ГБУ ДО ЦДЮТТ «ОХТА»

Христенко А.В.

ПУТЬ КАШИНСКОГО





Христенко А.В.

ПУТЬ КАШИНСКОГО

Санкт-Петербург
2022 г.

УДК 929
ББК 30л
Х93

Христенко А.В.

Х93 Путь Кашинского / А. В. Христенко; Гос. бюджетное учреждение доп. образования Центр детского (юношеского) технического творчества Красногвардейского р-на Санкт–Петербурга «Охта». – Санкт-Петербург: Информационное агентство «Охтинский пресс-центр», 2022. – 95 с.; ил.

ISBN 978-5-6046698-3-9

Издание посвящено памяти Владимира Васильевича Кашинского (1951-2009) – выдающегося спортсмена-автомоделиста, общественного деятеля, талантливого педагога и руководителя, на протяжении более полутора десятилетий возглавлявшего Центр детского (юношеского) технического творчества «Охта». В исследовании представлены основные этапы и наиболее яркие сюжеты биографии, профессионального пути В. В. Кашинского, на основании воспоминаний современников, опубликованных и архивных материалов, вещевых коллекций музея «Из истории технического творчества Ленинграда–Петербурга» охарактеризовано обширное наследие выдающейся личности. Выход книги, являющейся первым опытом монографического изучения коллективом ЦДЮТТ «Охта» деятельности своих предшественников, приурочен к 50-летию одного из ведущих учреждений дополнительного образования в СанктПетербурге.

УДК 929
ББК 30л

ISBN 978-5-6046698-3-9

© Христенко А.В.

Полувековая история Центра детского (юношеского) технического творчества «Охта» написана благородным трудом нескольких поколений талантливых, горячо любимых детьми педагогов. В преддверии юбилейных торжеств коллектив учреждения вспоминает предшественников, которые, к великому сожалению, ушли из жизни, но навсегда остались в памяти коллег и сердцах благодарных воспитанников. Привлекая воспоминания современников, материалы семейного архива, а также многочисленные источники, представленные в собрании музея ЦДЮТТ «Охта», его хранитель, методист Алексей Владимирович Христенко обращается к страницам биографии Владимира Васильевича Кашинского – выдающегося спортсмена-автомоделиста, педагога и руководителя, сыгравшего неоценимую роль в сохранении и развитии на рубеже тысячелетий одного из замечательных «оазисов» технического творчества юных в городе на Неве.

В сборе материала для подготовки издания неоценимую помощь, содействие автору оказали родственники, друзья и коллеги В. В. Кашинского. Отдельные слова благодарности хотелось бы выразить Ирине Геннадьевне Кашинской, предоставившей возможность работы с архивом семьи и поделившейся сведениями, на основании которых удалось более точно осветить значимые аспекты биографии Владимира Васильевича.

Восстановить славный путь Кашинского в автомодельном спорте, охарактеризовать его педагогическую и общественную деятельность, а также работу в должности руководителя учреждения было бы довольно трудно без активного общения с В. И. Пахомовым – руководителем автомодельного объединения ЦДЮТТ «Охта». Особой традицией в период работы над книгой стали вечерние беседы среди станков автомодельной лаборатории, посвящённые истории ленинградского автомоделизма, обсуждению советского опыта работы с юными техниками, а также уточнению атрибуции вещевых и фотографических источников из соответствующей коллекции музея ЦДЮТТ «Охта», на протяжении нескольких лет формирующейся при активном участии Виктора Ивановича.

Интересно отметить и попытку связаться с воспитанниками, прошедшими школу автомоделизма в кружке В. В. Кашинского в советские годы, используя ресурс социальной сети «В Контакте». Изначально понимая, что будем иметь дело с аудиторией не самых активных пользователей, мы развернули поисковую работу в Интернете, которая спустя некоторое время всё же увенчалась успехом: откликнулся С. А. Ушал. Во второй половине 1970 - начале 80-х годов юноша с увлечением занимался в лаборатории с ребятами одного из первых поколений воспитанников В. В. Кашинского, которые на правах сильнейших моделистов-школьников входили в сборную команду Ленинграда, имели опыт успешного выступления на всесоюзных соревнованиях среди учащихся. Охотно поделившись воспоминаниями о замечательном времени, проведённом в коллективе кружка, Сергей Александрович предоставил для публикации в книге единственную фотографию периода автомодельной молодости, сохранившуюся в его личном архиве.

Важные уточнения и комментарии по ряду возникших при написании текста вопросов были сделаны хорошо знавшими Владимира Васильевича педагогами старшего поколения – Леонидом Михайловичем Михайловым, Юрием Андреевичем Трофимовым, Антониной Ивановной Саушкиной, а также нынешним директором учреждения Натальей Леонидовной Ивановой, уделяющей особое внимание сохранению и приумножению наследия выдающегося предшественника. При работе с сюжетами, требующими специальных знаний в области автомодельного спорта, всегда можно было обратиться за помощью к Анатолию Андреевичу Шлапоберскому – воспитаннику и молодому педагогу ЦДЮТТ «Охта», известному автомоделисту, председателю Федерации автомодельного спорта Санкт-Петербурга.

В основу книги легли вещевые, документальные и изобразительные источники, прежде всего, фотографии, представленные в собрании музея ЦДЮТТ «Охта» «Из истории технического творчества Ленинграда–Петербурга», существенным дополнением к которым стали отмеченные выше материалы архива семьи Кашинских. При подготовке иллюстративной части были использованы фотографии моделей из фонда музея, выполненные воспитанником фотостудии Центра Адамом Хесхусом (педагог Е. В. Дьякова), а также кадры замечательного слайд-фильма «Наш Дом» (1982 г.), профессиональную оцифровку которого выполнил волонтёр, инженер-системотехник Алексей Кишкин. Без этого участия верных друзей музея, равно как и без творческой работы талантливого дизайнера ЦДЮТТ «Охта» Ксении Кузьминой, была бы невозможна подготовка предлагаемого вниманию читателя издания.



материалы из собрания музея «Из истории технического творчества Ленинграда-Петербурга» (ГБУ ДО ЦДЮТТ Красногвардейского района Санкт-Петербурга «Охта»)



материалы из архива семьи Кашинских (г. Санкт-Петербург)



материалы из фонда автомодельной лаборатории ГБУ ДО ЦДЮТТ Красногвардейского района Санкт-Петербурга «Охта»

Глава I

Судьбы кордовая нить



Володя Кашинский. Середина 1950–х гг.





В. Ф. Кашинский. 1950–е гг.

В. В. Кашинский родился 21 июня 1951 года в Ленинграде. На формирование склонностей и увлечений мальчика существенное влияние оказали трудовые традиции семьи, идущие от деда Фёдора Андреевича Кашинского – крестьянина, владельца мельницы в деревне Кашино (отсюда и фамилия семьи – Кашинские) Порховского уезда на Псковщине, искусного кузнеца и известного в среде односельчан умельца, использовавшего в хозяйстве электрический генератор – динамо-машину[1].

Механиком с выраженными задатками рационализатора, мастером на все руки был и отец Володи – Василий Фёдорович, биография которого несёт характерные черты судеб ленинградских рабочих в 1930–е годы, периоды Великой Отечественной войны и послевоенного восстановления народного хозяйства. По окончании семи классов Василий Кашинский получил специальность фрезеровщика в школе фабрично-заводского ученичества (вплоть до 1940–х годов школы ФЗУ представляли собой основной тип профессионально–технических учебных заведений в СССР[2]) при Ленинградском государственном заводе точного машиностроения им. Макса Гельца (завод № 810), на котором и началась его трудовая деятельность.

С должности бригадира–установщика фрезеровочного цеха Василий Фёдорович в июле 1941 года был мобилизован в ряды действующей армии. Причисленный к личному составу 104 Краснознамённой стрелковой дивизии стрелок-слесарь Василий Кашинский выполнял задачи, связанные с техническим обеспечением действий военных подразделений Карельского и 3 Украинского фронтов, участвовал в боевых освободительных операциях Красной Армии на территориях европейских стран – Румынии, Венгрии, Австрии. Перед демобилизацией красноармеец Кашинский нёс службу в составе 9 фронтового управления оборонительного строительства, затем в воинской части 03059, перед командованием которой, будучи высококвалифицированным фрезеровщиком (7 разряд), на основании полученного от администрации родного завода отношения ходатайствовал об отправке на производство в Ленинград для работы по специальности – отечественная промышленность остро нуждалась в опытных кадрах, готовых сразу же приступить к решению сложных, масштабных задач.

[1]Краткая биография семьи изложена на основании документов из семейного архива, а также материалов личных бесед автора с И. Г. Кашинской.

[2]Школы фабрично–заводского ученичества (ФЗУ) // Электронный ресурс Большая российская энциклопедия 2005–2019. URL: https://bigenc.ru/education/text/4943775

С 1946 года трудовая деятельность В. Ф. Кашинского — ветерана Великой Отечественной войны, награждённого медалями «За боевые заслуги» и «За победу над Германией», была связана с Ленинградской студией кинохроники (затем ЛСДФ, ныне киностудия «Лендок»). В коллективе известного объединения Василий Фёдорович пользовался особым уважением и заслуженным профессиональным авторитетом как высококлассный специалист, мастер по обслуживанию и ремонту точной аппаратуры (фото- и видеооборудования). Примечательно, что в близкой сфере работала и младшая сестра Василия Кашинского — Александра Фёдоровна Фёдорова – сотрудница фотолаборатории Ленинградского института живописи, скульптуры и архитектуры им. И. Е. Репина (в составе Академии художеств СССР).

Галина Фёдоровна Кашинская (Иванова) — мама Володи, родилась в городе Бежецк Тверской губернии. В годы блокады служила в подразделениях местной противовоздушной обороны (МПВО), была награждена медалью «За оборону Ленинграда». Будучи, как и многие женщины того времени, рукодельницей, ещё до войны Галина Фёдоровна получила специализацию по изготовлению женского верхнего платья. В 1950–60-е годы навыки уверенного владения швейной машиной позволяли искусной хозяйке вести надомную работу, связанную с выполнением частных заказов по ремонту и пошиву одежды.

Наследованный интерес к технике и ручному труду в середине 1960-х годов привёл учащегося 431 школы Московского района Ленинграда Владимира Кашинского, а несколько позже и его младшего брата Александра в первую городскую детско-юношескую автомодельную лабораторию, работавшую в составе автомотоклуба Дворца пионеров им. А. А. Жданова (ныне СПб ГДТЮ)[3]. Становление будущих моделистов-чемпионов шло под чутким руководством основателя секции, истинного энтузиаста технического творчества Валентина Ефимовича Фёдорова — воспитанника клуба, мастера спорта СССР (мотоспорт), талантливого педагога, многолетнее общение с которым в значительной степени определило профессиональный путь Владимира Кашинского.

В кружке Дворца братья получили основательный опыт строительства моделей с электродвигателями, а также с ДВС – гоночных и копий. Будучи постоянными участниками городских детско-юношеских соревнований, а также зональных и всесоюзных стартов, традиционными площадками проведения

[3]Сандлер Л. Моторизованная гвардия // Школа и производство. 1967. № 10. С. 20.

Г. Ф. Иванова (вторая справа в верхнем ряду) с выпускницами курсов швейного дела. 1941 г.





Василий Фёдорович и Галина Фёдоровна Кашинские.
Вторая половина 1940-х гг.



Первые шаги юного техника. Середина 1950-х гг.

Володя Кашинский (крайний слева в первом ряду) – учащийся 1 «В» класса средней школы № 204 г. Ленинграда. 1959 г.





1



2

1. В. Е. Фёдоров. Начало 1980–х гг.
Представитель юношеской сборной Ленинграда В. Кашинский на 2. Первенстве СССР по автомодельному спорту в Таллине. Вторая половина 1960–х гг.



С наставником в автомодельной лаборатории Дворца пионеров. им. А. А. Жданова. Конец 1960–х гг.

которых были кордодромы Прибалтики, за годы занятий в лаборатории Кашинские уверенно прошли младшие разряды спортивной классификации. Главным же итогом занятий братьев в коллективе В. Е. Фёдорова были не столько победы, сколько отчётливо сформировавшаяся потребность в продолжении дальнейшего совершенствования, готовность сделать на первый взгляд закономерный, но в действительности совершаемый лишь немногими юношами шаг в мир взрослого автомодельного спорта.

У истоков автомодельной лаборатории Дома юного техника (ДПШ № 2) на Охте, учрежденного в 1972 году к 50-летию пионерской организации СССР, стояли воспитанники В. Е. Фёдорова Олег Смирнов и Дмитрий Кругляк. Будучи ответственным за развитие кружковой работы по автомоделизму в городских учреждениях народного образования, Фёдоров отправил перспективных спортсменов–конструкторов поднимать движение юных автомоделистов Красногвардейского района[4] . В 1973 году к товарищам по Дворцу пионеров присоединился и Владимир Кашинский — студент выпускного курса факультета точной механики и вычислительной техники Ленинградского института точной механики и оптики (ЛИТМО).

На протяжении нескольких лет начинающий педагог, с отличием окончивший институт в 1974 году по специальности «Конструирование и производство электронно-вычислительной аппаратуры», совмещал руководство кружками автомоделистов на базе внешкольных учреждений Красногвардейского и Калининского (филиал ДПШ № 1 на улице Брянцева) районов с основной работой в ведущем отечественном предприятии по разработке гидроакустических систем для нужд ВМФ — центральном научно–исследовательском институте «Морфизприбор» (с 1973 г. головного предприятия ЛНПО «Океанприбор»). В соответствии с квалификацией инженера–конструктора–технолога ЭВА Кашинский занимался вопросами эксплуатации сложной компьютерной техники, активное внедрение которой в «Морфизприборе» началось именно в 1970–е годы и было связано с совершенствованием методов обработки сигналов, задачами проектирования современной цифровой гидроакустической аппаратуры. Так, в одной из лабораторий НИИ, находившейся в здании факультета психологии ЛГУ (ныне СПбГУ) на Васильевском острове, Кашинский плотно работал с французским вычисли-

[4]Пахомов В.И. Автомодельная лаборатория // Решаем. Конструируем. Воплощаем. СПб: ГБОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта».2012. С 28–29.

тельным комплексом «Plurimat», который использовали для расчётов в области актуальных проблем подводной локации[5]. Несмотря на перспективы профессионального роста в системе предприятий военно-промышленного комплекса, молодой специалист делает судьбоносный выбор в пользу работы с подрастающим поколением. Переход в 1979 г. на основное место работы в ДПШ № 2 Красногвардейского района положил начало 30 летнему периоду подвижнического труда В. В. Кашинского в системе внешкольного (дополнительного) образования детей.

Первые десятилетия руководства творчеством юных техников совпали с периодом «расцвета» Владимира Кашинского как спортсмена-автомоделиста. Педагог успешно выступал за сборную команду Ленинграда по автомодельному спорту в классе кордовых моделей-копий с ДВС рабочим объёмом 1,5 см³ (К-1), выполнил норматив мастера спорта СССР, конкурируя с сильнейшими копиистами из советских республик. В историю ленинградского автомоделизма Кашинский вошёл как 10-кратный чемпион СССР, многократный победитель и призёр чемпионатов и первенств города, чемпион престижнейших соревнований позднесоветской эпохи — VIII и IX Спартакиад народов СССР.

1970-е годы — время поступательного спортивного взросления Владимира Кашинского. В этот период моделист успешно выступал на внутренних стартах, которые принимал единственный в городе кордодром на территории стадиона технических видов спорта «Мототрек» (парк «Сосновка»): лично-командных Первенствах и Чемпионатах Ленинграда, соревнованиях на призы «Открытия/Закрытия летнего сезона». Традиционными стали выезды в Москву и на зональные старты Первенство Прибалтики, участие в матчевых встречах моделистов союзных республик, а также матчах «Дружба», проведение которых было приурочено к значимым датам советской истории – 100-летию со дня рождения В. И. Ленина и 50-летию образования СССР.

Параллельно со спортивным стажем нарабатывался опыт организации, проведения соревнований. В 1972 году Кашинский вошёл в состав городской коллегии судей по автомодельному спорту. С этого момента Владимира Васильевича всё чаще можно было увидеть на кордороме не только в

[5]Андрей Владимирович Тропилло. Короткие истории об интересных случаях из жизни Андрея Тропилло рассказанные им самим. Часть 1. Психфак *Дом юного техника...// Электронная библиотека RoyalLib.com. 2010-2021. URL: https://royallib.com/book/tropillo__andrey/korotkie_istorii_ob_interesnih_sluchayah_iz_gizni_andreya_tropillo_rasskazannie_im_samim.html

Братья Кашинские и Андрей Ермак (в центре) в автомодельной лаборатории Ленинградского Дворца пионеров им. А. А. Жданова. Конец 1960-х гг.





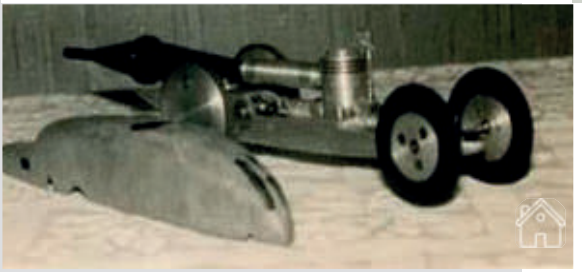
А. Кашинский, Д. Кругляк и О. Смирнов (слева направо) на кордодроме стадиона «Мототрек» в Ленинграде. Начало 1970-х гг.



Владимир Кашинский – студент ЛИТМО. 1971 г.



В работе кордовая гоночная модель с ДВС.
Конец 1960–х – начало 1970–х гг.





Запуск кордовой гоночной автомодели с ДВС 1,5 см^3. Толчок пусковым штоком выполняет В. Кашинский; ассистировал на старте В. Малов. Ленинград, стадион «Мототрек». 1970–е гг.

качестве участника стартов, но и в должности арбитра, за несколько последующих десятилетий повысившего квалификацию до звания судьи республиканской категории.

Отличился энергичный моделист и в общественной работе, направленной на популяризацию технического творчества. Традиционными площадками проведения массовых мероприятий под эгидой ДОСААФ в то время были городские парки, в частности ПКиО им. И. В. Бабушкина в Невском районе – знаковое для ленинградского автомоделизма место, принявшее целый ряд соревнований периода становления этого технического вида спорта на берегах Невы. Не обошёлся без участия лидеров городского сообщества автомоделистов и состоявшийся в 1974 году на территории парка военно–патриотический праздник молодёжи Невского района, по итогам которого среди активистов был отмечен и Владимир Кашинский.

За 7 лет Кашинский уверенно прошёл путь от перворазрядника до мастера спорта СССР — звание было присвоено моделисту под занавес 1977 года[6]. Не заставила себя долго ждать и первая победа на Союзе: в июле 1978 года Владимир показал лучший результат в классе К–1 на XXII лично–командном Чемпионате СССР, проходившем в Баку. Важно понимать, что за лёгкостью повествования о плотной череде успехов ленинградского автомоделиста стоит многолетний кропотливый труд на подступах к пьедесталу, а получение старших разрядов, не говоря уже о звании мастера, в автомодельном спорте в то время было весьма непростой задачей. Согласно квалификационным требованиям и условиям их выполнения претендующий на звание КМС и мастера спорта моделист должен был пройти через горнило конкурентных стартов с довольно высоким процентом высококлассных спортсменов среди участников. Таких соревнований в действительности было не так уж и много, что требовало от соискателей звания мобилизации всех усилий на каждом представительном турнире, способствовавшем приближению к заветной цели.

Уверенно шагая по классификационной лестнице, Кашинский вместе с тем находился в поиске «своего» класса, пробуя силы в соревнованиях гоночных кордовых моделей с ДВС всех существующих кубатур (1, 5; 2,5;

[6]Зачетная классификационная книжка спортсменов первого разряда, кандидатов в мастера спорта, мастеров спорта СССР и мастеров спорта СССР международного класса [оформлена на спортсмена первого разряда В. В. Кашинского, зарегистрированного в коллективе Ленинградского городского спортивного автомотоклуба ДОСААФ, 28 мая 1974 г.] // Из архива семьи Кашинских.

5,0 и 10,0 см³), а также в стартах кордовых–копий и моделей на регулярность движения — «ралли». Несмотря на неплохие результаты во всех указанных классах, наиболее отчётливые перспективы дальнейшего развития были связаны именно с дивизионом полуторакубовых автомоделей-копий (К–1), в котором победы носили более систематический и убедительный характер. На протяжении пяти лет Владимир никому не уступал высшую ступень пьедестала традиционных соревнований — открытого чемпионата Москвы по автомодельному спорту на приз журнала «Моделист-конструктор», проводившихся на кордодроме в Измайловском парке столицы. Уже тогда на технических осмотрах довольно отчётливо наметилось превосходство ленинградских копиистов над другими участниками, в частности, представителями команды Москвы: так, например, в 1976 году отрыв Кашинского от Н. Титова по итогам стендового этапа составил более 10 очков (63 и 52 балла соответственно)[7].

Поистине золотым периодом стали для спортсмена 1980–е годы, на протяжении которых Владимир Кашинский уверенно удерживал лидерство во всесоюзном классе К–1. Музей ЦДЮТТ «Охта» бережно хранит протокол одного из наиболее ярких, значимых стартов ленинградского мастера – финала VIII летней Спартакиады народов СССР и XXVII Чемпионата СССР, состоявшегося 22 июля 1983 года в Минске на замечательном, к тому времени успевшем принять чемпионат Европы по автомодельному спорту кордодроме в парке Челюскинцев — одном из любимых мест отдыха жителей столицы Белоруссии[8].

Уверенная заявка на победу была сделана Владимиром Кашинским уже на этапе технического осмотра. Впервые выступавшему на всесоюзном уровне с 4–осной копией бронетранспортёра БТР-60ПА моделисту удалось войти в пятёрку участников, получивших поощрительные очки за эстетику (4 из 10 возможных), а начисленные по итогам проведения осмотра баллы оказались наивысшими — 187 при 133-х у ближайшего преследователя. Им оказался не кто иной как мастер спорта из команды РСФСР, житель города Глазов (Удмуртская АССР) Николай Кубасов, который со своей копией автомобиля Škoda был основным соперником Кашинского в классе К–1.

[7]Огарков Р. Перед новым скачком // Моделист–конструктор. 1976. № 10. С. 16–17.

[8]Протокол соревнований финала VIII Спартакиады народов СССР и XXVII Чемпионата СССР, проведенных 22 июля 1983 года в гор. Минске. К–1. [Машинописный документ из россыпи архива федерации автомодельного спорта г. Ленинграда и области, переданный руководителем автомодельной лаборатории ЦДЮТТ «Охта» В. И. Пахомовым для регистрации в основной фонд музея «Из истории технического творчества Ленинграда – Петербурга»].


1


2

1. Старт кордовой гоночной автомодели с ДВС, оборудованным системой калильного зажигания. В левой руке В. Кашинского – прибор (аккумулятор) для подогрева накальной свечи. 1970–е гг.

2. Пусковой шток для кордовых автомоделей, изготовленный В.Кашинским из стойки штатива (треноги). 1970–е гг.



Братья Кашинские готовят к старту копию автомобиля Alpine. Начало 1970–х гг.

Обложка журнала «Моделист–конструктор» (№ 9 за 1984 г).





Сборная Ленинграда по автомодельному спорту на параде участников соревнований. Вильнюс, 1980–е гг.

В отличие от первого этапа во время ходовых испытаний на кордодроме Кашинский столкнулся с противостоянием гораздо более быстрых спортсменов, разгонявших свои модели до 120–130 км/ч. Однако проявившему мастерство работы с техникой в условиях соревнований представителю Ленинграда удалось существенно улучшить собственные показатели скорости и времени на дистанции (77, 753 км/ч (23, 15 сек) – в первой попытке и 95, 167 км/ч (18,91 сек) – во второй) и в упорной борьбе со стремительными, но всё же допускавшими осечки конкурентами удержать лидерство. С итоговым результатом 282,187 баллов моделист занял первое место в личном и командном зачётах соревнований, принеся в спартакиадную копилку сборной команды Ленинграда максимальные 400 очков.

Удачно сложилось для спортсмена и начало соревновательного сезона 1984 года. Матчевую встречу сильнейших автомоделистов СССР тогда принимал кордодром в курортном посёлке Кореиз под Ялтой. Краткую заметку об этом выезде опубликовала газета «Спортивная неделя Ленинграда»[9], а настольный журнал отечественных любителей техники «Моделист-конструктор» выделил под фоторепортаж с этих представительных стартов страницу обложки[10]. На хорошо узнаваемом прибрежном взгорье Крыма сфотографированы победители соревнований, в частности, представители сборной команды Ленинграда – Анатолий Медведев, Виктор Герасимов и снова показавший лучший результат (265,413 балла) в классе К–1 Владимир Кашинский. По сложившейся традиции дополняют репортаж снимки модельной техники чемпионов, среди которых размещена и фотография БТР-60ПА – первая и, возможно, единственная публикация в профильной периодике фотоизображения этой хорошо известной отечественному автомодельному сообществу 1980–х годов копии, «соучастницы» подавляющего большинства побед ленинградского мастера.

Со сборной города Владимир Кашинский посетил все площадки проведения крупнейших всесоюзных соревнований. Спортсмен неоднократно побеждал и становился призёром на кордодромах в городах РСФСР (Москва, Брянск, Тамбов), Прибалтики (Таллин, Вильнюс, Каунас, Рига), советских республик Закавказья (Баку, Ереван, Тбилиси), Средней Азии (Ташкент)

[9]Ленинградские спортсмены выступили…в Кореизе (Крымская область) // Спортивная неделя Ленинграда. 1984. № 19 (1244). С. 1.

[10]Всесоюзные соревнования автомоделистов [Кореиз 84: матч сильнейших] // Моделист–конструктор. 1984. № 9. С. 4 (обложка).

и Восточной Европы (Минск, Харьков, Хмельницкий, Черкассы, Кишинёв). Восстановить эту обширную географию позволяет замечательная коллекция афиш соревнований, представленная в собрании музея «Из истории технического творчества Ленинграда–Петербурга», а также наградная документация из архива семьи Кашинских. На грамотах и дипломах можно встретить довольно любопытные особенности указания личных данных моделиста. Словно подчёркивая исторически сложившуюся тесную связь и взаимовлияние мощных традиций автомодельного спорта в Ленинграде и городах Прибалтики, спортсмены которых были не только принципиальными соперниками, но и хорошими друзьями, друг для друга «своими», на выданных ЦК ДОСААФ Литовской ССР документах фамилия Владимира Васильевича написана на местный манер: «Кашинскас».

Исключительной стабильности, высокому уровню результатов спортсмена способствовала, в частности, отличная производственная база автомодельной лаборатории Красногвардейского ДПШ № 2 (ДЮТ), изначально оборудованной парком профессиональных металлорежущих станков, позволявших осуществлять прецизионную (высокоточную) обработку деталей. При активном участии промышленных предприятий-шефов в распоряжение моделистов были переданы плоскошлифовальный, фрезерный и несколько токарных станков, в том числе хорошо известный советским мастерам токарно-винторезный станок 1К62 Московского станкостроительного завода «Красный пролетарий», особенно полюбившийся Владимиру Васильевичу. Благодаря причастности к одному из лучших в плане технической оснащенности юношеских коллективов Ленинграда Кашинский имел возможность вести полноценную, систематическую работу с моделями, не будучи привязанным к изначально находившемуся в ведении Ленинградского городского спортивного автомотоклуба (ЛГСАМК) ДОСААФ клубу «Корд» — центру подготовки сборной команды, единственной в городе лаборатории для взрослых автомоделистов, которая с начала 1980–х годов переживала не лучшие времена[11].

