

УДК 355.462.7 (450) «1982-1983» (09)

© Олександр КАЛІНІЧЕНКО

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

1981 – 1985 рр. в новітній історії стали третім і останнім піком «холодної війни» (1946 – 1989) між двома супердержавами – США та СРСР. Саме в ці роки встановився паритет між протиборчими сторонами, до якого йшли кілька десятиліть. Для підводного човна К-42 ці роки стали своєрідним рубіконом, який істотно змінив її долю. Авторське висвітлення протиавіаносних дій ПЧ К-42 не буде вичерпним, якщо не представити спогади інших учасників цих подій не лише на командному пункті ТОФ, а й у висвітлених доступних джерелах колишнього противника. Також доцільно порівняти тотожні дії атомарин різних поколінь проти одного супротивника.

Ключові слова: підводний човен, авіаносець, військово-морські навчання «Флітекс».

Актуальність праці пов'язана з тим, що напередодні російської агресії в Криму ВМФ СРСР та ВМС КНР відпрацьовували взаємодію в Середземному морі у складі міжнаціонального різнорідного угруповання із залученням російського авіаносця «Адмірал Кузнецов». І якщо в 2014 р. це було вперше на ТВД, то на Тихому океані ця співпраця дістала постійну прописку. Варто наголосити, що ВМС України також мають досвід співробітництва з флотом НАТО, зокрема відпрацьовують протичовнові операції. Нарощення підводних сил Російської Федерації на Чорному морі висуває перед українськими військовими морськими чергове завдання, пов'язане з осмисленням попереднього досвіду українців-підводників у цій царині.

Такий досвід акумулюється не лише у відповідних керівних настановах на кшталт ТРПЛ-78, а й у численних мемуарах носіїв досвіду конфронтації під час «холодної війни». Третім піком протиборства стали 1981 – 1985 рр. Маючи власний практичний досвід, автор обмежив свій інтерес Тихоокеанським ТВД, де нині зосереджені протиріччя трьох ядерних підводних флотів світу

(США, КНР та РФ). З тактичного погляду, зважаючи на сучасний стан ВМС України, автор зосередив увагу на історії атомного протиборства підводних човнів з авіаносцями. Своїми спогадами з цього питання поділилися підводники-мемуаристи: віце-адмірал О.В. Конєв («Перший атомоход Тихоокеанського флоту К-45»), контр-адмірالی А.С. Берзін («Холодна війна»), В.Я. Дудко, В.А. Карєв, Ю.В. Кирилов, капітани 1 рангу В.К. Бондаренко, І.Г. Галутва, А.Ф. Копйов, В.В. Коротких («Історія АПЧ К-122»), Ю.В.Сувалов («Нотатки старого підводника»), А.І. Храптович («На зламі епох (нотатки підводника)»), А.П. Сафронов («Щаслива К-14»), капітани 2 рангу Д.А. Ліфінський, В.В. Трошин («Улюбленці Богині»), старший мічман О.Ф. Терещенко («Чорний принц») [9; 3; 11]. Однак вищенаведена мемуаристика наводить ті чи інші цікаві автобіографічні дані, але не містить порівнянь із тотожними діями інших підводних човнів.

Метою пропонованої публікації є введення в науковий обіг українських дослідників історії військово-морського флоту власних вражень та спостережень, свідком яких був автор, а також викладення одних і тих самих обставин із різних ракурсів. Окрім того, здійснена спроба порівняти протиавіаносні дії (зокрема, стеження) двох атомоходів, різних не лише за тактико-технічними параметрами, а й «почерком підводного плавання», який був, незважаючи на одні й ті самі керівні документи, об'єктивно неоднаковим не тільки між командами, а й суттєво відрізнявся своєю «школою» у флотиліях та дивізіях принаймні Тихоокеанського флоту.

У праці використані хронологічний та порівняльний методи історичного дослідження.

Апробація дослідження пройшла шлях від власних спогадів, через пошук інших свідків, до аналізу подібних явищ, свідченням чого є авторські публікації [4 – 8].

«Ростовський комсомолец» – такою була назва великого атомного торпедного підводного човна К-42. Восени 1982 р. він 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. А поспішати змушувала обстановка. «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 груповою 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 Readiness Evaluation Measuring (SHAREM) and Air Readiness Evaluation Measuring (AIREM) exercise, Sept. 7-12» [10].

