

УДК 621.4:629.1:629.7 **О.В. ФІРСОВ**, кандидат історичних наук, доцент,
докторант ДУ «Інститут досліджень науково-технічного
потенціалу та історії науки ім. Г.М. Доброва НАН України»,
e-mail: firsov2010@gmail.com

БОРИС ГРИГОРОВИЧ ЛУЦЬКИЙ ТА УКРАЇНА

У статті висвітлено внесок видатного конструктора, винахідника, вченого українського походження Бориса Григоровича Луцького в розвиток світового двигуно-, автомобіле- та літакобудування. На основі детальних даних доведено, що наприкінці XIX — у першій половині XX ст. він був одним із найвідоміших конструкторів і винахідників Європи. Показано, що хоча основним місцем його винахідницької та конструкторської діяльності була Німеччина, він постійно пропонував свої проекти для реалізації насамперед на батьківщині. Встановлено, що за заслуги перед вітчизною Б.Г. Луцький у 1903 році був нагороджений орденом Святого Станіслава, а в 1906 році йому було присвоєно звання спадкового почесного громадянина Російської імперії. Б.Г. Луцький до кінця життя не прийняв громадянства іншої держави. Після закінчення громадянської війни він постійно шукав шляхи для повернення на батьківщину, хотів служити Україні не з-за кордону, а проживаючи на рідній землі.

Ключові слова: *двигун внутрішнього згоряння, двигунобудування, автомобілебудування, літакобудування, конструктор.*

Борис Григорович Луцький (у 1911 році змінив прізвище на Луцькой) — конструктор, винахідник, вчений українського походження, наприкінці XIX — у першій половині XX ст. був одним із найвідоміших конструкторів і винахідників Європи в галузі двигунобудування. Йому належить пріоритет у створенні численних конструкцій двигунів внутрішнього згоряння (ДВЗ). Зокрема, він першим у світі створив вертикальний двигун із колінчастим валом, розташованим під циліндром (1885), який став прототипом усіх наступних вертикальних рядних ДВЗ; безпечний двигун із жиклером для розпилювання бензину в камері згоряння (1892); батарейний та опозитний бензинові двигуни (1894); двигун із напівсферичною (1895) та компактною камерами згоряння (1897); чотири- (1898) та шестициліндрові (1899) рядні двигуни



Борис Григорович Луцький (1907). Фотографія з особистого архіву проф. Д.М. Урнова (онука Б.М. Воробйова)

бурзі (1889), Бремені (1890), Страсбурзі (1891), Палермо (1892), Відні (1894), Нюрнберзі (1894, 1896), Штутгарті (1894), Празі (1894), Львові (1894), Берліні (1903). Серед численних нагород були такі престижні як Пруська державна медаль і золота медаль Баварського короля Людвіга. Про двигуни системи Луцького із захопленням писали численні газети і журнали Європи [1; 2].

Внесок Б.Г. Луцького в розвиток світового двигунобудування був вельми суттєвим і зумовив якісні зміни в цій галузі. Практично у всіх сучасних поршневих ДВЗ досі використовуються конструкції та принципи роботи, які першим у світі запропонував Б.Г. Луцький.

З ім'ям Б.Г. Луцького також пов'язаний розвиток автомобілебудування та літакобудування. В галузі автомобілебудування йому належать пріоритети в створенні численних конструкцій автомобілів, трициклів, біциклів і окремих їх вузлів, зокрема двоколісного одноколісного автомобіля, сферичних пустотілих коліс, пневматичних ступиць і підвісок, рульових колонок, гальмівних пристроїв та інших вузлів. Автомобілі конструкції Луцького на багатьох міжнародних виставках і змаганнях було нагороджено золотими і срібними медалями, зокрема на Першій міжнародній автомобільній виставці у Берліні (1899), на Всесвітній виставці у Парижі (1900), на міжнародних змаганнях у Ліверпулі (1901). Про автомобілі системи Луцького із захопленням писали численні газети і журнали Європи [3; 4].

