

УДК 62-05

**Л.С. ЛЕБЕДЯНСЬКИЙ – ВІД РЯДОВОГО ІНЖЕНЕРА ДО ГОЛОВНОГО
КОНСТРУКТОРА ЗАВОДУ****Янін В.А.****L.S. LEBEDYANSKYI – THE WAY FROM A COMMON ENGINEER
TO THE CHIEF DESIGNER OF A PLANT****Ianin V.A.**

У статті розглядається робота Льва Сергійовича Лебедянського на Коломенському машинобудівному заводі. А саме, висвітлюється період від початку роботи на заводі і до його підвищення до головного конструктора заводу. Крім того, у статті описується становлення Л.С. Лебедянського з молодого інженера до ведучого фахівця машинобудівного підприємства. Також, у статті розглядаються передумови і причини призначення саме Л.С. Лебедянського на високу посаду головного конструктора.

Ключові слова: Л.С. Лебедянський, головний конструктор, інженер, локомотив, паровоз, Коломенський завод.

Вступ. Лев Сергійович Лебедянський був видатним конструктором цілого ряду локомотивів. Він займався створенням таких видів машин, як: паровози, тепловози та газотурбовози. Лев Сергійович усе життя працював на Коломенському заводі і став автором великої кількості різноманітних локомотивів, отримав визнання серед сучасників, був нагороджений преміями загальнодержавного та світового значення і отримав призначення на високий пост головного конструктора Коломенського машинобудівного заводу.

Постановка проблеми. Навіть простий перелік робіт Л.С. Лебедянського, а саме: паровози C^Y, C^{YM} , ФД, ІС, 2-3-2К, 5П, 9П, ЕР, Л, ОР23, П34, П36, П38, теплопаровоз ТП1-1, бустер, конденсатор до паровозу серії СО-19, тепловози ТЕ50, ТЕП60, ТПП50, газотурбовози Г1 та ГП1, не викликає сумнівів у геніальності конструктора. Проте, на жаль, існує досить мало джерел, що висвітлювали б творчий шлях Льва Сергійовича з більш біографічної сторони. Тому, в наш час відомо досить мало фактів з життя Л.С. Лебедянського.

Аналіз основних досліджень і публікацій. Слід зазначити, що життя конструктора Л.С. Лебедянського частіше за все розглядалося через призму його проектів у працях В. Ракова та О. Курихіна. Також певні біографічні відомості можна було діз-

натися за допомогою статей у технічних журналах та Коломенській газеті «Угол зрення». Але, на жаль біографічні факти щодо Льва Сергійовича остаточно не були зібрані та систематизовані.

Мета роботи. На меті даної роботи є збір та систематизація даних щодо життя Льва Сергійовича Лебедянського в період з 1922 до 1939, а саме шлях конструктора від рядового інженера Коломенського заводу до високої посади головного конструктора.

Результати досліджень. Лев Сергійович Лебедянський закінчив Петроградський політехнічний інститут влітку 1921 року. А вже навесні 1922 року, після переїзду до міста Коломна, починає працювати на Коломенському машинобудівному заводі на посаді інженера – конструктора по машинобудуванню. З перших днів своєї роботи Лев Сергійович потрапив у ряди підлеглих талановитого інженера П.І. Тахтаулова, що обіймав посаду технічного заступника паровозного бюро.

У колективі, до якого потрапив Л.С. Лебедянський працювали інженери, що залишилися на заводі після націоналізації 18 червня 1918 року. І у даному «морально здоровому» колективі Лев Сергійович набирался досвіду серед талановитих інженерів, таких як відомий інженер – практик К.М. Сушкін. Л.С. Лебедянському дуже пощастило з наставниками та керівником, за допомогою яких він досить швидко усвідомив професійну вдачу та з головою поринув в інженерне життя заводу та вирішення його проблем.

На щастя Льва Сергійовича, перш за все, йому довелося попрацювати на одному з найважливіших напрямків роботи заводу, а саме ремонті паровозів. Розглядаючи дане призначення, у перспективі стає зрозуміло наскільки воно було важливим та своєчасним для формування Льва Сергійовича як справжнього інженера та завершення його навчання. Саме завдяки далекоглядності інженера П.І. Тахтаулова, що призначив Л.С. Лебедянського помічником ма-

шиніста, молодий спеціаліст зміг використати знання, здобуті в політехнічному інституті на практиці. Працюючи над ремонтом паровозів на Коломенському заводі, Лев Сергійович почав розуміти різноманітність шляхів вирішення технічних проблем при відновленні локомотивів.