Производственная база автомодельной лаборатории ДПШ стала надёжным плацдармом технического творчества активно прогрессирующих спортсменов, составлявших с братьями Кашинскими одно поколение ле-

[11]Кашинский В. В. Памятная записка о состоянии развития автомодельного спорта в Ленинграде. Л. 2–3. [Машинописный документ из россыпи архива федерации автомодельного спорта г. Ленинграда и области <...>]. Ленинград. 19[84].



Афиша городских соревнований по автомодельному спорту. Ленинград. 1982 г.



Наградная медаль VIIIЛетней Спартакиады народов СССР 1983 г.

В. Кашинский и Б. Афанасьев с командой ДПШ № 2 на построении участников городских соревнований по автомодельному спорту. Ленинград, стадион ТВС «Мототрек». 1977 г.





1

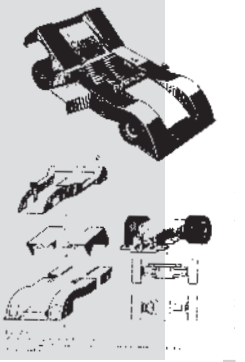


2

1. ДВС 1,5 см³ конструкции В.Кашинского (с калильным зажиганием). Вторая половина 1970–х гг.

2. Силовой агрегат автомодели класса К–1 AudiSpyder (Д. Бакулин, ЦДЮТТ «Охта», 2010г.), спроектированный на базе ДВС конструкции В. Кашинского.





Гусев Е. М., Осипов М. С. Пособие для автомоделистов. Москва, 1980.

нинградских автомоделистов–кордовиков. Так, в 1975 году по дружескому совету Владимира Васильевича работу в автомодельном кружке по совместительству начинает Борис Глебович Афанасьев, впоследствии получивший известность как разработчик одного из лучших моторов для гоночных моделей класса Е–1 (ДВС 1,5 см³). В тесном сотрудничестве с товарищем по сборной Кашинский получил основательный опыт конструирования полуторакубовых модельных двигателей, которые на протяжении долгого времени не производились промышленностью, что естественным образом стимулировало самостоятельный творческий поиск отечественных моделистов. В наградной документации 1980 года можно встретить составленную из первых букв фамилий спортсменов аббревиатуру — «АиК» – самоназвания творческого союза (или, согласно подписи в грамоте, спортклуба), в котором были построены высококлассные кордовые болиды, а также разработаны удачные модификации силовых агрегатов, по сей день пользующихся признанием в кругу автомоделистов. Примечательно, что в спортивной биографии Бориса Афанасьева, опубликованной на информационном листке ДОСААФ с призывом к членам оборонного общества взять за ориентир выдающегося ленинградского моделиста, В. В. Кашинский упоминается как тренер, наряду с наставником юношеского периода Анатолием Анатольевичем Рябовым и тренером-руководителем сборной СССР Михаилом Самвеловичем Осиповым сыгравший значимую роль в становлении одного из сильнейших кордовиков-гонщиков в истории не только отечественного, но и международного автомоделизма[12].

В процессе увлекательного творческого поиска друзей созревали удачные конструктивные решения, которые благодаря своим универсальным характеристикам, высокому потенциалу к широкому применению в разных классах можно отнести к инженерной классике отечественного автомодельного спорта. Так, например, чертежи разработанного Афанасьевым и Кашинским остановочного приспособления — несложного механизма, обеспечивающего прекращение питания двигателя посредством передавливания шланга подвода топлива, были опубликованы в первом издании, обобщившем актуальный конструкторский опыт сильнейших советских спортсменов — книге Е.М. Гусева и М.С. Осипова «Пособие для автомоделистов»[13].

[12]Воспитанник оборонного общества мастер спорта СССР международного класса Борис Афанасьев – неоднократный чемпион страны и Европы по автомодельному спорту. Л.1. [Издание (листок) Ленинградского Дома ДОСААФ, в нескольких экземплярах переданное для регистрации в основной фонд музея ЦДЮТТ «Охта»]. Ленинград. 1990

[13]Гусев Е.М., Осипов М.С. Пособие для автомоделистов. М.: ДОСААФ. 1980. С.82–83.

На страницах этого же справочника читатель имеет возможность ознакомиться с техническими эскизами и чертежами одной из ранних разработок Владимира Кашинского в классе К–1. В модели гоночного автомобиля Metalex (МТХ) (далее — «Металлекс») ленинградцем была применена получившая распространение в творчестве сильнейших копиистов Союза конструктивная схема, обеспечивавшая удобство технического обслуживания и безопасность транспортировки модели: единым, компактным, не вызывающим затруднений при демонтаже/сборке блоком был спроектирован силовой агрегат — ДВС и ведущий мост; удачная модульная компоновка была характерна и для корпуса модели, выполненного методом пайки из листовой жести толщиной 0,5 мм и имеющего съёмные раму, капот, кузов и двери[14].

Во второй половине 1970 – начале 80–х годов окончательному утверждению Владимира Кашинского в рядах сильнейших отечественных копиистов способствовало плодотворное сотрудничество с ещё одним ярким представителем плеяды спортсменов, вышедших «из-под крыла» В. Е. Фёдорова – Виктором Пахомовым, который также по совместительству подключился к педагогической работе с юными техниками Красногвардейского района. Друзьями были построены чрезвычайно удачные модели-копии, прототипами которых стали автомобиль для шоссейно=кольцевых гонок Škoda 733 Spider II и образец отечественной военной техники — упоминавшийся выше бронетранспортёр БТР–60ПА. Именно с этими моделями связаны наиболее значимые победы двух сильнейших копиистов городской сборной, фотопортреты которых, словно обозначая командный характер их творчества, были опубликованы рядом на плакате ДОСААФ «Лучшие спортсмены Ленинграда и области 1984 года по техническим и военно-прикладным видам спорта».

Выразительно характеризующая высокий уровень индивидуального мастерства, культуру инженерной мысли создателей техника В. Кашинского и В. Пахомова в то же время ярко представляет некоторые общие тенденции, особенности развития советского автомоделизма в 1970 – 80–е годы. Если появление в творчестве дружеского тандема моделей зарубежных автомобилей было обусловлено спецификой доступной отечественным спортсменам источниковой базы, а также задачами освоения более простых в изготовлении и целесообразных с точки зрения аэродинамики (в сравнении

[14]Там же. С. 134–135.

«Чемпионский архив» знаменитого «Металекса».
Конец 1970–х гг.

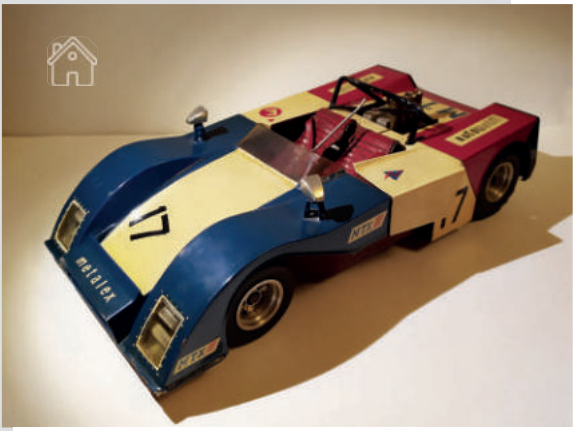




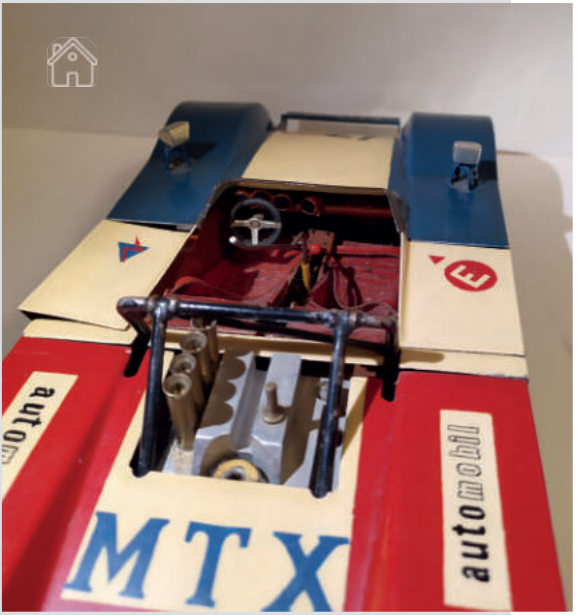
В. Кашинский готовит к старту модель–копию гоночного автомобиля Metalex. 1970–е гг.



Лидеры сборной Ленинграда братья Кашинские и В. Пахомов на Чемпионате СССР по автомодельному спорту.
Москва, ИзмайловскийПКиО. 1982 г.



Metalex (MTX) – кордовая автомодель–копия с ДВС 1,5 см^3 (класс К–1). Разработка В. Кашинского.
Середина 1970–х гг. Фото А. Христенко



с отечественными седанами) прототипов с открытым типом кузова, то обращение к копированию сложной боевой техники не только соответствовало активно пропагандируемому организациями ДОСААФ ориентиру на углубленное изучение современных образцов отечественного вооружения, но и отражало специфику проведения соревнований в классах моделей–копий.

Несмотря на то, что для любителей техники в СССР выходил целый ряд журналов, специализировавшиеся на строительстве копий автомоделисты испытывали дефицит необходимой для творчества информации — далеко не всегда в периодических изданиях можно было найти качественный, позволяющий приступить к проектированию достойной модели материал. Именно поэтому мастерство копииста начиналось даже не с подготовки чертежа, а с умения найти максимально полные, достоверные сведения о прототипе. Здесь-то на помощь и приходила доступная советским умельцам периодика социалистических стран Запада — популярные научно–технические журналы ГДР, Чехословакии и Польши, а также содержавшие довольно много интересной информации издания для автолюбителей.

Наиболее высокую оценку, признание отечественных автомоделистов по праву заслужили замечательные тематические журналы Чехословакии, на которые можно было оформить подписку. Так, в центре внимания Кашинского и Пахомова оказалось спортивное автомобилестроение именно этой страны, в котором в связи с развитием национальной гоночной формулы «Шкода» в 1970–е годы наметился активный подъём, связанный с проектированием целого ряда экспериментальных и мелкосерийных машин для шоссейно–кольцевых гонок, а также специфического вида соревнований – подъёма на холм. Основными центрами строительства спорткаров, поставляемых на «вооружение» многочисленных автомотоклубов СВАЗАРМ (аналог отечественного ДОСААФ в ЧССР) стала легендарная «Шкода», а также менее известные широкой аудитории мастерские «Металекс» в городе Пльзене[15].

Одним из основных источников, использовавшихся охтинцами при строительстве гоночных копий, стал ежемесячный чехословацкий журнал «Automobil», в котором публиковались не только качественные, выполненные с удобных ракурсов крупноплановые фотографии отдельных деталей

[15]На старте «Металэксы» // За рулём. 1973. № 11. С. 32

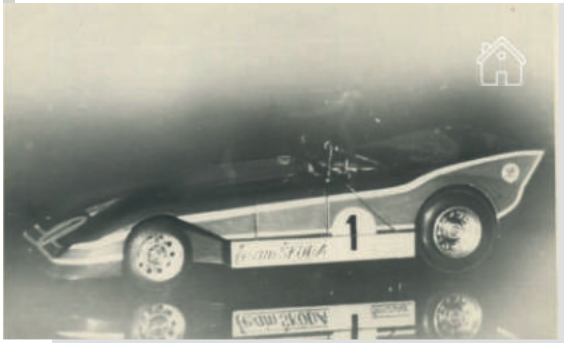
кузова, конструктивных узлов, но и представлявшие существенный интерес для автомоделистов «рентгеновские снимки» автомобилей, ставшие неотъемлемым компонентом стиля этого издания. Такое изображение, в частности, украсило занявшую целый разворот статью, посвящённую гоночному автомобилю МТХ[16]. Судя по всему, именно выход на эту публикацию стал непосредственной отправной точкой разработки Владимиром Кашинским проекта своего знаменитого «Металекса». О конструктивных особенностях модели мы уже писали выше, здесь же обратим внимание на оригинальный дизайн: размещённые на корпусе шрифтовые логотипы марки прототипа и журнала являют удачный пример сочетания эстетической и информационной функций в декоративной отделке копии, несущей своеобразную «визуальную ссылку» на источник вдохновения, творческой активности моделиста.

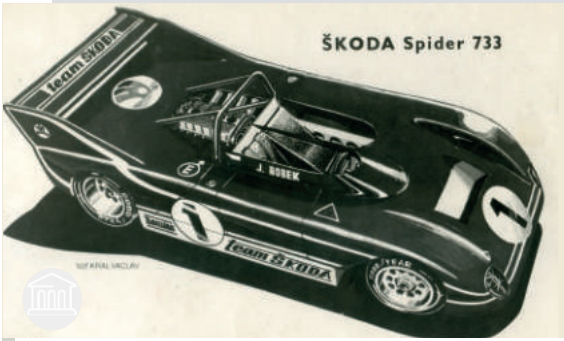
Обращались разработчики к фотоиллюстративным материалам указанного журнала и при копировании автомобиля «Шкода». Созданные для выступления в классах К–1 (Владимир Кашинский) и К–2 (Виктор Пахомов) модели не только отличались высоким внешним сходством с прототипом, но и довольно подробно передавали его конструктивные особенности[17]. Используя дюралюминий, латунь и сталь, моделисты изготовили основные действующие агрегаты трансмиссии — сцепление, коробку передач, дифференциал, а также детали ходовой части автомобиля. На высоком уровне было исполнено электрооборудование копии: аккумулятор, реле звукового сигнала и шесть позиций переключения света. Ориентируясь на опубликованные цветные фотографии автомобиля, охтинцы тщательно провели окраску кузова, в технологии изготовления которого были применены стеклоткань, эпоксидная смола и оргстекло.

В целом, построенные модели представляли собой классические, выполненные в масштабе 1:15 копии гоночного автомобиля, позволявшие спортсменам стабильно получать на технических осмотрах порядка 65 баллов и уверенно добирать необходимые для победы очки за счёт весьма приличной (порядка 150 км/ч) скорости на кордодроме[18]. Удобство запуска «Шкоды» на дорожке было обусловлено, в частности, спецификой конструкции кузова спортивного автомобиля, а именно наличием защитной рамы

[18]Веселов Е. Со скоростью урагана // За трудовую доблесть. 1983. № 7 (1892). С. 3.
[16]МТХ // Automobil. 1972. № 9. С. 20–21.
[17]Веселов Е. Со скоростью урагана // За трудовую доблесть. 1983. № 7 (1892). С. 3.

Модель–копия гоночного автомобиля Škoda 733 SpiderII – первая совместная разработка В. Кашинского и В. Пахомова.
Фотосъёмка В. Кашинского и В. Пахомова. Конец 1970–х – начало 1980–х гг.





Фотография автомобиля–прототипа.
Материал журнала «Automobil» (Чехословакия).
Вторая половина 1970–х гг.



Škoda 733 SpiderII – кордовая автомодель–копия с ДВС 1,5 см^3 (класс К–1). Разработка В. Кашинского и В. Пахомова.
Вторая половина 1970–х гг.



В. В. Кашинский с легендарной моделью-копией БТР-60ПА в период завершения выступлений на крупных соревнованиях.
Санкт-Петербург (кордодром СТК «Ижорец»в Колпино).
Середина 1990-х гг.

за спиной водителя, над моторным отсеком. Именно эта деталь и служила отличным упором для пускового штока, позволявшим направлять усилие стартового толчка на задний, ведущий мост модели.

Тогда, во второй половине 1970-х годов друзья-моделисты вряд ли задумывались об особом, затрагивающем проблемы историко-культурного документирования бурных процессов развития техники, значении своей творческой деятельности. А ведь, фактически работая «по горячим следам», спортсмены создавали высококлассные копии современных автомобилей, история проектирования и строительства которых, как правило, ограничивалась одним годом, серия – также одним или, в лучшем случае, несколькими образцами, а период активного участия в гонках — парой-тройкой лет. Сегодня, рассматривая модели ленинградцев в русле осмысления наследия советского автомоделизма, мы можем наблюдать аналогичные процессы утверждения исторической значимости их прототипов. Отреставрированная Škoda Spider 733 на правах памятника творческой деятельности легендарного чехословацкого автомобильного дизайнера Вацлава Крала (кстати, приложившего руку и к проектированию кузовов машин «МТХ»), а также блестящей карьеры выдающего гонщика завода «Шкода» Ярослава Бобека — представителя знаменитой династии мастеров автомобильного спорта, готовится занять место в экспозиции музея всемирно известного концерна в чешском МладаБолеславе[19].

Особым, заслуживающим обстоятельного разговора направлением совместного творчества мастеров в 1980-е годы стало строительство и доработка моделей плавающего полноприводного БТР-60ПА – одной из модификаций второго поколения послевоенных советских бронетранспортёров, спроектированной и серийно производившейся с 1963 по 1966 год на легендарном Горьковском автомобильном заводе (заводское обозначение ГАЗ-49А)[20]. Выбор в качестве прототипа именно этого представителя семейства «шестидесяток» был обусловлен формой кузова – полностью закрытого и в то же время не утяжелённого боевой башней, что позволяло моделистам спроектировать удачный с точки зрения аэродинамики и решения задачи размещения агрегатов корпус.

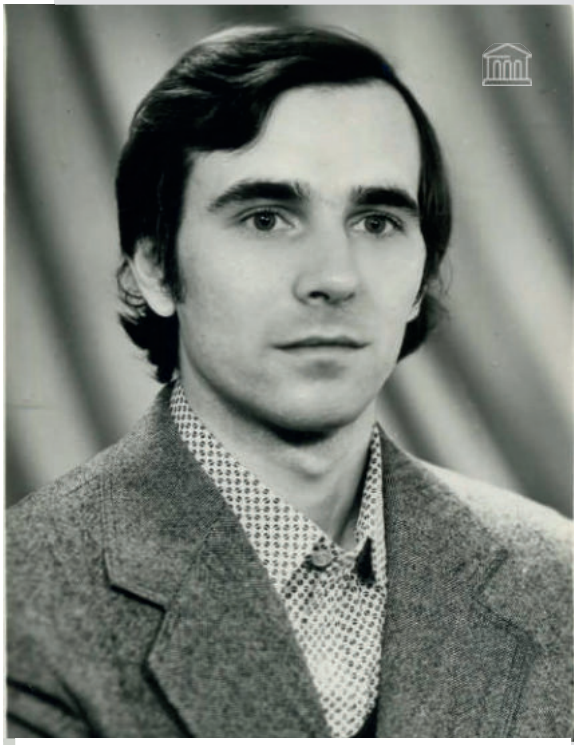
Само по себе обращение к строительству трудоёмкой, подробно пере-

[19]ŠKODA SPIDER B5 (1972) and ŠKODA SPIDER II (1975) – Prototypes for the racetrack // ŠKODA AUTO a.s. 2021. ŠKODA Storyboard. URL: https://www.skoda-storyboard.com/en/press-releases/skoda-spider-b5-1972-and-skoda-spider-ii-1975-prototypes-for-the-racetrack/

дающей конструктивные особенности прототипа модели в те годы было необходимым условием успешной конкуренции в классах копий. На первом этапе состязаний— техническом осмотре, судьи весьма придирчиво оценивали качество изготовления модели, степень её соответствия прототипу (подобие) по целому ряду параметров: обращали внимание на расположение двигателя, конструкцию мостов, рамы, колёс в сборе, а также форму кузова.

Поощрительные баллы выставлялись за наличие нескольких ведущих мостов, агрегатов трансмиссии (сцепления, коробки передач, раздаточных коробок (для многоосных моделей), карданной передачи и механических дифференциалов), открывающихся элементов кузова (дверей, капота, багажника и др.), позиций светового электрооборудования, звуковых сигналов и функционирующих стеклоочистителей[21]. Бонусы мог принести и ещё один этап стендового осмотра — так называемая «Эстетика» (пример начисления таких очков мы уже приводили выше в рассказе о старте Кашинского в Минске в 1983 г.), в ходе которой судейская коллегия, фокусировавшаяся, главным образом, на качестве окраски, облицовки и внутренней отделки салона (кабины) модели, по дифференцированной десятибалльной шкале отмечала пятерых наиболее преуспевших в этих компонентах участников.

В середине и второй половине 1980–х годов доработка моделей БТР, выполненных в масштабе 1:25, велась как в направлении улучшения ходовых качеств, скоростных показателей, так и в плане повышения точности копирования по основным параметрам соответствия прототипу. Пользуясь подробными техническими описаниями и схемами, представленными по преимуществу в специальной литературе (инструкциях и руководствах по эксплуатации боевых машин)[22], Кашинский и Пахомов блестяще справились с задачей воспроизведения кузова, электрооборудования и силовой передачи бронетранспортёра. Конструктивная особенность последней заключалась в том, что на БТР–60ПА устанавливали два двигателя ГАЗ–40П, каждый из которых имел свою систему привода двух мостов. С некоторыми упрощениями, неизбежными в автомоделизме, копия ленинградских спортсменов довольно точно передавала принцип функционирования трансмиссии.



В. И. Пахомов. Начало 1980–х гг.

[20] См., например: Отечественные бронированные машины. XX век / Солянкин А. Г., Желтов И. Г., Кудряшов К. Н. / Том 3. Отечественные бронированные машины. 1946 – 1965 гг. М.: «Цейхгауз». 2010. С. 485.

[21] Правила соревнований. Автомодельный спорт. М. 1981. С. 38–40.

[22] См., например: Руководство по материальной части и эксплуатации колесных бронетранспортёров БТР–60П, БТР–60ПА и БТР–60ПА–1. М.: Воениздат. 1970.



Пресс-форма для изготовления шин к модели бронетранспортёра БТР-60ПА. Разработка В. Кашинского.
Первая половина 1980-х гг.

Наличие парной силовой установки было имитировано путём установки дублирующего вала, смонтированного параллельно коленчатому валу двигателя (Кашинский использовал свой полуторакубовый мотор; Пахомов в первые годы выступлений с моделью эксплуатировал чехословацкий MVVS 2,5 см³, затем перешёл на двигатель собственной конструкции) и функционально с ним синхронизированного посредством зубчатой передачи (редуктора). Два действующих фрикционных сцепления связывали двигатель с двухступенчатыми коробками передач, помимо основного рабочего режима обеспечивавших реверс (задний ход) модели. От коробок передач посредством системы карданных валов обеспечивалась передача преобразованного крутящего момента к неотъемлемым агрегатам трансмиссии полноприводных автомобилей повышенной проходимости — раздаточным коробкам, далее — к имеющим межколёсные дифференциалы ведущим мостам, а от них — к колёсам.

В ходовой части, которая была решена охтинцами с меньшей привязкой к особенностям подвески БТР, именно колёса отличались высокой точностью копирования. Прототипу соответствовала как форма дисков, так и рисунок протектора широкопрофильных шин, в технологии формовки (вулканизации) которых разработчики использовали специальные приспособления – самостоятельно сконструированные и изготовленные на станках лаборатории пресс-формы.

На технических осмотрах спортсмены демонстрировали скрупулёзно скопированный, добротно окрашенный металлический кузов, насчитывающий три десятка функционирующих элементов, деталей (люки, стеклоочистители, откидные защитные крышки и др.), а также около 20-ти позиций светового электрооборудования. Модель бронетранспортёра имела фары дальнего и ближнего света, фонарь заднего хода, поворотники, аварийную сигнализацию, освещение моторного отсека, а также приборный щиток с рядом контрольных лампочек. Тщательно составленный комплект сопроводительной документации позволял спортсменам при прохождении техкома убедительно обосновать наличие того или иного элемента конструкции, отделки модели ссылками на технические описания, схемы и чертежи в использованных источниках и литературе.

В 1980-е годы правила проведения соревнований по автомодельному спорту открывали по сути безграничную перспективу повышения точно-

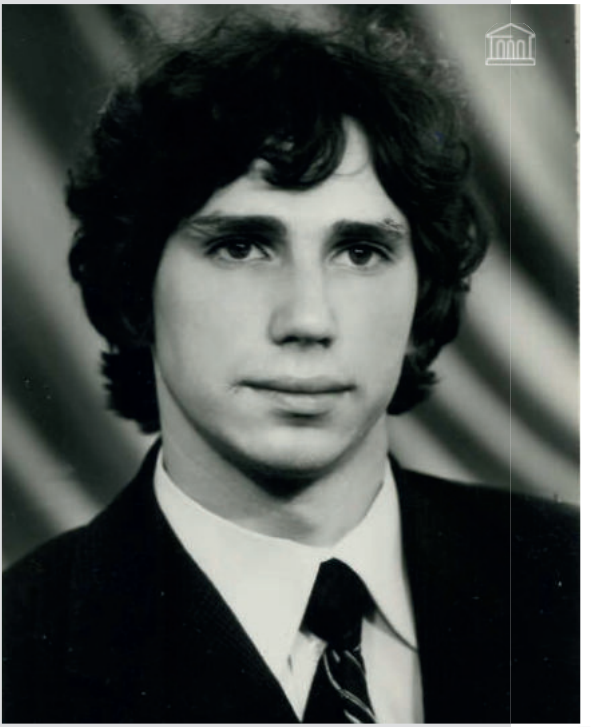
сти копирования. Это обстоятельство, с одной стороны, являлось одной из основных причин развития негативной тенденции снижения градуса здоровой спортивной борьбы вследствие «расслоения» копийных классов на немногочисленные группы безоговорочных лидеров и всех остальных, в условиях действия слабо проработанных правил создавало предпосылки для разночтений, процветанию более чем сомнительных подходов к копированию (например, стремлению набрать очки за счёт не связанной с ходовыми характеристиками модели тщательности воспроизведения отделки, оборудования салона и т. д.), а с другой, всё же сподвигало талантливых разработчиков к постановке и решению сложных конструкторских задач, совершенствованию функциональных, технических характеристик своих моделей. Так, например, к базовым агрегатам трансмиссии бронетранспортёров, и без того стабильно поддерживавшей высочайшие баллы на первом этапе соревнований, были добавлены приносившее дополнительные очки коробки отбора мощности двигателя: в сборке с коробками передач две из них через карданы обеспечивали привод специального оборудования плавающей боевой машины — водомётного движителя (водомёта) в кормовой части кузова; передача крутящего момента к лебёдке, установленной на носу бронетранспортёра, в свою очередь, шла через механизм отбора мощности, смонтированный на правой раздаточной коробке.

Впоследствии эти агрегаты силовой передачи, безусловно представляющие технический интерес и подтверждающие высокий уровень конструкторского и исполнительского мастерства спортсменов, но, опять же, не связанные с ходовыми качествами модели, всё же были оставлены «за бортом» системы начисления поощрительных баллов на техкоме. Коробки отбора мощности на охтинских БТРах были актуальны на протяжении относительно непродолжительного периода, а их установка, в целом, не имела принципиального значения в плане совершенствования технических характеристик, укрепления конкурентоспособности моделей. Гораздо более значимой в этом отношении была другая доработка: выполненная по настоятельной дружеской рекомендации Бориса Афанасьева, лежащая в русле приоритетных направлений творческого поиска сильнейших кордовиков–копиистов СССР установка в выхлопную систему резонансной трубы, удачно подобранная форма, качественное изготовление и мастерская настройка которой





БРДМ–1 – кордовая автомодель–копия бронированной разведывательно–дозорной машины с ДВС. Разработка В. и А. Кашинских.
Вторая половина 1960–х – начало 1970–х гг.
Фотосъемка В. и А. Кашинских



Александр Кашинский–победитель чемпионата СССР по автомодельному спорту 1980 г. в классе «Ралли».
Начало 1980–х гг.

