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.

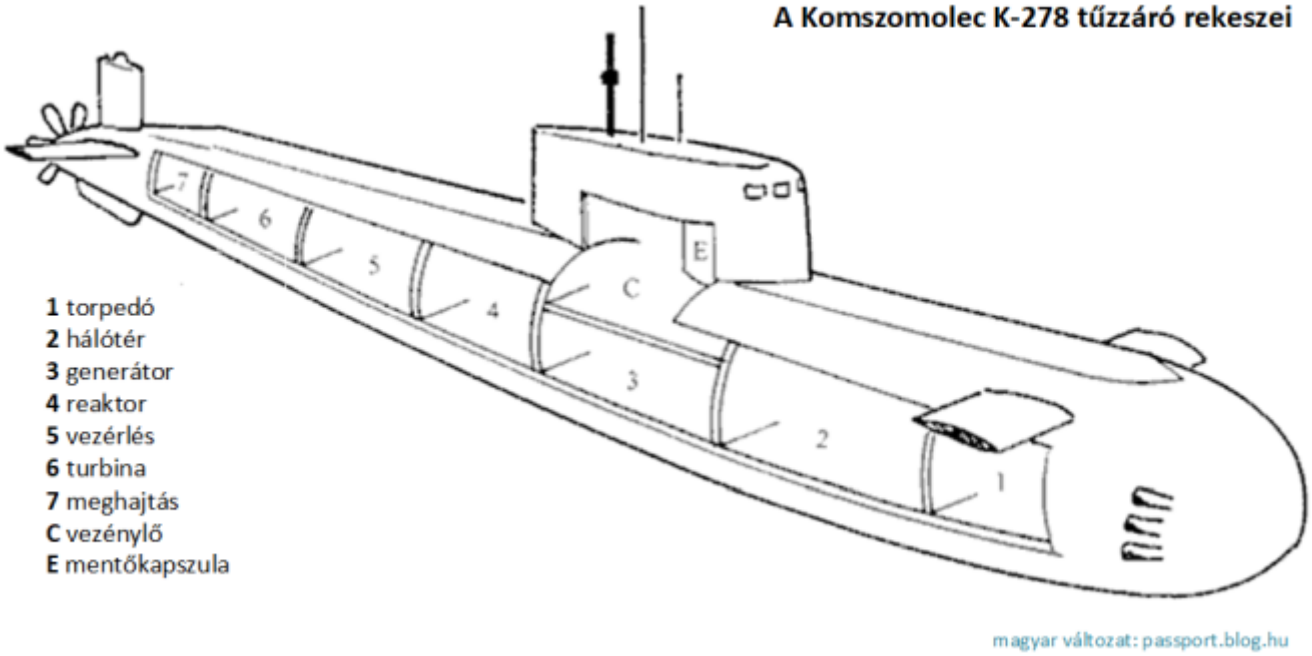
Az új hajóval **Komszomolec K-278** néven 1984-ben kezdték el a próbamerüléseket. A tengeralattjáró szolgálati mélységeként 900 métert határoztak meg és maximális merülési mélységként az 1250

métert, 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 átterjedtek a kábelcsatornákon

