

Розділ II. ІСТОРІЯ УКРАЇНИ

УДК 355.462.7 (450) (09)

DOI 10.18524/2312-6825.2021.32.250081

Олександр Калініченко

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1273-7328>

старший науковий співробітник

Науково-дослідний центр Збройних Сил України

“Державний океанаріум Інституту ВМС

Національного університету «Одеська морська академія»

вул. Дідріхсона, 8 м. Одеса

chief122@ukr.net

ОСТАННІЙ ПОХІД ПЧ К-122 НА БОЙОВУ СЛУЖБУ В ОКЕАН: ПЕРЕДУМОВИ ТА РЯТУВАЛЬНА ОПЕРАЦІЯ

У статті розкрито вплив «берега» на долю екіпажу підводного човна на бойовій службі, поведінкові моделі службових осіб різних щаблів та їх відповідальності, організацію безпечного повернення аварійного корабля в пункт базування. Загальною актуальністю праці є досвід високих морально-психологічних та фахових якостей в екстремальних ситуаціях на морі. Деталізація актуальності дослідження полягає у висвітленні негативних обставин, заручниками яких стали моряки-українці, зокрема в радянському підводному флоті, що стосуються конструктивних недоліків проекту 659Т, організаційних негараздів при підготовці ПЧ К-122 до бойової служби, штучного створення умов виникнення аварійної ситуації з тяжкими наслідками при позапланових тренуваннях на діючій бойовій техніці в позаробочий час.

Наукова новизна роботи полягає в аналізі історичної ретроспективи подій 40-літньої давнини та порівнянні її наслідків з подібними випадками у ВМФ СРСР. Практичним значенням дослідження є інформування моряків, що безпосередньо виконують поставлені завдання в морі а також органів військового управління, що планують і здійснюють керівництво кораблями, по попередженню виникнення екстремальних ситуацій в морі та своєчасного усунення їх наслідків.

Ключові слова: Аварійний атомний підводний човен, пожежа, морська буксировка.

Oleksandr Kalinichenko

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1273-7328>

Scientific Research Center of the Armed Forces of Ukraine «State Oceanarium»

Naval Institute National University – Odessa Maritime Academy

65029, 8 Didrichson Str., Odessa, Ukraine

chief122@ukr.net

THE HISTORY OF THE LAST VOYAGE SSN K-122 ON THE COMBAT SERVICE TO OCEAN: PREREQUISITES AND RESCUE OPERATION

Background. Historiography of Submarine in distress has long history but accident with SSN K-122 have been lost by researchers of the Submarine Fleet. Purpose and focus. The main purpose of our research is to analyze of negative factors whose provide to tragedy of SSN K-122 at 21.08.1980 and develop of positive moments which to allow the Rescue and Salvage operations to finish successfully. Firstly, the introduce the accident with SSN K-122 at 21.08.1980 for Ukrainian Naval historical researches. Secondly, make accent for construction and organize factors, which to open door for escalated accident and to found the source. Thirdly, to research the mistakes of the crew and positive actions during accident. Finally, to assess the crew at K-122 in contrast with other Soviet submarines which have been sunk after cot fire on board. Methods. In the work, a reflection of the memoir memories of the author was used with the use of the following methods of historical research: problem, critical, content analysis of the other submariners, chronological, structural and statistic analysis etc. Results. In the topic we found negative and positive moments of the preparation for the sealing SSN to combat service at the Philippine Sea from ships repairing plant end technical problem which stay the reason of the fire on board. Also we found mistakes of the boss according the training 3 times per one day which foster to accident. Remediation of the accident to allow understand extremely situation where the crew to combat for submarine and own life. Conclusions. Thus, the Ukrainian Naval Forces must to keep rules for safety navigation and protect the vessels from any accidents today and in future, especially for the capture. Recommendations. The research can be used as a basis for covering a more meaningful topic of Ukrainian scientific seafaring. Also, we can look preventive actions for excluding the capture submarine and crew at 21 August 1980 and comparisons with actions of the Ukrainian Navy Tactical Group in the Kerch Strait at 25 November 2018.

