

**Лебедянский Лев Сергеевич  
(1898 – 1969)**

**125 лет со дня рождения советского инженера-локомотивостроителя**

Лев Сергеевич Лебединский родился 24 октября 1898 г. в Воронеже. Училище закончил в Великих Луках (1908—1912), после чего поступил в Петроградский политехнический институт, который окончил в 1921 году по специальности «инженер-механик». В феврале 1922 года пришёл работать на Коломенский машиностроительный имени В. В. Куйбышева, на котором работал до выхода на пенсию.



Завод в 1920 году



Завод в 1957 году



Сборочный цех Коломенского завода  
2020 г.

## Завод в наши дни



В 20-х гг., работая на Коломенском машиностроительном заводе (КМЗ), Лев Сергеевич принимал участие в создании первых советских паровозов С<sup>У</sup> и С<sup>УМ</sup>, самых мощных локомотивов первых пятилеток: ФД - для вождения товарняков и ИС - для пассажирских экспрессов (Гран При на Всемирной Парижской выставке 1937 г.).

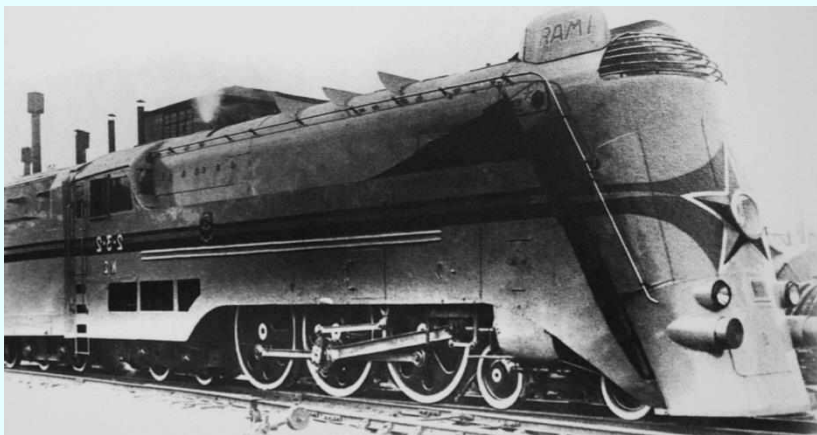


Паровоз Су-250-64

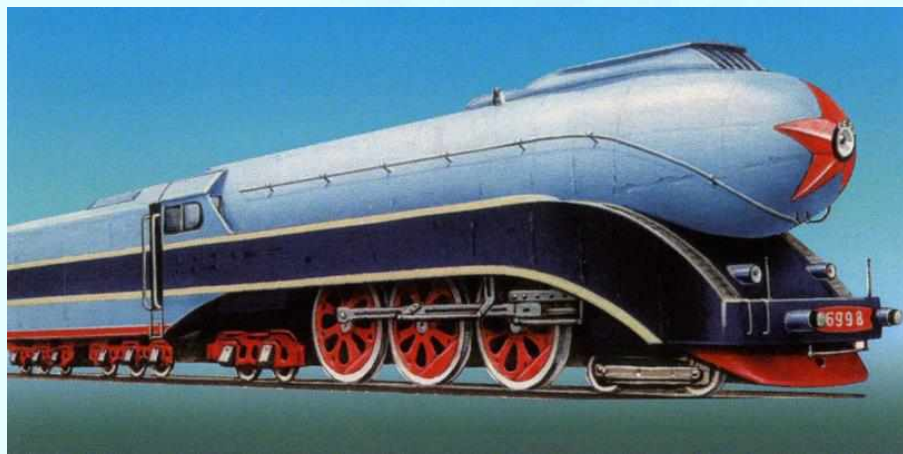


Паровоз Су 213-58

Также Лебединский руководил проектированием, изготовлением и испытаниями самого быстроходного отечественного паровоза 2-3-2К, за что его наградили орденом Ленина; паровоз имел диаметр движущих колес 1850 мм и конструкционную скорость 130 км/ч. В дальнейшем диаметр движущих колес был увеличен до 2000 мм, а скорость повышена до 150 км/ч. Заключив договор с НКПС, завод приступил к постройке двух опытных паровозов этого типа.



