

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ТЕХНОЛОГІЙ**

ЯНІН Володимир Андрійович

ДК 929:629.4 19/20 (Лебедянський)

**НАУКОВИЙ ДОРОБОК ІНЖЕНЕРА-КОНСТРУКТОРА
Л.С. ЛЕБЕДЯНСЬКОГО (1898-1968) В ГАЛУЗІ
ЛОКОМОТИВОБУДУВАННЯ**

07.00.07 – історія науки й техніки

АВТОРЕФЕРАТ

дисертації на здобуття наукового ступеня

кандидата історичних наук

Київ – 2019

Дисертацією є рукопис

Робота виконана в Державному університеті інфраструктури та технологій
Міністерства освіти і науки України

Науковий керівник:

доктор біологічних наук, професор

Пилипчук Олег Ярославович

Державний університет інфраструктури та технологій,
завідувач кафедри екології та безпеки життєдіяльності

Офіційні опоненти:

доктор історичних наук, доцент

Тверитникова Олена Євгеніївна

Національний технічний університет «Харківський політехнічний інститут», професор кафедри інформаційно-вимірювальних технологій і систем

кандидат історичних наук

Карадобрій Тетяна Андріївна

Державний університет інфраструктури та технологій,
директор Кілійського транспортного коледжу

Захист відбудеться 29 травня 2019 р. об 11⁰⁰ годині на засіданні спеціалізованої вченої ради К 26.820.02 у Державному університеті інфраструктури та технологій за адресою: 03115, м. Київ, вул. Котельникова 29/18, ауд. 304.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Державного університету інфраструктури та технологій за адресою: 03049, м. Київ, вул. Огієнка, 19.

Автореферат розіслано 26 квітня 2019 р.

Вчений секретар
спеціалізованої вченої ради,
кандидат історичних наук, доцент



О.Л. Сорочинська

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

Актуальність теми дослідження. Конструктор Лев Сергійович Лебедянський (11 жовтня 1898 р. – 1968 р.) – видатний інженер та конструктор – локомотивобудівник, автор цілого ряду локомотивів різних типів, а саме, паровозів, тепловозів та газотурбовозів. Л.С. Лебедянський своїми блискучими проектами та організаційною діяльністю сприяв розвитку вітчизняного локомотивобудування, працюючи у трьох напрямках даної галузі, брав активну участь у відновленні Ворошиловградського паровозобудівного (Луганського тепловозобудівного) заводу та промисловості колишньої УРСР в цілому, а також став піонером створення нового типу локомотивів – газотурбовозів. За свою видатну діяльність конструктор Л.С. Лебедянський був нагороджений рядом державних нагород, а також визнаний як інженер – локомотивобудівник у цілому світі.

В інженерній творчості конструктора Л.С. Лебедянського неможливо відділити його практичну діяльність від теоретичної та освітньої діяльності. Відомо мінімум два випадки коли Л.С. Лебедянському доводилось освоювати новий напрям діяльності та навчати новій справі молоді колективи інженерів конструкторів, займатися їхньою активною перекваліфікацією. Крім того, конструктор Л.С. Лебедянський, як піонер газотурбовозобудування, тісно співпрацював з В.В. Уваровим, завідувачем кафедри турбобудування Московського державного технічного університету, під час проектування та створення перших експериментальних газотурбінних установок. Таким чином, конструктор Л.С. Лебедянський справедливо вважався визнаним авторитетом у різних напрямках локомотивобудування. Різнобічність наукових і технічних інтересів Л.С. Лебедянського викликали повагу та захоплення сучасників, які вражають у наші часи. Аналіз наукового доробку конструктора Л.С. Лебедянського у галузі локомотивобудування має особливе значення для розуміння процесів розвитку сучасної науки і техніки в Україні. Л.С. Лебедянський посідає почесне місце у світовому локомотивобудуванні, зробивши вагомий внесок у становлення та розвиток паровозо-, тепловозо- та газотурбовозобудування. З його іменем пов'язана ціла епоха розвитку вітчизняного локомотивобудування ХХ ст. і сучасного науково-технічного світогляду.

Сучасний етап розвитку локомотивобудування робить наукову спадщину конструктора Л.С. Лебедянського надзвичайно значущою. Підходи цього інженера до розгляду проблемних питань означених галузей, його знання та виконані проекти, разом з працями інших видатних інженерів – конструкторів, полегшують знаходження відповідей на складні і невирішені питання сучасного локомотивобудування. Викладене вище дозволяє говорити про актуальність проведеного дослідження.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Тема дисертаційного дослідження відповідає тематиці Центру досліджень з історії науки і техніки ім. О.П. Бородіна Державного університету інфраструктури і технологій Міністерства освіти і науки України «Історія науки і техніки в напрямках, школах, іменах» (державний реєстраційний номер 0107U002218).

Мета і завдання дослідження. Мета роботи полягала у тому, щоб на основі аналізу комплексу джерел, насамперед архівних матеріалів, а також наявної наукової літератури, провести детальне дослідження наукової, організаційної та освітньої діяльності Л.С. Лебедянського, висвітлити його внесок у розвиток вітчизняного локомотивобудування на тлі сучасної йому епохи.

Для реалізації мети дослідження було визначено такі науково – дослідні завдання:

- проаналізувати стан дослідження та джерельну базу проблеми;
- розкрити умови формування наукового світогляду Л.С. Лебедянського як дослідника і особистості;
- розробити періодизацію життя та творчої спадщини Л.С. Лебедянського;
- узагальнити відомі та ввести до наукового обігу маловідомі і нез'ясовані сторінки біографії Л.С. Лебедянського;
- проаналізувати основні напрямки наукових досліджень вченого в галузі локомотивобудування;
- дослідити науково – організаційну та адміністративну діяльність Л.С. Лебедянського;
- визначити роль і місце наукової спадщини Л.С. Лебедянського у контексті розвитку сучасного локомотивобудування;

Об'єктом дослідження є розвиток науки і техніки в колишньому Радянському Союзі та колишній радянській Україні в середині першої половини ХХ – початку другої половини ХХ сторіччя.

Предметом дослідження є діяльність Л.С. Лебедянського в галузі локомотивобудування.

Методи дослідження. Методологічні засади дисертаційної роботи ґрунтуються на загальнонаукових принципах історичного дослідження: історизму, об'єктивності, наступності, багатофакторності, комплексності та усебічності пізнання, наукового розуміння історичного процесу, що передбачає цілісне охоплення найістотніших аспектів досліджуваної теми. У ході роботи було застосовано як загальнонаукові (аналіз, синтез, актуалізація), так і спеціальні історичні (проблемно-хронологічний, історико-генетичний, предметно-логічний, евристичний, зовнішньої та внутрішньої критики) методи. Використання зазначених методів та сучасних підходів (біографічного, генеалогічного тощо) до наукового дослідження дозволило відтворити життєвий шлях та професійну діяльність конструктора Л.С. Лебедянського у всій її цілісності, дало змогу проаналізувати й синтезувати зібраний матеріал, забезпечити його репрезентативність, знизити суб'єктивність суджень, зробити обґрунтовані висновки.

Хронологічні межі дослідження визначаються роками життя та діяльності Л.С. Лебедянського (1898–1968), хоча при висвітленні певних аспектів життєдіяльності конструктора неминучим було звернення до наступних років.

