

НАШ СПІВВІТЧИЗНИК Б.Г. ЛУЦЬКИЙ – ОДИН З ПІОНЕРІВ АВТОМОБІЛЕБУДУВАННЯ В СВІТІ

У статті висвітлюється життєвий шлях та діяльність видатного інженера-конструктора Б.Г. Луцького. Наведено маловідомі і невідомі факти з його біографії.



Борис Луцький

В 2010 році виповнюється 145 років з дня народження видатного інженера-конструктора Бориса Григоровича Луцького, ідеї якого мали значний вплив на розвиток світового автомобілебудування. Наш земляк, який народився у 1865 році в м. Бердянську, працював разом з Г. Даймлером, В. Майбахом, Р. Дізелем та іншими патріархами, стояв у витоків моторобудування та вантажного автомобілебудування. Діапазон конструкторських розробок Б.Г. Луцького не знав собі рівних. Він був конструктором автомобілів, надводних суден, підводних човнів та літаків. Ним були створені оригінальні стаціонарні газові, керосинові та бензинові двигуни внутрішнього згорання, двигуни для автомобілів, трициклів і літаків.

Він першим у світі побудував автомобільний двигун з вертикальним розташуванням циліндрів (до цього циліндри розташовувалися виключно горизонтально). В енциклопедії Браунбека 1912 року Луцького названо одним з найвеличніших піонерів автомобілізму. Парадоксальний той факт, що у всьому світі його роботи знайшли гідну оцінку, а в Україні, де він народився і вчився, його ім'я майже невідоме. Г. Даймлера і В. Майбаха у нас знають всі, а Б.Г. Луцького – лише деякі спеціалісти й історики.

Дослідженням життя і діяльності Б.Г. Луцького займалися відомі автомобільні історики Л.М. Шугуров [1], В.І. Дубовської [2], К.В. Шляхтинський [3], О.Д. Рубець [4] та інші. Проте опубліковані ними факти суперечливі і не завжди коректні, в них є багато пропусків і неточностей. Деякі дослідники вважають, що до цих пір немає жодного портрета або фотографії, які давали б право упевнено стверджувати, що змальована на них людина – дійсно Б.Г. Луцький.

Мета даної статті – дослідити на основі маловідомих джерел і літератури життєвий шлях і діяльність Б.Г. Луцького.

Борис Григорович Луцький народився 3 січня 1865 року в м. Бердянську Таврійської губернії. З 1865 по 1876 рр. проживав у невеликому маєтку батьків в селі Андріївка Бердянського повіту Таврійської губернії. Батько Луцького був купцем 2 гільдії. Андріївка була заснована на початку ХІХ ст. державними селянами з Полтавської губернії. Розташована в 28 верстах від Бердянська, на струмку Кельтечя, що впадає в р. Обіточную. Назву отримала за іменем першого поселенця – полтавчанина Андрія Дерев'яного [5]. У 1876 р. Борис Луцький після закінчення однокласного міністерського училища поступив в шестикласне реальне училище м. Севастополя. Після закінчення навчання Бориса Луцького, як одного з найкращих учнів, послали за кордон до Німеччини для продовження освіти. клопотав за Бориса сам директор училища князь М.Г. Урусов. Відраджали Бориса саме до Німеччини, тому що він з дитинства прекрасно знав німецьку

мову, оскільки тоді в Бердянському повіті проживало 50 тисяч німецьких колоністів (всього в повіті проживало трохи більше ніж 300 тисяч чоловік). Німці в Бердянському повіті вважалися «корисним населенням», яке «відмінно веде сільське господарство» [6].