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 боеприпасів – як практичних, так і інертних, зокрема й «Гарпун» AGM-84А. 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 (NorPac),

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 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-22МЗ. – О.К.), які масовано були застосовані 30 вересня та 2 жовтня, щоб «розгромити» обидві авіаносні групи. Напруженість між двома наддержавами забезпечувала як можливості 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 (Com7thFlet), 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» [11].

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». 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 інформцентру 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 радіопелегування 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 ракетноносу 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.

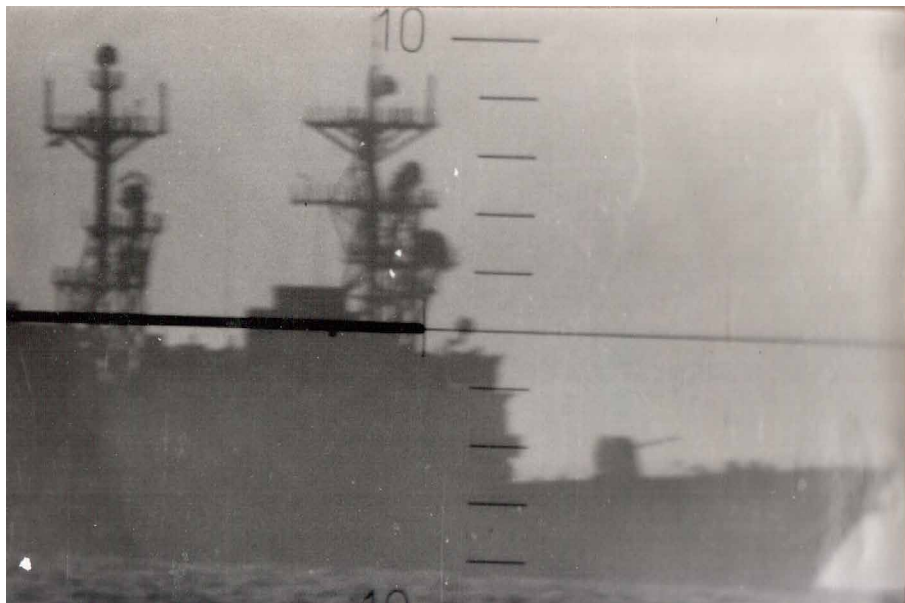
13 вересня, понеділок. Розвідці ТОФ належить виявити місцезнаходження АУС і навести авіадивізію морської ракетноносії авіації. Але в цей час на кораблях авіаносного з'єднання США був уведений режим радіомовчання. Вимкнені всі радіолокаційні станції. Ми уважно вивчаємо дані оптико-електронної космічної 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 Танфілєва, 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 «інтродерам». 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 ракетноносії авіації, дивізія багатоцільових атомних підводних човнів, важкі авіанесучі крейсери «Мінськ» і «Новоросійськ»*, важкий атомний ракетний крейсер «Фрунзе»*. Відпрацювавши удари палубної морської авіації по узбережжю Примор'я, авіаносне з'єднання благополучно вийшло через Корейську протоку з Японського в Жовте море. На цьому закінчилися військово-морські навчання ТОФ США «Флітекс-82» (переклад мій. – О.К.) [9].

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 ракетноносіїв, на озброєнні якої, на відміну від камчатських Ту-16, вже були Ту-22М3. Безпосередньо стежити за супротивником доручили сторожовому кораблю 1135 пр. і нашому підводному човну.

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. 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».



Спостереження
за есминцем типу
«Spruance» через
перископ

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 ТАКР «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. (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» Ю. Сувалов, не зумівши налагодити взаєморозуміння з льотчиками змішаного авіаполку в Камрані, в тому ж морі також залишився «сліпим і глухим» на розтерзання сил ПЧВ АУС ВМС США).

CVN-65 «Enterprise» в супроводі п'яти кораблів ближньої охорони ми зустріли на світанку наступної доби**. 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. 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 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 маскуванню. 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».

