МУЗЕЙ

«АВТОбиография»: памяти Андрея Викторовича Усанова



31 октября 2020 г. ушёл из жизни Андрей Викторович Усанов – один из сильнейших петербургских автомоделистов последних 30 лет, выдающийся педагог дополнительного образования. Более двух десятилетий он занимался воспитанием юных техников в автомодельной лаборатории ЦДЮТТ «Охта». Материалы музея центра «Из истории технического творчества Ленинграда – Петербурга», документирующие славный путь Усанова и дополненные предметами из личного собрания, легли в основу мемориальной выставки «АВТОбиография». На ее открытии память легендарного педагога почтили петербургские автомоделисты-кордовики, а также юные воспитанники ЦДЮТТ «Охта».

Данная статья является логичным продолжением начатой при подготовке выставки исследовательской работы. В ней мы постарались представить занятие автомоделизмом как лейтмотив жизненного пути А. В. Усанова. Полагаем, что избранный подход позволит не только наилучшим образом выявить значение автомоделизма в судьбе Андрея Викторовича, но и объективно осветить его вклад в историческое развитие петербургского, российского и международного автомодельного спорта.

За несколько лет комплектования музея при ЦДЮТТ «Охта» была сформирована репрезентативная коллекция материалов по выдающимся персоналиям ленинградского-петербургского автомоделизма. Наследие А. В. Усанова представлено в ней образцами модельной техники, наградной документацией и атрибутикой, фотографиями, печатными и архивными материалами. При подготовке публикации была проведена архивно-поисковая работа, в ходе которой были изучены материалы личного дела педагога, а также связанный с тематикой гоночного кордового автомоделизма форум сайта «SpeedAutoModelCar» . Усанов выступал на портале немногословно, но содержательно, затрагивая значимые сюжеты истории автомодельного спорта, конструкторскую проблематику, а также актуальные вопросы из жизни международного сообщества автомоделистов. Так, например, в 2013 г. им была опубликована информация об организации в ЦДЮТТ «Охта» «музея автомодельного спорта», ставшего, как известно, ядром формирования и развития нынешнего музея «Из истории технического творчества Ленинграда – Петербурга». Особую благодарность автор статьи выражает руководителям автомодельной лаборатории ЦДЮТТ «Охта» – В. И. Пахомову и А. А. Шлапоберскому.

Андрей Викторович Усанов родился 9 марта 1961 г. в Ленинграде. Как и многие советские мальчишки, увлекательный мир технического творчества открыл для себя в средних классах школы, когда с энтузиазмом начал посещать одну из первых в городе детско-юношеских автомодельных лабораторий во Дворце пионеров им. А. А. Жданова (ныне ГДТЮ). Основателем и руководителем кружка вплоть до начала 2000-х гг. был мастер спорта по мотокроссу Валентин Ефимович Федоров, подготовивший целую плеяду выдающихся спортсменов, педагогов-руководителей, тренеров. Среди его воспитанников и последователей были перспективные молодые моделисты, с трудовой деятельностью ко-

торых связано становление и развитие одной из сильнейших в городе автомодельных лабораторий в Доме юного техника Красногвардейского района (ныне ЦДЮТТ «Охта»): Олег Смирнов, Владимир Кашинский и Виктор Пахомов.

Уже в середине 1980-х годов А.В. Усанов уверенно и надолго входит в сообщество сильнейших автомоделистов города на Неве: его имя значится в списке кандидатов в сборную Ленинграда и области по автомодельному спорту на сезон 1986 года. Следует отметить, что к 1987 году в ленинградском автомоделизме отчетливо наметился системный кризис: под угрозой закрытия оказалась центральная мастерская для занятия взрослых моделистов – лаборатория клуба «Корд», в удручающем состоянии пребывал единственный на тот момент (а с 2013 г. не существующий!) в городе кордодром на стадионе технических видов спорта «Мототрек» (лесопарк Сосновка). Ответственность за сохранение жизнеспособности, традиций автомодельного спорта в Ленинграде – Санкт-Петербурге легла на поколение Кашинского – Пахомова – Усанова.

