

КС-1 «КОМЕТА»

Чтобы защитить побережье СССР от американских авианосцев, советское правительство 8 сентября 1947 г. поручило ОКБ-51 разработать авиационный самолёт-снаряд 14X «Комета» с радиолокационной системой наведения. Но неудачи с проектами 10X и 16X (см. предыдущий выпуск), и недостатки немецкого прототипа ФАУ-1 заставили передать заказ ОКБ-155 Микояна и Гуревича. Те взяли за основу компоновку реактивного истребителя МиГ-9, но вскоре перешли на скоростную схему со стреловидным крылом по типу МиГ-15. На носителе Ту-4К поставили два держателя БД-КС, а локаатор «Кобальт» заменили станцией наведения снаряда, получившей, как и вся система, название «Комета».

Обнаружив цель за 100–200 км, оператор брал её на автоматическое или ручное сопровождение и с расстояния 90–70 км пускал снаряд. Тот входил в луч РЛС «Комета» К-I носителя и начиналось наведение по методу трёх точек: антенны РЛС носителя, приёмника К-III снаряда и цель удерживались на прямой. При отклонении уровень сигнала в приёмнике К-III понижался и он давал команду возвращения на курс автопилоту. Затем включалась полуактивная радиолокационная головка самонаведения снаряда К-II, «ловившая» уже не прямой луч РЛС, а отражённый от цели. Когда до неё оставалось 20 км, система К-III отключалась, а головка переходила в режим захвата и вела снаряд по этому сигналу до встречи с бортом вражеского корабля. Наведение занимало 10–12 минут, за которые носитель сближался с целью на 40 км. Крылатая ракета КС-1 постепенно снижалась до 400 м, выходя из поля

зрения локаторов противника. С турбореактивным двигателем РД-500 она развивала скорость 1150 км/ч и была очень трудной целью.

Для отработки наведения сделали летающие лаборатории на базе МиГ-9, Ли-2, Як-11 и По-2, а также пилотируемые самолёты-аналоги «К» с кабиной на месте БЧ и шасси для посадки. Первый пуск аналога с борта Ту-4К летом 1951 г. был неудачен, но дефекты удалось устранить и на Госиспытаниях в 1952–1953 гг. из 12 пусков успешны были 8. В первом из них шедший на дистанционном управлении крейсер «Красный Кавказ» был потоплен одной ракетой. Конечно, корабль был старый, но при переоборудовании в мишень его живучесть была повышена, и это произвело впечатление — бронейная БЧ весом в тонну это была сила! Систему Ту-4КС приняли на вооружение Авиации ВМФ в начале 1953 г., а её создателей наградили Сталинской премией. В носители переоборудовали около тридцати Ту-4, а выпуск снарядов КС-1 «Комета» развернули на заводе № 1 в Дубне в 1952 г. Они пошли на вооружение 124-го и 5-го полков авиации Черноморского флота, ставших первыми частями нашей ракетноносной авиации.

Госиспытания завершились в 1954 г. По их результатам система была доработана и получила название «Комета-М». Поначалу пуски проводились одиночно с дистанции 60–65 км — вероятность прямого попадания была 81%. Но противник располагал средствами радиоэлектронных помех и реактивными перехватчиками.

В 1954 г. завершились испытания реактивного ракетносца Ту-16КС. Система наведения «Комета» К-I с кабиной оператора была смонтиро-

вана в его бомбоотсеке, а под крылом установили два держателя БД-187 для снарядов КС-1. Казанский авиазавод построил сто Ту-16КС, из которых 59 имели систему дозаправки «крыло-крыло» и именовались Ту-16КС(ЗА).

Снаряды «Комета» тоже постоянно совершенствовались — улучшалось качество изготовления, повышалась надёжность. Дальность пуска довели до 140 км, обеспечили возможность последовательного пуска двух снарядов с одного носителя, групповую атаку цели колонной и с пересекающихся курсов. Новая аппаратура наведения давала вероятность прямого попадания более 80% в простой и 60% в сложной помеховой обстановке, то есть каждый носитель обязательно поражал цель.

Ракетносцы Ту-16КС находились на вооружении черноморских 124-го и 5-го авиаполков, 574-го полка ВВС Северного флота, а также 568-го и 570-го полков Тихоокеанского флота. Они пока именовались морскими минно-торпедными, но уже были ракетносными.

