

В.В. ЄПІФАНОВ, канд. техн. наук, **Л.М. БЕСОВ**, д-р. істор. наук,
Н.В. ЄПІФАНОВА (м. Харків)

ГОЛОВНИЙ КОНСТРУКТОР ВАЖКИХ ТАНКІВ

Приведены основные этапы жизни и творческой деятельности выдающегося конструктора танков и машин специального назначения Ж.Я. Котина

The main stages of life and creative activity of the outstanding tanks and special-purpose vehicles constructor Zh.Ya. Kotin are presented



Жозеф Якович Котін народився 10 березня 1908 року (26 лютого за старим стилем) у місті Павлограді Катеринославської губернії (нині Дніпропетровська область). Був п'ятою дитиною в родині. Парові млини, які обслуговував батько, давали прибутки, яких вистачало на життя й на навчання сина та дочок у гімназіях. Перша світова й громадянська війни перетворили життя павлоградців у справжнє пекло. Безперервні пограбування збільшили голод. Ніхто

не міг зрозуміти, чому люди, що ростили хліб, що постачали добірним борошном Королівський двір Великої Британії, найбільші міста Росії й Туреччини, зрештою залишилися без хліба, вимирали родинами.

Рятуючись від кривавого терору, насильства й пограбувань, родина Котіних переїхала до Харкова. Тринадцятилітнім хлопчиськом пішов на Харківську біржу праці. Брався за будь-яку роботу. Лише у 1923 році вдалося влаштуватися учнем слюсаря котельно-механічного заводу "Труд". Уже тут виявилася творча натура Жозефа, – він удосконалив слюсарні лещата й одержав на них патент. У 1927 році Котін закінчив вечірній робітфак і за настійною вимогою батьків став студентом медичного інституту, але його приваблювала техніка. Перевівся на механічний факультет Харківського технологічного інституту (зараз Національний технічний університет "Харківський політехнічний інститут" (ХПІ)) [1; 2, с.25].

У 1929 році технологічний інститут перейменовано в ХПІ. Останній у 1930 році р був реорганізований у шість самостійних інститутів. У одному з

них – Харківському механіко-машинобудівному інституті – створено кафедру тракторобудування, яку очолив М.І. Медведєв, який згодом став академіком Української академії сільськогосподарських наук. Кафедру створили та розвинули за підтримки таких промислових гігантів як Харківський паровозобудівний завод, Харківський тракторний завод і вона була науковим цехом цих підприємств[3, л. 8].

Після закінчення третього курсу в 1930 році разом з іншими відмінниками навчання Жозеф спрямований до Військово-технічної академії імені Ф.Е. Дзержинського (м. Ленінград). Ж.Я. Котін захистив дипломний проект з колісно-гусеничного танку на базі вузлів вантажного автомобіля АМО-3 у присутності командуючого військами Ленінградського військового округу М. М. Тухачевського.

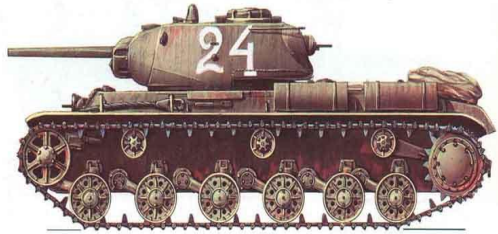
Ж.Я. Котіна залишили для роботи в академії й призначили військовим інженером-конструктором науково-дослідного відділу. За матеріалами дипломного проекту було виготовлено кілька танків МС-1. Саме тут він створив кулеметну установку на базі мотоцикла. Установка з кулеметом конструкції В.О. Дегтярьова демонструвалася під час параду на Червоній площі. З 1932 року Ж.Я. Котін проходив службу в науково-дослідному відділі Військової академії механізації й моторизації, був начальником проектно-конструкторського сектора, а згодом начальником відділу. До сфери його діяльності входила розробка конструкцій важких танків, експерименти з повітряного десантування й приводнення танків Т-37 і Т-38, що плавають, шляхом скидання їх з літаків з невеликої висоти без застосування парашутів [4, с.120-121].

