

A Komszomolec K-278 története

1966-ban még Leonyid Brezsnyev volt a Szovjetunió első titkára, és a Fal leomlásának sokkal, de sokkal kisebb volt az esélye, mint a harmadik világháború kitörésének. A fegyverkezési verseny egyik következő állomásaként a szovjetek egy új, az addigiaknál hatékonyabb és halálosabb tengeralattjáró típus fejlesztésébe kezdtek.



A **685-ös Projekt** néven futó fejlesztés az Állami Rubin Tervezőirodánál zajlott. Az új tengeralattjárót új típusú reaktorokkal tervezték megvalósítani, és alkalmasnak kellett lennie a nukleáris és hagyományos töltetű torpedók mellett szintén nukleáris ballisztikus rakéták indítására.

Az iroda a fenti elvárásoknak megfelelően 1974-ben véglegesítette a **Plavnyik-osztály** (NATO kódnevén: **Mike-osztály**) terveit. A nyugati hírszerzők persze igyekeztek minél több információval rendelkezni az új típusról, melynek első prototípusát 1978-ban elkezdtek megépíteni a Szeovmas hajóépítő üzem szeverodvinszki telephelyén.

Komszomolec K-278

Feltételezték, hogy a hajó új fejlesztésű, folyékonyfém ólom-bizmut reaktorokat kap, de a szovjetek időközben a technológia kiforratlansága okán elálltak ezektől a tervektől. Ehelyett az új hajó két hagyományos nyomott vizes, **190 MW** teljesítményű, **OK-650 B-3** típusú reaktort és dupla, titánötvözetekkel megerősített héjszerkezetet kapott.

A tengeralattjáró 120 méter hosszú volt, 8 méter széles és 8.000 tonna vízkiszorítású, és fedélzetén 69 fős személyzet szolgált. A hajótest 7 vízzáró és tűzterjedéstől védett rekeszből épült fel, a személyzet is fokozottan nyomásálló zónákat kapott.

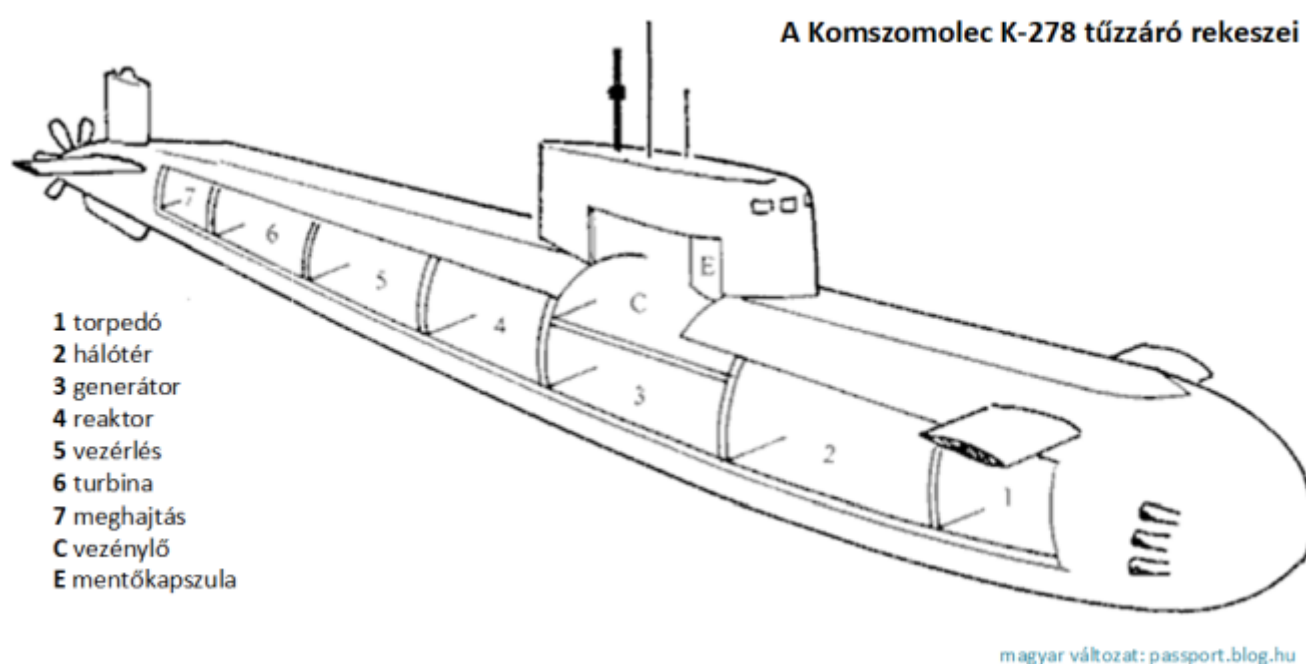
Az új hajóval **Komszomolec K-278** néven 1984-ben kezdték el a próbamerüléseket. A tengeralattjáró szolgálati mélységeként 900 métert határoztak meg és maximális merülési mélységeként az 1250

