

Фокин Андрей Юрьевич

ВЫДАЮЩИЙСЯ КОНСТРУКТОР ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ Б. Г. ЛУЦКИЙ (ЛУЦКОЙ)

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.

Адрес статьи: www.gramota.net/materials/3/2012/8-1/56.html

Источник

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. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: www.gramota.net/editions/3.html

Содержание данного номера журнала: www.gramota.net/materials/3/2012/8-1/

© Издательство "Грамота"

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: www.gramota.net
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: voprosy_hist@gramota.net

УДК 929+62

Исторические науки и археология

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.

Ключевые слова и фразы: Луцкий; изобретатель; инженер-конструктор; предприниматель; двигатели внутреннего сгорания; двигателестроение; автомобилестроение; судостроение; авиастроение.

Андрей Юрьевич Фокин

Кафедра философии, истории и социологии

Брянский государственный технический университет

andrew-80@yandex.ru

ВЫДАЮЩИЙСЯ КОНСТРУКТОР ДВИГАТЕЛЕСТРОЕНИЯ Б. Г. ЛУЦКИЙ (ЛУЦКОЙ)[©]

Отечественные учёные и инженеры внесли большой вклад в создание и развитие мирового поршневого двигателестроения. Теоретические изыскания Е. К. Мазинга, Н. Р. Брилинга, В. И. Гриневецкого, Б. С. Стечкина, А. С. Орлина, М. Г. Круглова, конструкторские разработки В. А. Ваншейдта, Б. С. Стечкина, А. Г. Уфимцева, А. А. Микулина, А. Д. Швецова, И. Я. Трашутина позволили нашей стране на протяжении всего XX века занимать ведущее положение в разработке и производстве поршневых двигателей внутреннего сгорания (ДВС) различного назначения: судовых, автомобильных, тепловозных, авиационных, танковых [1; 4-6].

Особое место в этой плеяде отечественных изобретателей занимает Борис Григорьевич Луцкий - выдающийся конструктор двигателей, который работал также в областях автомобилестроения и авиастроения. По ряду причин он остаётся малоизвестным конструктором. До сих пор нет ни одной фотографии, которые давали бы право уверенно утверждать, что изображённый на ней человек действительно Луцкий. Даже написание фамилии при жизни инженера было искажено - вместо «Луцкий» писали «Луцкой».

Родился Б. Г. Луцкий в 1865 г. на Дону [2; 6]. В 1882 г. после окончания Севастопольского реального училища Б. Г. Луцкий как преуспевающий в науках по рекомендации директора училища был направлен для обучения в Германию, где поступил в Мюнхенский технологический институт. Ещё не закончив института, молодой студент стал одним из самых перспективных разработчиков газовых двигателей. В 1885 году Б. Г. Луцкий спроектировал и построил газовый двигатель вертикального типа оригинальной конструкции. После окончания института молодой инженер получил ряд приглашений на работу от немецких компаний, но решил вернуться в Россию для прохождения военной службы. После отбытия воинской повинности Б. Г. Луцкий возвратился в Германию, где на Мюнхенской выставке 1888 года экспонировался его газовый двигатель, патент на который приобрела одна из немецких фирм. В конце 1890 года Борис Григорьевич получил новое приглашение от одной из крупнейших машиностроительных фирм Германии «Nurnberg Maschinenbau AG», которая в настоящее время известна под аббревиатурой «MAN». Здесь Б. Г. Луцкий в качестве главного инженера фирмы провёл шесть лет жизни. За это время им было налажено серийное производство двигателей и разработано несколько экспериментальных моделей [2; 3].

В 1897 г. по предложению Нюрнбергских предпринимателей Б. Г. Луцкий согласился переехать в Берлин для разработки автомобилей, где вскоре появилась новая фирма «Gesellschaft für Automobil – Wagenbau», на которой он стал работать. Осенью этого же года Б. Г. Луцкий вместе с Г. Даймлером, Р. Дизелем, Р. Лонером, Э. Румплером и Э. Ван дер Зипеном стал одним из основателей «Европейского автомобильного союза» [2; 4; 5].

Впервые автомобили с маркой «Loutzky» появились на Берлинской выставке 1899 г. Они были построены уже упомянутой фирмой, где Б. Г. Луцкий к тому времени уже стал директором. На выставке демонстрировалось четыре автомобиля изобретателя Б. Г. Луцкого, в том числе автомобиль для перевозки почты с двухцилиндровым двигателем [Там же].

В это время Б. Г. Луцкий начал сотрудничество с фирмой «Даймлер», где создал ряд моделей - электромотоцикла, легковых и грузовых автомобилей. В 1900 г. на Всемирной выставке в Париже грузовые автомобили Б. Г. Луцкого были удостоены серебряной медали [5]. На этих машинах устанавливались бензиновые двигатели Б. Г. Луцкого.

