

УДК 621.431:629.113

Діяльність інженера Б.Г. Луцького напередодні Першої світової війни

Activities of engineer Boris Loutzkoy on the eve of the First World War

Олександр Фірсов¹

Olexander Firsov

¹ Інститут досліджень науково-технічного потенціалу та історії науки ім. Г.М. Доброва НАН України, firsov2010@gmail.com

Ключові слова:

Б.Г. Луцької,
Б.М. Воробйов, інженери,
конструктори, нові факти
біографії, листування

Анотація: Дана стаття присвячена видатному конструктору українського походження Б.Г. Луцькому. Мета статті – заповнити дослідницьку прогалину в біографії Б.Г. Луцького, яка пов'язана з його діяльністю напередодні Першої світової війни. У статті на підставі архівних джерел наведені досі невідомі факти з його біографії. Зокрема, до наукового обігу вводиться невідоме раніше листування Б.Г. Луцького з інженером Б.М. Воробйовим – засновником першого в Україні авіаційного моторобудівного заводу «ДЕКА». Наведено документи з архіву Російської академії наук, з яких слідує, що Б.Г. Луцької напередодні Першої світової війни знаходився у Німеччині і займався виготовленням нових авіаційних двигунів власної конструкції на заводі «Даймлер». Він мав намір поставити двигуни на нові літаки власної конструкції і організувати їх переліт з Німеччини до Росії за допомогою російських льотчиків. Встановлено, що Б.Г. Луцької разом з інженером Б.М. Воробйовим та фінансистом М.К. Воробйовим в 1913 році заснували в Санкт-Петербурзі Товариство, метою якого було будівництво першого в Російській імперії заводу з виробництва авіаційних двигунів конструкції Луцького. На підставі листа Б.Г. Луцького до Б.М. Воробйова з'ясовано, що перший у світі вертикальний двигун внутрішнього згоряння з колінчастим валом розташованим під циліндром, був створений Б.Г. Луцьким у 1885 році, а перший в світі 6-циліндровий двигун у 1899 році.

Key words:

Boris Loutzkoy, Boris Vorobiev, engineers, designers, unknown biographical facts, correspondence

Abstract— The article focuses on the remarkable life of Boris Loutzky, an outstanding designer of Ukrainian descent. The purpose of this research is to fill a gap in the biography of Boris Loutzkoy that related to his activities on the eve of the First World War. The article, based on archival sources, reveals hitherto unknown biographical facts. In particular, previously unknown Boris Loutzkoy's correspondence with engineer Boris Vorobiev – the founder of Ukraine's first aviation engine-building plant «DEKA» is introduced into scientific use. There is presented documents from the Russian Academy of Sciences, which indicate that Boris Loutzkoy was engaged in manufacturing new aircraft engines of his own design at the Daimler plant in Germany on the eve of the First World War. He intended to put the engines on new aircrafts of his own design and arrange their flight from Germany to Russia with the help of Russian pilots. It is established that Boris Loutzkoy together with engineer Boris Vorobiev and financier Nikolai Vorobiev founded a company in St. Petersburg in 1913. The corporate objective of the company was to build the first in the Russian Empire aircraft engine of Loutzkoy design production plant. It is found that the world's first vertical internal combustion engine with a crankshaft located under the cylinder was created by Boris Loutzkoy in 1885, as the world's first 6-cylinder engine in 1899.

Історія життя та діяльності видатного конструктора українського походження Бориса Григоровича Луцького до теперішнього часу недостатньо досліджена [1]. У його біографії досі мають місце деякі прогалини. Зокрема, однією з таких прогалин є діяльність Б.Г. Луцького напередодні Першої світової війни.

Мета статті – заповнити дослідницьку прогалину в біографії Б.Г. Луцького, яка пов'язана з його життям та діяльністю напередодні Першої світової війни.

Всі вітчизняні, радянські та російські історики,

зокрема, Л.М. Шугуров, В.Б. Шавров, В.Р. Міхеєв, Г.І. Катишев вказують в своїх публікаціях, що у жовтні 1913 р. Луцької приїхав до Санкт-Петербургу. 31 жовтня він зробив доповідь про свої роботи в Російському технічному товаристві. Потім почав перемовини з промисловцями про організацію в Санкт-Петербурзі заводу з виробництва двигунів власної конструкції. Перемовини йшли дуже довго. Влітку 1914 р. Луцької повернувся до Німеччини, де в липні того ж року був заарештований. Під час арешту він чинив опір, відстрілювався в своїй квартирі і був узятий зі зброєю в

користь батьківщини свої досягнення.