mért, ezeknek a paramétereknek abban az időszakban az amerikai hajók még a közelébe sem jutottak.

A hajót 1989-ben szolgálatra vezényelték, és a Szovjetunió északi tengerein és a Norvég tengeren járőrözött 39 napos etapokban.

A baleset

1989 április 7-én a hajó 100 mérfölddel délnyugatra a Medve szigetektől tartózkodott. **11:00** órakor a 7. rekeszben egy csőtörés következtében a fő ballaszttartály mellett a levegővel keveredő olaj forró felületre jutott és ott meggyulladt. Az égést jól táplálta a légvezeték oxigénben gazdag levegője, így a lángok gyorsan elterjedtek a modulban.



Vjacseszlav Judin hajógépész a 4. rekeszben gyorsan észlelte a modulban a hőmérséklet emelkedését és megpróbálta hívni az ott tartózkodó személyzetet – eredménytelenül. Ekkor már **Valentin Babenko** főmérnök és **Jevgenyij Vanin** kapitány is az ellenőrzőszobában volt, itt Babenko javasolta a freonos oltórendszer aktiválását, de a kapitány késlekedett a döntéssel.

Kicsit később aztán aktiválták az oltórendszert, de elkéstek vele. A 7. modulból a nagynyomású légvezetékrendszeren keresztül a lángok tovább terjedtek a többi rekeszre is. A szomszéd rekeszben voltak a reaktorok generátorai, melyek a tűz miatt kiestek, a reaktorok védelmi rendszere aktiválódott, a hajó áram nélkül maradt, a hajócsavar is leállt.

Ekkor a tengeralattjáró 150 méteres mélységben tartózkodott. **11:13**-kor a hajó olajszivattyúi is leálltak, a hidraulikus vezérlés megszűnt, ezzel a kormányszervek vezérlése is ellehetetlenült. Vanin kapitány ekkor elrendelte a ballaszt-tartályok vészürítését, ezzel a hajó 90 méterre emelkedett, majd a megismételt eljárással sikerült a felszínre vinni a lángokban álló tengeralattjárót. Itt kódolt vészhívásokat indítottak.

11:21-re a tűzzáró rekeszek ellenére a lángok az összes modulra áttértek a kábelcsatornákon

