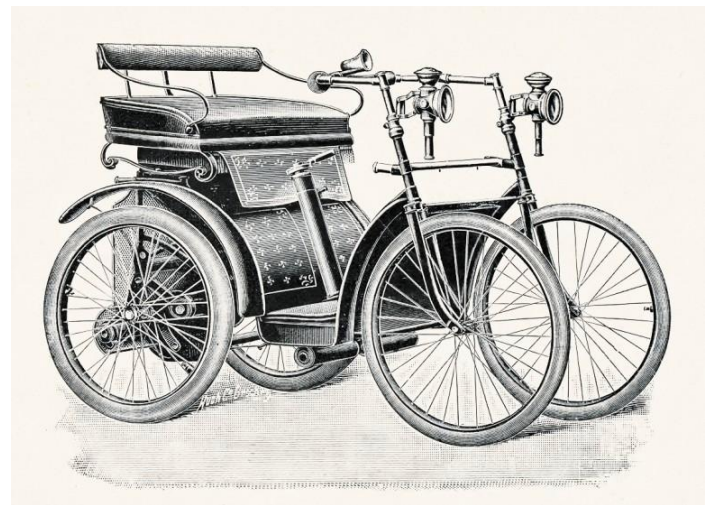


Видатний конструктор двигунів.

Баранцев Иван **Крах инженера Луцкого**
Издание: Газета За Рулем. 24 / Май / 2015
Режим доступу:
<http://www.zr.ru/content/articles/783310-krax-inzhenera-luckogo/>

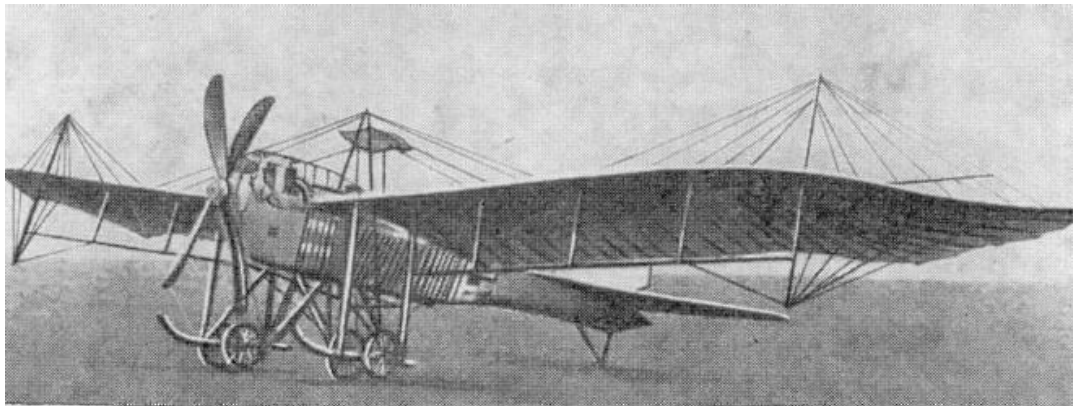
Об этом человеке слышаны далеко не все автомобильные истории, а для тех, кто знает, он до сих пор остается загадкой. Книжек о нем не ищите – их пока еще нет. Тем интереснее оказалась *выставка «Инженер Б.Г.Луцкий – русский гений автомобилестроения Европы»*, ставшая первой попыткой собрать в одном месте большую часть имеющейся информации о жизни и работах не очень широко известного, но талантливого изобретателя и конструктора.



Белов Александр, Гончаров Игорь **Изобретатель Луцкой** [Электронный ресурс]

Режим доступу: <http://rusaviagold.narod.ru/HISTORY/lutskoi.htm>

В середине 1880-х годов в Германии появились первые автомобили. Еще студентом Луцкой получил патент на двигатель внутреннего сгорания. Теперь спроектировал еще несколько бензиновых моторов. Особенным в них был коленчатый вал, расположенный ниже цилиндров. Луцкой первым применил для четырехтактных двигателей вертикальное расположение цилиндров. Эта схема вскоре стала господствующей. Луцкой также строил двигатели для кораблей и подводных лодок, был автором десятков патентов. Сведения о работах Луцкого, как авиаконструктора.



Гомельский К. **Борис Григорьевич Луцкой (Луцкий) 1865-1926 гг.** [Электронный ресурс]
опубликовано: // Автообоз: автомобильное обозрение. — Дайджест автомобильной прессы.

Режим доступу: <http://autooboz.info/imena/boris-luckoj/boris-luckoj-luckij/>

Достоверных фактов о жизни Бориса Григорьевича известно мало, многие сведения искажены, полны домыслов, не подтвержденных документально. Огромный вклад русского инженера в развитие автомобилестроения и неразгаданная и поныне загадка суперавтомобиля «Мерседес».

Из коллекции журнала. «ЛЕССНЕР-6ЛС» За рулем, 1979/01 – Январь.с.34.

Режим доступу: <http://www.zr.ru/archive/zr/1979/01/iz-kollektsii-zhurnala?return=faef89745031111a4f443f7b16e1f358cc5b4be2::72>

Петербургский машиностроительный завод Г. А. Лесснера в 1905 году изготовил по заказу столичного почтамта 13 автомобилей для перевозки почты. Эта модель автомобиля была сконструирована Б. Г. Луцким.

Канунников С. **Русский след в загадке века.** – За рулем .-2006-№10(904).с.394-396.

Режим доступа: [http://publ.lib.ru/ARCHIVES/Z/"Za_rulem"/ "Za_rulem".html](http://publ.lib.ru/ARCHIVES/Z/)

История первого MERCEDES. На рубеже прошлого и позапрошлого веков на «Мариенфельде» работал русский инженер Борис Григорьевич Луцкой (его фамилию писали и как Луцкий - Loutzky), сотрудничавший с несколькими немецкими фирмами еще с 1880-х. Авторитетный конструктор был хорошо знаком с Даймлером и Майбахом, построил несколько небольших моторных экипажей, затем участвовал в создании грузовиков и автобусов, спроектирован немало моторов для автомобилей и кораблей.

Позднее петербургский завод «Лесснер» выпускал автомобили его

конструкции. Но сейчас нам важнее, что один из судовых двигателей Луцкого по диаметру цилиндров и ходу поршней - 115x140 мм был очень близок к

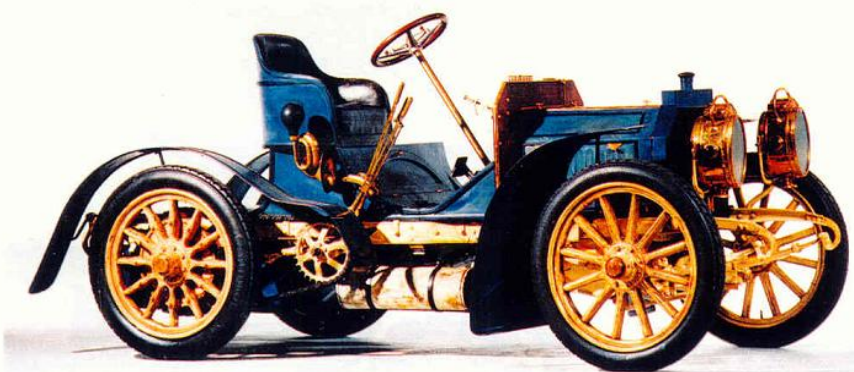
«мерседесовскому» -

116x140 мм и развивал 25

л.с. Существует версия:

именно модернизировав (в

частности, расточив цилиндры) и увеличив мощность корабельного двигателя, получили агрегат для «Мерседеса». Более полной информации об этом моторе русского конструктора (даже точной даты его создания) нет. Так что утверждение - на «Мерседесе» стоял мотор, родившийся из агрегата Луцкого, - всего лишь одно из предположений...