Наукова новизна отриманих результатів:

вперше:

- в українській історіографії на основі виявлених і репрезентативних джерел комплексно досліджено життєвий шлях та наукову спадщину видатного конструктора локомотивів Л.С. Лебедянського;

- проаналізовано загальновідомі та маловідомі проекти Л.С. Лебедянського, що дало змогу поглибити знання щодо подальшого розвитку вітчизняного залізничного транспорту;

- встановлено періодизацію життєвого шляху та наукової діяльності Л.С. Лебедянського.

отримали подальший розвиток:

- дослідження ролі Л.С. Лебедянського в організації конструкторського колективу Коломенського заводу та у справі перекваліфікації та навчання молодих спеціалістів локомотивобудівельників;

- систематизація наукового доробку Л.С. Лебедянського, що дало можливість поглибити знання щодо його внеску в розвиток локомотивобудування в цілому та в розвиток паровозо-, тепловозо- та газотурбовозобудування зокрема;

удосконалено:

- бібліографію вченого;

- впроваджено до наукового обігу цілий ряд нових матеріалів з літературних джерел, розсекречених документів та архівів, пов'язаних як з проектами конструктора Л.С. Лебедянського, так і з його особистим життям.

Практичне значення одержаних результатів. Матеріали дослідження можуть бути використані для підготовки узагальнюючих праць з історії вітчизняного локомотивобудування, зокрема його окремих напрямків, укладання бібліографічного довідника, присвяченого конструктору Л.С. Лебедянського, при створенні історіографічних праць та навчальних посібників, українських словників термінів залізничного транспорту, робіт, присвячених історії вітчизняної науки і техніки.

Особистий внесок здобувача. Наукові результати і висновки отримані автором особисто.

Апробація результатів дисертації. Основні положення і висновки дисертації доповідалися і обговорювалися на конференціях: Восьмі наукові читання, присвячені життю та діяльності Олександра Парфентійовича Бородіна, 2012 р., м. Київ: Мат. доповідей. – К., (2012); Десяті наукові читання, присвячені життю та діяльності Олександра Парфентійовича Бородіна, 2014 р., м. Київ: Мат. доповідей. – К., (2014); Міжнародна науково – практична конференція «Професор С.Л. Франкфурт (1866 – 1954) – видатний учений – агробіолог, один із дієвих організаторів академічної науки в Україні (до 150 річчя від дня народження)», 17-18 листопада 2016 р., м. Київ: Мат. конф. – К. (2016); Двадцять друга всеукраїнська наукова конференція молодих істориків науки, техніки і освіти та спеціалістів «Шляхи відродження науки України», 14 квітня 2017 р., м. Київ: Мат. конф. – К. (2017); Дванадцятій міжнародній конференції молодих вчених та спеціалістів «Історія освіти, науки і техніки в Україні», 19 травня 2017 р., м. Київ: Мат. конф. – К. (2017); Тринадцяті наукові

читання, присвячені діяльності Олександра Парфентійовича Бородіна, 16 листопада 2017 р., м. Київ: Мат. доповідей. – К. (2017); Двадцять третя всеукраїнська конференція молодих істориків науки, техніки і освіти та спеціалістів, присвячена 100-річчю Національної Академії наук України, 20 квітня 2018р., м. Київ: Мат. конф. – К. (2018); Тринадцята всеукраїнська наукова конференція молодих істориків науки, техніки і освіти та спеціалістів, 18 травня 2018 р., м. Київ: Мат. конф. – К. (2018).

Публікації. Результати дослідження викладені в 14 публікаціях автора. Серед них 6 статей у наукових фахових виданнях, що входять до переліку ДАК України, у тому числі 3 статті у виданнях, які включені до міжнародних і наукометричних баз.

Структура та обсяг дисертації. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (253 найменування) та 11 сторінок додатків. Обсяг роботи становить 213 сторінок. Основний текст складає 180 сторінок.

ОСНОВНИЙ ЗМІСТ

У **Вступі** розкривається актуальність теми, показано зв'язок роботи з науковою темою, визначено мету, завдання, об'єкт та предмет дослідження, встановлюються хронологічні межі та методи дослідження, розкриваються наукова новизна та практичне значення роботи, особистий внесок здобувача, апробація роботи та структура дисертації.

У першому розділі **«Історіографія, джерельна база і методологія дослідження»** розглянуто етапи наукової розробки теми, джерельна база та методологія дослідження. Варто зауважити, що сучасна література про життя та діяльність конструктора Л.С. Лебедянського майже зовсім відсутня. По суті публікації автора даної роботи є першим сучасним системним дослідженням життя, практичної та наукової діяльності Льва Сергійовича ^{1 2 3}.

Однією з основних причин відсутності інформації, скоріш за все, є те, що особистість Льва Сергійовича Лебедянського намагалися піддати забуттю ⁴, чому є підтвердження у тих малочислених публікаціях, з якими можна ознайомитись у наш час. Найбільш обґрунтованим поясненням даної ситуації, на наш погляд, можна вважати полеміку, що виникла між головним конструктором Коломенського заводу Л.С. Лебедянським та Головою Президії Верховної Ради колишнього Радянського Союзу у квітні 1963 року на Всесоюзній нараді залізничників. Стосувалась дана полеміка коефіцієнту корисної дії (ККД) нового локомотиву, який представили на нараді, а саме газотурбовозу Г1-01. Саме після даного інциденту на Коломенському заводі

¹ Янін В.А. Життя та діяльність інженера Л.С. Лебедянського. *Історія науки і техніки*: зб. наук. праць ДЕТУТ / Відп. ред. О.Я. Пилипчук. 2016. Вип. 9. С. 78–86.

² Янін В.А. Внесок конструктора Л.С. Лебедянського у розвиток газотурбовозобудівництва. *Історія науки і техніки*: зб. наук. праць ДЕТУТ / Відп. ред. О.Я. Пилипчук. 2017. Вип. 10. С. 103–108.

³ Янін В.А. Л.С. Лебедянський: від рядового інженера до головного конструктора заводу. *Вісник Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля*. 2017. Вип. 11. С. 123–126.

⁴ Янін В.А. Л.С. Лебедянський: останні роки життя та творча спадщина видатного конструктора локомотивів. *Історія науки та бібліографістика*. 2017. Вип. 3.

згорнули роботи над газотурбовозами, справою усього життя головного конструктора Л.С. Лебедянського, а згодом Лев Сергійович був вимушений піти на пенсію. Крім того, після смерті конструктора Л.С. Лебедянського не було ні гідного вшанування, ні прощання на завод. Лише через десять років, за активного сприяння прибічників та учнів Льва Сергійовича змогли домогтися встановлення пам'ятних знаків на честь видатного конструктора⁵. А виходячи з того, що діяльність Л.С. Лебедянського була тісно пов'язана з містом Коломна та Коломенським заводом, зрозуміло, що там знаходяться архіви та наукові фонди вченого. Проте, на превеликий жаль, відповідей на численні запити до адміністрації Коломенського заводу, з архівних та бібліотечних установ Росії не надходило.

У 2019 р. виповнився 121 рік з дня народження Льва Сергійовича, але невідомо яким чином ця дата була відзначена на Коломенському заводі, роботі на якому конструктор присвятив усе своє життя. Є лише інформація про відзначення 115 річниці з дня народження, а саме про зібрання працівників заводу на могилі колишнього головного конструктора. Враховуючи усе вищезазначене, зрозуміло, що у нашому розпорядженні залишились тільки вітчизняні архівні та бібліотечні фонди, а також незакриті джерела електронних ресурсів Інтернету.