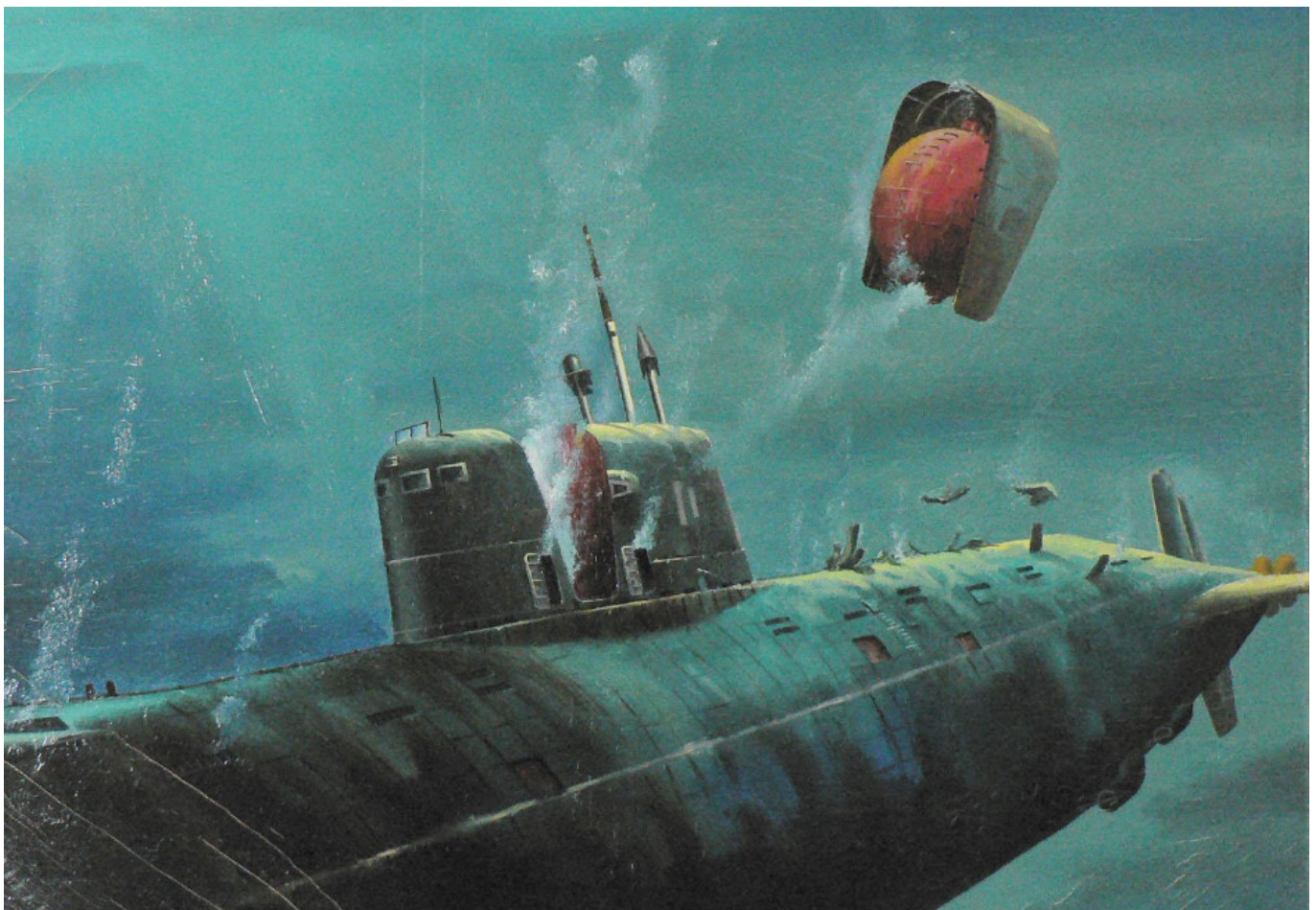
keresztül. A szellőzőrendszeren keresztül az elégtelen égések mérgező égésterméke, a szén-monoxid kezdett szétterjedni a hajóban. Judin és egy társa a szomszédos rekeszekből próbálják menteni a személyzet még életben maradt tagjait, eközben a 3-as rekeszben Roman Filippov megkísérelti újraindítani a hajó dízelgenerátorát.

12:19-kor Vanin kapitány felhagy az eredménytelen kódolt üzenetek küldésével és nyílt segélykérő üzeneteket kezd küldeni. A haditengerészet veszi az üzeneteket, és gyors keresés eredményeként 3 szovjet hajót is találnak a Komszomolec 70 kilométeres körzetében – ezeket értesítik a balesetről és menteni küldik őket, viszont a norvég hatóságokat nem értesítik a vészhelyzetről.