После закрытия клуба «Корд» в начале 1990-х гг. сильнейшие спортсмены сборной города рассредоточились по нескольким производственно-техническим базам. Усанов примкнул к хорошо ему известному коллективу в ЦТТ «Охта», где, по меткому определению Андрея Викторовича, «сложилось серьезное «гнездо» автомодельного спорта», представлявшее собой оптимальную среду для дальнейшего развития. В учреждении на тот момент работал педагогом его друг-автомоделист Борис Глебович Афанасьев, в прошлом научный сотрудник кафедры колесных и гусеничных машин Ленинградского политехнического института им. М. И. Калинина, под руководством которого студент Андрей Усанов в 1984 г. успешно защитил диплом с присвоением квалификации инженера-механика. Вслед за старшим товарищем в сентябре 1995 г. А. В. Усанов начинает трудовой путь педагога дополнительного образования, руководителя объединения «Автомодельный спорт».

В лаборатории ЦТТ «Охта», по сегодняшний день располагающей лучшим среди немногочисленных городских автомодельных объединений парком профессионального металлообрабатывающего станочного оборудования, в 1980 – начале 90-х гг. жизнь била ключом. В рамках кружковых занятий А. В. Усанов плотно



работал с различными конструктивными типами и классами автомодельной техники. Под его руководством был существенно доработан и подготовлен к участию в соревнованиях целый ряд заложенных В. В. Кашинским моделей. Среди них экспонировавшиеся на выставке модели-копии с ДВС: образец военной техники БРДМ-1, копии чехословацкого гоночного автомобиля Metalex (МТХ). Как разработчик и спортсмен А.В. Усанов всегда оставался верным излюбленному классу Е-2, в котором запускают гоночные кордовые модели, снабженные ДВС с рабочим объемом 2,5 см3.

В советском автомоделизме 2 класс развился довольно быстро, что в значительной степени было обусловлено доступностью имевших данную кубатуру авиамодельных двигателей промышленного производства. Итоговые протоколы всесоюзных стартов начала 1960-х гг. содержат результаты скорости, продемонстрированные лучшими двухкубовыми моделями того времени: 112-130 км/ч. Впечатляющий прогресс скоростей на протяжении последующих пятидесяти лет во многом был обуслов-



Андрей Усанов и Лембит Вахер (Эстония).
Ганновер, 2018 г. Фото А. Никулина

лен распространением двигателей собственной конструкции, в которых воплотилась работа технической мысли лидеров мирового автомоделизма. В классе 2 одно из первых мест в этом отношении по праву принадлежит А. В. Усанову.

Двигатели представляли «стихию», вдохновлявшую его со школьных лет. Будь то скромный модельный микромотор или оглушительные установки для испытаний авиационных реактивных двигателей завода им. В. Я. Климова, на которых в должностях инженера-испытателя, ведущего инженера Андрей Викторович бессменно трудился с 1984 г.,– все это наполняло жизнь творческим и профессиональным удовлетворением, ставило новые технические задачи. В. И. Пахомов с улыбкой вспоминает, что, казалось бы, как никто другой владеющий матчастью ДВС, Андрей Викторович на занятиях объяснял своим воспитанникам, что сам по себе факт работы двигателя — есть «настоящее чудо».