Ідеї та винаходи Луцького в галузі автомобілебудування продовжують використовуватися багатьма компаніями світу.

У 50-х роках ХХ ст. компанія «Goodyear», використовуючи винаходи Луцького, почала випускати колеса «Terra-Tires» з великим об'ємом повітря

вертикального типу, які до цього часу є найбільш використовуваними; багатоциліндровий вертикальний двигун із розподільчим валом, розташованим над головкою циліндрів (1899); нафтовий двигун з використанням наддуву (1901); реверсивний двигун (1903); двигун із клапанами, які поєднували функції впускних і випускних клапанів (1904); двигун із клапанами, охолоджуваними водою (1904); чотирьох- (1908) та шестициліндрові (1912) авіаційні двигуни вертикального типу з водяним охолодженням.

Двигуни конструкції Б.Г. Луцького на багатьох міжнародних виставках були нагороджені золотими і срібними медалями, зокрема в Гам-

і низьким тиском на ґрунт, які використовувалися на тракторах і всюдиходах. У ці ж роки компанія FWD за завданням військового відомства виробляла для армії США всюдихідну техніку з подібними колесами.

З 50-х років компанія «Rolligon» виробляє аналогічні колеса для позашляхових транспортних засобів — транспортерів, сідельних тягачів, кар'єрного транспорту. Ці машини і нині успішно використовують в найважчих кліматичних і рельєфних умовах. Низький тиск у шинах дозволяє їм пересуватися по болотах, піску і снігу, перетинаючи безлюдну тундру і пустелі.

Ідею Луцького про створення сферичних коліс найближчим часом збирається реалізувати найбільший виробник автомобільних шин — міжнародна компанія «Goodyear». У 2016 р. вона презентувала на Женевському автосалоні сферичну шину «Eagle-360», яку назвала шиною майбутнього. Ця шина, на думку компанії, може стати чудовим заміником нинішніх коліс. Автомобілям, оснащеним сферичними шинами, здатними повертатися на 360°, знадобиться менше простору для маневрування.

В галузі літакобудування Б.Г. Луцькому належать пріоритети у створенні літака, в якому передбачено вертикальний зліт і посадку (1909), літака з двома співвісно розташованими гвинтами (1910), які приводилися в обертання від двох двигунів. В цьому літаку вперше в світі передбачено можливість повітряного гальмування за рахунок реверсу гвинта після посадки. Ідею Луцького про створення літака з вертикальним зльотом і посадкою першими реалізували американські конструктори компанії «Bell» при створенні конвертопланів і гвинтокрилів — машин, що об'єднують в собі переваги літака і гвинтокрила. В середині 50-х років вони створили конвертоплан «Bell XV 3», який міг вертикально злітати і сідати подібно гвинтокрилу і при цьому здійснювати горизонтальний політ в режимі літака.

Наприкінці 80-х років ХХ ст. компанія «Bell» спільно з компанією «Boeing» створили конвертоплан «BellV-22 Osprey», який прийнято на озброєння корпусу морської піхоти і сил спеціального призначення США. З 2007 р. ці конвертоплани беруть активну участь у багатьох військових і спеціальних операціях США.

У Радянському Союзі наприкінці 50-х рр. також були спроби



Літак із двома двигунами внутрішнього згоряння і двома співвісно розташованими гвинтами конструкції Б.Г. Луцького (Берлін, 1912)

створення гвинтокрилів і конвертопланів. У 1960 р. в ОКБ Камова побудовано гвинтокрил К-22, але після низки аварій тему закрили.

На початку 90-х рр. в ОКБ Міля займалися створенням конвертоплану МІ-30. Проект цього багатоцільового конвертоплану було затверджено і включено до державної програми у 1986 р., але через розпад СРСР і економічні труднощі МІ-30 не було реалізовано.