У 1924 році 26 – річний інженер Л.С. Лебедянський під керівництвом К.М. Сушкіна працював над проектуванням нового пасажирського паровозу, який був замовлений КМЗ. Спроекований паровоз С^У став великою перемогою колективу заводу в цілому та Льва Сергійовича зокрема. Хоча проект паровозу С^У вважали переробленим паровозом С^В, слід зауважити, що це був повністю новий проект. Причиною для цього слугували кардинальні зміни у конструкції. Серед останніх варто наголосити на наступних:

1. Збільшення довжини топки на 700 мм при тій же ширині.
2. Зменшення числа димогарних труб з 170 до 135 штук та збільшення кількості жарових труб з 24 до 32.
3. Зміна площі колосникової решітки з 3,8 до 4,73 м².
4. Збільшення довжини димової коробки на 500 мм.
5. Зміщення задньої підтримуючої колісної пари назад на 300 мм внаслідок подовження топки.
6. Підвищення тиску пари в котлі з 12 до 13 ат.
7. Підняття осі котла над рівнем рейок з 2900 до 3200 мм.
8. Встановлення водопідігрівника поверхневого типу.

Вже через рік після випуску перших креслень, новий паровоз потрапив у серійне виробництво одразу на п'яти заводах: Луганському, Харківському, Брянському, Сормовському та Коломенському. Локомотив став найбільш масовим паровозом колишнього Радянського Союзу і використовувався на усіх залізницях країни до кінця 1960-х років.

Паралельно з роботою в конструкторському бюро під керівництвом П.І. Тахтаулова, де Лев Сергійович працював до 1930 року, з 1927 року він також працював помічником начальника цеху серійного виробництва, де будували паровози С^У. А вже у 1929 році Льва Сергійовича назначили заступником завідуючого конструкторським бюро.

На другому році першої п'ятирічки, а саме у 1929 році, керівництву колишнього Радянського Союзу стало зрозуміло, що без нових ідей буде неможливо досягти високого рівня індустріалізації країни. Саме тому прийняли рішення про направлення групи інженерів у закордонне відрядження. Л.С. Лебедянський був серед спеціалістів Коломенського заводу, яких направили на підвищення кваліфікації до США. Саме Сполучені Штати в ті часи могли похизуватися найкращими техніко – економічними показниками на залізниці. Так, у США локомотиви в середньому мали вдвічі більшу потужність у порівнянні з локомотивами колишнього Радянсь-

кого Союзу. Крім того, парк товарних вагонів перевищував радянський в п'ять разів, вагони обладнувалися автозчепленням, вокзали та шляхове господарство були більш доглянутими. Щодо загальної протяжності залізниці, у порівнянні з 80 тисячами кілометрів залізниці колишнього Радянського Союзу, Сполучені Штати мали 400 тисяч кілометрів шляхів.

В кінці січня 1930 року Лев Сергійович відправився у своє перше закордонне відрядження. В 20 – х числах лютого Л.С. Лебедянський потрапив до Нью – Йорку. В рамках свого відрядження Лев Сергійович відвідав Детройт, Чикаго, Мінеаполіс, Сан – Пауло, Скенектеді та Ірі. Окрім вивчення залізничної статистики, Л.С. Лебедянський відвідав паровозобудівні заводи та поїзди у різноманітних локомотивах, створених у Сполучених Штатах.

У листопаді 1930 року Лев Сергійович повернувся до Коломни, де після написання звіту по відрядженню вступив на нову посаду начальника паровозного сектору центрального локомотивного бюро (ЦЛПБ). З моменту нового призначення можна виділити новий період у творчості Л.С. Лебедянського. Умовно, до 1930 року Лев Сергійович проходив так би мовити підготовчий період, набирався досвіду та вдосконалював свої знання, втілюючи теорію, отриману впродовж навчання в політехнічному інституті на практиці. Крім того слід зауважити, що з перших днів своєї роботи на Коломенському заводі Л.С. Лебедянський паралельно викладав будівельні матеріали та математику у вечірньому робочому технікумі. Також, з 1928 року він керував дипломними проектами у Московському інституті залізничного транспорту. Досвід, отриманий під час викладацької діяльності, неможливо переоцінити. Завдяки йому Лев Сергійович у 32 роки всебічно підготувався до нового етапу своєї творчості, а саме широкомасштабної роботи по створенню абсолютно нових машин.