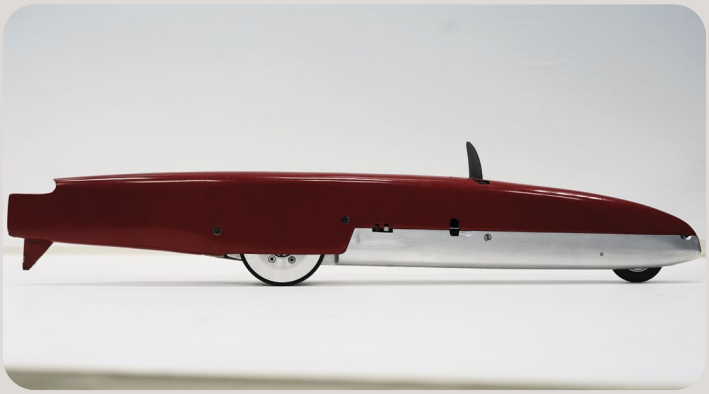
За коротким немецким словом «eigenbau», которым на международном уровне обозначаются двигатели собственной конструкции, стоит кропотливая работа по созданию и последующему неустанному пестованию мотора своей модели. Двигатели Усанова создавались в сотрудничестве с известным ленинградским конструктором модельных моторов Александром Вейнером, проходили обкатку на стендах в мастерских «Охты», а дорабатывались с учетом международного опыта: при посещении производства легендарного итальянского автомоделиста Гуалтиеро Пикко – мирового поставщика двигателей для самого «тяжелого» и быстрого десятикубового класса. Отчасти опровергая утверждение о невозможности развития автомоделизма вне лаборатории, Андрей Викторович в своей небольшой, оборудованной сверлильным станком домашней мастерской наладил выполнение сложной и трудоёмкой технологической операции хромирования гильзы (направляющей втулки) цилиндра двигателя.

Протоколы международных стартов выразительно демонстрируют вклад Усанова в функционирование и развитие класса 2. Так, в среднем у 5-7 из 30 заявленных спортсменов в графах «Model» и «Engine» можно увидеть запись «Usanov» — свидетельство распространенной практики приобретения готовых моделей у передовых спортсменов-конструкторов, занимающихся мелкосерийным производством техники. Практически единственным зарубежным моделистом, сумевшим обуздать машину петербургского мэтра, является именитый эстонский спортсмен Лембит Вахер – хороший друг Андрея и один из основных конкурентов в международном двухкубовом дивизионе. Сам Усанов за многие годы выступлений в совершенстве отточил мастерство отладки моделей в самых сложных и нестандартных ситуациях, за что в кругу европейских коллег по цеху получил уважительное прозвище «Профессор». Оптимальную же раскрутку его кордовых моделей традиционно обеспечивали хорошо знавшие эту технику моделисты «Охты»: коллега-педагог В. И. Пахомов, а затем и воспитанники – Леонид Ройбу и Анатолий Шлапоберский.

Весьма символично, что первый выезд сборной команды советских автомоделистов за рубеж (1961 г., г. Познань, Польша) состоялся в год рождения Андрея Усанова, наряду с А. А. Медведевым и Б. Г. Афанасьевым по праву являющегося одним из наиболее успешных «международников» в истории ленинградского-петербургского автомоделизма. В немецком Ганновере (1994 г.) и шведском Эребру (1997 г.) Усановым были обновлены мировые рекорды в классе 2 с результатами скорости 281,83 и 282,387 км/ч соответственно. Андрей Викторович вплоть до последнего времени занимал высшие строчки рейтингов FEMA – Европейской федерации автомодельного спорта. Он поднимался на пьедесталы крупнейших действующих кордодромов Европы, расположенных в Базеле (Швейцария), Капфенхардте (Германия), Пиле (Польша), Стрые (Украина). По материалам ежегодных информационных бюллетеней FEMA и наградной атрибутике видно, что в 2000-е интенсивность участия Усанова в западноевропейских соревнованиях несколько снижается, основными местами выездов остаются популярные еще с советского времени площадки ближнего зарубежья, в частности, один из наиболее скоростных автомодельных треков мира – кордодром в Таллине.