9 жовтня 1913 р. Луцької організував переліт свого нового двомісного літака з новим 150-сильним двигуном власної конструкції з Німеччини до Санкт-Петербургу. Це був цілком досконалий для того часу військовий літак-розвідник. Він мав розмах крила 13,5 метрів і довжину 11 метрів. Його швидкість досягала 137 км/год.

Новий 6-циліндровий двигун водяного охолодження мав незвичайно малу для того часу питому витрату палива – 214 грам на одну кіньську силу на годину. Високий ККД двигуна був досягнутий завдяки новій компоновці кулачкового валу – над головкою циліндрів – і вдалою формою камер згоряння.

Вів літак німецький льотчик. Однак, не долетівши до кордону кілька кілометрів, літак зазнав аварії – був розбитий під час вимушеної посадки, викликані нібито пожежею в паливній системі. Насправді, є припущення, що подія була організована спеціально, з метою не допустити в Росію новий літак Луцького з потужним двигуном, та ще напередодні війни.

Після невдалого перельоту літака Луцької приїхав до Санкт-Петербургу і 31 жовтня виступив з доповіддю про свої роботи на засіданні Повітроплавного Технічного Товариства. Він запропонував військовим відомствам та промисловцям робити замовлення на виготовлення авіаційних двигунів його конструкції. Крім того, розуміючи важливість розвитку моторобудування на батьківщині, Б.Г. Луцької наприкінці 1913 р. разом з Б.М. Воробйовим та фінансистом Миколою Костянтиновичем Воробйовим заснували в Санкт-Петербурзі Товариство, метою якого було будівництво першого в Російській імперії спеціального заводу з виробництва вертикальних авіаційних двигунів з водяним охолодженням конструкції Луцького [6].

Після реєстрації Товариство уклало з Військовим відомством контракт на поставку великої партії авіаційних двигунів. Згідно з контрактом Товариство повинно було спочатку виготовити, так звані «зразкові» двигуни конструкції Луцького на заводі «Даймлер» в Німеччині. Потім вони повинні були бути всебічно випробуваними в польотах в Росії. Після цього Товариство повинно було виготовляти двигуни цілком в Росії по «зразкам», побудованим в Німеччині.

На початку 1914 р. Луцької повернувся до Німеччини і на заводі «Даймлер» почав будівництво двох нових авіаційних двигунів своєї конструкції – 100-сильного і 150-сильного. Він мав намір встановити їх на літаки власної конструкції і повітряним шляхом за допомогою вітчизняних льотчиків переправити до Росії.

Перший лист Луцького до Воробйова, після його повернення до Німеччини, датований 20.02.1914 р. (рис. 2). В цьому листі Луцької пише до Воробйова: «Дорогой Борис Никитич! Сердечно благодарю Вас за присылку чертежей. Здесь сильно заинтересованы грузовиками. Пожалуйста, пришлите мне просимое письмо. При этом посылаю Вам мою фотографию на память, а также снимки:

1) 1-го стоячего двигателя света, который построен мною в Мюнхене, в 1885 г., еще будучи

студентом. Этот двигатель был продан в Гамбург. За него я удостоился награды: большой золотой медали города Гамбурга и два диплома, один от «Gewerke Verein Stadt Hamburg», а другой от «Verein Deutscher Ingenieure». Патенты были куплены фирмой: Maschinen Bau Act. Gesellschaft Nürnberg, теперь Nürnberg-Augsburg.

2) 1-й шестицилиндровый двигатель света, построенный мною в 1899 году в 300 сил, для подводной лодки» [7].

На двох сторінках цього листа присутні дуже важливі фрази, які свідчать про пріоритет Луцького в створенні першого в світі вертикального двигуна внутрішнього згоряння з колінчастим валом розташованим під циліндром (1885), і першого в світі 6-циліндрового двигуна (1899).