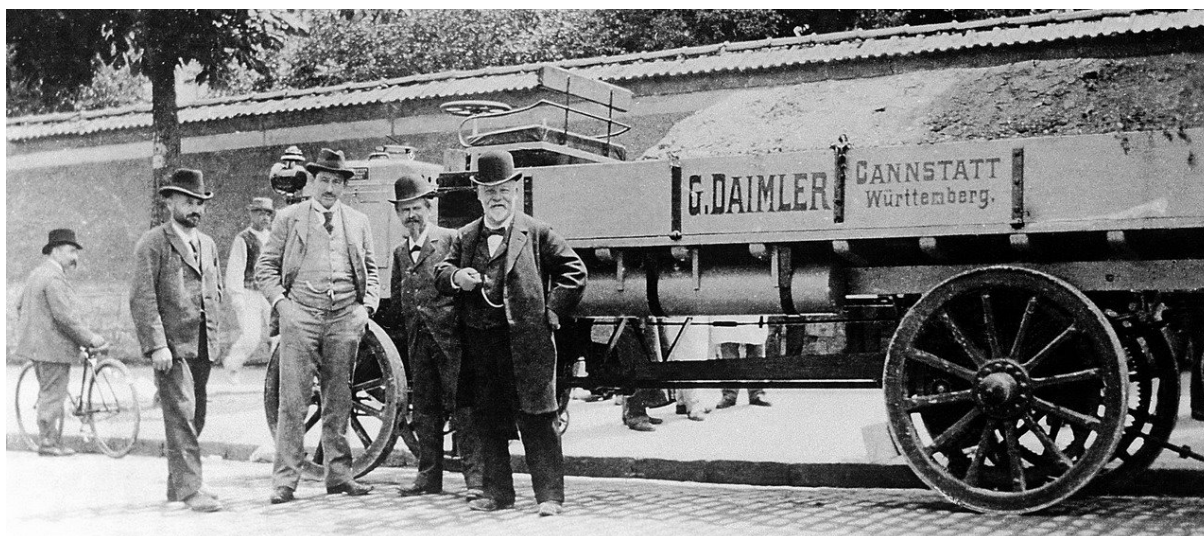
27 жовтня 1882 року після успішної здачі іспитів Б.Г. Луцький був прийнятий у Вищу технічну школу м. Мюнхена на механіко-технічне відділення (спеціальність – інженер-механік). У ВИШі, не втрачаючи даремно часу, новоспечений студент відразу ж зайнявся практичною інженерною діяльністю. В середині 1880-х рр. у Німеччині з'явилися перші моделі саморушних колясок – автомобілів і тому предметом вивчення молодого студента стали «модні» двигуни внутрішнього згорання. Інженерний дар у Бориса виявився вже на перших курсах навчання. Ще будучи студентом, у 1885 р. Б.Г. Луцький отримав патент на винайдений ним двигун, в якого клапани приводилися в дію загальною штовхаючою штангою. Цей винахід заслужив на увагу професорів Мюнхенської Вищої школи і підприємців, і у віці 20 років він став відомим у Німеччині як один з найперспективніших розробників газових моторів. Ідеї Б.Г. Луцького здалися професіоналам вельми перспективними, тому не дивно, що відразу після закінчення Вищої технічної школи він отримав цілий ряд запрошень на роботу в найбільші німецькі автомобільні фірми. Диплом з «відзнакою» Б.Г. Луцький отримав 10 серпня 1886 року. Восени того ж року Б.Г. Луцький повернувся на батьківщину відбувати військову повинність, відклавши остаточний вибір подальшої своєї кар'єри на потім.

Відбувши військову повинність, Б. Луцький вирішив виїхати до Німеччини, щоб закінчити те, що було розпочато у студентські роки. Він розумів, що в Росії йому не вдасться повністю реалізувати свій потенціал. У Німеччині Б.Г. Луцький отримав місце інженера на фірмі «Ландес і Машинобудівна Компанія». Незабаром з'явився його новий газовий двигун [7], який в 1888 р. експонувався на Мюнхенській виставці. Це був стабільний двигун з розташованим внизу колінчастим валом, а циліндр був поставлений вертикально. Винахід Б.Г. Луцького зацікавив фабрику «Koebers-Eisenberg» в Гамбурзі, і вона купила Привілей на його машину, яка діяла на території Північної Німеччини. Для вирішення всіх питань, пов'язаних з виробництвом свого дітища, конструктору довелося переїхати до Гамбурга, де він прожив два наступні роки. Наприкінці 1890 р. Борис Григорович отримав нове запрошення – цього разу від однієї з найбільших машинобудівних фірм Німеччини – «Нюрнберзької машинобудівної компанії» («Nurenberg Maschinenbau A.G.»). Зараз ця фірма знаменита на весь світ і відома під аббревіатурою «МАН». Йому запропонували місце головного інженера цієї фірми. Одночасно компанія купила патент на його газовий мотор і дія патенту стала поширюватися на всю Німеччину. Який справжній інженер відмовиться від настільки принадної пропозиції? І незабаром Луцький з'явився в Нюрнберзі, де й пройшли наступні шість років його життя. За цей час ним було налагоджено серійне виробництво двигунів внутрішнього згорання і розроблено декілька нових експериментальних моделей.

