</sup>*. Треба зауважити що до свідчень цього штабного офіцера я ставлюсь з певною недовірою. Підстава до цього, його доповідь як флагманського фахівця РЕБ щодо абсолютної відсутності засобів протиторпедного захисту на підводних човнах 26-ї дивізії, які були укомплектовані, зокрема на пр.659Т, дрейфуючими засобами гідроакустичної

<sup>44</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одиссея Командора. Одеса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. Перше вид. – 106 с. ISBN 978-966-97986-5-7. С.30.

протидії ГПП-1 та МГ-24М (що вистрілювались через ВПС) і самохідним дворезимним імітатором підводного човна МГ-44, що в комплексі з грамотним використанням бортової гідроакустики та тактичного маневру й масованого торпедного залпу давали шанс командирі радянської субмарини вийти переможцем в двобої з підводним супротивником.

Не відремонтована техніка «скисла» 19.08.1980, коли запалала апаратура гідроакустичної станції МГ-200 на БП-32. Пожежу вдалося швидко загасити. Задимлене повітря через компресори «загнали» в балони груп ПВТ (повітря високого тиску), а через шахту РКП (робота компресора під водою) з перископного положення у аварійний та суміжний відсіки увірвалось атмосферне повітря. Використані в пожежі засоби індивідуального захисту органів дихання у центральному посту були замінені за рахунок кормових відсіків, щоб забезпечити несення вахти по бойовій готовності №-2.

**ГТХ субмарини 659Г пр.:** довжина – 112,8 м, ширина – 9,8 м (по стабілізаторам – 12,4 м); водотонажність: надводна – 3650 тон, підводна – 4600 т; швидкість: надводна - 17 вузлів, підводна – 25 вузлів; робоча глибина занурення – 240 м; автономність – 50 діб за запасами провізії й регенерації (додатково - 8 діб аварійного запасу). Атомохід мав дев'ять відсіків: 1-й торпедний, 2-й акумуляторний (з торпедною палубою), 3-й центральний пост, 4-й дизель-генераторний, 5-й реакторний, 6-й турбінний, 7-й електротехнічний, 8-й допоміжних механізмів, 9-й торпедний.

Головна енергетична установка складалася з 2-х водо-водяних 4-х контурних реакторів ВМ-А з активними зонами ВМ-2АГ потужністю 70 Мвт кожна, 8-ми парогенераторів на кожен борт; 2-х ГТЗА потужністю по 19500 к.с.; двох валопроводів, яких вінчали 2 п'ятилопасні гребні гвинти у насадках та систем (циркуляційної, конденсатно-живельної, газу високого тиску з компенсаторами об'єму води 1-го контуру, масляної тощо).

Основна силова мережа постійного струму напругою 175-320 вольт складалась з наступних джерел електричної енергії: акумуляторної батареї з двох груп по 112 свинцево-кислотних елементів 426-П з водяним охолодженням та механічним перемішуванням електроліту, 2-х “навішаних” двоякірних турбогенераторів ГПМ-21, двох дизель-генераторів ПГ 117 (дизелі М-820) та 2-х гребних електричних двигунів ПГ 116.

Допоміжне обладнання складало 2 пароежекторні холодильні машини Е-250 (носова) та Е-320 (кормова), 2 двокорпусні опріснювача морської води ОВС-1, 3 електричних компресори високого тиску ЕК-10, 2 головних центробіжних насоса осушування 6МВх2 та 3 поршньові водовідливні помпи 2П-1 і однієї 2П-2, апарати для видалення сміття з-під води (ДУК) та постановки дрейфуючих приборів гідроакустичної протидії ГПП-1, МГ-34М (ВПС) та систем: занурення-сплиття, диферентної, вентиляції, гідравліки, повітря середнього тиску.

Технічні засоби кораблеводіння включали: навігаційний комплекс «Сила-Н» у складі 2-х гірокомпасів «Курс-5», гіроазимута, гіровертикалі; астронавігаційний комплекс «Ліра» з власною гіровертикаллю; командирський (ПЗНГ-9) та зенітний (ПЗНГ-10) перископи; корабельні прийоминдикатори КП-4, КПФ, АРП-53 з КІ-55, 2-х ехолотів НЕЛ-5, ехокригоміра ЕЛ-1, автопрокладчика. Система «Турмалін» забезпечувала стабілізацію руху (зависання) на глибині та аварійного всплуття на поверхню. Управління по курсу та глибині забезпечувалось гідравлічним, електричним та ручним засобами і по підводному кабелю.

Засоби зв'язку та РТС склались з станцій, приладів та пристроїв як то:

- гідроакустика: носова ШПС МГ-10, бортова ШПС МГ-20 «Кит», ГАС МГ-200 «Арктика», ГЛС пошуку мін «Плутоній», станція ОГС та ЗПС МГ-25, станція виміру швидкості звуку МГ-23 «Береста», індикатор кавітації гребних гвинтів КІ-601;
- радіотехніка: РЛК-101 «Альбатрос», ПС «Накат-М» з відповідачем «Хром-КМ»;
- радіозв'язок: КХ радіопередавачі Р-651 «Іскра» та Р-654 «Окунь», два КХ радіоприймача Р-758 «Брусніка», СДХ радіоприймач Р-756 «Глибина», СХ-КХ радіоприймач «Волна», УКХ радіостанція Р-619 «Графіт» (Р-625 «Мімоза»), апаратура ЗАС «Ключ», «Кортік», «Весна-ЗМТ», апаратура СБД «Акула», прийомо-передаючі радіоантени «Іва», «ВАН-С», «Штирь», прийомна антена «Рамка», буксирська антена «Параван».

Коллективними аварійно-рятувальними засобами, системами пожежегасіння та попередження вибуху торпед були: аварійно-буксирний пристрій, 2 аварійно-сигнальні буї, 4 штокові пристрої ШУ- 200 для під'йому затонувшого ПЧ, 6 рятувальних плотів ПСН-10, 3 люки виходу з міцного корпусу (1-й, 3-й, 8-й відсіки), гідроакустичний маяк МГС-29, загально-корабельні пожежні системи ВПЛ-59 (повітрянно-пінна) та ЛОХ (хімічна об'ємного пожежегасіння), система зрошення стелажного торпедного боєзапасу – ЕСАП-3Б, цистерна вогнеприпасів та системи аварійного стравлювання кисню та викиду МПВ з торпед<sup>45</sup>. Озброєння атомарини висвітлено раніше. Екіпаж укомплектовано за штатом 112/23.

Вищенаведене озброєння, при умові укомплектованості та відпрацьованості екіпажу і задовільного технічного стану корабля, дозволяло використовувати тихоокеанські атомні торпедні підводні човни першого покоління (5 од.-659Т, 4 од.-627А) для протидії авіаносним багатоцільовим (АМГ), оперативно-ракетним (ОРГ), бойовим амфібійним (БАГ) групам та конвоям (КОН), а в деяких випадках і проти ПЧАРБ 15-ї ескадри ВМС США (передовий пункт базування бухта Апра о. Гуам), зокрема у 1980 р.

20 серпня 1980 року за розкладом добового плану БП і ПП почалися тренування на бойових постах. Атомний торпедний підводний човен К-122

<sup>45</sup>Калініченко, 2008 - Калініченко О.О. Сузір'я Командора. Одеса: Астропринт, 2008. 288 с. С.145-147.

**Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О. ПІДВОДНА ОДИССЕЯ КОМАНДОРА**

659Т проекту у цей час вже закінчував бойову службу у Філіпінському морі неподалік від острова Окінава та очікував наказу з Командного пункту Тихоокеанського флоту про повернення до бази. Начальник штабу 26-ї дивізії підводних човнів капітан 1 рангу Геннадій Заварухін і помічник начальника ЕМС 26-ї дивізії по живучості капітан 3 рангу В.А. Рибкін визнали тренування незадовільним. Інші два Геннадія, командир підводного човна Сизов та його старший помічник Гарусов, які тільки перед автономкою були призначені в екіпаж, не стали сперечатися з начальством. Тому після обіду тренування повторили.



***Рис.12 На бойових постах БЧ-3 ПЧАТ К-122 9-го та 3-го відсіків***

Я відпрацьовував практичні дії торпедистів у першому відсіку з приготування 53-см торпедних апаратів до пострілу по БГ-1. Старшина команди торпедистів мічман Валерій Соломін, командир БП-93 мічман Валерій Лукін, торпедисти строкової служби матроси Володимир Городіщев, Олег Дударев та Фазлієв відпрацьовували завдання у повній темряві в ІСП-60. Старшина команди торпедних електриків мічман Володимир Бєлєвцев разом з матросом Геннадієм Тітовим тренувалися на БП-33 по рішення торпедних задач на торпедному автоматі стрільби ТАС-Л-4 ПУТС «Ленінград». Але й позапланові післяобідні тренування були визнані незадовільними й попереду (після вечері) мало бути їх продовження. Отож після вечері (вже 21.08.1980 за

місцевим часом) у 9-й відсік на БП-93 з мінно-торпедної бойової частини вибули Валерій Лукін та Олег Дударєв «шліфувати» свої навички з приготування чергового МГТА ГС-250 до пострілу на самооборону по БГ-2. На БП-13 ту ж саму тему мали відпрацьовувати В. Соломін з В. Городищевим. Матрос Фазлієв мав заступати у добове чергування на камбуз і тому ліг відпочивати перед нарядом. Поблажку я зробив старшині команди торпедних електриків і відпустив В. Бельовцева відпочивати у 8-й відсік, а Г.Тітов під моїм наглядом мав тренуватися на приладі 2Л ПУТС «Ленінград» на БП-13. Невдовзі по кораблю пролунав ревун «Аварійної тривоги» і екіпаж, окрім аварійного відсіку, мав зайняти свої бойові пости по БГ №-1.

Спалахнув турбогенератор ГПМ-21 електро-технічного відсіку. Струмінь полум'я довжиною у 5 метрів та 1 метр у діаметрі полихнув у трюмі 7-го відсіку під час тренування по переводу електроживлення з одного борту на інший. Старшина команди електриків намагався збити полум'я за допомогою ВПЛ, але пожежа ставала дедалі дужчою й зразу ж заблокувала вихід до 6-го відсіку. Миттєво дим заповнив увесь аварійний відсік. Управлінці на пульті ГЕУ (головна енергетична установка) робили все, щоб не «впала» компенсуюча решітка й підводний човен не втратив хід. В дію вступило перше правило підводників: аварійний відсік має бути негайно загерметизовано і ніхто не має права його залишити без дозволу центрального поста. Обставини вимагали негайної подачі фреону 114Б2 системи ЛОХ в палаючий відсік. Але там на час тренувань зібрався майже увесь особовий склад електротехнічного дивізіону, а на пульті ГЕУ – КД-1 з усіма КГДУ та КПіА. Командир підводного човна пам'ятав про некомплект аварійних засобів дихання у кормових відсіках після пожежі гідроакустичної станції і вирішив пересвідчитися, що усі в аварійному відсіку включилися у засоби дихання. На це пішло декілька секунд, важливих секунд... Час було втрачено, і хоча тричі в аварійний відсік подавався фреон, сенсу це вже не мало. Горіла регенерація, горіло паливо, а тут ще спрацювала кричуща помилка якогось кабінетного раціоналізатора. Справа в тому, що через відсіки проходять трубопроводи системи ПВТ-1 та ПВТ-2 для подачі повітря високого тиску у свій чи суміжний відсіки, щоб створити необхідний підпір повітря на випадок надходження забортної води. Однаковий матеріал сідельця та клапана в умовах звичайної експлуатації призводив до «прикипання» цих елементів один до одного. Якийсь «розумник-науковець» подав пропозицію, щоб деталь клапанчука зробити з біметалу, а сам корпус з сідельцем залишити латунним. «Прикипання» позбулися, але... Але коефіцієнт температурного розширення у різних матеріалів є різним! Тому при пожежі, яка супроводжувалася високим нагрівом усіх металевих частин аварійного відсіку сталося так, що між клапанчуком та сідельцем клапану подачі ПВТ в аварійний відсік з'явився зазор через який повітря з груп балонів ПВТ «рвонуло» у відсічне полум'я, підтримуючи й роздмухуючи пожежу!

Внаслідок цього 62<sup>46</sup> підводника (7-й, 8-й, 9-й відсіки), що вдвічі перевищувало штатну чисельність цих відсіків включно з ПУ ГЕУ по БГ-1, залишились відрізаними від решти екіпажу. Через трубопроводи КДУС-1 (корабельної стаціонарної дозиметричної установки) під тиском задимлене повітря стало розповсюджуватися у 4-й, 6-й та 8-й відсіки де були точки контролю пару по аерозолям та стало негативним чином впливати на особовий склад цих відсіків. Внаслідок отруєння продуктами горіння у 7-му відсіку загинув матрос 3 року служби М.В. Єрин (06.08.1958 р.н.). Це була наша перша важка втрата у тій пожежі на глибині 70 метрів під час бойової служби за тисячі миль від тихоокеанської бази атомних підводних човнів.

У турбінному відсіку рубіж оборони очолив Ігор Якушев (з Донеччини). Офіцер та його підлеглий старшина 2 статті Борис Архип до «автономки» служили на К-45 (авторське припущення, що Б.Я. Архип 13.06.1960 р.н. загинув на бойовому посту скоріш за все масльонщиком у трюмі 8-го відсіку).

Розповсюджена хибна думка, що загинувшими були переважно моряки строкової служби, які тільки що прийшли з Учбового загону на ПЧ К-122, не витримує жодної критики якщо проаналізувати день народження<sup>47</sup>, а відповідно, й рік призову кожного з них: 1977/II – 3 в/с., 1978/I – 3 в/с, 1978/II – 3 в/с, 1979/I – 1 в/с, 1979/II – 3 в/с.



***Рис.13 Останні з могікан - 17 підводників строкової служби, що звільнилися у запас восени 1981 року, і які брали участь у рятуванні раненої субмарини 21 серпня 1980 року на бойовій службі у Філіппінському морі***

<sup>46</sup> За свідченнями командира ПЧАТ капітана 2 рангу Г.М. Сізова число підводників кормових відсіків – 83.

<sup>47</sup> Калініченко О.О. (2015) – Калініченко О.О. та інші. Океанами Арея. Одеса, КП ОМД, 2015. 324 с. С.80-81.

Проаналізуємо кількісний склад підводників по кормовим відсікам відносно числа загиблих військовослужбовців в абсолютному та % відношенні:

Таблиця 5.

*Розподілення загиблих по кормовим відсікам*

Версії: / Відсіки	7 відсік		8 відсік	9 відсік
<b>Командира ПЧАТ К-122 к.2р. Сізова Г.М.</b>	?		73 в/с після евакуац.	9 в/с всього, у т.ч.
	1 загиблий		7 загиблих – 9,6%	6 загиблих – 66,7%
<b>Калініченко О.О. на підставі аналізу розкладу особового складу по БГ-1</b>	ПУГЕУ	7 відс.	52 в/с після евакуації з 7-го відсіку і ПУ ГЕУ	1)9 в/с всього, у т.ч. 6 загиблих – 66,7%
	11	15		
	1 загиб.- 6,7%		7 загиблих – 13,5%	2) 6 в/с всього, у т.ч. 3 загиблих – 50%

Відносний % загиблих у 9-му відс. на порядок вище. Цьому може бути два пояснення: перше – загиблих в 7 відсіку було більше і їх перенесли в каюту 9-го відс., використовуючи її як морг; друге – наслідок раптового збільшення концентрації СО при знятті надлишкового тиску через МГТА. Аналізуючи якісний фаховий склад загиблих (5 в/с – Д-3, 4 в/с – Д-2, 2 в/с – Д-1, 1 в/с – БЧ-3, 1 в/с – БЧ-4, 1 в/с – Сл. «С») можна зробити висновок, що найбільше моряків загинуло з дивізіону живучості вочевидь внаслідок тренування у 8-му відсіку, де знаходились відповідні механізми цього підрозділу: кормовий ГОН 6МВх2, ДУК, ВПС, кормова холодильна машина Е-320 та кормова станція ВПЛ-59.



*Рис.14 На БП-75 матрос М.В. Єрин*

Капітан 2 рангу Г.Сізов прийняв рішення впливати. Турбіністи, поки був пар, утримували турбінами хід підводного човна. Але стрижні аварійного захисту реактору вже автоматично увійшли в активну зону, а от компенсуюча решітка внаслідок знеструмлення залишилась в проміжному стані. Пару не стало. Евакуацію особового складу з аварійного відсіку (16 підводників) та прилягаючого до нього пульта управління ГЕУ (8 підводників) проводили у два етапи в сторону корми, виносячи тіла загиблих. Спроба евакуювати особовий склад на надбудову у надводному положенні через люк 8-го відсіку спочатку не вдалася. Підвищений тиск повітря кормових відсіків не дозволив відраїти люк. Матрос В.В.Заїкін (22.03.1961 р.н.) спробував свинцевою

кувалдою розвернути кремальєру люка зсередини, але впав замертво. Доречі зламалась і одна з двох внутрішніх рукояток люка. Треба було знімати надлишковий тиск відсічного повітря. Урівняння відсічного тиску з атмосферним стало необхідною умовою відкриття люку 8-го та визволення з пекельного полону 62-х моряків. Спроби одночасно робилися як у 8-му відсіку через ВПС, так і в 9-му відсіку через МГТА де боротьбу за живучість очолив В.В. Бельовцев (24.06.1952 р.н.), бо командир відсіку був «відрізаний» на пульті ГЕУ. Валерій Мазуренко був командиром 8-го відсіку, однак початок аварії застав його на пульті управління головною енергетичною установкою на черговому тренуванні по переходу живлення навішених турбогенераторів з одного на інший борт. Стосовно подій у 8-му відсіку Валерій розповідає так: *«Виводили нас з пульта ГЕУ у другу чергу. Самостійно відкрити переборку у відсік живучості, яким був восьмий, ми не могли через наддув аварійного відсіку. І лише створивши протитиск повітря у 8-му, люк переборки відчинився і наша група по команді залишила 7-й відсік. Четверо було в ІДА-59, ще четверо в ІП-46М. Тоді ж я зміг долучитись до виконання своїх обов'язків командира 8-го відсіку. Головним було підтримання зв'язку з Центральним постом по «Капітану», але шлем-маски ІДА-59 не були пристосовані до цього і я роздер до крові десна, здійснюючи усні доповіді.*

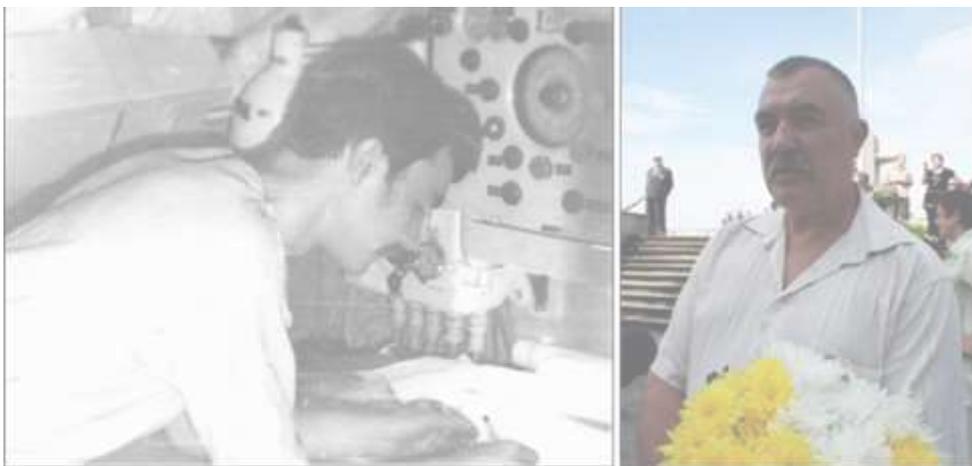


*Рис.15 Валерій Мазуренко та Зінаїда Калініченко зі своїми первістками:  
їм є що згадати про аварію на К-122*

*Справу з люком 8-го відсіку очолив помічник начальника ЕМС-26 по живучості капітан 3 рангу В.А. Рибкін. Його верхня кришка була несправна і шахта люка була заповнена водою. Відкритий спускний краник результату не давав з-за надлишкового відсічного тиску і тому його банально викрутили. Спустивши воду і відкривши нижню кришку, після сплиття підводного човна на поверхню, ми намагалися віддріти кремальєру верхнього люка. Кувалдою це спробував зробити матрос В.В. Зайкін, але впав замертво, зламавши від ударів одну з двох рукояток. Аварійна партія з надстройки теж не впоралась з цим завданням. Потрібно було знімати надлишковий тиск. Я особисто спробував зробити це через ВПС - прилад для постановки дрейфуючих засобів гідроакустичної протидії (ГП-1 й МГ-24М) та сигнальних патронів (КСП). Вставивши на гарячу кришку регенераційної двох'ярусної установки*

*та дотягнувшись до ВІПС я по чергово відкривав то нижню, то верхню кришки. Сильно пекло підшви та все працювало. Але щоб відкрити їх одночасно, треба було зняти блокіровку яка трималась на двох потайних гвинтах. Потрібна була викрутка, яка зазвичай була у кожному відсіці у аварійному комплекті електрика. Але у 8-му відсіку викрутку матрос Єрин за наказом відніс у аварійний сьомий відсік і там загинув. Оце банальне співпадіння стало роковим для усіх, хто скупчився у кормовому відсіку живучості!»*

У 9-му відсіку стелажну торпеду першої черги поклали на прохід. Відкрили задню кришку торпедного апарату №-7 та витягли з нього на вивільнений стелаж МГ-44 (самохідний імітатор підводного човна). Далі треба було зняти блокування та відкрити передню кришку МГТА, але для цього потрібно віддиферентувати підводний човен таким чином, щоб кормові торпедні апарати визирнули з води. Спроба вдалася. В темряві при температурі у 70 градусів торпедисти робили свою справу. Робили добре, але... Але не вистачало у відсіку на всіх ІДА-59. ПДУ-1 вже своє відпрацювали. Тому боцман Солоха залишився без нічого й загинув би, якби Володимир Бельовцев не розділив з ним свій ІДА-59. На відміну від інших, Володимиру Бельовцеву довелося не тільки виконувати вантажні роботи з торпедним боєзапасом, а й підтримувати зв'язок з центральним постом. Для цього він вимушений був час від часу знімати шолом, вивільняти загубник і підтримувати голосовий зв'язок. Підступний СО зробив свою справу й життя покинуло тіло Володимира! Але своєю смертю Володимир врятував життя 48 підводникам. Аварійна партія у складі мічманів-старшин команд СКРС Григорьєва, СКТ Соломіна, СКГА Бартеньєва, СКРФ Бадікова на чолі з СПК капітаном 3 рангу Г.Гарусовим, віддріла кормовий люк на надбудову і почала приймати евакуйованих: 47 в нормі, 2-є без свідомості, 9 загиблих, у тому числі старші матроси Л.Л. Єрмоленко (25.07.1959 р.н.) та О.П. Макаренко (14.02.1960 р.н.). Ще 5-х підводників не вистачало. Командир електронавігаційної групи Валерій Битко згадує: **«Я – судоводій, тому за своєю посадою при винурюванні одразу визначаю месцезнаходження. Це було десь у ста милях від острова Бородіно, в Філіппінському морі, штиль.**



*Рис.16 Валерій Битко з інтервалом у 33 роки.*

*Сталася аварія біля дев'яти вечора за московським часом. Пожежа почался у 7 відсіку... Один з матросів примудрився зламати знизу чугунну кремальєру верхнього люка 8-го відсіка, тому вирішили відкрити його зверху. Прибули з кувалдою старший боцман Григор'єв, гідроакустик Бартен'єв та ще трюмний, здається, Вадіков його прізвище. Я як лейтенант підтримував зв'язок з командиром. Кувалдою відчинити люк не вдалося, стали діяти ломом – ломгнувся. Я подумав: зламаємо лом – не відкриємо взагалі. Вирішили справити тиск. Клапан там маленький – з палець товщиною, швидко справити через нього такий об'єм було неможливо, а люди у відсіку були вже близько 30-40 хв. в індивідуальних засобах захисту – ІДА, ПДУ. Хімік знаходився в ПДУ 50 хв., при тому, що воно розраховано всього на 20 хв. роботи... Тільки коли через торпедний апарат справити тиск, змогли відчинити люк і я, хто міг, стали виходити наверх. Потім Валера Соломін та Григор'єв стрибнули вниз й стали на шкертках подавати втрачених свідомість. Я горжуся нашими людьми: спецтрюмного ми відкачали один раз – він пошов опускати аварійну решітку реактора і знову втратив свідомість, його знову витягнули, й знову прийшлося відкачувати. Ніякої паніки не було, усі працювали по аварійній тривозі на своїх місцях. Практично усі загиблі – новоприбулі, вони прийшли на човен у травні, а тут така пожежа... Якби мені хтось сказав що залізо горить, я б не повірив, а в нас воно горіло. Молодь не знала властивостей чадного газу: вони бачили, що внизу менше диму, пішли туди та задохнулися. Якби вони знаходились наверху, втрат, мені здається, було б менше...»*

Усі відсіки окрім першого, були у темряві. Внаслідок високої температури спалахнув гопкалітовий патрон РДУ (регенераційної двоярусної установки) у 3-му відсіку. Необхідно було подавати аварійний сигнал біди. Спроба зробити це зі штатної радіорубки успіхом не увінчалась – вибивало батарейні автомати АБ. Скільки міг, командир БП-2 мічман Віктор Іванов утримував автомати у включеному положенні вручну, намагаючись подати електричний струм радистам. Старшина команди радіотелеграфістів мічман Петро Ляшенко спробував скористатися резервною переносною радіостанцією Р-129, для чого спустився за нею у трюм 3-го відсіку й учадів. Петро знепритомнів і впав поруч з гіропостом (БП-37). Парторг К-122, старшина команди штурманських електриків мічман Захаров саме знаходився в гіропосту, але при евакуації не спромігся надібати непритомне тіло колеги! Фактично лише перший відсік був придатним для несення вахти. В темряві торпедисти зробили необхідні переключення і навіть подали світло від акумуляторів аварійного гідроакустичного маяка МГС-29. Незабаром з містка підводного човна надійшла команда подати фреон у 3-й відсік. Перед подачею фреону з станції ЛОХ 1-го відсіку я пішов перевірити 3-й відсік на предмет відсутності людей. Мене страхував з 2-го відсіку мічман В. Іванов. Саме тоді й знайшов тіло Петра Івановича Ляшенка. Важким виявився козак. Ледь-ледь я витягнув його з трюму 3-го відсіку і волочив до переборки 2-го відсіку, де

стояв наготові Віктор Іванов. Разом ми відволокли П.І. Ляшенка у трюм першого відсіку, де торпедисти за допомогою канату підняли непритомне тіло спочатку на торпедну палубу, а потім через люк на надбудову. Корабельний доктор Олександр Корольков врятував життя і Петру Ляшенку, і КД-2 Миколі Трушкову, і НХС Валерію Петрову. В нагоді став коньяк.



*Рис.17 Три старшини команди з ліва на право: радіометристів мічман Грошев, торпедних електриків мічман В.В.Бельовцев, радіотелеграфістів П.І.Ляшенко*

Мічман Віктор Іванов ділиться своїми спогадами через 33 роки: *«Пам'ятаю, як до мене у відсік прибіг матрос Білий – наш електрик з 7-го відсіку. Спитав: «Товаришу мічман, можна у вас посидіти?» Тільки зайшов, одразу зіграли аварійну тривогу: пожежа у 7-му відсіку. Потім почалося: пожежа в Центральному, пожежа в 4-му – загорілась регенерація, яка по інструкції горіти не повинна. Потім всплили, почали евакуацію особового складу. Ляшенко Петю, старшину команди радистів, рятували разом з командиром БЧ-3 Сашей Калиниченко. Він здоровий бул – вагою більше ста кілограмів, ми тащили його з Центрального, через 2-й відсік в 1-й. Потім гасили регенерацію. Потім механік, Шликов Юрій Олексійович, дав команду дати живлення на батарейний автомат, щоб дати радіо про нашу аварію. Я буквально повис на цьому автоматі й висів, поки давали радіо – потім його відразу знову вишибло. Тоді мені було тридцять років. Подібних аварій за весь час служби на субмаринах не раплялось: були аварійні ситуації – й займання, і на глибину провалювались (після заклинки рулів занурились на 300 м), але такого не було...» (пер.наш).*



*Рис.18 Командир БП-2 мічман Віктор Іванов*

Вкрай потрібен був зв'язок. Радіостанції Р-105 з відсіків живучості, як і радіостанція «Плот» з ПСН-20 виявились доволі малопотужними. Тоді з містка почали запускати сигнальні ракети. Декілька суден пройшли повз, поки не зупинився газозов «Гарі / Gari». З англійського судна підійшла рятувальна шлюпка з каністрами питної води й аптечкою. Зворотнім рейсом на судно вирушила група офіцерів у складі помічника командира Володимира Савенкова, командира БЧ-4—начальника РТС Віктора Смердіна та командира групи КПіА лейтенанта Гусєва в якості перекладача. Через суднову радіостанцію англійського газозова відкритим текстом було передано аварійний сигнал від «Урагану» (аварійної субмарини - див. додаток 2).



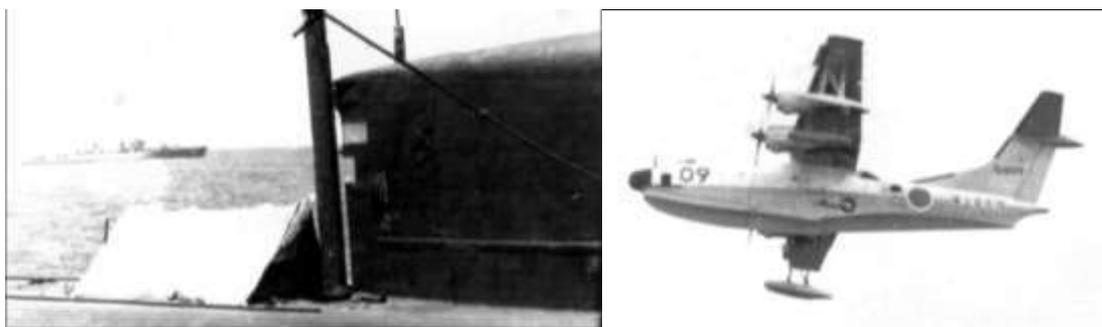
*LNG-tanker "Gari", port of register London, IMO 7235331*

Світанок застав нас наодинці з морем. У 1-му відсіку продовжувала нестись спеціальна вахта з охорони торпед з ядерними бойовими частинами. Висока температура дійшла й сюди, тому люк на надбудову було віддраєно для вентиляції. Після передачі аварійного радіодонесення на порядку денному постало питання як «заглушити» реактори? Командир електро-механічної бойової частини капітан 2 рангу Юрій Олексійович Шликов, проаналізувавши ситуацію, відмів варіант посилати людей у реакторний відсік з міцного корпусу. Натомість запропонував доволі ризикований спосіб – зняти з'йомний лист 5-го відсіку і прямо з надбудови забезпечити перехід до апаратних вигоронок реакторів. Це рішення стало знаменним і дозволило без втрат привести реактори у безпечний стан, опустивши компенсуючі решітки на нижні концевики (3 жовтня 1986 року на бойовій службі в Атлантиці під час аварії на рпКСП К-219 загинув матрос Сергій Премінін, виконуючи подібну операцію але без нашого досвіду)<sup>48</sup>.

Наодинці з морем ми пробули недовго. Незабаром над аварійним підводним човном почали кружляти літаки та вертольоти з японськими розпізнавальними знаками, на горизонті з'явився американський десантний вертольотоносець, а на траверзі у 30 кабельтових зайняв позицію есмінець

<sup>48</sup>Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одіссея Командора. Одеса: ПП «Студія "ПЕЧАТЬ"», 2025. Перше вид. – 106 с. ISBN 978-966-97986-5-7. С.40.

японських сил самооборони. Тому НШ-26 капітан 1 рангу Г.М. Заварухін наказав виконати заходи по сигналу «Загроза ПДСЗ».

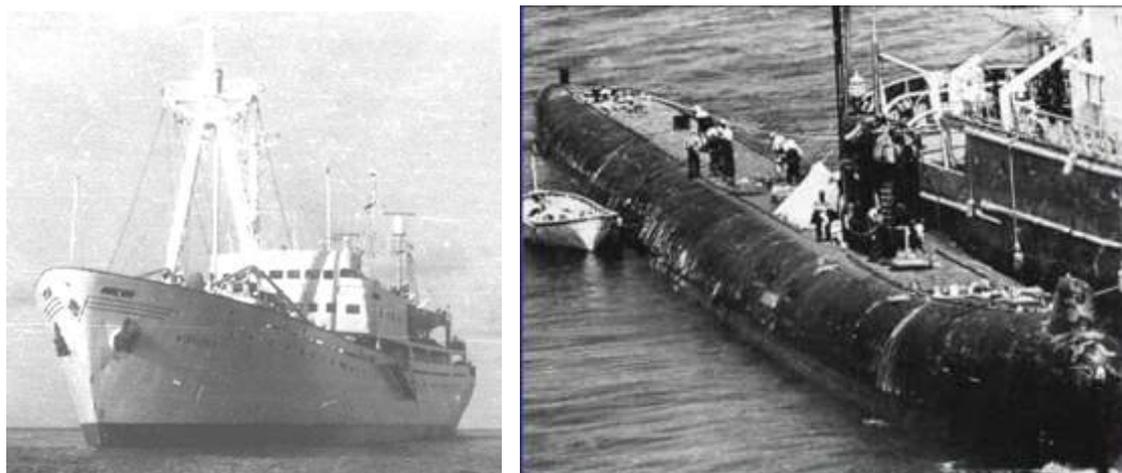


*Рис.19 Під наглядом японських сил самооборони: патрульного літака-амфібії PS-1 та есмінця.*

Потрібно було озброїти офіцерів табельною зброєю та приготувати на ходовому містку гранати. Оскільки й стрілецька зброя була в моєму завідуванні, мені знову довелося без засобів індивідуального захисту органів дихання йти в пекучу темряву опустілих відсіків за офіцерськими пістолетами та ящиком гранат. Існувала загроза захоплення корабля, а вимога Корабельного Статуту була однозначною – підводний човен ні при яких умовах не повинен був попасти у руки супротивника! Разом з Валерієм Соломінім ми стали мудрувати, як виконати вельми вірогідний наказ про підрив торпедного боєзапасу і при цьому залишити хоч один шанс на рятування життя. Окрім суто торпедних запальних стаканів, капсулів-детонаторів та капсулів-запальовачів, що вимагали особистої присутності при підриві торпед, були ще електро-детонатори для знищення апаратури ЗАС. Та й звичайні ручні гранати комплектувались детонаторами з кільцями. По діаметру ці вибухові засоби були однакові з торпедними капсулями-детонаторами. На думку спало, що в кілька бойових зарядних відділень стелажних торпед можна вставити запальні стакани, які спорядити електричними детонаторами від ЗАС та механічними від гранат. Потім до електричних детонаторів під'єднати проводи з 500-вольтовим мегометром на кінці, який через люк 1-го відсіку винести на надбудову. Туди ж треба було прокласти мотузки, що приєднані до кілець детонаторів від гранат. Це дало б змогу підірвати торпедний боєзапас з надбудови. Залишався шанс, що вибухова хвиля не «розмаже» підірвників по стінкам всередині міцного корпусу а скине в море з надбудови. На щастя, наша «раціоналізація» не стала в нагоді.

З приходом навчально-виробничого судна (НВС) «Меридіан» Далекосхідного вищого морського училища імені адмірала Невельського тіла 9-ти загиблих та переважна більшість екіпажу К-122 була евакуйована на судно. Відповідний коментар про авірію з нашим підводним човном опублікували іноземні медіа, зокрема: *«Christopher P. Winter. Accidents Involving Nuclear Energy Incident 360. 21 Aug 1980: Soviet Echo class nuclear-powered submarine K-122 has a reactor problem with radiation leakage 85 miles*

*east of Okinawa. At least nine crew members are believed to have died from a fire in the propulsion compartment. A Soviet freighter arrives to evacuate the crew and a tugboat is readied to tow the stricken vessel to Vladivostok. Several warships stand by as escort. The next day, the Japanese government advises ships to avoid the area, citing possible contamination. It refuses to allow the convoy to pass through Japanese territorial waters unless Moscow guarantees there are no nuclear weapons aboard and no danger of radiation leaks. The Soviets initially refuse, and their vessels enter Japanese waters. But on 24 August, to defuse the confrontation, Moscow issues the requested guarantee. Reportedly, Japanese forces later find evidence of radioactive contamination».*



*Рис.20 НВС «Меридіан» першим з радянських кораблів прийшов на поміч (ліворуч); праворуч – МБ-21 ошвартований лівим бортом до «Урагана»*

Своїми враженнями про аварію поділився матрос-радіометрист Вячеслав Анатольович Єрмолаєв: *«Аварія мене застала на БП-39. Взяв ІДАшку, вдягнув та чекаю як будуть розгортатися подальші події. До цього горіла станція у акустиків її потушили успішно, але прийшлося включатися в ІДА. Скільки там залишилось для дихання суміші не знав. Індикаторів ніяких нема, а після включення ніхто її не перевіряв. Пам'ятаю що години 2 протягнути можна якщо сильно не дихати. Сподівався що потушать пожежу швидко. Коли дали команду дати ЛОХ у 7 відсік зрозумів що серйозна аварія. Послідувала команда на всплиття. Дали усіх наверх. Виліз, темно і що вразило на повітрі вночі тепло. Побігли до 8 відсіку, відкрили його. З'явилась мотузка, опустили її в люк. Хтось з офіцерів чи мічманів увзяв в мене ІДА та поліз у відсік. Я йому сказав, що не знаю скільки суміші там залишилось, але це його не зупинило. Витаскували своїх з 8-го відсіку на мотузці та відкачували, не всіх вдалося. А жаль. Страху не було. До служби працював у геології і ситуацій вистачало усіляких... Враження... Екіпажу поставив би дуже добру оцінку. Паніки не було. Скоріш за все сказались тренування по боротьбі за живучість. Коли послідувала команда «Загроза ПДСЗ», то незрозуміло було як захищатися. Вистачило б одного стрільця, щоб нас усіх перестріляти як глухарів. Хоча у той момент було все рівно. Знаючи, що ПЧ не віддадуть,*

*на захоплення й на борту 2 ядерні торпеди, які подірвуть якщо справи будуть зовсім кепські, стрілкова зброя якось не вражала. Вразила оперативність японців та амерів. Дуже швидко вони підтягнулися до нас. Наші запізнювалися...»*

На підводному човні залишилась мінімально-необхідна кількість моряків. Був налаштований шатер за рубкою, де знайшли укриття від спекотного сонця втомлені підводники. Серед них були: капітан 1 рангу Г.Заварухін, капітан 2 рангу Г.Сизов, капітан 2 рангу Ю.Шликов, старший лейтенант О. Калініченко, майор м/с О. Корольков та командири дивізіонів БЧ-5 М. Сергеев (Д-1) та В. Курочкін (Д-3), мічмани В. Соломін, В. Лукін та інші. Було сформовано дві аварійні партії для пошуку 5-х недостаючих членів екіпажу та ліквідації можливих вторинних очагів аварії. Пожежа в загерметизованому 7-му відсіку ще вирувала і міцний корпус у цьому районі набув малинового кольору. Охолоджували морською водою.