В кінці лютого Луцької написав другого листа до Воробйова (рис. 3), в якому повідомив, що 1-го березня 1914 р. відправить до Петербургу новий літак, і має намір відправити до Петербургу також літак Doppeldecker компанії «Deutsche Flugzeug-Werke» зі своїм новим 100-сильним 4 циліндровим двигуном [8].

1-го березня Луцької написав Воробйову листа, в якому просив його терміново дати відповідь, чи згоден він та М.К. Воробйов на встановлення на літаку Doppeldecker його 100-сильного двигуна [9].

22-го березня Луцької писав до Воробйова (рис. 3 а, б): «Дорогой Борис Никитич! Двигатель в 150 сил наконец готов и находится на заводе Даймлера для испытания. На этой неделе он будет отправлен в Лейпциг, где аэроплан в полной готовности ожидает мотор. Я совсем перестроил двигатель и его усовершенствовал, так что надеюсь, Вы останетесь им довольны. Он куда проще Mercedes и несмотря на его 150 сил той же длины как и Mercedes в 100 сил. Во всяком случае, конкуренцию выдержим! Кроме того, в Петербурге будет кое-что для меня сделано, так что Mercedes принужден будет уступить нам дорогу. Несмотря на большую рекламу «Mercedes», мне многое известно; будьте уверены, что не все так благополучно обстоит с этим двигателем, как это всюду распространяют, – иначе бы Даймлер не взялся бы строить мой двигатель. Теперь, что мне делать? Попросить ли сюда Васильева (известного гражданского авиатора – О.Ф.)? Несомненно, лучше было бы иметь русского летчика. Или же попросить генерала Татищева о высылке офицера-летчика? Может быть Вы будете столь любезны и переговорите с Васильевым или лучше я ему напишу. Г-н Васильев обещал мне сюда приехать, но Вы знаете, что на него трудно положиться, т. к. у него масса других дел. Я право не знаю, как тут поступить, тем более, что г-н Васильев в очень дружеских отношениях с г-ном Рали. Через дней 10 летчик должен сюда прибыть. Deutsche Flugzeug-Bau Leipzig согласился мне доставить Doppeldecker новейшей системы, на который будет поставлен наш 100-сильный двигатель. Так что мы представим два лучших германских аэроплана» [10].

150-сильний двигун Луцького мав таку ж довжину, як і 100-сильний двигун «Мерседес», і майже

таку ж вагу, але його потужність була на 50% більше. Двигун Луцького відрізнявся від двигуна «Мерседес» тим, що в ньому клапани управлялися безпосередньо розподільним валом, без використання важелів. Клапани були розташовані в один ряд уздовж осі двигуна і підвішені за допомогою пружин до корпусу розподільного валу.

1-го квітня Луцькою відправив Воробйову листа, в якому повідомив, що 150-сильний двигун знаходиться на заводі Даймлер-Марієнфельде, де проходить випробування, і найближчим часом буде відправлений до Лейпцига, де його вже 2,5 місяці чекає літак. В листі Луцькою також повідомив, що 100-сильний 4-циліндровий двигун також готовий і на днях буде відправлений залізницею [11].

1-го квітня Луцькою відправив Воробйову ще одного листа, в якому просив надіслати йому 10000 карбованців, оскільки витрати виявилися майже в 2,5 рази більшими ніж він припускав [12].

13-го квітня Луцькою надіслав Воробйову телеграму на німецькій мові, в якій повідомив, що бачив на заводі «Даймлер» свій двигун у роботі і побаченням був задоволений [13].

4-го червня. Луцькою телеграфував Воробйову, що двигуни вже встановлюються на літаках в Лейпцигу [14].

8-го червня він написав листа Воробйову, в якому ще раз повідомив, що двигуни вже в Лейпцигу і треба поспішити з перерахуванням грошей [15].

9-го червня 1914 р. Луцькою писав до Воробйова: «Дорогой Борис Никитич! Как я Вам уже сообщил двигатель у Даймлера уже готов и 150-сильный отправлен в Лейпциг. Я на днях буду в Лейпциге и осмотрю установку его на аэроплан. Наконец все удалось, так что Вы можете на хороший успех вполне положиться. Вчера я Вам телеграфировал, но ответа еще не получил. Пожалуйста, поторопитесь ответить, так как аэропланы в скором времени будут отправлены в Питер и я тоже собираюсь ехать в Россию. Жду с нетерпением ответа» [16].