24 квітня 1930 року ОДПУ колишнього Радянського Союзу організувало спеціальне бюро, до складу якого ввійшли репресовані спеціалісти у сфері залізничного транспорту. Саме вони провели техніко – економічні дослідження та розрахунки і визначили основні параметри локомотивів, необхідних тогочасній залізниці. В подальшому репресовані спеціалісти почали розробляти ескізні проекти електровозів, тепловозів та паровозів, а у квітні 1931 року створили проект нового вантажного паровозу з осьовою формулою 1-5-1. Саме цей проект було передано в ЦЛПБ з тюрми. І у травні того ж року над ним почали працювати Л.С. Лебедянський, К.М. Сушкін та інші конструктори бюро. Робоче проектування завершили через 100 робочих днів, а вже у жовтні побудували опитний зразок паровозу. Даному паровозу присвоїли серію ФД20. Слідом за паровозом ФД20 у ЦЛПБ в лютому 1932 року конструкторським колективом розпочато робоче проектування потужного пасажирського паровозу з осьовою формулою 1-4-2. В подальшому паровоз отримав серію ІС20.

Впродовж 1933 року Лев Сергійович активно приймав участь у вдосконаленні та модернізації перших машин серій ІС та ФД. У 1934 році Л.С. Лебедянському вперше доручили очолити проектування швидкісного пасажирського паровозу з осьовою формулою 2-3-2. Зі слів самого конструктора, саме це доручення стало початком його самостійної конструкторської кар'єри. З 1934 року Лев Сергійович, без перебільшення, перетворився на лідера майбутніх розробок. У тому ж 1934 році НДІ реконструкції тяги розробили свій проект для швидкісного паровозу, який повинен був мати осьову формулу 2-4-2. Паралельно з НДІ реконструкції тяги у ЦЛПБ під керівництвом Л.С. Лебедянського розробили цілих три ескізні проекти нового паровозу, а саме проекти з осьовими формулами 2-3-1, 1-3-2, 2-3-2. З усіх чотирьох варіантів обрали останній з запропонованих ЦЛПБ. Впродовж 1935 – 1936 років за керівництва Льва Сергійовича випустили робочі креслення паровозу з осьовою формулою 2-3-2. Вже до 7 листопада 1937 року побудували перший зразок нового швидкісного паровозу, а до травня 1938 – другий паровоз даного типу.

Нові локомотиви отримали позначення 2-3-2К, тобто коломенські локомотиви з осьовою формулою 2-3-2. В паровозі 2-3-2К Льву Сергійовичу вперше вдалося втілити на практиці велику кількість ідей, запозичених під час закордонного відрядження до Сполучених Штатів. Варто зауважити, що це було зовсім не бездумне копіювання закордонного досвіду. Усі рішення, які використав Лев Сергійович, створюючи новий паровоз, являли собою переосмислення закордонних ідей і пристосування їх в умовах колишнього Радянського Союзу, реальних можливостей Коломенського заводу та потреб тогочасної залізниці. Слід зазначити, що замість паровоз 2-3-2К встановив рекорд швидкості 29 червня 1938 року, розігнавшись до 170 км/год.

Роботи Л.С. Лебедянського високо оцінили в колишньому Радянському Союзі та за його межами. У 1937 році на Всесвітній виставці в Парижі машина ІС20 отримала «Гран - Прі». А у 1938 році Лев Сергійович отримав звання «Передовий конструктор радянського машинобудування». Слід зазначити, що перша урядова нагорода, яку отримав конструктор, була одночасно і найвищою. Так у 1939 році Л.С. Лебедянського нагородили орденом Леніна за проектування сучасних локомотивів.

У тому ж 1939 році у житті Льва Сергійовича відбулися ще дві досить важливі події. По-перше, інженера – конструктора Лебедянського призвали до рядів тогочасної Червоної Армії. У складі армії Лев Сергійович відвідав територію Польщі, де він також мав змогу ознайомитися з європейським зразком залізниці та типами локомотивів. Але слід зауважити, що ні залізниця, ні локомотиви європейського зразка, які конструктор споглядав у Польщі, його зовсім не вразили.

У кінці 1939 року Л.С. Лебедянського демобілізували. Одразу після демобілізації Лев Сергійович

отримав своє останнє підвищення і був призначений на посаду головного конструктора Коломенського машинобудівного заводу. На даній посаді Л.С. Лебедянський працював впродовж 25 років до виходу на пенсію. Слід зазначити, що 25 років під керівництвом Льва Сергійовича стали найпродуктивнішими й успішними для Коломенського заводу.