Насыщенно и ярко сложилась история выступлений А.В. Усанова на всесоюзных (всероссийских) стартах. Начиная со второй половины 1980-х гг. Усанов – активный участник подавляющего большинства чемпионатов, первенств, розыгрышей кубков, проводившихся в Брянске, Таганроге, г. Заречном Пензенской обл., а также на одним из любимых кордодромов в Ярославле, на котором он выступал не только как действующий спортсмен, но и как тренер юношеской сборной Санкт-Петербурга. Началу педагогической деятельности Андрея Викторовича предшествовало одно из наиболее значимых событий в истории петербургского автомоделизма – открытие в 1994 г. соответствующего требованиям FEMA, включенного в календарь международных соревнований кордодрома на территории спортивно-технического комплекса «Ижорец» в Колпино. Усанов уверенно выиграл старты открытия, а в 1998 г., уже имея почетное звание Заслуженного мастера спорта России, принял участие в 47 Чемпионате Европы, он вышел на дорожку колпинского трека в ранге держателя рекордов кордодрома и мира. В последующие десятилетия в своём классе Андрей Викторович стабильно занимал высшую позицию в ежегодно обновляемых списках 10 лучших результатов России.

На контрасте с динамичностью своих моделей А. В. Усанов всегда отличался неспешностью, спокойствием и рассудительностью даже в самых напряженных ситуациях. Эти качества, дополненные отзывчивостью и добротой, умением доступно объяснить, показать на личном примере лежали в основе успешной педагогической работы. Продолжая ярко представленные в наследии наставника традиции, А. Никулин и Л. Ройбу в 2019 г. стали призерами на Чемпионате мира в австралийском Брисбене , а А. Шлапоберский, возглавляющий сегодня городскую Федерацию автомодельного спорта, успешно ведет работу с детьми в лаборатории ЦДЮТТ «Охта». Без сомнения, А. В. Усанову и его поколению удалось не только сохранить петербургский и российский автомоделизм как яркое явление, но и воспитать небезразличных к его судьбе преемников. Представляется, что именно в этом лежит та непреходящая значимость наследия Андрея Викторовича Усанова — человека, память о котором должна жить вечно.



Гоночная кордовая автомодель
класса 2.
Разработка
А.В. Усанова. ДВС - 2, 5 см3

1. Скоростные кордовые автомодели: форум // SPEED AUTO MODEL CAR: [сайт]. – 2001,2005. – URL: http://bystryi.silnyi.ru/
2. Кашинский В.В. Отчет о состоянии автомодельного спорта в г. Ленинграде в период 1983 – 1986 гг. [рукописные и машинописные черновики отчета из россыпи архива Федерации автомодельного спорта г. Ленинграда и области: на регистрации в основной фонд музея «Из истории технического творчества Ленинграда – Петербурга» (ЦДЮТТ «Охта»)]. Ленинград. 1987.
3. Усанов А.В. Автомодельный спорт // Решаем. Конструируем. Воплощаем. СПб, 2012. С.30.
4. Пахомов В.И.Автомодельная лаборатория // Решаем. Конструируем. Воплощаем. СПб, 2012. С.28-29.
5. Шпринц Л. Основные характеристики классов кордовых автомоделей // Моделист-конструктор. 2016. № 5. С. 15-16.
6. 48 Europameisterschaften für Speed Automodelle. 31.07 – 01.08.1999. Eesti/Estland. Tallinn. FEMA: [брошюра]. 1999; 9th Tether Car World Championships. 10-15 August 2004.Estonia, Tallin: [брошюра]. 2004.
7. См.: Information Der Fédération Européenne Du Modèlisme Automobile. Resultate 2003. FEMA, 2003. С.21, 27, 53.
8. 47 Чемпионат Европы по автомодельному спорту. Санкт-Петербург – Колпино. 1-2 августа 1998 г.:[проспект]. 1998.
9. Чемпионат рекордов скорости // Федерация автомодельного спорта России: [сайт]. – 2019. – URL: Кордовые — ФЕДЕРАЦИЯ АВТОМОДЕЛЬНОГО СПОРТА РОССИИ (fams-rus.com).

Христенко Алексей Владимирович, методист по музееведению ГБУ ДО ЦДЮТТ Красногвардейского района Санкт-Петербурга «Охта»

Фотографии из архива ГБУ ДО ЦДЮТТ Красногвардейского района Санкт-Петербурга «Охта»