Не дочекавшись перерахування грошей і відповіді від Воробйова, Луцькою 18-го червня надіслав телеграму батькам Миколи Костянтиновича Воробйова, в якій повідомив, що обидва літаки їхнього сина будуть конфісковані, якщо завтра зранку не прибудуть 15000 карбованців через Юніон банк [17].

У цій телеграмі Луцькою звертається до батьків М.К. Воробйова, оскільки Микола Костянтинович у той час перебував у відрядженні.

2-го липня Луцькою писав до Воробйова з Лейпцига: «Дорогой Борис Никитич! Ваши письма получил, за что премного благодарен. Сегодня еду обратно в Берлин, откуда напишу обо всем подробно. Сегодня ограничусь только сообщением, что оба аэроплана будут в конце июля месяца нового стиля, т. е. через 4 недели на русской границе. Приблизительно через 5 недель максимум мы сможем делать испытания в Петербурге. Doppel-decker новейшей конструкции Вам очень понравится» [18].

12-го липня Луцькою надіслав Воробйову дві телеграми німецькою мовою, в яких повідомив, що для

відправки літаків з Лейпцигу потрібно ще 10000 карбованців і просив вказати адресу доставки [19, 20].

Не дочекавшись перерахування грошей Луцькою 14-го липня знову надіслав Воробйову телеграму, в якій просив терміново надіслати 10000 карбованців [21].

В цей же день Луцькою надіслав Воробйову листа: «Дорогой Борис Никитич! При этом прилагаю 3 снимка 150-сильного двигателя моего, построенного у Даймлера. На будущей неделе будут полеты с 100 и 150-сильными моторами: 100-сильный на «Taube», 150-сильный на «Doppeldecker». Сегодня, как Вы видите из прилагаемой газеты, «Deutsche Flugzeug-Werke» победил весь мир рекордом на Doppeldecker своей системы. Таковой же Doppeldecker я привезу в Петербург с моим двигателем. Сердечно Ваш, Б. Луцкой. Теперь все всемирные рекорды в руках немцев» [22].

Поряд з останньою фразою Луцькою поставив два знаки оклику. Б.М. Воробйов у своїх спогадах писав, що знає, які суперечливі почуття позначалися цими посиленними вигуками. Тут гордість боролася з досадою. Мимовільна гордість, тому що це і на його, Луцького, моторах були поставлені рекорди, його технічна ідея сама по собі повно тріумфувала. Але це торжество було отруєно гірким усвідомленням, що цього не сталося на рідній землі [23].

16-го липня Луцькою знову надіслав Воробйову телеграму, в якій просив поквартитися з перерахуванням грошей [24].

Не дочекавшись перерахування, він знову 18-го липня надіслав телеграму Воробйову, в якій повідомив, що при теперішньому стані очікувати неможливо жодної хвилини, інакше є ризик того, що літаки не випустять з Німеччини [25].

24-го липня Луцькою написав останній лист до Воробйова напередодні Першої світової війни. В цьому листі він повідомив, що обидва літаки вже готові і він завтра їде в Лейпциг для їх приймання. В листі він також повідомив Б.М. Воробйова, що по приїзді в Санкт-Петербург він остаточно переговорить з фінансистом К.М. Воробйовим про заробітну плату Бориса Микитовича у створеному Товаристві [26].

Борис Григорович також написав у листі, що він не вірить слухам про те, що нібито директор компанії «Даймлер» в Берліні-Марієнфельде пан Шипперт під час перебування у Петербурзі навесні 1914 р. не радив барону Роопу робити замовлення на двигуни з водяним охолодженням конструкції Луцького. Я не можу собі уявити – писав Луцькою, щоб Шипперт дозволив би собі подібну гидоту, тим більше, що наші відносини з ним найкращі і німці цього взагалі не роблять. Це скоріше пахне якоюсь тамтешньою інтригою. Шипперт був би дуже щасливий отримати замовлення на мої двигуни.

На жаль здійснити переліт літаків з Німеччини до Росії не вдалося. Буквально через декілька днів після написання цього листа Бориса Григоровича було заарештовано по звинуваченню у шпигунстві та ухвалено вирок про вищу міру покарання – розстріл.