Кирилец Станислав **Борис Луцкий - наш человек в Германии** [Электронный ресурс]

опубликовано: Электронный журнал «Mercedes», 2002 год

Режим доступа: <http://www.cartruckbus.ru/articles/boris-luckiy-nash-chelovek-v-germanii>

Среди пионеров отечественного автомобилестроения имя Б.Г. Луцкого занимает видное место как конструктора, изобретателя и основателя крупного производства автомобилей в Российской империи.

Лапшин Федор **Грузовики Бориса Луцкого: забытая история. О грузовиках Луцкого, Даймлере и исторической правде** 2009 год / №2, АвтоРевю. Грузовики и автобусы. №3 (420)

Режим доступа:

<http://trucks.autoreview.ru/archive/2009/02/lucko>
[i/](#)

Луцкий патентовал за рубежом самые различные изобретения — от простых механических устройств до шин с ламелями и «шаромобилья» До сих пор считалось, что после Первой мировой следы Луцкого затерялись! А между тем есть его патенты, выданные в США и датированные началом двадцатых годов. Начинаются они так: «Я, диплом-инженер Борис фон Луцкой, подданный России и проживающий Андреевке Таврической области...» В статье рассказывается о малоизвестных страницах жизни и деятельности выдающегося конструктора и изобретателя.





Михайлов Л. **Пионер отечественного автомобилестроения.** - За рулем, 1973/03 – Март.с8-9.

Режим доступу: <http://www.zr.ru/archive/zr/1973/03/muziei-za-ruliem?return=faef89745031111a4f443f7b16e1f358cc5b4be2::102>

Статья посвящена деятельности П.А.Фрезе, построившему в 1896г. первый в России автомобиль с бензиновым двигателем. В 1905 году он взялся за постройку двухтонных грузовиков, сконструированных талантливым русским инженером Б. Г. Луцким.

Орлов Денис **Хроника: исполнилось 165 лет Вильгельму Майбаху.** - Газета За рулем, 09 / Февраль / 2011

Режим доступу: http://www.zr.ru/content/news/287639-hronika_ispolnilos_165_let_vilgelmu_majbahu/

В статье описаны интересные факты из жизни и деятельности выдающегося конструктора двигателей и автомобилей Аугуста Вильгельма Майбаха. Сегодня имя Вильгельма Майбаха занимает одну из верхних строк в Европейском зале автомобильной славы. Среди приоритетов, признаваемых за инженером, отмечены зубчатая коробка передач (1889 г), карбюратор распылительного типа (1893 г), V-образный двигатель (1889 г), грузовой автомобиль (1896 г), сотовый радиатор (1900 г) и другие новации. Многие из них оспариваются. В частности, не ясна роль русского изобретателя Бориса Луцкого в постройке первых многоцилиндровых двигателей, конструктором которых официально числится Вильгельм Майбах.

Пономарев Я. **«Мерседес» значит «грация».** За рулем .-1996.-№4.-С.66-67.

Режим доступу: <http://www.zr.ru/archive/zr/1996/04/byloie>

История первого MERCEDES. Первый серийный автомобиль, названный "Мерседес" (1901), был весьма передовой конструкцией. Компоновка агрегатов и пассажирских мест на длинной, низко расположенной раме, другие особенности машины знаменовали поворот от моторизованных экипажей к "настоящему автомобилю"

Пономарев Я. **«Моторная телега» Бориса Луцкого.** За рулем .-1996.-№6.-С.86-87.

Режим доступу: <http://www.zr.ru/archive/zr/1996/06/k-100-lietiu-rossiiskogo-avtomobilia#86>

MOTORFAHRZEUG- UND MOTORENFABRIK BERLIN • AKTIENGESELLSCHAFT
MARIENFELDE BEI BERLIN.

Marke XXII.

TRUCKS.AUTOREVIEW.RU

TRUCKS.AUTOREVIEW.RU

TRUCKS.AUTOREVIEW.RU

TRUCKS.AUTOREVIEW.RU

M/B

Lastwagen „Marienfelde“
Oberbau in verschiedenen Ausführungen s. Tafel IV.

Die Fabrikation von Lasten-Automobilen ist eine wesentlich schwerere, als solche leichter Personenzüge und stellt grosse Anforderungen an Einrichtung, Leistungsfähigkeit und erfordert speziell langjährige Erfahrung.
Wir haben seit Jahren diesem wichtigen Zweige der Industrie besondere Aufmerksamkeit gewidmet und dürfen ohne Ueberhebung Ansprüche darauf machen, auf diesem Gebiete eine führende Stellung einzunehmen. TRUCKS.AUTOREVIEW.RU

Schwere Transportwagen.
Abbildungen der verschiedenen Ausführungen s. Tafel IV.

Preise für complete Umgestellte resp. Wagen einschliesslich elektrischer Zündung.

Stärke des Motors HP.	2 Cylinder				4 Cylinder	
	4	6	8	10	10	12
Ladefähigkeit mm.	2000—2800	2200—3200	2800—4000	2800—4000	2800—4000	2800—4000
Breite der Ladefläche, wenn der Kasten zwischen den Rädern stehen soll . . . ca. 1300 mm	TRUCKS.AUTOREVIEW.RU					
Breite der Ladefläche, wenn der Kasten so hoch sein kann, dass die Räder unter denselben laufen 1800—2000 mm	TRUCKS.AUTOREVIEW.RU					
Länge des Wagens ca. mm.	4800	5200	5800	5800	5200	6000
Breite des Wagens üb. d. Neben gemess.	1875	1936	2035	2035	2035	2035
Zur Beförderung von ca. kg.	1250	2000	3500	5000	2500	5000
Gewicht des compl. Wagens	1500	2400	2800	3400	2500	3500
Rahmenstell ohne Bock und Pritsche Mk.	7000	8000	9000	10000	12500	14000
Lastwagen mit Bock u. flacher Pritsche u. u.	7200	8250	9275	10300	12800	14800
Lastwagen mit Bock und Pritsche sowie Seitenwänden zum Auf- und Abklappen Mk.	7320	8380	9420	10460		14460
Bierleinwagen d. mit Bockstr., Pritsche, neben Rungen und Beschlägen Mk.	7500	8600	9700	10800		14800
Schleifen	500	600	600	600		600
Möbelwagen						
Fleckenbierwagen I						

Einrichtung für Verwendung von Spiritus als Betriebsmittel Mark 300 extra.

Fabrikationsprogramm in Marienfelde 1901 für Lastwagen.