позволили Кашинскому и Пахомову существенно увеличить мощность, КПД двигателей, вывести на новый уровень скоростные кондиции своей модельной техники.

Опыт работы с БТР, таким образом, отчётливо продемонстрировал высокий уровень, которого спортсмены достигли в одном из главных компонентов творчества копиистов — искусстве компоновки. В сравнительно небольшом корпусе разработчикам удалось, соблюдая заявленный масштаб и не перегружая модель, разместить все необходимые агрегаты, как «работавшие» на техосмотре, так и обеспечивавшие завидные показатели машины на ходовых испытаниях.

По мере технического совершенствования, регулярной обкатки бронетранспортёров росли и показатели спортсменов. Если Спартакиаду и Чемпионат в Минске, как мы отмечали выше, Кашинский выиграл с результатом 282,187, то на следующем Чемпионате СССР – 1984, который принимал вильнюсский кордодром, БТР принёс моделисту уже 308, 570 баллов. В том же Вильнюсе два года спустя состоялся триумф Владимира Васильевича на IX летней Спартакиаде – 346,724 балла – более чем на 60 очков был улучшен результат спартакиадного старта в Минске.

Следует отметить, что предпосылки столь ярких выступлений с моделями БТР были сформированы ещё в годы занятий в автомодельной лаборатории городского Дворца пионеров. Именно под руководством Валентина Ефимовича Фёдорова моделисты получили первый опыт копирования колёсной военной техники, в частности, полноприводных бронированных машин, спроектированных конструкторским бюро ГАЗа. Так, в 1969 году в рамках первенства СССР среди учащихся с копией бронированной разведывательно–дозорной машины (БРДМ) с ДВС 2, 5 см^3, построенной Виктором Пахомовым, на дорожку кордодрома в Вильнюсе вышел его младший товарищ по кружку Саша Кашинский. Несмотря на то, что модель не смогла выйти в призёры соревнований, её фотография всё же была размещена на цветной вкладке журнала «Моделист-конструктор» среди снимков наиболее интересных «участниц» вильнюсских стартов, отметившихся существенным прогрессом в классах копий[23].

Мелкоформатная, абсолютно невыразительная картинка с изображе-

[23]Вильнюсские рекорды // Моделист–конструктор. 1969. № 10. С. 22–24; 1 (вкладка)

нием модели вряд ли претендовала на то, чтобы привлечь к себе серьёзное внимание, по-настоящему заинтересовать читателя. Однако не стоит забывать, что находившиеся в постоянном творческом поиске, движимые неуёмной жаждой знаний юные техники СССР штудировали любимый журнал поистине досконально, целенаправленно и со знанием дела, поэтому неудивительно, что в скором времени на стол московской редакции «М-К» легло письмо из далёкого села Турунтаево Бурятской АССР от автомоделиста-школьника Владимира Седунова, с традиционным пионерским приветом и просьбой сообщить адрес создателя отметившегося в Вильнюсе бронетранспортёра. Далее отработанный порядок действий сотрудников редакции в рамках функционирования журнала как ведущего координационно-справочного центра отечественного движения любителей техники – переадресация обращения в Ленинградский Дворец пионеров, в кружок В. Е. Фёдорова — и вот уже Александр Кашинский старательно выводит ответ, закладывая перспективу распространения передового опыта ленинградского автомоделизма в Прибайкалье[24].

В чём, собственно, заключался вопрос, ставший причиной контакта моделистов из столь отдалённых друг от друга регионов, насколько активной и плодотворной была последовавшая переписка на сегодняшний момент установить не удалось. Вместе с тем, проявленный интерес юного разработчика к модели БРДМ был абсолютно закономерен, что, в частности, подтверждает педагогический опыт Владимира Кашинского, который, продолжая воспринятую ещё в юношеские годы традицию, на занятиях с кружковцами уделял особое внимание именно этому прототипу, представлявшему собой универсальный образец для работы с моделистами разных возрастных групп. Изготовление корпусов БРДМ-1 из картона либо жести в зависимости от поставленных задач и уровня подготовки юного моделиста было одним из неотъемлемых этапов строительства как комнатных моделей с электродвигателями, так и более сложной техники для участия в соревнованиях кордовых копий с ДВС.

В отличие от сложных бронетранспортёров, альтернативой которым в детском автомоделизме стали более доступные начинающему конструктору БРДМ, разработанные Кашинским и Пахомовым копии чехословацких го-



Вкладка журнала «Моделист-конструктор» (№ 10 за 1969 г.)

[24]Письма В. Седунова и А. Кашинского обнаружены в россыпи материалов, вложенных между страницами журнала «Техника – молодёжи» (1971. № 10), переданного в музей ЦДЮТТ «Охта».

ночных автомобилей были успешно освоены юными красногвардейцами. К этой технике педагогов в своей творческой работе нередко и весьма продуктивно обращались старшие ребята, проявившие интерес к строительству моделей–копий, причём не только кордовых, но и дистанционно управляемых. Так, например, с управляемой по радио «Шкодой» в 1981 году на всесоюзном первенстве, проходившем в Баку, стартовал Сергей Ушал, уже имевший за плечами основательный опыт работы и выступления на соревнованиях с кордовым «Металексом».

История строительства охтинскими автомоделистами копий МТХ насчитывает более двух десятилетий. В 1980–е годы эти приземистые, аккуратно покрашенные модели нередко можно было увидеть на соревнованиях, а также среди экспонатов традиционных выставок детского технического творчества. Некоторые «Металексы», по праву считавшиеся одними из наиболее узнаваемых, выявляющих творческий почерк охтинского коллектива моделей, пережили «вторую молодость» в конце 1990–х годов. Под руководством педагогов В. И. Пахомова и А. В. Усанова заложенные ещё в кружке Кашинского копии были существенно доработаны в связи с подготовкой к участию в городских соревнованиях, а также в чемпионатах России. Достойные стендовые оценки (порядка 60–ти баллов) и неплохие показатели скорости (ДВС 1,5 см^3: 85 – 102 км/ч; ДВС 2,5 см^3: 120 – 135 км/ч) подтвердили жизнеспособность этой оригинальной, стильной техники, в очередной раз подтвердившей свой статус визитной карточки охтинской автомодельной лаборатории.

Свойственный большинству работ представителей автомодельного коллектива ДПШ баланс технической мощи и эстетической завершённости в значительной степени был обусловлен коллективным, командным характером творчества не только ребят-пионеров, но и самих руководителей, которые хотя и обладали, в общем-то, универсальной подготовкой, всё же имели определённую специализацию. Непревзойдённым «двигателистом», как мы помним, был Б. Г. Афанасьев. В решении задач, связанных с проектированием и монтажом сложного электрооборудования моделей–копий, подготовкой сборочных чертежей наиболее преуспел В. И. Пахомов. Владимир Васильевич Кашинский, в свою очередь, квалифицированно работал с ходовой частью, занимался технологиями изготовления и отделки кузова, всегда уделяя исключительное внимание технической эстетике, прежде

Metalex(МТХ) – кордовая автомодель–копияскалильным ДВС 2,5 см^3(класс К–2). Масштаб 1:14.Разработана В.Кашинским во второй половине 1970–х гг., подготовлена к соревнованиям 1990–2000–х гг. под руководством В. И. Пахомова.





Metalex (МТХ)– кордовая автомодель–копияскомпрессионным ДВС 1,5 см^3 МК–17 (класс К–1).Масштаб 1:15.Разработана В.Кашинским во второй половине 1970–х гг., подготовлена к соревнованиям 1990–2000–х гг. под руководством А. В. Усанова.
Фото А. Хесхуса

всего, окраске корпусов моделей, которую, используя специально сконструированный пульверизатор, всегда выполнял с особой тщательностью и энтузиазмом. В опыте лаборатории, таким образом, довольно отчётливо прослеживались черты бригадной организации работы, позволяющей наиболее эффективно аккумулировать узкопрофильные знания и навыки при постройке конкурентоспособных, не имеющих откровенно слабых мест моделей. Примечательно, что на перспективность развития в среде автомоделистов именно такой формы сотрудничества в середине 1980–х годов указывал известный эксперт, судья республиканской категории по автомодельному спорту, член редакционной коллегии журнала «Моделист-конструктор» Ю. Г. Бехтерев[25].

В составе сборной Ленинграда по автомодельному спорту Борис Афанасьев, Виктор Пахомов, братья Владимир и Александр Кашинские, таким образом, составляли своеобразный внутрикомандный союз, участники которого в процессе совместной творческой работы, взаимного консультирования успешно решали вопросы строительства и подготовки к соревнованиям моделей разных классов. Спортсмены были признанными мастерами гоночных и копий с ДВС 1, 5 и 2,5 см³, а также моделей класса «Ралли» (соревнования на регулярность движения), в котором уверенно и ярко выступал Кашинский–младший. Несмотря на то, что в содружество входили в одинаковой степени достигшие зрелости в автомоделизме ровесники, его негласным лидером всё же можно считать Владимира Кашинского. При этом ряд тренерских дипломов, вручённых Владимиру Васильевичу за подготовку чемпионов СССР Б. Афанасьева, В. Пахомова и А. Кашинского, в первую очередь, свидетельствует о сложившейся в кругу друзей традиции взаимной поддержки, проявлявшейся, в сознательном стремлении отметить вклад товарища по команде в очередную победу на кордодроме.

Дополнительным штрихом к тренерскому «портрету» Кашинского может стать сюжет пусть и непродолжительного, но весьма успешного сотрудничества с одним из представителей старшего поколения ленинградских автомоделистов, кандидатом в мастера спорта Леонардом Эдуардовичем Лепинем. Талантливый инженер, автор нескольких изобретений в области современной измерительной техники и вычислительных устройств, в 1980–е годы работавший в Центральном научно–исследовательском и



С радиоуправляемой моделью–копией ŠkodaSpider на Первенстве СССР выступает воспитанник автомодельной лаборатории ДПШ № 2 Сергей Ушал. Баку, 1980 г.
Из личного архива С. А. Ушала



Сборная Ленинграда на Чемпионате СССР по автомодельному спорту. Слева направо: Б. Афанасьев, В. Пахомов, братья А. и В.Кашинские.
Москва, кордодром в Измайловском ПКиО. 1982 г.

[25]Бехтерев Ю. Кубок МОМ: проблемы кордового автомоделизма // Моделист–конструктор. 1984. № 2. С. 14.



Диплом за подготовку Чемпиона СССР по автомодельному спорту.
1985 г.

опытно-конструкторском институте робототехники и технической кибернетики при Ленинградском политехническом институте им. М. И. Калинина, Лепинь увлекался радиоуправляемыми автомоделями, специализируясь на строительстве моделей-копий с электродвигателем — классе РЦА. Совместная работа «радиста» с сильнейшими кордовиками–копиистами по подготовке техники к соревнованиям была целесообразной и продуктивной: так, в частности, одним из направлений сотрудничества стало создание радиоуправляемой модели на базе подробно рассмотренного выше проекта кордовой копии бронетранспортёра БТР–60ПА. Закономерным результатом активных контактов, систематических консультаций с руководителями автомодельной лаборатории Дома юного техника стало достойное выступление Леонарда Лепиня на XXVII Чемпионате и VIII Спартакиаде народов СССР 1983 года в Минске, увенчавшихся, как мы помним, триумфом Кашинского и Пахомова в своих дисциплинах. Представляя сборную команду Ленинграда в классе РЦА, моделист в лучших традициях охтинских копиистов с результатом 170 баллов, обеспечившим внушительный отрыв в 42 очка от ближайшего преследователя, после прохождения технического осмотра прочно закрепился на втором месте[26]. В итоге именно благодаря этому заделу в конкуренции с сильными представителями команд Грузии, Латвии и Украины Лепинь сумел зацепиться за подиум: уверенная бронза Спартакиады — серьёзное достижение спортсмена и его тренера Владимира Кашинского.

Осевшая на Охте команда друзей-автомоделистов всегда отличалась особым отношением к материально-технической базе лаборатории. Получив в распоряжение станочный парк, которому могли бы позавидовать многие коллективы Ленинграда, педагоги стремились не просто максимально эффективно эксплуатировать доступные технические ресурсы, но по мере возможности ставили перед собой задачи совершенствования «орудий» своей творческой деятельности. Хозяева своевременно и добросовестно выполняли плановое обслуживание и настройку станков, которыми изначально была оборудована мастерская, занимались установкой и внедрением в технологический процесс нового оборудования. Так,

[26]Протокол соревнований Финала Спартакиады народов СССР и XXVII Чемпионата СССР, проведенных 21июля 1983 года в гор. Минске. Класс РЦА. Л. 1. [Машинописный документ из россыпи архива федерации автомодельного спорта г. Ленинграда и области <...>]. Минск. 1983.

в помещении секции довольно быстро появились характерные атрибуты технического арсенала серьёзно настроенных моделистов – стенды для тестирования, обкатки двигателей внутреннего сгорания[27]. Разместившийся на первом этаже здания кабинет № 6 благодаря энтузиазму В. Кашинского, Б. Афанасьева и В. Пахомова носил звучное наименование лаборатории не только на бумаге, но по содержанию проводившейся в его стенах работы, характеру и масштабу задач, которые ставили перед собой обитатели этого замечательного уголка.

Легендарная «шестёрка» (бытующее в стенах учреждения просторечное название автомодельной лаборатории — прим. авт.) в 1970 – 80-е годы стала центром аккумуляции и распространения специальных знаний и навыков, обширного опыта, охватывающего, по сути, все стороны функционирования и развития автомобильного моделизма как технического вида спорта. Хорошо известно, что какими бы обнадёживающими ни были показатели сконструированного двигателя на стенде, насколько бы совершенно ни выглядели обтекатель гоночной либо детально проработанный кузов копии – единственным путём проверки, утверждения, «публикации» результатов многомесячного (а зачастую многолетнего!) труда моделиста-кордовика является выход на кордодром. Эта с юношеских лет знакомая каждому спортсмену площадка, однако, всегда могла преподнести сюрпризы даже самым опытным участникам: итог 500-метрового «забега» модели, пристёгнутой к центральному устройству при помощи металлической кордовой нити[28], в значительной степени зависел от состояния бетонной дорожки. Посетившие не один десяток отечественных кордодромов охтинцы не понаслышке знали какую опасность может таить даже незначительная выщербина, в связи с чем, зачастую по собственной инициативе брали на себя заботу о домашней площадке, с энтузиазмом шлифуя перед ответственными стартами бетонное кольцо на стадионе «Мототрек».

Впрочем, энергичным наставникам юных автомоделистов Красногвардейского района было по плечу решение гораздо более сложных инже-


ДИПЛОМ

НАГРАЖДАЕТСЯ

Тренер Владимир КАШИНСКИЙ

за подготовку мастера спорта

Пахомова Виктора

занявшего первое место на XXVI чемпионате СССР по автомодельному спорту

Комитет по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР

Диплом за подготовку Чемпиона СССР по автомодельному спорту. 1982 г.

[27]Пахомов В.И. Автомодельная лаборатория // Решаем. Конструируем. Воплощаем. СПб: ГБОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта». 2012. С. 28.

[28]Корда (от франц. corde – верёвка, шнур; лат. chorda – нить, струна) – поводок для лошади (в конном спорте); в технических видах спорта – прочная нить (тросик) для удерживания модели, осуществляющей движение по круговой траектории (См., например: Корда // 2021 Lexicography.online. Толковый онлайн-словарь русского языка Ефремовой Т. Ф. URL: https://lexicography.online/explanatory/efremova/%D0%BA/%D0%BA%D0%BE%D1%80%D0%B4%D0%B0; Корда // 2010–2021 Словари онлайн. Толковый словарь иностранных слов. URL: https://rus-foreign-words-dict.slovaronline.com/18982-%D0%9A%D0%9E%D0%A0%D0%94%D0%90.

нерно–технических задач. При их активном участии была переложена кордовая дорожка на «Мототреке», а в середине 1990–х годов выполнен комплекс финишных работ на кольце при строительстве кордодрома спортивно–технического комплекса «Ижорец» в Колпино.

Ярким сюжетом, дополняющим общую характеристику вклада охтинцев в развитие отечественной сети спортивно-технических сооружений стало активное участие В. В. Кашинского в строительстве кордодрома на территории легендарного Всероссийского пионерского лагеря ЦК ВЛКСМ «Орлёнок» в Туапсинском районе Краснодарского края. Результатом вдохновлённой работы команды опытных автомоделистов из разных уголков Союза стала замечательная площадка для запуска кордовых моделей, расположившаяся на идеально подходившей для плоскостного сооружения просторной лужайке среди живописных скал черноморского побережья. Праздничная, наполненная солнцем и детским смехом атмосфера пионерского лагеря нашла отражение в оригинальном дизайне кордодрома: используя при замешивании раствора несколько видов песка, строители выложили площадку, декоративная расцветка которой напоминала образованный чередованием разноцветных полос бетонного покрытия многолепестковый цветок-ромашку.

Грамота «за оказание большой практической помощи в укреплении спортивной базы лагеря», вручением которой было отмечено участие Кашинского в строительстве кордодрома, свидетельствует о причастности ленинградского автомоделиста к развитию «Орлёнка» как одного из крупнейших центров спортивно– и научно–технического творчества учащихся СССР, бурному расцвету которого на территории этой «республики детства» способствовало наличие Дома авиации и космонавтики, обсерватории, автошколы и автодрома, детской флотилии, учебных образцов боевой, авиационной и космической техники, специальных площадок для запуска моделей, а также нескольких десятков кружков соответствующего профиля[29]. Закономерно, что в 1986 году именно «Орлёнок» принял профильную смену юных техников, венцом которой стали грандиозные по количеству участников (более 1000 человек) I Всесоюзные пионерские соревнования по техническим видам спорта[30]. Организация и проведение столь масштабного смотра стали возможными благодаря слаженной, профессиональной работе педагогов и



Лидеры советского автомодельного спорта проводят соревнования в пионерском лагере «Орлёнок». На фото (слева направо): В. Кашинский, В. Шкоруп (УССР), Г. Висоцкас (ЛитССР), С. Чилиджан(ССР). Середина 1980–х гг.

[29]Бураков Ю. В. «Орленок». М.: Молодая гвардия. 1980. С. 13, 15.
[30]Тысяча стартов в мир техники // Моделист–конструктор. 1987. № 4. С. 4 (обложка)

тренеров-руководителей из разных уголков СССР, среди которых был и Владимир Васильевич Кашинский — верный товарищ вдохновлённых техникой орлят.

За десятилетия занятий автомодельным спортом педагоги-руководители автомодельной лаборатории ДПШ не только стали высококлассными специалистами в вопросах строительства и эксплуатации кордодромов, но и признанными мастерами, настоящими асами выступления на них. Работа Владимира Кашинского, Виктора Пахомова и Бориса Афанасьева на старте, усердно оттачивавшаяся во время тренировочных сборов и проходившая регулярную проверку на соревнованиях самого высокого уровня, была доведена до совершенства и являла собой замечательный образец командного взаимодействия. Казалось бы, нет ничего сложного в том, чтобы выбежать на дорожку и быстро защёлкнуть карабин кордовой нити на планке модели — однако даже не первый год выступающие спортсмены в накале спортивной борьбы, столкнувшись с капризами техники, могли замешкаться и не уложиться в отведённые на пристёгивание модели драгоценные 60 секунд. Стартовую трёхминутку — запуск двигателя, толчок и раскрутку снаряда – охтинцы всегда проходили уверенно, слаженно, практически без запинок, что в совокупности с высоким качеством моделей являлось значимой составляющей их блестящих побед.

Дружеский союз В. Кашинского, Б. Афанасьева и В. Пахомова на протяжении нескольких десятилетий не только задавал чемпионский тон выступлениям сборной, но и во многом определял работу Федерации автомодельного спорта города Ленинграда (Санкт-Петербурга) и области. Объединившая наиболее активных представителей городского сообщества автомоделистов федерация была основана в конце 1970-х годов и включала ряд комитетов и комиссий. Эти рабочие группы взяли под общественный контроль вопросы функционирования основных классов автомодельного спорта, проблемы юношеского и взрослого автомоделизма, а также пропаганду этого направления технического творчества на берегах Невы[31]. В 1983 году на посту председателя федерации опытнейшего спортсмена и организатора Евгения Михайловича Гусева сменил его заместитель В. В. Кашинский, к тому моменту имевший за плечами пятилетний стаж работы в президиуме общественной организации.

[31]Кашинский В.В. Отчёт о состоянии автомодельного спорта в г. Ленинграде в период 1983 – 1986 гг. [Черновики отчёта из россыпи архива федерации автомодельного спорта г. Ленинграда и области <...>]. Ленинград. 1987.



ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

БЛАГОДАРНОСТЬ

Кашинскому
Владимиру Васильевичу

за большую помощь в проведении профильной смены юных техников во Всероссийском пионерском лагере ЦК ВЛКСМ "Орлёнок" и I Всесоюзных пионерских соревнованиях по техническим видам спорта.

Заместитель председателя Центрального Совета Всесоюзной пионерской организации имени В. И. Ленина Л. Н. Тимофеева

Москва, 1986 г.

К борьбе за дело Коммунистической партии Советского Союза будь готов!

ОРЛЁНОК

Управление Всероссийского пионерского лагеря ЦК ВЛКСМ "Орленок" награждает

Кашинского Владимира Васильевича, -

за оказание большой практической помощи в укреплении спортивной базы лагеря.

Начальник управления

В. В. Кашинскому за вклад в развитие технического творчества юных в пионерском лагере «Орлёнок». 1986 г.



Е. М. Гусев – один из родоначальников автомоделизма в городе на Неве, первый председатель президиума Федерации автомодельного спорта Ленинграда и области. Начало 1980–х гг.

Если от внешнего наблюдателя подавляющее большинство проблем было скрыто «парадным фасадом» — блестящими результатами сборной команды города, то внутри движения автомоделистов ситуация представлялась не столь безоблачной. По наболевшим вопросам развития материально–технической базы, снабжения моделистов материалами, организации тренировочного процесса и проведения соревнований Кашинский, работавший в слаженном административном тандеме с секретарём федерации Борисом Афанасьевым, вёл активную переписку с Федерацией автомодельного спорта СССР, спортивными комитетами, структурами ДОСААФ Ленинграда и Москвы. В своих служебных записках, отчётах, компетентно анализируя состояние того или иного направления в автомодельном спорте, Кашинский стремился обозначить действенные пути преодоления кризисных явлений.

Так, например, в родном для Владимира Васильевича классе К–1, равно как и в дивизионе двухкубовых копий, на протяжении 1980–х гг. наметился постепенный спад общего уровня результатов, причиной которого была ситуация, описанная выше на примере минских стартов 1983 года, а также в связи с рассмотрением некоторых конструктивных особенностей копий бронетранспортёра БТР–60ПА. Небольшая группа спортсменов, выступавших со сложными многомостовыми либо перегруженными деталями копиями, уходила в недосягаемый для большинства соперников отрыв уже на этапе технического осмотра, что фактически делало лежащие в основе автомодельного спорта ходовые испытания простой формальностью. Будучи одним из лидеров, Кашинский, исправно получавший высокие баллы на техкоме, вместе с тем дальновидно понимал, что сложившаяся гегемония является симптомом стагнации класса. В целях стабилизации положения председателем Федерации автомодельного спорта города Ленинграда были сформулированы соответствующие уточнения относительно общих принципов судейства, а также предложен ряд поправок в правила проведения соревнований копиистов[32].

Призывая судейский корпус к более точному следованию ранее утверждённым правилам, Кашинский, вместе с тем, предлагал провести пересмотр критериев начисления баллов по некоторым позициям технического осмотра, а также принять новую систему корреляции баллов и скоростных показате-

[32]Кашинский В. В. По вопросу развития классов моделей–копий К–1 и К–2 [Рукопись из россыпи архива федерации автомодельного спорта г. Ленинграда и области <…>]. Ленинград. Середина1980–х гг.

лей — за каждый километр скорости начислять не один, а два балла. Прямым следствием редакции правил в указанном направлении должна была стать стабилизация промежуточных результатов спортсменов в пределах отыгрываемого за счёт скорости на кордодроме разрыва. Фактически, в целях сохранения высокой конкуренции, являющейся одним из основных факторов жизнеспособности какого бы то ни было направления спортивного автомоделизма, Кашинский предложил упростить, сделать более прозрачной и не допускающей разночтений систему оценки технической сложности модели, что в итоге должно было уравновесить значимость стендового и ходового этапов соревнований.

Несмотря на то, что намеченный Кашинским курс в то время не стал руководством к активным действиям со стороны Федерации автомодельного спорта СССР, он получил одобрение и последовательное развитие в качестве официальной позиции сообщества ленинградских автомоделистов.

В 1988 году по итогам собрания спортсменов, тренеров и судей, состоявшегося по окончании Чемпионата СССР в Минске, Владимиром Кашинским был подготовлен более подробный проект сбалансированной методики оценки копий на техническом осмотре. Лейтмотивом разъяснений (комментариев) к таблице оценки моделей-копий стала идея о необходимости отказа от поощрения уместных для стендовой, но откровенно излишних, не отражающих суть работы кордовика над действующей моделью подробностей (особенностей отделки салона, световой сигнализации специального электрооборудования и т.д.).

Этот принцип функциональной целесообразности, соединённый с критерием документально подтверждённого соответствия прототипу, имел особую значимость, в частности, при оценке силовой передачи и ходовой части модели. На основании строгого разграничения между отдельными узлами трансмиссии (например, раздаточными коробками и коробками отбора мощности), поощрительные баллы рекомендовалось выставлять только за те агрегаты, которые были включены в кинематическую цепь привода ведущих колёс либо обеспечивали передачу мощности двигателя к действующему дополнительному оборудованию.

В архиве Федерации автомодельного спорта Ленинграда и области, переданном в музей ЦДЮТТ «Охта», сохранился и черновик проекта рекомендаций. Рукопись В. Кашинского представляет собой более развёрнутый документ, в котором оказались отражены не вошедшие в итоговый

Мастера кордодрома.
В. Кашинский готовится к выполнению толчка модели пусковым штоком. Раскрутку обеспечивает Б. Афанасьев. 1970–е гг.





Старт модели с ходу: В. Кашинский поднятием руки сигнализирует судье о начале прохождения моделью зачётной дистанции 500 метров (8 кругов). В левой руке спортсмена – веник– традиционный инвентарь для остановки модели посредством воздействия на антенну остановочного устройства, перекрывающего подачу топлива в двигатель. 1970–е гг.



Участники Чемпионата СССР по автомодельному спорту.
Брянск, 1990 г.