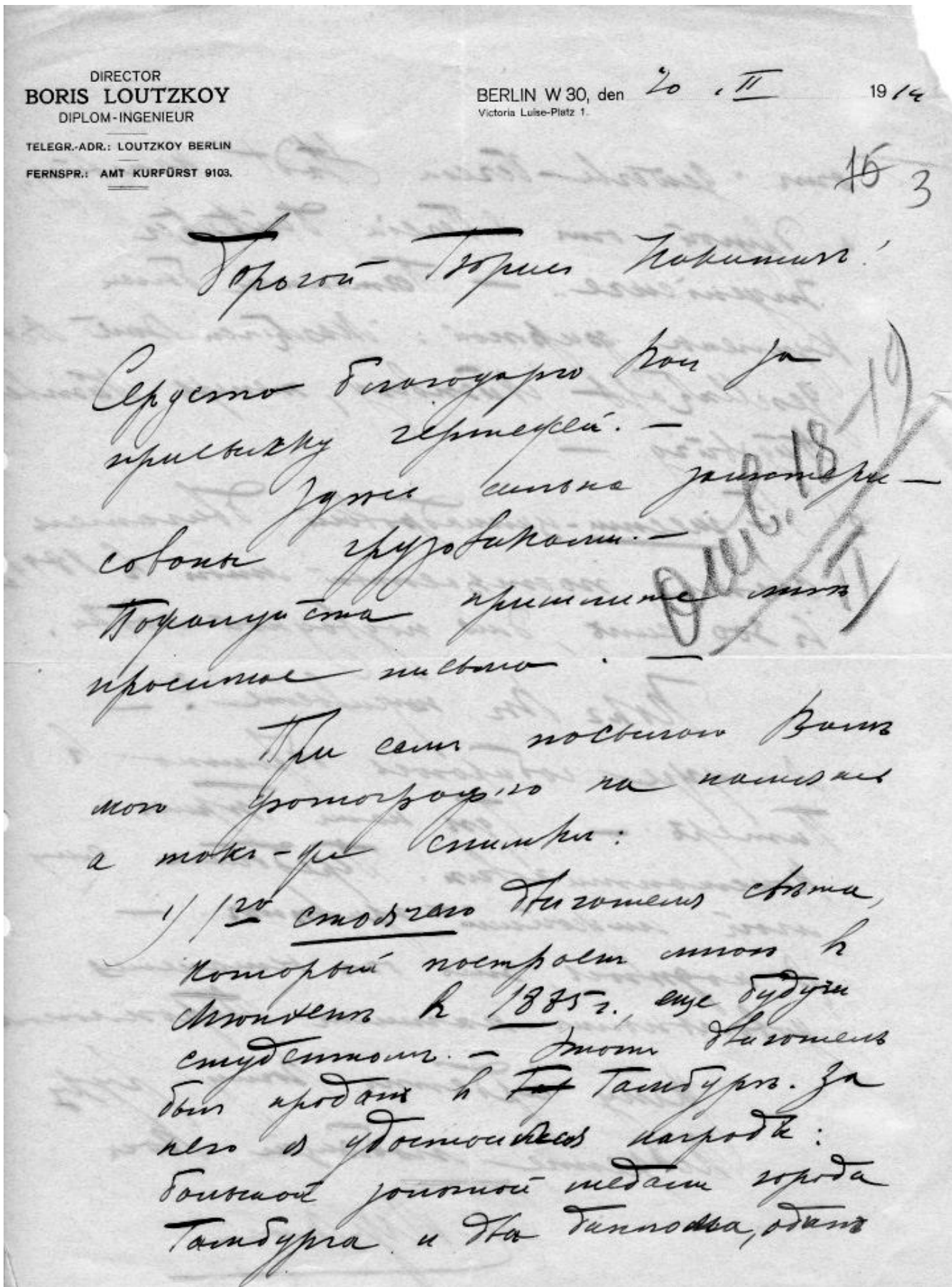


Рис. 2
а) Лист Луцкого до Воробьева. 20.02.1914 г.

om "Gewerbe-Verein Stadt Nürnberg"
 a. Диром om "Verein Deutscher
 Ingenieure" — Тамешини Боши
 Куненна гурмоу: "Maschinen Bau Act,
 Gesellschaft Nürnberg, менерь Nürnberg-
 Auzsburg. —
 2) 1^й месеч-цимиротвий Турамель
 свомь, поемполента мном к 1899 году
 к 300 сина, Дас поубоуной родки.
 Как же поубоуеме? —
 Д учре собаровое обранию к
 Турмерь — Там наш Турмер
 Кокемантти лети. Требоаме ему
 мой широйшии гурмоу. —
 Д поубоуеме, зме ом немалешем
 убоуотномь нашим Теромлономь
 Кому сердешно поубу рурь
 Небремне мобоуаме поуб
 Т. Вурмови

Рис. 2.