Висновок. Лев Сергійович Лебедянський, без перебільшення, був геніальним конструктором та інженером. Про це свідчить не тільки перелік його робіт, а й визнання у колишньому Радянському Союзі та закордоном. Вже за 17 років своєї роботи Л.С. Лебедянський посів високу посаду головного конструктора Коломенського заводу, яку обіймав 25 років. Внесок Льва Сергійовича у розвиток локомотивобудування важко переоцінити, а його творчість та життя потребують більш детального вивчення.

Література

1. Боченкова В.В., Бычкова Е.В. История и перспективы развития Коломенского завода / В.В. Боченкова, Е.В. Бычкова. – Коломна. 2011. – 232 с.
2. Черняускас В. Советский «Прери» / В. Черняускас // Популярная механика. – 2012. - №11 (121). – С. 12. Б
3. Януш Л.Б. Русские паровозы за 50 лет / Л.Б. Януш. - Москва – Ленинград: Ленинградское отделение машгиза: Редакция литературы по машиностроению, 1950. – 152 с.
4. Любченко Д., Трубачева В. Железный «Феликс». Паровоз серии «ФД» / Д. Любченко, В. Трубачева // Наука и техника. – 2012. - №8. – С. 30. В
5. Кузовкин А. Впервые в истории локомотивостроения / А. Кузовкин // Информационный еженедельник: угол зрения. – 2008. - №3 (374). Г
6. Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог (1845 – 1955 гг.) / В.А. Раков. – Москва: Транспорт. – 1995. – 564 с.

References

1. Bochenkova V.V., Bychkova E.V. History and perspectives of Kolomenskyi plant development / V.V. Bochenkova, E.V. Bychkova. – Kolomna. 2011. – 232 p.
2. Chernyaukas V. Soviet "Prairie" / V. Chernyaukas // Popular mechanics. – 2012. - №11 (121). – P. 12.
3. Yanush L.B. Russian steam locomotives in the course of 50 years / L.B. Yanush. – Moscow – Leningrad: State publishing house "Machine building". 1950. – 152 p.
4. Lubchenko D., Trubacheva V. Iron "Felix". Steam locomotive "FD" / D. Lubchenko, V. Trubacheva // Science & Technics. – 2012. - №8. – P. 30.
5. Kuzovkin A. The first time in locomotive industry / A. Kuzovkin // Information weekly: vision angle. – 2008. - №3 (374).
6. Rakov V.A. Locomotives of the domestic railways (1845 – 1955) / V.A. Rakov. – Moscow: Transport. – 1995. – 564 p.

Янин В.А. Л.С. Лебедянский – от рядового инженера до главного конструктора завода.

В статье рассматривается работа Льва Сергеевича Лебедянского на Коломенском машиностроительном заводе. А именно, описывается период от начала его ра-

боты на заводе и до его повышения на должность главного конструктора завода. Кроме того, в статье описывается процесс становления Л.С. Лебедянского с молодого инженера до ведущего специалиста машиностроительного предприятия. Также, в статье рассматриваются предпосылки и причины назначения именно Л.С. Лебедянского на высокую должность главного конструктора.

Ключевые слова: Л.С. Лебедянский, главный конструктор, инженер, локомотив, паровоз, Коломенский завод.

Ianin V.A. L.S. Lebedyanskyi – the way from a common engineer to the chief designer of a plant

In the following article the work of engineer and designer L.S. Lebedyanskyi at Kolomenskyi plant is described. The main focus of the article is on the period when he started his work at the plant and until he gained a promotion to the chief designer position. In addition, the article reviews the process

of L.S. Lebedyanskyi development from the young specialist to the leading expert of the Kolomenskyi plant. Moreover, the article describes the first projects L.S. Lebedyanskyi took part in. Among these projects, there were the following: steam locomotives FD, IS, and 2-3-2K. Finally, the article explains the reasons for the promotion of engineer L.S. Lebedyanskyi to the high position of the chief designer of the Kolomenskyi plant.

Key words: L.S. Lebedyanskyi, chief designer, engineer, locomotive, steam locomotive, Kolomenskyi plant.

Янін В.А. – аспірант, Державний економіко-технологічний університет транспорту, e-mail: volodymyrianin@gmail.com

Рецензент: д.і.н., доц. **Дефорж Г.В.**

Стаття подана 06.11.2017.