Паровоз серии 2-3-2К



Скоростной паровоз типа 2-3-2, 1938 г.

Первый из этих локомотивов был построен к XX годовщине Великой Октябрьской социалистической революции — 7 ноября 1937 г. На нем был установлен широкотрубный пароперегреватель Л40, расположенный в 40 жаровых трубах. С целью уменьшения сопротивления движению паровоза от воздушной среды, для преодоления которого при скорости 150 — 160 км/ч необходима мощность 400 — 450 л. с, паровоз типа 2-3-2 был покрыт обтекаемым капотом и имел минимальное количество выступающих частей. Это снижало сопротивление паровоза как повозки примерно на одну треть.

В конце Великой Отечественной войны на КМЗ под руководством Лебедянского создали паровоз, названный "Победа". При освоении в производстве этой машине присвоили серию "Л", признавая заслуги Льва Сергеевича. За послевоенное десятилетие под его началом спроектировали самый совершенный пассажирский паровоз ПЗ6 и самый мощный грузовой ПЗ8. В 1955 г. 57-летний конструктор трудился в ореоле славы, уважения и признания.



Этот паровоз был достаточно силен, но тяжел. А в первые послевоенные годы еще не все железные дороги страны были приведены в порядок. Нужно было восстанавливать страну, а для этого требовалось перевозить многочисленные грузы. Вот тут-то как раз и пригодился новый и сильный паровоз-легковес с гордым именем "П" - "Победа".

К примеру, сто груженых вагонов он берет без труда.

У паровоза "Победа" пять пар ведущих колес и один бегунок. Под будкой машиниста колесные пары не предусмотрены конструкцией. Отсюда паровоз и получил наименование "П 1-5-0".



В Подмосковной Коломне, относительно недалеко от Коломенского завода установлен памятник этому легендарному паровозу.

Этот паровоз был выпущен в 1946 году. По имеющимся данным, в этот период Коломенским заводом было выпущено 76 штук с номерами 0003 - 0078. Номер установленного на постаменте паровоза Л-0012.

В 1955 г. На июньском Пленуме ЦК ВКП(б) было решено прекратить выпуск в СССР паровозов и заменить их тепловозами и электровозами.

Для Лебедянского наступила новая эра. Его энергии, знания и умения обучаться хватало на все технические направления работы главного конструктора. Всего за 5 лет (с 1955 по 1960 г.) он успел спроектировать и воплотить в опытных образцах пять новых локомотивов: три тепловоза (один пошел в серию) и два газотурбовоза, и это - не считая ряда эскизных и технических проектов.

В 1958 г. на КМЗ построили первый послевоенный тепловоз ТЭ50 собственной разработки со специально спроектированным для него дизелем 10Д45. ТЭ50 не удовлетворил Л. С. Лебедянского, и он тут же приступил к проектированию нового дизельного локомотива, в котором хотел достичь большего конструкторского и эксплуатационного совершенства. В новой машине он учел зарубежный опыт, немало новинок внес в конструкцию. В результате получился тепловоз серии ТЭП60, прославивший и завод, и его главного конструктора.



Но главным делом жизни Льва Сергеевича стали газотурбовозы. Л. С. Лебедянский хотел создать машину сразу на мировом уровне и предлагал мощность проектируемого газотурбинного двигателя (ГТД) 4,5 тыс. л.с., ведь к 1955 г. в США уже работало более 20 газотурбовозов с ГТД такой мощности. Но Министерство не одобрило инициативу, и Лебедянский получил выговор.

Создание локомотивных ГТД стало следствием хорошо поставленной работы по испытанию деталей, узлов и агрегатов.

Однажды на КМЗ прибыла делегация из Чехословакии, где на заводе им. В. И. Ленина построили два газотурбовоза. Цель визита - заключение экспортного договора. Увиденное технологическое и испытательное оснащение КМЗ помогло гостям осознать неспособность конкуренции с нашей газотурбовозной базой, и они прекратили у себя работы по этому направлению.