***Keywords:** SSN K-122, Submarine in distress, Fire on board, Preventive actions against the capture, Towing operation.*

Постановка проблеми. Наукова проблема полягає у недостатньому опрацюванні випадків аварійності на морі з метою виявлення впливу людського фактору в алгоритм бойового циклу використання високотехнологічного бойового комплексу, зокрема підводного човна.

Відродження Військово-Морських Сил Збройних Сил України після втрат 2014 р., всупереч офіційній позиції українських керманічів, 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. Предметом дослідження є вивчення та аналіз причин аварійності підводних човнів. Об'єктом дослідження є передумови до виникнення аварійної ситуації на ПЧ К-122 під час підготовки та несення бойової служби у віддалених районах Світового океану; боротьби за живучість підводного човна та послідууючої рятувальної операції задля його безпечного повернення до місця постійного базування і дії причетних до цього осіб, зокрема українського походження.

Аналіз досліджень. Аварійність підводних човнів постала разом з їх безпосередньою експлуатацією, тому першочерговим стало завдання з осмислення причин та передумов аварійності. Першим явище аварійності підводних човнів дослідив командир ПЧ «Щука» лейтенант Іван Іванович Різніч (17.01.1878, с. Гопчиця Погребіщенського району Вінницької області, Україна – 1920) (Ризнич И. И. 1910). Естафету розвідок прийняли лейтенанти О. М. Гарсоєв (1882-1934) та В. О. Меркушев (1884-1949). Погляди на боротьбу за живучість кораблів та відповідні рекомендації викладено С. Й. Макаровим (27.12.1848/08.01.1849, Миколаїв – 31.03.1904, рейд Порт-Артура) та А. Н. Криловим. Свої враження про аварійність в Російському імператорському підводному флоті залишив американський конструктор Саймон Лейк (Simon Like, Herbert Corey. 1930: 185, 187, 190, 191). 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 (Осипенко Л. Г. та ін. 1994). Фаховий історик та контр-адмірал політпрацівник В. Т. Поливанов досліджував проблематику затонулих підводних човнів (Поливанов В. Т. 2003). Віце-адмірали-тихоокеанці В. Д. Рязанцев (К-141) (Рязанцев В. Д. 2005), В. С. Храмцов (К-431) (Храмцов В. С. 1999), О. В. Конєв (К-45) (Конєв А. В. 2008) присвятили свої праці подіям, 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 очевидців та учасників аварій на атомоходах не керівної ланки, які дозволяють «знизу» поглянути на проблему. До таких праць належать спогади мічманів В. Н. Мазуренка і О. Я. Терещенка (Терещенко А. Я. 2011).

Вперше трагедія ПЧ К-122 оприлюднена у відкритій літературі автором в одеському часописі «Юг» у 1998 р. (Калініченко О. О., Калініченко З. О. 1998).

Мета статті. Метою статті є аналіз негативних чинників, що сприяли виникненню трагедії і висвітлення позитивного досвіду з рятування підводного човна та його екіпажу в екстремальних умовах при несенні бойової служби. Для вирішення цієї мети необхідно розв'язати ряд завдань, а саме: 1. Акцентувати увагу на конструктивних та організаційних чинниках, що сприяли виникненню передумов та власне самої аварійної ситуації. 2. Дослідити як негативні так і позитивні дії вищого командування задля рятування корабля в екстремальних умовах на бойовій службі. 3. Зробити порівняння з іншими подібними випадками та їх наслідками, зокрема у радянському атомному підводному флоті.

Виклад основного матеріалу дослідження. 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 (див.табл. 1).

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.

ТТХ субмарини 659Т пр. (Калиниченко А. А. 2008: 145-147), (Тактичний формуляр): довжина – 112,8 м, ширина – 9,8 м (по стабілізаторам – 12,4 м); водотонажність: надводна – 3650 т, 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

Таблиця 1

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

З'єднання	Проект	Кількість ПЧ	Кількість 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)	627А	3	4	4:3=1,33	16:10=1,6 (пчат-підводний човен атомний торпедний)
	671В	3	5	5:3=1,67	
	671РТМ	4	7	7:4=1,75	

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-II 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 повітря високого тиску (ПВТ) 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 ГП-1, МГ-34М (ВПС) та систем: занурення і сплиття, диферентної, вентиляції, гідравліки, повітря середнього тиску.