Автомобильная выставка 1901 года в Петербурге



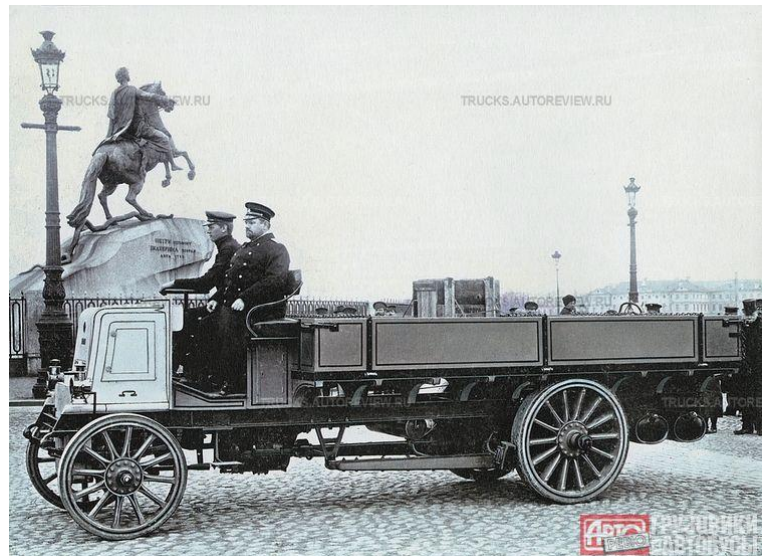
В 1900 году Борис Григорьевич Луцкий участвует в эрфуртской международной выставке, где представляет свою легковую машину под маркой "Луцкой-Дайм-лер". Новинка привлекла внимание неординарностью конструкции двигателя, элегантностью форм и изяществом и была удостоена золотой медали. В том же году на престижной международной выставке в

Париже посетители были немало удивлены одним из экспонатов на стендах фирмы "Даймлер" - громадным грузовым автомобилем. Выставочный комитет присудил этой конструкции Бориса Луцкого большую серебряную медаль (не золотую только потому, что машина не прошла ходовых испытаний). Вообще-то за свои разработки он был отмечен множеством медалей и дипломов различных выставок в разных странах.

Прокофьева Е. **Изобретение автомобиля и становление мировой автомобильной промышленности во второй половине XIX - начале XX вв.** [Электронный ресурс] опубликовано: Научно-культурологический журнал Релга «RELGA» (№11 [113] 27.07.2005)

Режим доступа: <http://www.relga.ru/Environ/WebObjects/tgu-www.woa/wa/Main?textid=579&level1=main&level2=articles>

Рассматривается история создания автомобиля как продукта многовековой эволюции технической мысли всего человечества. В России применение тяжелых грузовиков для нужд армии пропагандировал Б.Г. Луцкий. «Грузовоз» Луцкого, сконструированный в Германии, впервые был продемонстрирован в 1900 г. на Парижской международной выставке на стендах фирмы "Даймлер". Понимая значимость своего изобретения для укрепления обороноспособности государства, Луцкий перевозит свое изобретение из Германии в Петербург. В российскую столицу было доставлено два автомобиля грузоподъемностью 1,6 и 5 тонн.



Сарнацкий О.П. **Їх імена - то слава Запорізького краю.** Наукові праці історичного факультету Запорізького національного університету : зб. наук. пр. / Запоріж. нац. ун-т, Іст. ф-т. – Запоріжжя: Просвіта, 2009. – Вип. XXV. – с.225-229.

Режим доступа: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=juu_all&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=0&S21PREF=&S21COLORTERMS=0&S21STR=Npifznu

Давня історія та славетні імена Запорізького краю. Маловідоме ім'я нашого земляка Бориса Григоровича Луцького – видатного конструктора-автомобілебудівника. Народився він неподалік від Бердянська, в родині купця. Борис дуже добре вчився, тому коли він закінчив Севастопольське реальне училище, то разом з атестатом зрілості за особливі заслуги отримав рекомендацію для навчання в Мюнхенському політехнічному університеті. Тут він вчився теж краще за інших, а на випускному курсі розробив проект двигуна внутрішнього згорання, що дуже відрізнявся від двигуна,

винайденого такими авторитетами, як Даймлер та Бенц. Після отримання ним диплому інженера-технолога доскіпливі німці оцінили талант хлопця, посипались запрошення від багатьох фірм на посаду головного інженера, але Б. Луцький з пакунком запрошень поїхав додому в Бердянськ, щоб спокійно разом з батьком прийняти рішення. До Німеччини повернувся приблизно через рік. З 1898 р. починається його співпраця "батьком автомобіля" Даймлером.



Серебряков Александр У истоков «Мерседеса» стоял человек из Запорожского края
Газета „Запорозька Січ” 3 и 10 січня 2013р.

Режим доступу: <http://sich.zp.ua/index.php/ru/istoriya-i-geografiya/2311-u-istokov-mercedes-a-stoyal-chelovek-iz-zaporozhskogo-kraya>

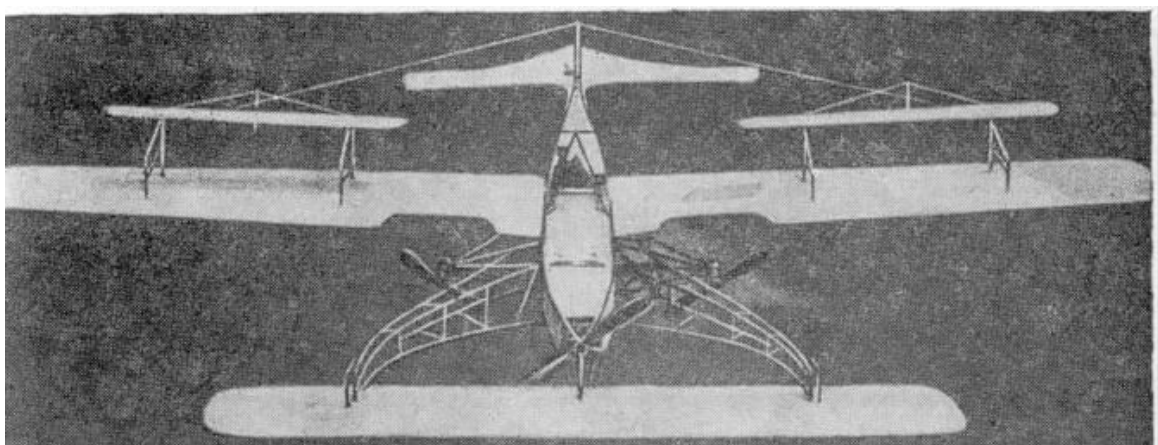
Сейчас многие считают, что по-настоящему качественные автомобили могут делать только в Западной Европе и Японии, что "Запорожец" – вершина отечественной конструкторской мысли и на большее мы ментально не способны. Но так ли это?

