

**К 150-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ ИНЖЕНЕРА Б.Г. ЛУЦКОГО:
НЕИЗВЕСТНЫЕ И МАЛОИЗВЕСТНЫЕ ФАКТЫ БИОГРАФИИ**

Фирсов А.В., канд. истор. наук, доцент
(Европейский университет, Черкасский филиал)

В статье приведены неизвестные и малоизвестные факты из биографии гениального конструктора и изобретателя Бориса Григорьевича Луцкого.

Ключевые слова: Б.Г. Луцкий (Луцкой), биография, конструктор, изобретатель

15 января 2015 г. исполняется 150 лет со дня рождения, пожалуй, самого гениального конструктора и изобретателя конца XIX – первой половины XX века, нашего соотечественника – Бориса Григорьевича Луцкого [1-12]. Ему принадлежит приоритет в создании многих конструкций в моторо-, автомобиле- и авиастроении [13, 14, 15]. Он первым в мире создал рядные шестицилиндровые двигатели внутреннего сгорания (ДВС) с вертикальными цилиндрами; применил оригинальный принцип работы ДВС, основанный на впрыскивании свежего воздуха в цилиндры двигателя в период расширения [16]; первым в мире применил для ДВС полусферическую камеру. Ему также принадлежит приоритет в создании реверсивного ДВС, который позволяет изменять направление вращения коленчатого вала двигателя и тем самым дает возможность подводным и надводным судам двигаться задним ходом.

Б.Г. Луцкий был создателем уникальной яхты «Царица» с двигателем мощностью 500 л.с. [17]. На Рейнской регате 1907 г. эта яхта показала поразительную скорость 50,8 км/час. Изобретатель подводной лодки Джон Филипп Холланд при конструировании первых боевых подводных лодок для ВМС США «консультировался с русским изобретателем по имени Луцкий, который сконструировал два двигателя мощностью 300 л.с. каждый» [18]. Эти двигатели были созданы Луцким для

первой боевой подводной лодки Российской империи «Дельфин» [19]. В период 1908-1913 гг. он построил три самолета, которые отличались оригинальностью конструкции и необычно большими для того времени размерами.

Судьба сложилась так, что Б.Г. Луцкий почти всю жизнь прожил за границей, но всегда был патриотом своей родины. Даже в патентах на изобретения он подчеркивал свою связь с Россией, отмечая в них, что является подданным царской России (до 1919 г.), подданным России (с 1919 по 1924 г.), гражданином Российской республики (с 1924 по 1925 г.), подданным России (с 1926 по 1932 г.). После 1932 г. Борис Григорьевич стал указывать в патентах, что он бывший подданный императора России, в настоящее время не имеющий гражданства.

Б.Г. Луцкий так много сделал для России, что за заслуги перед отечеством в 1906 г. император Николай II присвоил ему звание потомственного почетного гражданина Российской империи [20], а в 1911 г. пожаловал ему и дворянский титул. При этом его фамилия была изменена на Луцкой.

К сожалению, длительное время имя Луцкого было незаслуженно забыто как на родине, так и за рубежом. В России после октябрьских событий 1917 г. о нем не писали, так как считали сбежавшим эмигрантом, хотя это не соответствует действительности.

В Германии, где Луцкий прожил большую часть своей жизни и внес огромный вклад в развитие немецкого моторо- и автомобилестроения, его имя начиная с нацистских времен вообще исчезло со страниц газет и журналов.

История жизни и деятельности Б.Г. Луцкого до настоящего времени мало исследована. Среди историков до сих пор ведется полемика о правильности написания его фамилии, дате смерти, национальности, вероисповедания и т.д. Большинство советских и российских историков в своих публикациях пишут, что Б.Г. Луцкий умер, то ли в 1920 году, то ли в 1926, в России, куда он возвратился из Германии после четырех лет пребывания в тюрьме Шпандау. В связи с этим, естественно, в их публикациях отсутствует информация о жизни и деятельности Б.Г. Луцкого после окончания первой мировой войны.