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.

Озброєння атомарини складалося з 4-х 53-см носових торпедних апаратів ГС-200 (глибина стрільби 200 м), 2-х носових та 2-х кормових малогабаритних торпедних апаратів ГС-250 (глибина стрільби 250 м) та 32-х торпед (по 5 на кожний 53-см ТА (20 од. 53-65К, з них 2 з СБЧ ТВ-10) та по 3 на кожний 40-см МГТА (10 т-д СЕТ-72 та два МГ-44)). Для забезпечення стрільбових даних на ПЧ була встановлена система приладів управління торпедною стрільбою (ПУТС) «Ленінград» та приставка «Диск-М». Для контролю за

станом 53-см ТА та управління системою швидкого заряджання існувала апаратура «Сингіль». 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 КПІ-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 всплиття на поверхню. Управління по курсу та глибині забезпечувалось гідравлічним, електричним та ручним засобами і по підводному кабелю. Засоби зв'язку та РТС складались з наступних станцій, приладів та пристроїв: *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», «Кортик», «Весна-3МТ», апаратура СБД «Акула», прийоми-передаючі радіоантени «Іва», «ВАН-С», «Штирь», прийомна антена «Рамка», буксируєма антена «Параван».

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 ПЛАРБ 15-ї ескадри ВМС США (передовий пункт базування бухта Апра о. Гуам), зокрема у 1980 р.

Атомний торпедний підводний човен К-122 у цей час вже закінчував бойову службу у Філіппінському морі неподалік від острова

Окінава та очікував наказу з Командного пункту Тихоокеанського флоту про повернення до бази. Підводний човен напружено експлуатувався і потребував відновлювального ремонту. Політичні чинники 1979 р.: збройний китайсько-в'єтнамський інцидент та ввід 40-ї армії ЗС СРСР в Афганістан, поруч з проблемами ПЧ К-45 (мікротеча 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 (табл. 2).

Таблиця

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

	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
К-122	БСм				БСм	<u>БСв</u>			БСм	БСм	БСм
К-45	М.659Т		БСм				БСм	<u>БСв</u>			
К-59	М.659Т		БСм	БСм	БСм	<u>БСв</u>					
К-66	Модернізація в 659Т				БСм	БСм			БСм		БСм
К-151			Модернізація в 659Т				БСм		<u>БСв</u>	2-БСм	<u>БСв</u>
Політичні чинники			А-ВВ		І-ПВ					К-ВК	
Примітка: БСм – мала бойова служба, <u>БСв</u> – велика бойова служба, М.659Т – модернізація, А-ВВ – Американсько-В'єтнамська війна, І-ПВ Індійсько-Пакистанська війна (Бангладеш), К-ВК Китайсько-В'єтнамський воєнний конфлікт.											

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.

Таблиця 3

Адміністративна організація ПЧ 659Т пр. (ШДК в/ч 87336, 1980)

НСЧ КОМАНДИР АТОМНОГО ТОРПЕДНОГО ПІДВОДНОГО ЧОВНА 659Т пр.								
Офіцери	СПК			ЗКПЧ			ПК	
5								
Офіцери	К-р БЧ-1		К-р БЧ-3		К-р БЧ-4,РТС			
	КЕНГ							
<u>Мічмани</u>	СКРС	СКЕШ	СКТ	СКЕТ	СКГА	СКРМ	СКРТ	
Мічмани та матроси	СтРС - 2	СтЕШ	СтТ - 2	СтЕТ	СтГА - 2	СтРМ	СтРТ	СтРТ ЗАС
	РС - 3	ЕШ	Т - 2		ГА - 3	РМ	РТ - 2	РТ ЗАС
Кількість в підрозд.	6	4	5	2	6	3	6	
	11		8		16			
Офіцери	К-р БЧ-5							
	КД-1				КД-2		КД-3	
	КТГ	КГСТр	ККПіА	5-КГДУ		КЕТГ		
<u>Мічмани</u>	СКТ	СКСТр			СКМ	СКЕ	СКТр	СКРФ
Мічмани та матроси	Ст.Тб - 4	Ст.СТр	СтКПіА		СтМ	СтЕ - 3	СтТр - 2	СтРФ
	Тб - 6	СТр	КПіА		М	Е - 6	Тр - 4	РФ
Кількість в підрозд.	15	4	3	5	3	11	7	3
	28				15		11	
Офіцери	НХС			НМС				
Мічмани							СКС	
	СтХС						СтБФ + СтБВ	
	СтХД						СтКок	
Матроси							Кок	
Кількість	3			1			5	