Ідеї Луцького, закладені в літаку з двома співвісно розташованими гвинтами, і нині використовують багато конструкторів і компаній світу.

У 1940 р. під керівництвом В.Ф. Болховітінова створено багатоцільовий бойовий літак «С», оснащений двома спареними двигунами із співісними гвинтами; у 1955 р. — найбільш швидкісний літак з гвинтовими двигунами — стратегічний бомбардувальник ТУ-95; у 1965 р. в ОКБ ім. Антонова — найбільший в світі турбогвинтовий літак АН-22 «Антей».

У наш час ідея співвісних повітряних гвинтів втілюється в турбогвинтовентиляторних двигунах на заводі АТ «Мотор Січ». Двигун Д-27, розроблений Запорізьким машинобудівним конструкторським бюро «Прогрес», не має аналогів у світі. Він призначений для установки на високоекономічних пасажирських і транспортних літаках з поліпшеними злітно-посадковими характеристиками — Ан-70, Бе-42, Як-443. Літак Ан-70 встановив шість зареєстрованих світових рекордів і 15 національних для літаків свого класу. Авіаційні експерти називають створення Ан-70 проектом століття, найперспективнішим в історії авіації літаком.

Ідея повітряного гальмування за рахунок реверсу гвинта нині широко застосовується в авіації. Використання реверсу дозволяє знизити навантаження на основну гальмівну систему літака і скоротити гальмівну дистанцію. Реверс застосовують для аварійного гальмування при перерваному зльоті, а також для руху літака заднім ходом без допомоги буксирувальника.

Слід відзначити, що завдяки Б.Г. Луцькому Україні належать вельми важливі пріоритети в галузях двигунобудування, автомобілебудування та літакобудування. Його діяльність привела до якісних, ключових змін у розвитку цих галузей. Б.Г. Луцький був автором понад 200 патентів на винаходи, які використовували багато відомих компаній світу. Компанія «Electric Voat Company», використовуючи патенти Луцького, виготовляла двигуни для американських підводних човнів. 13 грудня 1902 р. вона уклала з ним закритий договір в Лондоні, згідно з яким отримала право на використання його винаходів [5].

На жаль, ім'я Б.Г. Луцького донедавна було майже невідомо в Україні. У вітчизняній історіографії про нього існує лише кілька публікацій [6–8]. На нашу думку, ім'я Луцького було забуто на батьківщині з кількох причин. По-перше, він майже все життя прожив у Німеччині і не залишив після себе ані нащадків, ані мемуарів, ані архіву. По-друге, після революційних подій 1917 р., з приходом до влади більшовиків, про шляхтича Луцького перестали згадувати в засобах масової інформації, оскільки вва-

жали його емігрантом і класовим ворогом, хоча це не відповідає дійсності. По-третє, різні варіанти написання його прізвища у багатьох іноземних публікаціях. Через це вітчизняним історикам було складно розібратися, чи стосується знайдена ними інформація саме Бориса Григоровича Луцького, а не інших конструкторів. Тільки ті історики, які були більш-менш знайомі з біографією і діяльністю Луцького, могли зрозуміти, що це не різні люди, а одна і та сама особа.

До речі, у Німеччині, де Луцький прожив більшу частину свого життя, його ім'я також зникло зі сторінок німецьких книг, газет і журналів починаючи з нацистських часів. Ім'я Луцького востаннє згадано в 1935 р. в книзі П. Сапфа з історії німецької авіації [9]. Занадто неприємно було нацистам те, що в розробках багатьох двигунів для літаків, підводних і надводних суден Німеччини, а також автомобілів «Daimler», «Argus», «Stoewer» і улюбленої марки автомобіля Гітлера «Mercedes» важливу, якщо не основну, роль відіграв чужий підданий та ще й єврейської національності.