14:20-kor az időközben a Kola-félszigetről elindított mentő repülőgép felveszi a kapcsolatot Vanin kapitánnyal, miközben a legénység életben maradt tagjai a hajó fedélzetén gyülekeznek. Mindenki megnyugszik a repülőgépet látva, úgy gondolják, hogy közel a segítség. A tenger hőmérséklete 4° C, ebben maximum 15 percnyi esélyük van a túlélésre. Az elkövetkező 2 órában úgy tűnik számukra, hogy a történéseket az ellenőrzésük alatt tudják tartani, a felszíni mentést 18 órára várják. Többen visszatérnek a tengeralattjáróra, hogy megkíséreljék menteni azt.

16:30-kor továbbra is a hajó megmentésében bizakodó Vanin elrendeli két ballaszt-tartály megnyitását, hogy a hajót irányíthatóvá tegye. Ez a terv nagyon balul sül el, a ballaszt tartályokból elszökik a levegő és a tengeralattjáró gyorsan süllyedni kezd. **16:42**-kor a kapitány utasítja a legénységet a tengeralattjáró elhagyására.

17:00 órakor a két mentőcsónakot felfújják és vízre bocsátják, miközben a Komszomolec elmerül. Az egyik mentőcsónak ráadásul felborul, de néhányan meg tudnak kapaszkodni az oldalán, a másik pedig túl messze sodródik a baleset helyszínétől. A tutaj oldalán kapaszkodó emberek kezei zsibbadni kezdenek, mire a hajóorvos Zajats azt javasolja nekik, hogy a fogukkal kapaszkodjanak a kötelekbe.



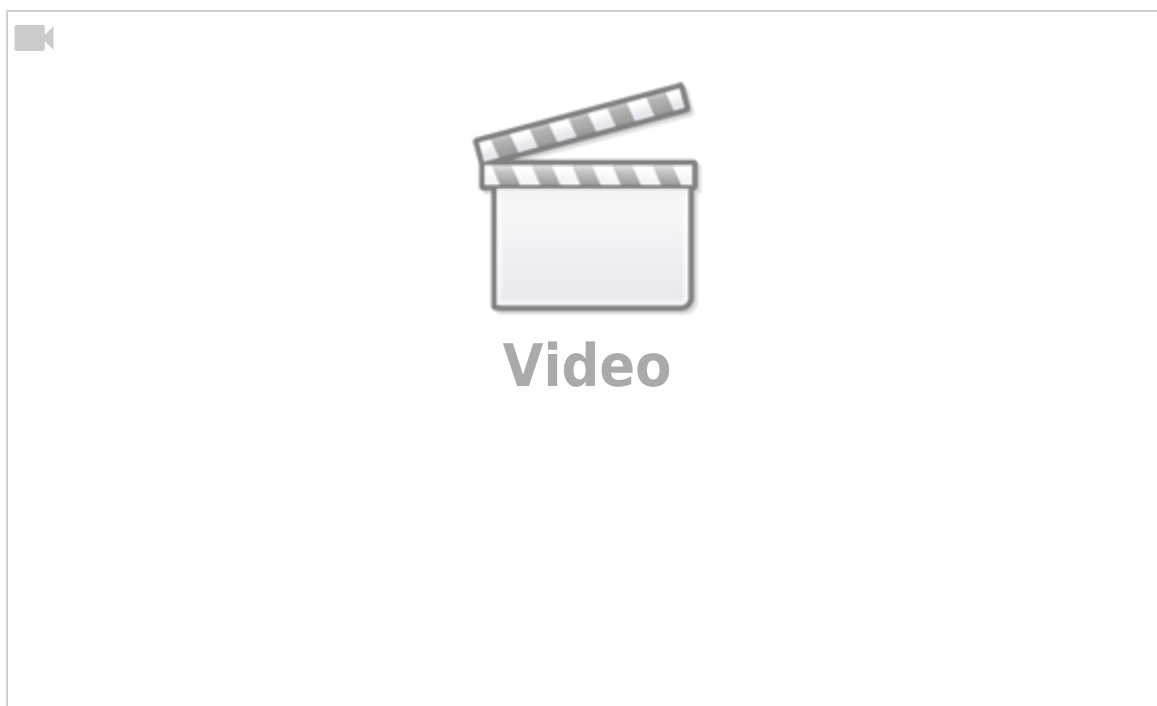
Hatan rekednek a süllyedő Komszomolecen. Utolsó reménységük a mentőkapszula, de a tengeralattjáró túl gyorsan merül, és a kapszula elakadt. Miközben próbálják kioldani, egy robbanás rázza meg a merülő roncsot, és a kapszula is elszabadul, de csak egy ideig tör a felszín felé. Egyiküknek, Sljuszarenko-nak sikerül itt kiszabadulnia a kapszulából, a többieket a meghibásodott mentőegység magával viszi a mélybe.