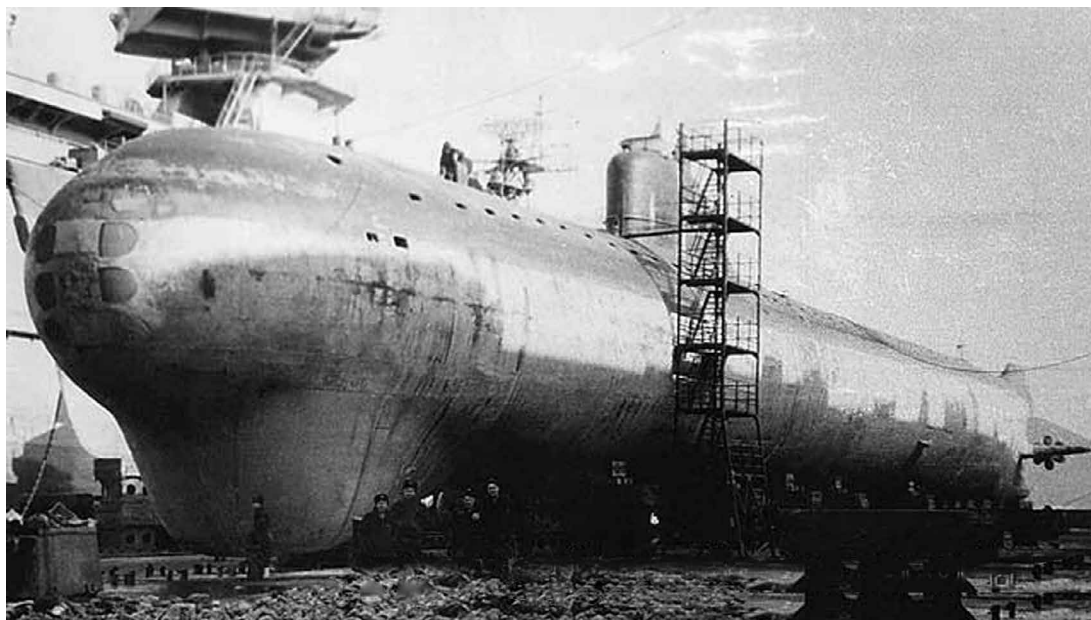
Самозаспокоєння змінилося тривогою, коли я, заступивши на вахту, вирішив перервати штурманські спостереження і оглянув горизонт: зліва 150°, в окулярі перископа загрозливо насувався темний силует авіаносця. Я взяв командира за плече, надаючи йому місце біля перископа, а Миколі Трушкову зробив відповідний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



У перископі
CVN-65
«Enterprise»
перед нашим
розставанням

... Розсталися ми з американцями вранці, коли вони підняли свої протичовнові вертольоти.



К-42 у доці
(добре
видно
капсулу
МГК-400)

Наш екіпаж виконав поставлене завдання, спокутуючи надуману чекістами «провину» попередніх керманичів перед політбюро ЦК КПРС, 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.

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. На відміну від нашого випадку, у В.К.Бондаренка під час походу старшим на борту був капітан 1 рангу В.Я. Дудко [2; 3]. Слово командир (переклад мій. – О.К.): «3 квітня о 18:00 дістали наказ Ком. ТОФ почати пошук АМГ (авіаносної багатоцільової групи) «Ентерпрайз», яка вийшла з Йокосуки, і встановити за ним тривале стеження. Дані наведення були вказані. Також зазначалося, що на південь за 100 миль від «Ентерпрайзу» слідує АМГ «Мідуей». Тут потрібно дати невелике пояснення: під час виконання завдань бойової служби, після занурення, усі годинники на кораблі переводяться на московський час. ПЧА була переведена на чотиригодинну програму зв'язку. Перед виходом у море нам стало відомо: АВМА «Ентерпрайз» повертається з Індійського океану, де він ніс бойову службу. Я припустив, що АВМ «Мідуей» буде супроводжувати «Ентерпрайз» до 180 меридіану, після чого повернеться в базу. За даними своїх засобів (радіо та радіотехнічної розвідки) ми спостерігали активну роботу РЕЗ (радіоелектронних засобів) угруповання надводних кораблів у районі вміб Йокосука. Я вирішив: через протоку Буссоль вийти (з Охотського моря. – О.К.) у Тихий океан і, використовуючи дані наведення і дані власних засобів розвідки, вийти в упереджену точку АМГ. На другу добу, після отримання РДО про пошук АМГ «Ентерпрайз», ми отримали радіопеленг на працюючі РПДУ (радіопередаючі пристрої) кораблів ВМС США в мережі