Цель статьи – восполнить исследовательский пробел в биографии Б.Г. Луцкого, который связан с его жизнью и деятельностью после окончания первой мировой войны.

В результате проведенных исследований автору данной статьи на основании литературных и архивных источников удалось установить несколько новых, доселе неизвестных отечественным историкам фактов из биографии Б.Г. Луцкого.

Прежде всего хочу сообщить, что информация советских и российских историков о том, что Б.Г. Луцкой умер в России, в начале 20-х годов прошлого века, не соответствует действительности. После окончания первой мировой войны зарубежная пресса очень часто писала о достижениях нашего соотечественника. В частности, в 1934 г. польский журнал «Światowid» сообщил: «Известный конструктор Борис фон Луцкой из Берлина создал новую модель самолета, которая по земле движется не на колесах, а на мягких резиновых шарах. Попытки приземления с этим

новым аппаратом прошли успешно даже на неровной местности. Весьма возможно, что в ближайшем будущем шары заменят устаревшие колеса». В журнале был приведен снимок самолета и фотография 69-летнего Б.Г. Луцкого.

К сожалению, до сих пор дата смерти и место захоронения Бориса Григорьевича Луцкого не установлены. Однако, основываясь на информации, найденной автором в адресных книгах Берлина за 1940-1943 гг., можно предположить, что в 1943 г. Б.Г. Луцкой был еще жив, и проживал по адресу: Берлин, Виктория Луиза-Плац, 1 (рис. 1). Кстати, в этих адресных книгах указано, что Б.Г. Луцкий был дипломированным инженером и имел дворянский титул – барон.

Все советские и российские исто-



v. Lougkoy Boris Baron Dipl Eng W 30 Victoria
Luise-Platz 1 T.

Рис. 1. Фрагмент из адресной книги Берлина, 1943 г., с. 1629.

рики, в частности, Л.М. Шугуров, В.Б. Шавров, В.Р. Михеев, Г.И. Катышев указывают в своих публикациях, что: «Летом 1914 года Б.Г. Луцкой возвратился в Германию, где в июле того же года был арестован. При аресте он оказал сопротивление, отстреливался в своей квартире и был взят с оружием в руках. Через неделю началась мировая война... Его пытались заставить работать на немецких заводах, но Луцкой ни на какие предложения не пошел. Его продержали в тюрьме Шпандау всю войну и освободили только после поражения Германии».

Подтверждение тому, что Б.Г. Луцкой во время первой мировой войны находился в тюрьме Шпандау, автору найти не удалось. В архивах Германии до сих пор из-за грифа секретности ознакомиться с документами, которые касаются первой мировой войны, невозможно. Но все же, чем занимался Б.Г. Луцкой во время этой войны уста-

новить удалось, благодаря послевоенным немецким публикациям 1919-1921 гг. Оказалось, что в этот период времени Б.Г. Луцкой занимался исследованиями в области усовершенствования автомобильных колес и создал несколько «эпохальных» изобретений. Именно так эти изобретения Луцкого называли в немецких публикациях того времени. В частности, в немецком журнале «Metall und Erz», изданном в 1919 г., было написано: «Здесь речь идет об использовании **эпохального изобретения** дипломированного инженера фон Луцкого – пневматической амортизирующей ступицы, которая может быть установлена на любом автомобиле, велосипеде и т.п.».

В немецком журнале «Der Tropenpflanzer: Zeitschrift für tropische Landwirtschaft», также изданном в 1919 г., было написано: «**Серьезная конкуренция, вероятно, будет резиновым шинам для автомобилей, грузовиков и мотоциклов, в связи с появлением пневматической подвески и пневматической ступицы, изобретенных инженером фон Луцким. Это уже доказано на практике и ими могут быть оборудованы многие транспортные средства. Применение пневматических ступиц позволит технически с уверенностью преодолевать многие тысячи километров. Компания «Hirsch Kupfer- und Messingwerke A.-G.» начала производство этой ступицы и мы надеемся, что Правление Общества и г-н Арон Гири, недавно объявивший в Генеральной Ассамблее о том, что они в определенной степени готовы к продаже ступиц, вскоре смогут их поставлять во все страны.**