A baleset túlélőit, a 69 fős személyzetből 30 tengerészt **18:00**-kor veszi a fedélzetére a helyszínre riasztott Alekszej Hlobosztov szovjet halfeldolgozó hajó.

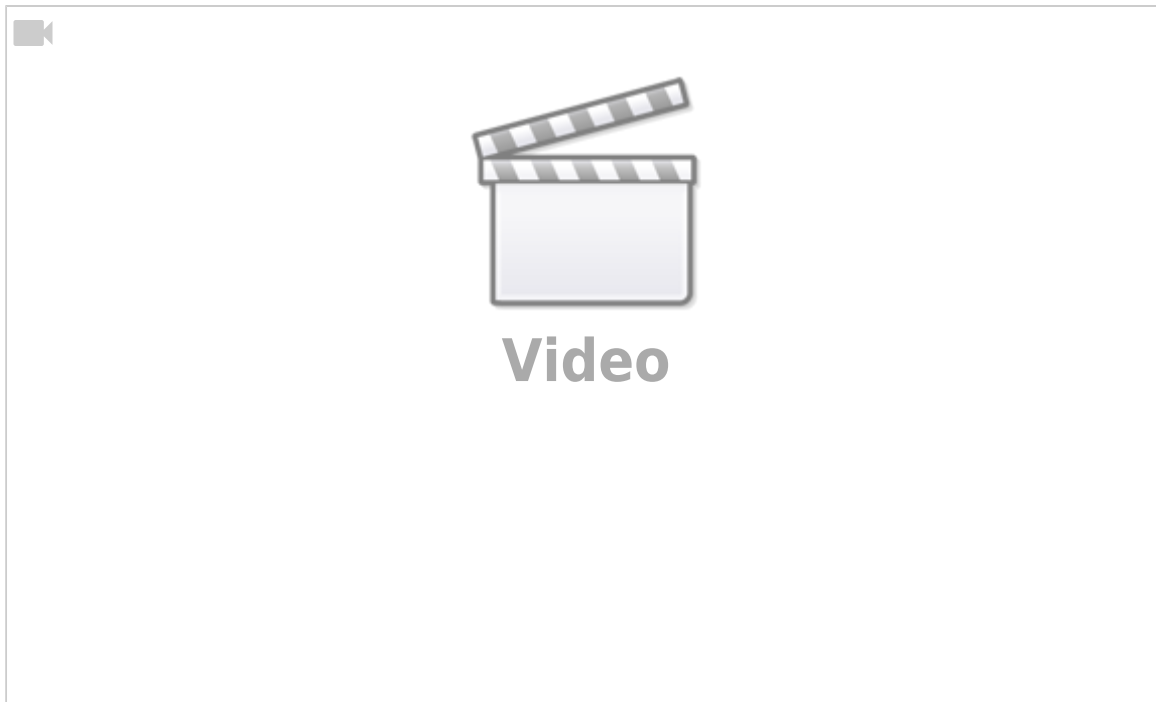
Következmények

A szovjet hatóságok helyi rutin szerint megpróbálták elhallgatni a baleset következményeit, de aztán a nagy nemzetközi nyomás meghátrálásra kényszerítette őket. Elismerték, hogy a tengeralattjáró reaktoraiban 116 kg dúsított urán maradt, és ezen kívül kettő, egyenként két kg plutónium-239 izotópot tartalmazó atomtöltet is található a roncsban. A roncsához több feltáró expedíciót is küldtek, ezek a hajótesten végigfutó repedésekről és egyre súlyosabb szerkezeti károkról számolnak be.