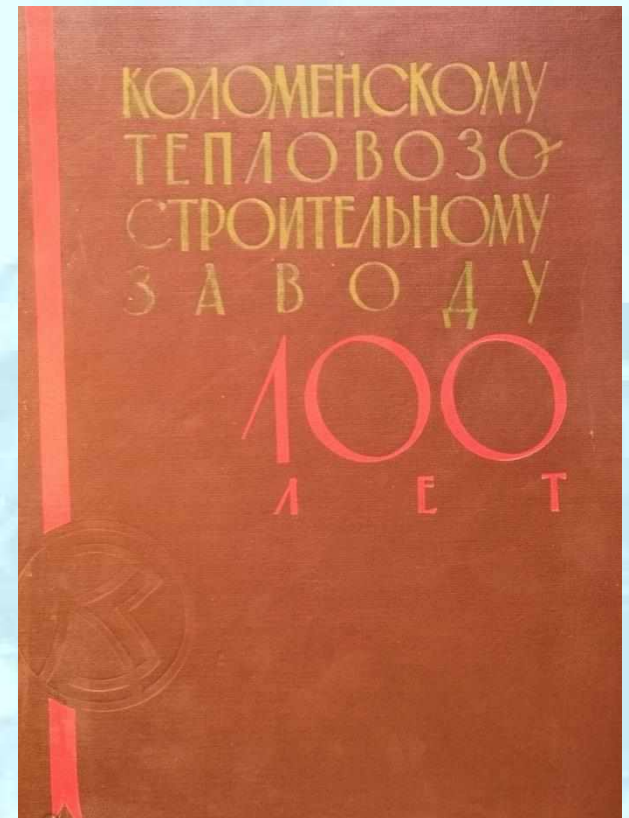
В 1961 г. Лебедянский завершил проектирование тепловоза с гидродинамической передачей ТГП50. Через пару лет две такие машины ушли на Октябрьскую магистраль для эксплуатации.

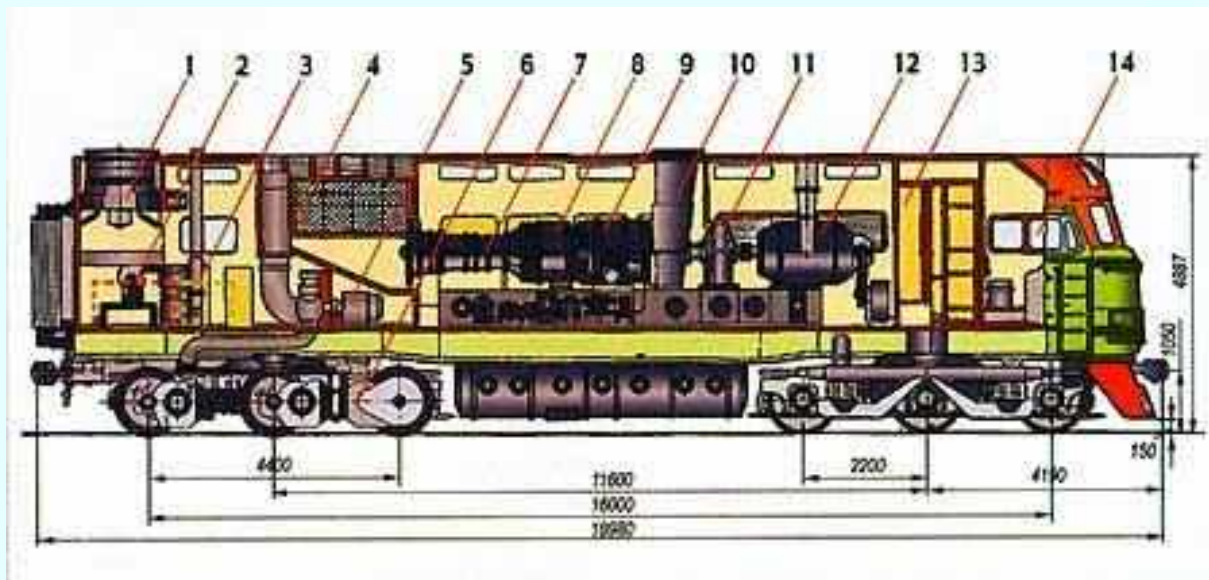
ТГП50 — Тепловоз с Гидравлической Передачей, тип - 50. Выпускался с 1962 по 1963 год на Коломенском заводе. Построено 2 тепловоза.