б) Лист Луцького до Воробйова. 20.02.1914 р.

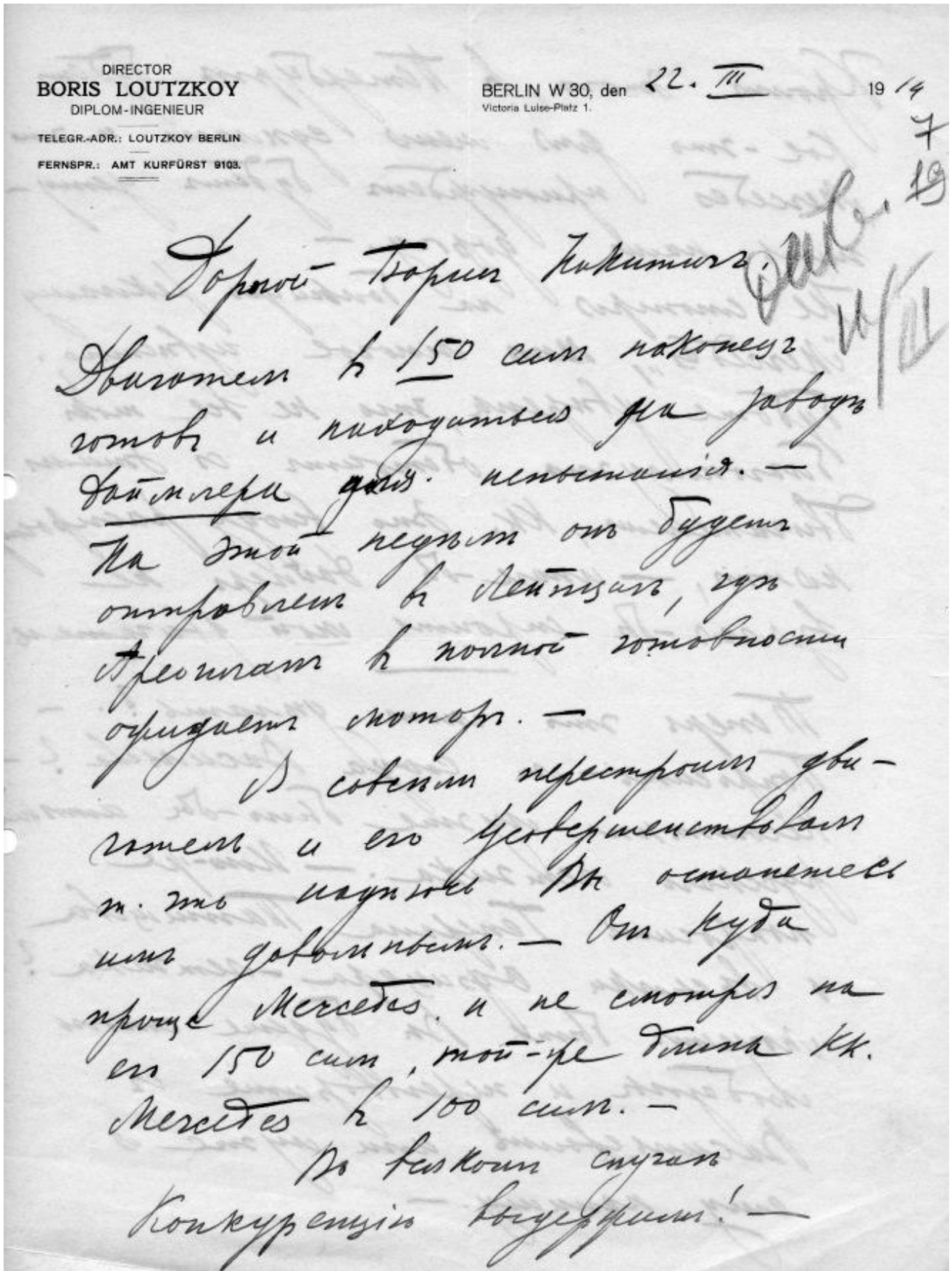


Рис. 3.
а) Лист Луцького до Воробйова. 22.03.1914 р.