До нацистських часів ім'я Луцького постійно з'являлося в газетах та журналах Німеччини починаючи з 1887 р. Про його досягнення писали відомі німецькі вчені, інженери та історики [10; 11].

Після закінчення Другої світової війни більшість німецьких істориків продовжували уперто мовчати про Луцького. Його ім'я вперше було згадано 1958 р. в книзі П. Сапфа і Г. Брютінга з німецької історії польотів: до-воєнний, воєнний післявоєнний період до 1932 р. [12].

Створюючи свої двигуни і автомобілі за кордоном, Б.Г. Луцький ніколи не забував про батьківщину і 1900 р. запропонував їй свої послуги як конструктор [13].

Для докладного вивчення автомобілів Луцького військово відомство Росії в кінці травня 1900 р. відрядило генерал-майора М.П. Фабріціуса до Парижа на Всесвітню виставку, де Борис Григорович демонстрував свої автомобілі. 12 червня 1900 р. М.П. Фабріціус в рапорті, надісланому в Головне інженерне управління, писав:

«За наведеними довідками виявляється, що російський винахідник Луцький ще з початку 90-х років з успіхом виступив у якості суперника відомому будівельнику бензинових двигунів Даймлеру і заслужив собі почесне місце серед промисловців цієї спеціальності машинного будування в Німеччині» [14].

На Паризькій виставці відбулася зустріч Б.Г. Луцького з начальником Головного управління кораблебудування і постачання Морського відомства Російської імперії віце-адміралом В.П. Верховським, яка в подальшому змінила все його життя. На виставці Луцький показав Верховському розроблені ним автомобілі. Потім Верховський відвідав Берлін і ознайомився з двигунами конструкції Луцького. У Берліні Луцький розповів Верховському про переваги ДВЗ порівняно з паровими машинами, якими був оснащений військово-морський флот Російської імперії, і запропонував йому почати впровадження двигунів його конструкції на катерах і кораблях.

Переконавшись у найвищій кваліфікації Луцького, віце-адмірал Верховський доручив йому спостерігати за будівництвом російських військових кораблів у Німеччині, розробити двигуни для підводних човнів і катерів російського ВМФ, а також вирішити питання про перевезення вантажів за допомогою автомобілів. У цей час російське керівництво призначило Луцького військово-морським аташе (технічним експертом) при російському посольстві у Берліні. Це призначення, а також завдання, поставлені перед Луцьким російським керівництвом, змусили його зосередити всі сили на їх виконанні. Ймовірно, через це він вирішив наприкінці 1900 р. закрити свою компанію в Нюрнберзі і переключитися на виконання замовлень Морського відомства Російської імперії.

В період з грудня 1900 по липень 1914 р. (до початку Першої світової війни) Б.Г. Луцький створив на замовлення військових відомств Російської імперії значну кількість ДВЗ для суден, автомобілів і літаків, а також кілька конструкцій автомобілів і літаків. Через недостатню технічну оснащеність вітчизняних заводів і відсутність якісних матеріалів більшість двигунів конструкції Луцького будувалися на заводах Німеччини.

В грудні 1900 р. на замовлення Морського відомства Російської імперії Луцький побудував на заводі компанії «Motorfahrzeug und Motorenfabrik Berlin» в Марієнфельде (біля Берліну) декілька ДВЗ для автомобілів і три автомобілі (два вантажних і один легковий). Ці автомобілі 30 квітня 1901 р. він представив російському імператору Миколі II, якого особливо зацікавила п'ятитонна вантажівка. Саме вантажівки конструкції Луцького стали першими вантажними автомобілями з ДВЗ у Російській імперії.