Фактически связав свою жизнь с Германией, Борис Григорьевич, тем не менее, хотел быть полезным и своему Отечеству. Он предложил в 1900 г. русскому военному ведомству проект нового автомобиля, оснащённого скорострельным орудием, а также проекты легкого и грузового автомобилей. По заказу Морского ведомства России были использованы на манёврах 1902 г. под Курском 4-местный легковой автомобиль и грузовик грузоподъёмностью 2,5 т с двигателем мощностью 16 л.с.

Имя Б. Г. Луцкого стало пользоваться широкой популярностью в Германии, Франции. Б. Г. Луцкий был представлен Николаю II, в присутствии которого продемонстрировал свои изобретения, был им поддержан и награждён орденом Святого Станислава, а все три его машины были куплены военным ведомством и заказано множество других автомобилей.

Новшества, предлагаемые в конструкциях русского инженера, быстро внедрялись на двигателестроительных заводах мира. Изобретение 1900 г. - изготовление единого моноблока 4-цилиндрового двигателя с общей водяной рубашкой - уже через два года было применено на двигателях французских подводных лодок, на автомобилях «Рено» и «Клеман». Изобретение того же года - для 6-цилиндрового двигателя было предложено изготавливать два блока по три цилиндра в каждом - было реализовано на английских «Роллс-Ройсах» и «Моделеях». После постройки Б. Г. Луцким двигателя с верхним распредвалом, на такой же перешли автофирмы «Бугатти» и «Кудель».

В разработке автомобилей, в которых принимал участие Б. Г. Луцкий, впервые в мире были использованы: штампованная стальная рама, зажигание от магнето, ножной акселератор вместо ручного, радиатор, поставленный перед двигателем [2].

В 1901 г. завод «Г. А. Лесснер» в Санкт-Петербурге приступил к освоению производства автомобилей, для чего приобрёл у фирмы «Даймлер» лицензию на постройку двигателей и автомобилей, среди которых большинство было сконструировано Б. Г. Луцким (Рис. 1 и Рис. 2). Сам автор проектов стал по совместительству консультантом завода «Г. А. Лесснер». В 1902 г. грузовой автомобиль Б. Г. Луцкого принимал участие в Курских военных манёврах, где показал очень хорошие результаты. Двухосный автомобиль с резиновыми шинами имел грузоподъёмность 5 т и при мощности двигателя 12 л.с. развивал скорость до 11 км/ч. В 1904 г. завод «А. Г. Лесснер» выпустил первый пожарный автомобиль.

В 1904 г. Б. Г. Луцкий построил моторную лодку «Лукерья» с двигателем собственной конструкции мощностью 50 л.с. В 1907 г. по заказу русского морского ведомства создал для миноносца «Видный» крупнейший по тому времени ДВС мощностью 6000 л.с. В 1908 г. построил моторную лодку гоночного типа «Царица» своей конструкции мощностью 50 л.с., которая на международных соревнованиях в том же году и последующем завоевала все первые призы.

С развитием авиации Б. Г. Луцкий занялся постройкой самолётов, и за 1909-1913 гг. построил три самолёта своей конструкции со своими же двигателями [2; 6].

Самолёт «Луцкой-1» являлся крупнейшим по размерам для своего времени. На хвосте фюзеляжа располагались стабилизатор и руль направления. Впереди фюзеляжа был вынесен на формах большой руль высоты. Самолёт был снабжён двумя двигателями автора мощностью по 50-60 л.с. каждый. Один двигатель вращал передний винт, другой действовал посредством передач на два винта, помещавшихся в вырезах передней кромки крыла. Весь каркас самолёта был выполнен из стальных тонкостенных труб с проволочными растяжками. Самолёт был построен в мастерских «Даймлера» в Штутгарте. В ходе полётов была достигнута рекордная для 1909 г. скорость - до 90 км/ч.

В самолёте «Луцкой-2» (Рис. 3) была впервые в мире осуществлена установка двух двигателей с соосными винтами. Было использовано четырёхколёсное шасси с полозами. Два двигателя «Аргус» по 100 л.с., в создании которых Б. Г. Луцкий также принимал участие, были поставлены уступом - один перед крылом несколько вперёд и выше другого, поставленного под крылом. От нижнего двигателя шёл длинный вал с фрикционной передачей к заднему из соосных винтов. Винты были разного диаметра и разной частоты вращения. Передний от верхнего ДВС имел диаметр 2,6 м при 1350 об./мин, а задний - 3,1 м при 800 об./мин. Вращение обоих винтов - в одну сторону, правое.