проект вопросы, связанные с выработкой общей концепции оценки модельной техники на соревнованиях, а также раскрыты конкретные аспекты методики проведения технического осмотра. Так, например, во избежание спорных ситуаций, когда за один сложный, включающий несколько действующих шарнирных соединений, но вместе с тем представляющий собой единый функциональный блок в конструкции модели элемент (например, двухстворчатую дверь) начисляется несколько баллов, судейской комиссии было предложено придерживаться более взвешенного принципа рассмотрения техники, предполагавшего оценку того или иного узла в целом. В свою очередь для подтверждения исправного функционирования агрегатов трансмиссии наряду со способом частичной разборки модели, в данном случае не всегда целесообразным, были рекомендованы несложные и в то же время более информативные тесты. Так, например, на рабочее фрикционное сцепление указывала возможность ручного вращения колёс при искусственно заблокированном коленчатом вале двигателя. Для проверки межколёсных дифференциалов необходимо было выполнить обратную процедуру: заблокировать одно колесо моста и несколько раз провернуть второе, добившись соответствующего «отклика» мотора — прокручивания коленвала. Такими нехитрыми манипуляциями копиист мог убедительно, эффектно и, главное, не затягивая процедуру прохождения техкома, продемонстрировать корректную связь силового агрегата и ходовой части своей модели.

Подписанный сильнейшими кордовиками–копиистами СССР — наряду с ленинградским тандемом Кашинский–Пахомов в согласовании разъяснений принимали участие члены команды РСФСР А. Санков и С. Меркулов, представитель Киргизии Г. Гороховатский, А. Левочко из Казахстана, а также спортсмены сборных Украинской, Литовской и Таджикской ССР[33] – минский проект комментариев к правилам, имевший регулятивно-методический характер, фактически стал первым предвестником гораздо более радикальных изменений в классах копий. Уже в 1991 году на всесоюзных соревнованиях по автомодельному спорту в рамках X Спартакиады народов СССР, проходивших в Черкассах (УССР), в сообществе кордовиков-копиистов

[33]Письмо в Федерацию автомодельного спорта СССР, Всесоюзную коллегию судей по автомодельному спорту, ЦСАМК СССР с приложением проекта разъяснений к таблице оценки кордовых и радиоуправляемых моделей–копий автомобилей (на 4–х листах). Подготовил В. В. Кашинский. [Машинописный документ из россыпи архива федерации автомодельного спорта г. Ленинграда и области <...>]. Минск – Ленинград (?). 1988.

утвердилось разделяемое большинством спортсменов представление о дальнейшем пути развития дисциплины[34]. Приоритетным, направленным на сохранение необходимой для успешного функционирования класса массовости, был признан курс на значительное упрощение технической сложности моделей и переход к строительству, главным образом, скоростных копий спортивных автомобилей. Но в одночасье переориентировать, направить в необходимое русло класс, имевший устоявшиеся за несколько десятилетий традиции, было практически невозможно. Не отредактированные должным образом правила соревнований продолжали составлять благодатную почву для конфликтного сосуществования разных подходов к оценке копий, класс продолжал функционировать по инерции, преимущественно на «старом багаже», что в конечном итоге привело к его исключению из всероссийских соревнований в 1998 году. Одними из первых «забили тревогу» и начали активно действовать истинные подвижники этого направления с берегов Невы — Владимир Кашинский и Виктор Пахомов, в начале 2000-х годов сменивший друга на посту председателя городской федерации автомодельного спорта.

Во многом благодаря энтузиазму охтинцев, их плотному, последовательному взаимодействию с представителями российской федерации автомодельного спорта продолжавшийся несколько лет кризис был преодолён. Новые правила, способствовавшие утверждению сформулированной ещё в начале 90-х годов спортивной концепции развития классов копий, были составлены весьма демократично и обеспечивали возможность участия в соревнованиях всех ранее построенных моделей. Восстановленные в правах копии были возвращены в отечественный календарь сначала юношеских, а затем и взрослых соревнований по автомодельному спорту — начался современный этап развития этого замечательного направления. Продолжавшаяся около 30 лет эпоха проектирования и строительства сверхсложных, многомостовых копий, эпоха, яркой составляющей которой стало творчество В. Кашинского и В. Пахомова, осталась в прошлом, составив одну из интереснейших страниц истории отечественного автомоделизма.



Оценка эстетики автомоделей класса К-2 на этапе технического осмотра.
Брянск, 1990 г.

[34]Пахомов В. И. Модели копии (Некоторые сведения из истории развития моделей копий) // Рукопись очерка из подборки материалов, ранее размещённых на тематическом сайте Speedmodelcar.ru (2000-е гг., разработчик В. И. Пахомов, в настоящее время ресурс не доступен).

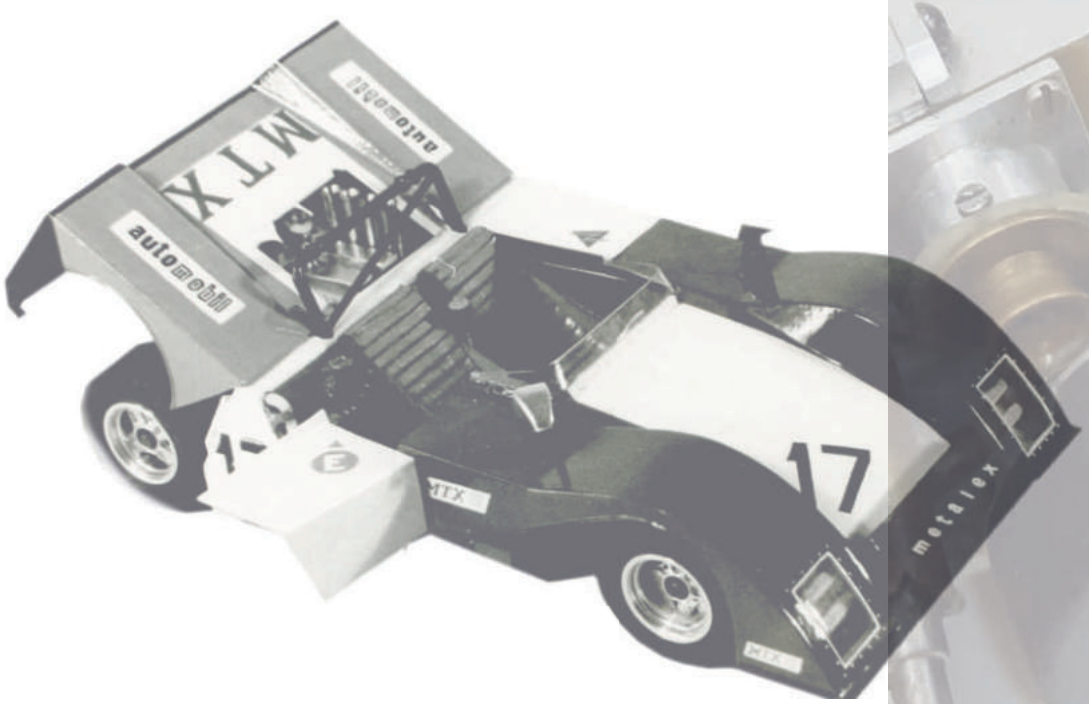


В. В. Кашинский – участник первых крупных соревнований на кордодроме СТК «Ижорец» в Колпино. 1994 г.

Согласно данным зачётной классификационной книжки последняя крупная победа в классе К–1 была одержана Владимиром Кашинским в 1990 году на Чемпионате СССР в Брянске, на котором спортсмен продемонстрировал рекордный для себя (и, судя по всему, на тот момент для всесоюзного класса копий 1,5 см^3) итоговый результат – 360, 074 баллов. За столь мощным аккордом, ознаменовавшим финал чемпионского десятилетия спортивной карьеры ленинградского мастера, последовал абсолютно закономерный, связанный с появлением в жизни Владимира Васильевича новых профессиональных вызовов и задач, спад результатов. Значительно снизивший интенсивность выступлений на уровне России Кашинский обратился к опыту своей спортивной молодости — выступлению в классе гоночных кордовых моделей с ДВС рабочим объёмом 5,0 см^3. В это же время сузилась география выездных стартов, а на смену родному для моделиста «Мототреку» в качестве основной площадки проведения крупных городских, всероссийских и международных соревнований в середине 1990–х годов пришёл кордодром в Колпино, строительство и открытие которого стало одним из ярчайших событий постсоветской истории автомодельного спорта на берегах Невы. В свою очередь спортивное наследие Владимира Кашинского всё более отчётливо закрепляло свою хронологическую сопряжённость с советским, ленинградским автомоделизмом, громкую славу которого он усердно преумножал на протяжении практически двух десятилетий.

За выдающиеся спортивные результаты, а также многолетнюю общественную деятельность В. В. Кашинский в разное время был награждён почётным значком «Л» комитета по физической культуре и спорту города Ленинграда, нагрудными знаками ДОСААФ СССР «За активную работу» и «Ветеран автомобильного спорта». На протяжении продолжительного периода выполнявший существенный объём организационно–административной работы в Федерации Владимир Васильевич как педагог в то же время неустанно трудился над решением, наверное, первоочередной задачи, которой являлась подготовка резервов, привлечение в техническое творчество способных ребят, готовых прийти на смену «золотому» поколению ленинградских спортсменов. Шестьдесят пять лет истории отечественного автомоделизма убедительно свидетельствуют о том, что именно такая подвижническая работа руководителей юношеских коллективов на

местах, представленная блестящим опытом эстонца Артура Ранда и литовца Генрикаса Висоцкаса, Романа Сергеевича Хабарова из подмосковного Жуковского и москвича Михаила Самвеловича Осипова, ленинградца Валентина Ефимовича Фёдорова, а также целой плеяды других выдающихся педагогов и тренеров, всегда являлась основным, не подлежащим замене двигателем, в непростых условиях обеспечивавшим стабильные обороты развития советского автомодельного спорта.



Глава II

В темпе юных



В 1979 году в трудовой книжке Владимира Кашинского появляется отметка о поступлении на работу в ДПШ № 2 Красногвардейского района на должность руководителя автомодельного кружка. Поскольку указанный документ на протяжении нескольких лет находился на хранении в отделе кадров основного места трудовой деятельности Владимира Васильевича – в ЦНИИ «Морфизприбор», восстановить точную хронологию начального, «совместительского» периода его педагогического пути оказалось непросто. Вместе с тем известно, что во второй половине 1970–х годов инженер успел поработать не только с юными красногвардейцами, но и, как мы уже отмечали в предыдущей главе, с коллективом начинающих автомоделистов Калининского района.

На базе филиала Дома пионеров и школьников № 1 Калининского района (ул. Брянцева) Владимир Кашинский вёл автомодельный кружок, в котором, однако, постановка полноценной работы с детьми по технике была затруднена по, наверное, самой распространённой, классической причине отсутствия необходимой материально-технической базы. Но уже тогда Владимиру Васильевичу удалось собственным опытом «проиллюстрировать» тезис, который он сформулирует гораздо позже, уже будучи директором ЦДЮТТ «Охта»: не столько инфраструктура и материальная база, объективно обеспечиваемые урегулированием вопроса целевого финансирования, сколько социальный заказ (т.е. востребованность у государства, родителей и детей) и наличие сообщества заинтересованных, глубоко осознающих свою миссию педагогов являются базовыми факторами развития технических видов спорта в среде учащихся[35]. Не имея в распоряжении профессиональных станков, Кашинский, вместе с тем, сумел сформировать у мальчишек Калининского района потребность в занятиях техническим творчеством, желание ставить перед собой и успешно решать сложные, по–настоящему вдохновляющие технические задачи, рождающиеся в тесном сотрудничестве с педагогом – старшим товарищем и наставником. О том, что юные калининцы были готовы в самом прямом смысле этого слова идти за своим руководителем, ярко свидетельствует совершенно замечательный сюжет «перекочёвки» приобщившихся к автомоделизму ребят по межрайонному маршруту ул. Брянцева – ул. Панфилова.



Команда автомодельной лаборатории Дома юного техника Красногвардейского района г. Ленинграда.
Первый ряд (слева направо): В. И. Пахомов, А. В. Кашинский, В. В. Кашинский, Б. Г. Афанасьев, авимоделист Михаил Фролов. Крайний справа во втором ряду – Владимир Бебеев – первый воспитанник лаборатории, одержавший победу на Первенстве СССР среди юношей (класс АС–1 – аэросани с ДВС 1,5 см3). Ленинград, кордодром стадиона ТВС «Мототрек». Конец 1970–х – начало 1980–х гг.

[35]Кашинский В. В. Технические виды спорта: состояние, проблемы и пути развития в Санкт – Петербурге // Техническое творчество: ресурсы и потенциал. Серия РОСТ. 2009. № 40. С. 36.

Кордодром в Таврическом саду.
Ленинград. 1980–е гг.





Кордодром в Таврическом саду.
Ленинград. 1980–е гг.



Руководитель команды ДПШ № 2 В. В. Кашинский ассистирует воспитаннику при настройке кордовой гоночной модели с воздушным винтом (аэросани) на городских соревнованиях в Таврическом саду. 1980–е гг.

Окончательный переход Владимира Кашинского в Дом юного техника на Охте, в котором, как мы помним, были созданы практически идеальные условия для занятий автомоделизмом, представлялся абсолютно закономерным, однако стал неожиданностью для занимавшихся в автомодельном кружке Калининского ДПШ ребят. Судя по всему, решение о завершении работы в филиале Владимир Васильевич согласовал с руководством внешкольного учреждения в период летних каникул, поэтому неудивительно, что вышедшие с отдыха моделисты были крайне озадачены, не встретив в мастерской педагога, к которому за несколько лет занятий успели прикипеть. Получить информацию о том, куда перешёл Кашинский, оперативно не удалось, но мальчишки не теряли надежды и дождались весьма оригинальной подсказки.

На одной из остановок общественного транспорта их внимание привлекли ребята с моделями самолётов или кораблей в руках, которые садились в трамвай и ехали со своими великолепными работами в неизвестном направлении. Ничто не мешало бывшим воспитанникам Кашинского удовлетворить своё любопытство и проследовать тем же путём. Так, с несколькими пересадками автомоделисты и добрались до четырёхэтажного здания ДПШ на Панфиловой улице, проделав, надо заметить, весьма неблизкий путь. Каково же было удивление Владимира Васильевича, когда в лабораторию ввалилась вдохновлённая ватага калининцев! С двойной энергией и энтузиазмом вновь ставшие кружковцами ребята влились в жизнь охтинского коллектива, готовившегося вступить в самое яркое десятилетие своей истории.

На занятиях в кружке ДПШ № 2 Красногвардейского района В. В. Кашинский увлеченно работал с ребятами над проектированием и строительством пользовавшихся особой популярностью в юношеском автомоделизме комнатных моделей с микроэлектродвигателями (класс ЭЛ–2), а также моделей с воздушным винтом и двигателем внутреннего сгорания — аэросаней и аэромобилей. Становление классов моделей с винтомоторными силовыми установками пришлось на вторую половину 1960–х годов. Их интенсивное и довольно широкое распространение было обусловлено простотой изготовления (автосани представляли собой отличную школу получения юными автомоделистами первого опыта работы с ДВС) при заложенной в концепции данной техники универсальности шасси. Возможность замены колёс на полозья–коньки расширило перспективу дальнейшего развития автомоделизма как всесезонного технического вида спорта[36].

[36]Бехтерев Ю. Г. На старте автомодели. М.: ДОСААФ. 1977. С. 69–78.

Традиционной площадкой проведения зимних городских первенств по автомодельному спорту в своё время был кордодром в Таврическом саду (модели запускали на специально подготовленной круговой ледовой дорожке), а одними из сильнейших моделистов–саночников – воспитанники Владимира Васильевича Кашинского, на протяжении десяти лет удерживавшие высшую строчку итогового протокола соревнований[37]. Успехи охтинской команды были обеспечены кропотливой подготовкой к стартам в лаборатории, в ходе которой особое внимание коллектив уделял работе с винтомоторной группой саней, а также систематически оттачиваемыми на тренировках и соревнованиях навыками эксплуатации модельной техники в непростых условиях зимнего сезона.

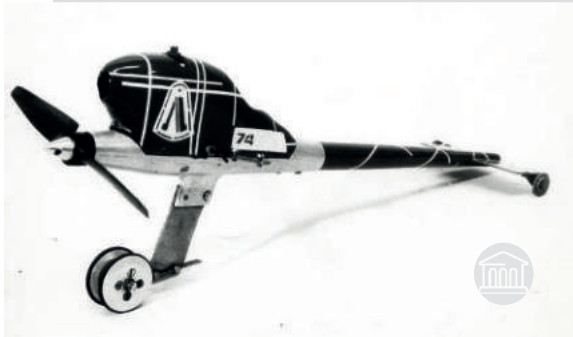
Несмотря на отмеченную выше популярность, следует отметить бытование в среде руководителей кружков различных точек зрения на данное направление в автомоделизме. Строительство аэромобилей, предполагавшее специфическую работу на стыке авто–и авиамодельного спорта, как не совсем целесообразное занятие могло иметь второстепенное значение в программе подготовки юных автомоделистов, утвердившейся в том или ином творческом объединении. С другой стороны, известна и оценка моделей с винтом как «самого честного» класса в юношеском автомоделизме: в силу своей относительной простоты такая техника зачастую оказывается по силам начинающим разработчикам, которые выходят на старт с моделями, действительно являющимися результатом самостоятельного труда.

Опыт работы групп В. В. Кашинского являет собой яркий пример эффективного включения практики проектирования и строительства моделей с воздушным винтом в методику подготовки автомоделистов–кордовиков. Наряду с копиями чехословацких гоночных автомобилей аэросани и аэромобили могут быть по праву причислены к наиболее характерной, определяющей творческую специализацию коллектива технике. Развивая затронутую выше тему соединения в этом пограничном направлении авто– и авиамодельной проблематики, следует обратить внимание на то, что его столь успешное развитие в стенах охтинской лаборатории в значительной степени было обусловлено именно плодотворным сотрудничеством с ленинградскими авиамоделистами.

[37]Боброва О. Плывет, плывет кораблик // Ленинградская правда. 1980–е гг. (?) [Газетная вырезка со статьёй, посвящённой ДПШ № 2 Красногвардейского района г. Ленинграда] // Из архива семьи Кашинских.

В. В. Кашинский с моделью–копией аэросаней на зимних юношеских соревнованиях по автомодельному спорту. При работе с техникой автомоделисты могут использовать специальные защитные нарукавники. 1980–е гг.





Гоночная кордовая автомодель с воздушным винтом (аэромобиль), подготовленная к Всесоюзным соревнованиям воспитанниками В. В. Кашинского.
На корпусе эмблема Дворца пионеров им. А. А. Жданова и сборной команды города Ленинграда. 1980–е гг.

Работы коллектива автомодельной лаборатории ДПШ № 2 на отчётной выставке технического и прикладного творчества учащихся Красногвардейского района.
Модели–копии аэросаней. В центре – копия отечественных аэросаней КМ–4 (разработка воспитанника кружка Игоря Нечаева). Середина 1980–х гг.





«Porshe»– кордовая автомодель–копия с ДВС 2,5 см3 (КМД) класса «Ралли» (соревнования на регулярность движения).
Работа воспитанников кружка В. В. Кашинского. Середина 1980–х гг.



«Темп»– кордовая гоночная автомодель с ДВС 2,5 см3.
Построена из комплектующих популярного отечественного набора–посылки «Темп» воспитанниками кружка В.В. Кашинского. Середина 1980–х гг. Фото А. Хесхуса

Ещё в конце 1970–х годов к работе над моделями с воздушным винтом были привлечены Михаил Фролов и Виталий Чиков — талантливые ребята, воспитанники сильного авиамодельного кружка, работавшего на базе ДК «Ленсовета» под руководством кандидата в мастера спорта, члена сборной города по авиамодельному спорту Леонида Михайловича Михайлова. Будучи опытными мотористами, парни помогли охтинцам наладить работу с компрессионными (дизельными) двигателями внутреннего сгорания – согласно правилам, именно такими силовыми агрегатами должны были быть оборудованы модели автосаней. В связи с необходимостью решения более сложных конструкторских и технологических задач со временем в «шестёрке» стал исправно появляться и наставник ребят, в 1980 году присоединившийся к трудовому коллективу Дома юного техника в качестве руководителя авиамодельной лаборатории. Объединив усилия, секции вели успешную, взаимополезную работу, связанную с подготовкой модельной техники к стартам: занимались настройкой топливных систем и резонансных труб, доводкой двигателей внутреннего сгорания. При этом сотрудничество вовсе не ограничивалось станами лабораторий: Л. М. Михайлов неоднократно выезжал с командой Кашинского на тренировки и соревнования, будучи активным соучастником и свидетелем ярких побед коллектива.

Всерьёз подружившиеся с автомоделизмом ребята концентрировались на работе с более сложной техникой: автомоделями с ДВС — гоночными кордовыми, моделями классов «Темп» и «Ралли», а также копиями спортивных автомобилей, прототипами для которых становились по преимуществу образцы зарубежного автопрома. Наряду с подробно описанными в предыдущей главе гоночным машинами Чехословакии среди разработок охтинского коллектива можно было встретить копии болидов британской компании Lotus, а также модели, прототипами для которых стали спортивные автомобили французского производителя Alpine (Renault Alpine), хорошо известного братьям Кашинским ещё со времён занятий в автомодельном кружке Дворца пионеров. Хорошим подспорьем для только вышедших на новый уровень спортсменов являлся формирующийся в каждой лаборатории фонд технологической оснастки, выполненных предшественниками моделей, их комплектующих, составных частей (корпусов, рам-поддонов, узлов трансмиссии и подвески и др.), практика использова-

ния, доработки которых обеспечивала постепенную подготовку моделиста к самостоятельному решению сложных конструкторских задач. В качестве силовых агрегатов юные моделисты, как правило, применяли популярные отечественные компрессионные моторы МК–17, КМД, а также ряд других серийных дизельных микродвигателей, при форсировании которых ребята всегда могли получить грамотную рекомендацию, практическую помощь от своего наставника, имевшего, как мы помним, серьёзный опыт работы с «движками» собственной конструкции.

При строительстве копий особое внимание уделялось технической эстетике. Демонстрируя уверенное владение металлообрабатывающими станками, юные моделисты отрабатывали довольно сложную технологию изготовления колёсных дисков, самым тщательным образом производили формовку и окраску кузова, при помощи самостоятельно подготовленных трафаретов аккуратно размещали на корпусе модели дополнительные надписи и эмблемы. Эта скрупулёзность, внимание к деталям, дизайну, всегда отличала ленинградскую школу автомоделизма, лучшие традиции которой Владимир Кашинский стремился передать своим воспитанникам.

Охтинским ребятам действительно посчастливилось заниматься в кружке, руководителями которого оказались мастера именно копийных классов. В отличие от гоночных моделей, всегда привлекавших разработчиков головокружительными скоростями, высоким накалом спортивной борьбы, довольно демократичной конструкцией болидов, строительство кордовых копий всегда считались более сложным, излишне (и даже неоправданно!) трудоёмким занятием. Уже в 1980–е годы копиисты составляли сравнительно немногочисленное, в некотором смысле элитное сообщество, усилиями представителей которого развивалось направление, так и не получившее распространения за рубежом и таким образом сформировавшее одно из наиболее ярких, самобытных явлений отечественного, прежде всего, советского автомодельного спорта.

В то же время работа над копиями обладала довольно мощным потенциалом, перспективами развития именно в системе внешкольного образования. Грамотно поставленная задача строительства копии создавала условия, в которых юный моделист должен был проявить себя не только как разработчик–конструктор, дизайнер и умелый мастер–технолог, но и как исследователь, в ходе самостоятельной поисковой работы по сбору и

Диплом команде автомодельной лаборатории ДПШ № 2 – призёру Первенства Ленинграда среди школьников в классах «Аэросани». 1988 г.


ДИПЛОМ
ВТОРОЙ СТЕПЕНИ
ЛЕНИНГРАДСКИЙ ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДВОРЕЦ ПИОНЕРОВ ИМЕНИ А. А. ЖДАНОВА
НАГРАЖДАЕТ



Работы коллектива автомодельной лаборатории ДПШ № 2. В центре – радиоуправляемая модель свободной конструкции с электродвигателем (класс РЦБ). В первом ряду слева – кордовая модель–копия автомобиля RenaultAlpine с ДВС 1,5 см3 (разработка Сергея Кудрявцева). Кадр слайд–фильма «Наш Дом» (1982 г.)


ДИПЛОМ
ПЕРВОЙ СТЕПЕНИ
ЛЕНИНГРАДСКИЙ ОРДЕНА ТРУДОВОГО КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДВОРЕЦ ПИОНЕРОВ ИМЕНИ А. А. ЖДАНОВА
НАГРАЖДАЕТ

Диплом команде автомодельной лаборатории ДПШ № 2 – победителю традиционных лично–командных соревнований автомоделистов–школьников (комнатные модели класса ЭЛ–2). 1988 г.

Разработки коллектива автомодельной лаборатории ДПШ № 2: кордовые модели–копии.
Кадр слайд–фильма «Наш Дом» (1982 г.)





Работа над корпусами моделей–копий БРДМ–1 в кружке педагога В. В. Кашинского. 1982 г.

изучению информации о прототипе открывавший прежде всего для самого себя ранее неизвестный образец техники. В ходе практической работы над моделью знания о копируемом автомобиле повышались до экспертного уровня. Это было необходимым условием уверенного прохождения этапа технического осмотра, на котором от судей порой можно было услышать самый заковыристый вопрос, а также перехода к подлинно творческой деятельности, связанной с разработкой оригинальных решений при копировании агрегатов и узлов прототипа.

Как и во всех других модельных направлениях технического творчества неотъемлемой составляющей рабочей программы кружков автомобильного моделизма являлось копирование образцов исторической и современной отечественной военной техники. Под руководством В. В. Кашинского ребята строили модели легендарных боевых машин времён Великой Отечественной войны – копии аэросаней НКЛ–26, грузовика ГАЗ–56 и самоходной противотанковой пушки КСП–76, также производившейся горьковчанами. Линейка наиболее востребованных автомоделистами прототипов современной боевой техники, как мы помним, также была полностью сформирована военными разработками конструкторского бюро Горьковского автомобильного завода: активно копируя бронированные разведавательно–дозорные машины (БРДМ–1 и БРДМ–2), пристально наблюдая за работой педагогов над сложными моделями бронетранспортёров БТР–60ПА мальчишки углубленно изучали ту технику, с которой большинству из них предстояло вплотную столкнутся во время службы в рядах Советской Армии. Будучи универсальной школой технической подготовки учащихся, создание копий, таким образом, удачно соединяло спортивную и творческую составляющие автомоделизма, несло ярко выраженные элементы военно–патриотического воспитания и профессионально–технического образования молодежи, представляя направление, которое в век глобальной автомобилизации было сложно упрекнуть в оторванности от насущных проблем развития народного хозяйства, укрепления обороноспособности советского государства.

В отличие от основной сборной в 1970–е годы юношеская команда Ленинграда на всесоюзных стартах выступала не столь успешно, но вместе с тем демонстрировала усердное продвижение к высшим ступеням пьедестала. Благодаря энтузиазму и педагогическому таланту Владимира Васильевича Кашинского объединение автомоделистов ДПШ №2 являлось одним из немногих коллективов, всегда ставивших перед собой не только

учебные, но и серьёзные спортивные цели. Уже тогда, на рубеже 1970 – 80–х годов автомодельная лаборатория на Охте стала играть определяющую роль в комплектовании и подготовке юношеской сборной города по автомодельному спорту[38].