У травні 1937 року Котіна було призначено на посаду головного конструктора спеціалізованого конструкторського бюро (СКБ)-2 найбільшого в країні Кіровського заводу (м. Ленінград). На той час Кіровський (колишній Путилівський) завод серійно виготовляв середні танки Т-28. Під час перебування на чолі СКБ-2, Ж.Я. Котін вносить зміни щодо конструкції цього танка, що дозволило підвищити його надійність і поліпшити деякі характеристики. Одночасно в бюро було розроблено новий багатогарматний танк прориву із протиснарядним бронюванням СМК (Сергій Миронович Кіров). У лютому 1939 року в СКБ-2 було розпочато розробку однобаштового важкого танка КВ (Клим Ворошилов). Підвищенню технічного рівня танків сприяла розробка експериментальних вузлів і систем, таких як індивідуальна торсіонна підвіска, опірні котки із внутрішньою амортизацією, планетарна бортова передача. Перший зразок танка КВ був виготовлений у вересні 1939 року й разом зі СМК і низкою інших машин відправлений на Карельський перешийок задля участі в прориві лінії Маннергейма. Танки, що мають товсту броню, показали в цій операції незаперечні переваги, причому танк КВ, оснащений новим дизельним двигуном типу В-2, виявився рухливішим і менш уразливим, ніж танк СМК [5, с.200, 207].

До речі, легендарний двигун В-2 був створений на Харківському паровозобудівному заводі (нині ДП “Завод імені Малишева”) під керівництвом випускників ХПІ – директора заводу І.П. Бондаренка, головного конструктора з дизелебудування К.Ф. Челпана й начальника КБ Я.Є. Віхмана [6, с.39-42, 48-51].

У грудні 1939 року важкий танк КВ, як і новий середній танк Т-34, був узятий на озброєння Червоної Армії. Разом з тим, у боях на лінії Маннергейма виявилася нагальна потреба застосування потужнішої зброї, ніж 76-мм гармата танка КВ. Тому для придушення ворожих дотів на початку 1940 року була терміново розроблена установка 152-мм гаубиці у башті збільшеного розміру. Чотири зразки нового танка КВ-2 були виготовлені й перевірені під час боїв. Вони показали високу бойову ефективність і повну невразливість від вогню протитанкової артилерії супротивника.

В 1940 – 1941 роках у СКБ-2 розроблявся варіант легкого танка із протиснарядним бронюванням Т-50. Продовжуючи роботи з удосконалення важкого танка, СКБ-2 розробило в 1940 році 63-тонний “Об’єкт-220” з 85-мм зенітною гарматою КБ



Важкий танк КВ

В.Г. Грабіна. До цього періоду належать роботи у галузі створення литих башт, виконані на Іжорському заводі. На серійний танк КВ була поставлена могутніша гармата, лита башта, на лобові листи корпусу було наварено додаткову броню. Були розгорнуті роботи й щодо створення інших важких танків і самохідних артиллерійських установок (САУ): 51-тонного танка КВ-3, 100-тонного танка КВ-5, САУ з 152-мм морською гарматою й ін. Однак до початку війни ці роботи завершені не були [7, с.126-128, 170-172].

З початком Великої Вітчизняної війни було створено Наркомат танкової промисловості й Котіна призначають заступником наркома. Потрібні були неймовірні зусилля, щоб різко збільшити випуск бойових машин, необхідних фронту. Захопивши Київ, Мінськ, німці рвалися до Москви, підійшли до Ленінграда, а Кіровський завод день і ніч продовжував випуск танків, які йшли в бій прямо із заводських цехів. У вересні 1941 року за видатні заслуги в організації серійного виробництва танків Ж.Я. Котін разом з директором заводу І.М. Зальцманом стали першими Героями Соціалістичної Праці серед танкобудівників [4, с.124, 181-182].