Фрикционное соединение заднего винта обеспечивало его реверс. При посадке, после выравнивания самолёта, заднему винту давался обратный ход, и пробег резко сокращался. Таким способом впервые в мире было конструктивно осуществлено воздушное торможение путём реверса винта. Самолёт был выпущен в 1910 г., испытывался и доводился. А в начале 1912 г. в присутствии русских военных представителей в Иоганнстале (Германия) на этом самолёте был установлен мировой рекорд скорости - 160 км/ч, однако никаких практических выводов этими представителями сделано не было.

Осенью 1913 г. Б. Г. Луцкий приехал в Петербург и предложил русскому военному и морскому ведомству свои изобретения, в том числе лодку «Царица» и новый мощный судовой двигатель. Он сделал доклад о своих работах в Русском техническом обществе и начал переговоры с промышленниками о строительстве в Петербурге завода по производству двигателей. Но переговоры затянулись.

Самолёт «Луцкой-3» был построен под новый авиадвигатель Б. Г. Луцкого мощностью 150 л.с. Бензиновый двигатель водяного охлаждения имел 6 цилиндров, распределительный вал находился под головками цилиндров. Расход топлива составлял всего 214 г/л.с.*час. В конструкции этого самолёта-разведчика широко применялись стальные детали, скорость достигала 137 км/ч, время набора высоты 1000 м - 6,5 мин при нагрузке 477 кг, в состав которой входили экипаж из двух человек, груз и запас топлива на 8-10 часов полёта.

В октябре 1913 года самолёт должен был совершить перелёт Берлин - Петербург. Но у пограничной станции Эйденунг самолёт был разбит при вынужденной посадке, явно подстроенной с целью не пропустить в Россию новый самолёт перед ожидавшейся войной. Пилотировал самолёт немецкий лётчик.

В июне 1914 года находящийся в Германии Б. Г. Луцкий был арестован. При аресте он оказал сопротивление, отстреливаясь в своей квартире, и был взят с оружием в руках. Вскоре началась мировая война, и немцы не выпустили его в Россию. Во время войны они пытались заставить его работать на немецких

заводах, но Б. Г. Луцкий на сотрудничество не пошёл. Его продержали в тюрьме Шпандау всю войну и освободили только после поражения Германии.

Дальнейшая судьба талантливейшего русского инженера Бориса Григорьевича Луцкого неизвестна, неизвестна и точная дата его смерти. Данная тема требует дальнейшего изучения, прежде всего с привлечением архивов Германии.