Через три десятиліття своєю версією подій ділиться старшина команди торпедистів мічман Валерій Соломін: *«Аварійна тривога трапилась під ранок десь в 05-15 мск у Філіппінському морі милях в сорока від острова Бородіно: пробій на корпус кабельної траси викликав пожежу у 7 відсіку (на човні стояла електрика постійного струму). Потім прогорів трубопровід системи ПВТ й відсік сильно надувся. Всплили, знімати такий тиск через невеличкий клапан було надто довго, попробували відкрити люк. Марно. Тоді я запропонував стравити тиск через кормовий торпедний апарат. В дев'ятому відсіку достали з апарата торпеду-імітатор та стравили тиск. Люди загинули в основному у 8 та 9 відсіках – там було велике задимлення. По більшій частині з-за того, що не було запасних регенеративних патронів до індивідуальних засобів захисту, а ті, що були, сильно нагрілись – просто розпечені, неможливо узяти в руки, щоб замінити. З аварією боролися 14 годин. У Павловськ прийшли на буксирі – притягнув морський буксир «Бравий» з Великого Каменя: він як раз повертався з В'єтнаму. А до цього до нас підійшло навчально-дослідне судно «Меридіан», на яке завантажили загиблих...»*

Перший раз я спустився у кормові відсіки разом з Валерієм Соломінім. Завдання: пошук загиблих, питної води та аварійного запасу їжі, огляд кормових торпедних апаратів. На очі попався матрос між торпедних стелажів. Сидячи на проході і тримаючи перед собою ПП-46М, підводник намагався перезарядити протигаз запасним регенеративним патроном, але... Але він не знав, що в квапливому спорядженні ПЧ К-122 у позапланову «автономку» з стану ремонту, доволічими органами на підводний човен були передані запасні регенеративні патрони не морської а танкової модифікації, які не є взаємозамінними! Продовжуючи обстеження ми виявили тіла трьох загиблих матросів у каюті по правому борту. Вони лежали один на одному. Чи це сталося під час виводу живих та загиблих з 7-го відсіку, коли мертві тіла було

покладено в каюту, чи це сталося значно пізніше, коли матросам не дісталось засобів захисту органів дихання і вони загинули від підступного СО.



***Рис.21 Мічман Валерій Соломін на БП-13 та 30 років поспіль.***

Ми знайшли аптечку, привели у безпечний стан МГТА №-7 та через люк 8-го відсіку повернулись на кормову надбудову. Наступна рятувальна група підняла знайдені нами тіла 4-х загиблих, але не вистачало ще одного моряка. Після невеличкого відпочинку я знову спустився вниз і в трюмі 9-го відсіку перед кормовою станцією ЛОХ знайшов тіло матроса Миколи Путінцева (25.01.1960 р.н.) у сидячому положенні. З його обличчя ніколи не сповзала посмішка. Веселий за вдачею він і зараз усміхався. Справний ІДА-59 лежав поруч. Заряд з кормової станції ЛОХ вже було використано. Вочевидь М.Путінцев з БП-9 доповідав в центральний пост про виконання наказу по корабельному «Каштану» і не зчувся як учадів від газу СО.



***Рис.22 Микола Путінцев (другий праворуч) у колі своїх побратимів.***

Намагаючись хоч якось охолодити малиновий корпус, командир знову здиферентував підводний човен на корму, благо кормові торпедні апарати вже

були в безпечному стані а з'йомний лист 5-го відсіку знов встановлено на штатне місце. Невдовзі підійшла плавбаза підводних човнів «Бородіно». На ній прибули потрібні берегові заводські спеціалісти та частина екіпажу К-151, повернення якого з «автономки» ми забезпечували при нашому розгортанні, перевіряючи відсутність стеження за ним. На плавбазі прийшов і командувач нашою флотилією віце-адмірал В.Г.Белашев. З «Меридіана» на «Бородіно» евакуювали живих і мертвих екіпажу К-122.



*Рис.23 Плавбаза «Бородіно» (праворуч).*

З'явився флотський зв'язок і першим наказом постала вимога про негайне повернення «комісара» капітана 2 рангу Миколу Рєви з каюти білосніжного лайнера на місток аварійного підводного човна. Сам Микола навідріз відмовився повертатися на підводний човен і лише персональна телеграма Члена Військової Ради – Начальника політуправління ТОФ віце-адмірала В.Сабанєєва примусила його згадати і про офіцерську честь і про партійний обов'язок.

На підводному човні поповнили запаси ПВТ, заводські спеціалісти «кинули времянку» та, запустивши дизель-генератор, здійснили електричне живлення в носові відсіки. Почалась вентиляція підводного човна.

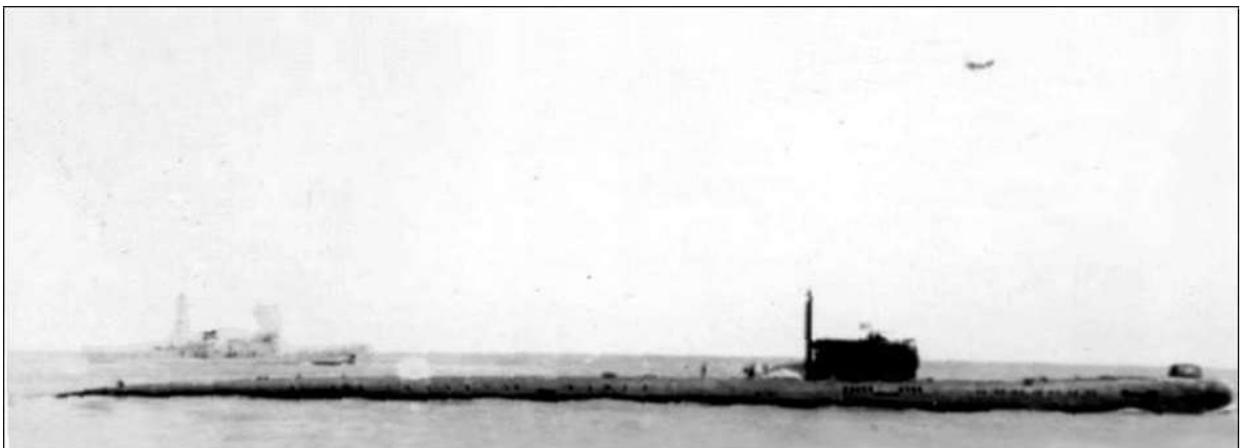
Невдовзі, завівши буксирну брагу через носові ШУ-200 на МБ-21, ми на буксирі під прапором командувача флотилії у супроводі ПБ «Бородіно» та під наглядом японців рушили додому. При переході з Філіппінського у Східно-Китайське море, для скорочення маршруту, ми увійшли в японські територіальні води. А там нас вже чекали чергові сили ТОФ. З появою БПК «Петропавловськ» 1134Б пр. під прапором першого заступника Головнокомандувача ВМФ адмірала М. Смірнова та СКР «Грозящий» 1135

пр. під прапором першого заступника командувача ТОФ віце-адмірала М. Ясакова «життя стало краще і жити – веселіше», якщо доречно послатися на відомі слова одного з радянських керманічів. Плавбаза «Бородіно», здавши ескортування, повним ходом з живими і мертвими чкурнула до затоки Стрелок де в бухті Павловського базувалась наша дивізія...

*«...Почуття гордості було коли назустріч до нас при буксировці підійшли «Петропавловськ» та «Грознящий». Ось це було щось. Було приємно дивитись як амери та японці злякалися й почали грубо кажучи уносити ноги. Гордість що про нас не забули і ДЕРЖАВА послала допомогу», - так передав свої почуття колишній радіометрист Вячеслав Анатольович Єрмолаєв.*



*Рис.24 Підготовка до буксировки та поповнення запасів*



*Рис.25 Додому під конвоєм*

На буксирі, без керування вертикальним рулем, підводний човен сильно ризкав і сталеві «вуса» буксирної браги терлися об форштевень. Врешті-решт лівий «вус» обірвався на хитавиці. Знов у нагоді стали навички торпедистів по БЗЖ, які ручним насосом з першого відсіку підняли тиск у гідравлічній рульовій системі. Човен став «слухатись руля» і це було досить своєчасно бо погода погіршилась й «змела» з надбудови підводників К-122 у носові відсіки.

Згадує моя дружина Зінаїда Олександрівна: *«Некерованою, мабуть, була ситуація там, де жили сім'ї. Селище Тихоокеанське або, як його охрестили «Тихас», зручно розташувалося в долині між сопками, і звістка про біду, відбиваючись від сопок, проникала в кожна оселю. Тепер мені здається, що підсвідомо дружини підводників, морських льотчиків корабельної авіації, надводників, ракетників і військових будівельників жили в постійному очікуванні біди. Коли чоловіки поверталися додому з повсякденної служби (пізно ввечері і далеко не щодня), це було сімейне свято. А тут готувалися до повернення екіпажу з автономки... Не настільки важливо, звідки просочилася перша звістка про загибель дев'ятох підводників. Вона вразила всіх. Дружини членів екіпажу «К-122» метушилися селищем, оскільки не знали, хто саме загинув - ні імен, ні звань... Сусід Іван Іванович Савиченко служив у «великому» штабі, він мені коротко сказав: «Нікого не слухай». А сам ночами ловив «Голос Америки». І ми дізналися: загинув мічман і 13 матросів».*

За добу до повернення у базу, внаслідок різкого перепаду температур, «затравила» одна з стелажних кисневих торпед. Навички торпедистів дозволили ліквідувати аварійну ситуацію, не використовуючи стаціонарну систему аварійного стравлювання кисню.

В базі субмарину зустрічав випускник ВАГШ (Воєнна академія Генерального штабу ЗС СРСР) Ю.І. Шуманін, для якого посада командира 26-ї дивізії була лише трампліном до вищих зірок (у 1981 році він здасть посаду Ю.О. Самойлову, «просковзнувши слизьким вугрем» між двох аварій)<sup>49</sup>. КД-26 довго не розбирався і призначив винуватцями трагедії підводників К-122. Почалися багатоденні допити. «Флотоводці» списали провину на буцім-то невідповідний екіпаж, який останні три роки «не вилазив» з бойових служб разом з К-151 (див.таб.3) і врятував свій підводний човен, на відміну від К-8 (11.04.1970), К-219 (6.10.1986), К-278 (7.04.1989)<sup>50, 51</sup>. Зі своїх посад були зняті капітан 1 рангу Г.М.Заварухін, капітан 2 рангу Г.М. Сизов, капітан 2 рангу Ю.О. Шликов, капітан 3 рангу В.А. Рибкін, капітан-лейтенант В. Савенков. Але «руководящая и направляющая» заступилась за своїх функціонерів ЗКПЧ М. Реву та парторга Захарова.

<sup>49</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одиссея Командора. Одеса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. Перше вид. – 106 с. С.46.

<sup>50</sup> Там само.

<sup>51</sup> Там само.

Зінаїда Олександрівна ділиться своїми спогадами: *«Тим часом у загублене на краю землі селище почали з'їжджатися родичі загиблих моряків. Членами екіпажу, які прибули на «Бородіно», опікувалися «особісти», не даючи їм змоги зустрітися з сім'ями. Тільки дружина нашого «особіста» капітан-лейтенанта Окольнікова бачила свого чоловіка. Олена Окольнікова одного разу раптом підійшла до мене: «Я маю тобі щось сказати». Я злякалася, але виявилось, що Віктор Окольніков високо оцінив дії мого чоловіка під час аварії. У житті децю повільний, він в екстремальних умовах не втратив голови, пам'ятав те, про що забули інші. А Віктор Окольніков, напевно, відчував, що йому треба встигнути сказати і погане, і хороше про те, що трапилось...»*



*Рис.26 Ліворуч – оперуповноважений ОВ КДБ капітан-лейтенант Віктор Окольніков, праворуч – начальник медичної служби ПЧ «К-122» майор м/с Олександр Корольков*

*Нарешті, прийшов човен. Обидві частини екіпажу тримали ізольовано одна від одної. Був призначений день похорону. Тільки батькові загиблого старшого матроса Бориса Архипова, по-моєму, підполковнику медслужби, показали тіло сина. Серпнева спека зробила свою справу... Перед вечерею того чорного дня Борис раптом засумував. На запитання свого командира Ігоря Якушева відповів щиро: "Товаришу старший лейтенант, додому дуже вже хочеться!" Ігор шукав відповідні слова, а хлопець відчував більше - його таймер відраховував останні години. Про це батькові Бориса розповість без вини винуватий командир турбінної групи Ігор Всеволодович Якушев: їх вдвох у терміновому порядку з «К-45» відрядили на «К-122». З автономки повернувся тільки один...*

*Політвідділ вирішив ховати матросів на території бази. Хоч би як партійці були позбавлені забобонів, але, мабуть, і до них дійшла чутка про пророкування чотирирічної давнини, зроблене однією бабусею. Літньої ночі*

1973 р., коли більшість офіцерів «К-56» спали у 2-му відсіку, НІС «Академік Берг» протаранило цей відсік. На цивільному кладовищі вирили 26 могил, але хтось наполіг на тому, щоб рідна людина була похована на батьківщині. Могила виявилася порожньою. А жінка з числа місцевих жителів напроорокувала: «Тепер будете часто ховати...» Виправдання пророцтва не змусило на себе довго чекати: стався вибух вежі головного калібру на крейсері «Адмірал Сенявін», потім черга дійшла і до наших...

Видно, тому дружин членів екіпажу «прикріпили» до родичів загиблих: не тільки для того, щоб утішити, допомогти, а й для того, щоб переконати їх не забирати додому тіла загиблих. У клубі військової частини по обидва боки стояли труни, за ними родичі та сім'ї членів екіпажу. Попрощатися із загиблими ввели екіпаж, точніше, його залишки - худі, злі, втомлені, із запеченою кров'ю на губах, палаючими очима. Тоді-то я вперше і побачила чоловіка. У них у всіх була одна перевага - живі. Поки... Після похорону «особіст» В. Окольніков зібрався з дружиною у відпустку в Підмосков'ї, де був їхній син. Зібрали валізи, купили квитки, вранці треба їхати в аеропорт Артем, що під Владивостоком. Але вранці Олена виявила холодне тіло чоловіка: його серце не витримало напруги тих кошмарних двох тижнів. Це була 15-та смерть...



Рис.27 Вересень 1980. Злий рок розділив екіпаж на Живих та Мертвих

Їм, які пережили справжнє пекло і бачили смерть, як той ковток води з англійського судна, тепер був потрібен психолог, здатний

*допомогти. Але про психологів не було мови. Зла удача буде когось із них наздоганяти на березі».*

Розповідь продовжує капітан 1 рангу запасу А.Ф. Коп'йов, який добре знав Геннадія Сізова: *«...Головою комісії по розслідуванню аварії на ПЧА «К-122» на бойовій службі у серпні 1980 року був перший заступник ь Головнокомандувача ВМФ адмірал флоту Смірнов М.І. Він був рішуче налаштований віддати під суд капітана 2 рангу Сізова Г.М. Але завдяки тому, що Сізов був командиром іншого ПЧА 26-ї дивізії – «К-66» і на похід був прикомандированим замість штатного командира, або несподівано захворівшого, чи готувавшигосся до навчання. І саме головне: про неготовність ПЧА до виконання задачі БС капітан 2 рангу Сізов Г.М. доповідав письмово по команді командир з'єднання контр-адміралу Шуманіну. На щастя цей його рапорт було знайдено в таємній частині з'єднання. Не дивлячись на те, що корабель не було втрачено, уся вина за важку аварію була покладена на екіпаж підводного човна...»*

З багатьох достойників, які врятували корабель і переважну частину екіпажу, лише Володимир Бельовцев, за моїм поданням, посмертно був нагороджений орденом Червоної Зірки. Тому не слід дивуватися долі, що 7 лютого 1981 року, бумерангом, в авіакатастрофі загинуло вище командування, причетне до трагедії К-122, а саме: Командувач ТОФ адмірал Е.М. Спірідонов, Начальник політуправління ТОФ віце-адмірал В.Д. Сабанєєв, Заступник Командувача – начальник управління бойової підготовки ТОФ контр-адмірал В.Я. Корбан, Заступник НШ ТОФ – начальник оперативного управління контр-адмірал Ф.А. Митрофанов та все керівництво 4-ї флотилії ПЧ ТОФ: Командувач віце-адмірал В.Г. Белашев, Начальник штабу контр-адмірал Р.І. Пирожков, Член Військової ради – Начальник політвідділу капітан 1 рангу В.І. Півоев. Разом з ними пішли в інші світи непричетні...

Новий командир БЧ-5 К-122 капітан 3 рангу Валентин Шніцер, при стоянці аварійної субмарини у заводі, знайшов запечені кабелі основної силової мережі та тріщину у міцному корпусі. Друга авторитетна комісія дійшла висновку, що основною причиною аварії стали конструктивні недоліки цього проекту. Але нема людини – нема проблеми і зоря Валентина швиденько закотилася.

Розповідає Зінаїда Олександрівна: *«Я вкотре переконалася в тому, що робота може бути хорошим лікарем. Чоловік, замкнувшись у собі, мовчав довгі місяці, але службу ніс справно. Після постановки човна на завод він отримав можливість підлікуватися на курорті і «заштопати» дірочку для ордена, до якого його було представлено. «Особист» знав, про що говорить! Лікарю О. Королькову за порятунок життів теж відмовили в праві стати заслуженим орденосцем - адже зірвано виконання бойового завдання! Але усвідомлення виконаного обов'язку і повага товаришів по службі були*

*дорожчими за будь-які нагороди. На заводі чоловік, уже призначений помічником командира підводного човна «К-122», разом із моряками своїми руками обладнав кубрики для матросів на плавказармі. Переселивши туди на зиму хлопців із міцного корпусу, він вважав свій обов'язок перед ними виконаним і домігся переведення на діючу субмарину, на яку чекала «автономка». Цей похід, запланований на три місяці, розтягнеться на дев'ять. Складнощі були і тут! Тепер ми згадуємо про ті роки з найбільшою вдячністю. Вони - підводні човни, люди, зокрема ті, про яких розповіли, походи - це частина нашого життя, чоловіка і мого».*

Аварію утаємничили. Досвід екіпажу К-122 з боротьби за живучість при об'ємній пожежі проігнорували. 18.06.1984 за три доби до повернення з бойової служби спалахнув електротехнічний відсік К-131 (675 пр. Північний флот). Загибло 13 підводників. У 1985 році вже три атомарини загинули в «радіаційному попелі» (10 серпня – К-431 пр.675 МК; 29 вересня – К-175 пр.675 МК; 29 грудня – К-314 пр.671В). 7.04.1989 запалав і затонув новітній глибоководний атомний підводний човен К-278. Загибло 42 підводника. Останні три субмарини загинули при поверненні з бойової служби. А що ж «флотоводці»? Ю.І. Шуманін став Командуючим Камчатської флотилії різнорідних сил, отримав військове звання віце-адмірала (загинув 7.05.1993). Доречі, за спогадами В.Г. Безкоровайного, після загибелі К-219, віце-адмірал Ю.М. Патрушев з посади Командувача 3-ї флотилії ПЧ став Начальником штабу Північного флоту. О.О. Єрофеев, «втопивши» 24.06.1983 ПЧ К-429 670 проекту («вигнана» у море, знаходячись на ремонті у заводі з 40 відсотками штатного екіпажу), через ВАГШ стає командувачем 1-ї флотилії ПЧ, а «втопивши» К-278, стає Начальником штабу Північного флоту з відповідною кількістю адміральських зірок на погонах, а згодом і Командувачем Північного флоту<sup>52</sup>. Таким чином спогади інших учасників аварії, зокрема НШ-26 капітана 1 рангу Г.М. Заварухіна<sup>53</sup>, командира ПЧАТ «К-122» капітана 2 рангу Г.М. Сизова<sup>54</sup>, КГДУ старшого лейтенанта Валерія Мазуренка, КЕНГ лейтенанта Валерія Битко, мічманів Віктора Іванова і Валерія Соломіна (з Зеленого Клину), Вячеслава Єрмолаєва (БН Р-39-19) (з Сибіру) та колишніх командирів підводних човнів, які спілкувались з Г.М. Сизовим після аварії, зокрема А.Ф. Коп'йова і В.Д. Рязанцева<sup>55, 56, 57</sup> а також О.Я. Терещенко<sup>58</sup> й

<sup>52</sup> Калініченко, 2008 - Калініченко О.О. Сузір'я Командора. Одеса: Астропринт, 2008. 288 с. С.138-140.

<sup>53</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одісея Командора. Одеса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. Перше вид. – 106 с. С.50.

<sup>54</sup> Там само.

<sup>55</sup> Калініченко, 2015 - Калініченко О.О. та ін. Океанами Арея. Одеса: КП ОМД, 2015. 324с. С.63-64, 70, 76, 79.

<sup>56</sup> Калініченко, 2019 - Калініченко О.О. Кордон. Бібліографія і листування як археографічне джерело витоків російсько-українського протистояння на прикладі ветеранів-підводників. Одеса: КП ОМД, 2019. 168 с. С. 98-99, 114.

<sup>57</sup> Рязанцев В.Д., (2011). У кільватерному строю за смертю АПЧ «Курськ» // Журнал Фарватер submariners. Харків: тип. ТОВ «Катран», 2011. Вип. 1(17) С.19-21, 2(18) С.38-40, 3(19) С.32-37, 4(20) С.24-29, 5(21) С.29-33, 6(22) С.23-27.

<sup>58</sup> Терещенко, 2011 – Терещенко А.Я. Восточный бастион. Харьков: «Фарватер submariners», 2011. 300 с. С.128-140.

інших дозволяють досить достовірно відтворити події 45-річної давнини і виявити наступні недоліки, а саме:

1. Схема основної силової мережі 659Т проекту не передбачала можливості знеструмити 7-й аварійний відсік інакше ніж відключити акумуляторну батарею, що в свою чергу не дозволяло її використовувати для забезпечення роботи технічних засобів.
2. Неуккомплектованість 26-ї дивізії атомаринами до повного штату, наряду з відсутністю резервного екіпажу 659Т проекту (останній з двох розформований у 1974 році), при нормі знаходження не менше 70% підводних човнів у силах постійної готовності, не дозволяла своєчасно відпочивати екіпажам, не кажучи вже про тренування в Учбовому центрі ВМФ, що призвело до трагедії К-122.
3. Нові командир підводного човна та його старший помічник, хоч були допущені до самостійного керування ПЧ пр.659Т і мали практичний досвід керування підводними човнами такого проекту, але заздалегідь не «сплавалися» з екіпажем.
4. КД-26, готуючись до переходу на іншу посаду, проігнорував на письмовий рапорт командира підводного човна Г.Сизова щодо незадовільного технічного стану К-122 і в угоду «зверхникам» «викинув» субмарину в автономку з СРЗ-30. Саме рапорт врятував командира від тюрми.
5. «Кадрова чехарда» у 26-й дивізії, коли з 1980 по 1981 рік змінилось три комдива не сприяла стабільності керівництва у з'єднанні апогеєм чого 10.09.1981 сталося зіткнення ПЧ К-45 з СРТМ «Новокачалінськ» з КД-26 на борту<sup>59</sup>! Тобто послідовно за три роки три атомні субмарини К-66 (1979), К-122 (1980), К-45 (1981) надовго вийшли з ладу.
6. Нове керівництво підводного човна разом з офіцерами штабу 26-ї дивізії волонтаристським рішенням ініціювало тренування на бойових постах з діючою матеріальною частиною послідовно тричі протягом доби, у т.ч. й в позаплановий час, що й привело до втоми екіпажу та спалаху турбогенератора при неодноразовому переводі електроживлення з одного на інший борт.
7. Більша частина загиблих підводників у кормі не мала дихальних апаратів тому що останні були передислоковані у центральний пост після пожежі гідроакустичної станції напередодні, а різке підвищення концентрації СО у 9-му відсіку при знятті тиску через МГТА стало додатковим чинником смертей.
8. Шлем-маски не були обладнані переговорними пристроями.
9. Запасні регенеративні патрони танкової модифікації не підходили до штатних ізолюючих протигазів.

---

<sup>59</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одиссея Командора. Одеса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. Перше вид. – 106 с. С.51.

10. Партійні функціонери (ЗКПЧ та парторг) проявили самі низькі людські якості, недостойні моряка-підводника.

Позитивними аспектами розглянутої аварії є те, що:

1. На відміну від радянських атомоходів К-8, К-219, К-278 Північного флоту, які затонули на бойовій службі, тихоокеанський екіпаж К-122 врятував свій корабель та забезпечив радіаційну безпеку довкілля.
2. Командир аварійного відсіку капітан 3 рангу М.Трушков свідомо відправив у безпечне місце матроса-новачка і тим самим врятував йому життя.
3. Командування аварійної субмарини прийняло дієві заходи проти захоплення субмарини супротивником, оголосивши «Загрозу ПДСЗ».
4. Командування Тихоокеанського флоту та ВМФ своєчасно відреагувало на аварійний сигнал біди, залучило до рятувальної операції перше-ліпше цивільне судно НВС «Меридіан» ММФ, вислало допомогу (ПБ «Бородіно», МБ-21, БПК «Петропавловськ», СКР «Грозящий») і забезпечило ескортування та буксировку аварійного атомного підводного човна до місця базування.

Так закінчилася мінерська вахта «старого лейтенанта».



*Рис.28 Особовий склад мінно-торпедної бойової частини ПЧАТ «К-122», який залишився після останньої «автономки» (зліва направо стоять: торпедний електрик Валерій Титов, старший торпедист Володимир Городищев, старшина команди торпедистів мічман Валерій Соломін, торпедист Фазлієв; сидять - командир БП-23 торпедист Олег Дударєв та командир БЧ-3 старший лейтенант Олександр Калініченко).*

Частина 2.

НА ШЛЯХУ ДО КОМАНДИРСЬКОГО МІСТКА



*Рис.29 На вахті по охороні підводного човна*

**2.1 СТЕЖЕННЯ ЗА 77 АУЗ У СКЛАДІ ДВОХ АМГ 7-го ФЛОТУ ВМС США ПІД ЧАС НАВЧАНЬ “FLEETEX-82”**

«Ростовський комсомолець» – такою була назва великого атомного торпедного підводного човна К-42, який восени 1982 р. вийшов по тривозі на рубіж перехоплення до Сангарської протоки (Японське море). Човен був «нафарширований» новою технікою, для випробування якої його й використовували на суднобудівному заводі «Звезда» у Великому Камені (Приморський край). Однак після втрат, яких зазнала 26-та дивізія підводних човнів Тихоокеанського флоту в мирний час (зокрема «підпалення» активної зони на К-66 після її автономки до в'єтнамським берегів навесні 1979 р., масштабної пожежі на К-122 влітку 1980 р. на бойовій службі у Філіппінському морі та зіткнення К-45 з рибальським судном у 1981 р.), К-42 разом з однотипними камчатськими човнами проекту 627А (К-14, К-115 і К-133) влилася до складу 26-ї дивізії 4-ї флотилії ТОФ.

Отже, з новим командиром – Євгеном Івановичем Травіним – наш човен рушив назустріч 77-му авіаносному ударному з'єднанню ВМС США, щоб спокутувати справою свою так звану «провину» перед політбюро ЦК КПРС під час «автономки» 1981 р. в Охотському морі<sup>60</sup>. А поспішати

<sup>60</sup> На бойовій службі з дальньої протичовнової оборони рпкСП в ЗРБД в кают-компанії «К-42», де як водиться, висів стенд з членами Політбюро ЦК КПРС, обговорювалась книжка «Водітелі фрегатів» з приводу сумної долі капітана Кука. Хтось з присутніх вимовив, що членів Політбюро ЦК КПРС аборигени не зіли б, бо вельмі погане м'ясо у старців. Цього виявилось достатньо для «особіста» Сергія Дергунова, щоб зламати долю НШ-26 капітана 1 рангу Валерія Колесникова та командира субмарини капітана 2 рангу В.Г. Лук'янцева.

змушувала обстановку.

«Ймовірний противник» з'явився несподівано для командування ТОФ. У заводі в бухті Оселедцевих (Камчатка) командир ракетної бойової частини підводного човна 675МК пр. вирішив перевірити узгодження антени «Косатка» космічної системи цілевказівки МКРЦ «Легенда» з ракетним комплексом «Базальт». Раптом на екрані з'явилася швидкохідна групова ціль, яка йшла від Алеутських островів у напрямі Камчатки. Його доповідь пішла «по команді» і викликала сміх: мовляв, цього не може бути! Але, про всяк випадок, у заданий район полетів літак-розвідник ТУ-95РЦ. Коли ж із розвідника надійшло підтвердження, що атомний авіаносець «Enterprise» і авіаносець «Midway» у супроводі охорони двох десятків бойових кораблів уже підходять до рубежу підйому штурмової авіації, у штабі ТОФ збентежилися. Через сорок років американці повторили маневр японського флоту, який таємно спрямував свої авіаносці на Перл-Харбор. У війну це закінчилося втратою бойового ядра американського флоту на Тихому океані (саме така версія набула поширення в той час серед підводників-тихоокеанців).

Кількома скупими рядками в історії авіаносців ВМС США позначена ця подія: *«February 2, 1982. USS Enterprise departed Puget Sound Naval Shipyard for sea trials after an extended three-year overhaul. CVN 65 returned to NAS Alameda Feb. 13. September 1, USS Enterprise departed home for a scheduled western Pacific deployment. September 13, The aircraft carrier pulled into Pearl Harbor for a four-day port call after conducting a joint Ship ASW Readines Evaluation Measuring (SHAREM) and Air Readines Evaluation Measuring (AIREM) exercise, Sept. 7-12»<sup>61</sup>.*

Інше американське джерело докладніше описує осінні події 1982 р. (переклад мій. – О.К.): *«АВМА «Ентерпрайз» відплив із ВМБ Аламеда (Alameda) на своє десяте розгортання (бойовий цикл) 1 вересня 1982 р. На шляху до гавайських вод упродовж 7 – 12 вересня він відпрацював разом із кораблями охорони спільні протичовнові (SHAREM 48) та спільні протиповітряні (AIREM X-ray) вправи, прийнявши на борт 8 – 9 вересня адмірала С.Р. Фолі. Після візиту до Перл-Харбора (13 – 16 вересня 1982 р.) АВМА «Ентерпрайз» виходив уранці 17 числа на «декілька днів польотів». Його літаки використали можливість бойового застосування широкого спектру боєприпасів – як практичних, так і інертних, зокрема й «Гарпун» AGM-84A. На підході до Гавайських островів його льотні екіпажі виявили вітрильник у біді і здійснили 19 вересня успішну пошуково-рятувальну операцію. Плаваючи в північній частині Тихого океану (NorPas), АВМА «Ентерпрайз» (Enterprise) провів разом з АВМ «Мідуей» (Midway) операцію «Свободу морям» (Freedom of the seas). До 23 вересня 1982 р. ці дві авіаносні групи (CVBG) оперували в*

<sup>61</sup> CVN-65 USS Enterprise. History 1981 – 1985. //Ресурс доступу <http://www.seaforces.org/usnships/cvn/CVN-65-USS-Enterprise-history.htm>.

районі, розташованому майже в центрі з координатами 51°N, 171°E, приблизно за 300 миль на південний схід від важливих радянських об'єктів у Петропавловську-Камчатському – основній базі підводних сил Радянського Союзу на Тихоокеанському флоті.

АВМА «Ентерпрайз» виявився «предметом екстенсивного радянського повітряного, надводного та підводного спостереження». Зокрема, було відзначено «безпрецедентне» використання бомбардувальників «Backfire» (Ту-22М3. – О.К.), які масовано були застосовані 30 вересня та 2 жовтня, щоб «розгромити» обидві авіаносні групи. Напруженість між двома наддержавами забезпечувала як можливість для перевірки рішучості іншої сторони, так і військово-морську компетенцію, а літаки обох авіаносців проводили імітовані подвійні координовані удари своїх авіакрил, які були надзвичайно реальними за обставин. Так, 23 вересня 1982 р. вертоліт СН-46 бортовий №-74 (Sideflare 74), що летів від універсального транспорту постачання «Sacramento», впав у море через нестачу пального. АВМА «Ентерпрайз» узяв командування пошуково-рятувальною операцією (SAR). Завдяки оперативним діям Центру управління повітряним рухом авіаносця, рятувальна ланка HS-6 вертольота підняла всіх членів екіпажу з холодної води північної частини Тихого океану. Крім того, пару палубних винищувачів «Tomcat» з авіаескадрильї VF-213 було переадресовано до Адака (штат Аляска) через зменшення стелі видимості в зоні польотів. Наступного дня обидва F-14 повернулися на АВМА «Ентерпрайз», вважаючи, що це перший випадок, коли F-14 приземлився/вилетів з Адака. 30 вересня 1982 р. АУГ (CVBG) «Ентерпрайз» увійшла до складу 7-го флоту, виходячи з АУГ/CVBG «Midway» на південний схід від Курильських островів і увійшовши в Японське море 3 жовтня через Сангарську протоку, між островами Хоккайдо і Хонсю (Японія). Віце-адмірал М.С. Голкомб, командувач 7-го флоту (Com 7th Fleet), відвідав корабель 5 жовтня.

CRAE Fleetex 83-1 були чотириденними двосторонніми бойовими навчаннями між «Enterprise» і «Midway», при цьому своїми літаками проводили міні-альфа-удари. Через чотири дні АУС вийшла з Японського моря через протоку Цусима. 12 жовтня 1982 р. корабель відвідала міжнародна група генералів на чолі з командувачем британським генералом сером Джоном Арчером»<sup>62</sup>.

Обстановку на командному пункті Тихоокеанського флоту у вересні 1982 р. контр-адмірал В.А.Карєв, який на той час служив у розвідувальному управлінні Тихоокеанського флоту, описує так: «9 вересня в понеділок авіаносець «Мідуей» у складі авіаносної групи вийшов із бази в Йокосука (Японія), де був виявлений нашим розвідувальним кораблем «Курсограф».

<sup>62</sup> USS Enterprise CVN-65 //Ресурс доступу <http://www.uscarriers.net/cvn65history.htm>.

Однак відірвався від стеження і за останньою доповіддю «Курсографу» відбув у південно-західному напрямі в сторону Малаккської протоки. 11 вересня 1982 р., п'ятниця, останні дані розвідки ТОФ. Авіаносна ударна група на чолі з атомним авіаносцем «Ентерпрайз», зробивши перехід із Сан-Дієго в Перл-Харбор і провівши дозаправку кораблів охорони, стала розгортатися в північно-західному напрямі в бік Камчатки (що взагалі незвично, але на це не звернули особливої уваги). Дані по АУГ підтверджуються космічною та береговою радіорозвідкою і нашим розвідувальним кораблем, що вів розвідку в районі Гаваїв. Другу добу авіаносець «Мідуей» у радіозв'язку не відзначається. Космічна розвідка його також не відстежувала. Дзвінок додому від оперативного чергового розвідки ТОФ: «Вас терміново разом із начальником 1-ї групи інформаційного центру розвідки ТОФ Чудіним викликає начальник розвідки ТОФ контр-адмірал Максименко юрій Спиридонович. негайно прибути в штаб ТОФ!» Прибули в кабінет начальника розвідки. «Де «Мідуей»? Другу добу ми не знаємо, де він? негайно проаналізуйте всі відомості і доповісте мені через годину». Засіли в кабінеті 1-ї групи аналізу поточної обстановки інформаційного центру розвідки ТОФ. У той час я виконував обов'язки заступника начальника інформаційного центру розвідки ТОФ, а Чудін – начальника 1-ї групи. Переглянули всі донесення від частин і кораблів, дані космічної розвідки. Нічого іншого не могли припустити: авіаносець «Мідуей» відбув або в Індійський океан, або в Філіппінське море на навчання. На тому заспокоїлися.

12 вересня, неділя. Уранці за наказом Головного штабу ВМФ з аеродрому Єлізово (Камчатка) на розвідку АУГ «Ентерпрайз» вилітають два літаки-розвідники ТУ-16Р 169-го змішаного авіаполку ВПС ТОФ. За їхні доповіді були перехоплені винищувачами палубної морської авіації. І ще один прокол. У доповіді вони не вказують типи винищувачів, які їх супроводжували. Як потім з'ясувалося зі знімків, вони були перехоплені винищувачами F-4 «Фантом», які залишалися тільки на авіаносці «Мідуей». Решта авіаносців була переоснащена новими винищувачами F-14 «Томкет». Отож ми не знали, де знаходиться АУГ «Мідуей». І тільки в другій половині дня неділі надійшла доповідь від нашого берегового радіозагону на Камчатці, що наші пости відзначають роботу кораблів на частотах внутрішньоескадреного зв'язку АУГ «Мідуей». Це був шок. Результати радіоопелегування показали, що знову сформоване авіаносне ударне з'єднання («Ентерпрайз» і «Мідуей») у складі понад 30 кораблів маневрує за 300 миль на південний схід від Петропавловська-Камчатського і проводить польоти палубної авіації на відстані 150 км від нашого узбережжя. Термінова доповідь в Головний штаб ВМФ. Головнокомандувач ВМФ адмірал флоту Радянського Союзу С.Г. Горшков терміново ухвалює рішення: негайно відправити на стеження за АУС сторожовий корабель «Вартовий» («Сторожевой»),

три багатоцільові атомні підводні човни проекту 671 РТМ, організувати безперервну повітряну розвідку, привести в повну готовність всю морську ракетноносну авіацію ТОФ, установити тісний контакт із системою ППО на Далекому Сході, привести в повну бойову готовність всі частини і кораблі розвідки ТОФ. У відповідь на такі агресивні дії американців підготувати до вильоту камчатську авіадивізію морської ракетноносної авіації (в готовності), у понеділок позначити авіаційно-ракетний удар по авіаносному з'єднанню. Одночасно готувалися до удару і багатоцільові атомні підводні човни з крилатими ракетами.

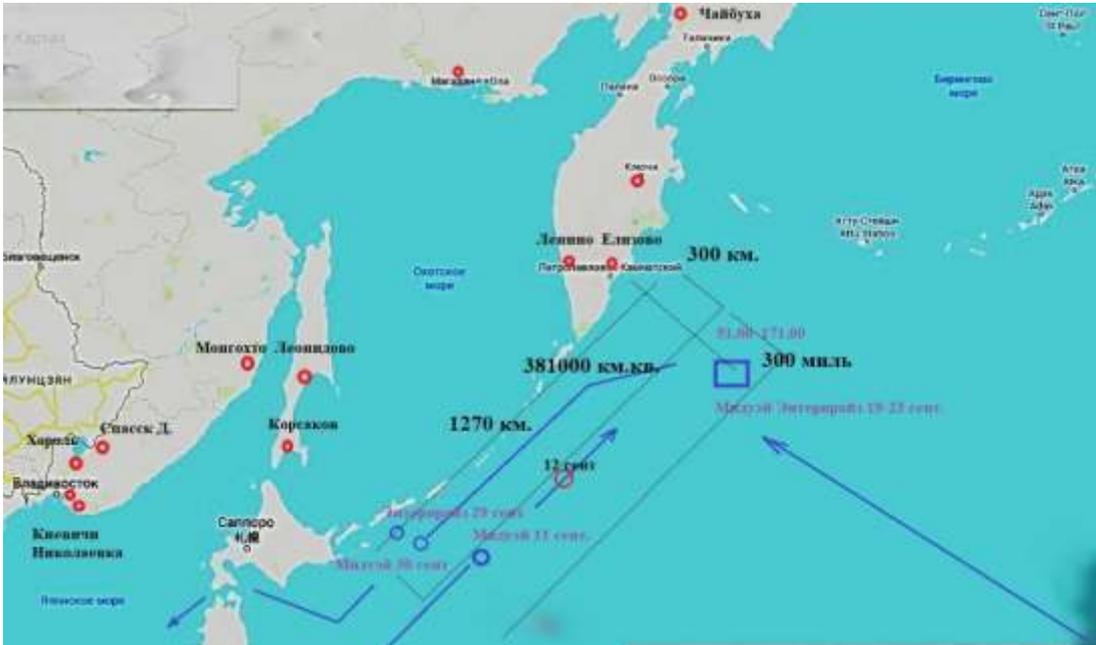
13 вересня, понеділок. Розвідці ТОФ належить виявити місцезнаходження АУС і навести авіадивізію морської ракетноносної авіації. Але в цей час на кораблях авіаносного з'єднання США був уведений режим радіомовчання. Вимкнені всі радіолокаційні станції. Ми уважно вивчаємо дані оптико-електронної космічної розвідки. Немає достовірних відомостей про місцезнаходження авіаносців. Проте виліт авіації МРА з Камчатки відбувся. У порожнє місце. Тільки через добу, у вівторок 14 вересня, ми дізнаємося за даними постів ППО на Курильських островах, що авіаносне ударне з'єднання маневрує на сході від острова Парамушир (Курильські острови), проводячи польоти палубної авіації. Потім удалося навести сторожовий корабель «Вартовий» («Сторожевой») на авіаносці... У кінцевому підсумку авіаносне ударне з'єднання США пройшло на схід від Курильських островів, виявляючи можливості радянської ППО з охорони своїх кордонів. Апофеозом цього переходу стало порушення повітряного простору СРСР поблизу Малої Курильської гряди (острови Танфільєва, Анчучіна, юрій, Полонського, Зелений, Шикотан) літаками палубної авіації з авіаносців. З'ясувалося, що наша «всепогодна» винищувальна авіація, представлена застарілими винищувачами МіГ-19 і МіГ-21, не здатна протистояти американським палубним «фантомам» і «інтрудерам». Погода перешкоджала їхньому застосуванню.