Пізною осінню 1941 року Кіровський завод евакуювався на Урал. У глибокому тилу був створений Танкоград, і головним конструктором цього гіганта призначили Ж.Я. Котіна. В 1943 році Котін став начальником і головним конструктором танкомоторного заводу № 100, що відокремився від Че-

лябінського Кіровського заводу. За роки війни з воріт Танкограда вийшло 18 тисяч танків і самохідних гармат, а також більше 50 тисяч двигунів до них. У серійному виробництві були освоєні танки й САУ, у тому числі важкі танки КВ-1С, КВ-85, ІС (Йосип Сталін)-1 з 85-мм гарматою, ІС-2 і ІС-3 з 122-мм гарматою (обидві гармати конструкції Ф. Ф. Петрова), 122-мм САУ СУ-122 і ІСУ-122, 152-мм САУ СУ-152 і ІСУ-152. Було створено безліч дослідних зразків: САУ із трьома гарматами, вогнеметний танк КВ-8, танк із 122-мм гаубицею КВ-9, середній танк КВ-13, варіант важкого танка КВ-1К з додатковим розміщенням чотирьох реактивних снарядів і ін. Наприкінці війни створюються важкі танки ІС-4, ІС-5 і ІС-7, САУ ІСУ-130 і др. [7, с.238, 242-243, 272, 284, 299, 263, 353].

Машини, розроблені в роки Великої Вітчизняної війни й у перший післявоєнний період під керівництвом генерал-майора, а потім генерал-лейтенанта інженерно-технічної служби Ж. Котіна, втілювали в собі багато оригінальних ідей і конструктивних рішень. До їхнього числа можна віднести планетарні трансмісії й нові типи механізмів повороту, убудовані в балансири амортизатори, ежекційну систему охолодження, механізм досилання снаряда й заряду, пучкові торсіони й низку інших вузлів і пристроїв. Було, зокрема, здійснено спробу створити електротрансмісію для танка ІС-6.

Навесні 1946 року Жозеф Якович Котін повернувся до Ленінграду. У діяльності Ж.Я. Котіна помітним є віддання переваги окремим видам техніки, зокрема, важким танкам, прагнення максима-



Важкий танк Т-10

льно наситити ці машини новими рішеннями. У березні

1949 року Ж.Я. Котіна призначили директором знову утвореного Всесоюзного науково-дослідного інституту транспортного машинобудування (ВНДІ-100) [8, с.12]. Науково-дослідній роботі, спрямованій на рішення загальногалузевих завдань, в інституті приділялося другорядне місце й в 1951 році ВНДІ-100 був звільнений від конструювання серійних зразків і конструкторського забезпечення виробництва Кіровського заводу. У зв'язку із цим Ж.Я. Котін зосередив свою діяльність на керівництві СКБ, що було перейменовано в особливе КБ танкобудування (ОКБТ). У цей час, під керівництвом Котіна створюються дослідні зразки важких танків, дослідні танки з ракетним озброєнням, 406-мм САУ й 420-мм міномет, останній серійний важкий танк Т-10, танк ПТ-76, що плаває, бронетранспортер БТР-50П.

На базі Т-10 і ПТ-76 наприкінці 1950-х років було створено багато спеціальних машин: САУ з 152-мм гарматою, а також шасі для самохідних пускових установок і інших самохідних агрегатів для тактичних, оперативно-тактичних і стратегічних ракет, броньовані тягачі [9, с.28-29].

Разом з роботами у галузі військових гусеничних машин Котін у післявоєнні роки очолював роботи зі створення трельовального трактора КТ-12, а на початку 60-х років – колісного трактора великої потужності К-700 “Кіровоць”. Енергонасичений “Кіровоць” (клас 50 кН) був і залишається, поряд зі своїми колісними “побратимами” – “Беларусю” (клас 14 кН) і Т-150К (клас 30 кН) Харківського тракторного заводу ім. С. Орджонікідзе, – одним з основних сільськогосподарських тракторів [1].