Бажаючи оснастити вітчизняну армію автомобілями, Луцький запропонував випробувати його машини на військових маневрах. Військове відомство Російської імперії дало згоду і влітку 1902 р. він взяв участь у великомасштабних військових маневрах, які проводилися у Курській губернії. З цього моменту почалося військово-польове застосування автомобілів із ДВЗ у російській армії. Слід зазначити, що завдяки Б.Г. Луцькому почалося виробництво автомобілів сучасного типу з вітчизняних матеріалів. Ці автомобілі на основі винаходів Луцького і за його безпосередньої участі впродовж 1904—1909 рр. виготовляв завод «Г.А. Лесснер».

Одночасно зі створенням автомобілів Луцький займався на замовлення Морського відомства Російської імперії створенням ДВЗ для катерів, кораблів і підводних човнів. У 1900 р. він розробив бензиновий ДВЗ потужністю 300 к. с. для першого бойового підводного човна «Дельфін», а у 1903 р. — ДВЗ потужністю 400 к. с. для підводних човнів типу «Касатка». Два таких двигуни було встановлено на підводний човен «Макрель».

У цьому ж році він створив для військових катерів 12-сильний ДВЗ, який працював на спирті. Цей двигун у травні 1901 р. було випробувано на верфі в Гамбурзі в присутності віце-адмірала Верховського, командирів російських броненосців «Новік», «Цесаревич», «Ретвізан», представників ні-

мецьких будівельних структур, і він показав відмінний результат. Катер із двигуном Луцького замість гарантованих 6 вузлів показав швидкість у 8 вузлів без будь-яких вібрацій корпусу. Крім того, було встановлено, що в економічному плані ДВЗ конструкції Луцького набагато перевершує парові двигуни, які тоді використовувались на катерах російського флоту. Після успішних випробувань 12-сильного двигуна Луцький створив для катерів цілу серію ДВЗ потужністю 16—50 к. с., які могли працювати на спирті та бензині. Ці двигуни в 1903 р. на виставці у Берліні було визнано кращими [15].

У 1901 р. Луцький розробив нафтовий ДВЗ потужністю 3000 к. с. для міноносців водотоннажністю в 350 тонн. Цей двигун працював за новим методом, винайденим Б.Г. Луцьким. В ньому вперше використано наддування. У нафтовому двигуні Луцького був відсутній запалювач, а займання горючої суміші відбувалося під дією високої температури стисненого повітря. У грудні 1901 р. на замовлення Морського відомства Російської імперії німецька компанія «Howaldtswerke» розпочала за кресленнями Луцького будівництво двох нафтових шестициліндрових двигунів потужністю по 3000 к. с., призначених для міноносця «Видний». За винахід нафтового двигуна і спиртових моторів Б.Г. Луцького у 1903 р. нагороджено орденом Святого Станіслава [16].

У 1904 р. для випробування ДВЗ, що розроблялися для військово-морського флоту (ВМФ) Російської імперії, Луцький побудував у Німеччині на заводі «Howaldtswerke» два човни «Лукерія» і «Цариця». Човен «Цариця» став всесвітньо відомим у 1907 р. після участі у рейнській регаті, де показав абсолютний рекорд швидкості — 50,8 км/год. На човні «Цариця» було встановлено 500-сильний ДВЗ конструкції Луцького, який мав реверсивний механізм і клапани з водяним охолодженням. У 1906 р. за заслуги із впровадження ДВЗ на катерах і кораблях ВМФ Російської імперії Б.Г. Луцький отримав звання спадкового почесного громадянина Російської імперії [17].

З 1908 по 1914 рік Б.Г. Луцький за завданням царського уряду розробив і побудував кілька літаків, які вирізнялися оригінальністю конструкції, за потужністю і швидкістю вони перевершували літаки того часу.

Б.Г. Луцького можна вважати піонером вітчизняного літакобудування та авіаційного моторобудування, оскільки він раніше О.С. Кудашева, Я.М. Гаккеля і І.І. Сікорського побудував і успішно випробував свій перший літак (1909). Луцький також був наставником багатьох вітчизняних авіа- та моторобудівників, зокрема І.І. Сікорського, Б.М. Воробйова та В.В. Кіреєва, які ще до Першої світової війни приїжджали до нього в Німеччину за консультаціями.