Після цього чергового плювка в наш бік авіаносне з'єднання («Ентерпрайз», «Мідуей») через протоку Цугару (Сангарська – О.К.) увійшло в Японське море. Тут його, звичайно, чекала армада протидіючих сил: окрема приморська авіадивізія морської ракетноносної авіації, дивізія багатоцільових атомних підводних човнів, важкі авіанесучі крейсери «Мінськ» і «Новоросійськ»<sup>63</sup>, важкий атомний ракетний крейсер «Фрунзе»<sup>64</sup>. Відпрацювавши удари палубної морської авіації по узбережжю Примор'я, авіаносне з'єднання благополучно вийшло через Корейську протоку з Японського в Жовте море. На цьому

<sup>63</sup> Важкий авіанесучий крейсер «Новоросійськ» із 17 жовтня 1983 р. до 27 лютого 1984 р. у складі групи здійснив перехід із Североморська до Владивостока навколо Європи, Африки та Азії.

<sup>64</sup> Важкий атомний ракетний крейсер «Фрунзе» із 21 серпня до 22 листопада 1985 р. здійснив перехід із Североморська до Владивостока. Увійшов до складу Тихоокеанського флоту 31 жовтня 1984 р. (командир – капітан 1 рангу Є.Г. Здесенко).

закінчилися *військово-морські навчання ТОФ США «Флітекс-82»* (переклад мій. – О.К.)<sup>65</sup>. Свідчення контр-адмірала морської розвідки піддаю сумніву не тільки я відносно наявності у той час в Японському морі важкого авіанесучого крейсера «Новоросійськ» та атомного важкого ракетного крейсера «Фрунзе», але й колишній льотчик розвідувальної авіації ТОФ Олександр Сергійович Семенов. Але загальну обстановку на КП ТОФ висвітлено.



*Рис.30 Загальна схема розгортання двох АМГ на навчаннях FleetEx-82 (з інтернету)*

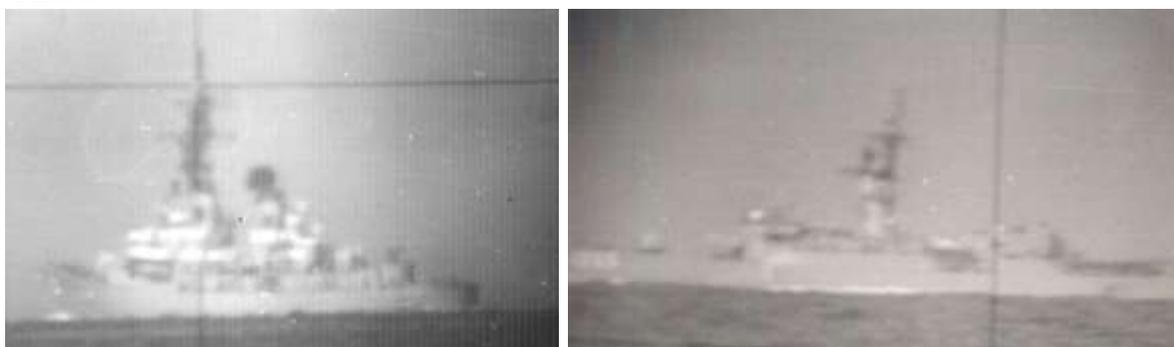
У Примор’ї непроханих гостей, які хвацько прогарцювали через операційні зони Камчатської та Сахалінської військових флотилій різнорідних сил, зустрічали вже підготовленими. Різнорідне угруповання носіїв крилатих ракет «Базальт» зайняло свої позиції в Японському морі. З повітря умовного удару по противнику була готова завдати приморська авіадивізія морських ракетноносців, на озброєнні якої, на відміну від камчатських Ту-16, вже були Ту-22М3. Безпосередньо стежити за супротивником доручили сторожовому кораблю 1135 пр. і нашій атомарині... На рубежі перехоплення ми перебували вже третю добу, коли на пошуковій радіотехнічній станції «Накат-М» з’явилися сигнали американських корабельних РЛС. Пеленг змінювався на N. Доповівши на флотський командний пункт, наш підводний човен почав переслідування кораблів (заднім числом, порівнюючи дії командирів ПЧАТ «К-42» і роком пізніше БЦАПЧ «К-305» капітанів 1 рангу Є.І. Травіна та В.К. Бондаренко слід віддати останньому належне в уникненні зустрічі з КПУГ ордеру АУГ).

<sup>65</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одіссея Командора. Одеса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. Перше вид. – 106 с. С.58.



*Рис.31 Есмінець ВМС США типу «Спруенс» у прицілі нашого перископу*

Незабаром на тракті шумопеленгування гідроакустичного комплексу МГК-400 з'явилися характерні позначки трьох цілей, але командир групи гідроакустиків старший лейтенант Яранцев авіаносця серед них не виявив. У відсіках пролунав сигнал «Бойова тривога! Торпедна атака!», і командир почав маневрувати на зближення. Після закінчення умовної торпедної атаки приступили до фотозйомки «супостата» через перископ. Ними виявилися два есмінці – типів «Spruance» і «Charles F.Adams», а також фрегат типу «Кнох».



*Рис.32 Протичовнові кораблі пошуково-ударної групи супротивника*

Тривале «висіння» під перископом не минуло дарма – нас виявили. Супротивник підняв у повітря корабельні вертольоти системи LAMPS, і ролі помінялися. У фільмі «Командир щасливої «Щуки» головний герой висловив слушну думку: «Головне для підводників – вчасно змитися». Отож «змивалися» ми впродовж 16 годин – до тих пір, поки, нарешті, не припинилися співучі удари корабельних гідролокаторів по міцному корпусу, а в ефірі вже не спостерігалася робота ні корабельних, ні вертолітних станцій. У сутінках знову вийшли на гідроакустичний контакт. Здавалося, море гуркотіло. Це вже був великий «гусак». Ним виявився авіаносець «Midway». Донесення пішло на командний пункт флоту. Виконали навчальну торпедну атаку, а раптові сутінки перешкодили якісному фотографуванню

супостата. Але ось отримано наказ: «Залишити «Midway», слідувати на S із завданням пошуку та перехоплення атомного авіаносця «Enterprise»». Ось тут у пригоді стала кмітливість командира бойової частини зв'язку Сергія Кривомазова. Перед виходом у море він «випадково» дізнався в корабельних льотчиків ВАВКР «Мінськ», на яких частотах вони будуть працювати. Спливши на перископну глибину і ведучи радіорозвідку, ми, таким чином, перехоплювали донесення палубних літаків Як-38 і, не чекаючи наведення з командного пункту ТОФ, корегували свій курс перехоплення<sup>66</sup>.

CVN-65 «Enterprise» в супроводі п'яти кораблів ближньої охорони ми зустріли на світанку наступної доби<sup>67</sup>. Провівши навчальні торпедні атаки, зайняли позицію стеження, яке ускладнювалося тим, що кожні дві години підводний човен повинен був спливати під перископ на сеанс радіозв'язку (програму зв'язку командний пункт флоту змінив на двогодинну). А це, у свою чергу, означало, що екіпаж практично весь час перебував на бойових постах по бойовій тривозі.



*Рис.33 АВМА CVN-65 «Enterprise»*

Довго так тривати не могло, тому, щоб якось зберегти працездатність, дозволили позмінно відпочивати безпосередньо на бойових постах. У нашого командира ПЧ капітана 2 рангу Є.І. Травіна зміни не було. Намагаючись зберегти сили Євгена Івановича, на своїй вахті я і вахтовий механік Микола Трушков готували човен до спливання самостійно, запрошуючи командира тільки до моменту спливання під перископ. Так само на своїй вахті робив і Сергій Кривомазов разом із командиром дивізіону живучості Дмитром Ліфінським.

Незабаром підійшли до кордону району, який був відведений нам штабом флоту, і змушені були припинити переслідування авіаносця. Для

<sup>66</sup> У 1979 р. ПЧА «К-122», перебуваючи на бойовій службі в Південно-Китайському морі, упустила АВМ «Constellation» тільки тому, що інтервал наведення досягав шести годин. Восени 1985 р. командир ПЧА «К-151». Сувалов, не зумівши налагодити взаєморозуміння з льотчиками змішаного авіаполку в Камрані, в тому ж морі також залишився «сліпим і глухим» на розтерзанні сил ПЧВ АУС ВМС США.

<sup>67</sup> Склад сил ВМС США, з якими взаємодіяв АВМА «Ентерпрайз», викладено в Інтернет-ресурсах USS Enterprise CVN-65 //Ресурс доступу <http://www.uscarriers.net/cvn65history.htm>.

необізнаних поясню, що перетин кордону призначеного району моментально ставив підводний човен начебто «поза законом». Інші наші човни, що могли перебувати тут, мали відповідне сповіщення про операційні райони своїх підводних човнів і появу підводної цілі в своєму районі розглядали як імовірного ворога.

Однак розставання з «Enterprise» тривало недовго. «Відновити контакт, продовжити стеження в готовності до негайного знищення з отриманням бойового наказу» – така радіограма прийшла на «Ростовський комсомолец». Відповідно була змінена і «нарізка» нашого району дій. Відновили пошук і переслідування. На той час уже достатньо ухилилися на S-E, змінилася гідрологія моря. Станція МГ-23 «Береста» показувала гідрологічний розріз четвертого типу, де перший шар стрибка звуку залягав на глибині 25 м. І знову допомогло радіоперехоплення донесень корабельних штурмовиків Як-38, оскільки супротивник дотримувався режиму повного радіо- і радіотехнічного маскуваня. Відновивши контакт, ми швидко переконалися, що стеження за допомогою гідроакустичного комплексу в умовах, що склалися, неможливе.

Потрібно було придумати щось інше, і ми вирішили: йти «нахабно». Підводний човен підірнув під кораблі охорони і сплив під перископ всередині ордера, ближче до авіаносця. Ми припускали, що вся увага протичовнових кораблів була зосереджена на зовнішній стороні кільця охорони. До того ж, шуми авіаносця маскували нас, а перископ у безпосередній близькості від нього був малопомітним. Це було ризиковано, і виконати такий маневр міг тільки згуртований екіпаж, члени якого розуміли один одного з півслова й безпомилково виконували потрібні дії. Саме такими були підлеглі командира електромеханічної бойової частини капітана 2 рангу Анатолія Марченка, командира турбінної групи капітан-лейтенанта Петра Ісайченка, старшини команди електриків мічмана Передерія; акустики, метристи, радисти і планшетисти БІП (бойовий інформаційний пост) Сергія Кривомазова, які забезпечили цей маневр.

Тепер ми перебували всередині ордера. Уже давно було сфотографоване все, що становило хоч який-небудь інтерес. Гідролокатори супротивника працювали в звичайному пошуковому режимі. Авіаносець готувався до підйому літаків, і поки маневрував на малих швидкостях, бурун від нашого перископа був малопомітний, та й ніч була на нашу користь. На головному командному пункті підводного човна вже звикли до цього незвичайного стану, і командир електронавігаційної групи лейтенант Кустов через перископ «Оріон» почав «брати зірки» для визначення нашого місця, оскільки навігаційний комплекс «Сигма» потребував корекції зчислення. Недоліком підводних човнів проекту 627А була та обставина, що не було двох окремих перископів, а також окремої астронавігаційної системи. Усі ці функції поєднував єдиний перископ «Оріон».

Самозаспокоєння змінилося тривогою, коли я, заступивши на вахту,

вирішив перервати штурманські спостереження і оглянув горизонт: зліва 150°, в окулярі перископа загрозово насувався темний силует авіаносця. Я взяв командира за плече, надаючи йому місце біля перископа, а Миколі Трушкову зробив відповідний знак. Ще не пролунала команда «Термінове занурення», як на БП-3 (бойовий пост) у цистерну швидкого занурення вже полилася вода, заганяючи човен на безпечну глибину.

Провівши превентивний відрив від можливого стеження, зайняли позицію з іншого борту «Enterprise», оскільки кораблі ескорту теж були пов'язані в маневрі. Розсталися ми з американцями вранці, коли вони підняли свої протичовнові вертольоти. Слід зазначити, що на відміну від камчатської фази, де авіаносці США діяли як 77 АУЗ, в Японському морі реалізовувався інший сценарій: зустрічний загоризонтний бій авіанесучих кораблів-супротивників, де CVN-65 «Enterprise» діяв за «синіх», розташувавшись на південному сході, а CV-41 «Midway» – за «червоних», зайнявши північно-західну частину Японського моря.

Аналіз протиавіаносних дій, які були наведені вище, доцільно проілюструвати у вигляді порівняльної таблиці 6.

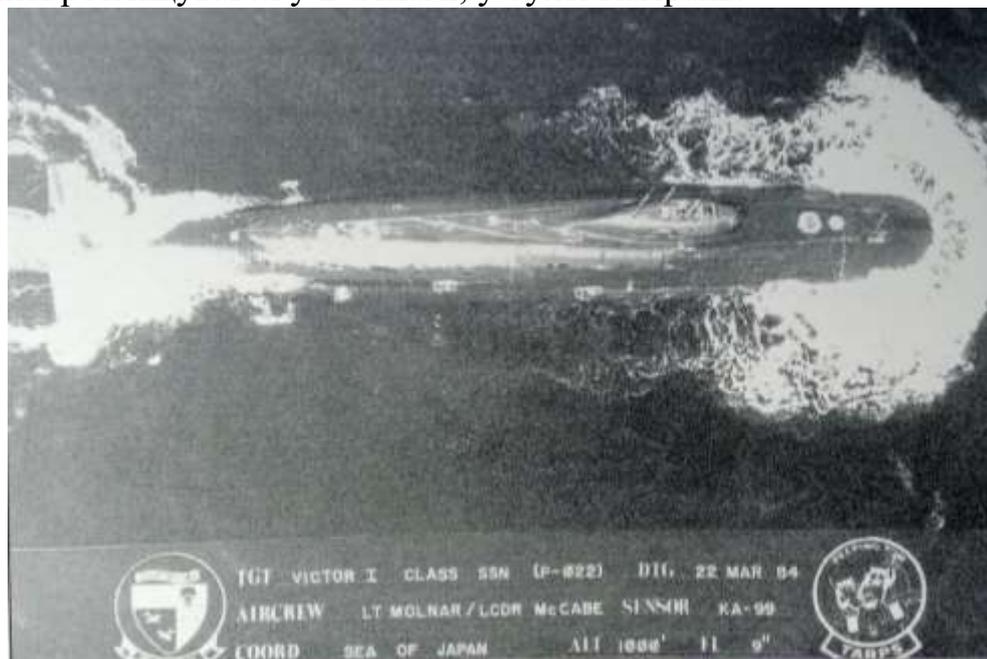
Таблиця 6.

**Порівняння дій підводних човнів першого (627А) та другого плюс (671РТМ) поколінь проти авіаносних з'єднань флоту ВМС США на Тихому океані**

критерії та параметри	1982 FleetEx 82-1	1983 FleetEx 83-1
Командири ПЧ	Капітан 2 рангу Є.І. Травін – колишній командир 120 рез. екіпажу 627Апр. 45-ї дивізії (1979 – 1982), новачок у 26-й дивізії, який щойно очолив К-42	Капітан 1 рангу В.К. Бондаренко – штатний командир К-305. Має досвід БС проти ПЧ. Капітан 1 рангу В.А. Дудко – штатний командир К-492. Має досвід БС проти ПЧ
Тип атомного підводного човна	К-42 пр.627А модернізований з ГАК МГК-400 «Рубікон»	К-305 пр.671РТМ з ГАК МГК-500 «Скат» та ГАС МІ «Арфа»
Розгортання підводного човна з положення	Бойового чергування в б.Павловського	Бойової служби в Охотському морі в дальній зоні протичовнового забезпечення рпкСН
	Бойове розпорядження на зайняття позиції біля Сангарської протоки	Наведення з КП ТОФ
Супротивник	Enterprise CVN-65, Midway CV-41	Enterprise CVN-65, Midway CV-41, Coral Sea CV-43
Вид бойових дій під час стеження ПЧ	У складі АУС проти берега	У складі АУС проти берега
	Дуель між двома АУГ	
Район стеження ПЧ	Японське море (командиром ПЧ неосвоєний)	Океанська сторона Курильських та Алеутських островів
Термін пошуку ПЧ	3 доби на рубежі (30 вересня – 3 жовтня 1982 р.)	1 доба (3 – 4 квітня)
Термін стеження ПЧ	4 доби згідно з розпорядженням	14 діб (4 – 17 квітня 1983 р.)

Організаційні недоліки керуючого КП ТОФ	Програма зв'язку не забезпечувала прихованості стеження та виснажувала екіпажі	
	Втрата обстановки	
Організаційні недоліки на кораблях, що позначилися на якості стеження та управління	Відсутність другого командира <sup>68</sup> на період стеження за авіанос- цями під час інтенсивних маневрів кожного з них на великих відстанях	Відсутність фотоплівки у відповідальних осіб: ЗКПЧ та штурмана
		Проблеми зі зв'язком з КП ТОФ

У квітні наступного року схоже завдання, але вже з трьома авіаносцями виконував атомний підводний човен К-305 пр. 671РТМ під командуванням капітана 2 рангу В.К. Бондаренка 45-ї камчатської дивізії<sup>69</sup>. На відміну від нашого випадку, у В.К.Бондаренка під час походу був другий командир - капітан 1 рангу В.Я. Дудко. Наш екіпаж виконав поставлене завдання, спокутуючи надуману чекістами «провину» попередніх керманичів перед політбюро ЦК КПРС<sup>70</sup>, і підтвердив свій високий фаховий рівень, після чого командування вирішило, що «Ростовський комсомолец» можна посилати на бойову службу в зону відповідальності 17-ї оперативної ескадри ТОФ, штаб якої розміщувався у В'єтнамі, у бухті Камрань.



**Рис.34 \*Знімок аварійного ПЧАТ «К-314» з вертольота 22 березня 1984 року (Японське море)**

<sup>68</sup> Аналізуючи таблицю 3 слід врахувати, що після самостійної 270-добової бойової служби К-42 у 1983 р. в Тихому та Індійському океанах Є.І. Травін був підвищений на посаді до заступника командира 26-ї дивізії і в цій іпостасі вийшов на К-314 пр.671В для стеження за АВМ «Kitty Hawk» в Японському морі та 21 березня 1984 р. здійснив зіткнення з ним\*. Тому слід залучити для порівнянь його помічників: капітана 3 рангу О.Л. Рижука (СПК), капітан-лейтенанта О.О. Калініченка (ПК) та капітана 2 рангу А. Марченка (Ком-ра БЧ-5).

<sup>69</sup> Калініченко Олександр, (2017с). Стеження за авіаносно-ударним з'єднанням ВМС США з АВМА «Ентерпрайз» під час навчань «FleetEx» атомаринами К-42 (пр.627А 26 дивізії 4 флотилії) та К-305 (пр.671 ртм 45 дивізії 2 флотилії) ТОФ. // Військово-історичний меридіан. Електронний науковий фаховий журнал. / Меморіальний комплекс «Національний музей історії Великої Вітчизняної війни 1941 – 1945 років», Інститут історії України НАН України. Київ, 2017. Випуск 3 (17). С. 38-54.

<sup>70</sup> Калініченко О.О. та ін. (2015) – Калініченко О.О. та ін. Океанами Арея. Одеса: КП ОМД, 2015. 324 с. С.88.

## 2.2 ПІД СУЗІРР'ЯМ ПІВДЕННОГО ХРЕСТА

Бойова служба підводних човнів у тропіках завжди була нелегкою справою. Різні підходи в забезпеченні бойової служби атомних торпедних підводних човнів в тропіках на різних флотах та з'єднаннях Радянського Союзу наведемо у наступних прикладах:

3 дивізія 1-ї флотилії Північного флоту (далі ПФ) на бойову службу (далі БС) в Індійський океан послала послідовно два атомних торпедних підводних човни (далі ПЧАТ) другого покоління проекту 671, забезпечивши кожен резервним екіпажем, який базувався на плавбазу. Таким чином 91-й екіпаж (командир-капітан 2 рангу О.А.Петров) на ПЧАТ К-38 вийшов з ПФ, здійснив перехід в Індійський океан та виконав штатну БС, передавши корпус штатному екіпажу ПЧАТ К-481 (командир-капітан 1 рангу А.Р.Шпортько), який після штатної БС й повернувся на ПФ. Тобто корпус ПЧАТ К-38 здійснив двома екіпажами БС загалом у 180 діб в період з 1979 по 1980 рр. Наступну БС таким самим способом в період 1980-1981 рр. здійснив ПЧАТ К-481, який з Півночі до Індійського океану привів штатний екіпаж, а з Індійського океану назад – 91-й екіпаж. Так само виконав БС ракето-торпедний ПЧА К-517 проекту 671РТ 33-ї дивізії 3 флотилії ПФ, який з Півночі перегнав штатний екіпаж капітана 2 рангу Чеботаревського Р.З. (30.06.1980 - 05.10.1980), а назад – екіпаж К-488 капітана 1 рангу Чулімова А.І. (05.10.1980-10.01.1981). З лютого 1980 року по жовтень 1981 року БС в Індійський океан здійснив однотипний атомний ракето-торпедний підводний човен другого покоління К-488 33-ї дивізії, на якому під час БС встановили дві фреонові холодильні установки. Діяльність К-488 забезпечувалась чотирма екіпажами (534 екіпажем капітана 2 рангу Кудрявцева В.Б., 246 екіпажем капітана 2 рангу Костенко О.М., екіпажем К-513 капітана 2 рангу Маслова В.А. та штатним екіпажем К-488 капітана 1 рангу Чулімова А.І.). За свідченнями командира К-481 капітана 1 рангу Шпортько А.Р. температура у відсіках була 40-50 градусів<sup>71</sup>.

Ігноруючи нормативні вимоги та досвід підводників Північного флоту, на Тихоокеанському флоті було обрано екстенсивний шлях використання екіпажів атомарин з використанням пункту матеріально-технічного забезпечення Камрань. Так, наприклад, найбільш показова у цьому плані 10-місячна БС ПЧА К-314 проекту 671В з екіпажем К-454 (командир – капітан 1 рангу Качанов В.О.) 26-ї дивізії 4 флотилії ТОФ у 1985 році закінчилась в кінці грудня важкою радіаційною аварією з розривом 1 контуру, розплавленням активної зони та радіаційним забрудненням. Коли ж черга дійшла до тихоокеанських ракето-торпедних атомарин покоління 2+ проекту 671РТМ, то 45 дивізія 2 флотилії ТОФ послала в Індійський океан ПЧА К-247 (командир

---

<sup>71</sup> Калініченко Олександр, (2018с) . Історична ретроспектива довготривалих бойових служб радянських атомних підводних човнів в Індійському океані на прикладі походу підводного човна К-42 у 1983 р. // Військово-історичний меридіан. Електроний науковий фаховий журнал. / Меморіальний комплекс «Національний музей історії Великої Вітчизняної війни 1941 – 1945 років», Інститут історії України НАН України. Київ, 2018. Випуск 1 (19). С. 47-63.

– капітан 2 рангу Ю.В.Кирилов) на 7 місяців! За свідченням командира температура у відсіках була +70-90 градусів зі 100% вологістю, що негативно позначилося на стані корабельної зброї та технічних засобах навігації, зв'язку, гідроакустики і бойової інформаційно-управляючої системи.

Виявилася прикра закономірність – чим сучасніший атомний підводний човен, тим менше він придатний до бойового використання в тропіках, зокрема в Індійському океані, внаслідок негативного теплового балансу у відсіках (див. таблицю 4). Тобто холод став одним з основних критеріїв технічної боєздатності радянських атомарин в тропіках!

І саме переважна більшість атомних підводних човнів першого покоління й несла довготривалу бойову службу в тропіках, зокрема в Індійському океані де фактор холоду суттєво впливав не тільки на технічну готовність субмарин та їх екіпажів, а почасти був і вирішальним у оперативно-тактичному плані виконання поставлених завдань.

Початок березня 1983 року. В море на розсередження для виходу з-під можливого удару по пунктам базування по тривозі вийшли майже всі боєготові човни 4-ї флотилії Тихоокеанського флоту, бо старий знайомець ПЧАТ «К-42» атомний багатоцільовий авіаносець *Enterpraise*, повертаючись з Індійського океану, разом з багатоцільовим авіаносцем *Midway* прийняв участь в 16-добових маневрах «Тім спіріт – 83», забезпечуючи дії 3-ї дивізії морської піхоти США. В Індійському океані АВМА *Enterpraise* 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) супроводжувала багатоцільовий атомний підводний човен К-247 пр.671РТМ 45-ї дивізії 2-ї флотилії ТОФ (командир – капітан 2 рангу Ю.В. Кирилов, тривалість бойової служби – 7 місяців).

В безпосередній близькості від місць базування в Примор'ї постійно несли службу дві американські атомарини типу «Los-Angeles», а при виході із затоки Петра Великого крейсерував фрегат типу «Кнох» і, трохи південніше, патрулювали почергово крейсери з керованою ракетною зброєю *Sterret* або *Rivs*. Скориставшись тим, що після навчань АВМА *Enterpraise* зайшов у Сасебо (21-26 березня) ПЧАТ К-42 приховано вийшов з бази на бойову службу. Маскування вдалося, але підвела техніка. Забортна вода, вирвавши пальчиковий протектор в 4-му контурі охолодження ядерної енергетичної установки, затопила приміщення перетворювачів частоти, за допомогою яких регулювалися оберти головних циркуляційних насосів першого контуру обох реакторів. Так для ПЧАТ К-42 23 березня 1983 року розпочався далекий похід. Потрібно було повертатися в базу, але екіпаж знав, якими будуть наслідки, тому що вже мав місце прецедент з ПЧАТ К-259.

На початку 1983 року новий командир «К-259» капітан 2 рангу Валерій Хаперський через складну несправність припинив виконання поставленого

завдання, повернувся для заводського ремонту, а потім знову вийшов в море і вдало завершив «автономку», підтвердивши технічну готовність ПЧАТ подальшою участю у протидії авіаносно-ударному з'єднанню військово-морських сил США в Японському морі. Але бойовий човен після цього випадку займав останнє місце в з'єднанні, пропустивши поперед себе навіть тих, що стояли на вічному приколі!

ПЧАТ К-42 «Ростовський комсомолец» не міг перервати бойовий похід. 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 отримав свободу маневру. Але біда не приходить одна. Знову в реакторному відсіку підлеглими кмандира групи спецтрюмних лейтенант Андрія Перинського на цей раз розбита 20-літрова скляна бутиль з аміаком (він використовується для видалення кисню з води 1-го контуру). Отруйні випари миттєво зробили безлюдними 4-й, 5-й і 6-й відсіки. Спливання для вентиляції загрожувало втратою скритності, що звело б нанівець усі зусилля щодо маскуванню нашого виходу на бойову службу. Вельми доречним виявився досвід ПЧАТ К-122 (попередня атомарина автора) по вентиляції загазованих відсіків. Компресори почали забирати отруєне повітря в балони для повітря високого тиску (далі ПВТ), а через висувний пристрій для роботи компресорів під водою (далі ВП РКП) з перископного положення у відсіки вривалося свіже атмосферне повітря. І ця напасть була подолана

*Доречі, на камчатському човні намагалися завантажити аміак замість штатної скляної, в металеву ємність. На береговій базі переплутали рідини, і коли в Індійському океані на човні стали проводити відповідні регламентні роботи з 1-м контуром, трапилася біда: К-175 проекту 675МК втратив хід, частина екіпажу отримала надлишкові дози опромінення, а додому субмарина повернулася на буксирі! Хоча це не завадило командирю субмарини в подальшому стати адміралом.*

Тим часом, форсувавши протичовновий рубіж в Корейській протоці, поки в Сасебо відпочивали моряки авіаносця, провівши розвідку протоки Баші, ПЧАТ К-42 зайняв призначений район на підходах до американської військово-морської бази (далі ВМБ) Субик-Бей ...

Після закінчення першої БС, до травневих свят, підводники взяли курс на В'єтнам. І ось вже ескортний морський тральщик, лідируючи попереду по курсу, здійснює проводку субмарини в бухту Камрань, яка пам'ятала і вимпели кораблів французької, російської, японської та американської ескадр буремного ХХ століття.

Привітно атомохід зустрічали в'єтнамці, та й моряки інших кораблів оперативної ескадри, але зовсім іншу зустріч підготував командир 17-ї оперативної ескадри контр-адмірал Рональд Анохін. Першим його питанням до командира ПЧ було: - Захопили з собою лопати і ломи? Виявилось, що вихованець Північного флоту Р.А.Анохін оригінально розумів захист морських рубежів Батьківщини. Тому незабаром, на шкоду післяпоходовому

відпочинку та планово-попереджувальному ремонту, екіпаж, поділившись на офіцерську, мічманську і матроську бригади, в 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 ПЧАТ К-42 увійшов в бойовий склад 38-ї оперативної дивізії підводних човнів 17-ї ОПЕСК і другу БС під Субик-Бей екіпаж сприйняв, як відпочинок від будівельних робіт.



***Рис.35 Шиккування екіпажу ПЧАТ «К-42»***



***Рис.36 Зліва направо: командир ПЧ капітан 2 рангу Євгеній Травін, командир БЧ-5 капітан 2 рангу Анатолій Марченко, помічник командира капітан-лейтенант Олександр Калініченко, ЗКПЧ капітан 3 рангу Плахотніков.***

В кінці липня 1983 р., орієнтовно до Дня Військово-Морського Флоту, повернувшись з другої БС в уже знайому Камрань, субмарина пришвартувалась до плавбази. Наш екіпаж розмістився в кубриках і каютах. Відносна прохолода торкнулася розпалених тіл. Ліжка були мокрими від високої вологості. І це називалося післяпоходовим відпочинком, який

чередувався з будівництвом вже знайомого нам паркану «імені радянсько-в'єтнамської дружби». Невдовзі до нас підійшло підкріплення - до нашого борту пришвартувався ракетний атомний підводний човен К-204 проекту 675МК (командир - капітан 2-го рангу Піщальников Ю.Г.) зі складу 10-ї дивізії 2-ї флотилії з Камчатки, т.ч. створивши однородну оперативну групу атомарин, що забезпечувала паритет уцьому куточку. Зовсім інша стратегічна ситуація постала у Південно-Китайському морі, коли атомарин не стало<sup>72</sup>.

В кінці серпня нарешті закінчилося наше бойове чергування. Підводний човен перебував у відриві від своєї штатної бази п'ять місяців, і командування субмарини очікувало наказу на повернення додому. Наказ не забарився, але замість курсу на північ, додому, екіпажу було запропоновано слідувати в Індійський океан, в 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 ПЧАТ К-42 розпочав проходження до проливної зони при протидії есмінця *USS Hewitt*. За кормою залишилася Камрань, а попереду відкривалася краса Сінгапуру, чий народ, не володіючи ні величезною військовою міццю, ні природними ресурсами, досяг економічного розквіту, хоча також пережив ворожу окупацію в 1941 році.



*Рис.37 Форсування Сінгапурської протоки*

<sup>72</sup> Калініченко Олександр, (2017d). Історія морського конфлікту між Китаєм та В'єтнамом і його вплив на розвиток підводної складової військово-морських сил країн регіону. // Військово-історичний меридіан. Електронний науковий фаховий журнал./Меморіальний комплекс «Національний музей історії Великої Вітчизняної війни 1941 – 1945 років», Інститут історії України НАН України. Київ, 2017. Випуск 2 (16).С.62 -74.

Проходячи Сінгапурською протокою, зустріли авіаносний крейсер *HMS Invincible (R05)* і фрегат *HMS Aurora (F10)* королівських ВМС Великобританії. Дуже в нагоді стала моя рацпропозиція, коли флотські умільці плавмайстерні в Камрані виготовили з'йомний тент і сидіння - тепер на містку в тіні вільно розташувалися командир, вахтовий офіцер і група візуальної розвідки. Зате австралійським протичовновим літакам Р-3С «Оріон» базової патрульної авіації і розвідувальним катерам дуже важко було визначити, що відбувається на містку.

Після Нікобарських островів прийшла пора занурюватися, але потрібно було відірватися від протичовнових літаків. Дочекавшись перезміни австралійських льотчиків, з супроводжуючого надводного корабля в вечірніх сутінках спустили пліт з радіолокаційними відбивачами. Човен занурився і ліг на зворотній курс, маскуючись власним кільватерним струменем, а пліт з радіолокаційними відбивачами всю ніч бовтався на буксирі НК, імітуючи перископ підводного човна та дезорієнтуючи пілотів.

Відірвавшись від стеження літаків, ПЧАТ К-42 спливав на сеанс зв'язку і отримав наказ слідувати на перехоплення американського атомного авіаносця *USS «Carl Vinson» (CVN-70)*, який здійснював своє перше розгортання.

І тут знову почалися випробування. «Аварійна тривога! Пожежа в 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 приліжковий світильник і поставив лампочку більшої потужності - напевно для того, щоб на ніч ще раз прочитати партійні директиви. Лампочка за розмірами виявилася великою, тому він зняв запобіжний плафон. Уві сні парторг необережно повернув голову, лампочка розбилася, і оголені електроди торкнулися п'яної подушки. Добре те, що добре закінчується.

Набагато більша загроза нависла над екіпажем, коли одночасно вийшли з ладу холодильні машини Е-250 і Е-320 в 4-му і 8-му відсіках. На глибині температура забортної води коливалася біля позначки +20° С, нагорі вирував шторм, а в відсіках розпалені реактори розігрівали корабель. Покази термометра поповзли вгору. Вже пройдена відмітка +50°С, спиртовий стовпчик підбирається до +60°. У командира турбінної групи капітан-лейтенанта Петра Ісайченко замість п'яти чоловік, розписаних по бойовій готовності №-2 в турбінному відсіку, вахту несе тільки один. Протягом п'яти хвилин, знемагаючи від спеки, підставляючи свою голову під цівку води, що стікає з непрацюючого повітреохолоджувача, моряк на маневровому управляє турбінами. Трохи більше, протягом 15 хвилин, на пульті управління реакторами може стояти вахту один офіцер-управлінець (замість трьох чоловік в штатному режимі). Потім їх замінюють іншими підводниками. Кілька людей вже отримали тепловий удар і охолоджувалися в трюмі 3-го відсіку та «провізіонці» 2-го. Весь екіпаж зосередили в носових відсіках - в 1-му торпедному, і в 2-му акумуляторному. У центральний пост я приніс

вентилятор, захоплений з дому. 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, напоготові, стояв старшина команди трюмних. Але і в центральному посту температура невблаганно росла, і все важче було нести навіть вкорочену до двох годин вахту.

Старшина команди рефрижераторщиків комуніст мічман Смірнов втік зі свого бойового поста. Замість нього в саме пекло кинулись безпартійний мічман Татаринів разом з командиром дивізіону живучості капітан-лейтенантом Дмитром Анатольовичем Ліфінським (1954 – 2018). Минуло довгих одинадцять годин, поки запустили носову «холодільку». Весь контур вона забезпечити не могла, тому її перевели на носове кільце. Настав перелом. Виправдалася і рекомендація автора та Миколи Трушкова, 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 ПЧАТ К-122 щодо охолодження міцного корпусу забортною водою під час пожежі, було запропоновано розвинути максимально можливий в цьому становищі підводний хід, щоб посилити обтікання міцного корпусу водою. Екіпаж впорався! Під керівництвом Д.А.Ліфінського 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.

Пройшовши Андаманські острови, субмарина перетнула екватор.



*Рис.38 На екваторі*

За флотської традиції морський цар Нептун зі своєю свитою відвідав підводний човен, занурив в морській купелі тих молодих моряків, хто вперше

перетнув екватор, і вручив їм свої грамоти. Незалежно від звань і рангів, згідно з традицією підводників, моряки випили по цілому плафону солоної заборотної океанської водички на робочій глибині занурення.

Через кілька днів ПЧАТ К-42 вже ошвартувався біля борту плавбази «Волга» на північному рейді острова Сокотра, де «прописалася» 8-а ОПЕСК. Поки командири кораблів разом зі штурманами і зв'язківцями отримували інструктаж у командира ескадри, екіпаж поповнив запаси прісної води, регенерації і провізії, помився, подивився кінофільми на плавбазі, де нас прийняли з щирою гостинністю. Я ж з боцманом спробував розібратися з якорем, який заклинив щит-обтічник клюза, позбавивши човен можливості постановки на якір. Не перший раз я працював з боцманом в одній зв'язці ...

*...На контрольному виході в лютому 1983 року, в лютий шторм, човен слідував для укриття в затоку Володимира (Приморський край). Вийшов з ладу привід віддачі якоря з 1-го відсіку, і мені довелося по слизькій крижаній надбудові йти (вірніше повзти) до лючка носового шпиля. Мічман Авдєєв страхував мене на 20-метровому шкерті. Серед штормових хвиль, що перекочувалися по надбудові, з'явилася одна велика потужна хвиля, яка відірвала мене від корпусу субмарини і кинула за борт. Страхувальний шкерт став тією єдиною і такою тоненькою ниточкою, що зв'язувала мене з човном, який йшов крізь шторм, з друзями по міцному корпусу, з життям ... Потім мені розповідали очевидці (старший на борту ЗКД-26 Валерій Кожевников і командир ПЧ Євгеній 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 в простір між легким і міцним корпусом...*

Тепер під палючим сонцем стояло інше завдання. Гідрокостюми та ізолюючі апарати не годилися, тому що сковували рухи і не дозволяли протиснутися в якірну вигородку. Довелося пірнати практично по формі «нуль». Гострі черепашки, якими обріс човен, писали свої криваві автографи на голому тілі. Ні кувалда, ні малий розсувний упор не допомогли звільнити якір. Не допомогло і використання швартовного шпиля з 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.

Екіпаж знову вийшов в море. За цей невеликий вихід завдяки чітко спланованій штабом 8-ї ОПЕСК схемою відпрацювання бойових вправ і завдань, ПЧАТ К-42 заклав курс бойової підготовки торпедних атомних підводних човнів за 1983 рік. 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». Але основне навчання «Океан-83» було попереду. Ескадра проводила його одночасно з Північним, Балтійським, Тихоокеанським, Чорноморським флотами, Каспійською та Середземноморською флотиліями. Нам була поставлена задача: на першому

етапі здійснити протичовнову охорону океанського конвою, а на другому - спільно з ракетним атомним підводним човном «К-144» (командир - капітан 2 рангу А.А.Ісай) знищити загін бойових кораблів умовного супротивника.

Занурившись на південь від о. Сокотра, ми рушили на S-E - назустріч конвою. Яке ж було здивування командира, коли, спливаючи на черговий сеанс зв'язку, радіолокаційна станція «Альбатрос» в режимі «однообзор» захопила берег. За штурманськими розрахунками Сокотра давно вже була за кормою. Виявилося, що в цю пору року на глибині існувала течія, прямо протилежна поверхневій, що для штурманів стало прикрою несподіванкою. Виконання завдання постало під загрозу. Скорегували курс на перехоплення конвою з урахуванням запізнення. Незабаром в окулярі перископу з'явилися силуети чотирьох великих рибальських траулерів в охороні сторожового корабля пр.50 «Вовк» і вже знайомого нам есмінця «Винахідливий». Далі сталося те, що перекреслило усі зусилля екіпажу. Випускник Військово-морської академії капітан 2 рангу Є.І.Травін прийняв конвой за загін бойових кораблів умовного супротивника і, незважаючи на застереження своїх помічників, прийняв рішення атакувати те, що, згідно з планом навчання, ми повинні були 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. Авіапункт, недавно перекинутий з Чорного моря на Балтику, втратив орієнтири і відбомбився по своїм. Потім командир авіадивізії перед стром моряків вибачився. Тих, хто залишився в живих нагородили. Але 82 загиблих моряків не давали спокійно спати бойовому адміралу – кавалеру Золотої Зірки Героя.*



**Рис.39 На рейді острова Сокотра**

На розборі навчань командирська помилка була виявлена. Негатив ускладнило ще й те, що, спрацювавши радіолокаційною станцією «Альбатрос», ПЧАТ К-42 «засвітився» 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 якір на штатне місце, і субмарина змогла без перешкод користуватися ним на рейді острова Сокотра.