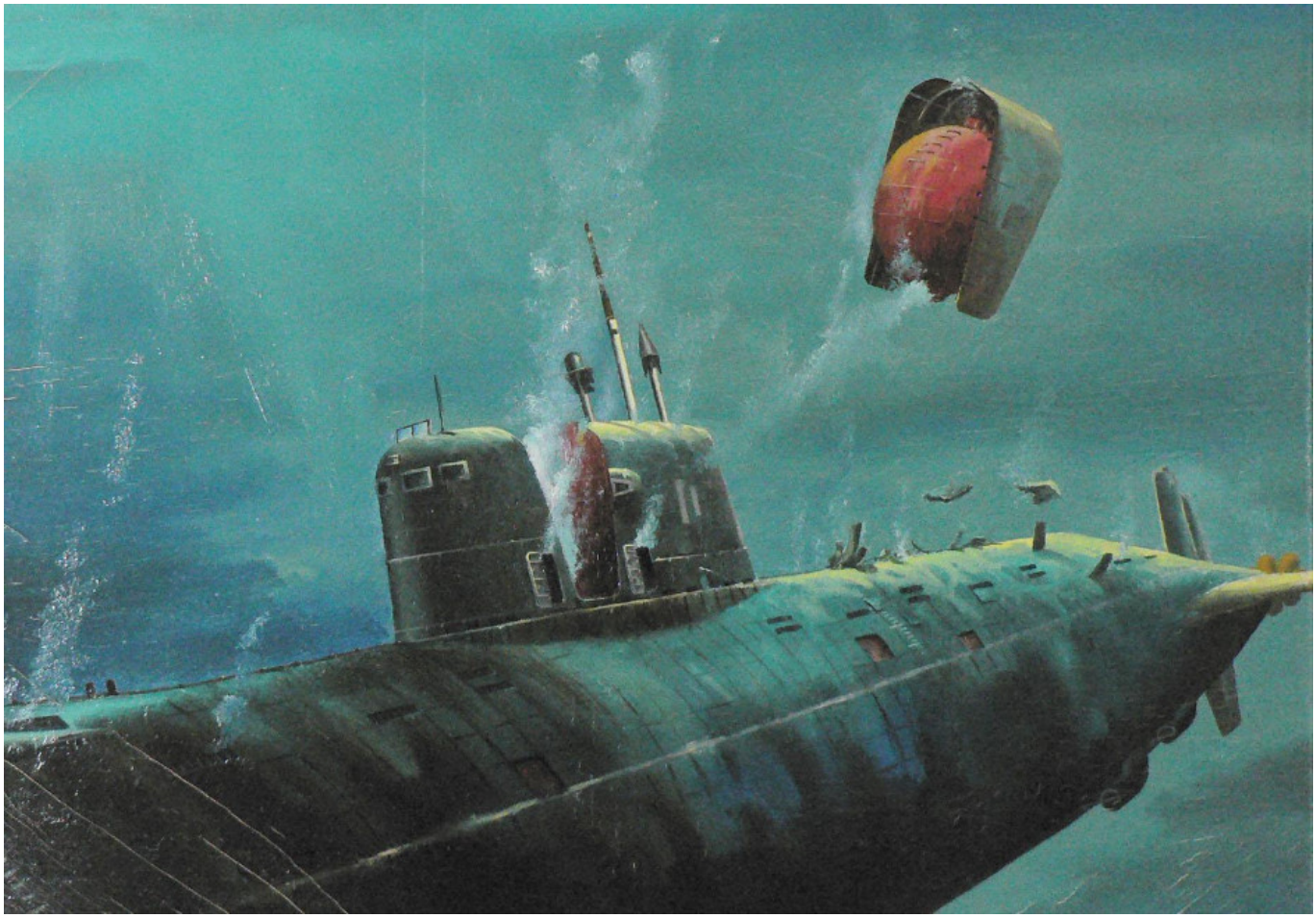
keresztül. A szellőzőrendszeren keresztül az elégtelen égések mérgező égésterméke, a szén-monoxid kezdett szétterjedni a hajóban. Judin és egy társa a szomszédos rekeszekből próbálják menteni a személyzet még életben maradt tagjait, eközben a 3-as rekeszben Roman Filippov megkíséreli újraindítani a hajó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



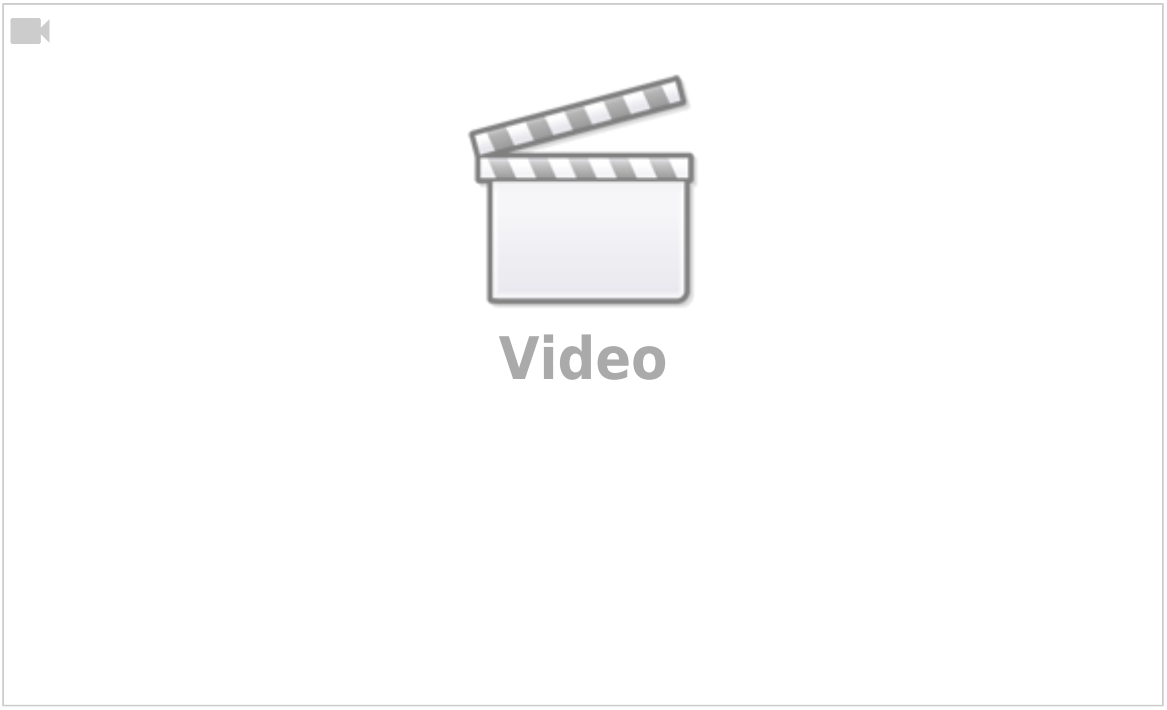
Hatan rekednek a süllyedő Komszomolecen. Utolsó reménységük a mentőkapszula, de a tengeralattjáró túl gyorsan merül, és a kapszula elakadt. Miközben próbálják kioldani, egy robbanás rázza meg a merülő roncsot, és a kapszula is elszabadul, de csak egy ideig tör a felszín felé. Egyiküknek, Sljuszarenko-nak 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 Hlobusztov szovjet halfeldolgozó hajó.