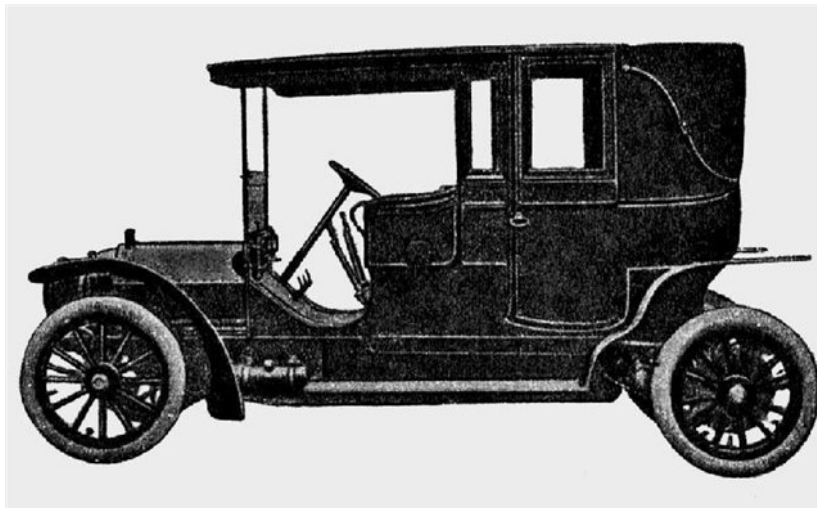


Рис. 1. Легковой автомобиль Луцкого



Рис. 2. Грузовой автомобиль Луцкого

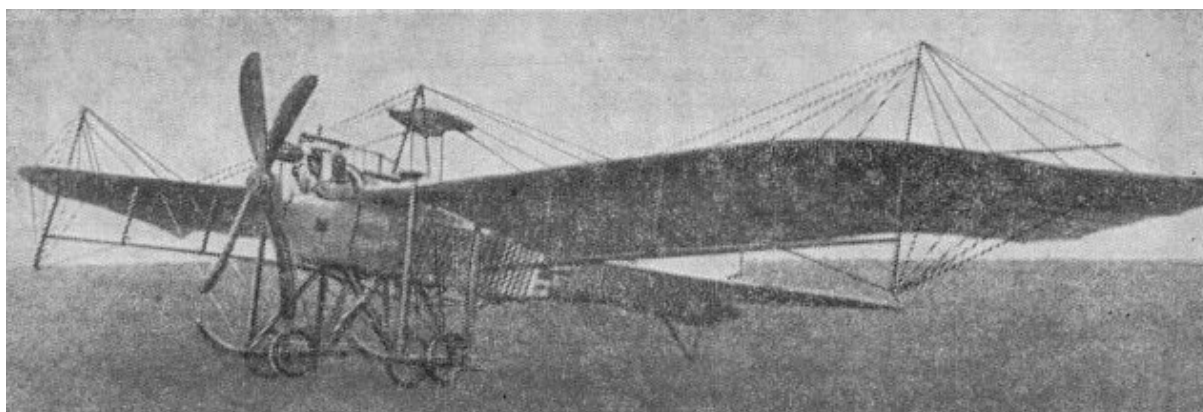


Рис. 3. Самолёт «Луцкой-2»

Список литературы

1. **Авиационные двигатели: сборник справочных материалов** / под ред. М. А. Левина, Г. В. Сеничкина. М.: Гос. науч.-техн. изд-во машиностроит. литературы, 1951. 255 с.
2. **Гомельский К.** Борис Григорьевич Луцкой (Луцкий) 1865-1926 гг. [Электронный ресурс] // Автообоз: автомобильное обозрение. URL: <http://autooboz.omega.kz/name/lutzkoj.shtml> (дата обращения: 28.03.2012).
3. **Гюльднер Г.** Газовые, нефтяные и прочие ДВС. Их конструкция и работа, их проектирование / пер. с нем.; под ред. В. И. Гриновицкого. М., 1907. 594 с.
4. **Долматовский Ю. Л.** Автомобиль за 100 лет. М.: Знание, 1986. 240 с.
5. **История автомобильного транспорта России (до 1917 года)** / под ред. А. А. Шевчука. М.: НИИАТ, 1994. 494 с.
6. **Шавров В. Б.** История конструкции самолётов в СССР до 1928 г. М.: Машиностроение, 1994. 704 с.

OUTSTANDING ENGINE-BUILDING CONSTRUCTOR B. G. LUTSKII (LUTSKOI)**Andrei Yur'evich Fokin***Department of Philosophy, History and Sociology**Bryansk State Technical University**andrew-80@yandex.ru*

The author tells about the native inventor, little-known in Russia, the outstanding constructor of internal combustion engines B. G. Lutskii. The graduate of Sevastopol' Non-Classical Secondary School, he continued his studies at Munich Institute of Technology, as a student created original gas engine, worked in Germany for a long time, approved himself not only as a constructor, but also as an entrepreneur. The author describes his inventions in engine-building, motor car building, shipbuilding and aircraft building.

Key words and phrases: Lutskii; inventor; development engineer; entrepreneur; internal combustion engines; engine-building; motor car building; shipbuilding; aircraft building.

УДК 101.1:316

Философские науки

В статье поставлена цель обоснования необходимости концептуализации представлений о сопряженности мировоззренческого кризиса и бодицентризма. Авторский вклад состоит в расширении смысловой категории «бодицентризм» и выявлении его мировоззренческих и социокультурных оснований. Итогом исследования является определение роли девальвации классического образа человека, кризиса сознания, соматизации, массовизации, иллюзивизации в трендовом характере бодицентризма, а также вывод о необходимости научной и общественной консолидации для решения данной проблемы.

Ключевые слова и фразы: мировоззрение; бодицентризм; аксиологическая девальвация; образ классического человека; общественное сознание; типологические черты современного человека; массовизация; соматизация; иллюзивизация.

Сергей Александрович Храпов, д. филос. н., профессор*Кафедра философии**Астраханский государственный университет**Psychoan21@yandex.ru***Лия Малхазовна Гоголадзе***Факультет социальных коммуникаций**Астраханский государственный университет**a_button_@mail.ru***МИРОВОЗЗРЕНЧЕСКИЕ ОСНОВАНИЯ БОДИЦЕНТРИЗМА
КАК ТРЕНДА СОВРЕМЕННОЙ КУЛЬТУРЫ[©]***Актуальность проблемы*

Современные социокультурные изменения качественно отличны от всех преобразований, которые произошли на предыдущих этапах исторического развития, поскольку проходят в специфически новом цивилизационном контексте, обусловленном разрушением традиционных основ бытия общества и человека. Сегодня в мире в целом и в России в частности очевиден глубокий мировоззренческий кризис, вызванный тем, что утрачены устойчиво функционировавшие до недавнего времени культурные, ценностные и идентификационные регулятивы социально-антропологического развития, а то, что формируется взамен в ситуации постмодерна, весьма спорно, зачастую очевидно неприемлемо.