Розуміючи важливість розвитку двигунобудування на батьківщині, Б.Г. Луцький у 1913 р. приїхав до Санкт-Петербурга і разом із інженером Воробйовим і комерсантом М.К. Воробйовим заснував Товариство з виробництва авіаційних двигунів своєї конструкції. На жаль, розпочати їх вироб-

ництво йому не вдалося. За кілька днів до початку Першої світової війни його було заарештовано за звинуваченням у шпигунстві і відправлено до німецької в'язниці Шпандау. Звідти його було звільнено і поновлено у правах після революційного повстання в Німеччині (1918).

Б.Г. Луцький до кінця життя не прийняв громадянство іншої держави. Після Першої світової і громадянської війн він постійно шукав шляхи для повернення на батьківщину, прагнув служити вітчизні не з-за кордону, а проживаючи на рідній землі. На жаль, всі його намагання повернутися виявилися безрезультатними. Відмовивши Б.Г. Луцькому у видачі радянського паспорта і поверненні на батьківщину, керівництво СРСР допустило серйозну помилку. Його відсутність у СРСР негативно позначилася на розвитку радянського моторобудування. Радянські конструктори фактично до початку Другої світової війни не змогли створити жодного ДВЗ, який би міг змагатися із зарубіжними аналогами. У зв'язку з цим більшість ДВЗ, яких потребувала радянська промисловість, закуповувалася за кордоном.

Бориса Григоровича Луцького ще за життя називали генієм двигунобудування і автомобілебудування. Він залишив після себе велику конструкторську, винахідницьку і наукову спадщину, яку необхідно вивчати і використовувати для подальшого розвитку науково-технологічного потенціалу України та її виходу на рівень провідних промислово розвинутих країн. Україна може і повинна пишатися своїм геніальним співвітчизником.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Ausstellung technischer Arbeitsbehelfe für das Kleingewerbe. *Prager Tagblatt*. 1894. Vol. 18. No 300. P. 8—9.
2. Szkólnik L. Die Taube mit zwei Motoren. *Der Motorwagen*. 1912. Vol. 15. No 6. P. 133—135.
3. Les Automobiles Loutzky. Le Chauffeur. Lockert, Louis. Éditeur scientifique. 25 Octobre 1899. P. 384—390.
4. The Loutzky motor-voiturette. *The Motor-car journal*. 1900. Vol. 2. No 53. P. 13.
5. Handels-Register. *Beilage der Berliner Börsen-Zeitung*. 1907. No 566. P. 19.
6. Кладова Г. Винахідник моторів. Газета «Інженер-машинобудівник», 1998. 25 лютого.
7. Конструктор из Бердянска. Азовський бульвар, 2005. 19 июня.
8. Сарнацький О.П. Їх імена — то слава Запорізького краю. *Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету*. 2009. Вип. XXV. С. 225—229.
9. Supf P. Das Buch der deutschen Fluggeschichte: Vorkriegszeit, Kriegszeit, Nachkriegszeit bis 1932. P. Supf. — Klemm, 1935. Vol. 2. 640 p.
10. Schaar G. Gasmotor von Lutzky. *GWF; das Gas- und Wasserfach*. 1889. Vol. 32. No 34. P. 1092.
11. Güldner H. Das Entwerfen und Berechnen der Verbrennungsmotoren: Handbuch für Konstrukteure und Erbauer von Gas- und Ölkraftmaschinen. Berlin, J. Springer, 1903. 546 p.
12. Supf P., Brütting G. Das Buch der deutschen Fluggeschichte: Vorkriegszeit, Kriegszeit, Nachkriegszeit bis 1932. Drei Brunnen Verlag, Stuttgart, 1958. Vol. 2. 736 p.
13. Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА), ф. 803, оп. 1, дело 1036. Письмо Б.Г. Луцкого к князю П.Н. Енгальчеву, л. 41а, 41а (св), 416, 416 (св).
14. РГВИА, ф. 803, оп. 1, дело 1036. Рапорт генерал-майора Фабрициуса в Главное инженерное управление, л. 37—40, 42—49.
15. Consul General Frank H. Mason. The potato as a source of wealth in Germany. *Consular Reports*. 1903. Vol. 72. No 272. P. 32—39.