В немецком журнале «AR-Zeitung» за ноябрь 1919 г. автор статьи о пневматической ступице Луцкого написал: «Я могу за счет использования пневматической ступицы обеспечить гораздо более мягкую и плавную езду, чем с чувствительной пневматикой. Пневмати-

ческая ступица может быть настроена для любой нагрузки на колесо. Кроме того, ступица имеет еще одно исключительное преимущество – автомобиль с ее использованием не подпрыгивает, как в случае с применением пневматики. Пневматическая ступица образует так называемую «воздушную подушку», на которую опирается автомобиль. На основании проведенных многолетних испытаний уже сейчас понятно, что пневматическая ступица автомобиля намного увеличивает его срок службы и, таким образом, становится неотъемлемой частью автомобиля. В режиме непрерывного пробега, около 15000 км, признаков износа любого рода не наблюдалось. Потребление масла составило примерно 80 г на 5000 км. Колесо требует осмотра и очищения через 15000-20000 пробега. Я хотел бы подвести итог своего выступления и сообщить, что пневматическая ступица Луцкого не предназначена в качестве замены шины, а в качестве значимого дополнения, и это на мой взгляд, обеспечит не только более мягкую езду, но и защитит шины и автомобиль».

Кстати, за семь лет исследований (с 1914 по 1921 гг.) Б.Г. Луцкой потратил около 8,5 миллионов марок. Эти финансовые вложения были ненеправильными и принесли ему успех.

В связи с вышеизложенным, возникает сомнение по поводу версии советских и российских историков о том, что во время первой мировой войны Б.Г. Луцкой находился в тюрьме Шпандау. Вернувшись летом 1914 г. в дружественную страну Германию, он буквально через несколько дней оказался уже во вражеском государстве Германия. Вероятно, ему, прожившему в Германии к этому времени 32 года (с 1882 г. – А.Ф.), имевшему награды за заслуги перед Германией, в частности орден Станислава [21], а также мировую известность, было позволено заниматься конструкторской и изобрета-

тельской деятельностью. Поскольку заниматься созданием боевых самолетов как патриот Отечества для российской армии на территории Германии Б.Г. Луцкой, естественно, не мог, он занялся совершенно мирным делом – усовершенствованием колес для транспортной техники. К сожалению, во время первой мировой войны «невыездной», находящийся под контролем компетентных органов, Б.Г. Луцкой ничем не мог помочь Родине.

После окончания первой мировой войны Б.Г. Луцкой запатентовал в Германии и во многих других странах несколько своих изобретений на пневматические ступицы (рис. 2 и 3), которые журнал «Metall und Erz» назвал эпохальными. Об этих изобретениях Б.Г. Луцкого никто из отечественных историков не сообщил в своих публикациях.

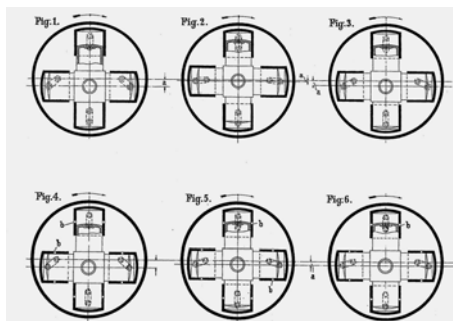


Рис. 2. Фрагмент из немецкого патента № 335858 «Колесо с упругой ступицей»

Хочу отметить, что в марте 1919 г., когда многие бежали из России, дворянин Луцкой возвратился на родину в село Андреевку Бердянского уезда Таврической губернии. Он не мог туда не приехать. Ведь в Андреевке находились его пожилые родители, о судьбе которых после октябрьских событий 1917 г. он ничего не знал. Пробыл Б.Г. Луцкой в России около полутора лет. Осенью 1920 г. он был вынужден покинуть родину и вернуться в Германию. Это решение было вызвано тем, что в России в это время продолжалась гражданская война и, в частности, в Андреевку час-

тенько наведывался сам «батько» Нестор Махно.