Скорочення: СПК – старший помічник командира, ПК – помічник командира, ЗКПЧ – заступник командира з політичної частини, К-р БЧ – командир бойової частини, НХС – начальник хімічної служби, НМС – начальник медичної служби, КД – командир дивізіону, КЕНГ – командир електро-навігаційної групи, КТГ – командир турбінної групи, КГДУ – командир групи дистанційного управління, ККПіА – командир групи КПіА, КЕТГ – командир електро-технічної групи, НСЧ – начальник таємної частини, СК – старшина команди, Ст. – старший спеціаліст, РС – рульовий-сигнальщик, ЕШ – електрик штурманський, ЕТ – електрик торпедний, Е – електрик, Т – торпедист, Тб – турбініст, Тр – трюмний, СТр – спец.трюмний, РФ – рефрижераторщик, М – моторист, РТ – радіотелеграфіст, ЗАС – утаємничений радіозв’язок, РМ – радіометрист, ГА – гідроакустик, КПіА – спеціаліст з контрольно-вимірювальних приладів, ХС – хімік-санінструктор, ХД – хімік-дозиметрист, БФ – баталер-фінансист, БВ – баталер речовий.

Штат: 23 – офіцера, 14 – старшин команд + НСЧ = 15, 66 – старші спеціалісти та спеціалісти. Всього по штату – 104 військовослужбовця.

Прикомандировані: 1. НШ-26; 2. ПЕМЖ - помічник начальника ЕМС дивізії по живучості, 3. ОО КДБ, 4. ОСНАЗ, 5. 2 курсанта ТОВВМУ ім.С.О.Макарова (Верьвовчкін в БЧ-1 та Романів в БЧ-3). **Всього:** 110 в/с.

Про обставини виходу у позапланову «автономку» з наспіх доукомплектованим екіпажем з інших субмарин свідчить офіцер штабу 26-ї дивізії М. І. Астапович (див. табл.3).

«20 августа 1980 года (мск – О.К.) на боевой службе в Филиппинском море произошел сильный пожар на К-122. Погибли люди. Надо сказать, что на боевую службу должна была идти камчатская апл 627 проекта, которая была снята с плана БС из-за течи реактора. Авария и в самом деле серьезная. Вместо аварийной апл командование ТОФ приказало готовить к выходу К-122, которая завершала длительный ремонт в СРЗ-30 (Чажма)» (Астапович М. И. 2017).

Власне хід подій 21 серпня 1980 року (за місцевим часом) на ПЧ К-122 під час аварії викладено автором (Калініченко О. О., Калініченко З. О. 1998), (Калиниченко А. А. 2008: 14-44), (Калініченко О. О. та ін. 2015: 59-82), (Калініченко О. О. 2019: 97-100). Звернімо увагу лише на конструктивні недоліки, як-то:

по-перше, помилка якогось кабінентного 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);

по-друге, схема основної силової мережі 175-320 в постійного струму конструктивно не дозволяла обезструмлювати електричний відсік одночас залишаючи під напругою інші споживачі у носових відсіках, що не дозволяло залучати аварійні джерела живлення

(дизель-генератори та акумуляторну батарею) виключаючи подачу струму у аварійний відсік (7 – електротехнічний).

Внаслідок вищенаведеного 62 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.

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

Безумовно, скупчення основного складу електро-механічної бойової частини у кормових відсіках під час тренувань на діючій мат.частині об'єктивно створило передумови до нестачі індивідуальних засобів захисту наслідком чого стали незворотні жертви під час аварії (див. табл. 4).