крейсерсько-міноносною групи. Далі ми зрозуміли, що це і були кораблі КПУГ (корабельної пошуково-ударної групи). Через якийсь час збоку від можливого місця розташування утруповання кораблів виявили роботу трьох гідролокаторів, а на перископній глибині в цьому ж напрямі зафіксували роботу трьох РЛС. Зіставивши ці дані, дійшли висновку, що частотні характеристики ГЛЗ і параметри РЛС належать кораблям КПУГ ВМС США, есмінцям типу «Спрюенс». Картина дещо прояснилася щодо побудови похідного ордера АМГ. Командир цього з'єднання призначив позицію КПУГ із загрозливого напрямку, з якого могли діяти наші підводні човни, з боку Курильської гряди. Довелося зменшувати швидкість ходу, змінити курс і глибину, щоб пропустити КПУГ, після чого продовжити зближення з АМГ. О 03: 00 4.04 на ГАК «СКАТ» була виявлена групова ціль, класифікована як загін бойових кораблів. Надалі я затвердив остаточну класифікацію – АМГ «Ентерпрайз», оскільки ми вже вели радіорозвідку у внутрішньо-ескадрених мережах АМГ і мали, завдяки ГАР, РТР і РР (гідроакустична, радіотехнічна і радіорозвідка), цілковиту картинку побудови похідного ордера. У процесі маневрування на зайняття позиції стеження було виявлено «вікно», вільне від кораблів охорони, на КУ = 140° – 180° лівого борту. У цьому секторі і була зайнята позиція на дистанції 30 кабельтов (5,5 км) від авіаносця, про що було зроблено донесення на КП флоту з використанням космічного каналу зв'язку. Від моменту отримання наказу на пошук і встановлення стеження на підводний човен не було передано жодного радіо з наведенням. Про початок стеження за «Ентерпрайз» я оголосив по корабельній трансляції по всьому кораблю, застерігши, що мають бути різкі зміни як щодо швидкості, так і щодо глибини. Крім того, я зосередив увагу особового складу корабля на пильному несенні вахти.

При спливанні під перископ було виявлено, що в цей час АМГ здійснював поповнення запасів траверзним способом на швидкості 12 вузлів – з правого борту АВМА знаходився транспорт забезпечення типу «Сакраменто», праворуч від нього прикриття цієї операції здійснював атомний крейсер УРО «Бейнбридж», швидкість під час цієї операції була 12 вузлів. Одночасно пасивною РЛС підводного човна була виявлена робота двох РЛС: AN/BPS-9 (човнова. – О.К.) і AN/SPS-10 (корабельна. – О.К.) з одного напрямку, звідки прийшов наш підводний човен. Дійшли висновку, що в складі ордера АМГ діє багатоцільовий підводний човен із кораблем-ретранслятором, який ми постійно вели за даними РР також із загрозливого напрямку. Закінчивши поповнення запасів, АМГ почав маневр превентивного ухилення, збільшивши швидкість до 26 вузлів. Ухвалив рішення зануритися на глибину 200 метрів, зайти під авіаносець і разом із ним маневрувати. За цих умов кораблі безпосередньої охорони рухалися самостійно, а з кожного борту АВМА почали роботу по одному вертольоту з ОГАС, зміна яких проводилася через кожні дві години. Через деякий час АВМА різко змінив курс вліво на 90°. Цей маневр нам також був відомий. Він був розрахований на те, що наш підводний човен утратить контакт і пройде далі по передбачуваному курсу АВМА, де в засідці перебуватиме або підводний човен, або КПУГ зі складу