Поскольку основными участниками молодёжных первенств были пионеры–школьники, календарь наиболее представительных всесоюзных стартов, как правило, проводившихся в течение нескольких дней, совпадал с периодами продолжительного отдыха учащихся – зимними и летними каникулами. Под руководством тренеров сборной В. Е. Фёдорова и В. В. Кашинского юные автомоделисты Ленинграда открыли для себя немало уголков Советского Союза. В рамках ежегодного новогоднего турне сильнейшие саночники города выезжали в Псков, Ярославль, Брянск, а также в отдалённые центры автомодельного спорта Сибири – Омск и Тюмень.

Летние месяцы, в свою очередь, были временем посещения городов Украины и Белоруссии, Прибалтики, советских республик Закавказья и Средней Азии, в которых сформировались сильные школы автомоделизма. Традиционными местами проведения юношеских соревнований были кордодромы и площадки для запуска радиоуправляемых моделей в Минске и Николаеве, Вильнюсе и Таллине, Ташкенте и Баку.

За первое десятилетие существования лаборатории около пятидесяти пионеров выполнили норматив 2–3 разрядов, десять воспитанников стали обладателями 1 разряда по автомодельному спорту, а трое подающих надежды ребят доросли до звания «кандидат в мастера спорта СССР». Об этом коллектив кружка с гордостью сообщал в рукописном рапорте, подготовленном к торжественному празднованию десятилетия ДПШ и кратко освещающем основные достижения юных автомоделистов, среди которых долгожданным, в известной мере историческим событием стала первая победа в личном зачёте на юношеском Первенстве СССР, одержанная в 1981 году в классе аэросаней с ДВС 1,5 см^3 Владимиром Бебеевым. Модель, с которой предстояло стартовать Володе, по воспоминаниям Л. М. Михайлова, дорабатывали в поезде по дороге на соревнования, усердно готовясь к очередному противостоянию с принципиальными соперниками – традиционно сильными представителями сборной РСФСР, которое на этот раз всё–таки увенчалось триумфом, командным ликованием охтинцев.

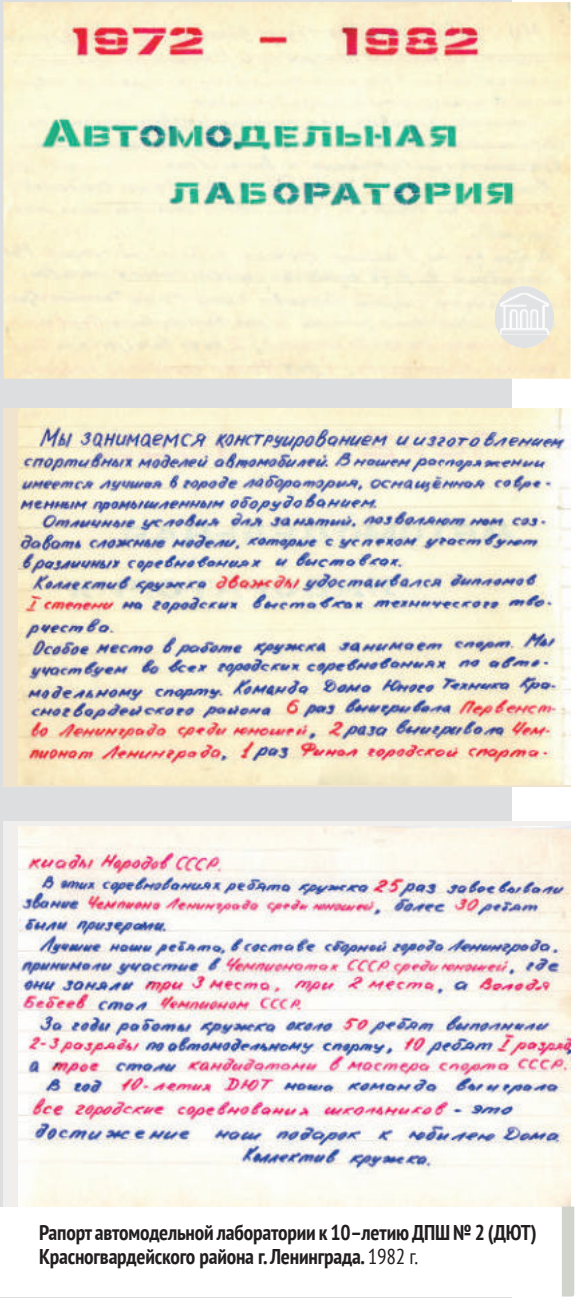
[38]Гусев Е. М. Отчёт о состоянии автомодельного спорта в г. Ленинграде и области в период 1978–79 года. Л.2. [Машинописный документ из россыпи архива федерации автомодельного спорта г. Ленинграда и области <...>]. Ленинград. 1979 г

Вымпел Всесоюзных зимних юношеских соревнований по автомодельному спорту в классах «Аэросани».
Омск, 1982 г.





Афиша Всесоюзных юношеских соревнований по автомодельному спорту в классах «Аэросани».
Ярославль, 1986 г.



Рапорт автомодельной лаборатории к 10-летию ДПШ № 2 (ДЮТ) Красногвардейского района г. Ленинграда. 1982 г.

Постепенный прогресс команды учащихся Ленинграда на всесоюзных первенствах довольно отчётливо прослеживается по материалам журнала «Моделист-конструктор». Если на протяжении 1970–х годов сборная не могла конкурировать с крепкими командами Украины, РСФСР, Грузии и Азербайджана, то уже в следующем десятилетии имена юных ленинградских автомоделистов стали регулярно появляться в репортажах, выдержках из итоговых протоколов соревнований, публиковавшихся на страницах журнала. На основании сопоставления выявленных имён с представленными в собрании музея ЦДЮТТ «Охта» источниками – наградной документацией, списками спортсменов, записями в рабочей тетради руководителя автомодельной лаборатории ДПШ – среди призёров соревнований удалось идентифицировать немало воспитанников Владимира Васильевича Кашинского.

Так, летом 1981 года на XVIII первенстве СССР по автомодельному спорту среди юношей достойно представили Ленинград выступавшие на домашнем «Мототреке» моделисты Красногвардейского района[39]. В конкурентной борьбе с традиционно сильными спортсменами из республик Прибалтики, «сборниками» РСФСР и Азербайджана серебряными призёрами в классах кордовых моделей-копий стали Сергей Кудрявцев, в тот период выходивший на старты со своей удачной полуторакубовой копией спортивного автомобиля «Рено», и Вячеслав Балестин. Выполнившие в соревновательном сезоне 1981 года нормативы кандидатов в мастера спорта ребята поддержали марку родной лаборатории, в стиле Кашинского захватив лидерство по итогам проведения технического осмотра, однако удержать преимущество на кордодроме всё же не смогли: победители были чуть лучше ходом. В классе аэромобилей с ДВС 2,5 см^3 на третью ступень пьедестала почёта поднялся ещё один охтинец – Александр Николаев, сумевший разогнать модель до 102 км/ч.

На страницах популярного журнала нашли отражение и некоторые сюжеты из истории выездов юношеской сборной города на зимние соревнования (модели аэросаней), где подготовленные В. В. Кашинским спортсмены довольно успешно выступали как в гоночных дисциплинах, так и в классах копий. В лучших традициях лаборатории, например, была исполнена модель отечественных аэросаней КМ–4 – самого популярного у советских автомо-

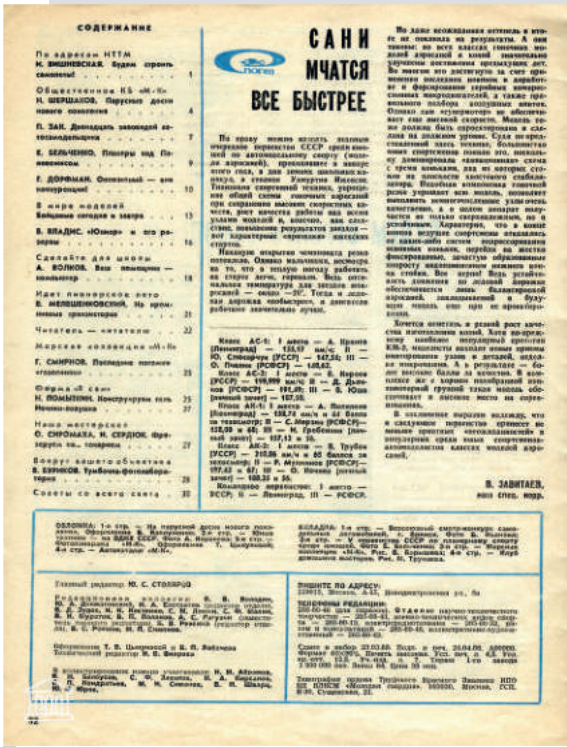
[39] Огарков Р. Невские старты // Моделист–конструктор. 1982. № 1. С. 33.

делистов–саночников прототипа, к которому обратился Игорь Нечаев. С этой моделью спортсмен в 1984 году вышел на старт XV лично-командного зимнего первенства СССР среди юношей (г. Псков). Среди выставленной на соревнования техники аэросани Нечаева выделялись «тщательностью изготовления и отделки», что было отмечено в репортаже «Моделистаконструктора», опубликовавшего фотографию удачной модели юного ленинградца[40].

Сообщает «М–К» и об успешном выезде команды учащихся с невских берегов в столицу Удмуртии Ижевск, состоявшемся в начале января 1988 года. Тогда в личном зачёте чемпионами юношеского первенства СССР по автомодельному спорту в классах аэросаней стали талантливые воспитанники ДПШ Красногвардейского района: Александр Кренёв, модель которого развила скорость 155, 17 км/ч, одержал победу в классе АС–1 (аэросани с ДВС 1, 5 см^3); лучшее же выступление в классе саней-копий с аналогичной кубатурой двигателя (класс АК–1) продемонстрировал Андрей Полелеев, разогнавший модель до 158, 74 км/ч[41].

Помимо указанных ребят во второй половине 1970–х – начале 80–х годов многократными победителями и призёрами городских соревнований становились подготовленные В. В. Кашинским моделисты Сергей Спицын и Вадим Балаев. В классе кордовых автомоделей-копий с ДВС 2,5 см^3 (К–2) на первенствах Ленинграда и Прибалтики, а также на всесоюзном уровне отлично себя проявили кандидат в мастера спорта Сергей Ушал и перворазрядник Валерий Лабецкий. Среди «универсалов» можно упомянуть Александра Кочина, который имел опыт успешного выступления в классах аэросаней–копий, радиоуправляемых моделей, а также кордовых копий с ДВС 1,5 см^3.

Наиболее сильные, опытные представители объединения получали приглашение и в основную сборную города. Так, в списке кандидатов в команду г. Ленинграда и области по автомодельному спорту на сезон 1986 года можно увидеть имена сразу нескольких воспитанников Кашинского, некоторые из которых уже окончили 8 классов школы, но не утратили связь с родным коллективом, сполна реализуя возможность заниматься в кружках системы народного образования до 18 лет. Молодое поколение кордовиков-копиистов в составе сборной представляли уже отмечавши-

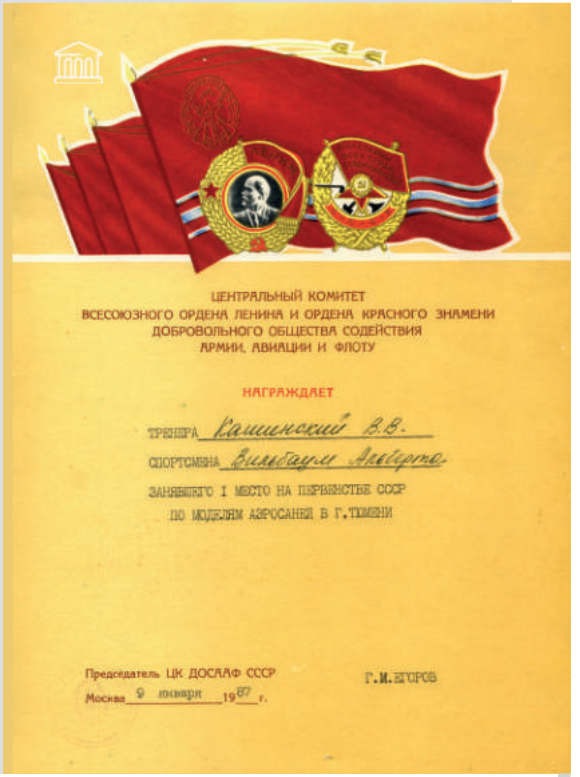

СОДЕРЖАНИЕ

САНИ МЧАТСЯ ВСЕ БЫСТРЕЕ

Материал журнала «Моделист–конструктор» (№ 6 за 1988 г.)

[40]Всесоюзные соревнования по автомоделям с воздушным винтом [XV лично–командное первенство зимнее первенство СССР среди юношей (модели аэросаней), г. Псков, январь 1984 г.] // Моделист – конструктор. 1984. № 5. С. 3 (обложка).

[41]Сани мчатся все быстрее//Моделист – конструктор. 1988. № 6. С. 32.



ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ
ВСЕСОЮЗНОГО ОРДЕНА ЛЕНИНА И ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ
ДОБРОВОЛЬНОГО ОБЩЕСТВА СОДЕЙСТВИЯ
АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ

НАГРАЖДАЕТ

ТРЕНЕРА Кашинский В.В.

СПОРТСМЕНА Вильбаум Альберта

ЗАНЯВШЕГО I МЕСТО НА ПЕРВЕНСТВЕ СССР
ПО МОДЕЛЯМ АЭРОСАНЕЙ В Г.ТЮМЕНИ

Председатель ЦК ДОСААФ СССР Г.И.ЕГОРОВ

Москва 9 января 1987 г.

Грамота за подготовку победителя Первенства СССР (модели аэросаней) в г. Тюмени.
Москва, 1987 г.

еся выше красногвардейцы А. Полелеев (КМС) и А. Кренёв (1 разряд), а также перворазрядник Александр Алексеев. В классе гоночных кордовых моделей с ДВС 1,5 см^3 наряду с корифеями ленинградского автомоделизма Анатолием Медведевым и Борисом Афанасьевым был заявлен студент СПТУ–46, кандидат в мастера спорта Михаил Малышев. Особые надежды возлагались и на товарища Михаила по училищу, перспективного моделиста Альберта Вильбаума — единственного «сборника», выступавшего в классе аэромобилей с ДВС 2,5 см^3. И Альберт не подвёл, одержав уверенную победу на кордодроме в г. Краматорске (УССР) – новой площадке, появившейся на карте автомодельных стадионов Советского Союза только в 1984 году. Со скоростью 161,001 км/ч модель Вильбаума промчалась по бетонному кольцу, в 1986 году впервые принимавшему первенство СССР – «всесоюзный дебют краматорского кордодрома»[42] для ленинградца и его тренера Владимира Кашинского сложился удачно!

Как видно, занимавшиеся в лаборатории на протяжении нескольких лет кружковцы могли попробовать свои силы в работе с модельной техникой самых разных классов. По мере обретения опыта успешного выступления на городских и всесоюзных соревнованиях ребята зачастую сосредотачивались на каком-то одном направлении (классе), целенаправленно совершенствуя своё спортивноконструкторское мастерство в процессе систематической работы с обеспечивавшими наиболее высокий и стабильный результат моделями. При этом на каждом этапе становления юного автомоделиста В. В. Кашинский был предельно внимателен к индивидуальным устремлениям воспитанников, всегда поддерживал и направлял в нужное русло их самостоятельную творческую деятельность.

На волне развития в советском автомодельном спорте классов радиоуправляемых моделей, во второй половине 1970–х годов в лаборатории ДПШ началась работа по строительству дистанционно управляемых машин, к которым проявили вполне объяснимый интерес старшие, не первый год занимавшиеся в кружке ребята. Эта, безусловно, зрелищная, обладающая своей спецификой дисциплина, однако, осталась для коллектива охтинских автомоделистов периферийной, что в значительной степени было обусловлено спортивной специализацией педагогов. Яркий личный

[42]Всесоюзные соревнования автомоделистов в г. Краматорске [Всесоюзный дебют краматорского кордодрома] // Моделист – конструктор. 1986. № 11. С. 3 (обложка).

пример энтузиаста кордового автомоделизма В. В. Кашинского оказывал естественное влияние на интересы и предпочтения его воспитанников, способствуя процветанию лаборатории как надёжного оплота этого классического направления, в отличие от радиоуправляемых и трассовых моделей имевшего более глубокие корни развития в истории отечественного и мирового автомодельного спорта.

Насыщенная жизнь объединения привлекала в стены лаборатории всё больше ребят: если согласно перспективному плану на 1983–84 учебный год в семи группах должны были заниматься 93 моделиста, то к концу десятилетия количество групп возросло до десяти, а общая численность воспитанников приближалась к 150-ти[43]. Сарафанное радио исправно несло весть о кружке в Доме юного техника по школам района: занимавшиеся у Владимира Васильевича Кашинского ребята охотно рассказывали о своём увлечении одноклассникам, могли продемонстрировать на уроке труда собственноручно построенную модель, что, конечно же, вызывало у товарищей неподдельный интерес, а зачастую и способствовало проблеску естественной мысли: «А не попробовать ли самому?». Привести в кружок друзей — замечательная, сформировавшаяся на заре советского юношеского автомоделизма традиция и в 1990–2000-е годы наряду с активно задействовавшими ресурсы СМИ ежегодными рекламными кампаниями ЦТТ «Охта» продолжала оставаться одним из основных факторов успешного комплектования учебных групп автомодельной лаборатории.

Регулярному притоку пытливых красногвардейцев, конечно же, способствовали выставки технического и прикладного творчества, являвшиеся основной формой публикации результатов деятельности кружков. В советский период истории учреждения сложилась традиция проведения, как минимум, двух выставок в год — организуемой в рекламных целях экспозиции в сентябре и итогового районного смотра в апреле–мае, в котором принимали участие коллективы Дома юного техника, школ и учебно-производственных комбинатов. Имевший дополнительную нагрузку старшего преподавателя отдела техники Владимир Васильевич Кашинский принимал самое активное участие в работе оргкомитета и жюри районной


ЗА НАШУ СОВЕТСКУЮ РОДИНУ!

ГРАМОТА

ВСЕСОЮЗНОЕ ОРДЕНА ЛЕНИНА И ОРДЕНА КРАСНОГО ЗНАМЕНИ ДОБРОВОЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО СОДЕЙСТВИЯ АРМИИ, АВИАЦИИ И ФЛОТУ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ДОСААФ ЛАТВИЙСКОЙ ССР

НАГРАЖДАЕТ

тренера команды г. Ленинграда тов. Клинтинского

г. Рига

9 сентября 1984 г.

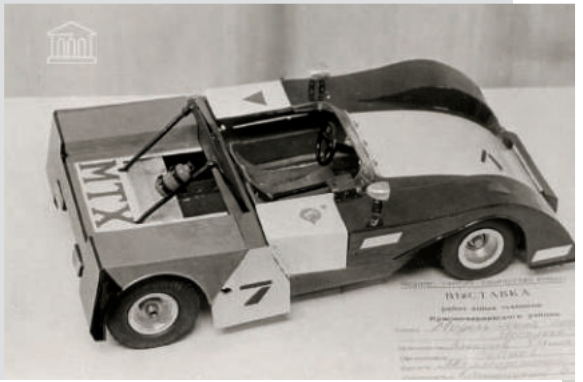
Зам. председателя ЦК ДОСААФ Латвийской ССР О. ГАЛИНС

Грамота тренеру сборной Ленинграда за активное участие в проведении этапа Чемпионата Прибалтики в классах радиоуправляемых автомоделей. Рига, 1984 г.

[43]См.: Перспективные планы работы Дома пионеров № 2 (Дома юного техника) Красногвардейского района на 1983–84, 1986–87 учебные годы. Учебно-воспитательная работа. [Машинописные документы из россыпи материалов архива ЦДЮТТ «Охта», переданных для регистрации в основной фонд музея «Из истории технического творчества Ленинграда – Петербурга].

Награждение участника районной выставки, воспитанника автомодельной лаборатории ДПШ № 2 Михаила Малышева. Начало 1980–х гг.





МТХ (Metalex) – кордовая автомодель–копия с ДВС 2,5 см3 (класс К–2). 1980–е гг.



На отчётной районной выставке технического творчества учащихся выступает руководитель автомодельной лаборатории ДПШ № 2 В. В. Кашинский. В руках педагога: комнатная автомодель–копия класса ЭЛ–2 и аэромобиль. 1980– е гг.

выставки, которая, как известно, для многих талантливых ребят становилась трамплином к участию в городском и даже всесоюзном смотрах.

В плане развития автомоделиста, равно как и юного представителя любого другого технического вида спорта, выставки в отличие от соревнований давали не так много, однако недооценивать это направление работы было недопустимо: в системе народного образования именно такие смотры были одним из основных индикаторов, на основании которых оценивали уровень подготовки и творческие достижения учащихся, а также профессиональную квалификацию педагогов-руководителей. Всегда ответственно подходившие к подготовке экспонатов — наиболее удачных, отличающихся высокой культурой отделки моделей (а таких искусные охтинские копиисты, как мы помним, строили немало!) – воспитанники В. В. Кашинского были постоянными участниками, многократными призёрами районных выставок и городских смотров, в частности, дипломантами выставки работ юных техников Ленинграда 1988 года, проводившейся под лозунгом «Юные техники и исследователи — Родине!» и приуроченной ко дню рождения Всесоюзной пионерской организации им. В. И. Ленина. Высокие результаты, демонстрировавшиеся ребятами как на выставках, так и на кордодромах, убедительно свидетельствовали о том, что руководителю лаборатории удалось найти баланс между приоритетами и требованиями двух «администраторов» юношеского автомоделизма в СССР: ведением массовой учебно–воспитательной, досуговой и профориентационной работы, предписывавшейся системой народного образования, и решением исходившей от спорткомитетов и подразделений ДОСААФ задачи подготовки мастеров технических видов спорта, готовых укрепить трудовые и оборонные резервы страны.

Отмечая серьёзные успехи коллектива лаборатории на всех фронтах развития отечественного юношеского автомоделизма, следует обратить внимание на то, что не только ребятам повезло с руководителем, но и самому Владимиру Васильевичу судьба послала действительно талантливых, восприимчивых, незаурядных воспитанников. Яркий пример — Андрей Полелеев, неоднократно упоминавшийся выше в связи с победными стартами охтинской молодёжи. Целеустремлённый, вдумчивый, подающий надежды автомоделист, по словам Л. М. Михайлова, выделялся не только своими тех-

ническими знаниями и навыками, но и одной совершенно замечательной способностью — виртуозным обращением со всемирно известной головоломкой, тогда, в начале 1980-х годов только появившемся в СССР кубиком Рубика. На соревнованиях Андрей развлекал окружающих, охотно демонстрируя своё мастерство: неизменно приводя публику в восторг Полелеев затрачивал на сборку магического кубика всего несколько минут. Чтобы понять предпосылки формирования этого умения юноши достаточно поинтересоваться местом его учебы в школьный период, взяв в руки всё тот же список кандидатов в сборную Ленинграда по автомодельному спорту 1986 года. Школа № 239 на Кирочной улице — одна из первых в СССР специализированных физико-математических школ, ныне Президентский физико-математический лицей, в котором в разное время учились гениальный математик-затворник Григорий Перельман, легендарная актриса театра и кино Алиса Бруновна Фрейндлих, мэтр отечественного рока Борис Гребенщиков и, насколько бы контрастно это ни звучало, Андрей Полелеев – по-настоящему одарённый воспитанник охтинской лаборатории, под руководством своего наставника В. В. Кашинского блестяще соединивший свой талант, выдающиеся математические способности с мастерством моделиста.

Многолетняя творческая работа в лаборатории, поездки, совместные выступления на соревнованиях способствовали формированию в коллективе кружка совершенно особых отношений, выходивших за формальные рамки образовательного процесса: здесь было место настоящей мужской дружбе, по-отцовски искренней поддержке, подлинно командной сплочённости. Вполне естественно, что эта полнокровная, бьющая через край жизнь сообщества вдохновлённых жаждой творческого поиска единомышленников не укладывалась в «сухой» регламент недельного расписания и академических часов. Один из завсегдатаев лаборатории на рубеже 1970 – 80-х годов Сергей Ушал вспоминает, что наиболее увлеченные ребята охотно посвящали любимому занятию всё свободное время: посещали кружок практически ежедневно и занимались до позднего вечера.

В атмосфере лаборатории гармонично сочетались безупречный порядок, высокая трудовая дисциплина[44] и разливавшаяся с катушек магнитофона «Днепр» музыка любимых зарубежных и отечественных исполнителей

В. В. Кашинский работает с лидером юношеского коллектива Андреем Полелеевым.
Кадр слайд-фильма «Наш Дом» (1982 г.)





Здание ДПШ № 2 (ДЮТ) Красногвардейского района г. Ленинграда на Панфиловой улице.
Кадр слайд-фильма «Наш Дом» (1982 г.)

Команда автомодельной лаборатории ДПШ № 2 на трибунах городского кордодрома. Ленинград, стадион ТВС «Мототрек». Конец 1970–х – начало 1980–х гг.





В. В. Кашинский проводит построение участников юношеских соревнований по автомодельному спорту. Ленинград, стадион ТВС «Мототрек». Вторая половина 1980–х гг.

Владимира Васильевича, нередко дополнявшая дружный металлический «оркестр» станков. Старшие ребята строили свои модели под The Rolling Stones, Deep Purple, Владимира Высоцкого, «Машину времени», а также ранние записи коллективов Ленинградского рок–клуба. Эта любовь руководителя кружка к хорошей музыке, качественному звуку имела наследственный характер. Истинным меломаном и знатоком звуковоспроизводящей аппаратуры был отец моделиста Василий Фёдорович Кашинский: дома часто крутили бобины с записями выдающихся отечественных и зарубежных певцов первой половины – середины XX века.

Среди неформальных традиций, имеющих вместе с тем особое значение для реконструкции образа жизни охтинского коллектива, следует отметить организацию чаепитий. Совершенно необходимые активно растущим мальчишкам, проводившим в лаборатории по нескольку часов к ряду, такие паузы формировали особое пространство дружеского общения, участниками которого зачастую становились ребята разных возрастных групп. Мастерами чайной церемонии являлись, как правило, старшие воспитанники, для которых мастерская успела стать вторым домом. Расположившись в глубине лаборатории на примыкающих к окнам верстаках Владимир Васильевич с ребятами заваривали в банках чай и аккуратно нарезали всеми любимое лакомство — знаменитый ленинградский батон — сдобную выпечку с изюмом, обильно посыпанную сахарной пудрой и орешками. Под такое угощение беседа, естественно, лилась бурным потоком! Для более робких новичков лаборатории особенно приятной была сама возможность пребывания в кругу старших товарищей, обсуждавших друг с другом и с руководителем самые разные, зачастую не совсем понятные, но от этого ещё более интересные для юных слушателей вещи.

Сотрудничество старших и младших ребят, установление шефского контроля более опытных моделистов над начинающими умельцами в советское время являлось характерной чертой образовательной среды многих лабораторий руководителям которых удалось создать все необходимые условия для развития полнокровного технического творчества учащихся. Один из значимых принципов реализации в кружках универсального методического подхода «от простой модели к сложной» был выражен коротким,

[44]См.: Отзывы выпускников [воспоминания воспитанника автомодельного кружка М. А. Шугаева] // Решаем. Конструируем. Воплощаем. СПб: ГБОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта». 2012. С. 48.