Таблиця 4

Оперативна організація атомного торпедного підводного човна 659Т (ШДК 87336, 1980)

по Бойовій готовності №-1 (БГ-1)									
№ відсіку	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Ком-р відсіку	К-рБЧ-3	КГДУ-3	КД-3	КЕТГ	КГСТр	КТГ	КД-2	КГДУ-4	КГДУ-5
ГКП, ЗКП у підводному положенні			ГКП (К-рПЧ, СПК, ЗКПЧ)						ЗКП (ПК)
Командні пункти БЧ БЧ та БП служб «Х», «М», «С»	КП-3	БП-2«М» БП-2«С»	КП-1, КП-4-РТС, КП-5/1				КП-5/2, КП «М», КП «Х», БП 7«Х»	БП 8«С»	
БП,БП БЧ-1	БП-11		БП-31, БП-36, БП-37, БП-01						БП-91, БП-96
БП,БП БЧ-3	БП-13	БП-23	БП-33						БП-93

БП,БП БЧ-4, РТС			БІП, БП-32, БП-34, БП-39, БП-04						
БП,БП БЧ-5	БП-1	БП-2	БП-3	БП-4		БП-6		БП-8	БП-9
			БП-35	БП-45	БП-55	БП-65	БП-75	БП-85	
число в/с	7	5	38	7	4	15	14	8	6
Примітка: Нумерація командних пунктів (КП) відповідає позначенню бойових частин та служб. Нумерація бойових постів (БП) подана у відповідності з додатком 1 до Корабельного Статуту ВМФ СРСР 1986 року (стор.413).									
по Бойовій готовності №-2 (БГ-2)									
№ відсіку	1	2	3	4	5	6	7	8	9
ГКП, КП БП служб			ГКП, КП-1, КП-5/1, БІП, БП-32, БП-39				КП-5/2, БП «Х»	БП «С»	
БП бойових частин	БП-13	БП-2	БП-31/БП-01, БП-34, БП-36/БП-04, БП-37, БП-35, БП-3	БП-4	БП-55	БП-6, БП-65	БП-75	БП-8	БП-93
число в/с	1	1	15	1	1	5	7	2	1
Примітка: Вахтений командир, вахтений штурман та бойова зміна на чолі з вахтеним офіцером у складі: вахтений інженер-механік, 2 вахтенних КГДУ та вахтенні на БП,БП. У вахтенного командира та вахтенного штурмана – двозмінка. Загалом 34 військовослужбовця в одній бойовій зміні.									

Власне рятувальна операція розпочалась з приходу учбово-виробничого судна (далі - НВС) «Меридіан», а зати́м плавбази підводних човнів (далі - ПБ) «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 (перший командир К-45, першого атомного підводного човна ТОФ). З'явився флотський зв'язок і першим наказом постала вимога про негайне повернення «комісара» капітана 2 рангу М. Реви з каюти білосніжного лайнера НВС «Меридіан» на місток аварійного підводного човна. Сам М. Рева 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.

Через шланги з морського буксиру МБ-21 на підводному човні поповнили запаси ПВТ, заводські спеціалісти «кинули времянку» та, запустивши дизель-генератор, дали електричний струм в носові

відсіки, що дало можливість почати вентиляцію підводного човна. Завівши буксирну брагу через носові ШУ-200, аварійна субмарина на буксирі під прапором командувача флотилії у супроводі ПБ «Бородіно» та під наглядом японців рушила додому (див. рис.1).



Рис.1 Аварійний атомний ПЧ К-122 на буксирі у супроводі японського корабля та літака повертається до місця постійної дислокації (фото з архіву автора)

При переході з Філіппінського у Східно-Китайське море ми увійшли в японські територіальні води. А на виході з тервод нас вже чекали чергові сили ТОФ: БПК «Петропавловськ» 1134Б пр. під прапором першого заступника Головнокомандувача ВМФ адмірала М. Смірнова та СКР «Грознящий» 1135 пр. під прапором першого заступника командувача ТОФ віце-адмірала М. Ясакова.

Вищим керівництвом була оперативно надана всебічна допомога, яка дозволила не втратити субмарину в океані.