Ровно 148 лет назад, 3 января 1865 года, в селе Андреевка под Бердянском родился выдающийся русский автоконструктор – изобретатель автомобильных, судовых и авиационных двигателей Борис Григорьевич Луцкий (Луцкой). Именно в Андреевке он получил начальное образование. Но известен стал, когда работал за границей. Борис Луцкий продолжительное время был главным инженером (техдиректором) фирмы Daimler. Заметим, что именно немецкий конструктор Готтлиб Даймлер организовал в 1890 г. компанию Daimler Motoren Gesellschaft (DMG) по производству мощных двигателей для использования на земле, в небесах и на море. Этот лозунг стал основой для знаменитой трехконечной звезды – логотипа современной компании Mercedes-Benz. Поэтому не удивляйтесь, что и русский конструктор имел такой же широкий профиль.

Соболев Дмитрий. **Изобретатель Луцкой.** «Крылья Родины», 1994 N 2-с.34-35.

Режим доступу: [http://publ.lib.ru/ARCHIVES/K/"Kryl'ya_Rodiny"/"Kryl'ya_Rodiny".html](http://publ.lib.ru/ARCHIVES/K/)

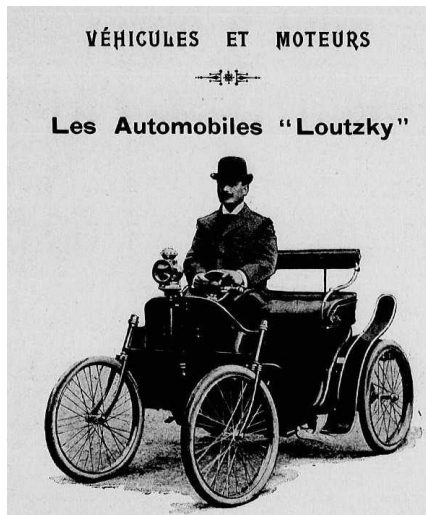
Борис Григорьевич Луцкой родился в 1865 г. в селе Андреевка под Бердянском, в имени своего отца. Учился в гимназии в Севастополе, после окончания уехал в Германию, чтобы продолжить образование и стать высококвалифицированным инженером. В 1882-м поступил в Мюнхенский политехнический институт. Дипломированный инженер получил предложение остаться работать в Германии. В середине 1880-Х годов в Германии появились первые автомобили, и молодой инженер решил посвятить себя им. Еще студентом Луцкой получил патент на двигатель внутреннего сгорания. Луцкой первым применил для четырехтактных двигателей вертикальное расположение цилиндров Эта схема вскоре стала господствующей. Двигатели конструкции Луцкого выпускали фирмы Кеберс Айзенверк, с 1891 г. -«Нюрнберг». На ней конструктор получил должность главного инженера. Луцкой также строил двигатели для кораблей и подводных лодок, был автором десятков патентов. Прибыли от изобретательской деятельности позволили ему в 1897-м создать собственное КБ в Берлине. С этого момента началось многолетнее сотрудничество русского инженера с известной немецкой фирмой Даймлер, выпускавшей грузовые и легковые автомобили одноименной марки, он входил в совет директоров дочернего предприятия в Берлине «Даймлер-Мариснфельде».



Сукач Георгий **Бердянец Борис Луцкий стоял у истоков автомобилестроения** [Електронний ресурс] опубліковано: Інтернет-Газета «Город» 2013 №278.

Режим доступу: <http://gorod-online.net/nuwspoln.php?nuws=208&number=278>

Сегодня местные краеведы-любители делают многое для того, чтобы пролить свет на события и жизнь земляков, о которых информация долгие годы была известна. На основе архивных материалов краеведческих музеев, читателям газеты предложено знакомство с земляком Борисом Григорьевичем Луцким - выдающимся автоконструктором - изобретателем автомобильных, судовых и авиационных двигателей.



Фирсов А. В. Б. Г. Луцкой – создатель оригинального двухколесного одноколейного автомобиля

Вісник Національного технічного університету «Харківський політехнічний інститут». Зб. наук. праць. Тематичний випуск: Історія науки і техніки. – Харків: НТУ «ХПІ». – 2011. – № 64. – С. 154-160.

Режим доступу: http://library.kpi.kharkov.ua/Vestnik/2011_64.pdf

В статье описан оригинальный двухколесный одноколейный автомобиль, который в 1932 году разработал гениальный, но малоизвестный в настоящее время инженер и изобретатель Б. Г. Луцкой. Цель статьи – восполнить исторический пробел и привлечь внимание специалистов к работам и изобретениям Б. Г. Луцкого. Изучая техническую литературу и патенты первой половины XX в., автор данной статьи установил, что в 1932 г. Б. Г. Луцкой получил в Германии патент № 596926 на изобретение под названием «Одноколейный автомобиль с корпусом обтекаемой формы» («Einspurfahrzeug mit einem Fahrzeugkörper in Stromlinienform»). В других странах это изобретение было

запатентовано под названием «Автомобиль одноколейного пути» («Monotrack vehicle»). В США под № 1989573, в Англии под № 416222, во Франции под № 765688. В целом можно констатировать, что именно наш соотечественник Б. Г. Луцкой разработал в 1932 г. самый оригинальный автомобиль первой половины XX в. Исследование жизни и деятельности Б. Г. Луцкого является перспективным для дальнейшей научной разработки, поскольку инженерная и конструкторская деятельность Бориса Григорьевича является существенным вкладом в развитие мирового автомобилестроения.

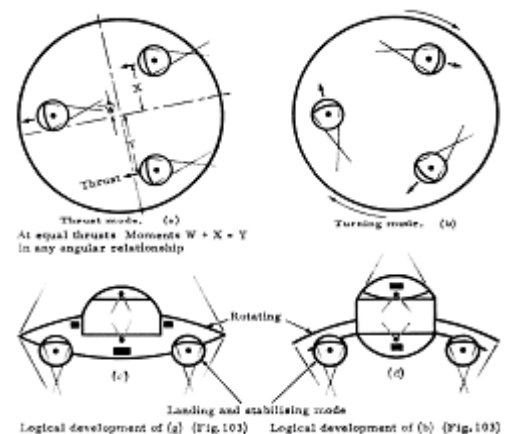
Фирсов А. Б. Г. Луцкой – создатель уникальных колес для самолетов, автомобилей и "летающих тарелок"

Дослідження з історії техніки. - 2013. - Вип. 18. - С. 53-63.

Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/dzit_2013_18_14.pdf

Стаття присвячена історії створення унікальних пневматичних кулястих коліс для літаків, автомобілів та інших транспортних засобів, які винайшов і запатентував у багатьох країнах світу геніальний, але маловідомий в даний час інженер і винахідник Б. Г. Луцькой. Мета статті – заповнити історичну прогалину і привернути увагу фахівців до робіт та винаходів нашого співвітчизника Б. Г. Луцького. У статті описані конструкції унікальних коліс для літаків та автомобілів, які в 1932 році розробив Б. Г. Луцькой. У 1934 році на базі цих коліс він створив універсальне шасі для літаків, яке дозволяло їм здійснювати посадку як на землю, так і на воду.