На сайті підприємства ВАТ «Коломенський завод» зазначено, що Л.С. Лебедянський був головним конструктором з локомотивобудування з 1939 до середини 1963 року. Але у даному короткому згадуванні вченого не зазначено, що саме він був піонером нового напрямку у локомотивобудуванні колишнього Радянського Союзу і автором проектів нового типу локомотивів – газотурбовозів. Про це більш детально йдеться у наступних публікаціях: «Лев Лебедянський и его газотурбовозы»⁶, «Пассажирский газотурбовоз ГП1»⁷.

У процесі дослідження літератури про життя Л.С. Лебедянського ми виділяємо два періоди. Перший період, література так званого «радянського періоду» (1922–1991), а другий – сучасний період розробки проблеми, який охоплює роки незалежності України. Перший період характеризується інтенсивною роботою конструктора над різноманітними проектами у галузі локомотивобудування. Другий, сучасний період дослідження спадщини Л.С. Лебедянського – це публікації про вшанування пам'яті вченого та доопрацювання і перевидання попередніх досліджень. Перша половина дорослого життя Льва Сергійовича, крім навчання у Петроградській політехніці, була тісно пов'язана з паровозобудуванням, адже одразу після інституту Л.С. Лебедянський у 1922 році розпочав роботу на Коломенському заводі на посаді конструктора з паровозобудування. До того ж, свій перший практичний досвід Лев Сергійович отримав у якості помічника машиніста паровозу у місті Тихвін у 1917 році. На додачу, у студентські роки Л.С. Лебедянський займався викладацькою діяльністю вечорами, яка стала

⁵ Курихин О. Лев Лебедянський и его газотурбовозы. *Техника молодёжи*. 2004. №7. С. 58–61.

⁶ Курихин О. Лев Лебедянський и его газотурбовозы. *Техника молодёжи*. 2004. №7. С. 58–61.

⁷ Павлов С.Ф. Пассажирский газотурбовоз ГП1. *Электрическая и тепловозная тяга*. 1965. №7.

безцінним досвідом для майбутньої роботи по навчанню та перекваліфікації молодих спеціалістів Коломенського заводу⁸.

З 1939 року головний конструктор Коломенського Л.С. Лебедянський заводу стає постійним автором численних проектів локомотивів. Його ім'я усе частіше лунає серед залізничників колишнього Радянського Союзу, а також з'являється у спеціалізованих публікаціях, таких як: «История паровозостроения СССР 1846–1940 гг.»⁹, «История техники железнодорожного транспорта»¹⁰, «Справочник по локомотивам железных дорог Советского Союза»¹¹.

Безперечно, життя та діяльність видатного конструктора, інженера-залізничника Л.С. Лебедянського є складовою цілої епохи в історії вітчизняної науки. На наше переконання, він стоїть в одному ряду з визначними залізничниками, які займалися науковою та практичною діяльністю і досягли значних успіхів. Це такі видатні діячі залізниці як О.П. Бородин, П.П. Мельников, С.П. Сиромятников, С.Ю. Вітте, Також, не слід забувати і цілу плеяду видатних сучасників Льва Сергійовича, таких як інженери-конструктори П.І. Тахтаулов, К.М. Сушкін, М.М. Щукін з якими плідно співпрацював і обмінювався досвідом майбутній головний конструктор Коломенського заводу. Звичайно це й колеги та учні конструктора Л.С. Лебедянського, а саме інженер Г.А. Жилін, учасник проектів паровозів серії Л¹² ¹³ та ПЗ6¹⁴, і інженер О.О. Кінарський, майбутній головний конструктор Харківського заводу та один з небагатьох інженерів, що мав досвід роботи з новим типом локомотивів, газотурбовозами¹⁵ ¹⁶ ¹⁷.

Визначне місце, яке посідає постать Лебедянського в історії вітчизняного залізничного транспорту, підтверджується цілим рядом державних та міжнародних нагород: орденів, медалей та почесних звань. Серед яких варто зазначити наступні: «Гранд Прі» Всесвітньої виставки в Парижі у 1937 році, знак «передовой конструктор советского машиностроения» у 1938 році, орден Леніна у 1939 році, Сталінська премія у 1947 році та орден Трудового Червоного Прапора у 1963 році. За роки Другої Світової війни конструктора Л.С. Лебедянського нагородили медалями «За доблестный труд в Великой

⁸ Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог 1956–1975. Москва: Транспорт, 1999. 443 с.

⁹ Мокршицкий Е.И. История паровозостроения СССР 1846–1940 гг. Москва: Трансжелдориздат, 1941. 260 с.

¹⁰ Виргинский В.С. История техники железнодорожного транспорта. Москва: Трансжелдориздат, 1938. 215 с.

¹¹ Боброва Е.Н. Справочник по локомотивам железных дорог Советского Союза. Москва: Трансжелдориздат, 1956. 236 с.

¹² Лугинин Н.Г. Паровоз Л. Москва: Трансжелдориздат, 1954. 460 с.

¹³ Чистов В.К. Паровоз Л, устройство, обслуживание и особенности ремонта. Москва: Трансжелдориздат, 1948. 431 с.

¹⁴ Раков В.А. Локомотивы отечественных железных дорог 1845–1955. Москва: Транспорт, 1995. 564 с.

¹⁵ Бартош Е.Т. Газотурбовозы и турбопоезда. Москва: Транспорт, 1978. 311 с.

¹⁶ Бартош Е.Т. Газотурбинные локомотивы. *Электрическая и тепловозная тяга*. 1960. №3. С. 33–37.

¹⁷ Демидов Д.В., Мейлихов М.Е. Газотурбинный локомотив Коломенского завода. *Электровозная и тепловозная тяга*. 1963. №11. С. 4–6.

Отечественной войне» і «За оборону Москвы», знаком «Почетный железнодорожник» та орденом Трудового Червоного Прапора. Варто зауважити, що на додачу до державних нагород, конструктора удостоїли високого звання «Генерал-директор II ранга». Крім того, з конструктором Л.С. Лебедянським безпрецедентний випадок для часів колишнього Радянського Союзу, коли вантажний паровоз типу 1-5-0 назвали на честь головного конструктора, а саме паровоз серії Л. Усе вище зазначене свідчить про високе визнання здобутків головного конструктора Коломенського заводу.

Ще за життя ім'я конструктора Л.С. Лебедянського було досить відомим в колах залізничників і з'являлось у цілому ряді видань локомотивобудівної тематики, а саме: «Локомотивы и моторвагонный подвижной состав железных дорог Советского Союза 1956–1965»¹⁸, «Русские паровозы за 50 лет»¹⁹, «Паровозы промышленного транспорта»²⁰. Проте, усі ці згадування стосувались перш за все проектів конструктора, їхнього опису та технічних характеристик тих чи інших локомотивів. На жаль у даних джерелах досить важко виділити інформацію щодо особистості конструктора та його особистого життя.

У роки після розпаду СРСР ім'я конструктора знову почало з'являтися у тематичних виданнях і слід зазначити, що сучасні науковці почали приділяти більше уваги саме біографічним даним з життя Л.С. Лебедянського, у деяких джерелах досить фрагментарно, а у певних і більш ґрунтовно. Серед даних джерел варто виділити наступні: «Лев Сергеевич Лебедянский – великий конструктор паровозов»²¹, «История и перспективы развития Коломенского завода»²², «История живущая в наших сердцах»²³, «На фронтах Великой Отечественной войны: 1941-1945»²⁴.