На планово-попереджувальний ремонт командування ескадри запропонувало йти в Червоне море на архіпелаг Дахлак. Однак командир електромеханічної бойової частини Анатолій Марченко, зваживши всі «про» і «contra», вирішив провести цю операцію своїми силами у плавбази «Волга», і на те були вагомі причини. Справа в тому, що підводні човни цього проекту були первістками радянського підводного атомного флоту і не призначалися для використання в тропічних широтах. Навіть акумуляторна батарея (типу 28см) не мала системи водяного охолодження. При підвищенні температури «закипав» електроліт, а на Дахлаку температурні умови були суворіші - відчувався подих Сахари.

Відновивши технічну готовність, екіпаж був готовий до нових ввідних. Жартували: «З Тихого прийшли, Індійський освоєно - час в Атлантику на Кубу». Риболовецький траулер з Бербери доставив свіжу прісну воду, морський буксир під «джинсовим» прапором привіз з Сінгапуру імпорتنі дріжджі (вітчизняні не витримували температури та вологості, і ми залишалися без свіжого хліба).

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 перископу «Оріон», і для визначення місця астрономічним способом по зірках, човен був змушений спливати в позиційне положення для вимірювання висоти світил навігаційними секстанами. Через протокову зону ПЧАТ К-42 супроводжував радянський танкер. Після Сінгапурської протоки до Камрані йшли в надводному положенні.

На початку листопаду, коли в рідному і такому далекому Тихасі сім'ї моряків кружляли в танцях щорічного «Осіннього балу», наш ПЧАТ К-42 в третій раз зустрівся з затишною в'єтнамською бухтою. Тут мене і застав наказ Командуючого ТОФ від 11 жовтня 1983 №-0627 про допуск до самостійного керування підводним човном 627А проекту. Допуск до несення вахти в якості вахтового офіцера з моєї легкої руки отримав і командир групи особливого призначення (ОСНАЗ) лейтенант Ігор Логунков (згодом стане старпомом «К-264» 671РТМ проекту). За час нашої відсутності стали помітними будівельні успіхи контр-адмірала Рональда Анохіна: повністю побудований «паркан дружби», заасфальтовані спортмайданчики, нагадуючи тепер парадний стройовий плац. Навіть трибуна для прийому парадів збудована. Хто знає, чи не відволікайся корабельні екіпажі на будівництво таких «потьомкінських сіл», може, в морі вони показували б кращі результати!

...Великий атомний торпедний підводний човен К-42 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 року на знайомому пірсі бухти Павловського вишикувалася 26-а дивізія. Команда «Струнко!» По сходні на пірс зійшов наш командир. Доповідь прийняв командир дивізії контр-адмірал Олексій Арсенійович Білоусов. Потім, як завелось ще під час Другої світової війни, екіпажу було піднесено смажене поросся в нагороду за похід.



*Рис.40 Нагорода кращій бойовій зміні ПЧ К-42*

*(зліва направо: вахтений інженер-механік капітан 3 рангу Микола Трушков, вахтений офіцер капітан-лейтенант Олександр Калініченко, СПК Олександр Рижук).*

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 управлінця - медалі «За бойові заслуги», форменки трьох матросів електро-механічної бойової частини прикрасили медалі Ушакова. Отримали нагороди аварійщик-парторг та комсорг корабля. Правда, прикро було за командирів другого і третього дивізіонів, яких нагороди минули. Трохи пізніше таємниця нагород розкрилася - пройшло лише те, що похапцем на клаптику паперу, як то кажуть «навздогін», записав наш механік московським перевіряючим, а штатні подання загубилися десь в інстанціях.

У якості рефлексії походу ПЧАТ К-42 у тропіки, зробимо технічне порівняння (таблиця 7) радянських атомних торпедних підводних човнів, що виконували подібні довготривалі завдання у Індійському океані, за виключенням міжтеатрових переходів. Це дозволить нам знайти відповіді на поставлену проблему. Порівняння таблиць 4 та 5 дозволяє зробити висновки, що підводі човни 627А проекту, при однакових параметрах реакторів та холодильних машин, тотожних 659Т проекту, але маючи на третину меншу підводну водотонажність, на бойову службу в Індійський океан ходили лише один раз (виключаючи міжтеатровий перехід). Цим підводним човном був наш К-42! Підводники-механіки українського походження командир БЧ-5 Анатолій Марченко, командир турбінної групи Петро Ісайченко та інші,

незважаючи на застарілу матеріальну частину, спромоглись забезпечити технічну спроможність атомохода першого покоління проекту 627А, конструктивно не придатного до плавання в умовах тропіків, до довготривалої бойової служби в Індійському океані.

Таблиця 7.

***Порівняльна таблиця атомних торпедних підводних човнів радянського флоту, які здійснювали бойову службу в Індійському океані***

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
Рік БС в ІО	1983	1974-1979	1979-81	1985	1980-81	1982
К-ть відсіків	9		7		8	
Проти ГЛС покриття Л/К	Легкий корпус не обрешечений, шпінатний		Легкий корпус обрешечений з задраєними шпінгатами			
Водо-водяний 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			
Компенсуюча решітка	КР		1 ЦКР та 2 ПКР			
Циркуляційні насоси I-го контуру	ГЦН + ВЦН		4 дворежимні ЦНПК			
ГТЗА	2x19500 к.с. на 2 вали		одна ГТЗА-615 x 31000 к.с. на 1 лінію валу			
Основна мережа ел.струму	175 – 320 вольт постійного струму		3-х фазна 380 вольт 50 гц перемінного струму			
Керування механізмами	Ручне та гідравлічне		напівавтоматичне електро-гідравлічне дистанційне з пультів			
ПУТС	«Ленінград» ел.механіч		«Брест» ел.механіч		«Ладога»	«Омнібус» ЦВМ на процесорах
ПУРС	-		-		«Нева» ел.механіч	
БІУС	-		-		«Аккорд»	
Зброя	НТА 8 x 53 см ГС-100 пневматичних	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 пневматичних	НТА 6 x 53 см ГС-200 пневматичних	НТА 6 x 53 см ГС-200 пневматичних	НТА 2 x 65 см 4 x 53 см пневмо-гідравлічних
ГАС/ГАК	МГК-400 «Рубікон» н/провідн	МГ-10, МГ-200 «Арктика», «Плутоній» ламповий	МГК-300 «Рубін» ламповий		МГК-400 «Рубікон»	МГК-500 «Скат»
					Напівпровідники	
СОКС	«Снегірь»	-	«Снегірь»			
Навігаційний комплекс	Сігма	Сила-Н	Сігма-671		Сігма-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:					Винтові паро-компресорні: МХМВ-63П
	носова Е-250, кормова Е-320		Дві Е-300А/1			

Серед атомарин першого покоління найбільше використовувались в Індійському океані підводні човни проекту 675 (675МК), у яких при тій самій потужності реакторів були більш потужні паро-ежекторні «холодилки» Е-320 та Е-500. Підводні човни 659Т проекту рідше були в Індійському океані, в порівнянні з 675 проектом, але доволі часто використовувались в Південно-Китайському морі, маючи паро-ежекторні холодильні машини Е-250 та Е-320.

Таблиця 8.

**Порівняльна таблиця бойового використання атомних підводних човнів першого покоління ТОФ (автор Ю.Ведерников).**

АПЧ	Проект	Середній строк служби, дні	Холодові потужності, МВт	Продовжити розслідування, миль	Бойова служба (БС)		Результативність, міс	Коефіцієнти витратності на весь період служби			Дальніші модернізації і переобладнання
					Кількість по	Супер, по вартості БС, міль		$K_{\text{вн}}$	$K_{\text{он}}$	$K_{\text{рн}}$	
К-7	675	22	20687	190151	11	726	98	0,15	0,09	0,37	-
К-10	675	23	22966	193547	6	301	147	0,11	0,04	0,34	Мод. 675МКВ
К-14	675А	30	22273	183831	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-421
К-34	675	25	16300	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	«Російський комплекс»
К-45	639	23	24907	197894	7	662	105	0,1	0,08	0,38	Мод. 659Т
К-48	675	23	24443	178510	3	259	57	0,12	0,03	0,2	Мод. 675К
К-55	658	26	14270	142998	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	1363	65	0,13	0,11	0,21	Мод. 675МК
К-59	639	24	23033	192570	3	197	65	0,1	0,02	0,24	К-259, мод. 659Т
К-66	639	19	15663	143037	7	273	47	0,09	0,04	0,2	Мод. 659Т
К-64	675	25	18203	198266	9	730	138	0,08	0,08	0,23	К-204, мод. 675МК
К-108	675	25	27861	235431	5	270	60	0,13	0,03	0,28	-
К-115	627А	25	23070	178306	3	119	52	0,11	0,01	0,21	-
К-116	675	20	19967	136456	6	375	112	0,11	0,06	0,22	-
К-122	639	16	11644	70497	4	258	66	0,08	0,04	0,24	Мод. 659Т
К-133	627А	27	21926	168889	6	244	57	0,1	0,03	0,2	-
К-151	639	26	33013	301953	8	763	69	0,2	0,03	0,27	Мод. 639Т
К-175	675	25	25755	19525	2	241	168	0,12	0,03	0,24	Мод. 675МК
К-178	658	26	18186	137189	5	262	63	0,07	0,02	0,23	Мод. 658М, Мод. 658Р
К-184	675	25	24370	193136	6	390	69	0,11	0,06	0,23	Мод. 675МК
К-189	675	25	19481	153304	3	928	104	0,1	0,1	0,25	К-144, Мод. 675МК
25 АПЧ		24,04				444,04	89,44	0,1056	0,0504		

Серед атомарин другого покоління «прописку» в Індійському океані отримали ПЧ проекту 670 (670М), які мали лише один реактор ВМ-4, тобто менше теплотворення в порівнянні з двореакторними ПЧ проектів 671 (671В, 671РТ, 671РТМ). Рекорд знаходження в Індійському океані за ПЧА К-43 «Чакра» пр. 670М, (на три роки була передана в ВМС Індії).

### 2.3 ПРЕРВАНИЙ ПОЛІТ — АБО ПРЕДТЕЧА ЧОРНОБИЛЯ!

Вперше у радянських відкритих засобах інформації Чажмінська катастрофа згадана у двох номерах часопису «Труд» у 1991 році, тобто у рік розпаду Радянського Союзу<sup>73</sup>. Побіжно в числі інших про ядерну аварію на К-431 згадано у 1994 році в колективній монографії<sup>74</sup>. Третім у 1999 році оприлюднив своє бачення причин та наслідків ядерної катастрофи з К-431

<sup>73</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одиссея Командора. Одеса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. Перше вид. – 106 с. С.76

<sup>74</sup> Там само.

командувач 4-ї флотилії підводних човнів Тихоокеанського флоту ВМФ СРСР віце-адмірал Храмцов Віктор Михайлович (17.07.1934–2010, СПб)<sup>75</sup>.

Однак більшість офіційних істориків флоту залишали поза своєю увагою події 1985 року у бухті Чажма. Так, наприклад, контр-адмірал Валерій Тимофійович Поливанов, який закінчив історичний факультет Ленінградського університету, у своїй праці жодним словом не згадав цю аварію, а чорнобильські аналогії пов'язав з К-19<sup>76</sup>. Марно шукати згадку про аварію й у придворних істориків-тихоокеанців<sup>77</sup>.

Свої враження опублікував А. Гороховський. Табу на тему чажминської ядерної катастрофи було знято у 2005 році, коли з певною періодичністю про неї стали писати або надавати інтерв'ю посадові особи, а саме: штатний командир ПЧ К-431 Валерій Миколаєвич Шепель (м. Київ); командир екіпажу, який тримав корпус під час ядерної катастрофи, Лук'ян Васильович Федчик (м. Луцьк); начальник штабу 52 дивізіону ремонтуючихся атомних підводних човнів Анатолій Крашенінін.

Окрім того, до справи висвітлення ядерної катастрофи у б.Чажма долучились: ліквідатор 30 ядерних аварій Олексій Мітюнін — учасник ліквідації наслідків ядерної катастрофи К-431<sup>78</sup>; Ірина Вяткіна — медсестра 15-го шпиталю ВМФ, дислокованого в Шкотово-17<sup>79</sup> та ін. Побіжно про цю аварію згадує віце-адмірал Олександр Васильович Конєв<sup>80</sup>. У вигляді роману «Обранці Богині», але з досить достовірним ходом подій, описує ліквідацію наслідків аварії К-431 Володимир Васильович Трошин<sup>81</sup>, командир дивізіону живучості К-45, який мав заступати 10 квітня 1985 року на зміну капітану 3 рангу (на момент ядерної катастрофи) Дмитру Анатолійовичу Ліфінському, черговому по живучості 52 дивізіону — безпосередньому організатору ліквідації аварії у перші ж хвилини після вибуху.

Переважає більшість спогадів посадових осіб мають спільну хибу — жоден з них на момент початку аварії не був присутнім на місці трагедії і знаходився поза її межами (В. Шепель — в затоці Володимира, Л. Федчик — у відпустці, А. Крашенінін — на острові Путятін, В. Храмцов — на перельоті з Москви до Владивостока). Іншою вадою є те, що, за виключенням В. Шепеля, певні посадові особи через свої спогади намагались виправдатися, або ж звинуватити інші вищестоящі інстанції Тихоокеанського флоту, зокрема начальника технічного управління.

---

<sup>75</sup> Там само.

<sup>76</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одіссея Командора. Одеса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. Перше вид. – 106 с. С.77.

<sup>77</sup> Там само.

<sup>78</sup> Там само.

<sup>79</sup> Мазуренко В. Из воспоминаний ликвидатора ядерной аварии. АПЛ К-431. Залив Стрелок. Хроника [Электронный ресурс] / В. Мазуренко. Режим доступа: [vnmazurenko.blogspot.com/2011/04/431.html](http://vnmazurenko.blogspot.com/2011/04/431.html). Дата обращения: 01.07.2017.

<sup>80</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одіссея Командора. Одеса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. Перше вид. – 106 с. С.77.

<sup>81</sup> Там само.

Про безпосередні події по ліквідації ядерної аварії на К-431 особовим складом вахти К-42 у книзі автор підписав до друку 12 квітня 2000 року<sup>82</sup>, він на час аварії займав посаду старшого помічника командира атомного торпедного підводного човна К-42, постійно удосконалюючи виклад матеріалу за рахунок внесення свідчень членів екіпажу, які приступили до ліквідації аварії на сусідньому об'єкті з перших хвилин<sup>83, 84, 85, 86, 87</sup>.

Спецкор часопису «Труд» Олена Варшавська<sup>88</sup>, беззаперечна заслуга котрої в тому, що вперше висвітлила цю подію в центральній пресі СРСР і тим самим довела до відома суспільства утаємничену ядерну катастрофу, на жаль, у своїй публікації спиралась на свідчення цивільних осіб М. Рубцова — спеціаліста з судоремонту, І. Гришана — голови селищної ради Шкотово-22 (пос. Дунай), Л. Григор'єву — директора селищного будинку піонерів. Єдиним військовослужбовцем-ліквідатором, у якого спецкор брала інтерв'ю, виявився В. Мезин — старший лейтенант у відставці, член спеціальної аварійної партії, яка прибула на місце катастрофи лише через три години після теплового вибуху ядерного реактору.

Ліквідатор ядерної аварії на К-27, старшина команди спецтрьомних мічман В'ячеслав Мазуренко в своїй праці висвітлив цю катастрофу, скориставшись зі свідчень деяких посадових осіб<sup>89</sup>. Але не маючи фаху історика і не будучи учасником саме цих подій (проходив службу на Північному флоті), він допустив не лише фактологічні помилки, а й не спромігся провести критичний аналіз джерел.

Олексій Мітюнін, автор понад 60 наукових публікацій, підтвердив кількісні параметри загиблих та опромінених та зробив кілька висновків, з яких автор цієї публікації наведе лише два: **«...Ліквідація почалась стихійно. Першими до усунення наслідків аварії приступили екіпажі підводних човнів, що стояли поблизу...»**; **«...Значну частину потерпілих склали військовослужбовці, котрі одними з перших приступили до ліквідації наслідків аварії»** (переклад наш. — О. К.)<sup>90</sup>. Якщо з другим твердженням можна погодитись, то перше викликає здивування й категоричне заперечення, принаймі стосовно дій аварійних партій екіпажів підводних човнів. Бо саме їх прибуття до аварійного ПЧ К-431 для гасіння пожежі — не стихійне, а згідно з вимогами керівного документу РОЖ-РК-77<sup>91</sup>.

<sup>82</sup> Калиниченко А. Трижды меченый / А. Калиниченко // Командор. Одесса: Исма-Инвест; Астропринт, 2000. Вып. 2. 28 с. С.27-28.

<sup>83</sup> Галутва И., Калиниченко А., (2012). К-42: Под Полярной звездой и созвездием Южного Креста. Харьков: Фарватер submarines, 2012. 52 с. С.45-47.

<sup>84</sup> Калиниченко А Трижды меченый / А. Калиниченко. Издание второе, испр. и доп. / ВОО «Всеукраинский союз писателей-маринистов». Одесса: Центр полиграфии «Успенский», 2013. 48 с. С.37-41.

<sup>85</sup> Калиниченко А. А. Командор / А. А. Калиниченко. Одесса: Астропринт, 2004. 160 с.

<sup>86</sup> Калиниченко А. А. Созвездие Командора / А. А. Калиниченко. Одесса: Астропринт, 2008. 288 с.

<sup>87</sup> Калиниченко О. Океанами Арья / О. Калиниченко. Одесса: КП ОМД, 2015. 324 с.: іл.

<sup>88</sup> Калиниченко З.О., Леонова Г.О., Калиниченко К.О., 2025. Підводна одиссея Командора. Одесса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. Перше вид. – 106 с. С.78.

<sup>89</sup> Там само.

<sup>90</sup> Там само.

<sup>91</sup> Там само.

Особливо цікаве свідчення начальника штабу 52-го дивізіону ремонтуючихся підводних човнів капітана 1 рангу Крашенініна А.<sup>92</sup>. Анатолій Крашенінін стверджує, що 10 серпня 1985 року, здавши чергування на КПП, відпочивав на природі. На КПП чергують матроси і в кращому випадку мічман, бо це не що інше як контрольний-пропускний пункт. Офіцери рангу А. Крашенініна несуть чергування на КП — командному пункті. Старшим (забезпечуючим) на 52-му дивізіоні з 9 на 10 серпня 1985 року був штатний командир ПЧ К-42 капітан 2 рангу Рижук Олександр Лукіч. Тож Анатолій Крашенінін у літній сезон відпусток міг нести чергування тільки на командному пункті 4-ї флотилії, якій безпосередньо підпорядковувався 52-й дивізіон разом з 21-ю та 26-ю дивізіями, що дислоковані в акваторії затоки Стрілок (перший — в бухті Чажма, а два інші з'єднання — в бухті Павловського). 29-ту дивізію, яка також входить до складу 4-ї флотилії, ми до розгляду не беремо через її географічну віддаленість (дислокована в бухті Північна затоки Володимира). Командний пункт 4-ї флотилії знаходився в бухті Павловського. Анатолій Крашенінін мешкав в селищі Дунай. Найкоротший та найдешевший шлях, враховуючи дефіцит бензину у ті роки, це водний. І ось тут в нагоді й став торпедолов, який на великій швидкості доставляв «тіло флотоводця» до місця відпочинку після ранкової зміни з вахти у 10.00 (на відміну від екіпажів, оперативне чергування змінюється вранці). Ось і відповідь на те, чому досвідчений мічман Чемізов — командир торпедолова, порушив вимоги ПРС-82 (правил рейдової служби), БЕС-80 (зведення бойових еволюційних сигналів) і не зменшив швидкість торпедолова, проходячи повз ПМ-133 з піднятим сигнальним прапором «М»! Провівши критичний аналіз джерел, автор віддав перевагу спогадам безпосередніх ліквідаторів аварії у перші її хвилини: капітану 1-го рангу Дмитру Анатольовичу Ліфінському, та капітану 2-го рангу Володимиру Васильовичу Трошину<sup>93</sup>.

У березні 1984 року, по закінченню відпустки після 9-місячної бойової служби в морях Тихого та Індійського океанів, екіпаж К-42 прийняв свій підводний човен від 120-го резервного екіпажу пр.627А. Вже був «підпалений» ГЦН після заміни шихти фільтрів першого контуру, тому субмарина стояла в 30-му судноремонтному заводі у бухті Чажма.

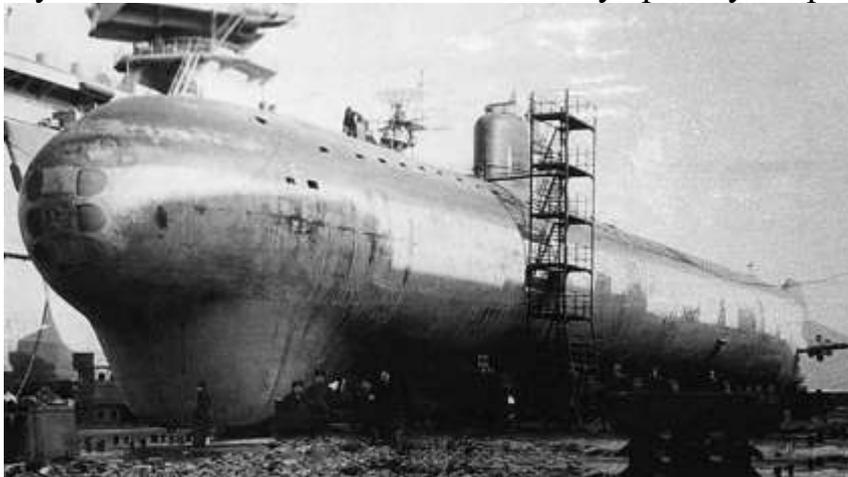
Восени 1984 року на міністерській перевірці екіпаж К-42, без штатного командира через його хворобу, під керівництвом трьох українців (СПК Калініченка О. О., ЗКПЧ Драпалюка М. М., командира БЧ-5 Марченка А.М.), згорнувши ремонт, фактичним виходом в море підтвердив свою готовність до бойових дій. В наступному 1985 році субмарину чекала нова бойова служба, але!... Вийшовши з плавдоку, ПЧАТ «К-42» ошвартувався до пірсу № 2 СРЗ-30 в бухті Чажма лівим бортом другим корпусом (першим був ошвартований ПКДС). Незабаром до їхнього правого борту підійшов атомний ракетний

<sup>92</sup> Там само.

<sup>93</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одиссея Командора. Одеса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. Перше вид. – 106 с. С.79.

підводний човен К-431 29-ї дивізії. На ПЧ К-431 замінили активну зону, але через недбалість (забутий залишок електроду на комінгсі кришки ядерного реактору під прокладкою), після гідравлічних іспитів з'явився витік першого контуру.

10 серпня 1985 року в суботній день на ПЧАРК К-431 краном спеціального судна ПМ-133 піднімали багатотонну кришку ядерного реактора.



*Рис.41 ПЧАТ «К-42» у доці СРЗ-30 під час ремонту.*

Необхідно було демонтувати кришку ядерного реактору для усунення течії. Взагалі, керівні документи для цієї операції вимагають використовувати берегові крани, а кришку перед підйомом підривати за допомогою спеціального пристрою, де має бути не менше чотирьох домкратів-підривників, щоб уникнути перекосу. Бажано, щоб і сам човен був зафіксований відносно берега, в ідеалі — на стапелі. Але в бухті Чажма всього цього не було!



*Рис.42 Дислокація підводних човнів (зверху вниз) під час вибуху: аварійний пірс № 2: К-431 675 МК пр., К-42 627А пр., Б-99 629А пр., К-454 671В пр.; пірс № 3: К-108 675 пр., К-45 659Т пр. К-115 627А пр.*

*(автор схеми В.С.Храмцов<sup>94</sup>, пояснення мої — О. К.)*

Легкою хвилею торпедолова хитнуло кораблі. Кришка, що йшла вгору, перекосилась. Далі з кришкою реактора пішли вже і стрижні АЗ (аварійного захисту) і стрижні АР (автоматичного регулювання), а заклинена КР

<sup>94</sup> Калініченко Олександр, (2017b). Радіаційна катастрофа атомної субмарини К-431 – предтеча Чорнобиля! // Інтелігенція і влада. Серія: Історія. Збірник наукових праць. / Міністерство освіти і науки України. Одеський національний політехнічний університет. Одеса, 2017. Випуск 37.С.61-84.

(компенсуюча решітка) теж пішла вгору, вивільняючи «дрімаючого ядерного джина». Реактор почав розгін...

*Слід зауважити, що одним з чинників, що вплинули на послаблення ядерної безпеки, став перевід на інше місце служби начальника СРБ (служби радіаційної безпеки) 4-ї флотилії капітана 1 рангу Олександра Марковича Величка (09.05.1937– 2007, Одеса).*

...Вибух не змусив себе довго чекати. З розтрощеного міцного корпусу вдарило полум'я. ПЧ К-42 «Ростовський комсомолец», де служив автор, що стояв поруч з аварійним підводним човном К-431, засипало уламками ТВЕЛів (тепловиділяючих елементів). У повітрі запахло озоном.

У той день на ПЧ К-42 чергували троє офіцерів: черговий по ПЧ лейтенант Олег Носелев, черговий по ГЕУ старший лейтенант Віктор Батищев і черговий по живучості 52-го дивізіону капітан 3-го рангу Дмитро Ліфінській, благо основна частина екіпажу в суботній день перебувала на ПКЗ (плавказармі). Зіграна «аварійна тривога»! В дію автоматично вступив відпрацьований розклад ВР-6 РОЖ-РК-77<sup>95</sup>. Пішли перші дози опромінення...



Цінними у дослідженні даної проблеми є свідчення безпосереднього свідка і ліквідатора ядерної аварії в її перші години Дмитра Анатолійовича Ліфінського: *«На добу з 9 на 10 серпня 1985 року заступив черговим по живучості. Все як завжди.*

*Огляд, зауваження, ПЧА К-431 в чергування не прийнята: на борту екіпаж, старший - СПК. Що випробування провалені - знав, але що будуть проводитися роботи, до відома поставлений не був. Лукич (Олександр Лукич Рижук, командир ПЧА К-42 - О. К.) після підйому прапора відбув додому. Мене залишив старшим на борту. З 8.00 до 12.00 відпочивав на кораблі. За моїм годинником вибух стався десь без 5 хвилин на 12. Нічого не зрозуміло. Оголосили тривогу, піднявся нагору уточнити обстановку - оголосили конкретно «пожежа на сусідньому ПЧ». Все робили на автоматі. Твоя, Олександр, муштра тут зіграла хорошу роль (кажу без лестощів - кращого СПК на 42-й не було за всю мою службу). Аварійна партія з мічманом Черняком (старшина команди рефрижераторщиків) «гасила» реакторний відсік вогнегасниками. На К-42 розгорнули один протипожежний пост в середній частині ПЧ, бо звідти водяний струмінь брандспойту діставав до осередка пожежі. На цьому мої дії як чергового по живучості і закінчуються.*

*Не беруся судити про дії по БЗЖ (боротьбі за живучість - О. К.) сусідів, так як вони втекли зі свого аварійного човна. Страшно було. Трупи навколо — я бачив як мінімум три. Ми гасили пожежу, коли прибув ЗКД по ЕМЧ*

<sup>95</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одиссея Командора. Одеса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. Перше вид. – 106 с. С.81.

(заступник командира 52-го дивізіону по електро-механічній частині. — О. К.) *Воронко, який наказав мені спуститися вниз і спробувати зібрати нештатну схему роботи ГОН (головного осушувального насосу - О. К.) на пожежну магістраль. Але через ремонт трюмної і осушувальної систем, обмеженості у часі, відсутності інших засобів боротьби з пожежею і головне, посилення полум'я, знову надійшов наказ: «Помпу 1-го на пожежну магістраль». Пожежу гасили години три.*

*Сигнал «радіаційна небезпека» застав мене на центральному посту. ПЧ загерметизували з тими, хто був на борту, - черговий по ГЕУ (головна енергетична установка О. К.) Батищев, спецтрюмний, електрик (вахт. 7 відсіку), трюмний (вахт. ЦП) і я. Черговий по ПЧ лейтенант Носелєв по тривозі вниз вже не спустився. Я дозволив йому покинути місток і разом з особовим складом човнової вахти, яка була нагорі (аварійна партія Черняка та протипожежний пост на надбудові), прослідувати на ПКЗ (плавказарму «Сура» - О. К.) для дезактивації.*

*Що думають на березі, я не знав. Чи тобі говорити, що таке середній ремонт. Приросли корінням. Входи в ніс і корму - через вхідні люки, в реакторний відсік через ПКДС (плавуча контрольно-дозиметрична станція - О. К.), на надбудові огорожа над реакторним відсіком. Дурні накази про виклик екіпажу на ПЧ, незрозуміло для чого. Можна було і не сперечатися, як потім дізнався - всі екіпажі були відправлені в Дунай. У цей момент і з'явився Храмцов (Віктор Михайлович Храмцов, контр-адмірал, командувач 4-ї флотилії підводних човнів – О.К.). Доповів обстановку, стан ПЧ - ходу немає, дизелів немає, вахта - що є, здатні відійти від пірса за допомогою буксирів. Храмцов прийняв рішення посадити К-431 на мілину... Потім дав наказ готувати наш ПЧ до відходу від пірса. Хто був на ПЧ, з тими ми і повернули цю пропащу справу - бо більше всіх були зацікавлені в якомога швидкому відході... Вахту організував своєрідно - тільки безпосередні на вахті, інші на ПКЗ (ПКЗ вчасно стала в нагоді для всього екіпажу, адже зовсім недавно ми жили в міцному корпусі К-42 - О. К.). Перша доба - по 2 години, потім по 4 години до прибуття офіцерського і мічманського складу на корабель 13.08.85 року. Поки нікого не було - черговим по ПЧ призначив Батищева. Черговим по команді - Фролова, бо призначений на чергування Анатолій Коркман, або хтось інший (не пам'ятаю прізвище), чомусь втратив свідомість і був відправлений у госпіталь. Проводили роботи по приведенню радіаційної обстановки на ПЧ в норму — мили корпус, збирали осколки АЗ (активної зони - О. К.), особисто я лаявся з Лопатіним (Валерій Геннадійович Лопатін, капітан 1-го рангу, командир 52-го дивізіону ремонтуючихся атомних підводних човнів - О.К.) з приводу знання офіцерським складом зовнішніх ознак активної зони. Надалі керував роботами з демонтажу легкого корпусу і балонів груп ПВТ (повітря високого тиску - О. К.) в надбудові для очищення МК (міцного корпусу - О. К.) від радіоактивних забруднень. У день похорону загиблих на ПЧ за наказом Лопатіна на шлюпці діставали останки Целуйко. ...Паніка була -*

*це я суджу по діях екіпажу К-431. Чого не бачив — про те мовчу. У герої не набиваюся - головне залишився живий...»* (переклад наш - О. К.)<sup>96</sup>.

Саме капітану 3 рангу Дмитру Анатолійовичу Ліфінському зобов'язані збереженим здоров'я і життя не один десяток матросів строкової служби ПЧ К-42, яких він не піддав надлишковому переопроміненню, критично ставлячись до безладних вказівок розгублених старших начальників.

Якоюсь «хитрою» інструкцією на підводних човнах, що перебувають в заводському ремонті, заборонено мати штатні прилади радіаційного та дозиметричного контролю. Ці завдання покладаються на заводську службу 22. Заводські ж прилади зашкалило! До всього людина звикає. Стали звичними і роботи з дезактивації не тільки підводних човнів, а й прилеглої території. Дням був втрачений рахунок. І в будні, і у вихідні певна кількість людей виходила на дезактивацію. І якщо стосовно корабля все було більш-менш зрозуміло (підводний човен навіть виводили на зовнішній рейд і пробували відмивати за допомогою пожежних катерів; коли і це не допомогло, то зрізали легкий корпус надбудови - і все одно «фонило»), то щодо заводської території, на погляд автора, підводники не повинні були використовуватися. Тому на дезактивацію берегових об'єктів автор виділяв особовий склад з числа «недбайливих», які виявлялися при щотижневому підведенні підсумків бойової і політичної підготовки.

Такий принцип поширювався і на прикомандированих з числа курсантів школи мічманів. З одним з таких курсантів у автора стався нервовий зрив. Недбайлий нахаба під якимось приводом вирішив «сачканути» від дезактиваційних робіт. При цьому демонстративно виявив відкриту непокору, яку, в екстремній на той момент обстановці, було припинено автором «почоловічому» швидко і рішуче!

Збираючи останки понівечених вибухом, знайшли плаваючу кисть руки, на пальці якої виблискувала золота обручка. Дослідивши її, встановили, що на момент аварії рівень випромінювання досягав 90 тисяч рентген на годину!

Посадові особи (росіяни) уникли карної відповідальності. Більше того, через чотири місяці 29 грудня 1985 року трапилася ядерна аварія на атомному підводному човні К-314 проекту 671В (26 дивізія 4-ї флотилії), що повернувся з 10-місячної бойової служби, здійсненої лише одним екіпажем К-454 капітана 2 рангу Володимира Олександровича Качанова. Ліквідатор цієї аварії капітан 3 рангу Олександр Єгорович Дуплоноженко (1958-1987) був достроково звільнений з флоту і загинув від рук безхатків через два тижні. Незважаючи на це, протеже адмірала В. М. Чернавіна (Главком ВМФ з 25 листопада 1985 року), який перескочивши через один щабель, з посади командира 3-ї дивізії підводних човнів Північного флоту, очолив 4-ту флотилію Тихоокеанського флоту, у 1988 році отримав наступне військове звання «віце-адмірал».

Над проблемою причин аварійності на атомних підводних човнах працював і колишній командувач ВМС ЗС України віце-адмірал Володимир

---

<sup>96</sup> Калиниченко А. Трижды меченый / А. Калиниченко. Издание второе, испр. и доп. / ВОО «Всеукраинский союз писателей-маринистов». Одесса: Центр полиграфии «Успенский», 2013. 48 с. С.38-40.

Герасимович Безкоровайний (16 серпня 1944, Умань Черкаської обл. - 23 січня 2017, Київ). *«...Нам потрібно більше історичного аналізу часу та подій з якими ми працюємо. Потрібно доходити до причинно-наслідкових зв'язків»*, - писав він до мічмана В. Мазуренка<sup>97</sup>. Командувач ВМС звертає увагу на протекціонізм до росіян-флотоводців, який панував у Радянському Союзі, наводячи два приклади: *«Сподіваюсь, Вам добре відомі обставини загибелі К-429, К-219, К-278. У всіх випадках були прийняті злочинні рішення, котрі вступали у протиріччя з основними принципами підводної служби... І що характерно, що у всіх випадках відбувались серйозні кадрові зміни на флотах і в службі осіб, які приймали ці злочинні рішення»*<sup>98</sup>. В листі мова йде про командувача 3-ї флотилії віце-адмірала Ю. Н. Патрушева, який після загибелі свого підводного човна К-219 (командир І. А. Брітанов) призначається з підвищенням на посаду начальника штабу Північного флоту. Ще більш кричущий приклад стосовно контр-адмірала О. О. Єрофеева (начальник штабу 2-ї флотилії ТОФ), який після втоплення К-429 (командир М. М. Суворов) йде у Військову академію Генерального штабу МО СРСР. А після закінчення академії та призначення на посаду командувача 1-ї флотилії топить К-278 (командир Є.О. Ванін). Після цього вже віце-адмірал О.О. Єрофеев призначається на посаду Начальника штабу Північного флоту<sup>99</sup>.

Кримінальну відповідальність за фактичну втрату двох атомних підводних човнів (К-431, К-42) 15 липня 1986 року поніс лише українець — капітан 3-го рангу В'ячеслав Ткаченко, заступник начальника комплексу перезарядки атомних реакторів бази перевантажень (БТБ)<sup>100</sup>. Дії екіпажу ПЧАТ «К-42», який першим вступив у боротьбу з «ядерним джином», були спалюжені ЦКвським родичем з Камчатки, для якого майже рік тримали вакантною посаду помічника командира «Ростовського комсомольця»<sup>101</sup>.



*Рис.43 ПЧАТ К-42. В морі (ліворуч) і після аварії на відстої (праворуч)*

Через вісім з половиною місяців «недоношеною дитиною» в Україні рвонув Чорнобиль! За влучним виразом командувача 4-ї флотилії автор попав

<sup>97</sup> Калиниченко А. А. Созвездие Командора / А. А. Калиниченко. Одесса: Астропринт, 2008. 288 с. С.138.

<sup>98</sup> Там само. С.139.

<sup>99</sup> Там само.

<sup>100</sup> Шепель Е. Н. Тихоокеанский Чернобыль / Е. Н. Шепель // Альманах Киевской городской ассоциации ветеранов-подводников. Киев: ЧП Кузнецов С. Ф., 2005. С.76–80.

<sup>101</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одіссея Командора. Одеса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. Перше вид. – 106 с. 84.

у «йодну яму»<sup>102</sup>, а атомоходу вже не судилося своїм форштевнем розрізати морської хвилі.

#### **2.4 ПІКЕ У «ЙОДНУ ЯМУ»**

В торпедному підводному флоті Сан Санич послідовно опановував підводні човни 613 пр. (С-392, командир капітан-лейтенант Олександр Беляков), 641 пр. (Б-855, командир капітан 3 рангу Володимир Ребриков), 659Т пр. (К-45, командири капітан 2 рангу Геннадій Заварухін та капітан 3 рангу Олександр Губін і К-122, командири капітан 1 рангу Анатолій Гурев, капітан 2 рангу Геннадій Сізов, капітан 2 рангу Віктор Василишин), 627А пр. модернізованого (К-42, командири капітан 2 рангу Валерій Лук'янець, капітан 1 рангу Євгеній Травін, капітан 2 рангу Олександр Рижук).

У вересні 1985 року наступила «йодна яма», як образно константував кар'єрну ситуацію Олександра Калініченка командувач 4-ї флотилії контр-адмірал Віктор Храмцов. Тимчасове виконання обов'язків старшого помічника в екіпажі ПЧАТ К-469, (командир капітан 2 рангу Володимир Лапшин) 671В пр., що прибув з Камчатки і тільки адаптувався у Павловську, очікуючи повернення з автономки свого корпусу, запам'яталось тим, що «флотоводці» вирішили задіяти «безлошадний» екіпаж у повному складі для ремонту дороги від траси Владивосток – Находка до військового містечка 4-ї флотилії підводних човнів. Затим мене перевели на однотипний ПЧ К-454 (командир капітан 2 рангу Микола Бондар) на посаду командира штурманської бойової частини при стоянці в судноремонтному заводі в надії, що нова партійна організація своїм рішенням виключить Олександра Калініченка з лав КПРС, але підводники відмовились підкоритися тиску політвідділу 26-ї дипл.

На парткомісії 26-ї дивізії партквиток все ж таки забрали, хоча рішення було далеко не одноголосне: СПК ПЧАТ К-469 Олександр Іванович Співка, контрого я тимчасово заміщав поки він був на бойовій службі – різко виступив проти вилучення мене з партійних лав. Знаючи завчасно, яким буде рішення парткомісії, заступник командира 26-ї дивізії Віктор Андрійович Василишин (який добре знав мене по К-122) взагалі відмовився брати участь у цій клоунаді.

Берегова служба не давала Санічу задоволення почуватися моряком. Тому подальше переведення на К-264 671 РТМ пр. (командир капітан 2 рангу Іван Русанов), який не «вилазив з морів», було сприйнято Олександром з задоволенням, хоч його – капітана 3 рангу, поставили на лейтенантський штат командира групи ОСНАЗ. Згадується тривале підводне протиборство з «лосем» (американський підводний човен типу «Лос-Анжелес»), який намагався прорватися до чергового «барсу» (як ми називали БЦАПЧ пр. 971) для запису гідроакустичного портрету. Але невдовзі переді мною було поставлене інше завдання.

---

<sup>102</sup> Йодна яма – отруєння активної зони ядерного реактора газом ксеноном, що унеможливило фізичний пуск.