Колишньому особистому представникові царя Миколи II при кайзері Німеччини – генерал-майору Татіщеву – вдалося домогтися, через посередництво іспанського уряду, замінити вищу міру покарання на довічне ув'язнення. Протягом війни Луцької перебував у в'язниці Шпандау, і лише після революційного повстання в Германії він був звільнений і поновлений у правах.

Цікаво відзначити, що напередодні Першої світової війни Луцької познайомився і потоваришував з відомим іспанським скрипалем і композитором Хуаном Маненом. У своїх спогадах, опублікованих в 1959 р., Манен писав, що Луцької у 1913 р. дуже захоплювався авіацією і пропонував йому відчутти красу повітроплавання. Луцької умовляв його «пройти бойове хрещення повітрям», але він злякався і сказав, що не може на жаль прийняти його пропозицію, оскільки дуже зайнятий в даний час концертною діяльністю. Манен відмічав, що Луцької був дуже сміливою і відважною людиною. Він завжди брав з собою в політ револьвер, щоб в разі виникнення серйозної аварії міг застрелитися ще до того, як літак вдариться об землю. Луцької говорив Манену, що не зможе жити зі зламленими ногами або руками, так як інвалідність не дозволить йому більше літати.

До речі, у 1928 р. Хуан Манен знову зустрівся з Борисом Луцьким у Берліні і той зізнався йому, що радянська влада офіційно позбавила його дворянського титулу [27].

В цілому проведені дослідження показали, що напередодні Першої світової війни Б.Г. Луцької знаходився у Німеччині і займався виготовленням авіаційних двигунів власної конструкції на заводі «Даймлер». Він мав намір поставити двигуни на нові літаки власної конструкції і організувати їх переліт до Росії за допомогою російських льотчиків. На підставі листа Б.Г. Луцького до Б.М. Воробйова з'ясовано, що перший у світі вертикальний двигун внутрішнього згорання з колінчастим валом розташованим під циліндром, був створений Б.Г. Луцьким у 1885 р., а перший в світі 6-циліндровий двигун у 1899 р.

6. Справка о деятельности Б.Н. Воробьева в 1909-1916 гг. – Личный архив Д.М. Урнова (внука Б.Н. Воробьева).
7. Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 3, 3(об).
8. Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 24.
9. Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 6.
10. Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 5, 5(об.), 7, 7(об).
11. Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 10, 10(об).
12. Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 9.
13. Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 14.
14. Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 11.
15. Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 12.
16. Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 13, 13(об).
17. Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 1.
18. Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 16, 16(об).
19. Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 17.
20. Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 18.
21. Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 19.
22. Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 20, 20(об).
23. Воробьев Б.Н. Россия на взлете. – М.: Изд-во им. Сабашниковых, 2015. – С. 90.
24. Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 21.
25. Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 22.
26. Архив РАН. Ф. 1528. Оп. 1. Д. 127. Л. 23, 23(об).
27. Manén, Juan. Acentuación en 1913 / J. Manén // La Vanguardia Española. 21 julio 1959, martes, página 5.



Фірсов Олександр Володимирович – кандидат історичних наук, доцент, докторант ДУ «Інститут досліджень науково-технічного потенціалу та історії науки ім. Г.М. Доброва НАН України

Джерела та література:

1. Фирсов А.В. Борис Григорьевич Луцкий (Луцкой) – инженер, конструктор, изобретатель. – Запорожье: АО «Мотор Сич», 2015.
2. Шугуров Л. Русский с Францошишер штрассе, 12 / Л. Шугуров // За рулем. – М., 1991. – № 2. – С. 9.
3. Шавров В.Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 года / В.Б. Шавров. – М.: Машиностроение, 1986. – 3-е изд. исправл. – С. 131.
4. Михеев В.Р. Сикорский / В.Р. Михеев, Г.И. Катышев. – СПб, Политехника, 2003. – С. 223.
5. Воробьев Б.Н. Россия на взлете. – М.: Изд-во им. Сабашниковых, 2015. – С. 86.