Рік 1897-й став визначальним в долі Б.Г. Луцького. Саме тоді, за його власним визнанням, він «отримав від нюрнберзьких промисловців пропозицію зайнятися розробкою автомобілів». Ця проблема вже давно цікавила інженера, тому він погодився переїхати до Берліна, де незабаром заснував фірму «Гезельшафт фюр Аутомобильвагенбау» («Gesellschaft für Automobilwagenbau»). Основними замовниками його фірми стали «Даймлер-Моторен-Гезельшафт» («Daimler-Motoren-Gesellschaft») в Канштатті (власники М. Дуттенхофер і В. Лоренц) і «Альгеймайне Моторваген Гезельшафт» («Allgemeine Motorwagen Gesellschaft»). Цей консорціум був створений у березні 1897 р. групою німецьких підприємців на базі фірми А. Альтмана для випуску автомобілів і моторів з використанням ліцензій на винаходи Даймлера і Луцького. 3 листопада 1898 р. цей консорціум був переведений у Марієнфельде, південне передмістя Берліна, і перетворений у «Фабрику моторів і транспортних засобів» («Motorfahrzeug – und Motefabrik

AG, Marienfelde b. Berlin»). 30 вересня 1897 р. Б.Г. Луцький разом з Р. Даймлером, Р. Дізелем, Л. Лонером, Е. Румплером і Е. Ван дер Зіпенем став одним із засновників «Європейського автомобільного союзу».

У червні 1898 р. на Всесвітній виставці у Парижі Луцький, Даймлер і Майбах представили побудовані фірмою «Даймлер-Моторен-Гезельшафт» автомобілі і серед них перший вантажний автомобіль класичної компоновки, у створенні якого активну участь брав Б.Г. Луцький. Ця вантажівка на ті часи вважалася дивом техніки і приголомшувала розмірами. Збереглася фотографія з автомобільної виставки, на якій – 5-тонна вантажівка. Поряд з автомобілем стоять чотири задоволених і веселих людини, одягнених за тодішньою німецькою модою – капелюхи, жилети, піджаки. Це ні хто інші як Готліб Даймлер, Вільгельм Майбах, Борис Луцький і Гуго Фішер.



Всесвітня виставка в Парижі, 1898 рік. Справа наліво – світові знаменитості: Готліб Даймлер, Вільгельм Майбах, Борис Луцький і фінансист Гуго Фішер

У вересні 1899 р. на всесвітній Берлінській автомобільній виставці було представлено відразу три автомобілі конструкції Луцького. Ці автомобілі викликали захоплення публіки. Біля його моделей постійно клубочився народ. Всі ці конструкції були тоді удостоєні Великої Золотої медалі і широко описані в провідних світових ЗМІ того часу. Про Берлінську автомобільну виставку 1899 р. відомий російський автомобіліст К. Оссовський писав в журналі, що найбільш вигідне враження на цій виставці справляють екіпажі, будівельником яких є Б.Г. Луцький: «Двигуни Луцького можуть бути поставлені нарівні з кращими бензиновими моторами. Що стосується розробки всіх конструктивних деталей автомобіля, то в цьому відношенні Луцький має вельми мало суперників» [8].