Відомий британський аерокосмічний інженер і конструктор Леонард Г. Крамп вважає, що ці колеса можуть бути використані в якості шасі і стабілізуючих індукторів для «літаючих тарілок». Ідеї, закладені Б. Г. Луцьким при створенні пневматичних кулястих коліс, до теперішнього часу використовуються конструкторами при розробці сучасних транспортних засобів. У статті наведені короткі відомості про діяльність Б. Г. Луцького та його пріоритет в створенні багатьох конструкцій в галузі моторобудування, автомобілебудування і авіабудування.



At equal thrusts Moments $W + X = Y$ in any angular relationship

Logical development of (a) (Fig. 103) Logical development of (b) (Fig. 103)

Фирсов А. **Вклад Б.Г. Луцкого в создание первых боевых подводных лодок Российской Империи** Переяславський літопис

: зб. наук. ст. / Переяслав-Хмельницьк. держ. пед. ун-т ім. Григорія Сковороди, Каф. історії та культури України. – Переяслав-Хмельницький:, 2011 Вип. 2,- с.186-197.

Режим доступу: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21S1STN=1&S21REF=10&S21FMT=juu_all&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=PREF=&S21COLORTERMS=0&S21STR=Perlit

В статье на основании анализа литературных и архивных источников установлен вклад выдающегося конструктора и изобретателя Б.Г. Луцкого в создание первых боевых подводных лодок Российской империи.



Фирсов А. **Гарбургский период изобретательской и конструкторской деятельности российского инженера Б. Г. Луцкого** Дослідження з історії техніки. - 2013. - Вип. 17. - С. 35-41.

Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/dzit_2013_17_7.pdf

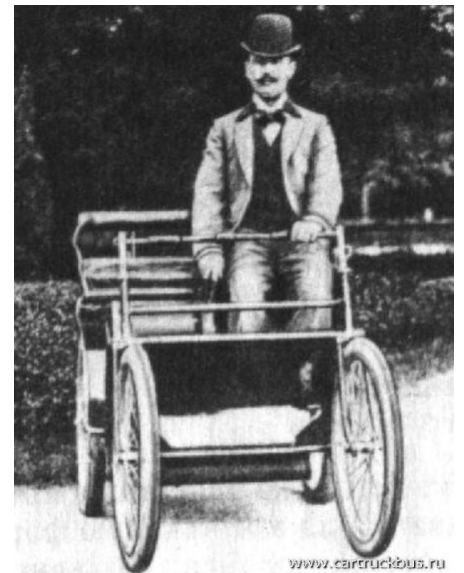
Статья посвящена деятельности гениального конструктора и изобретателя, подданного Российской империи Б. Г. Луцкого во время его проживания в немецком городе Гарбурге. Приведены неизвестные и малоизвестные факты о конструкторской и изобретательской деятельности Б. Г. Луцкого в период 1889 - 1890 гг. Установлено, что во время работы в Гарбурге, на фабрике "Кеберс Айзенверк", Б. Г. Луцкий получил четыре патента на изобретения, и на их основе разработал новые конструкции вертикальных газовых двигателей внутреннего сгорания. Эти двигатели стали прототипом всех современных рядных вертикальных двигателей внутреннего сгорания, у которых коленчатый вал расположен под цилиндром. Такая уникальная архитектура двигателей внутреннего сгорания в истории моторостроения сохранилась под названием "Молот тип" системы Луцкого. Установлено, что двигатели Б. Г. Луцкого отличались от двигателей, разработанных другими конструкторами и компаниями того времени, очень низким потреблением газа. На Гамбургской торгово-промышленной выставке 1889 года двигатели Б. Г. Луцкого были награждены золотыми медалями, а сам конструктор был награжден дипломом Гамбургского окружного союза немецких инженеров за выдающиеся достижения в моторостроении.

Фирсов А.В. **Автомобили инженера Б.Г. Луцкого — лучшие в автомобилестроении конца XIX века.** - Історія науки і біографістика : електрон. наук. фах. вид. : міжвід. темат. зб. /

Нац. наук. с.-г. б-ка Нац. акад. аграр. наук України. – Київ: 2011 — N3. Режим доступу: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=juu_all&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=PREF=&S21COLORTERMS=0&S21STR=INB

[Title](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=juu_all&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=PREF=&S21COLORTERMS=0&S21STR=INB)

В статье освещена деятельность выдающегося, но малоизвестного в наше время инженера и изобретателя Б.Г. Луцкого в области создания автомобилей. Приведено описание конструкций его автомобилей и дан их анализ. Установлены преимущества автомобилей Луцкого в сравнении с автомобилями других фирм того времени. Установлено, что лучшими автомобилями конца XIX века были автомобили российского изобретателя Б.Г. Луцкого, а сам изобретатель – один из самых талантливых и авторитетных инженеров в Европе.



Фирсов А.В. **Автомобили «системы Луцкий»** Дослідження з історії техніки : зб. наук. пр. / Нац. техн. ун-т України "Київ. політехн. ін-т". – К.: 2011 Випуск 14.-с.44-58.

Режим доступу: http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu/cgiiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=juu_all&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=PREF=&S21COLORTERMS=0&S21STR=dzit

У статті описані автомобілі, які в кінці XIX століття виготовляла німецька фірма «Товариство з будівництва автомобільних екіпажів» за патентами російського винахідника Б.Г. Луцького. Встановлено, що засновником і виконавчим директором цієї фірми був російський підданий, уродженець м. Бердянська Таврійської губернії Борис Григорович Луцький. Вперше представлені патенти, на підставі яких будувалися автомобілі «системи Луцький», подано їх аналіз.



Фирсов А. В. **Б. Луцкий на Всемирной выставке 1900 года в Париже** [Електронний ресурс] / Питання історії науки і техніки. - 2011. - № 3. - С. 39-46.

Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Pint_2011_3_7.pdf

У статті висвітлена участь видатного, але маловідомого у наш час інженера і винахідника Б.Г. Луцького на Всесвітній виставці 1900 р. в Парижі. Описані автомобілі, представлені ним на цій виставці, і винаходи, на підставі яких вони були створені. Описані переваги автомобілів Луцького порівняно з автомобілями інших фірм, представлених на виставці. Приведені маловідомі і невідомі факти з його біографії.

Фирсов А.В. **Б.Г. Луцкий: малоизвестные страницы биографии выдающегося инженера-конструктора** Историчні записки: зб. наук. праць. Вип. 27. ч. 1. Східноукраїнський національний ун-т ім.В.Далія. - Луганськ, 2010.-С. 153-161.

Фирсов А.В. **Б. Г. Луцкий — создатель уникальной гоночной моторной лодки "Царица".** - Історія науки і біографістика : електрон. наук. фак. вид. : міжвід. темат. зб. / Нац. наук. с.-г. б-ка Нац. акад. аграр. наук України. – Київ: 2013 — N 1.

Режим доступу: http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu/cgiiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=juu_all&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=PREF=&S21COLORTERMS=0&S21STR=IN

[B_Title](#)
В статті освітлена діяльність выдающегося, но малоизвестного в наше время інженера и изобретателя Б.Г. Луцького в області створення гоночних моторних лодок.