В июне 1963 г. на КМЗ было принято решение о свертывании газотурбовозной тематики. Такое известие подорвало здоровье главного конструктора. Через некоторое время Лев Сергеевич, вернулся на завод, но не работать, а спасти дело жизни. Начались переговоры с директором. В 1963 г. трения с директором вынудили Лебедянского уволиться. Он понимал, что работы над турбовозом свернул лично директор КМЗ с одобрения промышленного отдела ЦК. Но, несмотря на это, коллектив не распался. Руководители секторов проводили совещания по газотурбовозам, навещали Льва Сергеевича и обсуждали достижения.

5 октября 1963 г. отмечали 100-летие КМЗ, чествовали передовиков труда, вручали Правительственные награды. Директор и бывший главный конструктор встретились в актовом зале. Лебедянский получил второй орден Трудового Красного Знамени. То была последняя награда Льва Сергеевича и его последний визит на завод.





### Устройство газотурбовоза Г1.

На рисунке: 1 - вентилятор холодильника; 2 - дизель; 3 - маневровый генератор; 4 - всасывающая камера; 5 - вентилятор тяговых двигателей; 6 - тяговые электродвигатели; 7 - компрессор; 8 - камера сгорания; 9 - газовая турбина; 10 - выхлопной канал; 11 - редуктор; 12 - электрогенератор; 13 - высоковольтная камера; 14 - кабина с пультом машиниста.

В 1964 г. построили два пассажирских газотурбовоза - ГП1-0001 и ГП1-0002. Их создали на основе ходовой части и кузова ТЭП60 с ГТД мощностью около 3,5 тыс. л.с. Спустя год они своим ходом ушли в депо г. Львова для испытаний в магистральной службе.



42 года Лев Сергеевич ежедневно, часто и по выходным ходил на КМЗ. Перенесенный инсульт парализовал правую сторону. Мужество не покинуло "главного". Он учился писать левой рукой, но силы уходили, и 30 января 1968 г. Лев Сергеевич умер. Его торжественно хоронил весь город.

Ученики Л.С. Лебедянского довели работы по газотурбовозам до логического конца - опубликовали книгу "Отечественные газотурбовозы" с посвящением своему руководителю, наставнику и другу.

Л. С. Лебедянский – кавалер ордена Ленина, двух орденов Трудового Красного Знамени, дважды Почетный железнодорожник. Во время войны получил звание генерал-директора тяги. Его именем назван бульвар в Коломне. На доме, где жил Лев Сергеевич, установили мемориальную доску.



## Литература

1. Крейнис З. Л. Очерки истории железных дорог. Кн. 3. Великий Российский путь из Санкт-Петербурга во Владивосток. – М.: ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2010. – 492 с.
2. Крейнис З. Л. Очерки истории железных дорог. Кн. 4. От паровоза Inficta (1803) до суперэкспресса Sakura(2008). Год за годом... – М.: ФГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2011. – 448 с.
3. Барковсков, Б. В., Тиунчик, М. Н., Шibaев, Д. Б. Паровоз «Иосиф Сталин». История создания паровоза/Б. В. Барковсков, М. Н. Тиунчик, Д. Б. Шibaев//Локотранс. – 2010. – № 3. – С. 23 – 37.
4. Паровоз «Победа»// Железнодорожник. – 2015. - № 4. – С. 46-47.
5. Герои меча и молота: Лев Лебединский и его газотурбовозы//«Техника -молодёжи. - 2004. - № 10.