Врешті-решт слава про таланти Б.Г. Луцького докотилася і до німецького уряду. Там подумали і вирішили доручити «цьому росіянину» організацію німецької автомобільної експозиції на Паризькій виставці 1900 р. Ось що, наприклад, написано в № 5 за 1901 р. популярного тоді журналу «Цикліст»: «Ім'я пана Луцького стало користуватися такою широкою популярністю, що німецький уряд доручив йому організацію німецького автомобільного відділу на останній Паризькій виставці, і в цьому автомобільному відділі Німеччина красувалася винаходами росіянина...». Треба сказати, що з цією справою Луцький впорався вельми успішно. До речі, на цій виставці Б.Г. Луцький познайомився з представником Російського Морського відомства віце-адміралом В.П. Верховським. Це знайомство закінчилося підписанням договору про постачання трьох автомобілів (двох вантажних – вантажопідйомністю 5 т і одного легкового) для Морського відомства Росії. Ці машини були побудовані на фабриці «Motorfahrzeug – und Motefabrik AG,

Marienfelde b. Berlin» («ММВ»), вони базувалися на патентах Даймлера, доопрацьованих Б.Г. Луцьким. У березні 1901 року автомобілі були доставлені на Іжорський завод в Колпіно під Петербургом, де відбулося їх доведення. 30 квітня 1901 року ці три автомобілі зробили пробну поїздку по Невському проспекту, а потім Борис Луцький представив їх Імператорові Ніколаю II і групі офіційних осіб, в числі яких був і віце-адмірал Верховський. Примітно, що всі ці машини, побудовані на російське замовлення, офіційно називалися «Моторними возами Луцького» і на їх капоті було написано «Loutzky», інші ж подібні автомобілі виробництва фірми «ММВ» для європейського ринку традиційно називалися ММВ або «Marienfelde».



Цей знімок був опублікований в 1903 році у віденській «Allgemeiner Automobil-Zeitung». Луцький (в циліндрі, біля переднього колеса) показує привезену ним з Німеччини вантажівку Імператору Ніколаю II (у білому кітелі), Санкт-Петербург, 1901 р.



Люсі Хікенлупер

Зв'язок між фірмами «Daimler» і «ММВ», інженером Б.Г. Луцьким і Російським Морським відомством визначив і початок виробництва в Російській імперії двигунів і автомобілів за німецькими патентами. У червні 1901 р. віце-адмірал Верховський запропонував фірмі «Лесснер», традиційному підрядчикові Морського відомства, розпочати виробництво двигунів внутрішнього згорання системи «Даймлер – Луцький». А в серпні того ж року представники «Лесснера» інформували Верховського про переговори з німецькою фірмою «Даймлер» стосовно закупки ліцензії на виробництво двигунів внутрішнього згорання і автомобілів. Логічним завершенням цих переговорів стало укладення 14 грудня 1901 р. договору між фірмами «Daimler» і «Лесснер».

Незабаром цей договір набрав чинності – з російського боку він був підписаний внуком засновника заводу «Г.А. Лесснер» Артуром Лесснером. Договір гарантував фірмі «Лесснер» ексклюзивне право на продаж продукції «Daimler» і «Loutzky-Daimler» на всій території Російської імперії і право виробництва всіх конструкцій за патентами Даймлера в Росії [9].

Слід відзначити, що 1900 рік став визначним для Б.Г. Луцького і в особистому житті. Восени цього року він одружився з молодою американкою Люсі Мері Агнес Хікенлупер (Lucy Mary Agnes Hickenlooper). Ця дівчина народилася в м. Сан-Антоніо штату Техас 8 серпня 1880 року. Після того як у Люсі виявився музичний талент, її послали вчитися до Парижа, тому що в США наприкінці XIX століття не було своїх досить авторитетних педагогів. У Паризькій консерваторії Люсі Хікенлупер займалася у Антуана