Новым оружием заинтересовалась и дальняя авиация, начав формирование двух полков, которые должны были получить вариант снаряда «Комета» с ядерной боевой частью. Но на вооружение поступила другая, более совершенная и универсальная ракета, под неё переоборудовали 65 самолётов Ту-16КС, а остальные передали Индонезии и Египту, которые тоже решили бороться с мировым империализмом.

Авиационно-ракетная система «Комета» служила недолго, но имела громадное значение, как не имевшая аналогов в мире. Это был чрезвычайно эффективный асимметричный ответ авианосцам НАТО.

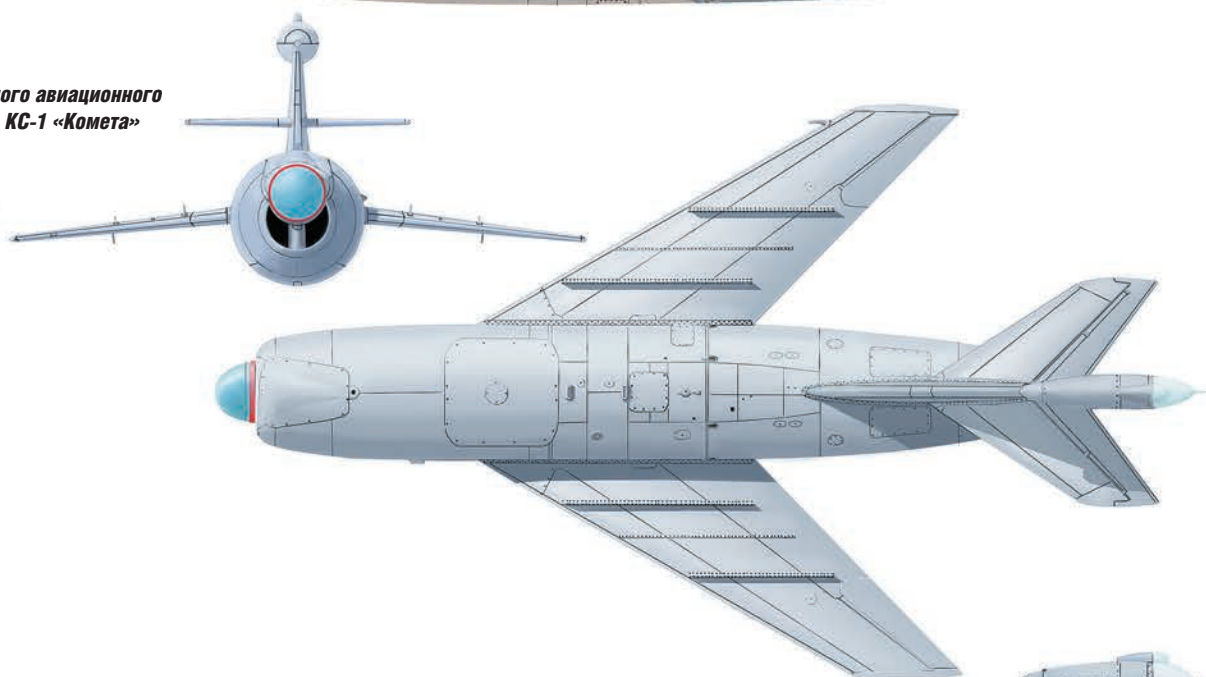
Тактико-технические данные самолёта-снаряда КС-1 «Комета»

Система наведения: приёмник К-III, ПАРГСН К-II «Комета-М», автопилот АПК-5В, высотомер. **Двигатель** турбореактивный РД-500К, тяга 1500 кгс. **БЧ** бронейная, 1015 кг. **Дальность пуска** 80–140 км. **Скорость** 1150 км/ч. **Высота полёта** 4000–400 м, пикирование на конечном участке. **Высота пуска** 2000–4000 м. **Вероятность попадания** 81% (60% в условиях помех). **Масса стартовая** 2850 кг. **Длина** 8,29 м. **Диаметр корпуса** 1,12 м. **Размах крыла** 4,722 м. **Площадь крыла** 8,5 м².

**Экспериментальный
пилотируемый
самолёт «К» — аналог
крылатой ракеты
КС-1 «Комета»
для отработки системы
наведения пуском
с носителя Ту-4КС**



**Общий вид серийного авиационного
самолёта-снаряда КС-1 «Комета»**



**Самолёт-снаряд КС-1 «Комета»
на транспортировочной тележке**



**Самолёт-снаряд КС-1 «Комета»
на балочном держателе БД-187
ракетоносца Ту-16КС**