Legutóbb 2019. július 8-án a norvég «**Ægir 6000**» nevű személyzet nélküli kutatóhajó ereszkedett le az 1700 méter mélyen fekvő roncsra, hogy készítsen arról néhány felvételt:



A szovjetek a sugárzás szintjét is próbálták elbagatellizálni, de a mérések alapján egyes helyeken ez elérheti a 100 Bq per liter értéket is, ez mintegy 100.000-szeresen haladja meg a normális 0,001 Bq per liter értéket. Ez a hatalmas érték egy szellőzőnyílásban mérhető, ahonnan szemmel láthatóan forró és szennyezett víz távozik a roncsból, vélhetően a reaktoroktól. A mérésről a lenti felvétel tanúskodik:



A szovjetek (aztán persze az oroszok mitől cselekednének másként) meglehetősen nagyvonalúan, konkrétan trehány módon bántak a halálos fegyvereikkel és nagy technológiai fegyelmet igénylő nukleáris reaktoraikkal, erről tanúskodjanak a lent megtalálható, már a blogon is kitérő történetek.

És hogy tanultak-e ezekből? Meglátásom szerint nem. Elég, ha arra a rövidhírről gondolok, hogy most bocsátották útjára az „Akademik Lomonoszov”-ot, az első 70 MW-os úszó atomerőművet. „Ellenáll a cunaminknak és elsüllyeszthetetlen” - nyilatkozta róla az erőmű igazgatója, Dimitrij Alekszejev.

Óh, hányszor hallottuk már ezt..

Kedves olvasóm! Ha már idáig eljutottál az olvasásban, talán joggal feltételezhetem, hogy nem volt teljesen érdektelen számodra ez a bejegyzés. Jaj, le ne ixelj még; nem pénzt akarok tarhálni.

Pusztán annyit kérek, hogy ha van olyan ismerősöd, akivel jól tudnál vitatkozni az itt leírtakról, vagy csak simán megosztanád vele, kérlek, ne késlekedj!

Továbbra is keresek megjelenési lehetőséget az írásaim számára. Ha esetleg van ötleted, oszd meg velem! Elérhetőségeim az [Impresszumban](#) találhatóak.

A passport.blog jelenlegi egyetlen megjelenési lehetősége a Facebook. Ha értesülni szeretnél az új bejegyzésekről, kövesd a [Bolyongó Facebook oldalt](#).

Ha szeretnéd a bejegyzést kinyomtatni, vagy önálló formában menteni, ennek a legegyszerűbb módja a PDF formába konvertálás. Ezt a jobb oldali, fentről negyedik (Adobe) ikonnal teheted meg.

Eddigi bejegyzések a bolyongó.hu-n

Az összes bejegyzés ABC-be rendezett [indexe itt található](#). A blog helyekhez köthető bejegyzései a google.maps térképen is megtalálhatók: [A világ valódi csodái](#). A mostanában a blogon megjelent

írások a [főoldalon](#) jelennek meg.

2026/05/28 18:05

Források

cia.gov: [The Komsomolets Disaster](#)

origo.hu: [Lappangó titkok a Barents-tenger mélyén](#)

wikipedia: [Soviet submarine K-278 Komsomolets](#)

[történelem](#), [baleset](#), [tűz](#), [nukleáris](#), [tengeralattjáró](#), [hidegháború](#), [2019](#), [Norvégia](#), [Szovjetunió](#), [Mike](#), [plútónium](#), [Urán](#), [Komszomolec](#), [K-278](#), [Ægir 6000](#), [Rubin Tervezőiroda](#), [Leonyid Brezsnyev](#), [Szeverodvinszk](#), [ólom-bizmut](#), [reaktor](#), [1989](#), [elsüllyed](#), [Jevgenyij Vanin](#), [mentőegység](#), [plutónium-239](#), [sugárzás](#), [baleset](#), [elhagyatott](#), [hajózás](#), [tech](#)

Bejegyzésmegtekintések száma: 118

From:

<https://mail.bolyongo.hu/> - **bolyongó**

Permanent link:

https://mail.bolyongo.hu/doku.php?id=passport:a_komszomolec_tortenete

Last update: **2026/04/21 12:28**