Проте, ми вважаємо, що нечисленних публікацій про життя та діяльність конструктора Л.С. Лебедянського замало, щоб сформуванати повноцінну картину стосовно даної персоналії. Усе вище зазначене дає нам підставу зробити висновок, що сьогодні не існує жодного наукового дослідження, у якому були б висвітлені діяльність та розвиток конструкторських поглядів Л.С. Лебедянського в царині локомотивобудування. Короткі та нечисленні біографічні довідки в окремих виданнях містять певні неточності. А ім'я видатного конструктора Л.С. Лебедянського до останнього часу залишалось маловідомим широкому загалу наукової громадськості. Такий стан наукової

¹⁸ Раков В.А. Локомотивы и мотор-вагонный подвижной состав железных дорог Советского Союза 1956–1965. Москва: Транспорт, 1966. 238 с.

¹⁹ Януш Л.Б. Русские паровозы за 50 лет. Москва – Ленинград: Ленинградское отделение машгиза, 1950. 152 с.

²⁰ Бойко Ф.И. Паровозы промышленного транспорта. Москва: Машгиз, 1957. 263 с.

²¹ Курихин О.В. Лев Сергеевич Лебедянский – великий конструктор паровозов. *История и перспективы развития Коломенского завода*. Коломна, 2011. С. 153–172.

²² Бычкова Е.В., Боченков В.В. История и перспективы развития Коломенского завода. Коломна, 2011. 232 с.

²³ История, живущая в наших сердцах. URL: http://kolomna-school10.ru/document/pages_for_idts/web_page (дата звернення 04.01.2018). Назва з екрану.

²⁴ Железнодорожные войска России: в 4–х кн. Кн. 3. На фронтах Великой Отечественной войны: 1941–1945 / Н.Л. Волконский та ін.; за ред.: Г.И. Когатько. Москва: Стэха, 2002. 336 с.

розробки порушеної нами проблеми є додатковим доказом актуальності даного дисертаційного дослідження.

У підрозділі – «*Джерельна база*» показано, що інформаційне забезпечення склала сукупність архівних документів, друкованих та рукописних матеріалів, які містять відомості про життєвий і творчий шлях Л.С. Лебедянського і, насамперед, його конструкторської роботи. В роботі використані документи Центрального державного науково-технічного архіву України, Російського державного архіву соціально – політичної історії, розсекречені документи КДБ колишнього Радянського Союзу, а також цілий спеціалізованих видань залізничної тематики.

Значну частину фактичного матеріалу здобуто з книжкових фондів Національної бібліотеки України ім. В.І. Вернадського, електронних ресурсів бібліотек України та Російської Федерації, значну кількість джерел вдалося знайти та завантажити у відцифрованому вигляді з просторів Інтернету, отримавши необмежений доступ для роботи з вкрай рідкісних матеріалами.

Для сучасного етапу дослідження життя і конструкторської спадщини Л.С. Лебедянського характерний проблемний підхід. При цьому нами враховувалися досягнення в різних галузях локомотивобудівної галузі (паровозобудування, тепловозобудування та газотурбовозобудування) і, особливо, дослідження спадщини конструктора.

Виявлені джерела, їхня систематизація і науковий аналіз дозволили здійснити комплексне дослідження історії життя та діяльності Л.С. Лебедянського в галузі локомотивобудування.

Методологічні основи дослідження

Найважливішими для нас стали наступні етапи: історико-теоретичний аналіз закордонних та вітчизняних архівних і літературних джерел; вивчення та узагальнення історичної літератури, державних освітніх документів відповідного періоду; синтез, аналіз, порівняння, систематизація та узагальнення фактичного матеріалу.

При розробці даної теми ми керувалися законами логіки та системним підходом до дослідження та оцінок суспільних явищ. Одним з основних методологічних положень для автора є принцип історизму, керуючись яким досліджено життя та діяльність конструктора Л.С. Лебедянського в динаміці: з одного боку, як відомого вітчизняного інженера-залізничника, який впливав на розвиток технічної думки свого часу; з іншого, життя конструктора розглядається через призму впливу на розвиток залізничного транспорту колишнього Радянського Союзу першої половини ХХ сторіччя. Обов'язковою умовою є розгляд явищ в контексті досліджуваної епохи. При цьому враховано досвід, набутий у зарубіжній та вітчизняній історіографії.

Методологічні засади дисертаційного дослідження ґрунтуються на загальнонаукових принципах історичного дослідження: історизму, багатofакторності, усебічного пізнання та комплексності, а також на спеціально історичних методах (проблемно-хронологічний, предметно-логічний, історико-генетичний та порівняльно-історичний).

У другому розділі «Життя та діяльність Л.С. Лебедянського» представлено дослідження основних етапів формування наукового світогляду конструктора.

Народився майбутній видатний конструктор у місті Воронежі 23 жовтня 1898 року в сім'ї громадського священника Сергія Миколайовича та домогосподарки Неоліни Михайлівни. Через два роки у сім'ї Лебедянських народжується дочка Муза, а ще через рік родина переїздить до міста Коротояк.

З 1901 року, перебуваючи у місті Коротояк, Лев Сергійович вперше знайомиться з локомотивами, а саме споглядає за роботою маневрового паровозу. Залізнична станція знаходилась досить близько від місця проживання сім'ї Лебедянських і досить швидко відвідування маневрового паровозу стало улюбленою справою майбутнього конструктора.

У зв'язку з діяльністю батька та репресіями родина Лебедянських досить часто змінювала міста проживання, серед яких варто виділити Київ та Пензу. Після чергової хвилі репресій сім'я Лебедянських розділилась і Лев Сергійович з батьком опинився у місті Великі Луки де хлопчик вступив до реального училища. З 1910 року Лев Сергійович проживав у місті Тихвин, а у 1912 році оселився з батьками у місті Новгород. У 1915 році в місті Новгород Лев Сергійович закінчив реальне училище з відзнакою, а також мав перший досвід роботи, займався репетиторством. Того ж 1915 року Лев Сергійович, за конкурсом атестатів, вступає на кораблебудівний факультет Петроградського політехнічного інституту, але не закінчує навчання у зв'язку з мобілізацією. Лише у 1919 році майбутній конструктор повертається в Петроград на навчання, але цього разу обирає механічний факультет, який і закінчує у 1921 році.

З березня 1922 року Лев Сергійович переїздить до міста Коломна де починає свій конструкторський шлях у колективі Коломенського машинобудівного заводу. На заводі Лев Сергійович зробив блискучу кар'єру, пройшовши шлях від рядового конструктора з паровозобудування до головного конструктора підприємства. Це високе призначення Л.С. Лебедянський отримав у 1939 році і обіймав дану посаду до самого виходу у 1963 році на пенсію. На початку своєї конструкторської діяльності Лев Сергійович також з 1928 року очолював дипломні проекти Московського інституту залізничного транспорту, набуваючи безцінний викладацький досвід, який буде широко використовувати згодом, під час перекваліфікаційної роботи на Коломенському заводі.

За час своєї конструкторської діяльності Л.С. Лебедянський набув поваги та визнання як відомих залізничників свого часу, так і підлеглих. Особливою повагою конструктор користувався у бригад машиністів локомотивів, яких вражала простота та самовідданість інженера, що обов'язково супроводжував локомотиви під час експериментальних поїздок. У даному розділі знайшли своє відображення й методи роботи конструктора Л.С. Лебедянського, його підходи до вирішення поставлених задач та організаційні рішення, що давали змогу конструкторському колективу за керування Льва Сергійовича досягати відмінних результатів.