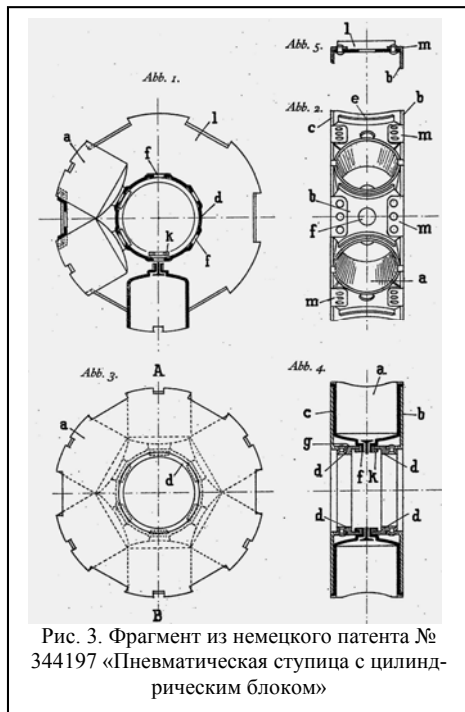


Рис. 3. Фрагмент из немецкого патента № 344197 «Пневматическая ступица с цилиндрическим блоком»

В конце 1920 г. Б.Г. Луцкой основал в Берлине предприятие «Loutzkoy Werk. Gesellschaft mit beschränkter Haftung» (Завод Луцкого. Общество с ограниченной ответственностью). Это предприятие начало изготавливать пневматические ступицы для колес транспортных средств (рис. 4) по патентам Луцкого. Кстати, в это время, согласно Версальскому мирному договору от 1919 г., в Германии было запрещено заниматься авиастроением, и поэтому Луцкой продолжил заниматься разработкой и усовершенствованием колес.

На рекламе пневматических ступиц завода Луцкого (рис. 5), опубликованной в 1922 г., жирным шрифтом было указано: «Автоматическая пневматическая подвеска. Патенты во всех цивилизованных странах. Экономия топлива с пневматической ступицей Луцкого – 21,8%». Более мелким шрифтом были указаны их достоинства: «Удобное техническое обслуживание

для всех автомобилей. Мягкое вождение на плохих дорогах. Очень экономичный расход резины. Подходит для любых шин. Пневматическое торможение. Безопасное путешествие». Также на рекламе был указан адрес расположения компании: Berlin № 20, Christianiastraße, 112/3.



Рис. 4. Колесо с пневматической ступицей Б.Г. Луцкого

Любопытно отметить, что вместе с Луцким созданием и производством колес занимался барон Александр фон Бисмарк – внук самого знаменитого канцлера Германии.

С 1920 по 1925 гг. Б.Г. Луцкой запатентовал в разных странах десятки изобретений, связанных с усовершенствованием колес. Только в Германии, в этот период времени он запатентовал следующие изобретения:

1. Lamellenbereifung (Шина из ламелей). Патент № 339196 от 30.03.1920 г.

2. Kurbelring für Pneunaben von Kraftfahrzeugen (Коленчатое кольцо для пневматических ступиц транспортных средств). Патент № 361829 от 3.10.1920 г.

3. Schaber für Pneunaben (Скребок для пневматических ступиц). Патент № 362836 от 17.06.1921 г.

4. Federnde Nabe (Пружинящая ступица). Патент № 364131 от 6.01.1921 г.

5. Doppeltrommel für Naben (insbesondere Pneunaben) (Двойной барабан для ступиц, в частности, для

пневматических ступиц). Патент № 364132 от 22.09.1921 г.

6. Pneumatische Nabe mit Zylinderblock (Пневматическая ступица с блоком цилиндров). Патент № 366675 от 17.06.1921 г.

7. Pneunabe (Пневматическая ступица). Патент № 400990 от 3.10.1922 г.

8. Pneunabe (Пневматическая ступица). Патент № 439379 от 27.11.1925 г.



Рис. 5. Реклама пневматических ступиц компании «Loutzkoy Werk», 1922 г.

