

Первый автомобиль российской постройки создан по инициативе инженера-механика из Санкт-Петербурга.

Евгений Александрович Яковлев (1857—1898), инженер-механик, в 1891 году на Большой Спасской улице создал «Первый русский завод газовой и керосиновой двигателей Е. А. Яковлева», в числе его клиентов как завод «Булан».

Петр Александрович Фрезе (1844—1918), инженер-тех. образования, был инженером-механиком фабрики «Фрезе и Ко» в доме №50 на Эрмитажном бульваре (сейчас — Чаша Морская улица).

Датские Яковлев и Фрезе в 1892 году демонстрировали в Чикаго на Всемирной выставке. Представленные там один из первых в мире серийных автомобилей Benz-Deo подтолкнул их к созданию собственной конструкции.

На постройку российского первого ушло три года. В мае 1896 года состоялся первый испытание в Петербурге. Об этом сообщила 27 мая 1896 года газета «Новое время», а в июле автомобиль был показан в Нижнем Новгороде на Всероссийской промышленной и художественной выставке.

К сожалению, об устройстве этого самодельного экипажа известно очень мало: масса — около 300 кг, мощность двигателя — около 2 л.с., разогнанная скорость — 20 верст в час, в трансмиссии две передачи для движения вперед.

Первые представления и эскизы этой машины появились в 1961 году — меркантильные фотографии и многочисленные приложения к газете «Новое время» того же 1896 года. Их вестник сегодня весьма качественная фотография сделана с подвешенного летательного аппарата и в 1978 году в архиве в Лужском районе — Ольга Михайловна Фрезе. Она оказалась в фонде русского фотографа М. П. Делграве, фотографировавшего экспонаты Всероссийской выставки 1896 года.

Возвращаясь к автомобилям Яковлева и Фрезе одним из первых попыток в начале 80-х годов московской «нашумевшей» С. В. Цукерман. Он решил использовать подручные материалы для создания старинных машин экипажей. Была построена задняя часть автомобиля, но

сверхбюджетная смета превратила работу конструктора.

В 1985—1986 гг. в преддверии Юбилей первого российского автомобиля, научный сотрудник Государственного историко-технического музея М. С. Близниченко и Д. В. Поздков вели поиск в

нескольких архивах страны. Но кроме музеевских документов и опубликованных ранее А. М. Шуровым и В. И. Дубовиным, не нашлось ничего. Зато были обнаружены материалы заводских архивов, эскизы и другие фонды России. Они дали более точные представ-

ления о внешних размерах первого автомобиля Яковлева и Фрезе. Этого оказалось достаточно для построения чертежа внешнего вида автомобиля по методу графического восстановления фотографического изображения и чертёжных проекции, выполненной Ю. А.

Димитрием в 1962 году в это время «Фрезе» конструирование автомобильных колёсов. Полученные размеры во многом совпадают с размерами, описанными Шуровым. Однако от датского предшественника работ Лашинем чешский музей отказался.



Е. А. Яковлев
Фрезе и Яковлев
на выставке

В 1994 году в Автореве издаются альбом реставрации экипажей Яковлева в 1995 году реставрированы и поставлены в экспозицию музея. Последним этапом к этому стала «реставрация» бесхозного исторического эскизами Российской автомобильной фабрики С. В. Куликова. «А что, если бы вам построили автомобиль Яковлева и Фрезе в его 100-летие? Эскизы-чертежи, образцы Автолюбовников!»

После года упорных и восторженных дискуссий по сложности работ с экипажем и возможностью реставрирования, группа Авторева на Московском автозаводе в 1996 году реконструировала первый российский автомобиль в форме фотокарты, представленной публике.

Помощь в определении размеров и пропорций автомобиля была оказана Институтом правительственной техники М. В. Удольева Российской академии наук, но оказалось, что компьютер способен справиться с задачей гораздо быстрее, чем люди, которые имеют в одной плоскости. Поскольку первоначальные чертежи проекции были получены по методике Димитриева, получены безразмерные проекции, заранее было определено и с размерами. Тут и помогла собранная статистика по высоте поддона седла и диаметру колёс. Конструкция сложилась после нескольких конструкций автомобильных патентов в конце XIX — начале XX века, особенно узлы, которые оказывались почти одинаковыми.

В разработке и постройке автомобиля Яковлева и Фрезе приняли участие специалисты Московской фабрики конструкторского института Куликовского инженерного завода, Института имени Куликовского в Москве.

В преддверии юбилея 115-летия экипажа первого российского ав-



Первый Российский автомобиль Фрезе и Яковлева

Автомобиль Яковлева и Фрезе на Ленинградской выставке 1896 г.

Предпосылки развития



И. А. Шварц
Федор Е. А. Яковлев
изобретатель

- Капиталистический Запад опередил Россию и в массовом автомобилестроении. Не на много правда — разница где-то 10 лет. Так в 1885 году в Германии Карл Бенц продемонстрировал трехколесную «повозку с двигателем на бензине. В тот же год Готтлиб Даймлер собрал велосипед с мотором, а через год — «повозку» на моторе.
- Возможно и в царской России в то же время уже были умельцы, которые раньше всех пытались построить подобное, но остались не известны

Первый автомобиль, российский по строению своим главным образом, был построен в 1891 году на Большой Стрелецкой улице завода «Левый русский завод» (завод и принадлежал изобретателю Е. А. Яковлеву), а перед ним известный как завод Буланг.

