

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 надежде на известность 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).

Два инженера Яковлева и Фрезе в 1892 году демонстрировали свой 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 напечатаны в журнале «Техника молодежи» в газете «Новая жизнь» того же 1896 года. Их вестник сегодня весьма качественная фотография сделана с подвешенного аппарата, обнаруженного в 1978 году в архиве в Лужском районе — Санкт-Петербург. Она хранится в фонде русского фотографа М. П. Делгирова, фотоархивовладельца эстонского Всероссийской выставки 1896 года.

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

сверхблизкая смерть прервала работу конструктора.

В 1985—1986 гг. в преддверии Юбилей первого российского автомобиля, научный сотрудник Государственного историко-технического музея М. С. Билишневский и Д. В. Позднов 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 эстонской комиссии, эстонскими и другим фондом России. Они дали более точные представ-

ления о внешних размерах автомобиля Яковлева и Фрезе. Этого оказалось достаточно для построения чертежа внешнего вида автомобиля по методу графического восстановления фотографического изображения и чертёжных проекций, 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 дальнейшего продолжения работ Лашинским музей отказался.

В разработке и постройке автомобиля Яковлева и Фрезе приняли участие специалисты Московского фабрики конструкторского института, Кукарского инженерного завода, Института имени Кутузовского, инженеры Валерий Кудрявцев и Михаил

В преддверии юбилея 115-летия экипажа первого российского ав-



# Первый Российский автомобиль Фрезе и Яковлева

Автомобиль Фрезе и Яковлев на Ленинградской выставке 1896 г.



Е. А. Яковлев и Петр А. Фрезе со своим изобретением.

В 1994 году в Автореве издаются альбом «История» и журнал «Мотор» в 1995 году журналом и газетой «Техника и наука». Последнее издание к этому году «История» — бесплатного иллюстрированного издания Российской автомобильной Федерации С. В. Куликова. А что, если вы построите автомобиль Яковлева и Фрезе в его 100-летие? Инженеры-механики Анатолий Козловский?

После года упорных и восторженных дискуссий по сложности работ с экипажем и возможностью перефинансирования, группа Авторева на Московском заводе в 1996 году реконструирует первый российский автомобиль в форме Фрезе, представленной публике.

Помощь в определении размеров и чертёжной документации была оказана Институтом правительственной техники М. В. Удальцов Российской академии наук, но оказалось, что конструкторский способ оказался в системе чертёжной работы те же точки, которые имеют в одной плоскости. Поскольку чертёжные проекции были получены по методу Димитриева, получены безразмерные проекции, заранее было определено и с размерами. Тут и пошла сборка экипажа с учётом высоты посадки сиденья и диаметром колёс. Конструкция сложилась после нескольких конструкций автомобильных прототипов в конце XX — начале XXI века, однако узлы, которые оказались почти одинаковыми.

В разработке и постройке автомобиля Яковлева и Фрезе приняли участие специалисты Московского фабрики конструкторского института, Кукарского инженерного завода, Института имени Кутузовского, инженеры Валерий Кудрявцев и Михаил

В преддверии юбилея 115-летия экипажа первого российского ав-

# Предпосылки развития



- 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 севшим главным образом двум предпринимателям из Санкт-Петербурга.

Евгений Александрович Яковлев (1807—1898), угловатый человек с виду, в 1891 году на Большой Стрелочной улице открыл «Первый русский завод автомобильного двигателя» Е. А. Яковлева», в честь его известный как завод Дукман.

Петр Александрович Боссе (1844—1918), инженер по образованию, был изобретателем первого российского «Босса» — первого русского автомобиля.

Дмитрий Иванович Шенкер (1854—1918), инженер по образованию, был изобретателем первого русского «Шенкера» — первого русского автомобиля.

Владимир Иванович Шенкер (1854—1918), инженер по образованию, был изобретателем первого русского «Шенкера» — первого русского автомобиля.

Владимир Иванович Шенкер (1854—1918), инженер по образованию, был изобретателем первого русского «Шенкера» — первого русского автомобиля.

Владимир Иванович Шенкер (1854—1918), инженер по образованию, был изобретателем первого русского «Шенкера» — первого русского автомобиля.

Владимир Иванович Шенкер (1854—1918), инженер по образованию, был изобретателем первого русского «Шенкера» — первого русского автомобиля.

Владимир Иванович Шенкер (1854—1918), инженер по образованию, был изобретателем первого русского «Шенкера» — первого русского автомобиля.

Владимир Иванович Шенкер (1854—1918), инженер по образованию, был изобретателем первого русского «Шенкера» — первого русского автомобиля.

инженером, который работал в конструкторском бюро в 1885—1890 гг. и предположительно первым российским автомобилем, который был построен на территории Императорского завода в Санкт-Петербурге и Д. В. Позднее этот проект и

использовался в качестве прототипа для создания первого русского автомобиля. Этот проект был представлен на выставке в 1885 году в Санкт-Петербурге.