## 2.5 «ШТРАФНИЙ» БАТАЛЬОН

Так охрестили збірний батальон 4-ї флотилії підводних човнів, який був відправлений на збір урожаю картоплі в один з військових радгоспів. Він складався з матросів строкової служби екіпажів підводних човнів, що не мали своїх корпусів і офіцерський та мічманський склад котрих був відправлений у чергові 73-добові відпустки. Матроси кожного з шести екіпажів були сформовані у окремих взводів і таких взводів було шість. Командиром збірного батальону було призначено капітана 1 рангу Шестака, колишнього командира ПЧАК «К-116», яка першою у Павловську відкрила кладовище радіаційно-забруднених кораблів. Начальником штабу було призначено Вашого покірного слугу, а замполітом – якогось капітана 2 рангу, що отирався у політвідділі 4-ї флотилії після того, як його відправили з Москви у «заслання» на Далекий Схід.

Внутрішня служба була налагоджена згідно ОУС-100. Комбат сказав мені, що службові відносини між нами будуть як між командиром ПЧ та СПК, що мене цілком задовольняло. Для читача ж нагадаю, що капітан 1 рангу Шестак мав на увазі вимоги Корабельного статуту, а саме ст.191 КУ ВМФ-78 *«Старший помічник командира корабля повинен бути готовий в любий момент замінити командира корабля, для чого зобов'язаний...б) завжди знати про усі накази та інструкції, отримані командиром корабля від вищостоячих начальників; в) бути у курсі усіх службових намірів командира корабля. Часте залишення корабля старшим помічником командира корабля НЕСУМІСНО з сумлінним виконанням ним своїх відповідальних обов'язків».*

Виробнича діяльність батальону заключалася у зборі урожаю картоплі. Спочатку по картопляному полю з двометровим бадиллям проїздив трактор, на причепі якого була косилка. Скошене бадилля розчищалося й проходив комбайн, викопуючи корнеплоди. А потім картопляне поле зачищалося «під нуль» ручною працею матросів.

Місцеві матері забитої далеко-східної глухомані чекали на «матроський десант» в надії тим чи іншим способом видати заміж своїх доньок з мрією вирватися у більш цивілізовані місцевості. При цьому жінки не гнушалися підманювати матросів оковитою. Оце й була головна біль командування батальону.

Одного разу в недільний день «москвич-засланець», як ми прозвали батальонного замполіта, вирішив влаштувати матросам груповий похід у місцевий клуб на танці. Я заборонив йому це робити і письмово чергово-вахтеній службі батальону та кожному окремому взводу-екіпажу особисто написав відповідне розпорядження. Комбат був на сході й залишив мене старшим. Але це не спинило колишнього працівника військового відділу ЦК.

В результаті сталася групова бійка з місцевими хлопцями, яким не сподобалась флотська конкуренція під час танців.

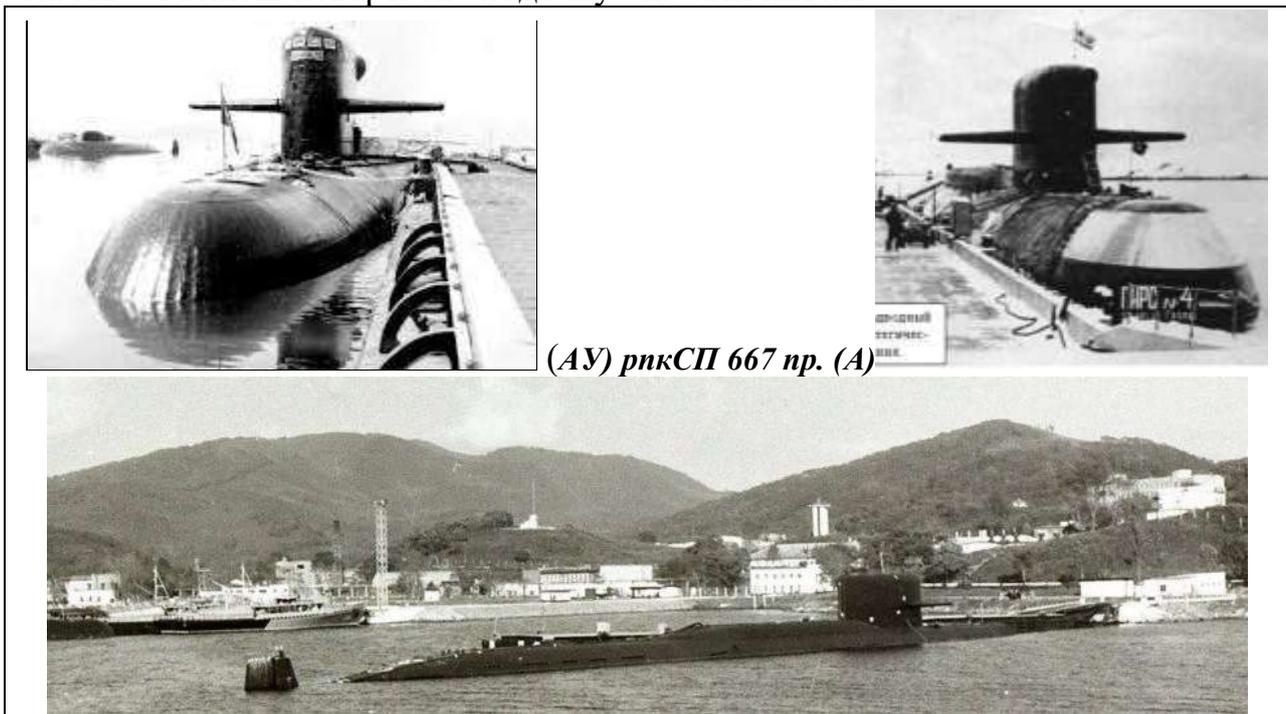
Розбором польотів керував особисто помічник Командуючого ТОФ контр-адмірал А.В. Макаренко, який пригнав п'ять коломбін з Владивостока і забрав увесь особовий склад строкової служби на гарнізонну гауптвахту. Зачинщика знайшли швидко і більше «москвича» у Павловську не бачили. Кажуть що його заслали у Сов.Гавань. Мені ж натомість вернули партквиток.

## **2.6 ВИХІД З ПІРВИ**

Треба було якось виправляти ситуацію, яка у 26-й дивізії влітку 1986 року зайшла у глухий кут. Спочатку я звернувся до командира 28-ї дивізії (Сов.Гавань), куди передавались з 26-ї дивізії атомні торпедні підводні човни 659Т пр. (К-45, К-59 (259), К-151) та 627А пр. (К-115, К-133). Я знав ці субмарини, мав допуск Командуючого ТОФ до самостійного керування і, природньо, сподівався, що це зацікавить контр-адмірала. Дізнавшись, що в мене відібрали партквиток, Комдив-28 поставив умову: «Повернеш партквиток, заберу в свою дивізію». Коли ж мене відновили у КПРС, КД-28 «дав задній хід». Контр-адміральське слово було мильною бульбашкою. Це не стало для мене чимось несподіваним. Я вже пересвідчився у ціні слів 3-х віце-адміралів, двоє з яких до того ж були Героями Радянського Союзу!

Тоді я звернувся до капітана 1 рангу Володимира Петровича Бондарева – командира 21 дивізії рпкСП, за яким укорінилося прозвіще «Батько». Згадалась перша зустріч з цим офіцером на плавпірсі при поверненні ПЛАТ «К-42» з моря після успішної перевірки інспекцією ГК ВМФ. Він зробив мені зауваження за зовнішній вигляд (альпак, чоботи – звичайний морський одяг в морі на ходу в надводному положенні). За мною відповідь не забарилась і не парламентським лексіконом. Комдив-21, вислухавши мою епопею, відповів: «Мені потрібно три доби для прийняття рішення». Через три доби я з'явився на очі комдива. Він сказав: «Добре, я беру Тебе. Є два варіанти. Перший – командиром мінно-торпедної бойової частини на рпкСП 667Б пр. Потім – старпом командира по бойовому управлінню (СПК БУ). Далі – офіцерські класи. Другий варіант – помічник командира в другий екіпаж рпкСП 667А пр. Потім – СПК. Далі на класи. Обирай». «Де я Вам більше потрібен?» - запитав я. «По другому варіанту», - відповів КД-21. «Екіпаж нелінійний. Старпома немає. Будеш працювати за двох. Завдання – ввести екіпаж в лінію. Від цього буде залежати Твоя подальша доля! А поки що «лодочку» з кітеля зніми», - мовив КД-21. Так почалась моя служба на «стратегях». Двічі я виходив з комдивом-21 в море на другі курсові задачі перших екіпажів рпк СП К-415 та К-434 667А пр., де В.П. Бондарев, ставши вже контр-адміралом, екзаменував мене у практичних діях по кораблеводінню. На березі у кабінеті торпедної стрільби він також перевіряв мою підготовку по бойовому застосуванню торпедної зброї, давши під оруду КБР-Т рпкСП «К-497» (командир – капітан 1 рангу М.М. Семенов). Відстрілявся я на відмінно з бойової вправи НТ-3

«Атака КПУГ». Невдовзі наш екіпаж здав першу курсову задачу і прийняв рпкСП, без боєкомплекту ракет Р-27. Замість них були завантажені вагові макети. Командир підводного ракетноносця з'їхав на берег, коли від оперативного чергового 4-ї флотилії надійшов наказ на перешвартовку. Зазвичай «стратегі» швартовні операції робили з залученням буксира, на відміну від торпедних атомарин, але цивільна команда буксира «випала в осадок» і була невзгоді до швартовних операцій. Прийняв рішення самостійно здійснити перешвартовку під дизель-генераторами та електромоторами. К-415 відійшов на задньому ході аж до бонових воріт, а потім націлювався на сусідній пірс, з одної сторони якого був ошвартований рпкСП 667Б пр., що готувався до «автономки» та завантажував необхідне спорядження. Тому весь екіпаж був на борту. Яке ж було їх здивування, коли мій підводний ракетноносець тихо та акуратно «без шуму та пилу», - за образним виразом актора Анатолія Папанова, ошвартувався до пірсу з протилежного боку. Погляди усіх повернулись на ходовий місток огороження бойової рубки, але замість знайомого обличчя одного з трьох командирів рпкСП 667А пр., побачили малознайомого капітана 3 рангу. На ранковому шиківанні 21-ї дивізії КД-21 сказав: «Моєш повертати «лодочку» на свій китель».



*Рис.44 Ракетні підводні крейсери стратегічного призначення Сан Санича*

Запам'ятався ще один випадок. Ми вже стояли у бойовому чергуванні з завантаженими балістичними ракетами Р-27. У центральному посту повинен був знаходитися невідлучно від телефону хто-небудь з групи «К», що для менталітета торпедної дивізії було незвично. Дзвоник. Беру телефону трубку й жартуючи представляюсь: «Черговий по хаті хлопець Калініченко». Німа тиша, і на тому кінці дали відбій. Наступного дня бачу якісь підозрілі погляди командира 21-ї дивізії в мою сторону. З'ясувалося, що черговий генерал Центрального командного пункту Ракетних військ стратегічного призначення

з московського бункеру зателефонував прямо на рпкСП і не очікував що з Далекого Сходу в Приморр'ї йому відповідь український козак-бандерівець<sup>103</sup>. Але тож був український Зелений Клин!

## **2.7 КОМАНДИРСЬКІ ТОРПЕДНІ БОЙОВІ ВПРАВИ.**

Вінцем командирської підготовки є бойове застосування зброї за призначенням. Для цього потрібні не тільки тренування, але й розуміння синергії бойового застосування торпедної зброї з виконанням основного тактичного завдання за призначенням.

Одного разу командир 21-ї дивізії узяв Олександра на тренажер торпедної стрільби в учбовому центрі 4-ї флотилії, який був обладнаний лише приладами управління торпедною стрільбою (ПУТС) «Ленінград» та «Брест». Один з корабельних бойових торпедних розрахунків рпкСП 667Б пр. відпрацьовував бойову вправу НТ-3 «Атака корабельно-пошукової ударної групи» та отримав негативну адміральську оцінку. Цьому об'єктивно було пояснення: на «стратегі» вже не було ПУТС, а учбовий центр ще не був укомплектований бойовими інформаційно-управляючими системами, одна з яких «Альфа», стояла на «стратегі». Саме тоді, контр-адмірал В.П. Бондарев, відсторонивши командира «стратега», доручив Олександрю очолити «опальний» КБР-Т та повторити бойову вправу. З'ясувавши для себе боєкомплект у торпедних апаратах: з чотирьох 53-см носових торпедних апаратів два завантажені торпедами з ЯБП, два інших в учбових цілях завантажені торпедами САЕТ-60М, два 40-см МГТА завантажені універсальними торпедами СЕТ-72, він прийняв рішення: здійснити прорив КПУГ з масованим торпедним залпом двома СЕТ-72 по найближчому кораблю, двома САЕТ-60М – по дальньому. Атаку поставили в приклад. Олександр не вважав її якимось екстра-досягненням, бо на ПЧАТ 659Т проекту у 26-й дивізії відпрацьовувався більш цікавий варіант: дві торпеди СЕТ-72 по ближньому, ще дві торпеди 53-65К по другій цілі, а третя ціль вводилася в оману з застосуванням імітатора підводного човна МГ-44.

Аналогічний випадок в цьому ж учбовому центрі стався між двома КБР-Т: 659Т пр. «К-151» та 667Б пр. Правда відпрацьовувалася інша бойова вправа ПТ-3 «Стрільба по підводному човну в дуельній ситуації». На цей раз був задіяний типовий боєкомплект: для 659Т торпеди СЕТ-72, для 667Б – торпеди СЕТ-65. Командир «К-151», який нещодавно закінчив Академію ВМФ, здійснив двоторпедний залп СЕТ-72 в НМЦ (по пеленгу на звук торпед супротивника), після чого через циркуляцію на зворотній пеленгу курс та набір максимальної швидкості – відірвався від супротивника. Контр-адмірал Валерій Кожевніков віддав пальму першості своєму колишньому мінеру, мотивуючи тим, що рпк СП стріляючи в упереджене місце цілі (УМЦ) – промахнувся.

З таким висновком я категорично не згоден. В дуельній ситуації, коли час йде на секунди, жоден притомний командир не буде витратити його на

<sup>103</sup> Калініченко Олександр, (2016). Підводна парадигма українського козацтва. // Питання історії науки і техніки. Київ, 2016. Випуск №-4 (40). С. 51-64.

організацію повної підготовки торпедної стрільби (УМЦ). Та й технічної можливості в КБР-Т «стратег» в цьому учбовому центрі не було. Отже, командир рпк СП міг стріляти або в область можливого місця знаходження цілі (ОВЩ) за скороченою підготовкою, або ж в НМЦ. Далі йде звичайна арифметика. Акустична енергетика морського гідроакустичного комплексу МГК-400 рпк СП 667Б пр. значно перевищує скромні можливості ГАС МГ-200 та ШПС МГ-10 ПЧАТ 659Т пр. Швидкість рпк СП в захищеному районі бойових дій до 4-х вузлів, а мінімальна пошукова швидкість ПЧАТ – 6 вузлів (одна турбіна в ТГ режимі 265 обертів за хвилину, інша – самий малий хід 140 об/хв.). Отже упередження у виявленні супротивників на боці «стратег». Дальність ходу протичовнового озброєння: 15000 м у СЕТ-65ІІІ та 8000 м у СЕТ-72.

«Стратег» на бойовому курсі у готовності до виконання свого бойового призначення – ракетного залпу і з превентивною метою атакує двоторпедним залпом завчасно виявленого підводного супротивника. І у цій реальній тактичній ситуації академік-командир ПЧАТ здійснює двоторпедний залп у відповідь, циркулює на курс зворотній пеленгу виявлення ворожих торпед і переходить з самого малого на самий повний хід. В радянському підводному флоті на такий маневр за 42 секунди були здатні лише ПЧАТ 705 пр. з реакторами РМТ (рідинно-металевим теплоносієм). З навішеними ж турбогенераторами та водо-водяними ядерними реакторами ПЧАТ 659Т проекту на такий маневр у вищезазначений проміжок часу був не здатен. Яку відстань за цей час пройде торпеда СЕТ-65 зі швидкістю 40 вузлів? Накиньте ще, принаймі, 1000 метрів активного каналу акустичної апаратури самонаведення УАС 2056 торпеди СЕТ-65ІІІ. Тож кожен зможе отримати відповідь на цю просту арифметичну задачу. Вочевидь, що адмірал з арифметикою не дружив як і з тактикою теж<sup>104</sup>.

В цих умовах Олександр Олександрович, на місці командира 659Т проекту здійснив би маневр по іншому: двоторпедний залп в НМЦ торпедами СЕТ-72 в режимі «ПЧ» в поєднанні з випуском імітатора ПЧ МГ-44. Поворот на торпеди супротивника з набором швидкості й здійсненням маневру по глибині «стрибок дельфіна». Авіація супротивника у даному випадку загрози не несе, а прихованість все одно вже порушена. Шансом же на контркурсах розійтися з торпедою, проскочивши 20-метрову глибину обмеження ходу торпед і таким чином уникнути поразки не гріх було б скористатися. Далі – занурення на стопі з перезарядкою носових МГТА та дозарядкою кормового МГТА. ПЧАТ готовий до повторного залпу, бо ОСНОВНЕ завдання 659Т пр. – виявити та, як мінімум, зірвати пуск міжконтинентальних балістичних ракет супротивником. Завдання ж рпк СП зовсім інші – здійснити ракетний залп.

В Академії цей самий командир-тихоокеанець, здійснюючи далеке протичовнове забезпечення рпк СП в захищеному районі бойових дій (ЗРБД), на запит керівника тактичної летючки по протидії підводному супротивнику

---

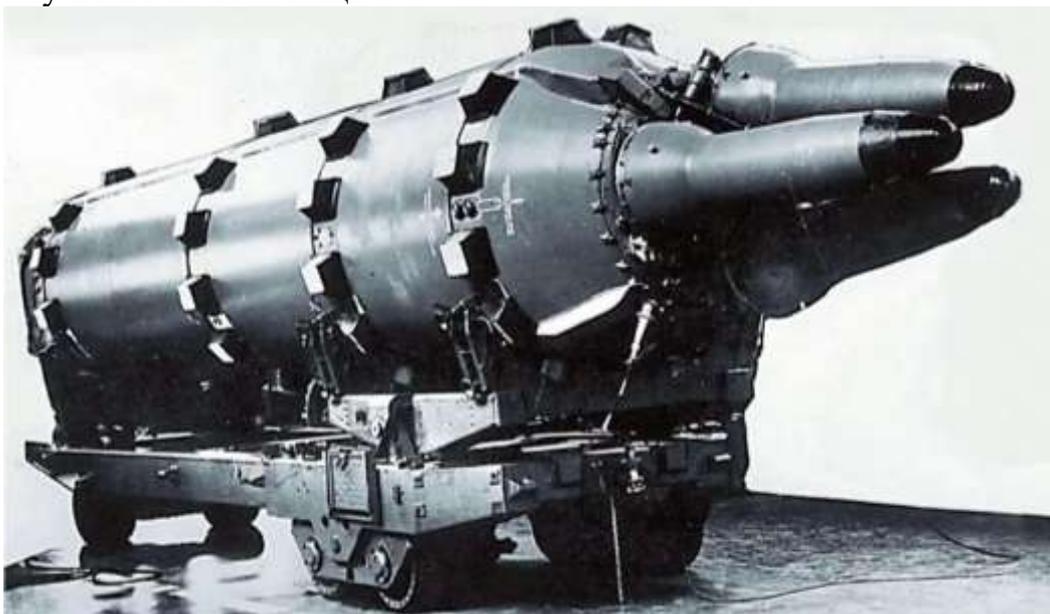
<sup>104</sup> Контр-адмірал В.І.Довженко, колишній командир 21-ї дивізії, а потім професор ВСОК ВМФ 23.10.2013 року при обговоренні цієї ситуації теж не погодився з висновками керівника бойової справи ПТ -3.

не знайшов нічого кращого як здійснити умисне зіткнення з супостатом, хоча на ТОФ у радянських підводників не було жодного підводного човна з титановим корпусом. А залучити до додаткової охорони ЗРБД промисловий флот Міністерства рибного господарства з використанням пелагічних тралів та організувати з ним взаємодію – на це у «академіка» клепки не вистачило!

## **2.8 РАКЕТНА СТРІЛЬБА І МІЙ ВИСНОВОК**

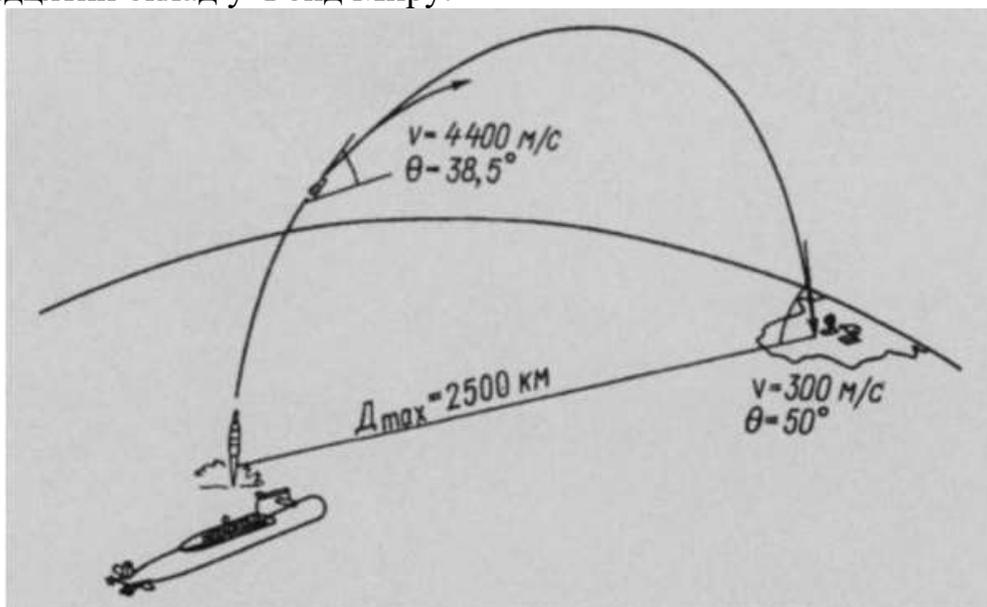
25 січня 1988 року Наказом Командувача ТОФ №-023 я отримав допуск на самостійне керування ракетним підводним крейсером стратегічного призначення проекту 667АУ. Начебто Фортуна змінила свій гнів на милість, але подання на вакантну посаду старшого помічника що від контр-адмірала В.П. Бондарева, що від наступного КД-21 контр-адмірала В.М. Довженка цілі своєї не досягли.

Перед бойовою службою з рпкСП К-434 на вакантну посаду СПК в наш екіпаж прийшов капітан 3 рангу Лучин П.А. Петро закінчив ТОВВМУ ім. С.О. Макарова на рік пізніше від мене. Йому потрібен був старпомівський досвід бойової служби. Командир рпкСП К-434 капітан 1 рангу Лавринов Ю.Л. теж вже не бачив перспектив у подальшій службі на субмарині, яка була виведена з бойового ядра флоту і чекала подальшої долі. Тим часом, другий екіпаж К- 415 прийняв рпкСП К-436 пр.667АУ та вийшов в море на ракетну стрільбу. Командир спитав мене, де я б поставив завісу атомоходів, щоб перехопити ПЧАРБ? Я вказав на «свал» - різкий перепад глибин. Ми успішно обійшли завісу атомних субмарин 26-ї дивізії. Затим зайняли місце у різномірній тактичній групі з МПК пр.1124 типу «Альбатрос». Під його охороною у підводному положення дійшли до умовного району бойових дій та здійснили умовний ракетний залп, відрив та повторний залп. Потім у надводному положенні форсували протоку Лаперуза та зайняли полігон для виконання практичних ракетних стрільб двома балістичними ракетами Р-27У по бойовому полю на Камчатці.



*Рис.45 БРСДМ Р-27У(з інтернету)*

Телеметрична головна частина першої ракети поцілила на оцінку «4», друга ж – лише на «3». Справа у тому, що від'єднання головної частини від корпусу ракети у космосі здійснюється за рахунок тиску повітря у міждонному об'ємі. Щоб усе спрацювало штатно, треба контролювати тиск повітря всередині міцного корпусу ракетноносця при ракетній стрільбі, вчасно знімаючи надлишок пуском електрокомпресорів. Новий командир БЧ-5 корабля, призначений нещодавно зі штабної посади, підзабув свою матчастину. Недолік був очевидним. В реальній бойовій обстановці замість враження військового об'єкту, постраждали б цивільні: діти, жінки, немічні люди похилого віку. Це й спонукало мене щорічно перечисляти свій чотирнадцятий оклад у Фонд Миру.



**Рис.46** Схема стрільби БРСДМ Р-27  
(з інтернету)

Тому у автономку в квітні 1988 року Сан Санич не пішов. Його змінив помічник командира рпкСП К-434 капітан-лейтенант Буров С.Н. Таким чином на рпкСП К-434 фактично була відсутня уся група «К». Тепер вже один за трьох Сан Санич фактично став на чолі рпкСП К-434 де і здійснив останній вояж на ходовому мостіку «стратег» - перехід у завод «Звезда» селища Великий Камінь для вирізки ракетних відсіків. Виконував його самостійно, без буксира у бухті Павловського, та під контролем командира рпкСП пр. 667Б капітана 1 рангу Гриньова Н.С. Пройшовши моли, вийшли у затоку Стрілок. Вітерець став дужчим і на електродвигунах під дизель-генераторами, маючи велику парусність «стратег» з вивантаженим боєкомплектотом усього ракетного та торпедного озброєння, самостійно здійснювати подальший рух вже було недоцільно. З поради «контрольора» було застопорено хід і морський буксир, що чекав нас на зовнішньому рейді, узяв субмарину «за ноздрю». Буксирний караван пройшов бонові загородження затоки Стрілок, просковзнув між островами Аскольд та Путятін та прослідував Уссурійською затокою до Великого Каменю. Затим, віддавши буксирний кінець, прослідували у внутрішню акваторію СРЗ «Звезда» та ошвартувались.

### Частина 3. АЛЬФА І ОМЕГА

Прочитано дві частини напруженої підводної одиссеї Сан Саніча. Далеко не кожному лицарю міцного корпусу довелося пережити те, що подолав він. Але постає питання: «Коли і як Олександр Калініченко пов'язав свою долю з підводним флотом? Кого обрав взірцем командира-підводника? Коли і як остаточно завершив своє служіння на користь підводного флоту?»

#### 3.1 ФЛІБУСТЬЄРИ

Вітрила! Що може бути романтичніше в житті! Як не крутись, але перед кожним, хто пов'язав своє життя з морською стихією, стоїть шлюпка або ж вельбот. У Ленінградському Нахимівському військово-морському училищі ЯЛ-6 тренувала майбутніх мореходів буквально з перших кроків на озері Сулоярві Карельського перешийку, де розміщала шлюпочна база ЛНВМУ.



*Рис.47 Нахимівські будні на озері Сулоярві Карельського перешийку*

Шлюпочний вишкіл нахимівців закінчився шлюпочним десантом, який і підвів підсумки їхніх практичних морських навичок.



*Рис.48 Шлюпочний десант – вінець морської підготовки нахимівців*

Але для чотирьох друзів цього було замало. Тому після випуску Олександр Калініченко, Сергій Макаров, Валерій Пекарев (майбутній

командир рпкСП) та Володимир Висоцький (майбутній ГК ВМФ) з двома однокласницями Сергія здійснили під вітрилами шлюпочний похід по р. Дон.



*Рис.49 Під вітрилами: стерновий Валерій, на шкотах Наталка та Сергій (ліворуч) і на привалі: Олександр (праворуч)*

Після випуску з ЛНВМУ шляхи друзів розійшлися: Валера залишився в Ленінграді у ВВМУПП, Сергій та Володя опинились у Севастополі в ЧВВМУ ім. П.С. Нахімова, Олександра чекав Далекий Схід – ТОВВМУ ім. С.О. Макарова. Одначе була домовленість, що коли час дасть змогу, то курсантську відпустку ми проведемо під вітрилами у Дніпро-Бугському лимані.

Морська практика існувала і у військово-морських вишах, але в порівнянні з ЛНВМУ її було надто замало у вигляді шлюпочних вправ. Не допомогло навіть те, що Олександр був у курсовій збірній шлюпочній команді.



*Рис.50 Шлюпочна збірна (ліворуч). На відпочинку у борта танкера (праворуч)*

Тому в голову прийшла думка мати свій плавзасіб, щоб на ньому до схочу займатися вітрильними подорожами. За реальною справою діло не стало. Хлопчаки знайшли на узбережжі занедбаний вельбот без хазяїв, відремонтували його і сховали на нафтобазі поблизу від шлюпочної бази ТОВВМУ ім.С.О.Макарова.

Дружина Олександра Зінок на швейній машинці пошила вітрила з блакитної матерії. Олександр обшив шкаторини пеньковим лінем. Хлопці роздобули щоглу і, оснастивши її бігучим такелажем, вже були готові до

ходових випробувань. Перед спуском на воду об форштевень вельбота була розбита й пляшка шампанського як личить морська традиція.



*Рис.51 На світлині з ліва направо: Олександр Калініченко, Надір Магдєєв, Олексій Рибалочко (хто стоїть на форштевні й хто фотографує конкретно індефікувати не можна, але це мають бути два Сергія – Колісниченко та Кукаркін)*

Перший млинець вийшов комом. При спробі встати на якір металевий дрек, замість того щоб вчепитися за ґрунт, став плавати на поверхні. Виною всьому став дректов з кінця який мав позитивну плавучість. Прийшлося ходові іспити перервати і відправитися на пошуки металевого якірного ланцюга.

Невдовзі ми були готові до другого раунду з амбітною метою – пересікти Амурську затоку і висадитись на півострові Пісчаний. З собою у хлопчаків була морська карта затоки Петра Великого. У раціоні – 5 хлібин, 5 цибулин та 5 пляшок горілки (в морі всяке буває). Але тільки но вельбот відійшов від берега нафтобази його перестрів учбовий катер типу «Ярославець» з капітаном 1 рангу Сахно на борту, який прибув з острова руський на шлюпочну базу училища. Мандрівників пов'язали. Під супроводом горе-мореплавців повели у розташування ТОВВМУ а вже попереду сяйнула звістка про те, що курсантів було перехоплено в морі при спробі втечі до КНДР.

Черговий по мінно-торпедному факультету придумав ієзуїтську розправу, наказавши мені власноруч розбити пляшки з горілкою у гальюні, а йому принести для підтвердження й звітності горлички. На поверсі, де розташовувався черговий по факультету, гальюн був зачинений на ремонт, тому я рушив на інший поверх, тримаючи в руках пляшки з «зеленим змієм». Назустріч мені спускався Олександр Большухін – старшекурсник, який був

нашим старшиною курсантської роти. Він отетерів від побаченого й, здивувавшись моєму нахабству, спитав: «Олександр! Що це таке?». Я ввів його у курс справи й тоді він наказав: «Йти за призначенням але не дуже швидко!» Й миттю кудись побіг. Коли ж я вже підходив до гальюна, щоб виконати ієзуїтську примху чергового по факультету, Саша Большухін вже чекав мене з двома графинами, куди й була перелита оковита. З легким серцем я продемонстрував черговому по факультету горлички пляшок, затуливши у долоні отвори без «безкозирок» (так називалися на сленгу пробки).

Наступного дня офіцер, що чергував на факультеті, вже змінившись з добового наряду випадково зустрів мене і поглузував: «Ну що хлопче, твоя горілочка тю-тю?» Треба було бачити його обвислу щелепу, коли він дізнався про долю «оковитої»!

У ТОВВМУ на той час вже змінилось командування. Замість Героя-фронтовика, колишнього командира гвардійського ПЧ М-171 віце-адмірала Валентина Георгійовича Старикова, прийшов контр-адмірал Борис Потехін, який на той момент був у відрядженні. Тому усім заправляв його заступник, який і відвісив кожному з «флібустьєрів» (як нас стали називати) свою міру покарання: місяць без берега для усіх, три доби арешту Сергію Колісніченко, який купляв горілку. Я, як «зачинщик» цієї згиблої справи, отримав свої п'ять днів арешту, але на гарнізонну гауптвахту не попав (не вистачило місць). Десь через три тижні повернувся з відрядження начальник училища. Він скасував попередні стягнення, мотивуючи це тим, що хлопці хотіли «морячити».

Тоді мені вперше довелось познайомитися з «лицарем плаща та кинжалу» - училищним «особістом». Мене привели в якусь кімнату на першому поверсі на дверях якої не було жодної таблички. Зайшов у тамбур, відчинив інші двері, де за столом розвалився оперуповноважений Особливого відділу при КДБ СРСР, як було вказано в табличці на столі. Почався допит. Підставою було те, що на морській карті затоки Петра Великого було позначено кордон між СРСР та КНДР. Підозру викликали і наші їстівні запаси для морського вояжу під вітрилами. На моє щастя дівчина, яка опікувалась каталогом морських карт в училищі, дала мені не «беушну» карту, які зазвичай використовувалися для курсантських прокладок, а цілком нову, де не було жодного сліду від штурманського олівця. Кегебіст не очікував від второкурсника, який предметно і конкретно спростував можливість морського переходу на ЯЛ-6 у Північну Корею. На тому справа й закінчилася.

Але потяг до шлюпки ще мав продовження. На 5-му курсі почалася черода курсантських весіль. Донька адмірала Наталія Корбан виходила заміж за курсанта-випускника Ігора Атрощенко. Згадався відомий сюжет про Ассоль та капітана Грея. Але ролі помінялись. Олександр виготовив з'йомну конструкцію вітрильника з щоглою, бортовими шверцями та стерном. Вітрила залишилися ще з часів його «флібустьєрства». Таким чином, будь-який човен з прокатної станції, можна було швидко переобладнати у вітрильне суденце. І ось наступив вирішальний момент. Наталочка у білій весільній сукні ступила

на борт вітрильника і під блакитними вітрилами рушила назустріч своєму обранцю. Звісно, що за стерном був Олександр Олександрович...

...Служба на підводному човні має свою особливу специфіку. Я після закінчення ТОВВМУ з червоним дипломом мав можливість вибору і мій вибір зупинився на підводному човні 659Т проекту 26-ї дивізії по наступним критеріям: 1) Підводні човни цього проекту мали в мій час на озброєнні найбільшу кількість торпед, а торпедна зброя й супутні системи розміщались в першому, другому, третьому та дев'ятому відсіках; 2) На флоті були й торпедні човни новіших проектів, але я вважав, що атомарини-першопрохідці більш придатні до далеких походів, зокрема в Індійський океан, і тому я матиму змогу «оморячитися» у повній мірі; 3) Оскільки в мене вже була сім'я, то пристойне житлове забезпечення теж зіграло свою роль; 4) Нарешті, місце дислокації 26-ї дивізії в Примор'ї дозволяло у вільний від служби час займатися улюбленим заняттям: пірнанням з аквалангом та ходінням під вітрилами на шлюпці.



*Рис.52 З підводниками під вітрилами у затоці Стрілок*

Але у повну силу шлюпочна епопея розкрилася вже на Чорному морі. Внаслідок анексії Криму у 2014 році вірні присязі українські моряки перейшли в Одесу. Там постав факультет Військово-Морських Сил і курсантів треба було привчати й до морської практики. Гарним виходом з цієї скрутної ситуації і стали шлюпочні походи, де Олександр втілював свою юнацьку мрію побувати в Дніпро-Бугському лимані. Світлинами з шлюпочного життя чорноморців Інституту ВМС і закінчується це оповідання про «флібустьєрів».



*Рис.53 Інструктаж перед виходом у море.*



*Рис.54 Постановка рангоуту. Дружня підтримка від хитавиці. Море кличе.*



*Рис.55 Плафон солоненької морської водиці – посв'ята в морячки.*



*Рис.56 Навчальний вітрильний корабель «Дружба» Інституту ВМС Національного університету «Одеська морська академія»  
(з інтернету)*

### **3.2 САШУНЧИК<sup>105</sup>**

Так називала його дружина. Сашунчик прийшов з морів. Приніс 32 маленькі шоколадки, тараньку і курсантську робу, від якої несло специфічним запахом дизельного соляру, мастила та ще невідомо чого. Зінок, дружина Сашунчика, обережно, двома мініатюрними пальчиками, взяла курсантське лахміття й кинула у таз з водою. Хай відкисає. Шоколадки теж їсти було стрьомно. Запах дизельної субмарини проник і в солодоші. Так дружина дізналася, що курсантська практика чоловіка після закінчення четвертого курсу мінно-торпедного факультету ТОВВМУ ім. С.О. Макарова проходила не у бухті Малий Улісс в міцному корпусі субмарини-цілі пр.690 з півтора торпедними апаратами, а в справжніх морських умовах бойової служби в Східно-Китайському морі на ПЧ «С-392». Після відновлення в училищі Сашунчик не встиг отримати допуск до цілком таємних документів по формі 2. Тому, на відміну від своїх сокурсників, які «обживали» атомні субмарини на практиці, його направили опанувати корабельну мінно-торпедну справу на «дизельюху», у якої було лише два торпедних апарати: один 53-см і один 40-см. Фактично це була езуїтська помста начальника 3-го факультету, який ініціював відрахування Сашунчика, а коли той через рік відновився – спотворити перші кроки на підводній стежці. Так би й сталося, якби не керівник курсового проекту, а потім і дипломної роботи капітан 1 рангу Михайло Іванович Тимофєєв. Офіцер-педагог з великої літери звернувся до командира 4-ї бригади підводних човнів з проханням посприяти належній практиці свого підопічного. Капітан 1 рангу Володимир Дмитрович Захаровський якраз збирався в автономний похід щоб «обкатати» молодого командира капітан-лейтенанта Олександра Михайловича Белякова. Отже зірки зійшлися!



*Рис.57 Демонстраційна світлина підводного човна 613 проекту  
(з інтернету)*

Сашунчик розповідав про різні випадки на бойовій службі: заливання морською хвилею поплавкового клапана РДП, коли два дизелі стали смоктати повітря з відсіків і свіжевимите тіло вмить стало мокрим як вижата губка; переслідування підводного човна японським протичовновим літаком «Нептун» Р-2, від якого субмарина неодноразово ухилялася у нічний час

<sup>105</sup> Державний архів Одеської області. Фонд № Р-8240. Калініченко Олександр Олександрович, капітан 1 рангу запасу ВМС України, капітан дологого плавання, військовий моряк-підводник, громадський діяч, історик. Опис №-1. Опис справ постійного зберігання (1-93 справи) 1959-2019 рр.

стрімким зануренням під воду, що унеможливило своєчасну і якісну зарядку акумуляторних батарей; нестерпну спеку у літніх південних водах з хронічною нестачею питної води. Оскільки допуску до таємниць у Сашунчика не було, то до першого торпедного відсіку з стелажними торпедами та чотирма торпедними апаратами, у 2-х з яких були торпеди з ядерною бойовою частиною, йому було «зась». Ліжко курсанту відвели у кормовому 7-му відсіку по правому борту, де розміщалися два торпедні апарати з торпедами САЕТ-60М. Але більшу частину Олександр знаходився у центральному посту на БП-33, практикуючись на ПУТС «Трюм». Окрім цього старпом, який на підводних човнах 613 проекту керував і радіотехнічною службою, поклав на Сашунчика обов'язок по дешифровці гідрологічного розрізу під час занурення і видачі рекомендацій по найбільш сприятливим глибинам при пошуку та при ухилянні від супротивника. Час від часу вночі Сашунчика допускали на місток практикуватись в ролі вахтового офіцера, звісно у ролі дублера. До кінця походу курсант вже міг по пам'яті накреслити систему повітря високого тиску. Тобто похід видався на славу.



*Рис.58 Доповідь Олександра Калініченко (науковий керівник капітан 1 рангу Михайло Іванович Тимофєєв) про похід на бойову службу ПЧ «С-392» на засіданні воєнно-наукового товариства курсантів*

Отже ніби-то встановлено початок підводної служби нашого героя – літо 1976 року. Але ж коли зародилася думка стати підводником? Для цього треба перегорнути сторінки життя у більш ранні роки, коли Зінок взагалі познайомилась з юнаком. Зіна займалась баскетболом і багато юнаків і дівчат

з її школи ходили в Уманську ДЮСШ на баскетбольну секцію. Там вона одного разу і побачила високого юнака у чорній майці з білою цифрою 7. Він був з іншої школи. Запамятався його влучний трьохочковий кидок з центра поля та смішна історія з спробою відібрати мяч у однієї з дівчат старшої групи, з командою якої змагались юнаки середньої групи.