Франсуа Мармонтеля і Елі Міріама Делаборда, потім вона поїхала вчитися до Берліна у Ернста Йедлічки, де і познайомилася з Б.Г. Луцьким. У своїй автобіографічній книзі «Історія американського музиканта» («An American Musician's Story») Люсі так описує цей період свого життя: «...Після навчання в Берліні мені треба було вибирати між кар'єрою і заміжжям. Я зважилася на друге і восени 1900 року стала дружиною Бориса Луцького, російського винахідника, який був неофіційним аташе (технічним експертом, що спостерігав за спорудою російських військових судів в Килі) при Російському посольстві у Берліні. Але шлюб був раннім і тривав всього три з половиною роки, після чого я повернулася в США і дебютувала як піаністка. В період мого заміжжя з Борисом Луцьким я проживала частково в Берліні, а частково в Петрограді». Згодом Люсі стала відомою піаністкою під ім'ям Ольга Самарофф. Вона взяла російський псевдонім Самарофф (ім'я далекої родички) за порадою свого агента, який вважав, що важке для вимови ім'я Хікенлупер і власне американське походження піаністки заважатимуть її кар'єрі.

За період спільного життя з Люсі Хікенлупер Б.Г. Луцький досяг значних успіхів. За заслуги перед Батьківщиною він був нагороджений орденом Святого Станіслава. Для спостереження за спорудою російських військових судів в Килі був призначений царським урядом неофіційним аташе при Російському посольстві у Берліні. У 1902 р. він створив двигун потужністю 300 кінських сил. В цьому ж році, маючи надію оснастити автомобілями російську армію, Б.Г. Луцький запропонував спробувати свої машини на щорічних військових маневрах. Військове відомство дало згоду, і влітку 1902 р. на маневрах під Курськом нарешті відбувся вдалий дебют. У 1904 р. на автомобільному заводі «Лесснер» був зібраний перший автомобіль конструкції Луцького. У цьому ж році Б. Луцький побудував оригінальний моторний човен з двигуном власної конструкції в 50 кінських сил і назвав його на честь своєї дружини російським ім'ям «Luckerja» (Люсі – Люся – Лукерія – це тотожні поняття). Цей човен мчав по воді зі швидкістю близько 19 км/г. Саме в цей період він здобув світову славу. Про нього писали всі світові ЗМІ. Так, наприклад, Генеральний консул США у Берліні Frank H. Mason писав [10]: «...Найбільш цікавим експонатом на Берлінській виставці був спиртовий двигун на 50 кінських сил, винайдений Директором Борисом Луцьким і побудований в Marienfelde моторною компанією Daimler. На цьому експонаті сконцентрував особливу увагу Німецький Імператор, чий захоплений інтерес до всього, що пов'язане з використанням алкоголю для моторних цілей на землі і морі добре відомий». За свідченнями одних з перших російських міжнародних «автотуристів» – подружжя Грібоєдових (1903 р.) Б.Г. Луцький був однією з найпомітніших фігур серед автомобілістів Німеччини у той час. Ось що було написано в звіті про цю подорож: «...Берлін. Німецький автомобільний клуб займає цілий будинок – приміщення чудове, килими, люстри, більярд, дзеркала, картини, маса всіляких журналів. В Автомобільному клубі нас зустрів відомий в Росії і за кордоном інженер Б. Луцький – голова Німецького автомобільного клубу...» [11].

Слід також відзначити, що Б.Г. Луцький мав міжнародну популярність не лише як автомобільний інженер. На німецькій фірмі «Хевальдсверк» він проектував і будував двигуни для міноносців, на заводі «Штевер» – автомобілі, на заводі «Аргус» – авіамотори. З розвитком авіації Борис Луцкой став займатися ще і спорудою літаків, і за 1909 – 1913 рр. побудував три літаки своєї конструкції і зі своїми ж власними конструкціями двигунів. Так, саме Луцкой, автор не помилився, тому що з 1908 р. Борис Григорович Луцький став писати своє прізвище як Борис фон Луцкой (Boris von Loutzkoj). Це пов'язано з отриманням ним дворянського титулу «барон». Найвірогідніше, цей титул він отримав за внесок в розвиток автомобілебудування у Росії. Напередодні, у 1907 р., на Першій Міжнародній автомобільній виставці у Санкт-Петербурзі з успіхом експонувались чотири машини заводу «Г.А. Лесснера», у створенні яких був значний внесок Б.Г. Луцького. На цій виставці завод «Г.А. Лесснера» отримав велику золоту медаль «За встановлення автомобільного виробництва у Росії». У цьому ж році для російського міноносця «Вид-

ний» за безпосередньої участі Б.Г. Луцького був побудований, як писали газети, «найбільший у світі двигун внутрішнього згорання потужністю 6 тисяч кінських сил».