Серед зв'язків Л.С. Лебедянського з залізничниками та вченими сучасниками варто зазначити наступні: інженери П.І. Тахтаулов, К.М. Сушкін, М.М. Щукін, майбутні головні конструктори Коломенського заводу Г.А. Жилін та Ю.В. Хлебніков, майбутній головний конструктор Харківського заводу О.О. Кінарський, завідувач кафедри турбобудування Московського вищого технічного училища ім. М.Е. Баумана професор В.В. Уваров, а також один з найкращих машиністів паровозів свого часу М.О. Ошац. З даного переліку ми бачимо, що конструктор Л.С. Лебедянський вмів знаходити спільну мову та співпрацювати зі спеціалістами різних рівнів та спеціалізацій.

Пішов з життя видатний конструктор локомотивів 30-го січня 1968 року. Л.С. Лебедянський майже усе життя віддав Коломенському заводу, 41 рік роботи з яких 24 роки на посаді головного конструктора. За своє життя Лев Сергійович був автором або безпосереднім учасником більш ніж двадцяти проектів локомотивів. Заслуги конструктора у сфері локомотивобудування високо оцінені, що засвідчує ряд державних і закордонні нагороди:

- «Гранд Прі» Всесвітньої виставки в Парижі (1937 р.);
- Знак «Передовой конструктор советского машиностроения» (1938 р.);
- Орден Леніна (1939 р.);
- Сталінська премія (1947 р.);
- Орден Трудового Червоного Прапора (1963 р.);

Крім того, у 1945 році конструктор Л.С. Лебедянський був удостоєний високого звання у залізничному транспорті «Генерал-директор II рангу», а з 1947 року паровоз типу 1-5-0 назвали на честь головного конструктора, паровоз «Л». Діяльність конструктора Л.С. Лебедянського в період Другої Світової війни також була високо оцінена керівництвом колишнього Радянського Союзу, про що свідчать наступні нагороди: медалі «За оборону Москви» та «За доблесний труд в Великой Отечественной войне», знак «Почетный железнодорожник» та орден Трудового Червоного Прапора

У третьому розділі «**Аналіз наукового доробку інженера конструктора Л.С. Лебедянського**» представлено увесь спектр конструкторських інтересів Льва Сергійовича. Оскільки конструктор Л.С. Лебедянський зміг охопити цілих три напрямки локомотивобудівної галузі, а саме: паровозобудування, тепловозобудування та газотурбовозобудування, то третій розділ умовно поділено на три підрозділи.

У першому підрозділі аналізується внесок конструктора в розвиток паровозобудування. Описуються усі відомі проекти паровозів автором або безпосереднім учасником яких був конструктор Л.С. Лебедянський. Через дані проекти також простежується зростання конструкторської думки Льва Сергійовича, збагачення безцінним досвідом та зміна підходів до вирішення поставлених задач у сфері паровозобудування. Так ідея використання взаємозамінних вузлів використана при роботі з проектами паровозів ФД та ЙС знаходить своє широке використання у майбутніх проектах паровозів таких як, паровози Л, ПЗ4 та ПЗ6.

З кожним новим проектом простежується збільшення участі конструктора Л.С. Лебедянського в тому чи іншому завданні. Так з 1932 року

він став учасником проектів паровозів ФД та ЙС, працюючи над робочим проектуванням, а згодом, впродовж трьох років працював над вдосконаленням їхніх конструкцій та усуненням недоліків, виявлених в процесі їхньої експлуатації. У 1935 – 1936 рр. Лев Сергійович вже очолює роботу над проектом швидкісного пасажирського паровозу типу 2-3-2. І варто зауважити, що виконує поставлене завдання відмінно. Новий локомотив стає рекордсменом зі швидкості свого часу, втілюючи в собі усі найсучасніші конструкторські рішення. А вже у 1939 році, як засвідчення кваліфікації та конструкторського досвіду і як знак високої довіри, Л.С. Лебедянського призначають на посаду головного конструктора Коломенського заводу.

Наступ німецьких військ у 1941 році на колишній Радянський Союз змусив головного конструктора Коломенського заводу перекваліфікуватися з цивільного інженера на військового. І хоча в певному сенсі це уповільнило розвиток Льва Сергійовича як конструктора локомотивів, проте і дало змогу довести свою універсальність та всебічність як інженера та організатора. Так коломенці за час евакуації, за керівництва головного конструктора створювали бронепоїзди, танки, окремі танкові запчастини, ракетну артилерію та боєприпаси.

Ще до завершення війни, Л.С. Лебедянський повертається до Коломни де розпочинається активна робота по відновленню виробництва, а у 1945 році завершується проектування і виготовлення нового вантажного локомотиву типу 1-5-0. Символічно, але даний локомотив колектив конструкторів називає «Перемога», або ПЗ2. Даний локомотив створили за замовленням керівництва колишнього Радянського Союзу, зважаючи на стан залізничного полотна та потреби країни. Відповідаючи усім вимогам, вантажний паровоз ПЗ2 став важливим елементом у післявоєнному відновленні промисловості країни. Як підтвердження важливості даного проекту, з 1947 року паровоз серії П отримав позначення Л, на честь головного конструктора Коломенського заводу Л.С. Лебедянського. Варто зауважити, що це був безпрецедентний випадок для тих часів.

Незважаючи на неабиякі успіхи Лев Сергійович не спочиває на лаврах і у 1949 році створює проект досвідного паровозу ПЗ4. Саме даний локомотив ліг в основу проекту пасажирського паровозу ПЗ6 1950 року, який використовували на більшості основних залізничних напрямків колишнього Радянського Союзу. Основною перевагою паровозу ПЗ6 над іншими паровозами була досить висока потужність при відносно невисокому навантаженні від колісних пар на рейки. Дані локомотиви дозволили значно збільшити вагу пасажирських поїздів і як наслідок кількість пасажирських перевезень. Слід зазначити, що саме паровоз ПЗ6 був останнім пасажирським паровозом колишнього Радянського Союзу, а машина за номером ПЗ6-0251 була останнім паровозом побудованим на Коломенському заводі.

У 1954 – 1955 рр. Л.С. Лебедянський, не зупиняючись на досягнутому, стає автором проекту досвідного вантажного паровозу ПЗ8, а на Коломенському заводі створюють досвідну партію з чотирьох таких машин. Це були зчленовані, потужні паровози, що повинні були задовольнити зростаючі

потреби вантажних перевезень колишнього Радянського Союзу. Лише рішення про перехід на альтернативні види тяги від 1955 року не дало змогу головному конструктору Коломенського заводу продовжити роботу над даними паровозами.

Описуючи роботу Л.С. Лебедянського в сфері паровозобудування, варто також згадати досить цікавий з точки зору локомотивобудування проект, а саме теплопаровоз ТП1. Роботи над даним локомотивом розпочались у 1939 році на Коломенському заводі. Головною відмінністю від тогочасних паровозів було те, що локомотив використовував як паровий двигун, так і двигун внутрішнього згоряння. Новий локомотив мав досить високу потужність та розрахунковий ККД на рівні 11% у порівнянні з 6-8% у тогочасних паровозів. На жаль, в процесі експериментальної експлуатації були виявлені конструкційні недоліки, які так і не вдалося виправити через початок війни.

У другому підрозділі аналізується внесок конструктора Л.С. Лебедянського в розвиток тепловозобудування. Як наслідок рішення керівництва колишнього Радянського Союзу від 1955 року, про відмову від виготовлення паровозів і перехід на більш сучасні види тяги, такі як тепловози та електровози, з 1956 року Коломенський завод стає тепловозобудівним. І перш за все, перед головним конструктором підприємства постала важка задача, переведення виробництва заводу на новий лад. Це безперечно супроводжувалось не лише роботою в цехах, а й роботою по навчанню та перекваліфікації конструкторського колективу. Крім того, Лев Сергійович мав не лише навчити молодих конструкторів, а й самому освоїти новий напрямок локомотивобудування.