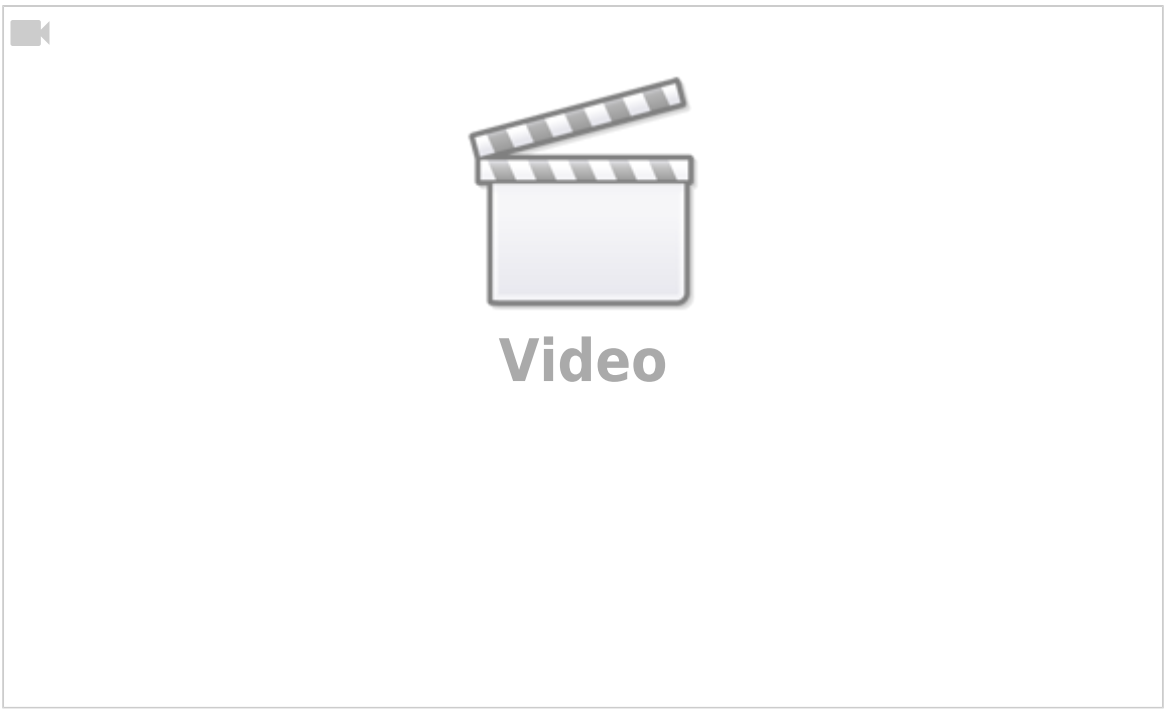
Következmények

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 roncson. A roncshoz 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 roncshoz, 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, konkrétabban trehány módon bántak a halálos fegyvereikkel és nagy technológiai fegyelmet igénylő nukleáris reaktoraikkal, erről tanúskodjanak a lent megtalálható, már a blogon is kitárgyalt történetek.

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

Óh, hányszor hallottuk már ezt..

Ez egy elfeledett sarka a netnek, örülök, hogy sikerült elvetődnöd ide!

Továbbra is keresek megjelenési lehetőséget az írásaim számára. Ha esetleg van ötleted, oszd meg velem! Elérhetőségeim az Impresszumban találhatók.

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, plútonium, 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: 215

From:
https://mail.bolyongo.hu/ - **bolyongó**

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

Last update: **2026/08/17 03:21**