В 1926 г. Б.Г. Луцкой удивил весь мир, создав супер-дирижабль огромных размеров (рис. 6).

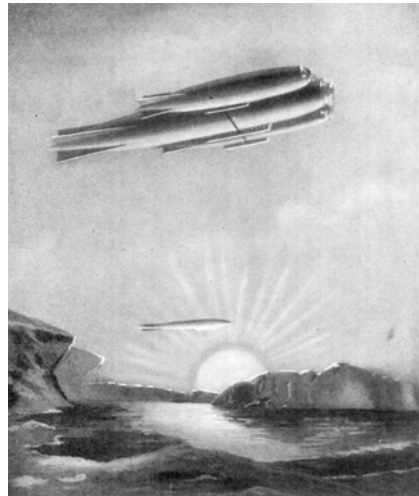


Рис. 6. Иллюстрация из журнала «Popular Science», 1926 г.

Об этом дирижабле в 1926 г. было опубликовано много статей в журналах и газетах разных странах мира. В частности, в журнале «Popular Science» было написано: «Новый тип супер-дирижабля, который состоит из трех блоков, главного судна и двух небольших судов, по одному с каждой стороны, был разработан бароном Борисом

фон Луцким из Берлина, известным немецким авиационным и моторостроительным инженером. Изобретатель утверждает, что это будет абсолютно надежный дирижабль, способный выдержать ураган. Он обосновывает это утверждение на основании его своеобразной формы, которая, по его мнению, делает его менее уязвимым к ударам. Его форма, по словам изобретателя, также делает его более управляемым, чем единое целое. Этот большой корабль должен быть оснащен мощными двигателями, за счет чего будет способен перемещаться с огромной скоростью и иметь огромную грузоподъемность. Корабль барона фон Луцкого на самом деле состоит из трех кораблей, каждый корабль выполнен независимым друг от друга и присоединен к остальным стальными тросами. В случае аварии с одним или даже с двумя блоками, заявляет изобретатель, весь экипаж может быть перемещен на неповрежденный блок при помощи сходней, которые выполнены между блоками, а дефектный блок может быть отделен. Эта функция, по словам изобретателя, делает его корабль в три раза более безопасным и надежным, чем обычный дирижабль».

В 1926 г., в американском журнале «Buffalo Morning Express» была опубликована заметка о супер-дирижабле Б.Г. Луцкого: «Сильный полет фантазии, вероятно, побудил барона фон Луцкого из Германии создать этого Левиафана (морского мифического дракона – А.Ф.) воздуха и все же, кто осмелится сказать, что он не может быть таким? И через сотню лет воздушное пространство, весьма возможно, будет заполнено именно такими летательными кораблями».

В 1929 г. Б.Г. Луцкой от имени новой компании «Loutzkoу G.m.b.H.» запатентовал во Франции изобретение под названием: «Моуеу пневматике» (Пневматическая ступица) (патент №

685035 от 15.10.1929 г.). В 1930-1932 гг. колеса с этими пневматическими ступицами испытывались во Франции на артиллерийских лафетах и даже в РККА (рабоче-крестьянской Красной армии) (рис. 7). Советские специалисты из НАТИ (Научный автотракторный институт) разработали опытные образцы колес с пневматическими ступицами по образцу конструкции Луцкого, однако до их серийного производства дело не дошло.



Рис. 7. Испытания французской пушки на колесах с пневматическими ступицами Луцкого в РККА. Фотография из коллекции А. Кириндаса.

Любопытно отметить, что пневматическими ступицами Луцкого, разработанными им в 1914-1932 гг., более чем через 50 лет, в 1984 г. снова заинтересовались промышленники Германии. Они стали рассматривать возможность их применения на современных транспортных средствах. Об этом в 1984 г. сообщил журнал «Das Echo: das Blatt der deutschen im Auslande; Wochenzeitung für Politik, Literatur, Wirtschaft und Technik». В этом журнале, в частности, было написано: «Какие из этих смелых инноваций Луцкого, исключительно важных для национальной экономики, в ближайшее время перейдут из стадии рассмотрения в стадию серийного производства, покажет будущее».