Після закінчення 9-го класу Зінок разом зі своїми однокласниками стояли на пероні Уманського залізничного вокзалу в очікуванні потягу, який повезе «червоних слідопитів» по ленінським місцям. Раптом підійшов високий чорнявий юнак з величезним букетом квітів і незграбно вручив їх дівчині. Поруч стояла її мама і на щоках дівчини загравав рум'янець. Вже потім вона дізналась, що хлопець у темну ніч лежав неподалік від водонапірної колонки спостерігаючи за квітником і чекаючи на сприятливий момент, щоб нарвати квітів. Якійсь господині в цей час захотілось набрати відро води, і вона ополоскуючи відро, вилила водичку в ту сторону, де лежав парубок. Додому той повернувся мокрим як хлющ, але з букетом квітів!

Сашунчик теж був «червоним слідопитом», але його школа не роз'їжджала на потягах. Замість цього, на шкільній вантажівці, без будь-якого тенту, школярі їздили під час літніх канікул по селам, роблячи записи розповідей фронтовиків. В селі Косенівка знайшли матір генерал-лейтенанта Кузьми Миколайовича Дерев'янка, який був на борту лінкора «Міссурі», приймаючи у складі союзників капітуляцію Японії у Другій Світовій війні і представляв СРСР під час цього дійства. Старенька мати передала у шкільний музей авторучку «Паркер» якою свій підпис на акті про капітуляцію поставив її син. Потім розпочалось листування і одного разу мати Героя України запитала у школярів, ким вони хочуть стати? В 6 – 7 кл. Сашко написав: «Хочу стати командиром підводного човна». І тому були всі підстави. Батько – військовий моряк-фронтовик, що пройшов шлях від учня артилерійського електрика до старшини команди приладів управління артилерійським зенітним вогнем крейсера і послідовно служив на есмінці «Бойкий», лінкорі «Севастополь», приймав лінкор «Джуліо Чезаре / Новоросійськ», продовжив службу на крейсері «Адмірал Нахімов», завершивши морську службу мічманом СКР пр.50 у ВМБ Поті. Батько і заклав синові любов до військово-морського флоту і через одяг-матроску, і через іграшковий кортик, і через модель свого останнього корабля, і через домашні ігри по організації артилерійської стрільби. Сам Олександр письмово звертався до Ленінградського Нахимівського військово-морського училища ще під час навчання у четвертому класі, але отримав відповідь, що училище припинило набір після четвертого класу і здійснює прийом лише після закінчення 8-го класу середньої школи.

Зінок частенько заходила до своїх двоюродних братів, що жили в одному дворі з Олександром. Одного разу юнак підійшов до дівчини і, знаючи, що вона досить добре володіє англійською мовою, виказав прохання щодо репетиторства для підготовки до іспитів в ЛНВМУ з цього предмету. Дівчина погодилась. Сашунчик поступив. Сповнений вдячності, він кожен вечір перед

сном качав прес, описуючи ногами дату народження своєї милої. Але Зінок спочатку так не вважала і навіть фотографію у формі нахимівця віддала своїй знайомій по баскетбольній команді.



*Рис.59 Зінок і Сашунчик*

Тоді курс навчання в ЛНВМУ став дворічним, а це значить – 8 відпусток: влітку – 1 місяць, взимку – 2 тижні і по одному тижню весною і восени. Пам'ятається, як одного разу Сашунчик по формі 2 (білосніжна форменка та чорні брюки) їхав з Христинівки до Умані на паровозі, знаходячись поблизу вугільної топки. В останню перед випуском весінню відпустку юнак захотів предстати на очі своїй красуні по формі 4 (бушлат). Але в Ленінграді була ще холодна погода, тому нахимівців відпускали по формі 5 (шинель, бескозирка). Сашунчик роздобув бушлат, але його викрили. Зразу знайшлися лже-друзі щоб у вині втопити невдачу. Після прийому «огненої води» несподівано горемик накрив черговий по училищу. Сашунчику відпустку скасували. Змінили ленточку на бескозирці з «Нахимівське військово-морське училище» на «Балтійський флот» і на період канікул зарахували у взвод забезпечення строкової служби. А СЗЧ на День космонавтики, коли три «пітони» заступились перед якимись «піджаками», що напали на романтичну парочку, взагалі поставила хрест не тільки на ВВМУПП, але й на усій ленінградській групі училищ. Правда перед самісіньким випуском Сашунчика прийняли в члени ВЛКСМ і він разом ще з 11 «пітонами» поїхав на Далекий Схід. Юнак обрав мінно-торпедний факультет і без іспитів був зарахований у роту підводників. У ТОВВМУ відпусток стало вдвічі менше: лише влітку та взимку. Тому розпочався поштовий роман. В кожному листі обов'язково була картка з видами красивого приморського міста. А у відпустки шлях юнака обов'язково пролягав через Одесу куди поїхала за своїм першим коханням красуня. Влітку на практиці в колгоспі дівчата-сокурниці співали

«Чорноморочку» поглядаючи на Сашунчика та Зінок. Серце дівчини не встояло. Після третього курсу Зінок відповіла схвально на пропозицію другокурсника. Тоді ж вона вперше назвала його Сашунчик. А ім'я Зінок придумав він сам і саме так звертався до дівчини в своїх листах. У вересні зіграли весілля. Молоде подружжя зустрічали вихованці Зінаїди Олександрівни та чотири курсанти-тихоокеанці по формі 3. На весілля приїхав з Миколаєва, рідного міста Олександра, батьківський друг по Чорноморському флоту дядя Міша Гужвін і подарував ювілейний знак підводного човна, який прикрасив білосніжну форменку. Саме на такому типі підводних атомоходів вже Сан Саніч і став старпомом. От і не вір після цього у прикмети.

Галчонок з'явився у нашій родині через один рік одинадцять місяців та одинадцять днів після весілля. Довгоочікуване дитя ніби попереджало своєю появою на світ п'ятьма знаками оклику (якщо таким чином розуміти п'ять одиниць). Затоплений ядерний боєприпас на 25-річчя Сан Саніча був першим дзвіночком. Другим стала пожежа на ПЧАТ К-122. Саме тоді Галчонок долучився до справжнього розуміння підводної служби. Круте піке у ніби то нормальній офіцерській кар'єрі після вибуху у Чажмі фактично поклато цій кар'єрі край. В цей час Божим спасінням стало народження другої донечки, яку на честь номерних субмарин з літерою «К» ми назвали Катюшею.

І лише море лікувало зранену душу, коли на єдиному новітньому атомному підводному човні Сан Саніч у незвичній посаді командира групи ОСНАЗ в складі екіпажу вступив в чергове протиборство з підводним супротивником.



***Рис.60 Багатоцільовий атомний підводний човен К-264 на якому весною 1986 р. виконувалась протичовнова операція***

Четвертий дзвоник пролунав уже у ВМС ЗС України, коли через психушки та СІЗО російська п'ята колона фактично видавила ініціативного офіцера з військово-морського флоту України через його боротьбу за долю свого великого десантного корабля.

Отож останній дзвоник вже торкнувся усього людства через не спровокований напад агресора на українські терени з метою встановлення «свого світу» повсюди, на усіх континентах земної кулі. Незабаром до москалів долучились війська Північної Кореї та постачання сучасної зброї з Ісламської республіки Іран та Китайської Народної Республіки.

По факту Світ опинився на порозі Третьої Світової війни, де Збройні Сили України з усіх сил намагаються втримати агресора, захищаючи усю Європу!

*«Трьома опорами, які забезпечують стале та ефективне функціонування демократичної політичної системи постають цінності свободи, суспільного блага та справедливості»*

PhD, капітан 3 рангу ВМС ЗС України Елліна Войнова.

### 3.3 УРКИ

В один з понеділків приморської осені 1985 року на плацу бухти Павловського командувачем 4-ї флотилії підводних човнів Тихоокеанського флоту проводився огляд екіпажів 21-ї та 26-ї дивізій. По завершенню, кожен екіпаж мав проходити стройовим кроком повз трибуни, де стояв віце-адмірал В.М. Храмцов. Підійшла і черга екіпажу атомного підводного човна К-469, який на той час був «безлошадним»<sup>106</sup>. І ось екіпаж рушив. По переду командир капітан 2 рангу Лапшин Володимир Аркадьєвич. За ним замполіт і тимчасово виконуючий обов'язки старшого помічника командира капітан 3 рангу Олександр Калініченко а далі, в колону по шість, екіпаж в строю якого йшли і капітан-лейтенанти О.В. Прядко та О.Є. Дуплоноженко. Лунає команда «Струнко! Рівняння праворуч!». А в слід за нею – «Пісню заспівай!». У весь голос, наскільки це можливо, Сан Саніч заспівав про підводний човен у якого за кормою скипає бурун осяяний світлим заревом Сходу, але ніхто з екіпажу не підхопив відому далекосхідну пісню. Реакція Віктора Михайловича була миттєвою – «капітан 3 рангу Олександр Калініченко – залік. Решта – на повторне коло!».

Спочатку для себе О.О. Калініченко розцінив неочікувану бездіяльність екіпажу образою на нові умови служби, де на відміну від камчатських подвійних окладів існувала лише мізерна 30-ти відсоткова надбавка. Ще більшою наругою для камчатського екіпажу було те, що його, в очікуванні повернення свого підводного човна, замість бойової підготовки задіяли на ремонті асфальтованої дороги від КПП до центру військового містечка. Для Саніча ж це було не в новинку, бо навіть на дев'ятимісячній бойовій службі у 1983 році під час міжпоходового відпочинку в далекій в'єтнамській Кам-Рані екіпаж ПЧАТ «К-42» «Ростовський комсомолец» у тропічну спеку, розділившись на три бригади: офіцерську, мічманську, та строкової служби, - розчищав військове містечко й будував паркан «в'єтнамсько-радянської дружби».

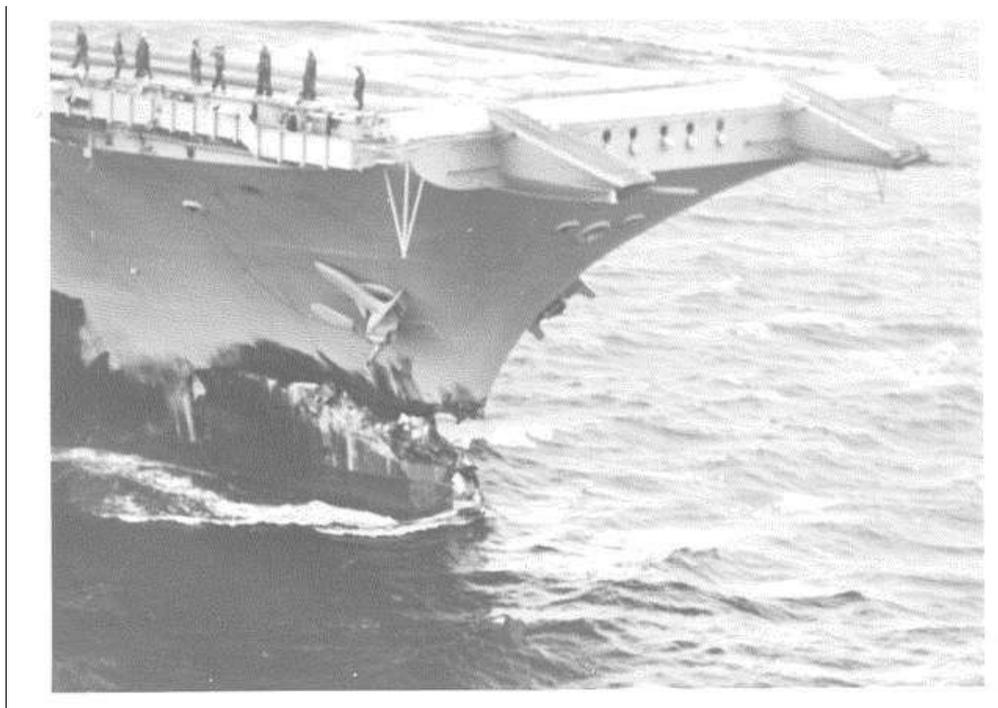
І тільки зараз стало зрозумілим, що за образою стояли не меркантильні інтереси, а почуття професійної гордості екіпажу за пройдений бойовий шлях, який був незаслужено проігнорований флотоводцями, особливо по відношенню до попереднього командира капітана 1 рангу Віктора Семеновича Урезченко! На Камчатці, за словами командира мінно-торпедної бойової частини ПЧАТ «К-469» капітан-лейтенанта Олексія Васильовича Прядко, *«жоден патруль не наважувався затримати нашого матроса, або тим*

<sup>106</sup> ПЧАТ К-469 з 89-м екіпажем (командир – капітан 1 рангу Віктор Андрійович Васишин з прикомандированим старпомом К-469 капітаном 3 рангу Олександром Івановичем Спічка) був на бойовій службі.

*більше офіцера, почувши прізвище командира. На будь-якому складі комірниця розпливалися в добрій посмішці, згадуючи про щось своє хороше: “Це хлопчики Віктора Семеновича. Люда, дай їм все найкраще і без черги, а то перед Вітенькою буде незручно”».*

Свій професійний статус екіпажу було продемонстровано взимку на новорічні свята, коли командир реакторного відсіку капітан-лейтенант Олександр Єгорович Дуплоноженко, ціною свого здоров'я (а потім і життя) зумів, на відміну від інших спеціалістів екіпажів 671В проекту, закрити клапан першого контуру в реакторному відсіку ПЧАТ «К-314» з екіпажем «К-454», що повернувся з 10-ти місячної бойової служби і, тим самим, запобігти течі першого контуру СЕУ субмарини й можливому тепловому вибуху ЯР.

Свій же бойовий хист екіпаж показав у 1979 році при стеженні за АВМ CV-61 “Randger”, який 21 лютого 1979 року вийшов у своє 14-те розгортання. 6 квітня 1979 року в Індійський океан увійшли ескортні сили авіаносця у складі ракетного крейсера “England” CG-22 (Leahy-class), есмінця УРО “Robison” DDG-12 (Charles F. Adams-class), есмінця “Elliot” DD-967 (Spruance-class), фрегата “Downs” FF-1070 (Knox-class) та універсального швидкісного бойового транспорту постачання “Camden” AOE-2 (Sacramento-class), залишивши у Південно-Китайському морі біля входу у Малаккську протоку свого флагмана.



***Рис.61*** *Авіаносець «Рейнджер» з пошкодженням корпусом після зіткнення*  
*(з інтернету)*

Авіаносець спіткала нещаслива подія – зіткнення з 100000-тонним танкером “Fortuna”, під ліберійським прапором 5 квітня 1979 року. Очевидці свідчать, що Capt. Tomas G. Moog втомився і спав у своїй каюті, коли сталася ця подія. Вочевидь, що втому йому «організував» командир «К-469», таким

чином вивівши з бойового складу на кілька місяців одну з основних бойових одиниць Тихоокеанського флоту США.

Взагалі то у 1973 році Віктор Семенович Урезченко став першим командиром останнього підводного човна класу «Віктор-І» по НАТОвській класифікації ПЧАТ «К-481» і мав залишатись у складі Північного флоту. Передостання субмарина «К-469» будувалася по проекту 671В з протичовновими ракетами «Вьюга» і вслід за своїми ранішніми «сестричками» К-314 та К-454 мала передислокуватися на Тихоокеанський театр воєнних дій. Деяких північноморців перспектива йти кудись в Тьмутаракань не влаштовувала. От і почалися «кадрові ігрища». Попереднього командира перевели у Головний штаб ВМФ. А наступника, який влаштовував командування 3-ї дивізії, вирішили залишити на Півночі і тому зробили рокировку, помінявши у березні 1975 року його місцями з В.С. Урезченко. Так само сталося і на рпкСП «К-171» з посадою командира БЧ-5, яку поспіхом «заштопали» теж українцем. Ось так Віктор Семенович став командиром ПЧАТ «К-469», яка тільки но повернулася з бойової служби з 173 екіпажем капітана 1 рангу В.Є. Соколова. Останній планувався на посаду заступника командира 3-ї дивізії у чий прями́й обов'язок і входила підготовка командирів підводних човнів. З 1971 по 1974 рік цю посаду займав капітан 1 рангу Євдокименко Олександр Маркович, який за свою кар'єру підводника примудрився тричі скоїти навігаційні аварії, а саме **зіткнення**: вперше 28.10.1958 будучи СПК ПЧ «С-342» з танкером «Алазань»; вдруге 14.03.1970 будучи командиром ПЧАТ «К-69» з SSN “Sturgeon”; втретє 04.07.1974 будучи ЗКД-3 і старшим на борту ПЧАТ «К-462» з ГКС! Отож справжньою мотивацією на «К-469» було те, що при зміні командирів відповідно до керівних документів екіпаж втрачає лінійність і має відпрацьовувати повний курс бойової підготовки, що зривало назначені терміни походу. Саме тому, щоб обійти ці вимоги й було назначено капітана 1 рангу В.Є. Соколова старшим на борту «К-469» на перехід.

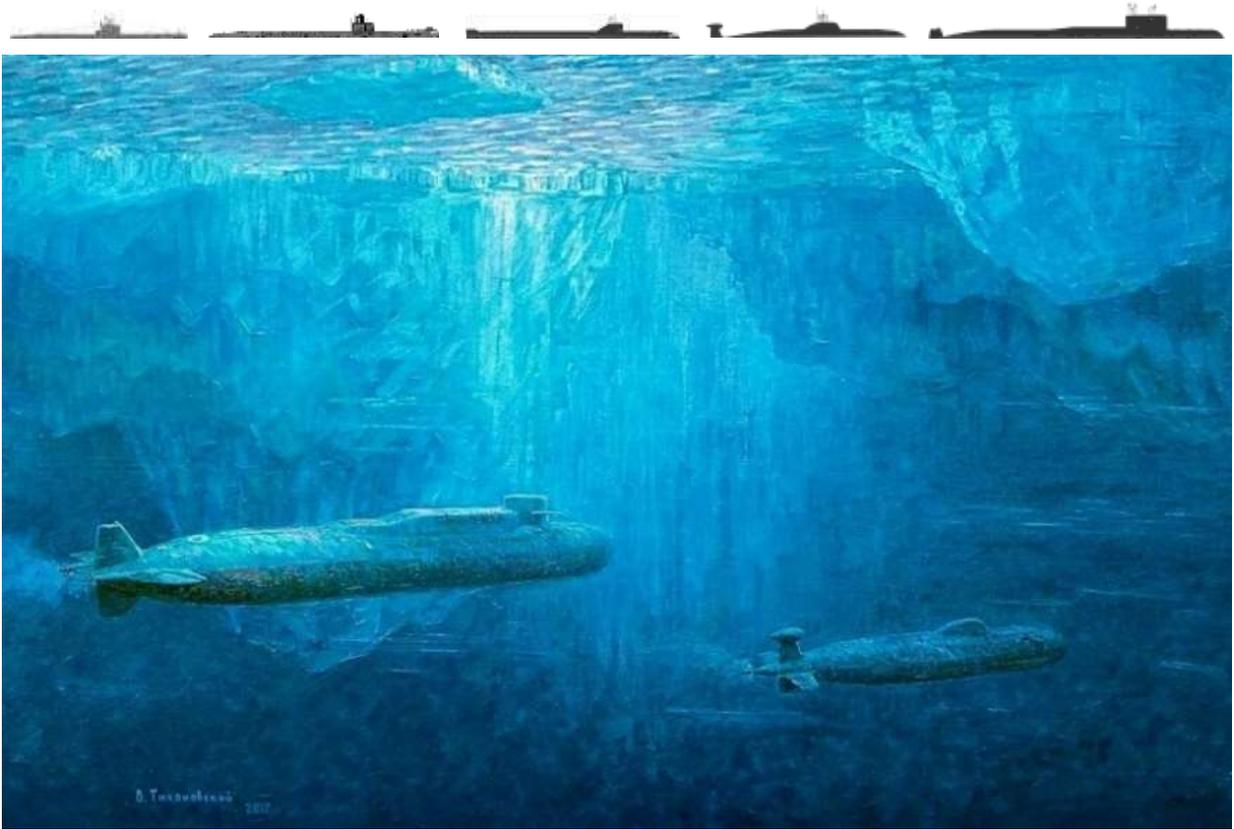
Свого часу, у 1966 році (2 лютого – 26 березня) перший сміливий за задумом, важкий, але цікавий у виконанні, 52-добовий перехід здійснили ПЧАТ К-133 проекту 627А, командир - капітан 2 рангу Л.М. Столяров і ПЧАРК К-116 проекту 675, командир - капітан 2 рангу В.Т. Виноградов. Кораблі в підводному положенні перетнули Атлантику, пройшли протокою Дрейка, відомою своєю підступністю та складнощами для навігації, а потім форсували Тихий океан, пройшовши, таким чином усі кліматичні пояси від арктичних і антарктичних широт до екваторіальних. В результаті походу атомоходів К-133 і К-116 був набутий унікальний досвід і отримані фактичні дані про поведінку матеріальної частини кораблів, у тому числі ядерно-енергетичного комплексу на усіх широтах Світового океану при виконанні різноманітних і різних за тривалістю завдань по усьому маршруту плавання. Разом з командирами субмарин - Л.М. Столяровим (02.01.1930 – 28.02.1992) та В.Т. Виноградовим (12.06.1930 – 11.05.2008) - високого звання Героя

Радянського Союзу були удостоєні заступник командира по політичній частині К-133 капітан 3 рангу М.В. Усенко (16.12.1927, Севастополь – 24.03.2015) і командир БЧ-5 К-116 капітан 2 рангу С.П. Самсонов (22.10.1932 – 08.03.2006). П'ятим нагородженим став керівник походу контр-адмірал А.І. Сорокін (24.03.1921 – 29.12.1988) і шостим - помічник флагманського механіка по СЕУ 3-й ДиПЧ Північного флоту капітан 2 рангу І.Ф. Морозов (03.06.1930 – 04.02.2014).



***Рис.62 Приблизний маршрут першого групового переходу радянських атомних підводних човнів у 1966 році***

Другий похід радянських субмарин через протоку Дрейка у 1976 році (12 січня – 02 квітня) виконали рпкСП К-171 пр.667Б з 12 МБР Р-29 та ПЧАТ К-469 пр.671В. Цього разу теж шість осіб стали Героями, зокрема: командир походу начальник штабу 11-ї флПЧ ПФ контр-адмірал В.К. Коробов (15.02.1927 – 12.04.1988), Зам. НачПУ ПФ контр-адмірал Ю.І. Падорин (17.08.1926 – **02.05.1980**), командир рпкСП К-171 капітан 1 рангу Е.Д. Ломов (25.04.1936 – 15.10.2008), старший на борту ПЧАТ К-469 капітан 1 рангу В.Є. Соколов (17.04.1935, Батурин – 29.12.2024, Одеса), та обидва командири БЧ-5 атомарин: К-469 капітан 2 рангу І.Д. Петров (11.08.1938 – 30.01.2017) і К-171 капітан 3 рангу Ю.І. Таптунов (04.10.1940, Кременчук – **29.12.1978**). Внаслідок успішного походу три «зіркових» офіцера Північного флоту отримали просування по службі, ставши влітку 1976 року Начальником ПУ ПФ (Ю.І. Падорин), Командувачем 11 флПЧ ПФ (В.К. Коробов), ЗКД 3-ї дивізії ПЧ (В.Є. Соколов). Герої-тихоокеанці підвищень не отримали.



**Рис.63 Форсування протоки Дрейка субмаринами другої тактичної групи у 1976 році**

О.В. Прядко пише, що «за перехід човна з Північного флоту на Тихоокеанський, який проходив по великій дузі навколо земної кулі, наш командир був представлений до звання "Героя Радянського Союзу". Проте замполіти, що ненавиділи його усією душею, зіграли з ним такий жарт, що і сам Денис Давидов би здивувався. Взагалі-то Зірка Героя, що була вручена командирові підводного човна, - це нагорода усього екіпажу. Кожен матрос розуміє, що він тепер теж маленький "геройчик". Ця традиція відрізняє підводний флот від будь-якого іншого роду військ, робить екіпаж єдиною сім'єю, готовою до всього, але тільки разом! На підводному човні не може бути нічого особистого, окрім зубної щітки і фотографії коханої дівчини. Тим більше, не може бути особистої нагороди командира, як і його особистого героїчного подвигу... Зірку (Героя – О.К.) вручили механікові нашого човна, а командирові - орден Леніна. Механік Ігор Дмитрович Петров гідний був десяти золотих зірок, але тільки після командира! Він це добре сам розумів і ні разу не надівав нагороду, поки служив в екіпажі. Командирові «Зірку» замінили радіоприймачем "ВЭФ-202", який він урочисто отримав на трибуні з рук командувача і по закінченню урочистості, спокійно розбив об кут казарми».

Очевидно, що Зірка Героя замість командира атомарини штучно засяяла на мундирі колишнього працівника ЦК КПРС Ю.І. Падорина. «Проте тепер замполіти більше не ризикували подавати його (В.С. Урезченко – О.К.) прізвище в списки промовців на чергових партійних конференціях. За це можна було по-простому отримати в око», - каже О.В. Прядко.

Для компрометації В.С. Урезченко вже відомий нам О.М. Євдокименко, описуючи у своїх спогадах 2017 року похід тактичної групи рпкСП «К-171» та ПЧАТ «К-469» 31-річної давнини стверджує, що капітан 2 рангу В.С. Урезченко не був готовим до виконання поставлених завдань в якості командира підводного човна, хоча сам екіпаж «К-469» був підготовленим. Зокрема він пише: «Через пару діб після виходу в море Володимир Євгенович (Соколов – О.К.) остаточно пересвідчився, що командир К-469 так і залишився малопідготовленим для дій у складних обставинах. І тоді він прийняв рішення відсторонити Урезченко від керування кораблем і самому вступити в командування підводним човном».<sup>107</sup>

Твердження А.М. Євдокименко фактично заперечує сам В.Є. Соколов: «4 лютого, 22–00 за московським часом. Атлантика. Пройдено 6 000 миль. Всплили під перископ на черговий сеанс зв'язку з Москвою. Температура води за бортом +28 градусів. Море – штиль. Оголосили бойову готовність № 2. Особовий склад, вільний від вахти, рвонув купатися у корабельні душові. В цей час підняли шахту РКП (роботи компресора під водою). Виникла необхідність поповнити запаси повітря високого тиску у балонах ПВТ. Трюмні почали виконання цього важливого завдання. Як тільки командир БЧ-5 (електро-механічної бойової частини) капітан 2 рангу Петров І.Д., доповів на ГКП (головний командний пункт) про закінчення операції по заповненню балонів ПВТ, командир ПЧ, капітан 2 рангу, Урезченко В.С., **скомандував**: “По місцям стояти до занурення на глибину 150 метрів!” Підводний човен почав неквапливо занурюватись на задану глибину. Раптом на ГКП поступила доповідь: “ГКП, третій відсік, з шахти РКП поступає вода”. “Аварійна тривога, вспливати під перископ!” – **скомандував командир підводного човна**. “Озирнутися у відсіках! Боцман, вспливай!” “Не зачинилась перша захлопка повітропроводу РКП”, – доповіли з третього відсіку. Всплили під перископ. “Захлопка” зачинилась й теча припинилась. Чіткі та своєчасні дії особового складу дозволили уникнути аварії. Пірнули на глибину 150 м (переклад мій – О.К.)»<sup>108</sup>. Перед Нептуном на екваторі звітував також штатний командир<sup>109</sup>.

Тому радимо Олександрю Марковичу Євдокименко, який у бутність заступником командира 3-ї дивізії знехтував своїми обов'язками по морській підготовці командирів підводних човнів, а під час підготовки ексклюзивного групового походу тактичної групи через протоку Дрейка замість передачі своїх знань та вмінь командирам підводних човнів (будучи заступником начальника управління бойової підготовки Північного флоту) займався вибором подарункових наборів, ще раз уважно прочитати рядки свого твору, а саме: «Завжди вважав самим ганебним в поведінці людини підлість, бажання скинути свої гріхи на когось другого, так би мовити схватись за чужу

<sup>107</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одиссея Командора. Одеса: ПП «Студія “ПЕЧАТЬ”», 2025. Перше вид. – 106 с. Друге вид. – 140 с. Третє вид. – 125 с.+1,5 арк.іл. Четверте вид. – 128 с. П'яте вид. – 132 с. Шосте вид. – 136 с.

<sup>108</sup> Соколов В.Е. Кругосветка подводника. Одесса, 2020. Глава 6.

<sup>109</sup> Там само. Глава 5.

спину»<sup>110</sup>. Інший закид контр-адміралу О.М. Євдокименко стосується його брехливого твердження що «На атомних підводних човнах наших ВМФ не було жодної аварії ядерних установок за вини особового складу»<sup>111</sup>. Загиблі Олександр Єгорович Дуплоноженко з ПЧАТ «К-469» та Юрій Іванович Таптунов з рпкСП «К-171» спростували це своєю самопожертвою!

Якщо Фортуна і дозволила обійти заслуженого підводника-українця, то Божий суд суворо обійшовся з деякими кавалерами геройської відзнаки походу 1976 р., що невдовзі предстали перед Ним. Самопожертва Юрія Таптунова<sup>112</sup> залишила за ним місце в раю, а от куди пішов Юрій Падорин не важко здогадатись!<sup>113</sup>.

Наші опоненти можуть заперечити висновок про несправедливість в обійдені вищою радянською нагородою командира ПЧАТ «К-469» посилаючись на наступні приклади:

- **1974 рік**, 107-добовий (20 січня – 06 травня) перехід тактичної групи підводних човнів 670 проекту екіпаж «К-308» капітана 2 рангу Хайтарова В.Д. на ПЧАРК «К-201» та 671В проекту «К-314» капітана 2 рангу Гонтарева В.П. через Атлантичний, Індійський і Тихий океани з заходом у пункт матеріально-технічного забезпечення в Бербері (Сомалі). Забезпечували перехід експедиційне океанографічне судно «Башкірія», ПМ-129 та ВПК пр. 1134А «Маршал Ворошилов» на яких знаходились резервні екіпажі 305-й капітана 2 рангу Алкаєва М.М. (670 пр.) і 89-й капітана 2-го ранга Макаренко А.В. (671В пр.). Командир різнорідного загону кораблів контр-адмірал Голосов Р.О. – командир 11-ї дивізії підводних човнів;
- **1978 рік**, (26 серпня – 7 вересня) перехід тактичної групи ПЧАРК пр.670 «К-212» капітана 3 рангу Гусева О.О. (старший на борту – командир 11-ї дивізії підводних човнів капітан 1 рангу Томко Е.А.) та «К-325» капітана 2 рангу Лушина В.П. під орудою командувача 1-ї флотилії підводних човнів контр-адмірала Голосова Р.О. **Усі четверо керманічів отримали Золоті Зірки Героїв;**
- **1979 рік**, в період з 21 січня по 10 квітня втретє через протоку Дрейка був здійснений 78-добовий груповий перехід з Північного на Тихоокеанський флот. У поході прийняли участь одразу два рпкСП пр.667БДР з 16 МБР Р-29Р: «К-455» під орудою капітана 1-го ранга І. А. Толстолиткіна (старший на борту капітан 1 рангу А.П. Савін) та

<sup>110</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одиссея Командора. Одеса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. Третє вид. – 125 с. з 1,5 арк. іл. С.104

<sup>111</sup> Там само.

<sup>112</sup> рпкСП К-171 з першим екіпажем капітана 2 рангу В.М. Бондарчука вийшов на практичні ракетні стрільби під прапором командувача 2-ї флотилії віце-адмірала Б.І. Громова, начальника штабу 25-ї дивізії капітана 1 рангу О.О. Єрофеева. При першій диферентовці була засолена забортною водою підпиточна ємність першого контуру і внаслідок розриву сварного шва декілька тон води попали в апаратну вигородку. При спробі самостійно усунути наслідки аварії несанкціоновано було введено реактор неробочого борту. Внаслідок цього в апаратній вигородці загинули ком-р БЧ-5 Ю.І. Таптунов, помічник НЕМС по живучості А.Є. Шаров та старшина команди спец.трюмних мічман О.Г. Кашук.

<sup>113</sup> Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О., 2025. Підводна одиссея Командора. Одеса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. Третє вид. – 125 с. з 1,5 арк. іл. С.104

«К - 490» під орудою капітана 1-го ранга В. М. Кузнєцова на борту якого був керівник походу. Забезпечувало перехід океанське дослідне судно «Байкал», на якому знаходився резервний екіпаж під орудою капітана 1-го ранга І.Г. Чефонова. Старшим на переході був командир 13-ї дивізії контр-адмірал А.І. Павлов (09.02.1930, Київ - 27.11.2000), який отримав Зірку Героя. Командири підводних човнів отримали ордени Леніна, а командир резервного екіпажу – орден Червоної Зірки<sup>114</sup>.

Як бачимо, якщо перехід підводних човнів тактичної групи забезпечувався резервними екіпажами, то вищу радянську нагороду отримував лише керівник походу і то не завжди. У випадку ж тактичної групи рпкСП «К-171» та ПЧАТ «К-469» 1976 року резервних екіпажів поруч не було. Зате була забезпечена **прихованість, протичовновий захист та здатність враження наземних цілей, тобто бойова стійкість!**

Але справедливості по відношенню до Віктора Семеновича, штатного командира ПЧАТ «К-469» не було! Прізвище В.С. Урезченка на Тихоокеанському флоті ніколи не фігурувало у списках аварійних командирів субмарин! Хоча ПЧАТ «К-469» на ТОФ з іншими екіпажами здійснив три аварії: перша **16.07.1976** - зіткнення з невідомим кораловим рифом на глибині 79 м під час бойової служби з 249-м екіпажем капітана 2 рангу Д.С.Каспер-Юста; друга **07.04.1989** - провал на глибину 420 метрів на бойовій службі з 89 - м екіпажем капітана 1 рангу М.М. Бондаря при спробі на задньому ході закрити нижню кришку ДУКа; третя **жовтень 1989** - атака ПЧАТ «К-178» практичною торпедою ТЕСТ-71 з помилково не відключеним трактом вертикального наведення торпедної АСН (КБР-Т «К-454», командир – капітан 1 рангу В.М. Ануфрієв) внаслідок чого торпеда влучила в ПЧ-ціль в районі реакторного відсіку.

23.12.1983 Віктор Семенович здав ПЧАТ «К-469» капітану 2 рангу Володимиру Аркадійовичу Лапшину (час командування: 23.12.1983 – 09.08.1988) й вибув для подальшого проходження служби у 96-й навчальний центр екіпажів підводних крейсерів стратегічного призначення другого покоління в м. Палдіски (Естонія). У 1987 р. в віці 50 років капітан 1 рангу В.С. Урезченко звільнений у запас. Помер 15 листопада 2024 р. в лікарні міста Таллінн Mustamae й 18.11.2024 похований. 11.07.2025 його прах родичі перепоховали у м. Гатчина на кладовищі Солодухино. Бог їм суддя!

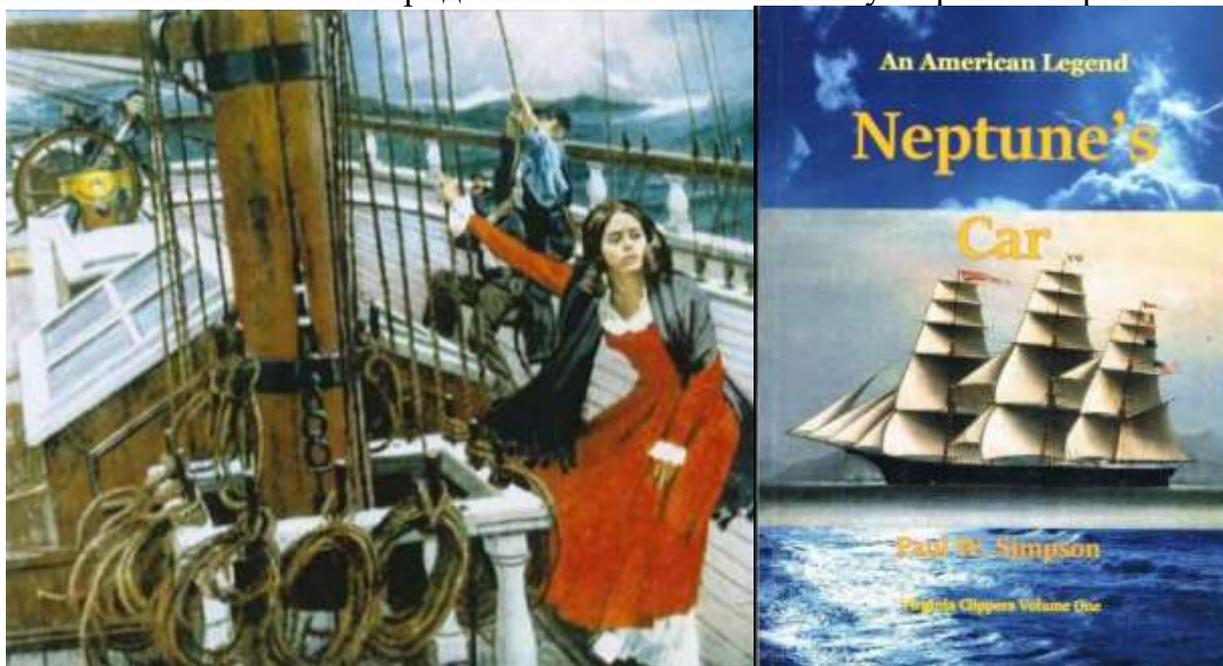
Прискіпливий читач мабуть питає, а до чого ж тут назва оповідання – УРКИ? На це дасть відповідь капітан 1 рангу О.В. Прядко, який пройшов службу у міцному корпусі 671В проекту від командира мінно-торпедної бойової частини до командира підводного човна: *«Моїм першим командиром був Віктор Семенович Урезченко. Один з кращих підводних командирів усіх часів і народів. Людина героїчної і в той же час трагічної долі. Екіпажі підводних човнів мають майже офіційні прізвиська від прізвищ командирів ПЧПЧ. Ми були "Урками", наш другий екіпаж "Касперятами", по прізвищу не менш прославленого Д.С. Каспер-Юста»*. А Ви що подумали?

<sup>114</sup> Соколов В.Е. Кругосветка подводника. Одесса, 2020. Глава 6.

Закінчуючи цю тему, спробуємо порівняти підводні стежки Сан Саніча з героєм нашого оповідання. Знайшлося чимало збігів, зокрема:

- у 1976 р. став справжнім підводником, здійснивши курсантом 4-го курсу ТОВВМУ ім. С.О. Макарова бойову службу на ПЧ «С-392» на протязі 32 діб північніше острова Тайвань біля протоки Міяко;
- у 1977 р. на ПЧАТ «К-45» був у ремонті, зокрема і у Великому Камені, де ремонтувався ПЧАТ «К-469»;
- у 1979 р. на посаді командира мінно-торпедної бойової частини, здійснив перший офіцерський похід на бойову службу в Південно-Китайське море на ПЧАТ «К-122»;
- у 1983 р., помічником командира ПЧАТ «К-42» здійснив 9-ти місячну бойову службу, вперше пересікши екватор в Індійському океані;
- у 1985 р. (через 9 років проти В.С. Урезченко) на шляху службової кар'єри Сан Саніча теж став член ЦК КПРС;
- у 1987 р., у складі другого екіпажу рпкСП «К-415», проходив перепідготовку з проекту 667А на проект 667АУ у 96-му навчальному центрі рпкСП 2-го покоління в Палдісі.

**Р.С. 120 років назад:** 15 листопада 1856 р. у порт Сан-Франциско після 137-ти добового вояжу з порту Нью Йорк повернувся кліпер “Neptune’s Car”. За штурвалом корабля стояла дев’ятнадцятирічна Mary Ann Brown Patten (06.04.1837 – 17.03.1861) на 8-му місяці вагітності, дружина капітана корабля. Саме на її тендітні плечі лягла відповідальність за життя екіпажу та безпеку вітрильника перед форсуванням протоки Дрейка, коли капітан захворів, його перший помічник був заарештований за саботаж своїх обов’язків, а другий помічник виявився малопродатним і некомпетентним у морській справі.