Евгений Александрович Яковлев (1867—1898), инженер-механик завода, в 1891 году на Большой Стрелецкой улице завода «Левый русский завод» (завод и принадлежал изобретателю Е. А. Яковлеву), а перед ним известный как завод Буланг.

Петр Александрович Босов (1844—1918), инженер по образованию, был изобретателем первого российского «Буланг» — первого российского автомобиля.

Дмитрий Иванович Шварц (1864—1918), инженер-механик, был изобретателем первого российского «Буланг» — первого российского автомобиля.

В 1891 году в Германии Карл Бенц продемонстрировал трехколесную «повозку с двигателем на бензине. В тот же год Готтлиб Даймлер собрал велосипед с мотором, а через год — «повозку» на моторе.

Возможно и в царской России в то же время уже были умельцы, которые раньше всех пытались построить подобное, но остались не известны

Возможно и в царской России в то же время уже были умельцы, которые раньше всех пытались построить подобное, но остались не известны

Возможно и в царской России в то же время уже были умельцы, которые раньше всех пытались построить подобное, но остались не известны

Возможно и в царской России в то же время уже были умельцы, которые раньше всех пытались построить подобное, но остались не известны

инженером-механиком в 1891 году в Германии Карл Бенц продемонстрировал трехколесную «повозку с двигателем на бензине. В тот же год Готтлиб Даймлер собрал велосипед с мотором, а через год — «повозку» на моторе.

Возможно и в царской России в то же время уже были умельцы, которые раньше всех пытались построить подобное, но остались не известны

Возможно и в царской России в то же время уже были умельцы, которые раньше всех пытались построить подобное, но остались не известны

Возможно и в царской России в то же время уже были умельцы, которые раньше всех пытались построить подобное, но остались не известны

Возможно и в царской России в то же время уже были умельцы, которые раньше всех пытались построить подобное, но остались не известны

Первый автомобиль российской постройки создан главным образом двумя гражданами из Санкт-Петербурга.

Евгений Александрович Яковлев (1867—1898), выпускник морской академии, в 1891 году на Большой Стрелочной улице открыл «Первый русский завод граммов и каретных машин» Е. А. Яковлева, в числе для клиентов как завод «Дукан».

Первый русский автомобиль был построен в 1899 году в Санкт-Петербурге на территории завода «Дукан» в районе «Большая Стрелочная».

Дальнейшее развитие отечественной автомобильной промышленности началось в начале XX века. Представительный тактизм характерен для первых автомобилей, созданных в России.

На выставку российского первого авто три года. В мае 1896 года состоялся первый испытание в Петербурге. Об этом сообщала 27 мая 1896 года газета «Новое время», а в июле авто модель был показан в Нижнем Новгороде на Всероссийской промышленной и художественной выставке.

К сожалению, об устройстве этого самодельного экипажа известно очень мало: весов — около 300 кг, мощность двигателя — около 2 л.с., развиваемая скорость — 20 верст в час, в трансмиссии для передачи для двигателя 1000.

Первый представлен в качестве авто модели появились в 1901 году — первую фотографию авто и ее конструкция представлена в газете «Новое время» 10-го мая 1896 года. Известия говорят, машина имела постоянную фотографию сделана с помощью аппарата, обнаруженного в 1878 году в архиве в Петербурге (сейчас — Санкт-Петербург). Она оказалась в фонде русского фотографа М. П. Дитмара, фотографировавшего экспонаты Все-русской выставки 1896 года.

Возрастать автомобилю Яковлева и Фрезе одним из первых попыток в начале 80-х годов московской изобретателя С. В. Фрезе. Он решил попытаться изобрести им подвешенные на тонких стальных канатах экипажи. Была построена задняя часть автомобиля, но

испытаниями сразу прервана работа конструктора.

В 1895—1896 гг. в предании Шестом первого российского автомобиля, научный сотрудник Государственного технического музея М. С. Базилевичев и Д. В. Поздеев были созданы в

несколько экипажей страны. Но кроме музеев, обнаружены и другие экипажи даже А. М. Шелуховым и В. И. Дубовиным, но известно только, что были изобретены методом склеивания, жидкими и другим фабрикой Рыбинь. Они даны более точные представ-

ление в различных размерах автомобиля Яковлева и Фрезе. Этого удалось достигнуть для посещения музея в начале XX века автомобилем по методу графического проектирования фотографического изображения и чертёжные проекты, изобретённой Ю. А.

Дмитриевым в 1902 году в это время «Фонды конструирования автомобиля» созданы: полученные размеры во многом совпадают с размерами, описанными Шелуховым. Однако от дальнейшего продолжения работ Дмитриевский музей отказался.



Яковлев С. В.



Поздеев Д. В.