С 1926 по 1929 г. Б.Г. Луцкой опять запатентовал в разных странах десятки изобретений, связанных не только с усовершенствованием колес, но и с усовершенствованием ДВС. В частности, во Франции в этот период времени он запатентовал следующие изобретения:

1. Bougie d'allumage (Свеча зажигания). Патент № 612901 от 18.03.1926 г.

2. Dispositif d'observation pour moteurs à combustion interne (Устройство наблюдения для двигателей внутреннего сгорания). Патент № 619014 от 16.07.1926 г.

3. Bougie d'allumage avec appareil de controle (Свеча зажигания с устройством управления). Патент № 619015 от 16.07.1926 г.

4. Bougie d'allumage combinée (Объединенная свеча зажигания). Патент № 622546 от 5.10.1926 г.

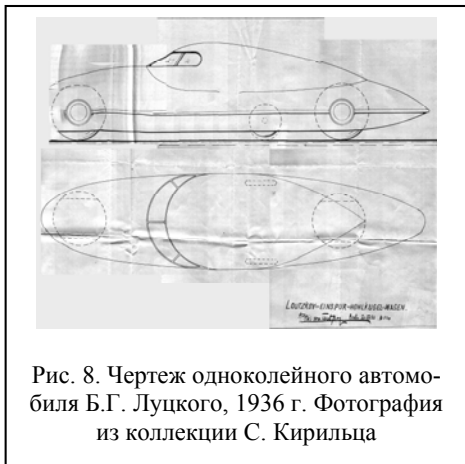


Рис. 8. Чертеж одноколейного автомобиля Б.Г. Луцкого, 1936 г. Фотография из коллекции С. Кирильца

В этих патентах Б.Г. Луцкой защищал конструкции оригинальных свечей зажигания и устройств для визуального контроля за воспламенением горючей смеси в рабочих цилиндрах двигателя. Он указывал, что его изобретения предназначены для надежного контроля процессов горения в ДВС всех типов. И подчеркивал, что это особенно важно для дизельных двигателей.

С 1926 г. компания «Завод Луцкого» начала производить по вышеуказанным патентам свечи зажигания и контроллеры зажигания, которые пользовались огромным спросом на рынке многих стран Европы.

В 1932 г. Б.Г. Луцкой запатентовал конструкцию, пожалуй, самого оригинального автомобиля первой половины XX ст. В отличие от всех существующих в то время конструкций автомобилей, автомобиль Луцкого отличался тем, что вместо четырех колес имел всего лишь два. Этот автомобиль был запатентован Луцким во многих странах мира. В частности, в Германии он был запатентован под названием: «Einspurfahrzeug mit einem Fahrzeugkörper in Stromlinienform» (Одноколейный автомобиль с кузовом обтекаемой формы) (патент № 596926); в США под названием: «Monotrack vehicle» (Одноколейный автомобиль) (патент № 1989573); в Англии под названием: «Single track vehicle» (Одноколейный автомобиль) (патент № 416222); во Франции под названием: «Vehicule monotrace» (Одноколейный автомобиль) (патент № 765688). Основная идея этого изобретения заключалась в том, чтобы создать такую конструкцию автомобиля, благодаря которой он приобрел бы форму полностью обтекаемого тела. Для этого Луцкой вместо обычных колес с пневматическими шинами применил шарообразные пустотелые колеса. Одно из колес Луцкой установил спереди автомобиля, а другое сзади. Сам корпус автомобиля он выполнил в виде эллипса. За счет этого при движении автомобиля сопротивление воздуха снижалось до минимума. Этот автомобиль Луцкого называли автомобилем будущего. В частности, корреспондент газеты «Washington Post» Гарри Смит назвал заметку об этом автомобиле таким образом: «Двухколесный автомобиль. Прогнозируемый автомобиль будущего. Вероятно, силь-

но отличающийся от современных моделей» (Two-Wheeled Car Predicted. Automobile of the Future. Likely to Differ Greatly From Present-Day Models). Все конструкторы автомобилей того времени с большим интересом изучали это изобретение Луцкого. Многие из них считали, что третье и четвертое колесо на современных автомобилях так же ненужно, как и пятое колесо в телеге.