*Рис.64 19-ти річна капітан Mary Ann Brown Patten та її кліпер “Neptune’s Car”*

**Про вчинок відважної дівчини знає весь світ. Про Віктора Семеновича – лише Його екіпаж, Його «урки»!**

Солідарність з попередниками по службі Олександра Калініченко, на долю яких випали описані вище випробування, стало поштовхом для написання цього оповідання заради пам'яті забутих зверхниками двох українських Героїв-підводників<sup>115</sup>



***Рис.65 Командир ПЧАТ К-469  
(з березня 1975 по грудень 1983)  
капітан 1 рангу Віктор Семенович Урезченко  
(15.10.1937 - 15.11.2024, Таллінн)***



***Рис.66 Командир реакторного відсіку  
капітан 3 рангу  
Олександр Дуплоноженко  
(1958-1987)***

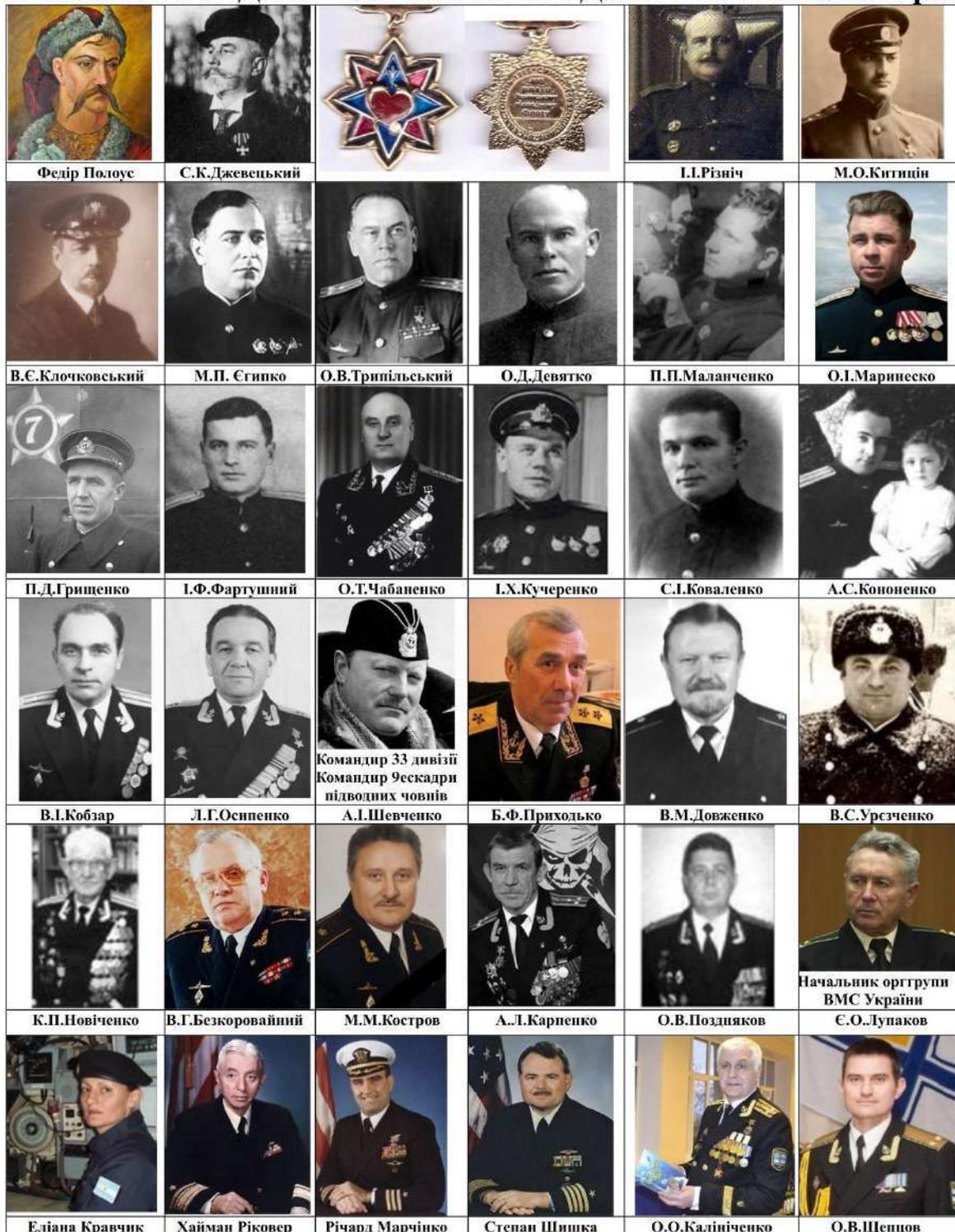


***Рис.67 ПЧАТ К-469 проекту 671В типу «Ерикс» (по класифікації НАТО «Viktor-1»)***

Тому в ознаменування 430-х роковин українських підводних сил (1595-2025), поки що живими кавалерами «Зірки Командора», визнано за доцільне внести ім'я командира ПЧАТ «К-469» в український пантеон лицарів підводної безодні:

<sup>115</sup> Калініченко О.О., (2025). Зірка Командора забутому Герою-підводнику. // Морська безпека і оборона. Випуск №-2, 2025. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2025. С.24-35. DOI <https://doi.org/10.32782/msd/2025.2/03>

## КАВАЛЕРИ ОРДЕНУ «ЗІРКА КОМАНДОРА» станом на 2026 рік



- ПРИМІТКИ:** 1. Відсутнє фото кавалера ордена «Зірка Командора» Заковенко Івана Степановича.  
2. Скасування звання кавалера ордена «Зірка Командора»: Югову А.І. – за зраду України у 2014 році, Павленко С.К., Дибенко П.Ю., Ярема Бурда – як непричетними до статусу ордена.  
3. Присвоєно звання кавалера ордена «Зірка Командора» Хайману Ріковеру, Річарду Марчінко, Віктору Урзєнко (помертню) та Олександрю Щепову (за враження ворожої субмарини 15 грудня 2025 року).

**Рис.68 Лицарі підводної безодні ордена «Зірка Командора»**

Р.С. Орден «ЗІРКА КОМАНДОРА» перебуває під патронатом його величності короля Руси -України Ореста І і заснований 25 листопада 1995 року на честь 400-ліття Українських підводних сил<sup>116</sup>.

<sup>116</sup> ДАОО, ф-Р-8240. Оп.1 Спр.5 (Документи проєкту «Зірка Командора», присвяченого 400-літтю українського підводного флоту). 51 арк.

### **3.4 САЙРОВІ СОКОТИ САН САНИЧА**

На початку грудня 1989 року чільники двох світових супердержав на острові Мальта заявили про закінчення Холодної війни. Підвалини цієї події були закладені роком раніше. Наслідком сталося суттєве скорочення військово-морських флотів США та СРСР, у т.ч. їх підводної складової. Примусово вивільнялись у запас підводники, чиє життя, як здавалось, не мислилося без моря. Ця доля не оминула і героя нашого оповідання. Історію останнього року служби Сан Саніча у атомному підводному флоті на Тихому океані й представляємо на розсуд мариністів, які знаються на морській стихії та примхах її Величності Фортуни!

Сан Саніч, старпом субмарини, свідомо став судноводієм сейнера. Сталеве суденце, скидуючи солоні струмені стихії, стрімко снувало сонячною стежкою серед сердитих свинцевих спотворених тайфуном хвиль. Стискаючи штурвал РС-300 «Теплий» проекту 388М, намагаючись встояти на ногах від хитавиці тайфуна, через протоку Лаперуза, Охотське море та протоку Катерини, він вів суденце на схід назустріч Сонцю до острова Шикотан, майбутньої бази сайрової путини. Сайра – тендітна рибка, що любить морську воду з температурою 6-8 градусів по Цельсію. Тому забортний термометр був важливим приладом в пошуку бажаного рибного косяка. Позаду залишився Владивосток, де рибалкам відкрили кордон; берегова база біля Сов.Гавані, де на борт завантажили ящики з новісіньким комплектом гірокомпасу; острів Сахалін, де на борт прийняли 2000 дерев'яних ящиків під майбутній вилов.

Кращим засобом від хитавиці на судні завжди була робота. Тому тралмайстер налаштував матросів на ремонт делі (рибацької сітки сайрової ловушки). В машині теж кипіла робота, а Саніч, в перерві між навігаційними вахтами, з судновим електриком монтували гірокомпас, нещодавно отриманий у Хабаровській крайколгоспспілці (ХКРКС).

Читач може спитати, як так сталося, що офіцер атомного підводного флоту опинився на цивільному судні під час дійсної служби? Питання слушне і потребує пояснень. Отже трохи відволічемося від основної канви нашої розповіді та повернемося з Тихого океану на Чорне море у красуню Одесу, куди молодий капітан 3 рангу приїхав з двома комплектами документів на кооператив, щоб побудувати сімейне житло в Україні, бажано у приморському місті. Правда існувала така пільга для підводників, які прослужили на Далекому Сході не менше 10 років, що при виході у запас вони позачергово мали право на отримання житла у будь-якій частині Радянського Союзу за виключенням столичних градів та Південного узбережжя Криму, але в реаліях СРСР ці пільги для більшості залишались лише на папері. Тому моряки-підводники намагались гарантувати своїм сім'ям безтурботне цивільне життя шляхом побудови кооперативної квартири, але й тут було своє підводне каміння. Так, наприклад, для етнічних росіян капітанів 2 рангу, один з яких родом з Кемерова, а дружина іншого родом з Владивостока, було надано право побудувати кооперативні квартири в Одесі. Для миколаївця Саніча ж, який

вдруге призивався на військову службу з Одещини, кадрові органи 4-ї флотилії атомних підводних човнів Тихоокеанського флоту (4-та флпч ТОФ) місця у чорноморській перлині не знайшли, а запропонували спочатку Очаків, а потім, як атракціон нечуваної щедрості – Херсон.

Пригоди почались одразу, як Саніч ступив на одеську землю з рейсового літака. На тролейбусній зупинці якийсь франтувато одягнений чоловік лічив «альбатросівські» бони у своєму гаманці, що видавало у ньому цивільного моряка. Він звернув увагу на стрункого капітана 3 рангу і запропонував не витратити час на чекання тролейбусу та взяти таксі. «Все проп'ємо, але військово-морський флот не спаплюжимо», - було таке прислів'я. Невдовзі обидва моряки, військовий та цивільний, зайняли місце на задньому сидінні «Волги» з шашечками на дверцятах. Але то були радянські часи, коли таксист рушав лише набравши повний комплект пасажирів. Та й з цим проблем не було. Статний сивочолий кавказець з дипломатом усівся на передньому сидінні біля водія, а ще один молодик сів на заднє сидіння з іншого боку Саніча і машина рушила. Часу було вдосталь. Швидко перезнайомившись, нові пасажери представились теж гостями Одеси, які тільки но прибули іншим рейсом. Один з них розповів, що у відрядженні його познайомили з новою карточною грою, чим заінтригував інших. Миттєво з'явилася колода карт і гра почалась. Санічу нечувано посміхнулась Фортуна і він кожен раз вигравав, на що інші гравці заперечили його фарт мотивуючи тим, що проста гра без ризику не спонукає до виваженості, тому й вдача на боці військового моряка. Один з молодиків запропонував гру на гроші по сміхотворній ставці – 5 копійок. Усі погодились. Були обговорені й інші умови, а саме: таксисту за пристанище – 100 карбованців, а тому хто програв – 200 карбованців, оскільки усі пасажери були в дорозі і треба було мати резерв фінансів, щоб будь-який гравець, якого настигне невдача, був в змозі дістатись до кінцевого пункту призначення. Військовий моряк зробив єдину поправку – не 200, а 300 карбованців тому від кого відвернеться фортуна, і справжня гра почалась. Незабаром повз таксі проїхала міліцейська патрульна машина і таксист люб'язно привітав «блюстителів закону». Коло за колом у банку зростала купка банкнот, але вдача не відверталася від підводника. Невдовзі кишенькові гроші закінчилися, на кону була чимала сума, карта була пречудова і Саніч витягнув свій сертифікат на три тисячі карбованців, які призначалися для першого внеску на кооператив. Це було неочікувано для гравців. Двоє сусідів Саніча по обидва боки спантеличено дивились на іменний папірець, але тут узяв слово кавказець. «Що ти там нам суєш? Це не гроші! Дивись сюди – ось де гроші!» - вимовив він, відкриваючи свій дипломат, у якому, як у кінофільмі, рядочками лежали стопочки банкнот червонців. Вдаваний сумнів кавказця розрішився швидко. Таксист під'їхав до найближчого відділення Ощадбанку, куди Саніч у супроводі двох молодиків поніс свій сертифікат. Дівчина-касир кілька разів перепитала капітана 3 рангу, чи дійсно він хоче обміняти сертифікат на гроші, тривожно дивлячись прямо в очі морському офіцеру. Її тривогу підводник примітив, але гусар є гусар.

Слово офіцера вже було сказано. Назад повернулись теж втрюх і машина від'їхала. Три тисячі карбованців опинились у банкуючого. Молодики спасували і у грі залишились лише двоє. Прийшов час відкривати карти. У Санича була виграшна комбінація і він в думках дякував Фортуні. Перебити його карту могла подібна комбінація у банкуючого. Біля перехрестя на червоний сигнал світлофора таксі зупинилося. Банкуючий кавказець відкрив свої карти. Комбінації співпали! Син кавказьких гір миттєво схопив дипломат з банком, кинувши «стольник» таксисту і триста карбованців Саничу, відкрив дверцята й вислизнув з машини, яка відразу рушила на зелене світло. Через квартал вийшов молодик. Правда, цивільний моряк запропонував залити горе невдачі у найближчій наливайці, але Санич відхилив цю пропозицію й попросив таксиста підвезти його до автовокзалу. Робити в Одесі без грошей та з поганим настроєм вже було нічого. Тому підводник взяв квиток до Херсона і сів в автобус. Цивільний моряк помахав на прощання рукою. Зате в Херсоні усе пройшло як по маслу. Спочатку Санич запитав працівника військового комісаріату, які документи потрібні для постановки на облік для отримання кооперативної квартири. Чиновник почав озвучувати довжелезний перелік необхідних паперів. «Це все?» - запитав Санич. Яке ж було здивування чинуші, коли на його ствердну відповідь на стіл акуратною стопкою були покладені відповідні папери. Хвіст червоної риби та баночка швидкорозчинної кави доповнили несподіваний ефект. Комплект документів на кооператив було здано за призначенням, а родина знайомих (Тамара була свідком на весіллі Олександра та Зінаїди) винесла свій вердикт – якби зразу не поїхав з Одеси, то можливо на якомусь з пляжів невдовзі знайшли б молодий красивий труп...

Достроково повернувшись на Далекий Схід, Санич на питання дружини щодо кооперативу відповів, що віддав перший внесок та став на чергу в Херсоні, як того вона й бажала. Сам же став обмірковувати, яким чином відновити втрачене. У нього вже був робочий диплом штурмана малого плавання, виданий капітаном Владивостокського морського торгівельного порту після закінчення заочно судноводійського факультету морського училища Міністерства Морського Флоту у 1987 році у цьому місті. Його ракетний підводний крейсер стратегічного призначення К-434 стояв у доці заводу у Великому Камні з вирізаними ракетними відсіками. Його посада підлягала скороченню. Тому зародилась ідея звернутись до командуючого 4-ї флпч ТОФ з проханням відкомандирувати нашого героя до рибалок як капітан-наставника з військово-морської підготовки на групу суден, що мали йти на путину. На узбережжі Уссурійської затоки було чимало рибальських колгоспів. Пошуки таких суден обернулися удачею. На базі технічного обслуговування флоту ХКРКС готувались в рейс кілька риболовецьких промислових суден. На РС-300 «Теплий» було вакантне місце третього помічника капітана. Розглянувши робочі документи Сан Санича, його відразу зарахували на вакантну посаду, і 17 липня 1989 року виписали трудову книжку колгоспника та дали відношення до командувача 4-ї флпч ТОФ з проханням на відрядження ім'ярека. Але проблемою була відсутність цивільного

паспорту, необхідного для оформлення в рейс. Вихід було знайдено. Санич з посвідченням на відрядження за підписом віце-адмірала звернувся до начальника військкомату щодо тимчасового військового квитка офіцера запасу. Воєнкому було сказано про важливість завдання Санича на путині у цікавому прикордонному віддаленому океанському районі Малих Курил, тому і ця справа була вирішена. Правда, взамін воєнком у свій сейф на період відрядження поклав дійсне посвідчення офіцера...

Поповнивши запаси палива у бухті Малокурульській острова Шикотан та нарешті запусивши новісенський гірокомпас, сейнер попрямував на схід у район промислу. Вже пройдено мис Край Світу й зроблена обсервація місця за допомогою радару «Донець». Попереду для навігаційного офіцера лише счислення, користуючись лише приблизними поправками лагу та гірокомпасу, тому що мірної милі не було, а девіацію гірокомпасу визначили на швидкоруч по вихідним створам. Правда, в запасі у рибалок був спосіб обсервації по іншому судну, яке мало на озброєнні приймач «Шлюз» космічної системи навігації. Благо супутником нашого свіжеспеченого рибалки був на той час новітній СТ (сейнер-траулер) пр.503 типу "Альпініст" з транцевою кормою та баковою надбудовою з такою навігаційною системою. Взявши на нього пеленг та дистанцію і запросивши по радіостанції УКХ (ультра-короткі хвилі) його координати, Санич, не припиняючи прокладки по счисленню, час від часу позначав на морській карті обсервації свого ефірного візаві. Згодом з'явилася підозра щодо їх правдивості і військовий моряк виказав свої сумніви помічнику капітана, що стояв на вахті в ходовій рубці траулера, який вже обігнав сейнер й маячив попереду.



*Рис.69 Сейнер-траулер*

У відповідь підводник почув: «Що ти верзеш. У мене космічна система навігації!» В ті часи насиченість радянськими навігаційними супутниками була не така як зараз. Тому після космічної обсервації бортова навігаційна система проводила автоматичне счислення по гірокомпасу та лагу до наступного сеансу з супутниками. Радіообмін двох судноводіїв не пройшов безслідно в радіоефірі. А радіоефір на путині – це все. Радисти слухають його не гірше ніж фахівці радіорозвідки, уважно слідкуючи за будь-якою інформацією, що зможе допомогти вийти на довгоочікуваний косяк риби. Вже в кінці вахти, коли кожен судноводій, готуючись здати свою вахту, намагається тим чи іншим способом визначити свої координати, Санича

викликав по УКХ гонористий вахтовий штурман з СТ та вибачився за свою пихатість. Як виявилось, він після космічної обсервації забув включити показник лага на приймачі «Шлюз». Ось тоді весь ефір, котрий слухало десь з сотню радіооператорів-рибалок, розірвався нестримним реготом, на різні лади, коментуючи морську кваліфікацію пихатого невдахи.

Інша морська перевірка торкнулась Саніча при океанській швартовці до великого морозильного рибопромислового траулера (БМРТ), який приймав улов. Хоча у борта БМРТ був великий пневмокранець, погода не сприяла швартовці. Термін швартовки було не визначено і тому після нічної рибалки капітан та уся команда відсипалися. На РС-300 у ходовій рубці було ВДАУ (повітряне дистанційне автоматизоване управління машиною з містка). Саніч самостійно ошвартувався у борта траулера, що стало дивиною для капітана, з огляду на посаду 3-го помічника, яку займав військовий моряк на цьому судні.

Взагалі рибалка в радянські часи залежала від трьох складових: рибних косяків, палива та алюмінієвої консервної стрічки на рибопромислових базах, з якої роблять консервну баночку. Як правило, ці три умови не завжди співпадали. Одного разу весь 9-ти тонний вилов сайри капітан наказав змити з палуби в море з-за нескінченної черги у спробі здати рибу на плавбазу, бо «завітрена» у черзі сайра вже не була придатна на консерви і могла бути перероблена лише на рибну муку, що било по кишені рибалок. Щоб такого браконьєрства більше не повторювалось, Сан Саніч налагодив зв'язки з 8-ю окремою бригадою морських прикордонників у складі дивізіону прикордонних сторожових кораблів (ПСКР) 205П проекту типу «Гарантул», дивізіону сторожових катерів проекту 1400 «Гриф» та дивізіону «поганої погоди» - морських буксирів, благо там знали морського прикордонника Сергія Волова, з котрим наш герой вчився у Ленінградському Нахимівському військово-морському училищі та Тихоокеанському Вищому військово-морському училищі імені Степана Осиповича Макарова, правда на різних факультетах, і який був на курсантському весіллі Олександра та Зінаїди в Умані. Тому в послідуєчому неліквідна риба дуже стала в нагоді до раціону морських прикордонників і їхніх родин. Взамін РС-300 «Теплий» завжди міг заправитись дизелькою з кораблів бригади, у той час як уся флотилія рибалок потерпала від нестачі пального.

Що таке рибалка сайри? Її вилов проводиться лише вночі. На сейнері по бортам встановлено багато галогенових люстр. Знайшовши рибний косяк, судно стопорить ход і включає усі свої світильники з метою зібрати рибу навколо себе. Потім світильники правого борту вимикаються, щоб риба перейшла на лівий борт. Таким чином з'являється змога опустити сайрову ловушку з правого, вільного від риби борту та відсунути її якомога далі в море, де сітка під впливом баластин нижньої шкаторини стане вертикально. Незабаром починається електричне дійство. Почергово, починаючи з кормових світильників лівого борту у напрямку носу судна світильники вимикаються, а світильники правого борту почергово у напрямку з носу в корму вмикаються. Риба йде за білим яскравим світлом і наступає такий

момент, коли вона концентрується між вертикальною сіткою ловушки та правим бортом сейнера. Тоді настає критичний момент – білі світильники гаснуть. Замість них вмикається червоний світильник з правого борту і море «закипає» від сайри, яка з глибини підіймається на поверхню, приймаючи червоне світло за ранішні промені сонця. У цей момент траловий майстер одночасно вибирає нижню шкаторину ловушки впритул до правого борту носовим та кормовим ваєрами за допомогою шпилів. Таким чином риба опиняється в полоні. Далі т.зв. ложкою (циліндричною сіткою з зашморгом внизу та металевим обручем і дишлом зверху) вручну сайра вичерпується з води, обмеженої ловушкою, на палубу.



*Рис. 70 Японська кавасака на лові сайри (ліворуч); Сайра у полоні (праворуч)*

Затим настає виробничий процес. З корми на транспортер по лівому борту вздовж надбудови подаються пусті ящики. Перед надбудовою в ящики засипається з палуби свіжа риба. Туди ж в ящики для охолодження риби насипаються грудочки криги або снігу, а далі – у трюм.



*Рис. 71 Нічна рибалка*

Вночі на рибалці працює уся команда, лише капітан знаходиться в рубці і маніпулює світильниками, а також забезпечує навігацію. Коли ж настає ранок і рибалка закінчена – усі відсипаються і лише 3-й помічник капітана веде судно: з 20.00 до 24.00 - на рибалку, а з 08.00 до 12.00 - з рибалки. З 12.00 до 20.00 – час для здачі улову та завантаження снігу або льоду, що теж відбувається за авралом. Тому, якщо вдається 3-му помічникові поспати 4-5 годин на добу, то це буде добре.

Одного разу далеко на південний схід від острова Юрія Малої Курильської гряди на пошук вільного косяку сайри було затрачено доволі багато часу. По всьому горизонту ярко світили галогенні лампи японських

рибалок, які одночасно вийшли в море з намаганням, як здавалось, вичерпати усю сайру. Сейнер «Теплий» довго маневрував. Уся команда була на палубі у повній готовності «узяти рибу». Один капітан не міг сам керувати судном, шукати косяк та відпрацьовувати навігаційну прокладку, тому фіксував лише час повороту на новий курс. Вранці, роблячи зворотню навігаційну прокладку на морській карті, Саніч виявив факт заходу радянського сейнера у японські територіальні води і якщо цивільні рибалки нічим не ризикували, то для нашого підводника справи могли закінчитися вельми кепсько.

Оповідання буде неповним, якщо не згадати два стимулюючі чинники, які підтримували у «бойовому стані» увесь промисловий люд рибопромислового району, куди входили: потужний береговий рибопереробний комплекс Малокурильської та Крабової бухт острова Шикотан, з десятків великих рибопромислових баз, та сотня суден рибодобуваючого флоту. Одним з таких чинників була «огнена вода». Під цей термін підходила будь-яка рідина на спирту, починаючи від шампунів, одеколону, склоочисника і бражки на судах «тюлькиного флоту» та закінчуючи різноманітними видами горілки: «бескозирка», «казенка», «пшенична», й королева горілок – «Столична» - недоторканий запас кожного капітана-рибалки, завдяки якому миттєво вирішувались усі організаційно-виробничі проблеми, яких на промислі під час путини виникало чимало. Іншим, делікатним, чинником був «живий товар», але цю історію ми, дівчата, залишимо іншим мариністам... Так промайнуло три з лишнім місяці. У Примор'ї, де чекала на свого Одіссея його сім'я, осінь вже вступила у свої права, розфарбувавши золотистим кольором жовтого листя сопки Халаз та Великий Іосиф. У тайзі дозрів багульник, чиє листя робило духмяним та запашним чай під час довгих зимових вечорів, а квітки радували око. Приморське містечко Тихоокеанськ, в якому жили родини підводників 4-ї флотилії та надводників 10-ї оперативної ескадри, готувалось до щорічного осіннього балу, на якому закохані пари кружляли у величавому вальсі або ж пристрасному танго на площі перед Будинком офіцерів.

Термін відрядження закінчувався, а сайрова путина - ні. Треба було щось робити. Тому Саніч одягнув свою формену синю робочу куртку з погонями капітана 3 рангу та поставив капітана до відома, що призваний буцім-то з запасу знов на військову службу. Капітан упирався, але у справу втрутилися морські прикордонники, які переконали строптивця не ризикувати привілейованим станом РС-300 «Теплий». На всяк випадок з собою у Саніча був його особистий ЛАС-5 (авіаційний рятувальний надувний човен з вітрилом) і щоб мати гроші на квиток з Шикотану до Владивостока він реалізував цей човник мічману- прикордоннику. Морські прикордонники були гостинними людьми. 25-метровий критий басейн, сауна у військовому містечку та різноманітна їжа, на відміну від вже остогидлої рибної юшки на сейнері, дозволили Санічу трохи відійти від безсонних морських ночей сайрової путини.



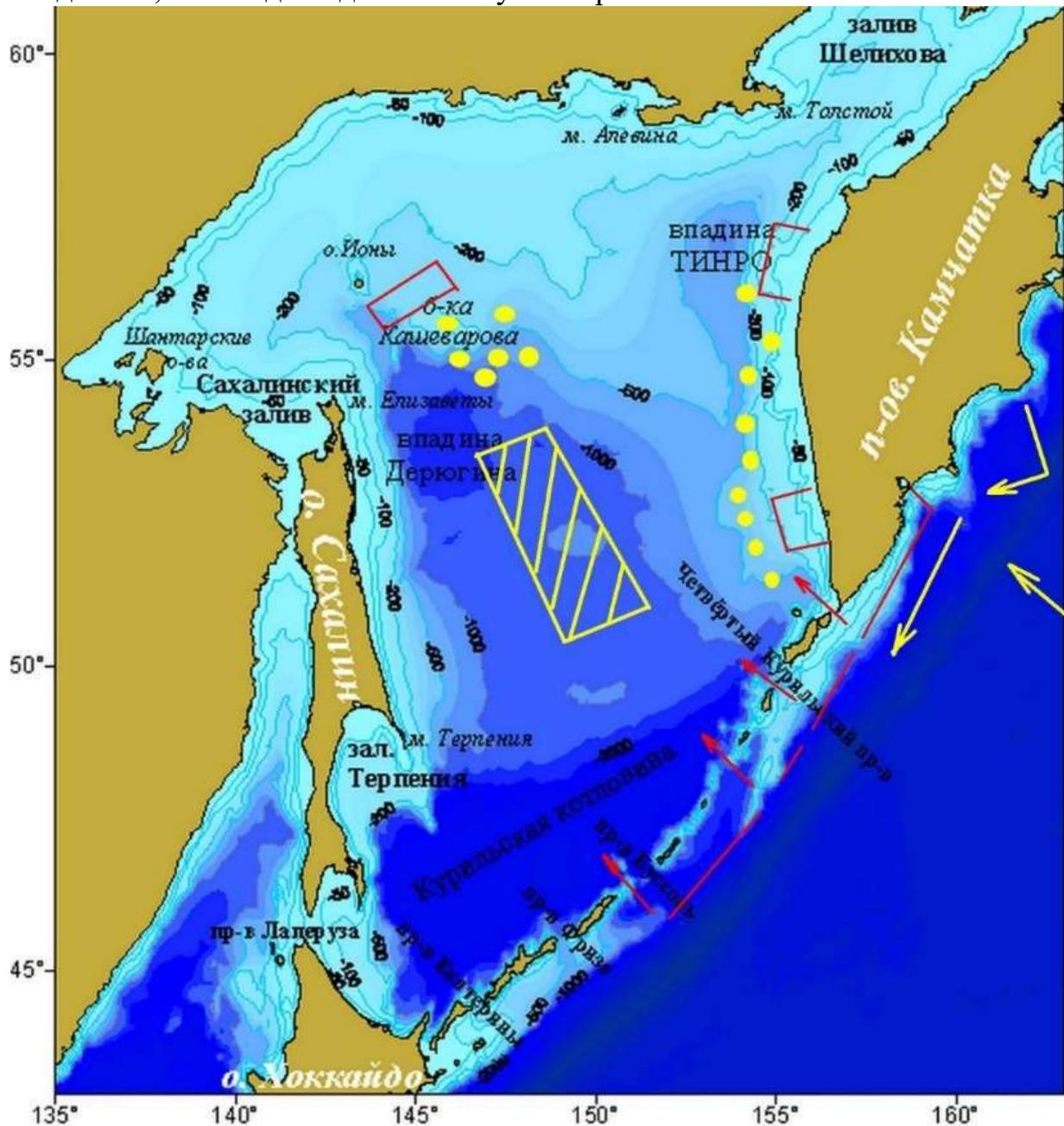
*Рис.72 Бухта Малокурильська острова Шикотан*

Начальником штабу бригади люб'язно була надана можливість написати цілком таємний звіт про відрядження з пропозиціями щодо здійснення відриву рпкСП від стеження ворожих субмарин через промислові райони при забезпеченні кораблями 8-ї обрскрп. У якості додатків до звіту були долучені: трофейні японські морські карти з такими топографічними та гідрологічними подробицями, яких не знайдеш у таємних картах радянської гідрографії; характеристики японських радіолокаційних станцій (РЛС) компанії "Furuno" з затриманих суден браконьєрів та опис цікавого японського радіогідроакустичного буя, який занурюється у воду при надходженні сигналу корабельних радянських РЛС 3-см діапазону, а потім, після удалення носія сигналу на безпечну відстань, винурює на поверхню. Все це було завернуте в пакет, прошнуровано та скріплено печатками таємної частини і відправлене фельд'єгерською поштою на адресу флотилії підводників у Примор'ї.

Квиток на теплохід не знадобився. Морський буксир прикордонників йшов на ремонт до Находки, тому місце для капітана 3 рангу атомного підводного Тихоокеанського флоту знайшлося.

Цікавим був «розбір польотів» у штабі 21-ї дивізії ракетних підводних крейсерів стратегічного призначення (рпкСП). Комдив-21 контр-адмірал Володимир Миколайович Довженко разом з начальником політвідділу та начальником електро-механічної служби дивізії, ознайомившись з таємною поштою, поспілкувались з ініціативним офіцером та розглянули його перспективну пропо зицію по відриву ракетних підводних крейсерів від стеження субмаринами супротивника за допомогою маскування у рибпромислових районах при тимчасовому виході з захищених районів бойових дій (ЗРБД) у Охотському морі. Але більш за все флотоводців-

підводників збило з пантелику те, що кількість зароблених на путині Санічем грошей у перерахунку на щомісячне офіцерське утримання була значно більшою, ніж у командувача флотилією підводних човнів у складі 21-ї, 26-ї та 29-ї дивізій, хоча відповідальність була незрівнянною.



*Рис. 73 Тихоокеанська акваторія, де поєдналися військові і рибальські інтереси СРСР та його супротивників*

Прийшовши додому, Саніч виклав дружині 5 пачок червонців, у кожній з яких було по 100 банкнот та нарешті розказав про те, що трапилося з ним в Одесі. Дружина заплакала. «Чого ж Ти плачеш, Зінок? Все ж закінчилося добре!». Але жіноча логіка непередбачувана. «Так, Ти заробив на дві тисячі більше, ніж втратив в Одесі. Але разом з тими було б 8000!».

Через чотири місяці, під час своєї відпустки підводника атомної субмарини, Саніч здійснив свій другий рейс вже на середньому морозильному риболовному траулері (СРТМ) проекту 502 типу «Ольга». СРТМ «Родино»

Приморського КРКС було нафаршировано японською навігаційною і пошуковою технікою компанії «Fujiro» та спеціалізувалося на добичі й переробці крабу. На внутрішній ринок за одну тонну вареного крабу платили по 800 карбованців, зате за ту ж саму тонну камчатського синього крабу L3, обробленого спеціальним порошком та швидко замороженого до температури -18° по Цельсію, платили 25000 доларів. Куди йшла продукція – питання риторичне. Цей рейс розтягнувся на 5 морських місяців у північній частині Японського та північно-східній частині Охотського морів, де відносно неподалік були ЗРБД 21-ї й 25-ї дивізій рпкСП з міжконтинентальними балістичними ракетами Р-29.

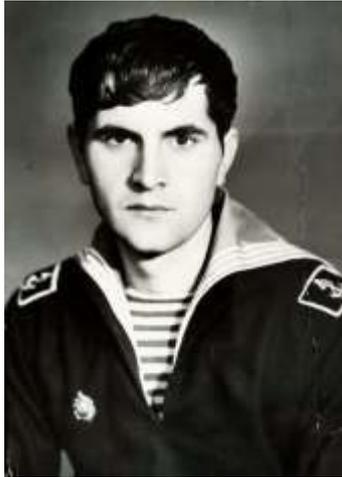
Під час рейсу Саніч отримав промоушен і з 3-го (навігаційного) помічника капітана був переведений у суперкарго (2-м помічником). Тисячі «деревяних» карбованців він вже не рахував, оформивши довіреність на отримання зарплатні з риболовецького колгоспу «Новий світ» своїй дружині, але валютну частину за продукцію японцям йому нарахували удвічі більше ніж за 9-ти місячну автономку у Тихий та Індійський океани на атомарині К-42 проекту 627А у 1983 році. Неспівмірність зарплат між морськими рибалками-колгоспниками та моряками-підводниками була очевидною і не на користь останніх!

Тим часом атомарина К-434 повернулася з Великого Камня у бухту Павловського без ракетних відсіків і вийшла в склад 26-ї дивізії торпедних атомарин. Восьми-відсічний корпус з основною електросиловою мережею змінного струму у питаннях стояночної вахти нічим не відрізнявся від торпедних атомарин 671РТ та 671РТМ проектів, тому з легкої руки Сан Саніча на колишньому «стратегі» була впроваджена чергово-вахтенна служба (ЧВС) як і на інших торпедних субмаринах другого покоління. Це було незвично для моряків-«стратегів», але цілком раціонально та технічно можливо і допомогло вирішити питання забезпечення живучості К-434 у стані перманентного скорочення екіпажу.

На початок серпня 1990 року Сан Саніч остаточно розрахувався з 26-ю дипч та звільнився у запас за скороченням штатів. Так закінчився останній календарний рік підводної служби в ВМФ СРСР. 14 серпня 1990 року він став на військовий облік в РВК м. Одеса. Попереду була невідомість. Але, Олександр все ж таки досяг командирських телеграфів будучи наказом МОУ від 02 серпня 1996 р. №312 призначеним з запасу в добровільному порядку, за поданням начальника Жовтневого РВК м. Одеси полковника М.Маковецького від 01 серпня 1995 р., затверженого Одеським військовим комісаром генерал-майором В.Сальніковим 20 вересня 1995 р., та з подальшим клопотанням віце-адмірала В.Г.Безкоровайного, заступника МОУ–Головнокомандуючого ВМС ЗСУ від 5 квітня 1996 р. (додаток 2) на посаду командира підводного човна СС-256 пр.690. У 1997 р. три субмарини 641, 641Б, 690 проектів мали стати 17-м дивізіоном підводних човнів ВМС України. Не судилося!!! Зараз же нащадки колишніх побратимів по міцному корпусу роками здійснюють терористичні ракетні обстріли по цивільному українському населенню!

**3.5 СВІТЛИНИ ПЕРІОДУ МОРСЬКОЇ СЛУЖБИ САН САНИЧА У МІЦНОМУ КОРПУСІ**

(див. додаток 3)



*Курсант 4-5 курсів  
ТОВВМУ ім.С.О.Макарова  
Дублер СКТ БЧ-3 ПЧ С-392 4-ї брпч  
Дублер Ком-ра групи БЧ-3 ПЧ Б-855 182 брпч  
(під час курсантської практики та стажування)*



*Ком-р БЧ-3 ПЧАТ К-45  
26-ї дпч*



*Ком-р БЧ-3 ПЧАТ К-122  
26-ї дпч*



*Помічник командира ПЧ  
на К-122 та К-42  
26-ї дпч*



*СПК ПЧАТ К-42  
т.в.о. СПК ПЧАТ К-469\*  
26-ї дпч*



*Ком-р БЧ-1 ПЧАТ К-454\*  
Ком-р групи ОСНАЗ  
БЦАПЧ К-264 26-ї дпч*



*Помічник командира  
рпкСП К-415 (2-й екіпаж)  
т.в.о. СПК 21-ї дпч*



*Помічник командира  
рпкСП К-434 – т.в.о. СПК  
21-ї дпч та 26-ї дпч*



*Командир ПЧ СС-296 (подання)  
Командир ВДК «Рівне»  
1-й дивізіон ЗМР ВМС ЗС України*

\* у послужному списку (додаток 3) не показані тому що переміщення здійснювалося наказами 26-ї ДиПЧ

### 3.6 ЕВОЛЮЦІЯ ПІДВОДНОГО ПРОТИСТОЯННЯ МІЖ СРСР ТА США ПІД ЧАС «ХОЛОДНОЇ ВІЙНИ»<sup>117, 118</sup>

СРСР: ПЕРШЕ ПОКОЛІННЯ: США-19 од.

#### ДИЗЕЛЬНІ ПІДВОДНІ ЧОВНИ:

26 од. - 611пр. (в т.ч. АВ611 – 5 од. и В-611 - 1 од.); 1951 р. – «Барракуда» - 3 од. (протичовнові)  
1952 р. - «Тенг» - 6 од. (трофейні технології)

215 од. – 613пр. (вт.ч. 644 – 6 од. , 665 - 6 од.);

30 од. - А615пр.;

24 од. - 629пр.;

20 од. - 633пр.

1959 р. – 3 од. «Барбел»

75 од. - 641пр.  
18 од. – 641Б пр.

1968 р. – «Дельфін» (глибоководна)

16 од. – 651пр.

#### АТОМНІ ПІДВОДНІ ЧОВНИ:

**-торпедні:**

1 од.– 627пр. + 1 од.– 645пр. + 12 од. 627А пр.

4 од. – «Скейт»

1 – «Наутілус»

1 – «Сі Вулф»

6 од. – «Скінджек»

1 – «Гленард П. Лімпскоб»

**- ракетні:**

**-з крилатими ракетами проти берега:**

5 од. - 659пр.

1 од. - «Грейбек»

**-з балістичними ракетами проти берега:**

8 од.-658пр.

5 од. - «Джорж Вашингтон»

**-з протикорабельними крилатими ракетами:**

29 од.-675пр.

США - немає

<sup>117</sup> Калініченко Олександр, (2008). Сузір'я Командора. Одеса: Астропринт, 2008. 288 стор. ISBN 978-966-318-874-4. С.144-153.

<sup>118</sup> Калініченко О.О., (2015). Калініченко О.О. та інші. Океанами Арєя. Одеса, КП ОМД, 2015.324с.С.188-191.