16. Российский государственный архив Военно-Морского Флота (РГАВМФ), ф. 417, оп. 5, дело 23330. О награждении инж. Б.Г. Луцкого за изобретение нефтяного двигателя и спиртовых моторов, 21 л.
17. «The Car» road census. *The Car Illustrated: A Journal of Travel by Land, Sea, & Air*. London, 1906. Vol. 16. No 208. P. 399.

Одержано 06.03.2018

REFERENCES

1. Ausstellung technischer Arbeitsbehelfe für das Kleingewerbe. *Prager Tagblatt*. 1894. Vol. 18. No 300. P. 8—9.
2. Szkólnik L. Die Taube mit zwei Motoren. *Der Motorwagen*. 1912. Vol. 15. No 6. P. 133—135.
3. Les Automobiles Loutzky. Le Chauffeur. Lockert, Louis. Éditeur scientifique. 25 Octobre 1899. P. 384—390.
4. The Loutzky motor-voiturette. *The Motor-car journal*. 1900. Vol. 2. No 53. P. 13.
5. Handels-Register. *Beilage der Berliner Börsen-Zeitung*. 1907. No 566. P. 19.
6. Kladova H. Vynakhidnyk motoriv. *Hazeta «Inzhener-mashynobudivnyk»*, 1998. 25 liutoho [in Ukrainian].
7. Konstruktor yz Berdianska. Azovskyi bulvar, 2005. 19 yiunia [in Russian].
8. Carnatskyi O.P. Yikh imena — to slava Zaporizkoho kraiu. *Naukovi pratsi istorychnoho fakultetu Zaporizkoho natsionalnoho universytetu*. 2009. Vyp. XXV. S. 225—229 [in Ukrainian].
9. Supf P. Das Buch der deutschen Fluggeschichte: Vorkriegszeit, Kriegszeit, Nachkriegszeit bis 1932. P. Supf. — Klemm, 1935. Vol. 2. 640 p.
10. Schaar G. Gasmotor von Lutzky. *GWF; das Gas- und Wasserfach*. 1889. Vol. 32. No 34. P. 1092.
11. Güldner H. Das Entwerfen und Berechnen der Verbrennungsmotoren: Handbuch für Konstrukteure und Erbauer von Gas- und Ölkraftmaschinen. Berlin, J. Springer, 1903. 546 p.
12. Supf P., Brütting G. Das Buch der deutschen Fluggeschichte: Vorkriegszeit, Kriegszeit, Nachkriegszeit bis 1932. Drei Brunnen Verlag, Stuttgart, 1958. Vol. 2. 736 p.
13. Rossiyskiy gosudarstvenniy voenno-istoricheskiy arhiv (RGVIA), f. 803, op. 1, delo 1036. Pismo B.G. Lutskogo k knyazyu P.N. Engalyichevu, l. 41a, 41a (sv), 41b, 41b (sv) [in Russian].
14. RGVIA, f. 803, op. 1, delo. 1036. Raport general-mayora Fabritsuisa v Glavnoe inzhenernoe upravlenie, l. 37—40, 42—49 [in Russian].
15. Consul General Frank H. Mason. The potato as a source of wealth in Germany. *Consular Reports*. 1903. Vol. 72. No 272. P. 32—39.
16. Rossiyskiy gosudarstvenniy arhiv Voенно-Morskogo Flota (RGAVMF), f. 417, op. 5, delo 23330. O nagrzhdenii inzh. B.G. Lutskogo za izobretenie nefyanogo dvigatelya i spiritovyih motorov, 21 l [in Russian].
17. «The Car» road census. *The Car Illustrated: A Journal of Travel by Land, Sea, & Air*. London, 1906. Vol. 16. No 208. P. 399.