ордера. Але втратити контакт із такою ціллю, коли без акустиків було чути гул від працюючих чотирьох ліній валу, неможливо. Почали маневрувати для спливання під перископ. Саме тоді начальник радіотехнічної служби капітан-лейтенант Сергій Іванович ЧМИРЬ доповів мені, що між нами і авіаносцем маневрує якийсь корабель з характеристикою шумів, ідентичних до шумів авіаносця. Почавши маневрувати на спливання під перископ, контакт з АВМА був на кілька хвилин утрачений. У перископ було видно палубні вогні АВМА, що віддалявся, і відновлений г/а контакт. Занурившись, почали маневрувати на скорочення дистанції і зайняття своєї позиції. Через 2 години у мене виник сумнів щодо відстежуваної цілі, г/акустики також засумнівалися, оскільки шум мав кілька відмінностей від шуму перед спливанням на сеанс зв'язку. Спливши на перископну глибину, виявив, що ПЧА знаходиться в оточенні кораблів, що лежать у дрейфі, а з кораблем, який сприймали за АВМА, ведеться активний радіообмін. Стало зрозуміло, що під час прийому попереднього сеансу зв'язку АВМА пішов у бік, а замість нього встав корабель зі схожим шумовим портретом. Оцінивши обстановку і припустивши, що АВМА «Ентерпрайз» пішов до АМГ, «Мідуей» ухвалив рішення просуватися в тому ж напрямку. Спливши під перископ через 2 години для ведення радіо і радіотехнічної розвідки, виявили короткий радіосигнал у радіомережах АВМА «Ентерпрайз», радіопеленг збігався з розрахунковим місцем АМГ «Мідуей», що стало підтвердженням рішення. Ще через 2 години ПЧА зайняв позицію стеження всередині ближньої охорони АМГ «Мідуей». Тут само знаходився і АВМА «Ентерпрайз». Якось, виринувши на сеанс зв'язку, я виявив протичовновий вертоліт «Сі Кінг», практично прямо над собою. Куди він летів – незрозуміло, однак, виявивши перископ, завис. Маневр ухилення виконувати не став, тому що було ясно, що підводний човен виявлений, тим більше в мирний час. Так я вирішив. Звичайно, це було неграмотне рішення. Тут відіграв роль ще той факт, що американці вважали себе невразливими та єдиними господарями океану. Стеження тривало до 10 квітня.

Спливаючи на черговий сеанс зв'язку, я помітив на екрані телевізійної системи, як з правого нижнього кута екрана насувається якась чорна тінь. Можливо, це була акула або дельфін. Та в цей час заклацали стрілки приладів апаратури провідного кабелю, замиготіли лампочки червоного і зеленого кольорів, і я все зрозумів. Погляд на глибиномір – 30 метрів. У центральному – гробова тиша. Дав команду боцману на рівному кілі зануритися на глибину 40 метрів. Стало зрозуміло, що нагорі знаходиться залізо, тобто корабель. Спливши через 10 хвилин під перископ, на курсовому куті 150° лівого борту виявив есмінець типу «Спрюенс». Океан – штиль. Акустики нічого не бачили, поки не наділи навушників, на екрані ГАК – також нічого. Це приклад безшумного корабля. Виявилося, що штурман після приготування корабля до бою та походу забув зняти живлення з апаратури провідного кабелю, через що ми не потрапили під таранний удар. Карати не став.

Через три доби після початку спостереження я звернувся із запитом до начальника штабу ТОФ із проханням перевести на інший сеанс зв'язку, позаяк швидкості стеження великі, але найголовніше – виснажилися члени екіпажу, тому подальша робота (при першій програмі зв'язку) була небезпечна. На черговому сеансі зв'язку ПЧА був переведений на ощадливіший режим зв'язку. 10 квітня отримали телеграму за підписом Ком. ТОФ, у якій вказувалося, що від екіпажу підводного човна впродовж 8 годин немає повідомлень. Стеження припинити, донести місце і дії, зайняти район із координатами...

Стеження припинили, ПЧА зайняв призначений район і продовжував вести спостереження за противником із використанням своїх засобів радіо та радіотехнічної розвідки. З берега отримали радіо, у якому вказувалося, що назустріч «Ентрпрайзу» і «Мідуею» із західного узбережжя США прямує АМГ «Корал Сі». Зустріч мала відбутися в районі радіусом 90 миль із центром у точці з координатами Ш = ..., Д = ... Проаналізувавши ситуацію, ми дійшли висновку, що, радше за все, АМГ «Корал Сі» прямує на заміну АМГ АВМА «Ентерпрайз». Через якийсь час даними радіотехнічної розвідки підводного човна було виявлено наявність кораблів АМГ «Корал Сі», про що було зроблено донесення на КП флоту. Через дві доби ПЧА К-305 був призначений новий район – на південь від острова Атту Алеутської гряди. Мені призначили район, у якому перебувала гідрофонна решітка системи «SOSUS». Зайнявши південну кромку призначеного району, ПЧА продовжував спостереження за угрупованням. З прибуттям у район буквально за кілька годин було виявлено гідрографічне судно, яке впродовж доби маневрувало від західної кромки мого району до східної. Маневрування мало вигляд шеврону з гострою стороною на південній кромці району. Коли стало зрозуміло, що американці сформували ударне авіаносне з'єднання у складі трьох авіаносців і більш ніж 28 кораблів різного типу й почали рух у напрямі півострова Камчатка, негайно відправили про це донесення на КП ТОФ... Через 8 годин після того, як АУС пройшов через район дії ПЧА, було отримано наказ – встановити за ним стеження. Було ухвалене рішення повним ходом, періодично з'являючись під перископ для ведення радіотехнічної розвідки, наздогнати угруповання.