В 1936 г. Б.Г. Луцкой через посредничество авиатора и промышленника Гельмута Гирта предлагал российскому руководству, в лице маршала М.Н. Тухачевского, производить в России разработанный им одноколейный

автомобиль. К письмам адресованным Тухачевскому был приложен чертеж этого автомобиля в масштабе 1:10 (рис. 8). Под чертежом было написано Loutzkoу-Einspur-Hohlkugel-Wagen (Луцкой-одноколейный-полусферический-автомобиль) и стояла подпись Б.Г. Луцкого и дата: 20 февраля 1936 г.

Кстати, по непроверенным данным в 1930-1932 гг. Б.Г. Луцкой обращался в посольство СССР в Берлине на предмет своего возвращения на Родину, однако «злостному монархисту» в этом было отказано.

ЛИТЕРАТУРА

1. Фирсов А.В. Российский инженер Б.Г. Луцкий (Луцкой): краткая биографическая хроника с 1865 по 1900 гг. / А.В. Фирсов // Вопросы истории естествознания и техники. – Москва, 2014. – № 4. – С. 101-128.

2. Фирсов А.В. Б.Г. Луцкой – создатель уникальных колес для самолетов, автомобилей и «летающих тарелок» / А.В. Фирсов // Дослідження з історії техніки: Збірник наукових праць. – К.: НТУУ «КПІ», 2013. – № 18. – С. 53-63.

3. Фирсов А.В. Неизвестные и малоизвестные факты из биографии гениального конструктора Б.Г. Луцкого / А.В. Фирсов // Наука. Религія. Суспільство. – № 1. – ППШ МОНУ і НАНУ «Наука і освіта». – Донецьк, 2013. – С. 70-79.

4. Фирсов А.В. Гарбургский период изобретательской и конструкторской деятельности российского инженера Б.Г. Луцкого / А.В. Фирсов // Дослідження з історії техніки: Збірник наукових праць. – К.: НТУУ «КПІ», 2013. – № 17. – С. 35-41.

5. Фирсов А.В. Борис Луцкий – создатель первого в мире моторизованного велосипеда классической компоновки с двигателем внутреннего сгорания / А.В. Фирсов // Дослідження з історії техніки: Збірник наукових праць. – К.: НТУУ «КПІ», 2012. – № 16. – С. 28-36.

6. Фирсов А.В. Создание 4-тактного вертикального двигателя внутреннего сго-

рания с внизу расположенным коленчатым валом: к вопросу о приоритете / А.В. Фирсов // Дослідження з історії техніки: Збірник наукових праць. – К.: НТУУ «КПІ», 2012. – № 15. – С. 35-45.

7. Фирсов А.В. Российский инженер Борис Луцкий – один из создателей автомобилей «Даймлер» и «Мерседес» / А.В. Фирсов // Научный журнал «Питання історії науки і техніки». – Центр пам'яткознавства НАН України і УТОПІК. – К., 2012. – № 4. – С. 42-49, 81.

8. Фирсов А.В. Б. Луцкий на Всемирной выставке 1900 года в Париже / А.В. Фирсов // Научный журнал «Питання історії науки і техніки». Центр пам'яткознавства НАН України і УТОПІК. – К., 2011. – № 3. – С. 39-46.

9. Фирсов А.В. Автомобили «системы Луцкий» / А.В. Фирсов // Дослідження з історії техніки: Збірник наукових праць. – К.: НТУУ «КПІ», 2011. – № 14. – С. 44-58.

10. Фирсов А.В. Автомобили инженера Б.Г. Луцкого – лучшие в автомобилестроении конца XIX века / А.В. Фирсов // Электронне наукове фахове видання «Історія науки і біографістика». – К.: Видво «Державна наукова сільськогосподарська бібліотека УААН», 2011. – № 3. – Режим доступа: http://www.nbu.gov.ua/e-journals/INB/2011-3/11_firsov.pdf – Загл. с экрана.