В базі субмарину зустрів 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 р. він здасть посаду Ю. О. Самойлову, «просковзнувши» між двох аварій) (Конеv А. В. 2008: 139-141). КД-26 довго не розбирався і призначив винуватцями трагедії підводників К-122. Почались

багатоденні допити. «Флотоводці» списали провину на буцім-то невідготовлений екіпаж, який останні три роки «не вилазив» з бойових служб разом з К-151 (див. табл. 2) і врятував свій підводний човен, на відміну від К-8 (11.04.1970), К-219 (6.10.1986), К-278 (7.04.1989) (Осипенко Л. Г. та ін. 1994: 210-213, 224-231, 233-244], (Поливанов В. Т. 2003: 144-164, 179-190). 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. Рибкін, капітан-лейтенант В. Савенков. Але «руководящая и направляющая» заступилась за своїх функціонерів ЗКПЧ М. Реву та парторга Захарова, які проявили боягузництво під час аварії.

На відміну від зорепаду нагород та квартир для особового складу корабельно-катерної групи ВМС ЗС України, що попала у полон 25 листопада 2018 року, екіпажу ПЧ К-122 дісталися лише звинувачення.

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 В. Шніцера швиденько закотилася. Аварію утаємничили. Досвід екіпажу К-122 з боротьби за живучість при об'ємній пожежі проігнорували. Відплата не забарилася:

7 лютого 1981 р., 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 (колишній КД-26), Член Військової ради – Начальник політвідділу капітан 1 рангу В. І. Півоев.

18.06.1984 за три доби до повернення з бойової служби спалахнув електротехнічний відсік К-131 (675 пр. Північний флот). Загинуло 13 підводників. У 1985 р. 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. Загинуло 42 підводника. Останні 3 субмарини загинули при поверненні з бойової служби. А «флотоводці»? Ю. І. Шуманін став Командуючим Камчатської флотилії різнорідних сил, отримав військове звання віце-адмірала (загинув 7.05.1993). До речі, 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 (Калиниченко А. А. 2008: 138-140).

А що з відповідальністю «флотоводців» сучасних ВМС ЗС України?

Висновки. Таким чином спогади інших учасників аварії, зокрема 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 та В. Д. Рязанцева (Калініченко О. О. та ін. 2015: 63-64, 70, 76, 79), [Калініченко О. О. 2019: 98-99, 114), (Рязанцев В. Д. 2005), (Терещенко А. Я. 2011: 128-140) дозволяють досить достовірно відтворити події 40-літньої 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, у свою чергу, не дозволяло її використовувати для забезпечення роботи технічних засобів.

2. Неукомплектованість 26-ї дивізії атомаринами до повного штату, наряду з відсутністю резервного екіпажу 659Т проекту (розформований у 1974 р.), 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 вплинуло на боєготовність екіпажу К-122 і призвело до трагедії.

3. Нові командир підводного човна та його старший помічник, хоч і були допущені до самостійного керування ПЧ пр.659Т, але заздалегідь не «сплавалися» з екіпажем, який до того ж був розукомплектований в ремонті.

4. КД-26, готуючись до переходу на іншу посаду, проігнорував незадовільний технічний стан К-122 і в угоду «зверхникам» «викинув» субмарину в автономку з СРЗ-30, незважаючи на письмовий рапорт командира підводного човна Г. Сизова з цього приводу, що врятувало останнього від тюрми.

5. Нове керівництво підводного човна разом з офіцерами штабу 26-ї дивізії волюнтаристським 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 спалаху турбогенератора при переводі електроживлення з одного на інший борт.

6. Більша частина загиблих підводників кормових відсіків не мала дихальних апаратів тому що останні були передислоковані у центральний пост після пожежі гідроакустичної станції напередодні, запасні регенеративні патрони танкової модифікації не підходили до штатних ізолюючих протигазів, шлем-маски не були обладнані переговорними пристроями.

7. Партійні функціонери (ЗКПЧ та парторг) замість того, щоб мобілізувати екіпаж в умовах небезпеки, проявили самі низькі людські якості, недостойні моряка-підводника.

8. «Кадрова чехарда» у 26-й дивізії, коли з 1980 по 1981 рік змінилось три командири дивізії призвела 10.09.1981 до зіткнення ПЧ

К-45 з СРТМ «Новокачалінськ» з КД-26 на борту (Конев А. В. 2008: 139-140)!