но ёмким императивом, обращённым к каждому юному технику: «Пионер, научился сам – научи и товарища!» [45]. Талант педагога заключался, таким образом, не только в том, чтобы выстроить такие партнёрские взаимоотношения между воспитанниками, но и самому стать не формальным, а непосредственным их участником, старшим товарищем для каждого, кто связал свои юношеские годы с техническим творчеством. И Владимиру Васильевичу Кашинскому это удалось: на занятиях в кружке шло становление подающих надежды спортсменов, умелых мастеров, профессионалов в различных областях народного хозяйства, но, прежде всего, настоящих мужчин, в тесном общении чутко воспринявших многогранный жизненный опыт своего замечательного наставника, добросовестный труд которого в 1989 году был отмечен почётной ведомственной наградой – знаком Министерства просвещения РСФСР «Отличник народного просвещения».

Действительно, среди сотен мальчишек, прошедших через кружок В. В. Кашинского, серьёзных успехов в автомодельном спорте добились всё же немногие. Но нельзя забывать о том подавляющем большинстве выпускников лаборатории, которые связали свою жизнь с самыми разными автотранспортными специальностями – стали профессиональными автослесарями и механиками, автоэлектриками, водителями спецмашин, машинистами автокранов, дальнобойщиками, либо, окончив ведущие высшие технические учебные заведения, состоялись как высококвалифицированные инженеры, конструкторы на крупнейших промышленных предприятиях города. Каждая из многочисленных историй успешного профессионального становления своими корнями, вне всякого сомнения, восходит к охтинскому кружку, в котором с каждым занятием, с каждой доведённой до ума или построенной с нуля моделью мальчишки становились всё ближе к настоящему автомобилю, с самых юных лет делая судьбоносные шаги на пути к обретению важнейшего внутреннего ресурса, лежащего в основе эффективного взаимодействия техники и человека в XX веке – интеллекта моторизации[46].

Об успешном решении в коллективе автомоделистов важнейшей задачи внешкольного образования – профессиональной ориентации учащихся – в 1980–е годы писал руководитель фотостудии, старший преподаватель



Раздел с работами коллектива автомодельной лаборатории ДПШ № 2 на районной выставке технического и прикладного творчества учащихся. 1980–е гг.



[45] Трофимов Ю. А. От моделиста–конструктора до инженера–кораблестроителя, педагога дополнительного образования // Решаем. Конструируем. Воплощаем. СПб: ГБОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта». 2012. С.26.



отдела техники ДПШ № 2 Ю. Б. Гуревич[47]. В своей статье Юрий Борисович справедливо объясняет популярность лаборатории у школьников района заслуженным авторитетом педагога, под руководством которого ребята–старшеклассники осваивали широкий диапазон политехнических знаний и навыков, необходимых для осознанного выбора будущей профессии, успешной службы в рядах Вооружённых Сил СССР, уверенных, самостоятельных действий в горизонтах взрослой жизни. Аналогичным образом представляли миссию автомоделизма и лидеры движения в системе ДОСААФ СССР: спортивные достижения, рекорды скорости, мастерство — всё это было целесообразно постольку, поскольку представляло один из эффективных путей становления гармонично развитой, технически грамотной личности[48].

На то, что в работе с учащимися автомоделизм является не только школой спортивно-технического совершенствования и профориентации, но и представляет собой эффективную систему социализации взрослеющей личности, характеризуя деятельность лаборатории, в 1980–е годы указал в беседе с корреспондентом «Ленинградской правды» О. Бобровой и сам Владимир Васильевич: «…И потом здесь ведь не только место где мы работаем. Это клуб единомышленников. Ребята занимаются по пятьшесть лет, становятся друзьями»[49]. Замечательной средой общения, обмена идеями и жизненным опытом, пространством взаимного усвоения ориентиров и ценностей был кружок и для Максима Шугаева – воспитанника лаборатории, который, вспоминая своего педагога Владимира Васильевича Кашинского, писал: «Его любовь и вера в своих подопечных — тот стержень, который он давал каждому подростку на всю жизнь, главный результат занятий в автомодельном кружке, а остальное было прекрасным и чудесным дополнением»[50]. Долгими вечерами в кропотливой, напряжённой работе над моделями педагог не просто готовил ребят к очередным соревнованиям, а шаг за шагом, во многом подспудно воспитывал достойных, настоящих людей, признательных своему наставнику за то замечательное, жизнеутверждающее время. Отправленная

[46]Бехтерев Ю. Поправка к аксиоме // Моделист–конструктор. 1969. № 3. С. 2–3; На старте автомодели. М.: ДОСААФ. 1977. С. 3–5.

[47]Гуревич Ю. Б. Дом пионеров – центр научно–технического творчества молодёжи. Л. 4–5. [Машинописный документ из россыпи материалов архива ЦДЮТТ «Охта», переданных для регистрации в основной фонд музея «Из истории технического творчества Ленинграда – Петербурга]. Ленинград. 1980–е гг.

[48]См. материалы беседы с ответственным секретарём Федерации автомодельного спорта СССР, заслуженным тренером РСФСР К. К. Турбабо: Автомоделизм: перспектива – скорость! // Моделист–конструктор. 1974. № 4. С. 34–35.

[49]Боброва О. Плывет, плывет кораблик // Ленинградская правда. 1980–е гг. (?) [Газетная вырезка со статьёй, посвящённой ДПШ № 2 Красногвардейского района г. Ленинграда] // Из архива семьи Кашинских.

из далёкого американского Канзас-Сити, преодолевшая океан новогодняя открытка с поздравлением и искренними словами благодарности, открытка, на обложке которой фотография счастливой, воспитывающей двоих детей семьи Андрея Полелеева — не это ли подлинное свидетельство педагогического таланта, истинного призвания Владимира Васильевича Кашинского?!

Как руководитель коллектива Кашинский самое пристальное внимание уделял воспитанию общей культуры поведения, одним из примеров которого должно было стать общение между педагогами лаборатории. Важным дополнением к работе с юными техниками были и нестандартные формы совместного досуга, среди которых интересно упомянуть организацию товарищеских баскетбольных матчей в спортзале одной из школ района. Этот примечательный своей направленностью на общее развитие, укрепление здоровья ребят опыт одновременно являет собой пример включения командных видов спорта в тренировочный процесс автомоделистов-кордовиков, у которых необходимость поддержания хорошей физической формы, отработки парного взаимодействия была обусловлена спецификой запуска моделей на соревнованиях. Тут-то и был особенно хорош любимый Кашинским баскетбол, оттачивающий взаимопонимание партнёров, развивающий скоростные способности, силу ног и рук, координацию движений, вестибулярный аппарат. Все перечисленные кондиции были важны для спортсмена, выполнявшего динамичный стартовый разгон модели (толчок при помощи пускового штока), а в ещё большей степени — для ассистента, который работал на центральном устройстве кордодрома и обеспечивал подъём оборотов двигателя посредством раскрутки модели на кордовой нити.

Получившая развитие в кружке В. В. Кашинского система подготовки моделистов во многом продолжает замечательные педагогические традиции легендарного юношеского автомотоклуба Ленинградского Дворца пионеров им. А. А. Жданова, в составе которого, как мы помним, функционировало отделение автомобильного моделизма — alma mater руководителей охтинской автомодельной лаборатории. Согласно сложившимся в коллективах клуба принципам высокая самодисциплина и отличная физическая форма должны были стать неотъемлемыми качествами каждого юного техника. Именно



Энергия мастерского толчка модели пусковым штоком: стартовый «полёт» В. В. Кашинского. Ленинград, кордодром стадиона ТВС «Мототрек». Вторая половина 1980-х гг.



[50]См.: Отзывы выпускников [воспоминания воспитанника автомодельного кружка М. А. Шугаева] // Решаем. Конструируем. Воплощаем. СПб: ГБОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта». 2012. С. 48.

поэтому начинающие автомобилисты, картингисты и мотогонщики помимо традиционных занятий в мастерских и на трассах с особым энтузиазмом посещали гимнастический зал Дворца, охотно играли в футбол, а зимой гоняли шайбу на льду катка, заливавшегося во дворе отдела техники[51].

Путь, который под чутким руководством Владимира Васильевича Кашинского проходил в стенах автомодельной лаборатории каждый воспитанник, в целом определялся универсальной «ступенчатой» методикой, получившей распространение как в объединениях автомотоклуба Дворца пионеров, так и в подавляющем большинстве отечественных спортивно-технических кружков. Систематическая работа, направленная на достижение результатов, выполнение квалификационных нормативов, предполагающая проектирование и строительство сложных моделей, начиналась только на втором–третьем году обучения, которому предшествовал чрезвычайно важный период ознакомления ребят со спецификой выбранного направления технического творчества. Укомплектованные спортивные группы, таким образом, были самым ярким свидетельством успешной работы педагога, справившегося с задачей минимизации естественного отсева учащихся через постановку полноценной, захватывающей работы на первом этапе движения юного техника по образовательной траектории «от простого к сложному». Пройти этот увлекательный, но вместе с тем весьма тернистый, требующий терпения и высокой самодисциплины путь в действительности удавалось далеко не каждому. Даже в самые «массовые» для охтинской лаборатории 1980–е годы, когда в группах новичков у Владимира Васильевича занималось порядка ста человек, коллектив старших, работавших со сложной техникой моделистов насчитывал не более 30 ребят.

Именно поэтому в коллективе охтинской лаборатории, всегда работавшей на повышение планки спортивных достижений, особое внимание было уделено методике подготовки юных, начинающих моделистов. Для ребят первого года обучения (4–7 классы школы) Владимиром Васильевичем Кашинским была разработана авторская программа проведения занятий, на которых в процессе конструирования моделей из простейших материалов (бумаги, картона, фанеры) решалась во многом ключевая, требовавшая применения личностно-ориентированного подхода задача формирования

Автомоделисты–педагоги Б. Г. Афанасьев, В. В. Кашинский, О. И. Смирнов (слева направо) за подготовкой оборудования на городских юношеских соревнованиях по комнатным моделям с микроэлектродвигателем. Ленинград, ДК «Невский». 1977 г.





Построение участников городских юношеских соревнований по комнатным автомоделям с микроэлектродвигателем. Ленинград, 1970–80–е гг.

[51]Израилитин А. А. Путёвка в жизнь // Мотоспорт: История. Настоящее. Будущее [Сост. Демянский К. И. и др.]. СПб.: Нев. Фонд. 2000. (Ракурс: педагогический журнал; № 14). С. 33.

у воспитанников устойчивого интереса, желания продолжать начатый путь автомоделиста.

В работе с начинающими спортсменами Кашинским были заложены и наиболее устойчивые традиции лаборатории. К ним следует отнести проведение соревнований в классах комнатных моделей с микроэлектродвигателями ЭЛ–2 (в частности, ежегодного первенства на приз ЦДЮТТ «Охта»), регулярных матчевых встреч сильнейших юношеских коллективов города, а также конкурса по проектированию комнатной модели грузовика. В 1980–е годы соревнования в классах комнатных моделей наряду с организацией встреч, бесед с сильнейшими ленинградскими автомоделистами, членами сборной СССР (Б. Аркадьевым, А. Медведевым, К. Фурсо, В. Герасимовым и др.) прочно закрепились в программе «Дня автомоделиста», стали кульминацией этого праздника, регулярно проводившегося В. В. Кашинским в рамках традиционного массового мероприятия на базе ДПШ № 2 – «Недели друзей науки, техники и производства», одной из основных целей которого была пропаганда технических видов спорта, а также наиболее перспективных с точки зрения профессиональной ориентации учащихся направлений научно–технического и прикладного творчества[52].

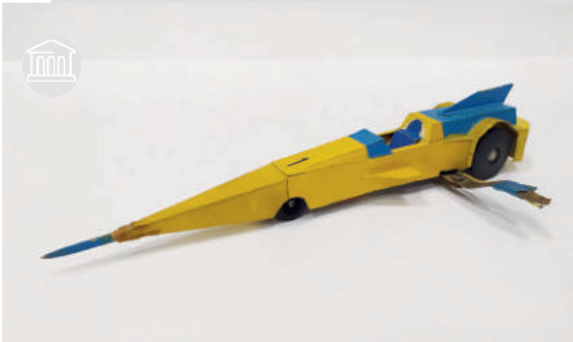
Особое внимание Владимира Васильевича к классам моделей с электродвигателями производства Московского завода детской игрушки или эстонского завода «Норма» с рабочим напряжением 3,5–9 В было обусловлено не только ресурсами этого направления в плане постановки широкого круга учебных задач, возможностью проведения увлекательных соревнований различных форматов для младших школьников, но и традициями ленинградской школы автомоделизма. В ходе знакомства с необычайно представительным семейством моделей «ЭЛ–2» новичок получал закладывающий надёжный фундамент дальнейшего развития конструкторский опыт. Так, строительство моделей грузовика или военного автомобиля инициировало первую встречу юного техника с задачей конструирования простейшей трансмиссии — фрикционной, шестерёнчатой либо ременной передачи. Обращение к модели «Визуальная копия» приоткрывало дверь в мир мастеров, в своём творчестве смело берущихся за воспроизведение сложных прототипов. Будучи ограниченным лишь минимальным размером

[52]Планы «Недели друзей науки, техники и производства» в Доме юного техника (ДП № 2) Красногвардейского района с 14 по 21 декабря 1982; с 17 по 25 декабря 1984 года [Машинописные документы из собрания музея ЦДЮТТ «Охта»]. Ленинград. 1982, 1984.

«Мерседес–Бенц» – комнатная автомодель–копия с микроэлектродвигателем (класс ЭЛ–2).
Работа воспитанников кружка В. В. Кашинского. 1977–80 гг.







Комнатная модель–копия скоростного рекордного автомобиля с микроэлектродвигателем (класс ЭЛ–2, «Свободный класс»). Работа воспитанников кружка В. В. Кашинского.
1980–е гг. Фото А. Христенко

конструкции (250 мм), готовившийся к выступлению в «Свободном классе» школьник мог реализовать свои самые смелые, оригинальные творческие идеи, например, построить модель рекордного скоростного автомобиля. С энтузиазмом культивируя классы «ЭЛ–2», Кашинский фактически работал в русле развития педагогического опыта своего наставника Валентина Ефимовича Фёдорова, в лаборатории которого практика строительства разнообразных комнатных моделей с электродвигателями утвердилась уже в 1960 – 70–е годы, что закрепило за ленинградцами звание пионеров этого замечательного направления в детско-юношеском автомоделизме[53].

С именами В. Е. Фёдорова и В. В. Кашинского неразрывно связана работа городского методического объединения педагогов по направлению «Автомоделизм». Будучи руководителями ведущих лабораторий, на протяжении нескольких десятилетий педагоги координировали вопросы методического обеспечения деятельности «коллег по цеху», согласовывали годовой календарь соревнований и массовых мероприятий, решали многие насущные проблемы развития юношеского автомодельного спорта на берегах Невы. Наиболее плотно приходилось сотрудничать с коллективами, в которых сложились устойчивые традиции, оформилась специализация и наблюдалась преемственность: командами Фрунзенского, Невского и Калининского районов, автомодельным кружком ДПШ города Пушкин, руководителем которого был опытнейший педагог Николай Семёнович Мартынов – заслуженный тренер РСФСР, воспитавший легенду ленинградского автомоделизма, МСМК СССР Анатолия Медведева, а также лабораторией ДДЮТ Выборгского района, где благодаря усилиям Алексея Геннадьевича Хомячкова наряду с классикой была успешно организована работа по проектированию и строительству экспериментальных моделей – подлинно творческому, но, к сожалению, редкому, недооцененному направлению автомоделизма. Сменив Фёдорова на посту руководителя ГМО в 1998 году, В. В. Кашинский продолжил последовательно претворять в жизнь курс, направленный на создание пространства эффективной профессиональной коммуникации педагогов дополнительного образования, своей ежедневной работой с детьми закладывающих основы сохранения и развития славных традиций ленинградского–петербургского автомодельного спорта.



Юный автомоделист за сборкой корпуса модели «БРДМ–1» из картона. Кружок В. В. Кашинского.
Кадр слайд–фильма «Наш Дом» (1982 г.)

[53]Огарков Р. Перед новым скачком // Моделист–конструктор. 1976. № 10. С. 17.

Многолетняя плодотворная деятельность директора – с 1992 по 2009 год – стала закономерным этапом профессионального пути, на котором В. В. Кашинский получил основательный опыт не только кружковой, но и административной работы в должностях старшего преподавателя и заведующего спортивно-техническим отделом, а также заместителя руководителя учреждения по учебно-производственной работе. За многочисленными регалиями и наградами – нагрудным знаком «За гуманизацию школы



ДОМ
юного техника

Глава III

Домохранитель



Санкт-Петербурга» (этой награды Правительства Санкт-Петербурга Кашинский удостаивался дважды: в 1995 г. как педагог и в 2000 г. как директор), юбилейной медалью «В память 300-летия Санкт-Петербурга» (2003 г.), а также почётным званием «Заслуженный учитель Российской Федерации» (2005 г.) — стоит подвижнический труд Владимира Васильевича, принявшего руководство «Домом», переименованным в Юношеский центр технического и прикладного творчества, у своего товарища Л. М. Михайлова, который, будучи выборным директором, всецело оправдал доверие коллег, на заре 1990-х годов достойно выдержав первые «вспышки» грядущих перемен.

В условиях глубокого кризиса постсоветского десятилетия Владимиру Васильевичу Кашинскому удалось удержать заданный предшественником курс на развитие Центра как классического многопрофильного образовательного учреждения, имеющего вместе с тем исторически сложившуюся специализацию в области детско-юношеского технического творчества. В «репертуаре» учреждения были сохранены практически все традиционные научно- и спортивно-технические направления, а также объединения прикладного творчества. Продолжали успешно работать авто-, судо- и авиамодельные лаборатории, объединение начального технического моделирования, а у юных любителей автомобилей появилась замечательная возможность посещать занятия в новой секции трассового автомоделизма. После школы, по вечерам спешили в Центр юные картингисты, водители, стрелки, фотолюбители, а также ребята, занимавшиеся спортивным радиоориентированием. Настоящей отдушиной для жителей района в это хмурое, непростое для нашей страны время были ежегодные отчётные выставки технического и прикладного творчества учащихся, на которых посетителей продолжали радовать изделия охтинских прикладников: яркие, оригинальные работы воспитанниц кружков вязания, мягкой игрушки, моделирования одежды, керамики и лозоплетения. Был заложен ряд новых объединений, в том числе спортивно-туристического и военно-патриотического профилей, среди которых особое место занимает инициированное замечательным педагогом Виктором Викторовичем Чалковым районное движение ВС КТС (военно-спортивных комбинированных туристских соревнований)[54].

Многие педагоги, ранее обеспечивавшие функционирование так на-



Трассовый автомоделизм (педагог А. Ю. Баталов) – одно из новых направлений в структуре спортивно-технического отдела Центра. Середина 1990-х гг.



Творческий процесс в судомодельной лаборатории ЦТТ «Охта». Вторая половина 1990-х гг.

[53] Огарков Р. Перед новым скачком // Моделист-конструктор. 1976. № 10. С. 17.

Оригами. Всемирно известное искусство на отчётной выставке технического и прикладного творчества учащихся Красногвардейского района. ЦТТ «Охта». Конец 1990–х гг.





Секция «НТМ» ЦТТ «Охта». Монтаж раздела районной выставки. Конец 1990–х гг.



Обращение к наследию центров изготовления русской народной глиняной игрушки в творчестве юных мастеров–керамистов ЦТТ «Охта». Конец 1990–х гг..

зываемой периферийной сети учреждения на базе школ и многочисленных клубов, в середине 1990–х годов получили «прописку» в здании на Панфиловой улице[55]: под руководством В. В. Кашинского начался переход к новой модели взаимодействия с другими участниками районной системы народного образования, при котором особое внимание было уделено развитию положительного опыта двух предшествовавших десятилетий. В стенах Центра руководители творческих объединений проводили уроки трудового обучения для учащихся близлежащих школ, в некоторых из которых, в свою очередь, весьма успешно была организована работа с детьми по направлениям, не требующим сложного оборудования и специальных помещений (коллективы НТМ и оригами, кружки декоративно-прикладного творчества).

Сложившаяся практика сотрудничества Центра с общеобразовательными школами продолжала традиции функционирования ДПШ как методического центра, обеспечивавшего консультирование учителей и руководителей школ района по вопросам постановки уроков трудового обучения, внеклассной работы по технике, прикладному творчеству, туризму и изучению ПДД. Общий вектор развития учреждения как открытого, гостеприимного, привлекательного для широкой аудитории пространства поддерживала сформировавшаяся совместными усилиями руководителей объединений, методистов и педагогов-организаторов система районных и городских досуговых мероприятий — игр по станциям, конкурсов, викторин, как тесно связанных с каким–либо направлением технического или прикладного творчества, так и лежащих в русле общей воспитательной и культурно–просветительной работы со школьниками.

Несмотря на острый дефицит финансирования профильной образовательной деятельности, администрация Центра прикладывала все необходимые усилия для развития материально–технической базы, компьютеризации документооборота и деятельности кружков. Успехи в этом направлении были бы невозможны без планомерно осуществлявшейся под руководством В. В. Кашинского работы по освоению новой модели развития учреждений дополнительного образования, в социально–экономических реалиях постсоветской России предполагавшей внедрение меха-

[54]Чалков В. В. Движение ВС КТС // Решаем. Конструируем. Воплощаем. СПб: ГБОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта». 2012. С. 45–46.
[55]Трофимова Е. В. Первые шаги в техническом творчестве // Решаем. Конструируем. Воплощаем. СПб: ГБОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта». 2012. С. 33.

низмов привлечения внебюджетных средств, осуществление перспективного планирования с учётом актуального фактора конкуренции на рынке образовательных услуг, выстраивание эффективного взаимодействия с учредителями в системе образования, грамотное самопозиционирование на муниципальном и федеральном уровнях. Разработка стратегии развития, решение наиболее острых проблем управленческого характера являлись предметом пристального рассмотрения, оживлённого обсуждения на регулярных заседаниях Совета Центра — выборного органа, который в составе представителей городского Комитета по образованию и соответствующего ведомственного подразделения в Красногвардейском районе, директора, представителей трудового и педагогического коллективов согласно Уставу осуществлял общее руководство образовательной организацией[56].

Рачительно оберегая сформировавшуюся в советский период материально-техническую базу учреждения, Кашинский крайне ограниченно, осторожно задействовал один из законодательно утверждённых источников дополнительного финансирования — получение денежных средств от сдачи в аренду помещений и оборудования, находящихся в свободном распоряжении организации: столь привлекательные для активно ищущих новые сферы и пути развития сторонних организаций, частных фирм мощный станочный парк модельных лабораторий, отличный испытательный бассейн судомодельного кружка, фотостудия, оснащенные промышленным оборудованием кабинеты прикладников продолжали оставаться в ведении своих главных хозяев — юных техников и их педагогов. С каждым годом всё более уютными, по-настоящему домашними становились многочисленные кабинеты художественно-прикладного отдела — образцово оформленные выставки детских работ и дидактического материала, изысканно выполненное украшение стен и мебели, безупречный порядок в хранении инструмента и материалов — всё это результат сознательного отношения педагогов к своему делу и свидетельство грамотной работы администрации Центра, заложившей традицию проведения конкурса среди руководителей творческих объединений на лучшее оформление учебного помещения.

В ответ на вызовы времени непросто, но в то же время довольно органично шло становление сети платных образовательных услуг, ориентированных, главным образом, на взрослую аудиторию. Здесь дирекция, опираясь,

[56]Устав Государственного образовательного учреждения дополнительного образования детей «Центр технического творчества "Охта"». СПб. 1997. С. 10–11.

Работы коллектива судомодельной лаборатории ЦТТ «Охта» (педагог Ю. А. Трофимов). Экспонаты районной выставки технического и прикладного творчества учащихся. ЦТТ «Охта». Конец 1990-х гг.





Занятие в фотостудии «Блик» (педагог И. В. Ли). ЦТТ «Охта». Вторая половина 1990-х гг.



Инсталляция по мотивам сказочной повести А. М. Волкова «Волшебник Изумрудного города». Коллективная работа воспитанников объединения «Бумажная пластика». ЦТТ «Охта». Конец 1990-х гг.

прежде всего, на исторический опыт, сложившийся профиль, направленность работы учреждения, эффективно задействовала наличные материально–технические и кадровые ресурсы. В качестве перспективных направлений образовательной деятельности, осуществлявшейся на хозрасчётной основе, были предложены курсы автовождения, занятия для молодых хозяек. Среди реализованных инициатив можно отметить проведение по выходным дням курсов парикмахерского мастерства, средства от которых были реинвестированы в фонд внебюджетного финансирования приоритетных направлений развития образовательной среды Центра.

Таким образом, начинающим руководителем была успешно решена задача установления нового, закрепленного в прошедших тщательную ревизию учредительных документах и поддержанного планомерной работой по созданию условий для проведения полноценных занятий с ребятами, порядка осуществления Центром своей миссии, о чём, в частности, свидетельствуют строки баллады «История Юношеского Центра от Бунтова до Кашинского»[57]:

<...>
«Но тут пришёл Владимир,
к порядку всех призвал,
и с присными своими
скорей Устав создал.

Что на пути к вершине
теперь задержит нас!?
Мы нынче при машине,
Компьютров целый класс!»
<...>

Этот замечательный памятник любительского поэтического творчества трудового коллектива, в котором никогда не было недостатка в искусных, обладающих искромётным чувством юмора затейниках, представляет собой удачно выстроенное по «эпохам правления» директоров повествование, пусть и в шуточном ключе, но при этом достоверно и выразительно очерчивающее наиболее значимые вехи, яркие события, пережитые учреждением на пути к своему 25–летнему юбилею, с которым символично совпал первый, пятилетний рубеж деятельности Владимира Васильевича

[57]Рукопись (машинописный документ) в нескольких экземплярах хранится в собрании музея «Из истории технического творчества Ленинграда – Петербурга».

у руля образовательной организации, в названии которой в это же время была официально закреплена принадлежность к одному из исторических районов Санкт-Петербурга — Охте.

Энергичный, коммуникабельный, хорошо ориентирующийся в нюансах внешкольной работы Кашинский не просто быстро освоился в должности директора, но и стал одним из признанных лидеров системы дополнительного образования в Санкт-Петербурге. Голос Владимира Васильевича убедительно звучал на встречах, заседаниях ГМО, а с 1998 года и Совета директоров учреждений дополнительного образования детей: к его компетентному мнению прислушивались; предложенные Владимиром Васильевичем инициативы, как правило, получали поддержку общественности. Со многими коллегами из административного состава школ, учреждений дополнительного образования сложились многолетние профессиональные, а зачастую и дружеские связи.