За годину був виявлений шум групової цілі. Візуально спостерігався транспорт типу «Сакраменто» і поруч есмінець, який траверзним способом поповнював запаси на швидкості 12 вузлів. Ще за годину візуально в перископ був виявлений вертоліт «Сі Найт». Оскільки такі вертольоти базуються лише на авіаносцях і транспортах, що їх забезпечують, то позаяк транспорт опинився позаду нас, значить, він летів на якийсь один з авіаносців. Визначивши КУ вертольота, розрахували його курс, який збігався з радіотехнічними пеленгами на угруповання кораблів. Через 4 години АУС був виявлений, за ним встановлювалося стеження. Невдовзі розігрався шторм (7 балів), АУС зменшив швидкість до 6 вузлів. Під час шторму весь бойовий порядок АУС розсипався – кораблі штормували самостійно. Але незважаючи на це, візуально стежив за польотами палубної авіації. У ході спостереження було виявлено, що в складі АМГ «Корал Сі» знаходяться

кораблі споруди 40-х рр., що належать Канаді. Вони були озброєні старою гідроакустичною апаратурою. В авіаносці дуже скрипіла одна лінія валу, що давало змогу здійснювати стеження на великих дистанціях і безпомилково підраховувати число обертів, а значить, знати точну швидкість. 17 квітня отримали наказ про припинення стеження і повернення в базу...» [1].

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

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 не- освоєний)***	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 на період стеження за авіаносцями 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

Критерії та параметри	1982 FleetEx 82-1	1983 FleetEx 83-1
Організаційно-тактичні ноу-хау	Пошук за допомогою радіообміну палубних штурмовиків Як-38	Використання системи плавання по кабелю для виявлення дрейфуючої надводної цілі
	Самостійність вахтових офіцерів та механіків під час підготовки ПЧ до спливання під перископ	Пропуск КПУГ для таємного виходу на головну ціль
	Через відсутність НОК та НОР – візуальне стеження «впри-тул»	Оснащення базовим спектро-аналізатором шумів і оператором
Тактичні недоліки	Вихід на КПУГ супротивника	Стеження за «підставою» АВМ
Втрата прихованості	Від КПУГ, від вертольота «Сі Кінг» ближньої ПЧО АВМА	Від ПЧ, від вертольота «Сі Кінг», від есмінця типу «Спрюенс» у дрейфі

*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. 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).

**Склад сил ВМС США, з якими взаємодіяв АВМА «Ентерпрайз», викладено в Інтернет-ресурсах [11 – 12].

***Беручи до уваги ту обставину, 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, 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.БЧ-5).

Насамкінець пропонуємо такі висновки:

1. Тактичні прийоми радянського підводного флоту успадкували й російські підводники, які застосовують їх тепер, зокрема в Середземному морі.

2. Організаційні і тактичні переваги та недоліки стеження за авіаносцями з боку К-42 та К-305 яскраво демонструють різні «почерки підводного плавання» 26-ї та 45-ї дивізій у 1982 – 1983 рр., незважаючи на одні й ті ж керівні документи.

3. Українським військовим морякам це дослідження стане в пригоді за двох умов:

– під час виконання протичовнових завдань у морі проти агресора у складі міжнаціонального угруповання військово-морських сил;

– як приклад звитяг попередників-українців щодо опанування морської безодні, у разі якщо Україна буде спроможна відновити підводний складник своїх ВМС.