Позитивними аспектами аварії тихоокеанського атомоходу є те, що:

1. На відміну від радянських атомоходів К-8, К-219, К-278, які затонули на бойовій службі, 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 аварійного підводного човна прийняло дієві заходи проти можливого захоплення субмарини супротивником, об'явивши «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.

Примітка: Таблиці 1-4 розроблені автором, ґрунтуючись 13-річним досвідом офіцерської підводної служби, участі в ліквідації аварії на К-122 та допуском до самостійного керування проектами атомних субмарин 627А і 667АУ.

Перспективи подальших досліджень (в даному напрямку) - порівняння дій екіпажу ПЧ К-122 та вищого командування з діями особового складу ВМС ЗС України, причетними до полонення 24-х моряків та захоплення 2-х МБАКів і буксира 25 листопада 2018 р. силовими структурами Російської Федерації під час міжбазового переходу української катерної групи ВМС з Одеси до Бердянська.

На жаль ця стаття-попередження про трагедію атомної субмарини К-122 не була своєчасно опублікована у фахових воєнно-наукових журналах Львова та Києва і 26 вересня 2020 р. Всеукраїнський траур по 26 загиблим лицарям п'ятого океану в

черговий раз підтвердив сумну статистику катастроф, авторами яких є нехлюйство владноможців до свого війська.

Список використаних джерел і літератури:

Астапович, 2017 – Астапович М. И. Штаб 26 дивизии пл ТОФ / Астапович М.И. сайт «Автономка». URL: <http://podplav.ru/vospominaniya/1563-shtab-26-divizii-pl-tof.html> [Електронний ресурс] Дата звернення: 22.04.2017 (рос.).

Калініченко, 1998 – Калініченко О. О., Калініченко З. О. Трагедия ПЛ «К-122». Одесса, 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.

Калиниченко, 2008. – Калиниченко А. А. Созвездие Командора. Одесса: Астропринт, 2008. 288 с.

Калініченко, 2015. – Калініченко О. О. та ін. Океанами Арея. Одеса: КП ОМД, 2015. 324 с.

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.

Конев, 2008. – Конев А. В. Первый атомоход Тихоокеанского флота К-45: люди и судьбы. Владивосток: ДВГТУ, 2008. 288 с. (рос.).

Осипенко, 1994. – Осипенко Л.Г., Жильцов Л.М., Мормуль Н.Г. Атомная подводная эпопея. Москва: изд-во А/О «БОРГЕС», 1994. 352 с.

Поливанов, 2003 – Поливанов В. Т. «SOS из глубины». Санкт-Петербург: АНО НПО «Мир и Семья», 2003. 210 с.

Ризнич, 1910. – Ризнич И. И. Подводные лодки в морской войне. Санкт-Петербург, 1910. Из бездны вод. Москва, 1990. С.76-84. URL: <http://militera.lib.ru/memo/russian/fromunder/03.html>; <https://refdb.ru/look/2037391-p6-7.html>; <https://genrogge.ru/submariner/3-1.htm>; <https://litlife.club/books/51909/read?page=13-15> (рос.).

Розклад КП і БП – Розклад командних пунктів та бойових постів великого атомного торпедного підводного човна К-122 пр.659Т.

Рязанцев, 2005. – Рязанцев В. Д. В кильватерном строю за смертью. URL: https://royallib.com/book/ryazantsev_valeriy/v_kilvaternom_stroyu_za_smertyu.html

Simon, 1930. – Simon Like, Herbert Corey. Submarine. The Autobiography Of Simon Like. As told by Herbert Corey. London-New York, 1930. 332 pgs.

Тактичний формуляр – Тактичний формуляр великого атомного торпедного підводного човна К-122 пр.659Т.

Терещенко, 2011. – Терещенко А. Я. Восточный бастион. Харьков: «Фарватер submarines», 2011. 300 с. (рос.).

Храмцов, 1999. – Храмцов В. С. Почему ядерная катастрофа в Приморье не предупредила Чернобыль? / Ядерная авария в бухте Чажма. Военно-технический альманах «Тайфун», №-16 (1999 – 04) (рос.).

ШДК 87336, 1980 – Штатно-посадова книга військової частини 87336 за станом на 1980 рік.