Доля Б.Г. Луцького склалася драматично. Як пише відомий історик В.Б. Шавров [12], «...31 жовтня 1913 року Луцький виступив в Петербурзі на одному із засідань Російського технічного товариства з доповіддю про свої роботи. Потім він почав переговори з промисловцями про організацію в Петербурзі заводу з виробництва двигунів. Переговори йшли довго. Влітку 1914 року Б.Г. Луцький повернувся до Німеччини, де в липні того ж року був заарештований. Через тиждень почалася світова війна (з 1 серпня 1914 по 11 листопада 1918). Б.Г. Луцького намагалися змусити працювати на німецьких заводах, але він на жодні пропозиції не пішов. Його протримали у в'язниці Шпандау всю війну і звільнили лише після поразки Німеччини».

До цього часу більшість істориків вважають, що після Першої світової війни сліди Луцького загубилися. Деякі з них вважають, що Б.Г. Луцький помер у 1920 р. (К.В. Шляхтинський, В.І. Дубовської). Але це не відповідає дійсності. В результаті проведеного дослідження автор встановив, що Б.Г. Луцький після звільнення з тюрми Шпандау повернувся на батьківщину, в село Андріївку у листопаді – грудні 1918 р. І пробув там півтора роки до травня 1920 р. Про це свідчать патенти [13-15]. Заявки на видачу цих патентів були відправлені Б.Г. Луцьким з Андріївки до Європи у період з березня 1919 по травень 1920 р. В цих патентах Луцький повідомляє, що на момент подання заявок на винаходи він проживав у Андріївці. Всі патенти починаються так: «Я, дипломований-інженер Борис фон Луцкой, підданий Росії, що проживає в Андріївці Таврійської губернії...». З липня 1920 р. він вже знаходиться у Німеччині. Про це свідчать патенти [16], [17], заявки на які були отримані патентним агентом у Глазго 5 серпня 1920 р. У цих патентах Б.Г. Луцький вказує свою адресу: Viktoria-Luiseplatz 1, Berlin, W. 30, Germany. В подальшому Б.Г. Луцький на всіх патентах вказує вищеназану адресу. Загалом автор знайшов більше ніж 70 патентів, які Б.Г. Луцький отримав у США, Німеччині, Великобританії, Австрії, Данії, Франції, Польщі, Швейцарії, Чехословаччини, Люксембурзі та інших країнах.

Слід відзначити, що Б.Г. Луцький завжди був патріотом своєї батьківщини. Не дивлячись на те, що він майже все життя прожив за кордоном, Б.Г. Луцький до останніх днів залишався підданим Росії. До 1924 року в патентах він писав, що є підданим царської Росії, з 1924 року – що підданий Російської республіки [18], а пізніше – що без підданства. Так, наприклад, у патенті [19] від 7.12.1933 р. Б.Г. Луцький пише, що він був підданим царської Росії, а зараз без підданства, але вказує, що він росіянин.



Фрагмент повідомлення з журналу Światowid

Автор також знайшов у польському журналі Światowid [20] повідомлення, в якому пишеться: «Відомий конструктор Борис Луцкой з Берліна виготовив нову модель літака, який по землі рухається не на колесах, а на м'яких гумових кулях. Спроби приземлення з цим новим апаратом були виконані досконало, навіть на нерівній поверхні. Цілком можливо, що в недалекому майбутньому гумові кулі замінять застарілі колеса. На знімку літак Луцького, справа вгорі його портрет». Це повідомлення і фотографія Б.Г. Луцького у віці 69 років підтверджують, що він не помер у 1920 р.