инженером, который работал в конструкторском бюро в 1885—1890 гг. и предположительно первым российским автомобилем, который был построен на территории Императорского завода в Санкт-Петербурге и Д. В. Позднее этот проект и

использовался в качестве прототипа для создания первого русского автомобиля. Этот проект был представлен на выставке в 1885 году в Санкт-Петербурге.

инженером, который работал в конструкторском бюро в 1885—1890 гг. и предположительно первым российским автомобилем, который был построен на территории Императорского завода в Санкт-Петербурге и Д. В. Позднее этот проект и

Первый автомобиль российской постройки с собственным двигателем был построен в Санкт-Петербурге.

Евгений Александрович Яковлев (1867—1896), инженер-механик, в 1891 году на Большой Стрелочной улице завода «Левый русский завод» (завод и мастерская принадлежали Е. А. Яковлеву), в целях для изобретения как завод «Дукан».

Первый российский автомобиль был построен в 1891 году в Санкт-Петербурге на территории завода «Левый русский завод» (завод и мастерская принадлежали Е. А. Яковлеву). Представленный там, он имел в мире первый автомобиль с собственным двигателем.

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-mobile был показан в Нижнем Новгороде на Всероссийской промышленной и художественной выставке.

К сожалению, об устройстве этого самодельного изделия 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 600.

Первый представленный в экспозиции авто-машины появились в 1901 году — первую фотографию авто-машины в экспозиции промышленной и художественной выставке в Санкт-Петербурге — это же 1896 год. Известия о первом русском промышленном фотографе сделаны с помощью авто-машины, обнаруженного в 1876 году в архиве в Петербурге (ныне — Санкт-Петербург). Она принадлежала в фонде русского фотографа М. П. Дитмара, фотографировавшего экспонаты Всероссийской выставки 1896 года.

Возвращаясь к автомобилю Яковлева и Фрезе одним из первых попыток в начале 80-х годов московской инженер С. В. Фрезе. Он решил попытаться изобрести на подвиге для той старинной модели двигателя. Была построена задняя часть автомобиля, но

испытаниями сразу прервана работа конструктора.

В 1895—1896 гг. в предании Шестом первом российском автомобиле, научный сотрудник Государственного технического музея М. С. Базилевичем и Д. В. Поздовыми были созданы

несколько образцов страны. Но кроме конструкции, обнаруженной и опубликованы ранее А. М. Шелуховым и В. И. Дубовиным, не удалось ничего. Зато были обнаружены чертежи изделия, изготовленные в других фабриках России. Они дали более точное представление

о внешнем облике и размерах автомобиля Яковлева и Фрезе. Этого удалось достигнуть для посещения музея в начале года автомобилем по методу графического восстановления фотографических изображений и чертёжных эскизов, выполненной Ю. А.

Дмитриевым в 1962 году в его книге «Основы конструирования автомобильных узлов». Полученные размеры во многом совпадают с размерами, описанными Шелуховым. Однако от дальнейшего продолжения работ Дмитриевский музей отказался.



Фиг. С. А. Фрезе  
Фиг. С. А. Яковлев  
из экспозиции

В 1994 году в Автотеке подвиги охоты восстановили автомобиль Яковлева и Фрезе. В настоящее время он находится в экспозиции в этом же «Левый русский завод». В настоящее время в экспозиции Государственного технического музея в Санкт-Петербурге находится автомобиль Яковлева и Фрезе в его 100-летие! Экспозиция в экспозиции Автотеки восстановлена!

После года изобретения и быстрого движения по скорости работ с помощью и помощью графическим методом, графика Автотеки на Московском автомобильном заводе в 1996 году реконструкция первого российского автомобиля была также успешно представлена публике.

Помимо в увеличении размеров и скорости автомобиля была создана в Автотеке правительственной комиссии М. В. Яковлева Российской академии наук, но оказалось, что конструкция автомобиля оказалась сложной и системы управления были только те, которые имеют в одной конструкции. Поэтому конструкторские чертежи проекта были получены по методу Дмитрия Дитмара. Получив безразмерные проекции, сразу было определено и с размерами. Тут и пошла сборка статическая по высоте поддона двигателя и диаметром колеса. Конструкция сложилась после анализа конструкции автомобильных патентов в конце XX — начале XX века, однако уже тогда которая оказалась почти единой.

В разработке и построении автомобиля Яковлева и Фрезе приняли участие специалисты Московского фабрики конструкторского института, Кучковского инженерного завода, Института имени Кузнецова и Москвы.

В предании численности 115-летнего имени первого российского авт-



# Премьера в России

# Авторы 1 автомобиля

- Авторами разработки были Евгений Александрович Яковлев и Петр Александрович Фрезе



**ЯКОВЛЕВ И ФРЕЗЕ**

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

Евгений Александрович Яковлев (1857—1899), выпускник морской артиллерии, в 1891 году на Большой Спасской улице открыл «Первый русский завод (завод и мастерская двигателя) Е. А. Яковлева», в надежде для изобретения как завод «Дукан».

Петр Александрович Фрезе (1818—1898) — инженер-механик, изобретатель машин «Фрезе КК» в области паровой техники — член Императорского Общества Любителей Естественных Наук.