References

Astapovich, 2017 – Astapovich M. I. Shtab 26 dyvyzyy pl TOF [Headquarters of the 26th division of the Pacific Fleet]. / Astapovich M.I. Memory, the site “Autonomka” / URL: <http://podplav.ru/vospominaniya/1563-shtab-26-divizii-pl-tof.html> [Electronic resource] Date of beast: 04/22/2017 [Russian].

Kalinichenko, 1998 – Kalinichenko O. O., Kalinichenko O. O. Trahedyya PL «K-122» [The tragedy of the submarine "K-122"]. / Odessa, “Yug”, 1998 / part 1 - No.-132 (14563) from 08.21.1998; part 2 - No. 134 (14565) from 08/26/1998; Part 3 - No.-135(14566) from 08/28/1998; Part 4 - No. 137 (14568) from 09/01/1998. [Russian].

Kalinichenko, 2008 – Kalinichenko A. A. Sozvezdye Komandora [Constellation of the Commander]. Odessa: Astroprint, 2008. 288 p. [Russian].

Kalinichenko, 2015 – Kalinichenko O. O. etc. Okeanamy Areya. [By Oceans of the Area]. Odesa: KP OMD, 2015. 324 p. [Ukrainian and Russian].

Kalinichenko, 2019 – Kalinichenko O. O. Kordon. Bibliohrafiya i lystuvannya yak arkhografichne dzherelo vytokiv rosiys'ko-ukrayins'koho protystoyannya na prykladi veteraniv-pidvodnykiv. [Border. Bibliography and correspondence as an archeographic source of the origins of the Russian-Ukrainian confrontation on the example of veteran submariners]. Odesa: KP OMD, 2019. 168 p. [Ukrainian and Russian].

Konev, 2008 – Konev A. V. Pervyy atomokhod Tikhookeanskogo flota K-45: lyudi i sud'by [The first nuclear-powered submarine of the Pacific Fleet K-45: people and fate] / A.V. Konev. Vladivostok: DVG TU [FESU], 2008. 288 p. [Russian].

Osipenko et al., 1994 – Osipenko L.G., Zhiltsov L.M., Mormul N.G. Atomnaya podvodnaya epopeya. [Atomic underwater epic]. Moscow.: Publishing house A / O "BORGES", 1994. 352 p. [Russian].

Polivanov, 2003 – Polivanov V. T. «SOS iz glubiny». ["SOS from the depths."] St. Petersburg: ANO NPO "Mir and Family", 2003. 210 p. [Russian].

Riznich, 1910 – Riznich I. I. Podvodnyye lodki v morskoy voyne. [Submarines in naval warfare]. St. Petersburg, 1910 // From the abyss of waters. Moscow, 1990. P. 76-84. / URL: <http://militera.lib.ru/memo/russian/fromunder/03.html>; <https://refdb.ru/look/2037391-p6-7.html>; <https://genrogge.ru/submariner/3-1.htm>; <https://litlife.club/books/51909/read?page=13-15> [Russian].

List SSN K-122 – List of the Command and Combat posts SSN K-122 type 659T.

Ryazantsev, 2005 – Ryazantsev V.D. V kil'vaternom stroyu za smert'yu. [In the wake formation for death]. // URL: https://royallib.com/book/ryazantsev_valeriy/v_kilvaternom_stroyu_za_smertyu.html [Russian].

Simon, 1930. – Simon Like, Herbert Corey. Submarine The Autobiography Of Simon Like. As told by Herbert Corey. London-New York, 1930.332 p. [English].

TF 659T – Tactical form of the SSN K-122 type 659T.

Tereshchenko, 2011 – Tereshchenko A.Ya. Vostochnyy bastion [Eastern bastion]. Kharkov: “Fairway submarines”, 2011. 300 p. [Russian].

Khramtsov, 1999 – Khramtsov V.S. Pochemu yadernaya katastrofa v Primor'ye ne predupredila Chernobyl'? [Why the nuclear disaster in Primorye did not prevent Chernobyl?] // Yadernaya avariya v bukhte Chazhma [Nuclear accident in Chazhma Bay] / Military-technical almanac "Typhoon", No.-16 (1999 - 04) [Russian].

SB 87336 – Staffing book SSN K-122 (87336) at 1980.