У підсумку можна стверджувати, що Б.Г. Луцький дійсно видатний інженер-конструктор, який стояв у витоків світового автомобілебудування. Його ім'я можна поставити поряд з такими відомими конструкторами, як С.П. Корольов, І.І. Сікорський, Є.О. Яковлев, П.О. Фрезе.

Дослідження життя і діяльності Б.Г. Луцького є перспективним для подальшої наукової розробки, оскільки інженерна і конструкторська діяльність Бориса Григоровича є вагомим внеском в розвиток світового автомобілебудування.

ЛІТЕРАТУРА

1. Шугуров Л.М. Автомобили России и СССР / Шугуров Л.М. – М., 1993. – 252 с.
2. Дубовской В.И. Автомобили и мотоциклы в России (1896 – 1917 гг.) / Дубовской В.И. – М. : Транспорт, 1994. – 302 с.
3. Шляхтинский К.В. Автомобиль в России (очерки истории русского автомобилизма) / Шляхтинский К.В. – М., 1993. – 96 с.
4. Рубец А.Д. История автомобильного транспорта России / Рубец А.Д. – М., 2003. – 300 с.
5. Запорожская область // История городов и сел Украинской ССР : в 26 томах. – К. : Глав. ред. УСЭ, 1981. – 726 с.
6. Географическо-статистический словарь Российской империи. – СПб., 1863. – С. 237.
7. Motorbootfahrers Handbuch 2: Motoren und Zubehörteile / F.W. von Viebahn, A. Techow. – Reihe : Historische Schifffahrt, Band XII, 1920. – Copyright 1920 by Verlag Dr. Wedekind Co. G.m.b.H, Berlin. – P. 257.
8. Александров Н. Первые среди равных / Александров Н. – М. : Информедиа Паблишерз, 2006. – 252 с.
9. Kiriletz S. Борис Луцкий – наш человек в Германии / S. Kiriletz // Автомобильный моделизм. – 2001. – № 4. – 24 с.
10. Consular reports: Commerce, manufactures, etc. – United States. – Bureau of Foreign Commerce. – 1903. – P. 36.
11. Александров Н. Листая старые журналы... Октябрь 2004 года [Электронный ресурс] / Н. Александров. – Режим доступа : www.dkw-rus.narod.ru/Spuransand.doc
12. Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 г. / Шавров В.Б. – [3-е изд., испр.]. – М. : Машиностроение, 1985. – Ч. 1, гл. 2. Работы Б.Г. Луцкого.
13. Boris von Loutzkoy. Improvements in or relating to pneumatic hubs or resilient wheels. Patent GB140743(A).
14. Boris von Loutzkoy. An improved pneumatic wheel-nave. Patent GB155729 (A).
15. Boris von Loutzkoy. Bandage à lames pour roues de toutes catégories. Patent FR525977 (A).
16. Boris von Loutzkoy. Improvements in laminated tires for vehicle wheels. Patent GB161144 (A).
17. Boris von Loutzkoy. Improvements in air cushion-hubs for vehicle wheels GB163971 (A) - 1922-03-15 поступил в Британию 18.09.1920 W., Viktoria-Luiseplatz 1, Berlin, Germany.
18. Boris von Loutzkoy. Improvements in pneumatic hubs for motor vehicle wheels. Patent GB217535.
19. Boris von Loutzkoy. Single track vehicle. Patent GB416222.
20. Skrzydła na kulach. – Źródło : Światowid nr. 16 (505) – 14.04.1934, str. 5.

A.V. Firsov

Наш соотечественник Б.Г. Луцкий – один из пионеров автомобилестроения в мире

В статье освещается жизненный путь и деятельность выдающегося инженера-конструктора Б.Г. Луцкого. Приведены малоизвестные и неизвестные факты из его биографии.

A.V. Firsov

Our Compatriot B.G. Loutzky – One of Pioneers of Motor Industry in the World

In the article life and activity of prominent engineer-designer B.G. Loutzky is covered. The poorly known and unknown facts from his biography are presented.

Стаття надійшла до редакції 05.07.2010.