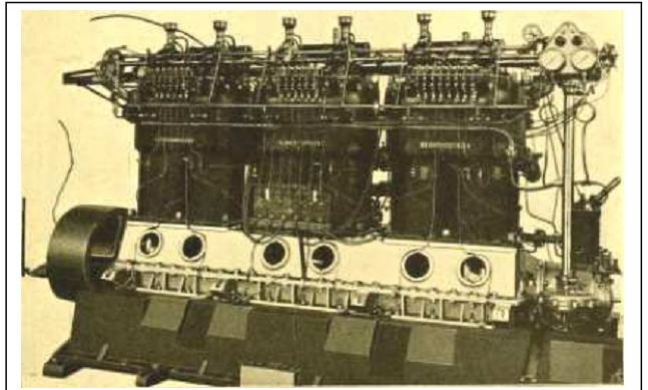
Описана уникальная гоночная лодка «Царица», на которой в 1907 г. был установлен мировой рекорд скорости в 55 км/час. Приведена конструкция и технические параметры 500-сильного мотора, который был специально создан для лодки «Царица».

Установлено, что этот мотор являлся самым совершенным и самым мощным мотором внутреннего сгорания на тот период времени.



Фирсов А.В. **Б.Г. Луцкий — создатель 4-тактного вертикального двигателя внутреннего сгорания с внизу**

расположенным коленчатым валом .-Історія науки і біографістика : електрон. наук. фах. вид. : міжвід. темат. зб. / Нац. наук. с.-г. б-ка Нац. акад. аграр. наук України. – Київ: 2011 — N 2
Режим доступу: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=juu_al&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=PREF=&S21COLORTERMS=0&S21STR=INB Title



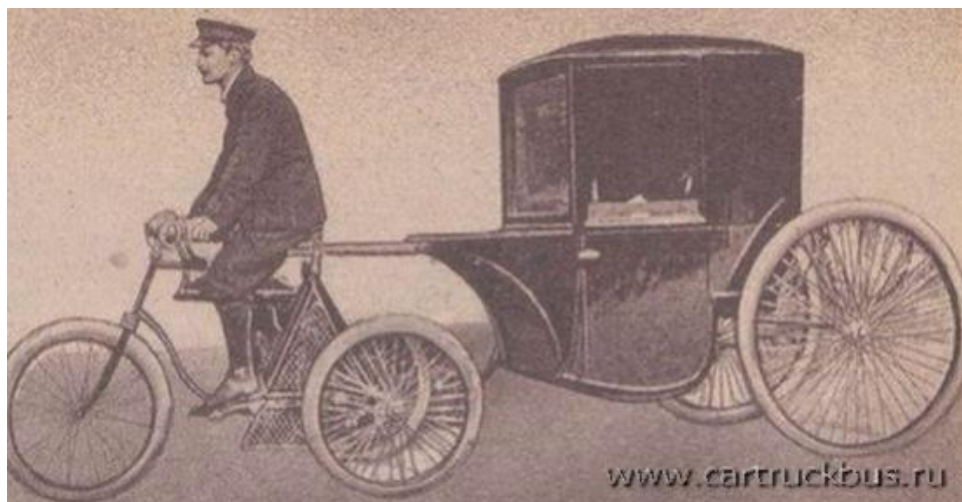
В статье на основании анализа патентов на

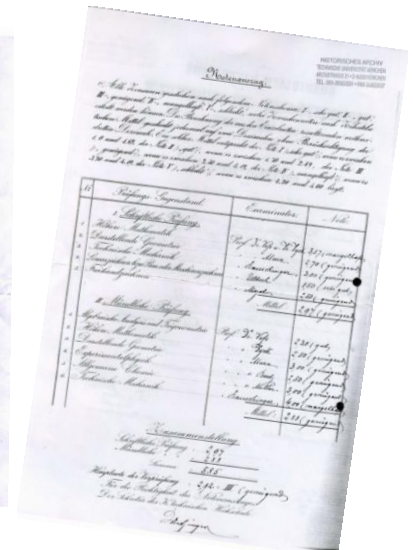
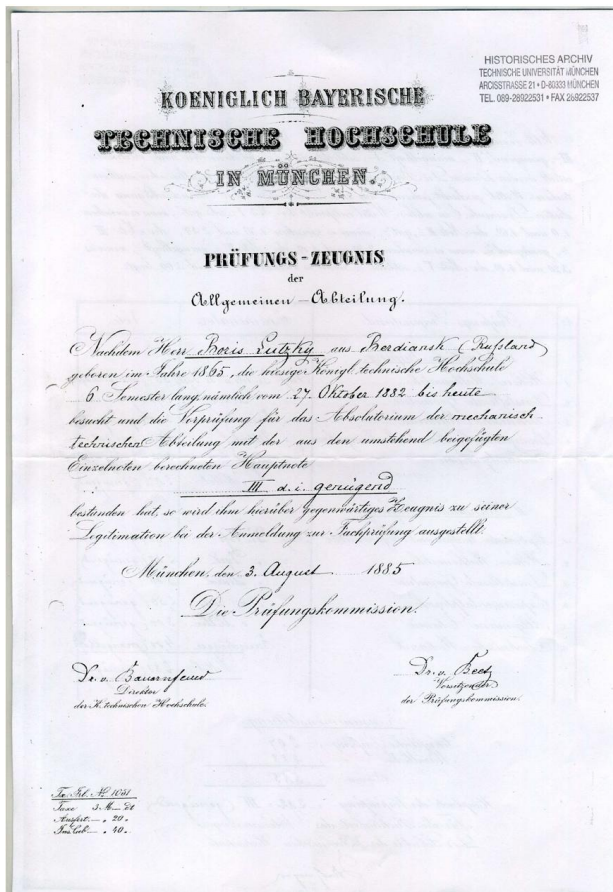
изобретения, литературных и архивных источников установлен приоритет Б.Г. Луцкого в создании 4-тактного вертикального двигателя внутреннего сгорания с внизу расположенным коленчатым валом.

Фирсов А.В. **Борис Луцкий –создатель первого в мире моторизованного велосипеда классической компоновки с двигателем внутреннего сгорания.** Дослідження з історії техніки : зб. наук. пр. / Нац. техн. ун-т України "Київ. політехн. ін-т". – К.: 2012 Вип. 16 - С. 28-36.

Режим доступу: http://irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?C21COM=2&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&IMAGE_FILE_DOWNLOAD=1&Image_file_name=PDF/dzit_2012_16_5.pdf

Стаття присвячена історії створення перших моторизованих транспортних засобів з двигунами внутрішнього згоряння. Мета статті – встановлення імені конструктора, якому належить пріоритет у створенні першого в світі моторизованого велосипеда класичної компоновки з двигуном внутрішнього згоряння. У статті описані конструкції перших моторизованих транспортних засобів Готліба Даймлера, Едварда Батлера, Фелікса Мілле, Джузеппе Мурніотті, Едварда Пеннінгтона, Алоїса Вольфмюллера і Ганса Гейзенхофа. На підставі аналізу конструкцій цих моторизованих транспортних засобів встановлено, що жодну з них не можна назвати «прототипом» сучасних мопедів і мотоциклів. На підставі проведених досліджень встановлено, що ще до Гільдебранда і Пеннінгтона створенням моторизованих транспортних засобів із двигунами внутрішнього згоряння займався в Німеччині російський інженер Б.Г. Луцький. Ці моторизовані транспортні засоби на виставках в Палермо, Ерфурті, Відні, Празі, Львові, Штутгарті та інших містах Європи були визнані кращими і нагороджені золотими медалями. У статті наведено опис конструкції першого моторизованого велосипеда Б.Г. Луцького, який мав класичне компонування. Наведено конструкції унікальних двигунів внутрішнього згоряння, які Б.Г. Луцький використовував на своїх перших транспортних засобах. В цілому, на підставі аналізу патентів на винаходи, літературних та архівних джерел встановлено пріоритет російського інженера Б.Г. Луцького у створенні моторизованого велосипеда класичної компоновки з двигуном внутрішнього згоряння.