Поддерживая историческое родство, близость с соседями–калининцами (охтинский Дом юного техника был заложен в системе учреждений народного образования именно Калининского района и только год спустя в связи с административно–территориальной реструктуризацией Ленинграда был передан в ОНО Красногвардейского[58]), Владимир Васильевич активно сотрудничал с Ниной Николаевной Жгулёвой — ярким, целеустремлённым руководителем, директором Центра внешкольной работы Калининского района (бывшего ДПШ № 1, в филиале которого, как мы помним, моделист в своё время вёл кружок — прим. авт.). Прочные контакты команды Кашинского с администрацией, педагогами и методистами Дома творчества юных на Ленской улице, в свою очередь, способствовали сохранению в Красногвардейском районе сильного, сбалансированного сектора внешкольных учреждений, с начала 1970–х годов представленного двумя организациями, Домами-«братьями». Сконцентрировавший в своих стенах многочисленные коллективы художественной самодеятельности, объединения туристско-краеведческого, естественнонаучного и ряда других направлений ДПШ № 1 (ныне ДДЮТ «На Ленской») и, соответственно, локомотив технического и прикладного творчества юных ДПШ № 2 (ныне ЦДЮТТ «Охта») в слаженном тандеме обеспечивали универсальные воз-



В судомодельной лаборатории ЮЦТиПТ (ЦТТ «Охта») Красногвардейского района. 1990–е гг.

[58]Иванова Н. Л., Христенко А. В. Техническое творчество в системе дополнительного образования: исторический опыт ЦДЮТТ «Охта» // Техническое творчество молодёжи. 2022. № 1 (131). С. 46.

можности организации досуга, воспитания, выявления и развития творческих способностей учащихся школ района, а также индивидуального сопровождения, методической поддержки одаренных детей.

Ежегодно дирекция ЦТТ «Охта» поддерживала плодотворное взаимодействие с ведущими центрами детского технического творчества в Санкт-Петербурге — отделом техники СПб ГДТЮ, на протяжении многих лет функционировавшим под руководством В. П. Тарасова, ЦТТ Фрунзенского района «Мотор», пережившим кризисный период упразднения ДОСААФ и «возрождённым» в составе сети образовательных учреждений усилиями команды А. А. Шамова, а также городским центром «Молодёжное» (ныне СПб ГЦДТТ на 6-й Советской улице). С генеральным директором последней организации — мастером спорта СССР по радиоспорту Антоном Николаевичем Думанским у Владимира Васильевича сложился замечательный профессионально-товарищеский союз. Оба принадлежали к когорте молодых, подающих надежды руководителей, на плечи которых легла сложнейшая задача регенерации городской сферы технического творчества путём координации усилий в работе по развитию лучших традиций советского движения юных техников на новом фундаменте российской системы дополнительного образования.

Перевод внешкольной работы на новые рельсы требовал планомерного выстраивания пространства эффективной профессиональной коммуникации, устойчивых каналов обмена передовым опытом как на уровне педагогических кадров, сотрудников методических кабинетов, так и среди представителей руководящего звена. Традиционные форматы взаимодействия специалистов получили развитие в направлении более активного задействования ресурса неформального общения, а ставшие более открытыми и интенсивными контакты со странами Западной Европы актуализировали потенциал международного сотрудничества в сфере образования.

В 1994 году директор тогда ещё Юношеского центра технического и прикладного творчества Красногвардейского района в составе группы руководителей образовательных учреждений Санкт-Петербурга посетил Париж. Эта поездка, предполагавшая, по-видимому, как общение с французскими коллегами, так и обширную экскурсионную программу, стала единственным выездом Кашинского за пределы бывшего СССР. Впрочем, первая возможность побывать в этой стране была предоставлена Владимиру Васильевичу



В. В. Кашинский и А. Н. Думанский во время туристической экскурсии по Парижу.
На заднем плане слева: нижний ярус Собора Святого Людовика (архитектурный ансамбль «Дом инвалидов») – место захоронения Наполеона I Бонапарта. 1994 г.



ещё в годы работы в «Морфизприборе»: тогда, как мы помним, в институт поступили импортные ЭВМ «Plurimat», и обслуживавших их инженеров посылали на стажировку во Францию. Однако стремительно прогрессирующий во второй половине 1970–х годов автомоделист в летние месяцы должен был ехать на тренировочные сборы и всесоюзные соревнования – зарубежная командировка не состоялась. Здесь интересно обратить внимание на то, что в отличие от сильнейших автомоделистов-гонщиков, в составе сборной СССР регулярно стартовавших на крупнейших кордодромах Германии, Швейцарии, Франции, Швеции, Венгрии и Болгарии, копиисты фактически не имели перспектив выезда за рубеж по той простой причине, что их направление, как мы уже отмечали, составляло и составляет по сей день отечественный, национальный класс в автомодельном спорте, не включенный в международную классификацию и календарь соревнований.

И всё же, спустя практически два десятилетия после первого шанса, встреча с Эйфелевой башней произошла! И стала ярким, заслуживающим внимания сюжетом биографии Кашинского. Дело в том, что история, культура, национальный колорит Франции привлекали Владимира Васильевича с юных лет. Его настольной, регулярно перечитываемой, по–настоящему вдохновлявшей книгой на протяжении всей жизни был легендарный историко–приключенческий роман Александра Дюма–отца «Три мушкетёра». Поездка предоставила замечательную возможность посетить места, где разворачивались события романа, пройтись по следам любимых с детства персонажей, увидеть архитектуру, почувствовать атмосферу города, сделать фотографии – и всё это в кругу коллег и друзей, также впервые открывших для себя ранее известный только по книгам, журналам, видовым открыткам и кинофильмам Париж.

Нет ничего удивительного в том, что при столкновении с реальностью литературно сконструированный образ столицы если и не распался, то, по крайней мере, был существенно скорректирован: один из крупнейших городов Европы со своим контрастным, выстроенным на «игре противоположностей» пространством произвёл на Кашинского неоднозначное впечатление. Вместе с тем этот коллективный вояж для Владимира Васильевича был сопряжён с волнительным, захватывающим опытом попадания в среду носителей единственного иностранного языка, которым, согласно данным краткой автобиографии, он владел со словарём. Но, как это зачастую и бы-





ГИБДД

УПРАВЛЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕНОЙ ИНСПЕКЦИИ
БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

БЛАГОДАРСТВЕННОЕ ПИСЬМО

Директору Центра технического
творчества «Охта»

Кашинскому
Владимиру Васильевичу

От имени Государственной инспекции безопасности дорожного движения Санкт-Петербурга и Ленинградской области выражаю Вам благодарность за большой вклад в профилактику детского дорожно-транспортного травматизма и пропаганду безопасности дорожного движения.

Надеюсь, что совместная работа, направленная на предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма, позволит сохранить наше главное достояние – жизнь и здоровье подрастающего поколения!

Главный Государственный инспектор
безопасности дорожного движения
Санкт-Петербурга и Ленинградской области
С. БУТРОВ



Администрация Санкт-Петербурга
Комитет по образованию

ГРАМОТА

награждается

КАШИНСКИЙ
ВЛАДИМИР ВАСИЛЬЕВИЧ

директор
Центра технического творчества «Охта»
Красногвардейского района
за многолетнюю плодотворную организационно-
педагогическую работу, творческий
подход в воспитании и обучении
подрастающего поколения,
преданность педагогическому делу
и в связи с 50 - летием со дня рождения.

Председатель Комитета Т.И.Голубева

июнь 2001 года

вает в таких ситуациях, необходимость изъяснения с французами тут же мобилизовала имеющиеся знания и навыки, сняла все комплексы и барьеры. Кашинский, обнаружив весьма приличный разговорный французский, взял на себя ответственную роль переводчика, медиатора, обеспечивая при необходимости связь группы с окружающим миром и одновременно получая особое удовольствие от возможности более полного постижения через живой язык культуры этой западноевропейской страны.

Во второй половине 1990–х – начале 2000–х годов ЦТТ «Охта» укрепляет свою позицию районного опорного методического центра по пропаганде безопасности дорожного движения и профилактике детского дорожно–транспортного травматизма, что стало возможным благодаря активности сотрудников методического отдела, в частности, стараниям одного из первых кураторов этого направления, замечательного специалиста Людмилы Иосифовны Богдановой. Развивая направления технического творчества, ориентированные главным образом на мальчиков, коллектив Центра отчётливо осознавал свою миссию в общей работе образовательных учреждений района, направленной на профилактику беспризорности и безнадзорности несовершеннолетних, предупреждение асоциального поведения учащихся, выявление и социальную адаптацию трудных подростков. Каждый представитель коллектива, будь то директор, педагог, методист или организатор, чувствовал свою ответственность за выполнение учреждением этой социально значимой функции, удачно обозначенной заведующим спортивно–техническим отделом Сергеем Юрьевичем Фокиным – одним из продолжателей сложившегося при Кашинском курса на развитие системы психолого–педагогического сопровождения детей группы риска – в формуле: «Увлечём – значит, убережём»[59].

Приоритетным проектом, реализованным под общим руководством Владимира Васильевича Кашинского, стала заложившая традиции инновационной деятельности Центра опытно-экспериментальная работа (ОЭР), имевшая целью создание условий для успешной социальной реабилитации и развития ребят с ограниченными возможностями здоровья посредством их приобщения к творческой деятельности, обеспечение доступности дополнительного образования для всех категорий детей. Адресной аудиторией стали учащиеся образовательных учреждений Красногвардейского района, специализирующихся на работе с особыми детьми: школ и детских домов

[59]Фокин С. Ю. Увлечем – значит, убережем // Моделируем будущее! Серия РОСТ. 2010. № 44. С. 53–55.

для ребят с задержкой психического развития, школ и интернатов для глухих, слабовидящих, детей с расстройством речи, а также функционирующих на базе общеобразовательных школ классов коррекции и выравнивания[60]. При подготовке и проведении занятий педагогам и методистам Центра во многом приходилось идти на ощупь, на новом уровне раскрывая для самих себя глубокий потенциал своего направления технического или прикладного творчества. Участниками ОЭР стали руководители объединения «Автомодельный спорт», кружков «Мягкая игрушка», «Декоративное стекло» и «Ковроткачество», однако наиболее яркое, последовательное развитие этот пионерский опыт получил в деятельности замечательных, горячо любимых детьми педагогов Евгении Васильевны Трофимовой и Антонины Ивановны Саушкиной, которые, грамотно адаптируя образовательные программы кружков «НТМ» и «Оригами», смогли подобрать ключики к заветной двери, открывающей перед обделёнными здоровьем ребятами путь к познанию радости творчества. Его замечательные, жизнеутверждающие результаты неоднократно экспонировались как в самих школах и интернатах, так и в стенах ЦТТ «Охта», на районной выставке творческих работ детей с особенностями развития «Пусть всегда будет солнце», приуроченной к Международному дню инвалидов.

Благодаря активной позиции директора учреждение стало площадкой проведения заседаний не только районных, но и целого ряда городских методических объединений. На базе Центра были проведены выездные ГМО директоров центров технического творчества и их заместителей по УВР, организаторов работы по профилактике ДТП, педагогов начального технического моделирования; практически ежегодно в стенах «Охты» собирались руководители секций автомоделизма (в том числе и трассового), автомногоборья и картинга.

Исправно «звучало» учреждение и на уровне страны. Среди наиболее крупных мероприятий, прошедших в гостеприимном здании на Панфиловой улице, секции семинара директоров центров и станций детского технического творчества Российской Федерации (1996 г.), секции Всероссийского семинара «Дополнительное образование как фактор развития личности» и конференция «Проблемы становления и развития образовательного процесса в учреждениях дополнительного образования детей» (1997 г.), а также



Кружок «Мягкая игрушка» (педагог Н. С. Деревянко) – одно из наиболее популярных творческих объединений прикладного отдела Центра. Вторая половина 1990–х гг.



Свои первые шаги в техническом творчестве юные красногвардейцы делают в кружке «НТМ» под руководством педагога А. И. Саушкиной. Вторая половина 1990–х гг.

[60]Трофимова Е. В. Творческая терапия // Моделируем будущее! Серия РОСТ. 2010. № 44. С. 56–58.



ГУБЕРНАТОР САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

БЛАГОДАРСТВЕННОЕ ПИСЬМО

Уважаемый Владимир Васильевич!

Выражаю Вам благодарность и признательность за высокий уровень организации II Всероссийского конкурса педагогов дополнительного образования "Сердце отдаю детям".

Возглавляемый Вами Центр технического творчества "Охта" является одним из лучших учреждений по развитию и пропаганде детского технического творчества в городе.

Желаю Вам, Владимир Васильевич, доброго здоровья, благополучия, творческих успехов.

Губернатор Санкт-Петербурга В.А.Яковлев



Жеребьёвку участников конкурса «Сердце отдаю детям» проводит куратор номинации «Научно-техническая» В. В. Кашинский. Предконкурсную процедуру проходит педагог дополнительного образования В. М. Жабин (г. Гатчина). Санкт-Петербург, 1999 г.

техническая секция семинара-конференции «Принципы обновления и модернизации дополнительного образования детей» (2002 г.). Стоит ЦТТ «Охта» и у истоков престижного Всероссийского конкурса профессионального мастерства работников сферы дополнительного образования «Сердце отдаю детям»: выступления участников научно-технической номинации второго по счёту конкурса были представлены экспертной группе, работавшей под руководством В. В. Кашинского, в аудиториях Центра в ноябре 1999 года[61]. В том, что местом притяжения для лидеров педагогического сообщества из разных уголков России Центр «Охта» стал не случайно, гости могли убедиться практически сразу, прослушав доклад директора, посвященный истории становления и перспективам развития образовательной деятельности учреждения. Яркие, основанные на богатом личном опыте выступления Кашинского наряду с традиционной обзорной экскурсией по лабораториям и кабинетам, а также паузами для отдыха и неформального общения — так называемым «Техническим чаем», стали неотъемлемой составляющей сложившейся в 1990-е годы и бережно поддерживаемой по сей день культуры организации и проведения масштабных мероприятий, встреч, так необходимых для формирования целостного представления о путях обеспечения счастливого будущего наших детей.

Поступательное укрепление позиций учреждения в статусе одного из ведущих координационно-методических центров, специализирующихся на вопросах развития технического творчества учащихся, было результатом слаженной работы всего педагогического коллектива, но особая нагрузка в данном случае ложилась, конечно же, на руководящий состав. Здесь верными соратниками, единомышленниками Владимира Васильевича были его заместители: Ольга Владимировна Сидорова, курировавшая учебно-воспитательную работу, и Игорь Владимирович Бакунович, отвечавший за хозяйственную часть, занимавшийся вопросами финансирования образовательной деятельности и развития материально-технической базы Центра.

Характерной чертой разработанной командой В. В. Кашинского программы развития учреждения являлось особое внимание к совершенствованию методического обеспечения образовательной деятельности, поддержке руководителей кружков, в 1990-е годы столкнувшихся с не-

[61]Информационные материалы II Всероссийского конкурса педагогов дополнительного образования «Сердце отдаю детям». 15-22 ноября 1999 г. СПб.: ГОУ «СПб ГДТЮ». 1999. С. 5, 12,19-20.

обходимостью освоения комплекса новых требований, предъявляемых к представителям формирующейся специальности «педагога дополнительного образования», а также приведения в соответствие с установленными стандартами своего обширного, аккумулированного ещё в советской системе внешкольного воспитания опыта работы с подрастающим поколением. На регулярных заседаниях методического совета, собраниях педагогического коллектива исключительное внимание уделялось проблеме разработки образовательных программ, которые должны были стать неотъемлемым компонентом, строго регламентированной нормой современной педагогической деятельности.

Как руководитель Владимир Васильевич поставил это приоритетное направление работы на особый контроль, был весьма требователен к срокам сдачи документации, но вместе с тем, будучи искушённым педагогом, отлично понимал, что любой, даже самым тщательным образом спроектированный методический материал является лишь «декларацией о намерениях» и не может адекватно отразить, полностью «запрограммировать» развёртывание образовательного процесса в детских коллективах. Именно поэтому директор ЦТТ «Охта» всегда был предельно внимателен к традициям, внутреннему порядку организации работы, сложившимся в объединениях, а при утверждении образовательных программ, планировании мероприятий всегда учитывал мнение, позицию коллег – носителей подлинного педагогического опыта, опираясь на который можно было успешно решать задачи наполнения классических направлений технического и прикладного творчества новым содержанием, эффективно внедрять современные формы, средства и методы работы с учащимися. Проведение такой модернизации наряду с постоянной заботой дирекции о развитии материально-технической базы было одним из значимых факторов удержания в активе Центра всех объединений спортивно-технической направленности, продолжавших не просто более-менее сносно существовать, но уверенно поддерживать высоко поднятую ещё в советский период планку, неизменно вызывая у посещавших учреждение на рубеже 1990–2000-х годов коллег искренний восторг, выливавшийся в оставленных на бланках традиционных анкет отзывах: «Люди! Как вам удалось сохранить всё это богатство? Просто нет слов! Так держать! То, что мы здесь увидели просто



Директор ЦТТ «Охта» В. В. Кашинский с коллегами – педагогами и руководителями учреждений системы дополнительного образования детей Санкт-Петербурга.



О. В. Сидорова – заместитель директора ЦТТ «Охта» по учебно-воспитательной работе, председатель Совета Центра. 1999 г.

[62]Материалы анкетирования участников выездного городского методического объединения заместителей директоров по учебно-воспитательной работе УДОД Санкт-Петербурга от 01 декабря 1999 года. [Рукописные анкеты из архива ЦДЮТТ, переданные в музей учреждения].


САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОРОДСКОЙ ДВОРЕЦ ТВОРЧЕСТВА ЮНЫХ

БЛАГОДАРНОСТЬ

КАШИНСКОМУ
ВЛАДИМИРУ ВАСИЛЬЕВИЧУ

Директору ЦТТ «Охта»

За активную работу и оказание помощи в работе ГМО
«Педагогов оригами»

Зам. Генерального директора
ГОУ "СПбГДТЮ" А.Т. Бойцова

Руководитель ГМО
«Педагогов оригами» Е.В. Селезнева

май 2004 г.

поразительно (по нынешним временам). <…>»[62].

Обращение к сохранившимся материалам анкетирования участников городских мероприятий – конференций, семинаров, заседаний ГМО, проводившихся на базе ЦТТ «Охта», представляется весьма продуктивным в плане объективной оценки деятельности учреждения в этот период. Именно коллеги, которые, с одной стороны, являясь внешними наблюдателями, воспринимали сложившуюся в Центре ситуацию пусть и несколько скользящим, но в то же время не замыленным, выхватывающим самое характерное взглядом, а с другой, будучи зачастую носителями богатого личного опыта решения тех же самых проблем, реагирования на вызовы одного порядка, могли по достоинству оценить коллективные старания охтинцев в деле воспитания подрастающего поколениями ресурсами технического и прикладного творчества. В нескольких десятках анкет, заполненных участниками выездного заседания ГМО заместителей директоров по учебно-воспитательной работе, лейтмотивом прозвучало отмеченное выше восхищение высокой сохранностью традиционных направлений технического творчества и соответствующей материально-технической базы (с характерным указанием на крайне тяжелые, кризисные времена). Практически все специалисты обратили внимание и на благоприятный, здоровый морально–психологический климат в трудовом коллективе, воспринимавшемся гостями как слаженная команда глубоко преданных общему делу единомышленников. Отмечая значимую роль администрации в обеспечении высоких показателей учреждения, коллеги неоднократно выделяли фигуру директора, характеризуя Владимира Васильевича Кашинского как истинного подвижника, удерживающего организацию на своих плечах: «Главное достоинство Центра – директор, который владеет всеми вопросами работы Центра». Не остались без внимания и совершенно особое отношение Кашинского к окружавшим его людям, глубокая погружённость в жизнь учреждения: «Очень понравилась влюбленность директора в своё дело, в свой коллектив!»[63].

Столь яркие, исключительно положительные, восторженные отзывы, конечно же, не были лишены элементов личной симпатии, благопожелательного формализма, в целом характерного для жанра анкеты, заполняе-

[63]Материалы анкетирования участников выездного ГМО заместителей директоров по УВР УДОД Санкт–Петербурга от 01 декабря 1999 года.

мой радушно принятым гостем, однако о справедливости, обоснованности приведённых оценок ярко свидетельствовали, с одной стороны, далеко не самые радужные тенденции в функционировании традиционных коллективов спортивно-технических секций в ряде других учреждений дополнительного образования Санкт–Петербурга, а с другой, – результаты комплексного социологического обследования ЦТТ «Охта», проведённого в конце 1990–х годов приглашённым специалистом, педагогом-психологом Еленой Борисовной Чиковой. Выраженные в строгих цифрах, процентных соотношениях и научных интерпретациях результаты исследования, предпринятого с целью формирования более отчётливого представления о ресурсах и перспективах развития Центра, выработки эффективной стратегии управления учреждением в новых условиях, подтвердили наличие гармоничной системы взаимоотношений между всеми участниками образовательного процесса (администрацией, педагогами, учащимися и их родителями), констатировали успешное протекание в стенах Центра процессов формирования универсальной среды, имеющей высокий потенциал реагирования на актуальные тенденции при сохранении лучших традиций советской системы внешкольного воспитания.

Специфической, исторически сложившейся чертой трудовых коллективов отечественных внешкольных учреждений технического профиля, как известно, являлось отсутствие у большинства руководителей кружков педагогического образования: занятия вели ветераны Вооружённых сил СССР, по совместительству в детско-юношеских лабораториях работали инженеры, механики, мастера крупных промышленный предприятий, специалисты, имевшие среднее либо высшее техническое образование. В этой связи администрация ЦТТ «Охта» всячески стимулировала участие сотрудников в научно–практических семинарах, конкурсах профессионального мастерства, работе районных и городских учебно-методических объединений. Неоднократно повышал квалификацию и сам директор, прослушавший курсы ГДТЮ для руководителей учреждений дополнительного образования по теме управления инновационными проектами, а также прошедший обучение по программе подготовки руководителей (начальников) гражданской обороны в учебно-методическом центре по ГО и ЧС Санкт-Петербурга и области.

В соответствии с приоритетами формирующейся государственной системы дополнительного образования существенно активизировалась и работа


Комитет по образованию Правительства Санкт-Петербурга
Комитет по культуре Правительства Санкт-Петербурга
ГОУ ДОД Санкт-Петербургский центр детского технического творчества

ГОРОДСКАЯ ВЫСТАВКА

ДЕТСКОГО ТЕХНИЧЕСКОГО И ДЕКОРАТИВНО-ПРИКЛАДНОГО ТВОРЧЕСТВА,
ПОСВЯЩЕННАЯ 60-ЛЕТИЮ ПОБЕДЫ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ (1941-1945 ГГ.)

"ВО ИМЯ ЖИЗНИ НА ЗЕМЛЕ"

СЕРТИФИКАТ
участника

Центру технического творчества
«Охта»
Красногвардейского района
Директор – Кашинский Владимир Васильевич
за активное участие учреждения в выставке

Оргкомитет выставки

Санкт-Петербург





по аттестации педагогических кадров. Богатейший опыт и профессиональный авторитет Кашинского, в 1990–е годы получившего высшие квалификационные категории педагога дополнительного образования и руководителя образовательного учреждения, определил закономерность привлечения директора ЦТТ «Охта» к деятельности Главной аттестационной комиссии Комитета по образованию Санкт-Петербурга. На протяжении продолжительного времени Владимир Васильевич успешно руководил рабочей группой экспертов по аттестации педагогов дополнительного образования технической направленности[64].

Трудно переоценить значение деятельности учреждения на Панфиловой улице в сохранении и развитии технических видов спорта (ТВС) в городе на Неве. Мощная материально-техническая база в совокупности с высочайшим педагогическим потенциалом определили ключевую роль ЦТТ «Охта» в реализации проекта Комитета по образованию и Городского центра детского технического творчества, направленного на систематическую поддержку юношеских сборных Санкт-Петербурга по ТВС. Опытные педагоги Центра тренировали сборные команды по автомногоборью и трассовому автомоделизму, кордовым моделям самолётов и радиоуправляемым судомоделям. С автомоделистами–кордовиками чрезвычайно успешно работали руководители автомодельной лаборатории, в том числе сам В. В. Кашинский. Несколько лет подряд вместе с директором ЦТТ «Охта» вопросами подготовки юношеской сборной города занимался и Пётр Петрович Павленко — педагог автомодельного кружка Центра внешкольной работы (бывшего ДПШ № 1) Калининского района, воспитанники которого специализировались на радиоуправляемой технике. Как официальный представитель (ответственное лицо) и тренер команды Кашинский и Павленко неоднократно выезжали с командой ребят в город Заречный Пензенской области, кордодром которого во второй половине 1990–х годов стал основной площадкой проведения чемпионатов России по автомодельному спорту среди учащихся.

Искренне переживавший за судьбу движения юных техников Владимир Васильевич был одним из инициаторов и на протяжении долгого времени Главным судьёй городской детско-юношеской Спартакиады по техническим и прикладным видам спорта[65]. Перспективы сохранения и развития ТВС Кашинский связывал с решением проблемы подготовки педагогических кадров

[64]Памяти Владимира Васильевича Кашинского // Образовательный научно–популярный журнал. 2009. № 2 (54). С. 63.
[65]Думанский А. Н. Техники могут всё! // Решаем. Конструируем. Воплощаем. СПб: ГБОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта». 2012. С.80.

и восстановлением позиций кружковой работы как одного из ресурсов выполнения государственного заказа на подготовку технической элиты, высококвалифицированных инженеров и конструкторов. Эти ключевые положения авторитетный специалист неоднократно озвучивал в своих выступлениях перед профессиональным сообществом, а также на страницах профильных периодических изданий[66].

Одной из главных заслуг Кашинского-директора, вне всякого сомнения, является предотвращение распада сложившегося коллектива педагогов–энтузиастов в годы социально–экономической нестабильности, что стало возможным не только благодаря его профессионализму и организаторским способностям, но и лучшим качествам истинного представителя ленинградской –петербургской интеллигенции[67].

Руководитель отлично понимал, что на одном энтузиазме, самопожертвовании, осознании коллегами благородности стоящих перед педагогическим коллективом целей и задач учреждение не вытянуть: на повестке дня остро стоял вопрос оплаты труда, изыскания способов материальной поддержки сотрудников и их семей. Эти вспомогательные источники, заложенные в самой системе обеспечения деятельности объединений детского технического творчества, были подсказаны характерным укладом внешкольного учреждения, спецификой ведения «Домового» хозяйства. Так, например, дополнительно оплачивалась систематическая деятельность по составлению методических разработок, учебных пособий, а также исполнение руководителями кружков должностных обязанностей педагогов–организаторов массового отдела. Многим преподавателям была предоставлена возможность работы по совместительству на ставках технического персонала — специалистов-электроников, лаборантов, занимавшихся в кружках обслуживанием оборудования, подготовкой к занятиям инструмента и материалов.

Во внеурочные часы хозяева лабораторий, используя доступный станочный парк, без опаски быть застигнутыми врасплох дирекцией, могли и немного подработать, сделать что-либо на заказ, для себя и своей семьи. Не связанные напрямую с кружковой работой, осуществлявшиеся в лич-



Команда Комитета по образованию (юношеская сборная) Санкт–Петербурга на Всероссийских соревнованиях по автомодельному спорту. Тренеры–руководители: В. В. Кашинский, В. И. Пахомов, П. П. Павленко (в центре).
Пензенская обл., г. Заречный. 1999 г.



Директор ЦТТ «Охта» В. В. Кашинский – тренер юношеской сборной команды Санкт–Петербурга по автомодельному спорту.
Пензенская обл., г. Заречный. 1998 г.

[66]Кашинский В. В. Технические виды спорта: состояние, проблемы и пути развития в Санкт – Петербурге//Техническое творчество: ресурсы и потенциал. Серия РОСТ. 2009. № 40. С. 35–40.