Головний конструктор Л.С. Лебедянський довів свою високу компетенцію і за короткий проміжок часу підготував колектив і підприємство, а також підготувався сам до роботи над новим типом локомотивів. Спочатку на підприємстві налагодили випуск тепловозів ТЕ3 згідно з державним замовленням, а вже у 1957 році завершили проектування досвідного тепловозу ТЕ50. Даний тепловоз, у порівнянні з проектами інших заводів на випробуваннях не виділявся і не програвав за технічними характеристиками, проте ми наголошуємо у розділі, що досвідний тепловоз ТЕ50 мав неабияке значення для подальшої роботи Л.С. Лебедянського.

Користуючись принципом заміності більшості вузлів, який використовували при роботі над паровозами на Коломенському підприємстві, у 1960 році головний конструктор Л.С. Лебедянський завершує проект пасажирського тепловозу ТЕП60, який в своїй основі мав технічні рішення використані в досвідному тепловозі ТЕ50. За короткий час пасажирський тепловоз ТЕП60 став наймасовішим локомотивом, що обслуговував пасажирські лінії. Це було безперечним успіхом головного конструктора Л.С. Лебедянського, який створив сучасну машину, що відповідала усім вимогам свого часу та вимогам залізниці колишнього Радянського Союзу тих часів. У розділі детально описується конструкція даного локомотиву, його технічні характеристики та поступові етапи модернізації. Також приділяється увага опису процесу випуску та місць експлуатації локомотиву.

Крім роботи над тепловозами з електричною передачею: випуск тепловозів ТЕЗ, розробка та випуск тепловозів ТЕ50 та ТЕП60, у 1961 році головний конструктор Л.С. Лебедянський завершує проєкт тепловозу з гідравлічною передачею ТГП50. Досвідний тепловоз ТГП50 був важливим проєктом для розвитку вітчизняного тепловозобудування, адже тепловози з гідравлічною передачею, які широко використовувались закордоном, мали значні конструктивні переваги в порівнянні з тепловозами з електричною передачею. Перш за все це значно менша вага передачі та відсутність необхідності у кольорових металах, що як наслідок веде до зменшення вартості. Проте, не зважаючи на успішне завершення процесу проєктування та виготовлення локомотива ТГП50 коломенськими інженерами на чолі з конструктором Л.С. Лебедянським, виявилось, що локомотивобудівна галузь колишнього Радянського Союзу була не готова для такого типу локомотивів. Головною причиною стала неможливість правильного обслуговування нових машин, відсутність масла потрібної якості та недостатня кваліфікація бригад машиністів. Отже, даний тип локомотивів не отримав розповсюдження на території колишнього Радянського Союзу на відміну від країн Європи в цілому і Німеччини зокрема.

У третьому підрозділі дисертаційного дослідження висвітлюється внесок конструктора Л.С. Лебедянського в розвиток газотурбовозобудування. Варто уваги, що саме Лев Сергійович являється «піонером» даного напрямку локомотивобудування в колишньому Радянському Союзі і автором перших вітчизняних газотурбовозів. Відтак, за керівництва головного конструктора Коломенського заводу Л.С. Лебедянського на підприємстві створили газотурбовози Г1-01 (1955 р.) та ГП1 (1959 р.). У даному підрозділі докладно описано конструкційні особливості нових локомотивів та їхні технічні характеристики. Приділено увагу також роботі по їх вдосконаленню, а також висвітлено факти щодо їхньої експлуатації.

Окрім опису газотурбовозів у підрозділі неабияку увагу приділено організаційній та освітянській діяльності головного конструктора Коломенського заводу Л.С. Лебедянського під час роботи на ниві газотурбовозобудування. Головний конструктор досить ґрунтовно підійшов до нового завдання і розпочав роботу по-перше з перекваліфікації конструкторського колективу. Завдяки співпраці з завідуючим кафедри турбобудування Московського вищого технічного училища ім. М.Е. Баумана В.В. Уваровим в найкоротші строки організував навчання молодих інженерів Коломенського заводу. На додачу на Коломенському підприємстві за ініціативи головного конструктора Л.С. Лебедянського з'явилися нові цехи по роботі з газотурбовозами та спеціалізовані дослідні лабораторії. Окрім створення газотурбовозів на які був запит від керівництва колишнього Радянського Союзу, в лабораторіях та цехах проєктувались та тестувались газотурбінні установки для майбутніх проєктів газотурбовозів, більш потужних та економічних. В цілому, робота над газотурбовозами ще раз довела високу кваліфікацію, професіоналізм та комплексність підходів до виконання поставлених задач конструктора Л.С. Лебедянського.

ВИСНОВКИ

1. На основі здійсненого історіографічного аналізу встановлено, що постать конструктора Л.С. Лебедянського постійно перебувала у полі зору дослідників. Проте, основний загал історіографічних робіт, присвячених Л.С. Лебедянському, носить фрагментарний характер, який позначений наявністю окремих помилок та неточностей, що зумовлено недостатнім використанням джерельної бази у попередніх дослідженнях. В історіографії досить мало робіт, які б висвітлювали роль Л.С. Лебедянського у науково-технічному житті колишнього Радянського Союзу, відсутня повна бібліографія науково-технічних праць Л.С. Лебедянського. Неповними, або й зовсім відсутніми є праці про життя та діяльність інженера-конструктора, оскільки більшість джерел фокусуються саме на проектах Л.С. Лебедянського.

У даному дисертаційному дослідженні використано матеріали архівів з України та Російської Федерації, а також розсекречені документи КДБ колишнього Радянського Союзу. Цілу низку документів запроваджено до наукового обігу вперше. Важливою складовою джерельної бази стали власне описи проектів конструктора Л.С. Лебедянського. Саме завдяки використанню зазначених компонентів джерельної бази детально висвітлено внесок Л.С. Лебедянського у розвиток вітчизняного локомотивобудування.

2. На документальній основі складено наукову біографію конструктора, розкрито невідомі і маловідомі сторінки його життя та діяльності. В результаті дослідження виділено п'ять найважливіших періодів життя та діяльності Л.С. Лебедянського: перший – ранній період життя (дитячі та юнацькі роки, навчання у реальному училищі міста Новгород та навчання у Петроградській політехніці); другий – професійне становлення конструктора у довоєнний період (переїзд до Коломни та вступ до КМЗ на посаду конструктора по паровозобудуванню, участь у перших проектах та набуття конструкторського досвіду, як на КМЗ так і у закордонних відрядженнях, робота над першим самостійним проектом паровозу типу 2-3-2 у якості провідного конструктора); третій – діяльність конструктора під час Другої світової війни (призначення на посаду головного конструктора Коломенського заводу, активна участь у забезпеченні обороноздатності армії колишнього Радянського Союзу, створення бронепоездів та різноманітної техніки для фронту, участь у відновленні промисловості Радянського Союзу в цілому та України зокрема); четвертий – діяльність конструктора на Коломенському заводі в післявоєнний період (робота над цілим рядом проектів нових паровозів, тепловозів та газотурбовозів, навчання та перекваліфікація конструкторського колективу Коломенського підприємства); п'ятий – останні роки життя конструктора (робота по вдосконаленню та розробці нового типу локомотивів, газотурбовозів, вихід конструктора на пенсію та консультативна робота колишнього головного конструктора).