Фирсов А. В. **Неизвестные и малоизвестные факты из биографии гениального Конструктора Б.Г. Луцкого** [Электронный ресурс] / А. В. Фирсов // Наука. Религія. Суспільство. - 2013. - № 1. - С. 70-79.

Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Nrs_2013_1_13.pdf

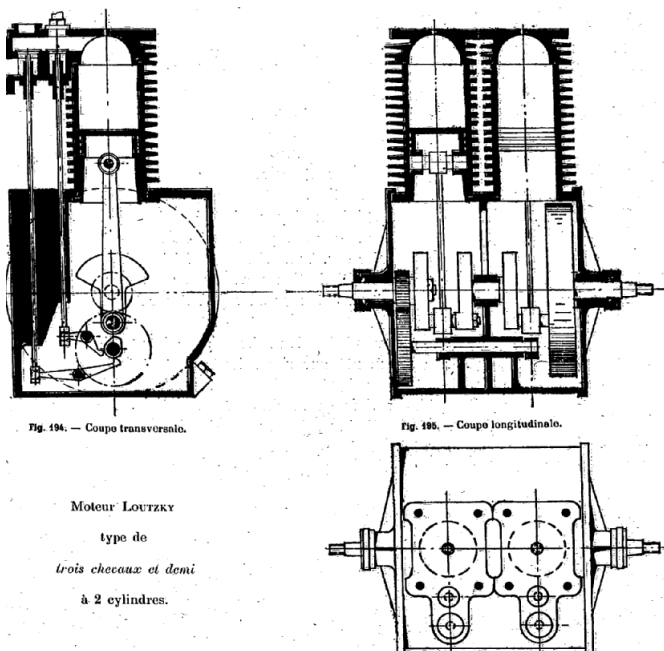
В статье на основании литературных и архивных источников установлены достоверные факты из биографии гениального конструктора Б.Г. Луцкого. Установлены дата и место рождения, происхождение, вероисповедание, образование. Описано социально-экономическое положение населения в Бердянском уезде и селе Андреевка в период, когда там проживал Б.Г. Луцкий. Дана информация о

Константиновском реальном училище г. Севастополя и Высшей технической школе г. Мюнхена, в которых обучался Б.Г. Луцкий.

Фирсов А. В. **Российский инженер Борис Луцкий – один из создателей автомобилей "Даймлер" и "Мерседес"** [Электронный ресурс] / А. В. Фирсов // Питання історії науки і техніки. - 2012. - № 4. - С. 42-49.

Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Pint_2012_4_7.pdf

В статье на основании литературных и архивных источников установлено участие российского инженера Б.Г. Луцкого в создании автомобилей и двигателей немецкой компании «Даймлер Моторен Гезельшафт».



Фирсов А.В. **Создание четырехтактного вертикального двигателя внутреннего сгорания с внизу расположенным коленвалом: к вопросу о приоритете.** Дослідження з історії техніки. - 2012. - Вип. 15. - С. 35-45.

Режим доступу: http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=juu_all&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=PREF=&S21COLORTERMS=0&S21STR=dzit

У статті на підставі аналізу патентів на винаходи, літературних і архівних джерел встановлений пріоритет Б.Г. Луцького в створенні чотиритактного вертикального двигуна внутрішнього згорання з внизу розташованим колінчатим валом.

Фирсов А. В Термодинамический цикл Б.Г. Луцкого [Электронный ресурс] / А. В Фирсов // Питання історії науки і техніки. - 2012. - № 1. - С. 15-23.

Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Pint_2012_1_4.pdf

Термодинамические циклы Николауса Августа Отто (Nikolaus August Otto) (1832-1891) и Рудольфа Дизеля (Rudolf Diesel) (1858-1913) знают все, а о термодинамическом цикле Бориса Григорьевича Луцкого (1865-1942) в настоящее время практически не знает никто. О нем просто забыли, так как он опередил свое время. Автор данной статьи впервые вводит в научный оборот этот термин – «термодинамический цикл Луцкого».

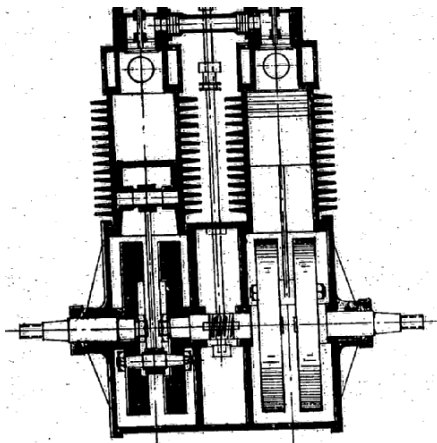


Fig. 201. — Coupe longitudinalo.

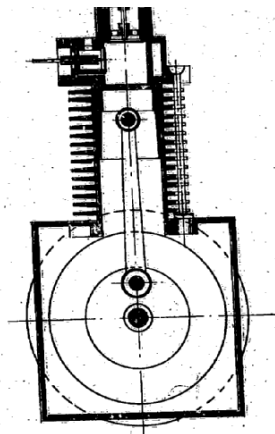


Fig. 202. — Coupe transversale.

Inventor:
Boris G. Luzcky

Фирсов Александр **Историческая неправда в статье московского журналиста Федора Лапшина «О грузовиках Луцкого, Даймлера и исторической правде»** Дслідження з історії техніки 2014 випуск №20с.4-17.

Режим доступу: <http://journal.museum.kpi.ua/archive/2014-vol-20/RHT-issue-20-title-01-Firsov.pdf>

Дана стаття присвячена аналізу достовірності інформації, наведеної у статті московського журналіста Федора Лапшина «Про вантажівки Луцького, про Даймлера і історичну правду». Ця стаття опублікована в російському автомобільному виданні «Авторевию». У ній наведено інформацію про російського інженера Бориса Луцького, німецького інженера Готтліба Даймлера і перші вантажівки. Мета статті – спростувати неправдиву інформацію, наведену в статті московського журналіста Федора Лапшина «Про вантажівки Луцького, про Даймлера і історичну правду». Встановлено, що стаття Федора Лапшина насичена багатьма вигадками, домислами і безглуздими версіями. У ній присутні спотворені і не завжди коректні факти з історії життя та діяльності геніального конструктора і винахідника Б. Г. Луцького. В статті Федора Лапшина наведена не історична правда про життя і діяльність Б. Г. Луцького, а історична неправда.