Received 06.03.2018

A. B. Фирсов, кандидат исторических наук, доцент, докторант ГУ «Институт исследований научно-технического потенциала и истории науки им. Г.М. Доброва НАН Украины», e-mail: firsov2010@gmail.com

БОРИС ГРИГОРЬЕВИЧ ЛУЦКИЙ И УКРАИНА

В статье освещен вклад выдающегося конструктора, изобретателя, ученого украинского происхождения Бориса Григорьевича Луцкого в развитие мирового двигателестроения, автомобилестроения и самолетостроения. На основе детальных данных доказано, что в

конце XIX — первой половине XX в. он был одним из самых известных конструкторов и изобретателей Европы. Показано, что хотя основным местом его изобретательской и конструкторской деятельности была Германия, он постоянно предлагал свои проекты для реализации в первую очередь на родине. Установлено, что за заслуги перед отечеством Б.Г. Луцкий в 1903 году был награжден орденом Святого Станислава, а в 1906 году ему было присвоено звание потомственного почетного гражданина Российской империи. Б.Г. Луцкий до конца жизни не принял гражданства другого государства. После окончания гражданской войны он постоянно искал пути для возвращения на родину, хотел служить Украине не из-за границы, а проживая на родной земле.

Ключевые слова: *двигатель внутреннего сгорания, двигателестроение, автомобилестроение, самолетостроение, конструктор.*

A. V. Firsov, PhD (History), associated professor,
doctoral student of G.M. Dobrow Institute for Scientific
and Technological Potential and Science History Studies of the NAS of Ukraine,
e-mail: firsov2010@gmail.com

BORYS HRYHOROVYCH LOUTSKYI AND UKRAINE

The article highlights the contribution of Borys Hryhorovych Loutskiy, an outstanding engineer, inventor and scientist of Ukrainian descent, to the development of world engine-building, automotive and aircraft industries. Data on applications of his inventions by companies manufacturing transport vehicles and airplanes in the West, the Soviet Union and Ukraine given. The three reasons why the name of Loutskiy has been obliterated in Ukraine until recently are supposed: (i) because he lived mostly in Germany and did not leave heirs or memoirs or archives; (ii) after the revolutionary events in 1917 and coming of bolsheviks to power, Loutskiy, a nobleman by birth, was no longer mentioned in mass media as an alleged emigrant or class enemy; (iii) the varied forms of his surname spelling in foreign sources. Besides that, in Germany where he lived most part of his life, his name regularly appeared in newspapers and journals since the year of 1887 till the advent of Nazis to power, because Loutskiy, in spite of his significant contribution to the development of engines for cars, airplanes, submarines and ships, had alien citizenship and Jewish origin. A rich story of Loutskiy's collaboration, as an engineer and inventor, with military and maritime departments of the Russian Empire in early 20th century till the beginning of World War I is given.

On the basis of detailed data it could be demonstrated that in late 19 — early 20 century he was one of the most famous designers and inventors in Europe. It is shown that although Germany was the main place of his work as inventor and engineer, he kept offering his projects for implementation at his home country. It is established that for his services to the home country B.G. Loutskiy was awarded the Order of St. Stanislaus in 1903, and in 1906 he was awarded the title of hereditary honorary citizen of the Russian Empire. B.G. Loutskiy did not take out the citizenship of another state for the rest of his life. After the end of the civil war Loutzkoy was looking for ways to return to his homeland, as he wanted to serve Ukraine not from abroad, but living on his native land.

Keywords: *internal combustion engine, engine-building, automotive industry, aircraft industry, engineer.*