3. Дослідженням виявлено вражаючий перелік наукових інтересів головного конструктора Коломенського заводу Л.С. Лебедянського – це видатний конструктор локомотивобудівник широкого профілю, успішний

розробник проектів трьох типів локомотивів: паровозів, тепловозів та газотурбовозів.

У науковому доробку Л.С. Лебедянського виокремлюємо три головні напрямки роботи конструктора: а) внесок Л.С. Лебедянського в розвиток паровозобудування; б) внесок Л.С. Лебедянського в розвиток тепловозобудування; в) внесок Л.С. Лебедянського в розвиток газотурбовозобудування. Аналізуючи проекти Л.С. Лебедянського та передумови їхнього створення встановлено, що основна заслуга конструктора полягає в тому, що він успішно виконував усі поставлені задачі в усі періоди розвитку вітчизняного локомотивобудування, створюючи локомотиви, що відповідали вимогам свого часу, а іноді і випереджали свій час. Крім того, Л.С. Лебедянський був «піонером» нового напрямку локомотивобудування, газотурбовозобудування.

4. Уперше проаналізовано науково-теоретичну та практико-організаційну спадщину Л.С. Лебедянського в галузі локомотивобудування. Як провідний локомотивобудівельник свого часу Л.С. Лебедянський відіграв визначальну роль у створенні вітчизняних локомотивів середини ХХ ст.

Через аналіз наявних проектів конструктора та за допомогою мемуарів його сучасників розкрито підходи Л.С. Лебедянського до процесу створення локомотивів та його методи роботи. Також висвітлено вагомий внесок інженера саме в теоретичне вирішення проблем локомотивобудування. Л.С. Лебедянський не лише самостійно розбирався з поставленими задачами, а й навчав і організовував навколо себе потужні конструкторські колективи, очолював їх і доводив усі поставлені задачі до успішного вирішення. Нами встановлено мінімум два випадки коли силами Л.С. Лебедянського здійснювалась перекваліфікація конструкторського колективу Коломенського заводу: перший – при згортанні робіт над паровозами і перехід на випуск тепловозів; другий – навчання та перекваліфікація молодих конструкторів для роботи над новим типом локомотивів – газотурбовозами. Встановлено також факт сумісної роботи Л.С. Лебедянського зі спеціалістом з газотурбінних двигунів В.В. Уваровим по навчанню конструкторів новому напрямку і як наслідок успішне створення двох нових локомотивів.

Проекти конструктора Л.С. Лебедянського засвідчують різноманітність напрямків роботи та неабияку різносторонність інженера і його високу кваліфікацію як локомотивобудівельника. Паровози 2-3-2К, Л, ПЗ6, ПЗ8, теплопаровоз ТП-1, тепловози ТЕП60 та ТПП50, газотурбовози Г1-01 та ГП1 – це лише короткий список з найбільш відомих проектів Л.С. Лебедянського. В цілому конструктор був автором, або безпосереднім учасником створення більш ніж двадцяти різноманітних проектів локомотивів, а також приймав активну участь у створенні та проектуванні окремих вузлів та механізмів локомотивів. Не варто забувати й його роботу під час Другої світової війни, що вказує на здатність конструктора швидко перекваліфікуватися та пристосуватися до поставлених задач. Відтак він був автором бронепоездів та брав участь у створенні різноманітної військової техніки.

5. Заслуги конструктора Л.С. Лебедянського були високо оцінені як на теренах колишнього Радянського союзу так і за його межами. За роки своєї роботи в галузі локомотивобудування Л.С. Лебедянський був нагороджений цілим рядом вітчизняних та закордонних нагород, серед яких варто зазначити наступні: «Гранд Прі» Всесвітньої виставки в Парижі у 1937 році, знак «Передовой конструктор советского машиностроения» у 1938 році, орден Леніна у 1939 році, Сталінська премія у 1947 році, орден Трудового Червоного Знамені у 1963 році. За роки Другої Світової війни конструктор Л.С. Лебедянський нагороджений медалями «За оборону Москви» та «За доблесный труд в Великой Отечественной войне», знаком «Почетный железнодорожник» та орденом Трудового Червоного Знамені. Крім того, у 1945 році конструктор Л.С. Лебедянський був удостоєний високого звання у залізничному транспорті «Генерал-директор II рангу». За свій проект паровозу типу 1-5-0 конструктор отримав ще одну важливу нагороду, а саме, новий локомотив назвали на честь Л.С. Лебедянського, паровоз серії Л.

6. Науково-теоретичні ідеї та практико-організаційні підходи Л.С. Лебедянського – супровід проектів від ескізного проектування й до перших досвідних поїздок, повнорозмірні креслення, постійна робота по вдосконаленню проектів, тісна співпраця з усіма ланками створення локомотиву та з колективами випробувальників та машиністів – не лише дали змогу створити цілий ряд успішних локомотивів а й забезпечили високий авторитет конструктора у країні та за її межами та повагу сучасників. Практична спадщина конструктора Л.С. Лебедянського посідає визначне місце в розвитку світового локомотивобудування, адже ідеї та підходи інженера частіше за все були впроваджені та запропоновані вперше.

Широкий конструкторський профіль Л.С. Лебедянського неможливо вкласти в жодні умовні рамки вузької спеціальності: його визнають як провідним конструктором з паровозобудування та тепловозобудування свого часу, так і фундатором та «піонером» цілого напрямку локомотивобудування – газотурбовозобудування.

СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у наукових фахових виданнях:

1. Янін В.А. Життя та діяльність інженера Л.С. Лебедянського. *Історія науки і техніки*: зб. наук. праць ДЕТУТ / Відп. ред. О.Я. Пилипчук. 2016. Вип. 9. С. 78–86.
2. Янін В.А. Внесок конструктора Л.С. Лебедянського у розвиток газотурбовозобудівництва. *Історія науки і техніки*: зб. наук. праць ДЕТУТ / Відп. ред. О.Я. Пилипчук. 2017. Вип. 10. С. 103–108.
3. Янін В.А. Л.С. Лебедянський: останні роки життя та творча спадщина видатного конструктора локомотивів. *Історія науки та біографістика*. 2017. Вип. 3.

4. Янін В.А. Створення конструктором Л.С. Лебедянським паровозу ПЗ6. *Емінак*. 2017. Т. 2, №2 (18) (квітень-червень). С. 125–129.

5. Янін В.А. Л.С. Лебедянський: від рядового інженера до головного конструктора заводу. *Вісник Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля*. 2017. Вип. 11. С. 123–126.

6. Янін В.А. Л.С. Лебедянський: участь у створенні вантажного паровозу серії ФД. *Історія науки і техніки: зб. наук. праць ДУІТ / Відп. ред. О.Я. Пилипчук*. 2018. Вип. 11. С. 107–115.

Опубліковані праці апробаційного характеру:

7. Янін В.А. Створення конструктором Л.С. Лебедянським паровоза типу 1-5-0. *Восьмі наукові читання, присвячені діяльності Олександра Парфенійовича Бородіна (1848–1898)*: Мат. доповідей. 14 жовтня 2012 р. Київ, 2012. С. 43–46.

8. Янін В.А. Внесок Л.С. Лебедянського у створення швидкісного пасажирського паровозу типу 2-3-2. *Десяті наукові читання, присвячені діяльності Олександра Парфенійовича Бородіна (1848–1898)*: Мат. доповідей. 14 жовтня 2014 р. Київ, 2014. С. 30–34.

9. Янін В.А. Діяльність конструктора Л.С. Лебедянського на Коломенському паровозобудівному заводі. *Міжнародна науково-практична конференція «Професор С.Л. Франкфурт 91866-1954) – видатний учений-агробіолог, один із дієвих організаторів академічної науки в Україні (до 150 річчя від дня народження)»*. 17-18 листопада 2016 р., м. Київ. Київ, 2016. С. 289–291.