Фирсов Александр **О вымыслах, домыслах и недостоверной информации в публикациях российских и украинских историков о гениальном конструкторе Б. Г. Луцком** Дслідження з історії техніки : збірник наукових праць. – 2014. – Вип. 19. – С. 22-36

Режим доступу: <http://rht-journal.kpi.ua/article/download/35773/32010>

Стаття присвячена аналізу публікацій російських і українських істориків про геніального конструктора і винахідника Б.Г. Луцького, з точки зору достовірності наведеної в них інформації. Встановлено, що у всіх публікаціях присутні спотворені і не завжди коректні факти з історії його життя і діяльності. У деяких публікаціях мають місце вигадки і домисли. Мета статті — спростувати неправдиву інформацію і вказати на недостовірні факти з життя та діяльності Б.Г. Луцького, які зустрічаються в багатьох публікаціях та електронних ЗМІ Росії і України. Встановлено, що в ЗМІ та Інтернеті з'явилася велика кількість статей про Б.Г. Луцького, в яких правда перемішана з вигадками і домислами. Автори цих статей, посилаючись на неправдиві публікації істориків, видають перекручену інформацію про Б.Г. Луцького за істину. Рекомендовано всім історикам, задля уникнення дублювання помилок, при використанні у своїх публікаціях інформації інших авторів обов'язково її перевіряти, навіть, якщо вона формально підтверджена посиланнями на першоджерела. Інформацію необхідно перевіряти навіть у тих випадках, коли її авторами є відомі та авторитетні історики. На жаль, ніхто не застрахований від помилок.

Фірсов О.В. **Наш співвітчизник Б.Г. Луцький – один зі створювачів автомобілів німецької компанії «Даймлер Моторен Гезельшафт»** Матеріали 11-ї Всеукраїнської наукової конференції “Актуальні питання історії науки і техніки” 4–6 жовтня 2012 року.- К., 2012.-с.315-317.

Режим доступу: <http://stepscenter.ho.ua/041012.pdf>

Суттєве зрушення в розвитку автомобілів і двигунів компанії ДМГ сталося в 1897-1901рр. Саме в цей час в компанії були створені славнозвісні автомобілі «Даймлер-Фенікс» і «Мерседес». Згідно версії німецьких автомобільних істориків, ці автомобілі були створені німецькими інженерами Готлібом Даймлером і Вільгельмом Майбахом. Ця поширена концепція до цих пір культивується в засобах масової інформації Німеччини. Чи так це насправді? Борис Луцький брав участь в розробці і створенні автомобілів і двигунів німецької компанії ДМГ. Його внесок в створення і розвиток автомобілів і двигунів цієї компанії, а також інших компаній Німеччини і Європи був настільки значним, що ще за життя його називали генієм моторобудування і автомобілебудування.

Фірсов О.В. **Наш співвітчизник Б.Г. Луцький - один з піонерів автомобілебудування в світі.**

Наука. Релігія. Суспільство. 2010 №3.с.135-141.

Режим доступу: [http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=juu_all)

[bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=juu_all](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=juu_all)

[&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=PREF=&S21COLORTERMS=0&S21STR=Nrs](http://www.irbis-nbuv.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbuv/cgiirbis_64.exe?Z21ID=&I21DBN=UJRN&P21DBN=UJRN&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=juu_all)
У статті висвітлюється життєвий шлях та діяльність видатного інженера-конструктора Б.Г. Луцького. Наведено маловідомі і невідомі факти з його біографії.



Фокин Андрей Юрьевич
**Выдающийся конструктор
двигателестроения Б. Г. Луцкий
(Луцкой).** Исторические,
философские, политические и
юридические науки, культурология и
искусствоведение. Вопросы теории и
практики Тамбов: Грамота. 2012. № 8
(22): в 2-х ч. Ч. I. С. 217-220.

Режим доступу:

http://scjournal.ru/articles/issn_1997-292X_2012_8-1_56.pdf

В статье рассказывается о малоизвестном в России отечественном изобретателе, выдающемся конструкторе двигателей внутреннего сгорания Б. Г. Луцком. Выпускник Севастопольского реального училища, продолжил обучение в Мюнхенском технологическом институте. Ещё будучи студентом, создал оригинальный газовый двигатель. Длительное время работал в Германии. Проявил себя не только как конструктор, но и как предприниматель. Описываются его изобретения в двигателестроении, автомобилестроении, судостроении и авиастроении.



Шугуров Л. **Автомобилю – 100 лет. За рулем.**-1986 №1. С.11.

Режим доступу: <http://www.zr.ru/archive/zr/1986/01/avtomobilu-100-liet>

Статья написана к столетию рождения автомобиля. В его становление и развитие внесли свой вклад не только Карл Бенц и Готлиб Даймлер, но и французы Луи Панар и Эмиль Левассор, англичане Фредерик Ланчестер и Джон Найт, итальянцы Энрико Бернарди и Аристид Фаччьоли и

многие, многие другие. Мы горды тем, что среди этих пионеров были и наши соотечественники Евгений Яковлев, Петр Фрезе, Борис Луцкой, создавшие свои конструкции еще в минувшем веке.

Шугуров Л. **«ЛЕССНЕРЫ» Бориса Луцкого** За рулем, 1975/02 – Февраль. С.37

Режим доступа: <http://www.zr.ru/archive/zr/1975/02/muziei-za-ruliem?return=faef89745031111a4f443f7b16e1f358cc5b4be2::93>

В 1901 году завод «лесснер» боролся с ставшим невыгодным производством паровых машин и котлов. Его руководителем заключено с немецкой фирмой «Даймлер» договор о постройке по лицензии двигателей внутреннего сгорания и автомобилей. Но не «мерседесов», которые тогда выпускали ее заводы в Бад Каннштадте и Штутгарте, а сравнительно малоизвестных моделей, сконструированных русским инженером Борисом Григорьевичем Луцким на предприятии «Мариенфельде моторен-фабрик» в Берлине.

Шугуров Л. **Русский с Францошишер штрассе, 12.** - За рулем.-1991.-№2.-С.9.

Режим доступа: <http://www.zr.ru/archive/zr/1991/02/muziei-za-ruliem#9>

На Всемирной выставке в Париже — а было это в 1898 году — фирма - Даймлер моторен газельшафт» продемонстрировала свои автомобили и среди них грузовик. Машина по тем временам представлялась чудом техники и поражала размерами. На фотографии, сохранившейся в архиве нынешней фирмы «Даймлер-Бенц», объектив запечатлел создателей этого



грузовика. Они перед нами. Справа налево — Сам Готтлиб Даймлер, его коллега Вильгельм Майбах, за ним еще один инженер, имя которого в хрониках почему-то не сохранилось... «Судьба русских изобретателей известна, — писал в 1901 году московский журнал "Циклист". — Дома они не находят себе дела, а за границей их встречают с распростертыми объятиями». В ряду таких отечественных изобретателей, невольно состоящих на иностранной службе, оказался и инженер Б.Г.Луцкой.