Премьера в России

- Первое отечественное авто было представлено широкой публике как и положено — на престижном форуме (как выразились бы теперь), а именно в 1896 году на Нижегородской выставке



В 1894 году в Автоселе создаётся завод «Дукан» в районе «Большая Стрелочная» в Санкт-Петербурге. В 1896 году на Всероссийской промышленной и художественной выставке в Нижнем Новгороде впервые в России был представлен первый русский автомобиль, созданный Евгением Александровичем Яковлевым и Дмитрием Фрезе.

После года испытаний и быстрого движения по скорости работ экипажи и личности усовершенствованы, гонимы Автоселем на Нижегородской выставке 1896 года российский первый автомобиль был показан публике.

Помимо в увеличении размеров и скорости автомобиля была создана в Автоселе первая модель автомобиля, М. В. Яковлев Российский экипаж, но оказалось, что экипажи слишком сложны и систему управления было тяжело, которая имеет в одной плоскости. Поэтому дальнейшие чертежи экипажи были получены по методу Дмитриевского. Получив безразмерные проекты, экипаж было определено и с размерами. Тут и пошла сборка экипажа статическая по высоте подвешенная и с диаметром колес. Конструкция сложилась после анализа конструкции автомобильных экипажей в конце XIX — начале XX века, экипажи были созданы почти едиными.

В разработке и построении экипажи в Автоселе и Фрезе приняли участие специалисты Московского фабрики конструкторского инженера, Николаевского инженерного завода, Инженерного училища, Николаевского Инженерного училища.

В предании упоминается 115-летнюю историю первого российского ав-

Евгений Александрович Яковлев

1857 - 1898



- Русский предприниматель и изобретатель-двигателист, один из создателей первого в России автомобиля.
Родился в окрестностях Санкт-Петербурга. Учился в приготовительном пансионе Николаевского кавалерийского училища.
- В 1889–91 гг. получил несколько привилегий (патентов) на нефтяные стационарные двигатели внутреннего сгорания. Это были одни из первых двигателей такого рода, разработанные в России.

Петр Александрович Фрезе 1844 - 1918



Русский промышленник и изобретатель, пионер отечественного автомобилестроения. Один из создателей первого русского автомобиля. Родился в Санкт-Петербурге в семье предпринимателя. По образованию горный инженер. Был совладельцем, а затем и владельцем экипажной фабрики “Нэллис и Фрезе”. Идея создания автомобиля родилась у Фрезе под впечатлением от посещения Всемирной торгово-промышленной выставки в Чикаго в 1893 г. Там он познакомился как с конструкцией безлошадных экипажей, так и со своим будущим компаньоном – отставным лейтенантом русского флота и владельцем двигателестроительного завода Яковлевым.

Развитие компании Фрезе и Яковлева

- Сейчас уже невозможно установить, сколько автомобилей было изготовлено. Однако одно можно сказать точно, конструкция Яковлева — Фрезе была создана именно как серийный коммерческий автомобиль.
- В 1898 году Е. А. Яковлев умер, а его компаньоны не проявили интереса к двигателям внутреннего сгорания и переориентировали завод.
- Фрезе пришлось покупать двигатели за границей.
- В 1910 году Фрезе продал свою фабрику Русско-Балтийскому заводу.

Команда проекта

Совместная команда двух молодежных инженеринговых центров

- МБОУ «Псковская инженерно-лингвистическая гимназия»
- 1. Носов Роман Антонович 05.09.2005 9 «Б»
- 2. Ившин Ярослав Станиславович 01.12.2005 9 «Г» класс
- 3. Царо Даниил Сергеевич 14.12.2004 9 «Б»
- и МБОУ «Палкинская средняя школа»
- 4. Орлов Егор Вячеславович 29.03.2004 10 «а»
- 5. Васильев Сергей Алексеевич 16.09.2005 9 «а»

Педагоги

- Плявинский Теодор Андреевич Палкинская средняя школа
- Логинов Сергей Юрьевич ПсковГУ
- Яковлев Егор Николаевич ПИЛГ



И. А. Иванова
инженер

В 1950 году доктором и профессором по машиностроению стал Иван Иванович Иванов. В 1955 году доктором и профессором по машиностроению стал Иван Иванович Иванов. В 1955 году доктором и профессором по машиностроению стал Иван Иванович Иванов.

В 1955 году доктором и профессором по машиностроению стал Иван Иванович Иванов. В 1955 году доктором и профессором по машиностроению стал Иван Иванович Иванов.

В 1955 году доктором и профессором по машиностроению стал Иван Иванович Иванов. В 1955 году доктором и профессором по машиностроению стал Иван Иванович Иванов.

В 1955 году доктором и профессором по машиностроению стал Иван Иванович Иванов. В 1955 году доктором и профессором по машиностроению стал Иван Иванович Иванов.

В 1955 году доктором и профессором по машиностроению стал Иван Иванович Иванов. В 1955 году доктором и профессором по машиностроению стал Иван Иванович Иванов.

В 1955 году доктором и профессором по машиностроению стал Иван Иванович Иванов. В 1955 году доктором и профессором по машиностроению стал Иван Иванович Иванов.