10. Янін В.А. Роль конструктора паровозів Л.С. Лебедянського у створенні теплопаровозу ТП1-1. *Тринадцяті наукові читання, присвячені діяльності Олександра Парфенійовича Бородіна (1848–1898)*: Мат. доповідей. 16 листопада 2017 р. Київ, 2017. С. 62–65.

11. Янін В.А. Створення конструктором Л.С. Лебедянським тепловозу ТЕП60. Двадцять друга Всеукраїнська наукова конференція молодих істориків науки, техніки і освіти та спеціалістів. 14 квітня 2017 р., м. Київ. Київ, 2017. С.200–203.

12. Янін В.А. Дитинство та юнацтво конструктора Л.С. Лебедянського. *Історія освіти, науки і техніки в Україні: матеріали 12-ї Міжнародної конференції молодих учених та спеціалістів*. 19 травня 2017 р., м. Київ. Київ, 2017. С. 377–379.

13. Янін В.А. Л.С. Лебедянський: створення тепловозу серії ТЕ50. *Двадцять третя Всеукраїнська конференція молодих істориків науки, техніки і освіти та спеціалістів, присвячена 100-річчю Національної Академії наук України*. 20 квітня 2018 р., м. Київ. Київ, 2018. С. 216–219.

14. Янін В.А. Л.С. Лебедянський: створення опитного тепловозу серії ТГП50. *Історія освіти, науки і техніки в Україні: матеріали 13-ї Міжнародної конференції молодих учених та спеціалістів*. 18 травня 2018 р., м. Київ. Київ, 2018. С. 331–333.

АНОТАЦІЯ

Янін В.А. Науковий доробок інженера-конструктора Л.С. Лебедянського (1898–1968) в галузі локомотивобудування. – Рукопис.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата історичних наук за спеціальністю 07.00.07 – історія науки й техніки. – Державний університет інфраструктури та технологій, Київ, 2019.

У дисертації подається аналіз практичної, організаційної, наукової та педагогічної діяльності видатного вітчизняного інженера локомотивобудівельника, головного конструктора Коломенського заводу Л.С. Лебедянського. Описується цілий ряд локомотивів автором або безпосереднім учасником проектів яких був Л.С. Лебедянський. Систематизовано різноманітні джерельний матеріал і проаналізовано внесок вченого у розвиток локомотивобудування колишнього Радянського Союзу першої половини ХХ ст. Показано, що конструктор Л.С. Лебедянський був спеціалістом широкого профілю працюючи над проектами паровозів, тепловозів та газотурбовозів. Подається хронологічно систематизований опис життєвого та творчого шляху конструктора, висвітлюються досі невідомі факти з життя Л.С. Лебедянського.

Ключові слова: Л.С. Лебедянський, Коломенський завод, локомотив, локомотивобудування, паровоз, тепловоз, газотурбовоз, конструктор, інженер.

АНОТАЦИЯ

Янин В.А. Научное наследие инженера-конструктора Л.С. Лебедянского (1898–1968) в сфере локомотивостроения. – Рукопись.

Диссертация на соискание научной степени кандидата исторических наук по специальности 07.00.07 – история науки и техники. – Государственный университет инфраструктуры и технологий, Киев, 2019.

В диссертации подается анализ практической, организационной, научной и педагогической деятельности выдающегося отечественного инженера локомотивостроителя, главного конструктора Коломенского завода Л.С. Лебедянского. Описывается целый ряд локомотивов, автором или непосредственным участником проектов которых был Л.С. Лебедянский. Систематизировано различные источники материалов и проанализировано вклад ученого в развитие локомотивостроения бывшего Советского Союза первой половины ХХ ст. Показано, что конструктор Л.С. Лебедянский был специалистом широкого профиля, работая над проектами паровозов, тепловозов и газотурбовозов. Подается хронологически систематизированная опись жизненного и творческого пути конструктора, показываются до сих пор неизвестные факты из жизни Л.С. Лебедянского.

Ключевые слова: Л.С. Лебедянский, Коломенский завод, локомотив, локомотивостроение, паровоз, тепловоз, газотурбовоз, конструктор, инженер.

SUMMARY

Yanin V.A. Scientific contribution of engineer and designer L.S. Lebedyanski (1898–1968) in the context of the locomotive designing and production. – Manuscript.

Dissertation on obtaining the scientific degree of Candidate of historical sciences on specialty 07.00.07 “History of science and technology”. State university of infrastructure and technologies Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2019.

The dissertation is a complex research of the life path, scientific contribution, organizational and education activity of the designer and engineer L.S. Lebedyanski (1898–1968) – the great designer of the various types of locomotives, such as steam locomotives, diesel locomotives, and the founder of the new type of locomotives – gas turbine locomotives. He was the designer of the variety of locomotive’s projects, mentor for the generation of new locomotive designers, laureate of the domestic and foreign rewards.

The work consists of an introduction, three chapters, conclusions to each chapter, general conclusion, list of used sources and appendices.

In the first chapter of the dissertation the historiography, source base and methodological base of the research are described. The analysis and systematization of the relevant scientific literature and archival sources has shown that articles, monographs, and biographical essays often have features of fragmentation of the study and limitations while reviewing the scientific views and engineering approaches of L.S. Lebedyanski. Those sources focus mainly on some episodes of designer’s activities and observe his projects separately. Quite often in those sources the information is not completely accurate and has differences in evaluation of the designer’s contribution in development of the domestic and world locomotive industry. Highlighting of the L.S. Lebedyanski role is not always appear to be scientifically balanced and made at the appropriate methodological level, and therefore, shows insufficient study of the problem analyzed in the dissertation. As the matter of fact, we may conclude that the research of the scientific contribution, organizer’s and educational activities of L.S. Lebedyanski has not yet been completed.

In the second chapter of the dissertational research the historical reconstruction of the scientific contribution, educational and organizational activities of the designer L.S. Lebedyanski is described. The process of the formation of designer’s views and the reasons that influenced L.S. Lebedyanski and made him such a formidable engineer and organizer are observed in this chapter. We are showing the facts from the childhood of the designer L.S. Lebedyanski that started to form his willing to become a part of the locomotive industry in general and be a locomotive designer in particular. The information about the education of L.S. Lebedyanski is also observed

in this chapter. We tracked his educational path from the first lessons with the private teacher in the childhood till the education at school and later at the Politechnical institute in Petrograd. In addition, we mentioned the first steps of L.S. Lebedyanski in locomotive industry meaning his first experience of work at the railways, when he was the assistant of the steam locomotive driver in town Tihvin. We separated the period of the designer`s life mention above as the period of his childhood, education, first practical and theoretical experience, and formation of his personality.

In the third chapter of the dissertation we represent the modern vision of the designer L.S. Lebedyanski`s legacy in context of the development of the locomotive industry. Creation of the new types of locomotives, work with the new types of engines (diesel engines, gas turbine engines), educating of the young engineers and organization of the designer`s dedicated groups, contribution to the renovation of the former Soviet Union industry during the after war period – this is only the short list of designer`s L.S. Lebedyanski activities. Due to the solving of those issues he became the widely known specialist in the former Soviet Union and the founder of the gas turbine locomotive industry.

Key words: L.S. Lebedyanski, Kolomensky plant, locomotive, locomotive industry, steam locomotive, diesel locomotive, gas turbine locomotive, designer, engineer.