Танк ПТ-76, що плаває

Характерною рисою діяльності Жозефа Яковича на посаді головного конструктора, а в період з 1968 по 1972 роки – заступника міністра й з 1972 року – члена науково-технічної ради міністерства оборонної промисловості СРСР, був постійний творчий пошук, прагнення побачити нове, перспективне навіть там, де воно в явній формі ще не проглядається.

Це належало до застосування газотурбінного двигуна, розробки систем стабілізації, керування реактивними снарядами й до ряду інших робіт [10, с.198-199]. У 1968 році на посаді головного конструктора ОКБТ Ж.Я. Котіна заступив випускник кафедри тракторобудування ХПІ Н. С. Попов, у подальшому Герой Соціалістичної Праці, лауреат Ленінської премії.

Жозефу Яковичу Котіну було надано вчені ступені й звання доктора технічних наук (1943), професора, Заслуженого діяча науки й техніки РРФСР (1968), він очолював протягом декількох років кафедру в Ленінградському політехнічному інституті. З 1965 року він носив військове звання генерал-полковника. Був відзначений званням Героя Соціалістичної Праці (1941), одержав чотири Сталінські (Державні) премії СРСР (1941, 1943, 1946, 1948), кавалер чотирьох орденів Леніна, орденів Суворова I і II ступеня, двох орденів Жовтневої Революції, ордена Червоного Прапора, трьох орденів Трудового Червоного Прапора, орденів Вітчизняної війни I ступеня, Червоної Зірки, ордена “Знак Пошани” і багатьох медалей. В 1946-1950 і 1966-1970 роках депутат Верховної Ради СРСР [11, с. 286].

Помер Жозеф Якович 21 жовтня 1979 року. Похований на Новодівочому цвинтарі в Москві. Зберігають пам'ять про свого земляка в Павлограді: у краєзнавчому музеї розгорнута експозиція про його життя й діяльність, на високому п'єдесталі встановлений один з котінських важких танків ІС-3.



Трактор К-700

В 1986 році альпіністи Дніпропетровська зробили сходження на безіменний пік 4820 м Тянь-Шаню, назвали скорену ними вершину на честь славетного сина України й установили меморіальну дошку.

У нашому університеті шанують видатних випускників, багатьом з них установлені пам'ятні дошки. Думаємо, що Жозеф Якович Котін є гордістю й славою ХПІ й пам'ятна дошка з його ім'ям прикрасить один з корпусів.

Список літератури: 1. Сайт - <http://legion.wplus.net> 2. Харківський політехнічний: Випускники – гордість та слава. – Харків: Прапор, 2000. – 88 с. 3. *Медведев Михаил Иванович*. Личное дело №57482, 1956-1957 / Архив НТУ “ХПИ”. – 111 л. 4. *Ибрагимов Д.С.* Противоборство. – Москва: ДОСААФ, 1989. – 495 с. 5. *Александров Е.Е., Епифанов В.В.* Быстроходные гусеничные и армейские колесные машины: краткая история развития. – Харьков: НТУ “ХПИ”, 2001. – 376 с. 6. История двигателестроения на ХПЗ – заводе имени Малышева. – Харьков: ГП “Завод имени Малышева”, 2001. – 480 с. 7. Конструктор боевых машин / Под ред. *Н.С. Попова*. – Ленинград: Лениздат, 1988. – 382 с. 8. Танки и люди. Дневник главного конструктора *А.А. Морозова*. – Харьков: ХИТВ, 2007. – 276 с. 9. *Вознюк В.С., Шапов П.Н.* Бронетанковая техника. – Москва: ДОСААФ, 1987. – 120 с. 10. *Товажнянский Л.Л., Александров Е.Е., Бесов Л.Н., Александрова И.Е.* Танкоград: История. Люди. События. – Харьков: НТУ “ХПИ”, 2004. – 236 с. 11. Большая Советская Энциклопедия (В 30 томах). Том 14.– Москва, Советская Энциклопедия, 1973. – 608 с.

Поступила в редколлегию 01.11.08