Двадцатью годами в возрасте 27 лет Фрезе в 1892 году вместе с Яковлевым представил на Всемирной выставке в Чикаго на Всемирной выставке 1893 года в Филадельфии. Представленный там образец парового автомобиля получил поддержку изобретателей и инженеров.

На постройку российского автомобиля ушло три года. В мае 1894 года первые испытания. Об этом сообщала 27 мая газета «Новое время». Автомобиль был показан в Петербурге на Всероссийской промышленной и художественной выставке.

К сожалению, об этом изобретении не было ни одного упоминания в иностранных газетах и журналах того времени. Только 2 мая 1894 года в газете «Новое время» сообщалось о том, что в Петербурге был построен первый российский автомобиль.

Первым представителем завода являлся главный инженер — механик Фрезе. Находясь в Петербурге, Фрезе в течение нескольких месяцев фотографировал изделия с выставки, обнаруживая при этом с Петербургом (ныне Санкт-Петербург). Для этого Фрезе использовал фотоаппарат М. Фотодурицкого на Всероссийской выставке 1894 года.

Восстановить автомобиль Фрезе одним из первых в начале 80-х годов в мастерской С. В. Фрезе. Поскольку набухшие от времени детали старинных машин зачастую были настолько изношены, была построена новая часть автомобиля, но

были учтены особенности Государственного технического музея М. С. Блюмшнейна и Д. В. Попова, а также были использованы материалы, изделия, инструменты и другие факторы. Они для более точной передачи

методы графического восстановления фотографического изображения в чертёжные проекты, изобретения Ю. А. Шварца. Однако от данных фотографий работ Попова нечего было ожидать.

В традиционном понимании 115-летием является первое российское ав



Фот. С. А. Яковлев из коллекции

В 1994 году в Автосалоне состоялась выставка, посвященная 100-летию со дня рождения и постройки первого русского автомобиля. Последнее поколение в области «традиций» бесспорно принадлежит инженеру Российской академии наук Фредерик С. В. Уильямсу, а также конструктору автосалона Яковлеву и Фрезе в его 100-летие? (автомобиль «облегчил» Автомобильный завод).

В том же изобретении и восторженно по поводу работ великого инженера, графика и инженера, Автосалон на Московском автосалоне в 1994 году реконструкция первого российского автомобиля была только представителем публики.

В то же время в изобретении и восторженно по поводу работ великого инженера, графика и инженера, Автосалон на Московском автосалоне в 1994 году реконструкция первого российского автомобиля была только представителем публики. В то же время в изобретении и восторженно по поводу работ великого инженера, графика и инженера, Автосалон на Московском автосалоне в 1994 году реконструкция первого российского автомобиля была только представителем публики.

В то же время в изобретении и восторженно по поводу работ великого инженера, графика и инженера, Автосалон на Московском автосалоне в 1994 году реконструкция первого российского автомобиля была только представителем публики.

# 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.



В 1894 году в Петербурге издается журнал «Изобретения», в котором в 1895 году публикуется статья о первом в России автомобиле. Последнее предложение статьи гласит: «Последнее предложение принадлежит изобретателю Петербургского кавалерийского училища Николаевскому инженеру Евгению Александровичу Яковлеву». В 1894 году в Петербурге издается журнал «Изобретения», в котором в 1895 году публикуется статья о первом в России автомобиле. Последнее предложение статьи гласит: «Последнее предложение принадлежит изобретателю Петербургского кавалерийского училища Николаевскому инженеру Евгению Александровичу Яковлеву». В 1894 году в Петербурге издается журнал «Изобретения», в котором в 1895 году публикуется статья о первом в России автомобиле. Последнее предложение статьи гласит: «Последнее предложение принадлежит изобретателю Петербургского кавалерийского училища Николаевскому инженеру Евгению Александровичу Яковлеву».

# 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



А. А. Фомин  
Фомин А. А. Фомин  
изобретатель

...первый русский по  
строили своим главным обязан  
дней гражданистами из Санкт  
Петербурга.

...первый русский по  
строили своим главным обязан  
дней гражданистами из Санкт  
Петербурга.

...первый русский по  
строили своим главным обязан  
дней гражданистами из Санкт  
Петербурга.

...первый русский по  
строили своим главным обязан  
дней гражданистами из Санкт  
Петербурга.

...первый русский по  
строили своим главным обязан  
дней гражданистами из Санкт  
Петербурга.

Первый русский по  
строили своим главным обязан  
дней гражданистами из Санкт  
Петербурга.

Первый русский по  
строили своим главным обязан  
дней гражданистами из Санкт  
Петербурга.

Первый русский по  
строили своим главным обязан  
дней гражданистами из Санкт  
Петербурга.

Первый русский по  
строили своим главным обязан  
дней гражданистами из Санкт  
Петербурга.

Первый русский по  
строили своим главным обязан  
дней гражданистами из Санкт  
Петербурга.

Первый русский по  
строили своим главным обязан  
дней гражданистами из Санкт  
Петербурга.

Первый русский по  
строили своим главным обязан  
дней гражданистами из Санкт  
Петербурга.

Первый русский по  
строили своим главным обязан  
дней гражданистами из Санкт  
Петербурга.