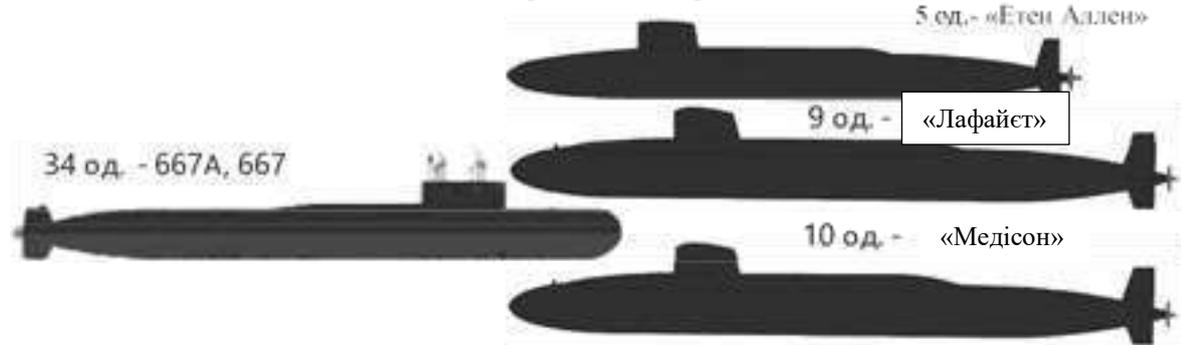
**ДРУГЕ ПОКОЛІННЯ:  
ДИЗЕЛЬНІ ПІДВОДНІ ЧОВНИ:**

24+20 од.  
(«Палтус») 877 пр.

США - немає

**АТОМНІ ПІДВОДНІ ЧОВНИ:**

- з балістичними ракетами середньої дальності:

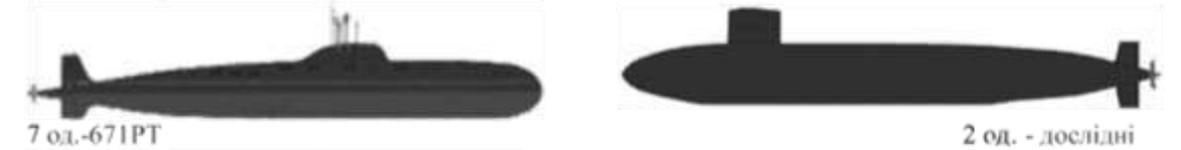


- з протикорабельними крилатими ракетами:



США - немає

- торпедні:

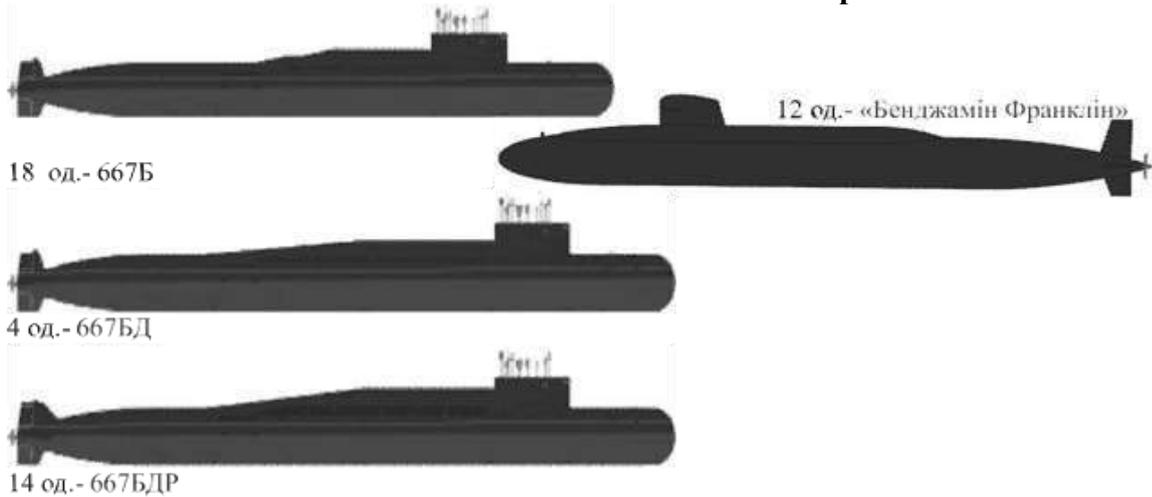


- багатопільові:



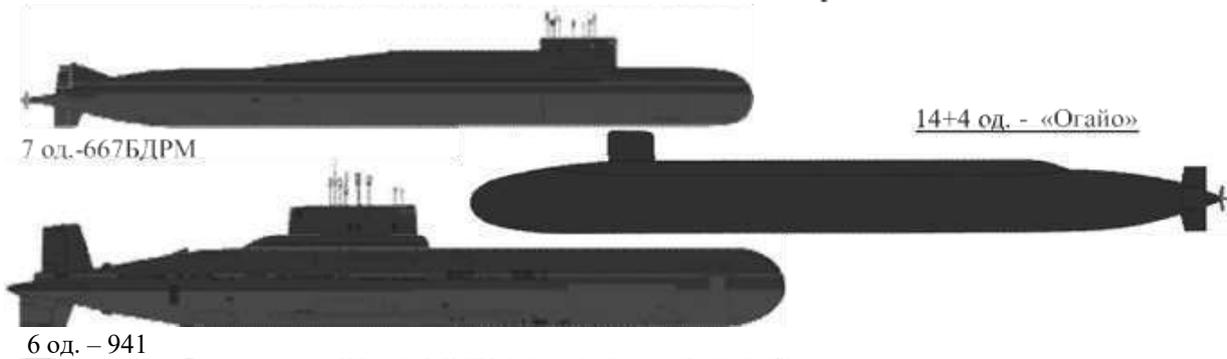
62 од. «Лос-Анжелес»: 1-й тип - 31; 2-й тип - 8; 3-й тип - 23

- з міжконтинентальними балістичними ракетами:



**ТРЕТЄ ПОКОЛІННЯ:**

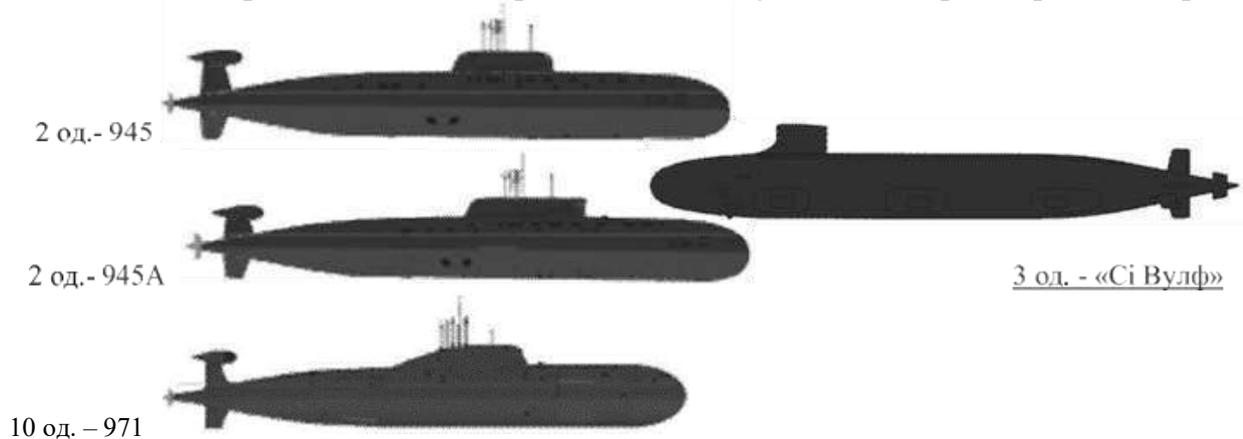
- з міжконтинентальними балістичними ракетами



-з протикорабельними крилатими ракетами



*-багатоцільові з різноманітним озброєнням, що запускається через торпедні апарати*



на кінець «Холодної війни» тип «Сі Вулф» тільки закладено,  
а тип «Вірджинія» тільки розпочав проектування

### **Висновки.**

Підводячи підсумки нашої праці зауважимо, що:

- по-перше, введено у науковий обіг осучаснену схему військово-морської УКРАЇНИ, апробовану на VI-й Міжнародній НПК «Українське військо: сучасність та історична ретроспектива», 27.11.2025, Національний університет оборони України. Київ,;
- по-друге, введено у науковий обіг відкоригований список КАВАЛЕРІВ ОРДЕНУ «ЗІРКА КОМАНДОРА» на честь чотирьохвікової історії українських підводних сил;
- по-третє, остаточно спростовано хибне твердження колишніх високопосадовців про загибель в основному матросів строкової служби наймолодшого призову під час аварії на ПЧАТ К-122 21 серпня 1980 року у Філіппінському морі на бойовій службі;
- по-четверте, визначено, що найбільший відсоток загиблих (66,7%, або 6 із 9 підводників) стався у 9-му відсіку внаслідок миттєвого підвищення концентрації СО при знятті надлишкового тиску у кормових ( 8-му та 9-му) відсіках через МГТА-7;
- по-п'яте, підтверджено, що на відміну від ВМС Індії, система експлуатації радянської підводної техніки в умовах Індійського океану підводними структурами СРСР не сприяла технічній готовності торпедних атомних підводних човнів другого та третього покоління до бойових дій за призначенням;
- по шосте, оскільки фігура командира підводного човна, це «штучний товар», а підводники взагалі на усіх флотах вважаються елітою військово-морських сил, перш ніж відновлювати підводну складову ВМС ЗС України, слід опанувати практичний досвід представників підводної складової Української школи мореплавства, доки вони ще на цьому світі у здоровому глузді і твердій пам'яті;
- Нарешті, ті з них, хто добровільно та за свій власний рахунок, ділиться своїм досвідом часто-густо на волонтерських засадах, повинні мати сприяння у цій, необхідній для Української Нації, справі від чільників тих Силових структур, що боронять зараз Україну з морського напрямку.

Підтвердженням цьому є й вдале враження підводного човна супротивника 15 грудня 2025 року в захищеній Новоросійській військово-морській базі підводними морськими дронами Sub Sea Baby, про значучість МПЗ герой написав 22.02.2022<sup>119</sup>.

### **Використані джерела та література:**

1. Державний архів Одеської області. Фонд № Р-8240. **Калініченко Олександр Олександрович, капітан 1 рангу запасу ВМС України, капітан дологого плавання, військовий моряк-підводник, громадський діяч, історик.** Опис №-1. Опис справ постійного зберігання (1-93 справи) 1966-2013 рр. Описано у 2014 році головним науковим співробітником О. Ю. Штепко, доповнено головним спеціалістом Людмилою Лісунець за період 1959-2019 рр.
2. Безлуцька О.П., Добровольська В.А., (2017). **Історія мореплавства.** Навчальний посібник. Херсон: ХДМА, 2017. 364 с. ISBN 978-966-2245-40-0.

<sup>119</sup> Калініченко Олександр, (2022б). Перспективи відновлення школи Українського підводного мореплавства : історичний та концептуальний аспекти. Одеса: КП ОМД, 2022. 64 с. ISBN 978-617-637-208-0.

3. Галутва И., Калиниченко А.. **К-42: Под Полярной звездой и созвездием Южного Креста.** Харьков: Фарватер submarines, 2012. 52 с. С.45-47.
4. Калиниченко Александр, (2025). **Анотована бібліографія та генеалогічна схема Калинового роду.** Одеса: ПП «Студія ПЕЧАТЬ», 2025. 52 с.
5. Калиниченко Александр, (2022а). **Институалізація підводної складової Української школи мореплавання (1794-2014).** Монографія. Одеса: КП ОМД, 2022. 396с. ISBN 978-617-637-216-5.
6. К-серія Калиниченко Александр:
  - a) **Командор** (2003). Одеса: Астропринт, 2003. 160 с. ISBN 966-549-795-2.
  - b) **Корвет** (2003). Одеса: Астропринт, 2003. 144 с. ISBN 966-318-024-2.
  - c) **Когорта** (2010). КОГОРТА або роль українського чинника в зародженні, становленні та розвитку підводної військової справи (1595-1995). Вид.2. Одеса: КП ОМД, 2010. 160с ISBN 978-966-2106-58-9.
  - d) **Кортик** (2019). КОРТИК: діяльність підводних мореплавців Одеси останньої чверті XIX ст. як історичне обґрунтування можливого відновлення ВМС ЗС України. Одеса: КП ОМД, 2019. 400 с. ISBN 978-617-637-165-6.
  - e) **Кордон** (2019). КОРДОН. Бібліографія і листування як археографічне джерело витоків російсько-українського протистояння на прикладі ветеранів-підводників. Одеса: КП ОМД, 2019. 168 с. ISBN 978-617-637-179-3.
7. Калиниченко О.О. (2015) – Калиниченко О.О. та інші. **Океанами Арея.** Одеса, КП ОМД, 2015. 324 с.
8. Калиниченко Александр, (2008). **Сузір'я Командора.** Одеса: Астропринт, 2008. 288 стор. ISBN 978-966-318-874-4.
9. Калиниченко Александр, (2023а). **Сіль морської служби.** Oleksandr Kalinichenko. The essence of maritime service. Одеса: КП ОМД, 2023. 88 с. ISBN 978-617-637-228-8.
10. Калиниченко Александр, (2022б). **Перспективи відновлення школи Українського підводного мореплавання : історичний та концептуальний аспекти.** Одеса: КП ОМД, 2022. 64 с. ISBN 978-617-637-208-0.
11. Александр Калиниченко, Марина Єлесіна, Наталія Смиринська, Олена Синявська, Олена Злобіна. (2024). **Про діяльність Одеського відділення Української школи підводного плавання.** // Науковий вісник Ужгородського університету. Серія «Фізика» 2024; (55): 2754-2760. DOI: <https://doi.org/10.54919/physics/55.2024.275k14>.
12. Калиниченко О.О., Акініна Т.Л., Сімоненко О.О., (2024). **Перспективи впровадження морської підводної зброї.** Збірка наукових праць тимчасової волонтерської міжвідомчої групи. Одеса: КП ОМД, 2024. 112 с. ISBN 978-617-637-232-5.
13. Калиниченко О.О., Акініна Т.Л., Сімоненко О.О., (2023а). **Не використані можливості торпеди СЕТ-65П як роботизованої безпілотної дронної платформи в сенсі морської безпеки України.** // Наука і техніка сьогодні. Випуск 13(27), 2023. С.759-773.
14. Калиниченко О.О., Акініна Т.Л., Сімоненко О.О., (2023б). **Морська безпека України: торпедний аспект в сенсі можливостей бойового використання СЕТ-72.** // Актуальні питання у сучасній науці, випуск 12(18), 2023. С.1130-1143.
15. Калиниченко О.О., (2025). **Зірка Командора забутому Герою-підводнику.** // Морська безпека і оборона. Випуск №-2, 2025. Одеса: Видавничий дім «Гельветика», 2025. С.24-35. DOI <https://doi.org/10.32782/msd/2025.2/03>
16. Калиниченко Александр, (2021). **Останній похід ПЧ К-122 на бойову службу в океан: передумови та рятувальна операція.** // Записки історичного факультету: збірник наукових праць / колектив авторів. Одеса: Одеський Національний університет імені І. І. Мечникова, 2021. Випуск 32. С.44-62. DOI 10.18524/2312-6825.2021.32.250081.
17. Калиниченко Александр (2020). **Історична ретроспектива діяльності підводних сил протиборчих сторін поблизу українського узбережжя у ДСВ.** // Записки історичного факультету: збірник наукових праць / колектив авторів. Одеса: Одеський Національний університет імені І. І. Мечникова, 2020. Випуск 31. С. 97-118. DOI: <https://doi.org/10.18524/2312-6825.2020.31.220039>.
18. Калиниченко Александр, (2018а). **Запровадження концепції штурмових засобів нападу з-під води Джевецького-Макарова в Одесі.** // Записки історичного факультету: збірник наукових праць / колектив авторів. Одеса: ОНУ імені І. І. Мечникова, 2018. Вип. 29. С. 92-116.
19. Калиниченко О.О., (2019). **Сучасні загрози з морського напрямку та їх нівеляція за рахунок масованого впровадження підводної морської техніки.** // Збірник наукових праць Національного університету кораблебудування ім. адмірала Макарова, Миколаїв №-5 (479) ДСК, 2019. С.15-20. ISSN 2311-3405.

20. Калініченко Олександр, (2017a). **Концепція В.П. Кремінського з підводного мореплавства та його пріоритет у винаході глайдера-підводного човна.** // Збірник наукових праць Національного університету кораблебудування імені адмірала Макарова. Миколаїв: НУК, 2017. Випуск 1. С. 32-38. DOI: 10.15589/jnn20170106.
21. Калініченко Олександр, (2018b). **Довготривала бойова служба ПЧ К-42 в умовах тропіків в контексті естафети поколінь мореплавців українського походження.** // Інтелігенція і влада. Серія: Історія. Збірник наукових праць. / Міністерство освіти і науки України. Одеський національний політехнічний університет. Одеса, 2018. Випуск 38. С. 130-154.
22. Калініченко Олександр, (2017b). **Радіаційна катастрофа атомної субмарини К-431 – предтеча Чорнобиля!** // Інтелігенція і влада. Серія: Історія. Збірник наукових праць. / Міністерство освіти і науки України. Одеський національний політехнічний університет. Одеса, 2017. Випуск 37.С.61-84.
23. Калініченко Олександр, (2016). **Підводна парадигма українського козацтва.** // Питання історії науки і техніки. Київ, 2016. Випуск №-4 (40). С. 51-64.
24. Калініченко Олександр, (2017с). **Концепція з підводного мореплавства В.П. Кремінського.** // Питання історії науки і техніки. Київ, 2017. Випуск 2 (42). С. 46-52.
25. Калініченко Олександр, (2018с) . **Історична ретроспектива довготривалих бойових служб радянських атомних підводних човнів в Індійському океані на прикладі походу підводного човна К-42 у 1983 р.** // Військово-історичний меридіан. Електронний науковий фаховий журнал. / Меморіальний комплекс «Національний музей історії Великої Вітчизняної війни 1941 – 1945 років», Інститут історії України НАН України. Київ, 2018. Випуск 1 (19). С. 47-63.
26. Калініченко Олександр, (2017с). **Стеження за авіаносно-ударним з'єднанням ВМС США з АВМА «Ентерпрайз» під час навчань «FleetEx» атомаринами К-42 (пр.627А 26 дивізії 4 флотилії) та К-305 (пр.671 ртм 45 дивізії 2 флотилії) ТОФ.** // Військово-історичний меридіан. Електронний науковий фаховий журнал. / Меморіальний комплекс «Національний музей історії Великої Вітчизняної війни 1941 – 1945 років», Інститут історії України НАН України. Київ, 2017. Випуск 3 (17). С. 38-54.
27. Калініченко Олександр, (2017d). **Історія морського конфлікту між Китаєм та В'єтнамом і його вплив на розвиток підводної складової військово-морських сил країн регіону.** // Військово-історичний меридіан. Електронний науковий фаховий журнал. / Меморіальний комплекс «Національний музей історії Великої Вітчизняної війни 1941 – 1945 років», Інститут історії України НАН України. Київ, 2017. Випуск 2 (16). С. 62-74.
28. Калініченко, 1998 - Калініченко О.О., Калініченко З.О., (1998). **Трагедія ПЛ «К-122»** // Одеса, Юг, 1998 / ч.1 - №-132 (14563) от 21.08.1998; ч.2 - №-134 (14565) от 26.08.1998; ч.3 - №-135 (14566) от 28.08.1998; ч.4 - №-137 (14568) от 01.09.1998.
29. Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О. **Підводна одисея Командора.** Одеса: ПП «Студія «ПЕЧАТЬ»», 2025. ISBN 978-966-97986-5-7. Перше видання – 106 с. Друге видання – 140 с. Третє видання – 125 с.+1,5 арк.іл. Четверте видання – 128 с. П'яте видання – 132 с. Шосте видан. – 136 с.
30. Мамчак Мирослав (2005). **Флотоводці України.** Снятин: Видавничо-друкарська фірма «ПрутПринт», 2005. 400 с. з іл
31. Олійників О.С., (2004). **Сторінки історії Українського військово-морського флоту.** Одеса: «Маяк», 2004. 98 с.: 8 л. іл. ISBN 966-587-101-3.
32. Паламарчук, 2025 – Максим Паламарчук. **Підводна війна. Еволюція субмарин.** Київ: Віхола, 2025. 244 с. ISBN 978-617-8606-40-4 (укр.).
33. Рязанцев В.Д., (2011). **У кільватерному строю за смертю АПЧ «Курськ»** // Журнал Фарватер submariners. Харків: тип. ТОВ «Катран», 2011. Вип. 1(17) С.19-21, 2(18) С.38-40, 3(19) С.32-37, 4(20) С.24-29, 5(21) С.29-33, 6(22) С.23-27.
34. Соколов В.Е. **Кругосветка подводника.** Одеса, 2020.
35. Терещенко, (2011). Терещенко А.Я. **Восточный бастион.** [К 50-летию 26-й ДиПЛ ТОФ]. Харьков: «Фарватер submarines», 2011. 300 с.
36. Шепель Е. Н. **Тихоокеанский Чернобыль** / Е. Н. Шепель // Альманах Киевской городской ассоциации ветеранов-подводников. Киев: ЧП Кузнецов С.Ф., 2005. С.76–80.
37. CVN-65 USS Enterprise. History 1981 – 1985. // Ресурс доступу <http://www.seaforces.org/usnships/cvn/CVN-65-USS-Enterprise-history.htm> (англ.).
38. Dujčev I. (1984). **Dabragezas** // Lexikon des Mittelalters. München, 1984. Bd. 3. P. 408-409.
39. Kalinichenko O. Oleksandr, Maryna O.Yelesina, Nataliia B. Smyrinska, Olena O. Synyavska, Halyna O. Leonova, (2021). **Ukrainian Naval History as a Component of the Maritime Code of the Nation:**

- a) published at 14.07.2021 by Revista Geintec-Gestao Inovaco E Tecnologias. Aracaju Brazil: ASSOS ACAD Propriedade Intelectual, 2021. Vol.11 №4(2021). P.2524-2545. ISSN: 2237-0722. INDEXING: Portal de Periódicos - CAPES; Google Scholar; Latindex - Revista en linea, Directorio, Catálogo; Sumários - Sumários de Revistas Brasileiras. DOI: <https://doi.org/10.47059/revistageintec.v11i4.2299>;
- b) published at 23.11.2021 by Linguistics and Culture Review. New York: American Linguist Association, 2021.Vol.5 No S4(2021). P.1365-1385. ISSN: 2690-103X. INDEXING: BASE; BRILL; Baidu Scholar; CORE UK; CROSSREF; DOI; Google Scholar; Index Copernicus International; LC E-Resources Catalog; Linguistic Bibliography; Microsoft Academic; Neliti; OCLC WorldCat; OneRepo; Online Library; OneSearch; OpenAire; OpenDoar; ProQuest; ROAD; Scientific & Literature; Scopus (Accepted title April 2021); ScienceGate; Ulrichweb; World Catalogue. DOI: <https://doi.org/10.21744/lingcure.v5nS4.1762>.
40. Martindale, John R.; Jones, Arnold Hugh Martin; Morris, John (1992). The Prosopography of the Later Roman Empire - Volume III, AD 527–641. Cambrígia e Nova Iorque: Imprensa da Universidade de Cambrígia. ISBN 0-521-20160-8. P.440.
41. Simon Like, Herbert Corey, 1930 – Simon Like, Herbert Corey. Submarine. The Autobiography Of Simon Like. As told by Herbert Corey. London-New York, 1930. 332 pgs. P. 185, 187, 190, 191 (англ.).
42. USS Enterprise CVN-65 // Ресурс доступу <http://www.uscarriers.net/cvn65history.htm> (англ.).

## Додаток 1

**І ПРЕДСТАВЛЕННЯ**

**Капітан 3 рангу загону Коаліційного Спецназу Олександрович** (підпис)

ВІЙСЬКОУ СПЕЦІАЛЬНОГО НАЗНАЧЕННЯ, НАД. ПІСЛЯД. ДОКАЛІМ

**ПОМІЧНИК МИНИСТРА ВІЙСЬКОВОГО ПІДКАТЕГОРА ПРОФЕСОР ТЕХНІЧНОГО**

НАУКОВОГО ЦЕНТРУ НАЗНАЧЕННЯ, НАД. ПІСЛЯД. ДОКАЛІМ В ОБЛАСТІ ЦІВІЛЬНОГО

**ПРИЗНАЧЕННЯ ТОВ.**

---

Представляється до призначення на військову службу у добровільному порядку до кадрів Збройних Сил України на посаду помічника начальника штабу ДОС – СВТДТО спеціального призначення в частині, шт. № 42/422 в м. Львів, 17.03.2019р. (Підписи: [Підпис] [Підпис])

Військова спеціальність: **українець**

Місце служби призначення: **Головнокомандувачем ВНО ССРР**

Вступальна Служба ССРР: **11.08.71р. до 30.05.90р.**

---

**Освіта:**

1) Прикладення: **10 кл. Ленінградського Нахімівського військово-морського училища в 1977р.**

2) Вступальна (Спеціалізація): **СРСР в 1984р. ДОС-СТДТО**

Учасник в бойових діях: **участі не брав.**

---

Мова, на якій складено висновок: **українська мова**

---

Листів (копія) **3-097291**

---

**ІЗ ОСНОВАНИЙ К ПРЕДСТАВЛЕННЮ**

Громадянин України, військовий призову бранця 9 лютого 1972 р

Представляється до призначення на військову службу у добровільному порядку до Збройних Сил України.

Капітан 3 рангу Коаліційного О.О. у кадрах Збройних Сил проехав службу в 1977р. по 1980р. був звільнений з військової служби у зв'язі згідно статті 59 п.3\*/ по скорочення штатів/.

За період продовження військової служби в запасі порушень військового обліку, дисципліни та громадського порядку не має.

Громадянин Коаліційного О.О. за період роботи в Черноморській р. промисловій акціонерній компанії "Антарктика" на посаді інженера з мобілізаційних робіт, начальника штабу цивільної оборони та старшого капітана-наставника по військово-морській підготовці, зарекомендував себе в позитивній оцінці, як грамотний спеціаліст.

Чирвак, має двох дітей віком 10 та 12 років. Морально-стійкий

*(підпис)*

Має велике бажання до'служби в Збройних Силах України.  
Військову присягу на вірність народові України прийняв 9 квітня 15  
Військову та державну таємницю берегти вміє. Стан здоров'я  
рний. ВЛК у 21 поліклініці ОдВО визнаний "придатним до військової  
служби на підводних човнах".

Управління кадрів ВМС України, порушує клопотання про при  
няття капітана 3 рангу запасу Калініченко О.О. на військову службу  
добровільному порядку до Збройних Сил України для подальшого ви  
тання на посаді командира підводного човна.

Клопочу про призов капітана 3 рангу запасу Калініченко О.О.  
на військову службу у добровільному порядку до Збройних Сил  
України з наступним призначенням на посаду командира підводного  
в ВМС України згідно з клопотанням управління кадрів.



ОБІЗВЕННЯ РАДВІСЬКОМ М.ОДЕСИ

ПОДКОВНИК

*[Signature]* - М.МАЛОВІЦЬКИЙ -

31 - серпня 1995 г.

III. ЗАКЛЮЧЕННЯ ПРЯМИХ НАЧАЛЬНИКОВ

Клопочу про призов капітана 3 рангу запасу Калініченко О.О.  
на військову службу у добровільному порядку до Збройних Сил України  
з подальшим призначенням на посаду командира підводного човна ВМС  
України.



ОДЕСЬКИЙ РЕГІОНАЛЬНИЙ ВОЙСЬКОВИЙ КОМАНДУВАННЯ  
ГЕНЕРАЛ-МАЙОР

*[Signature]* - В.САЙНІКОВ -

10. *[Signature]* 19.9.95

Клопочу про призов на військову службу у складі  
Військово-морських Сил України капітана 3 рангу запасу КАЛІНІЧЕНКО  
Олександр Степановича з призначенням на посаду КОМАНДИРА  
ПІДВОДНОГО ЧОВНА "СС-256". ВОО - 02100, стаття категорія "капітан  
2 рангу", стат № 62/422.

КОМАНДУВАННЯ ВІЙСЬКОВО-МОРСЬКИМИ СИЛАМИ УКРАЇНИ



ВІСЬКО-МОРСЬКИЙ

1996 р.

*[Signature]* В.БЕНДРОЛАНСЬКИЙ

**HISTORICAL REVIEW PROGRAM**  
**Fire on Soviet Nuclear-Powered Submarine**  
*An Intelligence Memorandum. April 1981*

On 21 August 1980 a Soviet nuclear-powered submarine had a serious accident at sea, which resulted in the death of at least nine men. The submarine -an E-class, torpedo attack unit—had a complete loss of power. As a result, it could not communicate and had to send its distress message from a British merchant ship that responded to its distress flares.

We believe that the accident occurred while the submarine was surfaced and probably involved a hydrogen fire/explosion compounded by the generation of toxic gases. The cause of the accident was probably a failure of the battery ventilation system, which led to a buildup of hydrogen. Human error almost certainly was a contributing factor.

There is no evidence that there was any problem with the nuclear reactor either before or after the accident. We believe that the reactor safety circuits operated properly and shut down the reactor when the accident occurred. Extensive monitoring showed no evidence of radioactive leakage.

*The above information is **Fire on Soviet Nuclear-Powered Submarine.***

***Introduction***

At **05:50** (local time) just before sunrise, on 21 August 1980, the officer of the watch and lookouts on a British liquefied natural gas carrier, the **Gari**, sighted distress flares about 15 nautical miles away. The **Gari** altered course to investigate and shortly afterwards identified the vessel in distress as a Soviet E-class nuclear-powered torpedo attack submarine, located about 90 nautical miles east-northeast of Naha, Okinawa.

Ships rendering assistance during a distress situation are required to keep a detailed record of events and the times they occur. We have received excerpts' from the **Gari's** official deck log that include descriptions of actions and observations concerning this incident.

**Excerpts From the **Cari's** Log**

As the **Gari** approached the submarine, it observed manual distress signals and a number of men on deck. By **06:33** the **Gari** had closed to about 100 meters of the submarine. There were at least 50 men on the deck of the submarine with what appeared to be bed linens draped around their heads and shoulders. Several covered bodies also w-crc on deck, and two men were giving artificial respiration to a man on the afterdeck. Very light smoke or fumes, not black smoke or flames, were emanating from the open afterdeck hatch, and men wearing breathing apparatus were working around the hatch.

At **07:00** the **Gari** lowered a lifeboat in the charge of its chief officer. The lifeboat proceeded to the submarine and later reported "five injured and

nine dead as a result of fire on board" (see figure 1). Several men were throwing buckets of sea water down the afterhaleh of the submarine (see figure 2). All no lime did there appear to be any power on the submarine, and no one on deck seemed to be in charge.

The lifeboat returned to the **Gari** about **07:30** with three men from ich submarine: a radio operator an interpreter, and a man who appeared to be a junior officer. From conversation with these men it was understood that a fire had occurred about **01:50**, one hour before the **Gari** save the distress signals, and that nine men had died. The Soviets requested morphine, which was provided by the **Gari**.

The men from the submarine also requested that the **Gari** send various unspecified messages to the USSR. We do not know the nature of these messages. The Master of the **Gari** however only permitted the Soviets to repeat the general distress call in the Russian language and to send a message to the Soviet Ambassador in Tokyo. The Soviet merchant training ship **Meridian** answered the distress call and indicated it would proceed to the scene. When the three Soviets were informed that a Japanese helicopter was on route, they seemed confused, and the Master of the **Gari** formed the opinion that only assistance from a Soviet ship would be welcome.

The three Soviets were returned to the submarine at **09:30**. The **Gari** supplied drinking water in all available containers. The rescue helicopter arrived a few minutes later and made repeated attempts to contact the submarine. These attempts were ignored by the submarine. The **Gari's** lifeboat was recovered at **10:45**. At about the same time, the helicopter departed for its base. There was no further contact between the **Gari** and the submarine.

Just before noon the **Meridian** reported an estimated time of arrival on the scene of **14:00**. The **Gari** observed that the crew of the submarine continued to throw seawater into the afterhatch. Awnings of what appeared to be bed linen had been rigged forward of the sail during midmorning (fig.4).

At **14:25** the **Meridian** arrived and lowered its lifeboat, which immediately began transferring men from the submarine to the ship. A few minutes later, the **Gari** resumed its voyage, having received permission from the Japanese Maritime Safety.

Витяг з послужного списку особової справи № 3541-К на капітана 1 рангу

КАЛІНІЧЕНКО Олександра Олександровича

12. Проходження дійсної військової служби у Збройних Силах України

З якого часу (число, місяць, рік)	До якого часу (число, місяць, рік)	Посада, №ВОС за штатом	Частина, з'єднання, корпус, армія, округ, вид, сили	Чий наказ, номер та дата наказу
На військову службу призваний 01 серпня 1971 року Ленінградським Нахিমовським військовим училищем м. Ленінграда. Військову присягу на вірність народу України прийняв 09 лютого 1992 р.				
1.08.1971	16.01.1975	Курсант	ТОВВМУ ім.С.О.Макарова	Нач.ТОВВМУ № 021, від 1.08.1971р.
16.01.1975	3.03.1975	Відрахований з училища та направлений у	в/ч 15110 КТОФ	Ком. в/ч 15110 № 53, від 16.01.1975р.
3.03.1975	30.06.1975	Матрос	в/ч 90010 КТОФ	Ком. в/ч 90010 № 07, від 3.03.1975р.
30.06.1975		Демобілізований		МО СРСР № 76, від 30.06.1975р.
22.12.1975	30.06.1977	Курсант	Тихоокеанського вищого військово-морського училища ім.С.О.Макарова	Нач.ВМУЗ № 107, від 22.12.1975р.
30.06.1977	01.09.1977	у розпорядженні	Командуючого ТОФ	МО СРСР № 0491, від 30.06.1977р.
01.09.1977	03.10.1979	Командир БЧ-3	Крейсерського підводного човна «К-45» ТОФ	КТОФ № 0376, від 01.09.1977р.
03.10.1979	08.04.1981	Командир БЧ-3	Великого підводного човна «К-122» ТОФ	КТОФ № 0398, від 3.10.1979р.
08.04.1981	28.04.1982	Помічник командира	Великого підводного човна «К-122» ТОФ	КТОФ № 0124, від 8.4.1981р.
28.04.1982	30.12.0983	Помічник командира	Великого підводного човна «К-42» ТОФ	КТОФ № 0111, від 28.04.1982р.
30.12.1983	15.03.1986	Старший помічник командира	Великого підводного човна «К-42» ТОФ	ГК ВМФ № 01334, від 30.12.1983р.
15.03.1986	27.05.1986	Командир	790 окремої роти охорони та обслуговування тилу 4 флотилії ПЧ ТОФ	ГК ВМФ № 0258, від 15.03.1986р.

**Калініченко З.О., Леонова Г.О., Калініченко К.О. ПІДВОДНА ОДИССЕЯ КОМАНДОРА**

27.05.1986	16.12.1986	Командир групи	Великий підводний човен «К-264» ТОФ	4 фл. ПЛІ № 029, від 27.05.1986р.
16.12.1986	10.05.1988	Помічник командира	2 екіпаж підводного крейсера «К-415»	Ком. 4 ФПЛ № 062, від 16.12.1986р.
10.05.1988	30.05.1990	Помічник командира	Підводний крейсер «К-434»	Ком. 4 ФПЛ № 010, від 10.05.1988р.

Звільнений з дійсної військової служби у запас за ст. 59 п. «в» (зі скороченням штатів) МО СРСР № 0272, від 14.03.1990 р.

02.08.1996	27.12.1996	у розпорядження	Командуючого ВМС України	МОУ № 312, від 02.08.1996
27.12.1996	08.12.1997	Командир	Великий десантний корабель «Рівне» 1 дивізіону кораблів охорони водного району ВМС	Заст. МОУ КВМС № 0186, від 27.12.1996
08.12.1997	06.02.1998	Командир	Військовий транспорт «Рівне» 20 дивізіону суден забезпечення західного морського району ВМС	Заст. МОУ КВМСУ № 0235, від 08.12.1997
6.02.1998	08.07.1998	У розпорядженні	Командира Західного морського району ВМС	Заст. МОУ-КВМСУ № 014, від 6.02.1998

У відповідності з «Тимчасовим положенням про проходження військової служби особами офіцерського складу Збройних Сил України» звільнений у запас за п.65 п/п «в» (за станом здоров'я) з правом носіння військової форми одягу.

Наказ Заступника МОУ – Командувача ВМСУ від 08.07.1998 року № 0112.

Звірила : прац ЗСУ

*Гло*

Т.Д.Новикова

Копія вірна

Військовий комісар

Приморського районного військового комісаріату м. Одеси

полковник

О.ЛЛОБАН



**Післямова.**  
**МОРСЬКА ДИНАСТІЯ ВІД ПРАДІДА ДО ПРАВНУЧОК:**  
**ВІЙСЬКОВІ МОРЯКИ КАЛИНОВОГО РОДУ:**



**прадідусь**  
**Олександр Іванович**  
**(22.07.1927-04.11.1996)**

**дідусь**  
**Олександр Олександрович**  
**(17.03.1954)**

**МОРЯЧКИ ПІДПРАПОРНОГО ЦИВІЛЬНОГО КРУЇЗНОГО ФЛОТУ:**



**Ірина Олександрівна**  
**(02.04.1994)**



**Людмила Олександрівна**  
**(28.06.1997)**

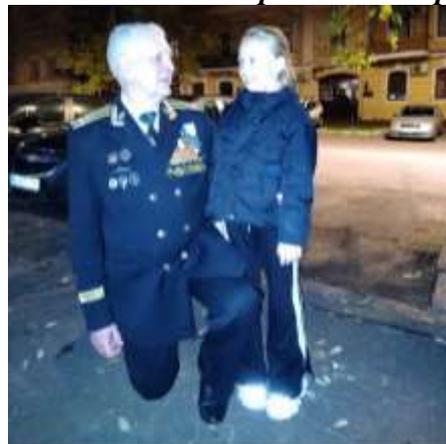
**Правнучки:**



***Передача морської естафети підводника від діда до онука***



***В музейній експозиції підводних сил Королівського флоту Великобританії***



***Минуле і майбутнє***  
***(сивочолий моряк з донечкою загиблого Захисника Вітчизни)***

**ІМЕННІ ТА КОЛЕКТИВНІ НАГОРОДИ  
ВГО «БРАТСТВО ОУН-УПА ІМЕНІ ГЕНЕРАЛ-ХОРУНЖОГО  
РОМАНА ШУХЕВИЧА-ТАРАСА ЧУПРИНКИ»,**

**ЯКИМИ ВІДЗНАЧЕНО ПРЕДСТАВНИКІВ СИЛОВИХ І НАЦІОНАЛЬНО-ПАТРІОТИЧНИХ СТРУКТУР ОДЕЩИНИ, ЯКІ ВИБОРЮВАЛИ СПРАВЖНЮ НЕЗАЛЕЖНІСТЬ УКРАЇНИ У ПЕРІОД РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКОЇ ВІЙНИ 2014-2024 РОКІВ АБО ВПРОВАДЖУВАЛИ УКРАЇНСЬКУ НАЦІОНАЛЬНУ ІДЕЮ СЕРЕД МОЛОДІ ТА ЗДІЙСНИЛИ ЗВИТЯЖНИЙ ЧИН**



**КАВАЛЕРИ ВІДЗНАК ВГО «БРАТСТВО ОУН-УПА»**



**ПАМ'ЯТАСМО ВОЯКІВ УПА ТА СИЛОВИХ СТРУКТУР УКРАЇНИ ПОЛЕГЛИХ ЗА ЇЇ НЕЗАЛЕЖНІСТЬ!**



*Наукове видання*

**КАЛІНІЧЕНКО** Зінаїда Олександрівна  
**ЛЕОНОВА** Галина Олександрівна  
**КАЛІНІЧЕНКО** Катерина Олександрівна

## **ПІДВОДНА ОДІССЕЯ КОМАНДОРА**

**Колективна монографія**  
(історична біографія)

Підписано до друку 20.02.2026 р. Формат 60×84/8.  
Папір офсетний. Гарнітура Times. Цифровий друк.  
Ум. друк. арк. 18,60. Наклад 300. Замовлення № 0126-015.  
Ціна договірна. Віддруковано з готового оригінал-макета.

Українсько-польське наукове видавництво “Liha-Pres”  
79000, м. Львів, вул. Технічна, 1  
87-100, м. Торунь, вул. Лубіцка, 44  
Телефон: +38 (050) 658 08 23  
E-mail: editor@liha-pres.eu  
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи  
ДК № 6423 від 04.10.2018 р.