Джерела та література:

1. Бондаренко В.К. ПЛАТ К-305 пр.671РТМ. Слежение за авианосной многоцелевой группой «Энтерпрайз» в апреле 1983 г.// Ресурс доступа: <http://andreeva.lgb.ru/story/holland25.html>.
2. Владимир Дудко. Благословение 2. Друг Великий океан!– Москва, 2014. – 150 с.
3. Владимир Дудко. У нас были победы в холодной войне. 10 сентября 2016 // Ресурс доступа: <https://topwar.ru/100491-u-nas-byli-pobedy-v-holodnoy-voyne.htm>.
4. Александр Калиниченко. Трижды меченный. // Командор вып.2. – Одесса: Исма-Инвест и Астропринт, 2000. – 28 с.
5. А.А. Калиниченко. Трижды меченный. // Военно-технический альманах «Тайфун», выпуск 50. – С-Пб, 2007. – С.29 – 35.
6. Калиниченко А.А. Созвездие командора. Сборник рассказов. – Одесса: Астропринт, 2008. – 288 с.
7. Калиниченко Александр Александрович. Трижды меченный. Издание второе, испр. и доп. Выпуск – 8(3) / ВОО «Всеукраинский союз писателей-маринистов. – Одесса: издательство – Центр полиграфии «Успенский», 2013. – 48 с.
8. Олександр Калініченко. Океанами Арєя. – Одеса: КП ОМД, 2015. – 324 с. з іл.
9. Карев В.А. Неизвестный советский «Перл-Харбор» // Ресурс доступа: www.38brzrk.ru/public/russia-parl-harbor/.
10. CVN-65 USS Enterprise. History 1981 – 1985. //Ресурс доступу <http://www.seaforces.org/usnships/cvn/CVN-65-USS-Enterprise-history.htm>.
11. USS Enterprise CVN-65 //Ресурс доступу <http://www.uscarriers.net/cvn65history.htm>.
12. USS Coral Sea (CV-43)// Ресурс доступу http://www.usscoralseacvb-cva-cv-43.us/index_files/Page12146.htm.

© Александр Калиниченко

**СЛЕЖЕНИЕ ЗА АВИАНОСНО-УДАРНЫМ СОЕДИНЕНИЕМ
ВМС США С АВМА «ЭНТЕРПРАЙЗ» ВО ВРЕМЯ УЧЕНИЙ
«FLEETEX» АТОМАРИНАМИ К-42 (пр.627А 26 дивизии 4 флоти-
лии) И К-305 (пр.671 РТМ 45 дивизии 2 флотилии) ТОФ**

1981 – 1985 гг. в новейшей истории стали третьим и последним пиком «холодной войны» (1946 – 1989) между двумя супердержавами – США и СССР. Именно в эти годы установился паритет между противоборствующими сторонами, к которому шли несколько десятилетий. Для подводной лодки К-42 эти годы стали своеобразным рубиконом, который существенно изменил ее судьбу. Авторское освещение противавианосных действий ПЛ К-42 будет неполным, если не предоставит воспоминания других участников этих событий – как на

командном пункте ТОФ, так и освещенных в доступных источниках бывшего противника. Также целесообразно сравнить тождественные действия атомарин разных поколений против одного противника.

Ключевые слова: подводная лодка, авианосец, военно-морские учения «Фли-текс».

© *Oleksandr* KALINICHENKO

SERCH AND TRAKING FOR US NAVY CVBG WITH THE USS CVN-65 «ENTREPRISE» DURING AT THE TIME OF THE NAVAL EXERSISES «FLEETEX» BY THE SOVIET NUCLEAR SUBMARINS K-42 (type 627A of the 26 Division of 4 flotilla) AND K-305 (type 671 RTM of the 45 division of 2 flotilla) OF THE SOVIET PACIFIC FLEET

Abstract. In 1981-1985 period became the third and last peak of the Cold War (1946-1989) between the two superpowers of the United States and the USSR in modern history. It was during these years that a parity was established between the opposing sides, which were several decades. For the submarine «K-42» these years have become a kind of Rubicon, which significantly changed shies life . The authoring coverage of the anti-aircraft operations of the «K-42» will be incomplete if you do not give the memories of other participants in these events at the command post of the Soviet Pacific Fleet and illuminated in accessible sources of the former enemy. It is also useful to compare the identical actions of nuclear submarines of different generations against one enemy.

Key words: submarine, aircraft carrier, naval exersises «FleetEx».