11. Фирсов А.В. Б.Г. Луцкой – создатель оригинального двухколесного одноколейного автомобиля / А.В. Фирсов // Збірник наукових праць. Тематичний випуск: Історія науки і техніки. – Харків: НТУ «ХПІ». – 2011. – № 64. – С. 154-160.

12. Фирсов О.В. Наш співвітчизник Б.Г. Луцький – один з піонерів автомобілебудування в світі / О.В. Фирсов // Наука. Релігія. Суспільство. ІІІІ МОНУ і НАНУ «Наука і освіта». – Донецьк, 2010. – № 3. – С. 135-141.

13. Фирсов О.В. Внесок Б.Г. Луцького в розвиток двигунів внутрішнього згоряння // Збірник праць ІХ Міжнародної молодіжної науково-практичної конференції / Уклад. Л.П. Пономаренко. – Київ, 2011. – С. 171-173.

14. Фирсов О.В. Внесок інженера Б.Г. Луцького у розвиток світового автомобілебудування // Збірник праць Х Міжнародної молодіжної науково-практичної конференції / Уклад. Л.П. Пономаренко. – Київ, 2012. – С. 88-91.

15. Фирсов О.В. Внесок інженера Б.Г. Луцького в розвиток літакобудування // Матеріали Сімнадцятої Всеукраїнської наукової конференції молодих істориків науки, техніки та освіти та спеціалістів. Пріоритети української науки і техніки. – Київ, 2012. – С. 278-281.

16. Фирсов А.В. Термодинамический цикл Б.Г. Луцкого / А.В. Фирсов // Науковий журнал «Питання історії науки і техніки». – Центр пам'ятокознавства НАН України і УТОПК. – К., 2012. – № 1. – С. 15-23.

17. Фирсов А.В. Б.Г. Луцкий – создатель уникальной гоночной моторной лодки «Царица» / А.В. Фирсов // Електронне наукове фахове видання «Історія науки і біографістика». – К.: Вид-во «Державна наукова сільськогосподарська бібліотека УААН», 2013. – № 1. – Режим доступа: http://archive.nbuv.gov.ua/e-journals/INB/2013-1/13_firsov.pdf – Загл. с екрана.

18. Cable, F.T., Holland, J.Ph., Kimball, W.W. The Birth and Development of the American Submarine. – New York, 1924. – P. 228.

19. Фирсов А.В. Вклад Б.Г. Луцкого в создание первых боевых подводных лодок российской империи / А.В. Фирсов // Електронне наукове фахове видання «Історія науки і біографістика». – К.: Вид-во «Державна наукова сільськогосподарська бібліотека УААН», 2012. – № 1. – Режим доступа: http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/inb/2012-1/12_firsov.pdf – Загл. с екрана.

20. Фирсов О.В. Б.Г. Луцький – спадковий почесний громадянин Російської імперії / О.В. Фирсов / Матеріали III Міжнародної конференції молодих вчених HSS-2011. – Львів: Вид-во Львівської політехніки, 2011. – С. 82–83

21. Daimler-Loutzky in St. Petersburg. // Allgemeine Automobil-Zeitung, 1903. – № 26. – S. 11.

Фирсов О.В. До 150-річчя від дня народження інженера Б.Г. Луцького: невідомі та маловідомі факти біографії. У статті наведено невідомі і маловідомі факти з біографії геніального конструктора і винахідника Бориса Григоровича Луцького.

Ключові слова: Б.Г. Луцький (Луцкой), біографія, конструктор, винахідник

Alexandr Firsov. On the 150-th anniversary of the birth of engineer Boris Loutzky: unknown and little known facts of the biography. The article presents the unknown and little-known facts from the biography of the genius inventor and designer Boris Loutzkoy.

Keywords: Boris Loutzky (Loutzkoy), biography, designer, inventor