[67]См. заметку трудового коллектива и учащихся ГОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта» о В. В. Кашинском: Замечательный человек и учитель // Новая Охта. 2008. № 31(432). С. 6.



ных интересах такие занятия в действительности представляли абсолютно органичное явление, положительно сказывавшееся на развитии как самой лаборатории, так и учреждения в целом. В ходе индивидуальной сосредоточенной работы на станках педагог оттачивал своё мастерство, имел возможность поэкспериментировать, опробовать нестандартные технологические решения, которые затем могли быть успешно применены в образовательном процессе. В свою очередь, сама возможность полноценной реализации в стенах Центра личного творческого потенциала как средства обеспечения семьи имела значимый психологический эффект: учреждение воспринималось педагогами как стабильное, благополучное место, в котором при желании можно было зарабатывать на жизнь честным трудом. Абсолютно человечное, основанное на глубоком доверии отношение В. В. Кашинского к своим коллегам, таким образом, препятствовало процветанию центробежных тенденций, рассредоточению интересов и устремлений сотрудников, способствуя формированию в коллективе комфортного морально-психологического климата, в значительной степени обеспечившего благоденствие ЦТТ «Охта» на распутье лихих 90–х.

Соединяя бережное отношение к традициям с чутким, смелым восприятием актуальных веяний, Владимир Васильевич всегда обладал замечательной способностью тактично выстраивать диалог поколений, собирать вокруг себя лучших людей своего времени. Так, например, крепкие творческие и дружеские связи Кашинского с известными ленинградскими моделистами сыграли определяющую роль в формировании на базе учреждения «серьёзного «гнезда» автомодельного спорта»[68]. Такую меткую характеристику охтинской секции дал победитель чемпионатов Европы и Мира, обладатель двух мировых рекордов в классе Е–2 Андрей Викторович Усанов. С началом его работы в Центре по совместительству в середине 1990–х годов у руля лаборатории оказался один из сильнейших не только в Санкт-Петербурге, но и в России коллектив педагогов–автомоделистов.

Примечательно, что в это же время к работе в лаборатории подключился воспитанник Владимира Васильевича Кашинского – Андрей Марфин, который в связи с переходом наставника к административной деятельности принял на себя часть нагрузки в одном из наиболее популярных объединений Центра. Если на фотографиях экспонатов районной выставки техниче-

[68]Усанов А. В. Автомодельный спорт // Решаем. Конструируем. Воплощаем. СПб: ГБОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта». 2012. С. 30.

ского творчества учащихся 1980–х годов мы можем увидеть построенную Андреем кордовую гоночную модель класса Е–2 со стильной монограммой спортсмена на корпусе, то в выставочных отчётах середины 90–х его имя наряду с фамилиями коллег-мэтров значится уже в графе, перечисляющей педагогов-руководителей, подготовивших экспонентов традиционного смотра достижений юных техников Красногвардейского района.

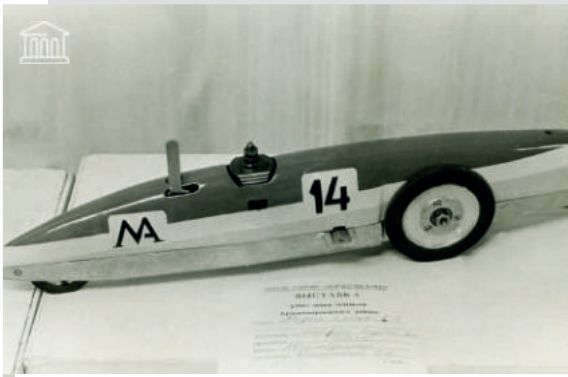
То, что путь Андрея на стезе педагога был непродолжительным, не исключение, а, к сожалению, закономерность того непростого, кризисного времени. У начинавших взрослую жизнь молодых ребят первый опыт невысоко оплачиваемой работы с детьми практически не имел шансов развития до уровня профессионального призвания, в связи с чем, безусловно, талантливые, подававшие надежды воспитанники спортивно-технических секций если и брались за работу в кружке, то довольно быстро меняли сферу деятельности. Тем не менее, опыт подготовки преемников, продемонстрированный наставниками автомоделистов, руководителями судо– и авиамодельной лабораторий Ю. А. Трофимовым и Л. М. Михайловым, спустя десятилетие лёг в основу современной стратегии развития ЦДЮТТ «Охта», в которой особое внимание уделяется взращиванию в стенах учреждения трудовой смены, профессиональной поддержке начинающих специалистов, готовых достойно принять эстафету у педагогов старшего поколения[69].

Одним из лидеров охтинского «гнезда» автомоделистов, как мы помним, был и В. И. Пахомов, который после продолжительного периода совместительства в начале 1990–х годов перешёл в Центр на основную работу. Профессиональные знания и энтузиазм Виктора Ивановича стали основным двигателем компьютеризации учреждения — одного из приоритетных направлений работы в первые годы директорства В.В. Кашинского. Пахомов был первым преподавателем секции «Информационные технологии», принимал самое активное участие в обучении коллег-педагогов владению ПК, обеспечивал внедрение компьютерной техники в различные направления деятельности ЦТТ «Охта», уверенно вступавшего в новый век дополнительного образования.

Необычайная популярность объединения «Информатика» была обусловлена новизной и актуальностью предмета, а также привлекательностью учебной программы для родителей и детей. На занятиях ребята не только осваивали базовый объём знаний и навыков, необходимых для уверенного



Педагог, старший тренер сборной ЮЦТиПТ по автомодельному спорту А. В. Усанов с юными проектировщиками копий грузовых автомобилей – классических комнатных моделей класса ЭЛ–2.
Конец 1990–х гг.

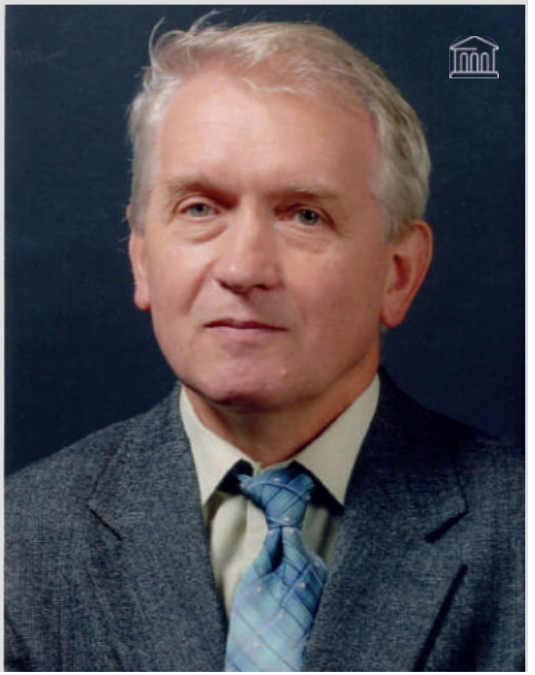


Гоночная кордовая автомодель с ДВС 2,5 см3 (класс Е–2).
Экспонат районной выставки детского технического и прикладного творчества. На корпусе–обтекателе логотип с инициалами спортсмена – «МА» (Марфин Андрей).
Вторая половина 1980–х гг.

[69]Пахомов В. И.О будущей смене…//Моделируем будущее! Серия РОСТ. 2010. № 44. С. 67–69; Иванова Н. Л. Наша история: традиции, творчество, инновации // Техническое творчество молодёжи. 2017. № 2 (102). С. 22.

Л. М. Михайлов – руководитель авиамодельной лаборатории ЦТТ «Охта», спортсмен-авиамоделист, кандидат в мастера спорта СССР, Отличник народного просвещения РСФСР, директор ДПШ № 2 в начале 1990-х гг. 1999 г.





Ю. А. Трофимов – руководитель судомодельной лаборатории ЦТТ «Охта», спортсмен-судомоделист, мастер спорта международного класса, Отличник народного просвещения РСФСР. 1999 г.

пользования компьютером, но и получали ценный опыт решения с его помощью более сложных творческих, технологических задач. Так, выполненные в системах автоматизированного проектирования ADEM и «КОМПАС» графические работы воспитанники кружка могли тут же воплотить в материале: например, изготовить стильные, украшенные оригинальными рисунками либо эмблемами плакетки, используя для гравировки оргстекла многофункциональный сверлильно-фрезерный станок с числовым программным управлением «Снайпер».

Встречающиеся на страницах «Моделиста-конструктора» упоминания подобного оборудования среди творческих достижений юных техников СССР свидетельствуют о том, что уже в 1960-е годы, то есть фактически одновременно с началом внедрения систем ЧПУ на отечественных промышленных предприятиях, передовые коллективы пионеров-изобретателей весьма успешно работали в области решения проблем автоматизированной высокоточной обработки материалов, показывая, что в юношеской лаборатории можно не только применить, но и попытаться спроектировать, собрать станок[70]. Эту интереснейшую тему самодельного станкостроения, развивавшегося в стенах внешкольных учреждений технического профиля, замечательно поддерживает сюжет разработки станков с ЧПУ, принятых на вооружение юными умельцами ЦТТ «Охта».

История создания ранних серий станков с ЧПУ «Снайпер» («Снайпер-2 (2М)», «Снайпер-3») восходит к рубежу 1980-90-х годов и связана с деятельностью производственного кооператива «Схема», в котором усилиями сотрудника Физико-технического института имени А. Ф. Иоффе АН СССР Василия Васильевича Семенникова была собрана команда высококвалифицированных разработчиков-энтузиастов[71]. Наряду со специалистами-физиками, программистами в коллектив вошли мастера ленинградского автомоделизма – Владимир Кашинский, Виктор Пахомов и Александр Вейнер, имевшие не только соответствующее инженерное образование, но и опыт работы на ведущих промышленных предприятиях города.

Работая в тесной связке с Семенниковым — идейным вдохновителем и руководителем станкостроительного проекта, охтинцы успешно решали сложные технические задачи на этапах проектирования и отладки технологического комплекса «Снайпер-2М», в состав которого входил настоль-

[70] Смотр шагает по стране // Моделист-конструктор. 1966. № 10. С. 2. (обложка).

[71] Давидовский П. Станочный бизнес // Эксперт Северо-Запад. № 20 (617). 20 мая 2013 г. Сайт Expert. ru. URL: https://expert.ru/northwest/2013/20/stanochnyij-biznes/

ный 3–координатный сверлильнофрезерный станок с ЧПУ «Снайпер–2» и соответствующее программное обеспечение (пакет прикладных программ). Довольно высокие для того времени производственно–технологические показатели комплекса в значительной степени были обусловлены качеством, точностью сборки станка, производство которого осуществлялось на основании технической документации, чертежей, подготовленных В. В. Кашинским. Стоит отметить, что, принимая участие в разработке «Снайпера», Владимир Васильевич не только сполна проявил свою квалификацию, конструкторский опыт и творческий потенциал, но и более чем достойно продолжил идущую от отца Василия Фёдоровича линию истории семьи Кашинских как искусных мастеров-фрезеровщиков.

Предназначенные для изготовления печатных плат и фрезерования (а также сверления и гравировки) деталей из различных материалов высотой профиля не более 10 мм станки «Снайпер–2М» обладали неплохими перспективами эксплуатации в опытно–экспериментальных, средне– и мелкосерийных производствах, составлявших один из основных секторов постсоветской экономики. В общей сложности за несколько лет командой Василия Семенникова было построено более 30 единиц оборудования, интерес к которому проявляли не только местные предприятия, но и серьёзные производители из других городов России.

Так, например, во второй половине 90–х станки были приобретены Волгоградским заводом медицинского оборудования (ВЗМО «Медия»), о чём сообщает один из участников тематического Интернет-форума, после развала предприятия ставший владельцем двух «Снайперов» второго поколения. Нет ничего удивительного в том, что, получив в распоряжение оборудование, созданное не крупным станкостроительным предприятием, а совместными усилиями стихийно сложившейся команды талантливых инженеров-энтузиастов, новоиспечённый хозяин столкнулся не только с проблемой отсутствия сопроводительной документации, инструкций по эксплуатации, но и с крайне скудными, расплывчатыми сведениями о происхождении станков.

С целью поиска необходимой информации и была создана тема на форуме, в которой реконструированная автором история строительства «Снайперов» получила изложение всего в одной, но более чем выразительной формулировке, использующей абсолютно типичные для повествования о



В. Ф. Кашинский за работой на фрезерном станке в автомодельной лаборатории ДПШ № 2. 1980–е гг.



Верным другом, единомышленником лидеров охтинской автомодельной лаборатории был известный ленинградский авиа– и автомоделист Александр Вейнер (на фото в центре). Брянск, 1990 г.



В. В. Кашинский и руководитель судомодельной лаборатории ЦДЮТТ «Охта» Ю. А. Трофимов с губернатором Санкт–Петербурга В. И. Матвеенко на торжественной церемонии присвоения почётных званий работникам сферы образования. Санкт–Петербург. 2005 г.

«неизвестной диковине» нарицательные обозначения. Резюмируя данные, полученные в беседах со старожилами ВЗМО, в том числе и с непосредственно занимавшимися закупкой производственного оборудования специалистами, владелец «Снайперов» сообщает, что станки «собирались в каком–то Доме пионеров «кустарным способом» какими-то «кулибиными»[72]. Именно эта предельно абстрактная по своему содержанию фраза в нашем случае становится ёмкой формулой, в которой оказался зашифрован весомый вклад лидеров охтинской автомодельной лаборатории в разработку ранних модификаций технологического комплекса «Снайпер». Успешная эксплуатация оборудования как в детском творчестве, так и одним из крупнейших отечественных производителей медтехники, равно как и подтверждение на страницах форума высокого, профессионального уровня сборки станков, отлично иллюстрируют указание Владимира Васильевича Кашинского на то, что обитатели охтинской автомодельной лаборатории способны «кустарными методами делать изумительно сложные вещи»[73]. Не менее убедительно свидетельствует раскрытый сюжет и о продолжении в среде ленинградской технической интеллигенции славной традиции русских мастеров и народных изобретателей — носителей выдающегося опыта развития конструкторской мысли на периферии научно–технического прогресса.

Яркий след в истории ЦДЮТТ «Охта» оставил профессиональный союз В. В. Кашинского и Б. Г. Афанасьева. Как мы помним, свою педагогическую деятельность научный сотрудник кафедры колёсных и гусеничных машин Политехнического института Борис Афанасьев начинал совместителем в автомодельной лаборатории, однако после перехода в ДПШ №2 на основную работу в 1985 году возглавил объединение «Картинг», а несколько лет спустя и секцию «Автовождение»[74]. Помимо руководства чрезвычайно популярными у мальчишек района кружками Борис Глебович на протяжении 14 лет выполнял значительной объём административной работы, в должности заведующего спортивно-техническим отделом помогая начинающему директору В. В. Кашинскому обеспечивать исправную деятельность и развитие профильных объединений Центра.

Отчётливо прослеживающийся параллелизм судеб Кашинского и Афа-

[72]Тема: Сверлильно–фрезерный станок «Снайпер–2М (2П)» // Интернет–форум «Мастеровой» (Woodcrafrsman. ru). URL: https://woodcraftsman.ru/index.php?topic=5662.0

[73]Боброва О. Плывет, плывет кораблик [Газетная вырезка со статьёй, посвящённой ДПШ № 2 Красногвардейского района г. Ленинграда (идентифицировать издание не удалось: Ленинград 1980–е гг. (?)) // Из архива семьи Кашинских].

[74]Афанасьев Б. Г. Шаги в неизвестность // Решаем. Конструируем. Воплощаем. СПб: ГБОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта». 2012. С. 31

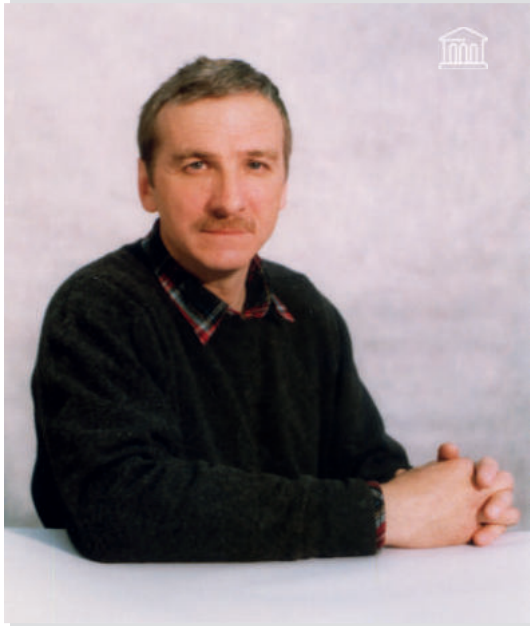
насьева — настоящих энтузиастов автомодельного спорта, талантливых инженеров, нашедших своё профессиональное призвание в горизонтах внешкольной работы[75] — лёг в основу концепции выставки «Товарищи Домостроители», с 2017 по 2021 год являвшейся по своей сути одним из тематических разделов экспозиции музея «Из истории технического творчества Ленинграда–Петербурга». Выставка стала первым мемориальным проектом музея, в рамках которого посетителям были представлены вещи, документы и фотографии, хранящие память о безвременно ушедших из жизни коллегах, друзьях и наставниках, подвижническим трудом которых был заложен фундамент современного благополучия и процветания учреждения.

Сегодня, продолжая развитие деятельности первого в Санкт–Петербурге музея, посвященного значимым сюжетам истории городского движения юных техников, причастные к этой работе педагоги и методисты ЦДЮТТ «Охта» обращают внимание на то, что предпосылки успешной реализации музейного проекта были сформированы ещё в начальный период директорства Кашинского. Так, при активном участии Владимира Васильевича в 1994 году на нескольких педагогических советах активно обсуждалось предложение об организации ретроспективной выставки технического творчества детей и педагогов. В отличие от ежегодных отчётных смотров, представлвших актуальный срез деятельности кружков, такая экспозиция позволила бы познакомить широкую аудиторию с богатейшим наследием советского, пионерского периода в истории учреждения. Примечательно, что в дискуссии прозвучали и довольно близко подводившие к идее создания музея предложения о ретро–выставке, действующей на постоянной основе, а также о расширении круга экспонентов – приглашении к участию творческих коллективов из других учреждений дополнительного образования Санкт–Петербурга[76]. Прийти к единому решению, наметить программу конкретных действий тогда не удалось, но рациональное зерно, несущее идею обращения к прошлому, необходимости его сохранения и репрезентации, было брошено, и не просто в воздух, а в весьма плодородную почву.

На рубеже 1990–2000–х годов в связи с участием ЦТТ «Охта» в городских конкурсах педагогических достижений среди учреждений дополнительного образования активизировалась работа по подготовке необходимой



«Чемпионский архив» знаменитого «Металекса».
Конец 1970–х гг.



Б. Г. Афанасьев.

[75]Христенко А. В. Техническое творчество на Охте: исторический контекст и пути становления в советской системе внешкольного образования // Техносфера. № 1 (5). С. 41.

[76]Журнал протоколов заседаний педагогического совета ДПШ № 2 (ЮЦТиПТ, ЦТТ «Охта»). Педагогический совет № 15 от 30.08.1994 г. Л. 35–36об.; педагогический совет № 16 от 30.05.1994 г. Л. 37–40.

документации, в том числе объемных презентаций–портфолио, в которых удалось аккумулировать внушительный объем информации о педагогах, творческих объединениях, структуре, направлениях развития и, что особенно важно, традициях учреждения[77]. Так, одновременно с решением первоочередной, продиктованной конкурсным контекстом задачи представления современного «лица» учреждения были заложены основы формирования, конкретизации его исторического облика.

О небезразличном отношении коллектива Центра к прошлому учреждения, а также реализуемых в его стенах дисциплин свидетельствует сформировавшаяся ещё в советское время и бережно поддерживаемая по сей день традиция широкого празднования значимых дат в истории образовательной организации, а также отечественного движения юных техников в целом. С конца 1990–х годов именно ЦТТ «Охта» стал основной площадкой проведения мероприятий (встреч, ретроспективных выставок), посвящённых юбилеям отечественного автомодельного спорта. Наряду с выдающимися петербургскими спортсменами участниками торжеств неоднократно становились немногочисленные гости из других городов России и ближнего зарубежья, представляющие крупнейшие центры развития этого технического вида спорта, что подчёркивает особую роль команды педагогов охтинской лаборатории в деле сохранения и трансляции памяти о вехах славной истории отечественного движения любителей автомобильного моделизма.

В годы руководства В. В. Кашинского, как мы уже отмечали, на качественно новый уровень была выведена методическая работа. В её рамках одним из значимых направлений стало создание обширного банка учебно-методических и дидактических материалов по техническому и прикладному творчеству. Проявившееся в данном случае осознание необходимости упорядочивания и создания эффективного механизма трансляции педагогического опыта представляется значимой предпосылкой вызревания в стенах учреждения идеи организации музейного пространства, к которой также приближала и задействованная при составлении базы данных практика ведения картотек, являющихся, как известно, основой справочно-поискового аппарата институтов памяти — музеев, архивов и библиотек.

В середине 2010–х годов именно на массово–методический отдел ЦДЮТТ «Охта», его обновлённый состав, легла значительная часть нагрузки





Выставка «Товарищи Домостроители: памяти В. В. Кашинского и Б. Г. Афанасьева» –первый мемориальный проект музея «Из истории технического творчества Ленинграда – Петербурга».
ЦДЮТТ «Охта», 2020 г. Фото А. Христенко

[77]Городской конкурс педагогических достижений. Номинация: «Учреждение года – 2000» (учр. дополнительного образования). Центр технического творчества «Охта» Красногвардейский район. СПб. 1999. [Папки–портфолио с материалами, переданные из методического кабинета ЦДЮТТ «Охта» в музей учреждения].

по реализации музейного проекта. Разработку его концепции сегодня невозможно представить без опоры на обширное наследие В. В. Кашинского, при котором учреждение стало надёжным оплотом традиционных направлений детского технического творчества, аккумулировало в своих стенах внушительный массив материалов, на основании которых «новорожденный» музей может и должен говорить об истории движения юных техников в общегородском масштабе[78].

Эти многочисленные, удивительным образом переплетающиеся нити, прочно связывающие историю Центра с вехами развития системы дополнительного образования технического профиля в городе на Неве, позволяющие существенно расширить контекст рассмотрения деятельности учреждения как на уровне страны, так и в международной перспективе, закреплены, главным образом, в обширном наследии выдающихся педагогов и руководителей старшего поколения, представленном на сегодняшний день в коллекциях музея с разной степенью полноты. Одну из наиболее репрезентативных частей собрания составляют источники, в своей совокупности фактически образующие персональный фонд, формирование которого шло на протяжении трёх десятилетий профессиональной деятельности В. В. Кашинского. Показательно, что узнав в 2020 году о начале работы над проектом «Судьбы людские» (кураторы ДДЮТ «На Ленской» и школа №521 Красногвардейского района) предполагавшим совместную работу активов школьных музеев района по подготовке планшетной передвижной выставки, лейтмотивом которой должна была стать раскрытая посредством публикации экспонатов тема личности в её самых многообразных взаимоотношениях с жизнью своего района, родного города, событиями отечественной и мировой истории, коллектив музея ЦДЮТТ «Охта» тотчас же определился с персоналией. В тесном сотрудничестве с ребятами, занимающимися в объединении историко-краеведческого профиля — интеллектуальном клубе «Юный петербуржец», их замечательным руководителем, педагогом ЦДЮТТ «Охта» Еленой Алексеевной Илларионовой автором этих строк была подготовлена краткая биографическая справка, подобран фотоиллюстративный материал для оформления планшета, а также отснята видео-экскурсия, в которой юные рассказчики проводят зрителя по уголкам здания на Панфиловой улице, хранящим память о Владимире Васильевиче Кашинском, чья судьба стала неотъемлемой частью славной летописи, на страницах которой каждый из 20-ти школьных музеев района показал



В. Е. Фёдоров (сидит в центре) с воспитанниками на торжественном собрании по случаю празднования 40-летия автомодельного спорта в России. Санкт-Петербург, ЦТТ «Охта». 1997 г.

[78]Сборник методических материалов по реализации проекта «Музей "Из истории технического творчества Ленинграда – Петербурга"». СПб.: ИП Веснин Евгений Юрьевич. 2017. 64 с.



подлинно человеческое лицо «большой истории» нашей страны.

За многочисленными заслугами, общеизвестными достижениями Кашинского всегда есть риск упустить из виду на первый взгляд второстепенный, неформальный сюжет с его участием, который вместе с тем показывает, что по-настоящему «творить» историю Центра Владимир Васильевич начал задолго до вступления на пост директора, в свою бытность педагогом–совместителем определив развитие в стенах Дома беспрецедентной, не укладывавшейся в рамки профильной деятельности внешкольного учреждения инициативы. Дело в том, что именно Кашинский в 1979 году порекомендовал директору ДПШ №2 Константину Павловичу Ковальчуку принять на должность руководителя кружка «Акустика и звукозапись» своего хорошего приятеля, начинающего звукорежиссёра, а впоследствии легендарного рок–продюсера Андрея Владимировича Тропилло. Так в стенах изначально ничем не примечательной пионерской студии началась подлинно творческая жизнь, в которой под прикрытием занятий со школьниками Тропилло, одним из первых поставивший вопрос о необходимости своевременной технической фиксации, популяризации творчества андеграундных исполнителей, фанатично закладывал материальную основу понятий «золотого фонда», наследия русского рока. В помещении кружка были записаны ранние сборники песен «Аквариума», «Кино», «Алисы», магнитоальбомы групп «Мифы», «Зоопарк», «Пикник», «Мануфактура», «Телевизор», «Поп-механика», а также целого ряда других ленинградских коллективов. Нескольких ярких персонажей городского рок–сообщества руководителю удалось вырастить и из числа «легальных» обитателей студии: охтинскими школьниками, в частности, были известный впоследствии музыкант и звукорежиссёр Алексей Вишня и Фёдор Чистяков – лидер группы «Ноль», в самобытном творчестве которой статус рок–инструмента приобрёл баян. Бурная, соединяющая в головокружительном «миксере» техническое и музыкальное творчество педагогическая деятельность Андрея Тропилло навсегда вписала районный Дом юного техника на Панфиловой улице в историю отечественной рок-музыки [79].

Этот знаковый для ленинградского рока адрес указан, в частности, в аннотации к вышедшему на магнитной ленте, а впоследствии выпущенному на CD студийному бутлéгу «MCI» группы «Аквариум», представляющему собой

[79]См.: Тропилло А. В. Центр творчества «Охта» – колыбель русского рока // Решаем. Конструируем. Воплощаем. СПб: ГБОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта». 2012. С. 91–93; Кушнир А. 100 магнитоальбомов советского рока: 1977–1991: 15 лет подпольной звукозаписи. М.: АГРАФ. 2003 // Интернет–ресурс ЛитЛайф: URL: https://litlife.club/books/118625 ; Спиридонов С. Андрей Тропилло: как сделать «Эбби Роуд» в Ленинграде // Интернет–ресурс «Рок в кадре и не только»: http://rockvkadre.ru/andrej-tropillo-kak-sdelat-ebbi-roud-v-leningrade/

альбом забракованных исполнителями записей, самовольно подготовленный к изданию харизматичным продюсером. В сопроводительном тексте среди причастных к созданию сборника персонажей Тропилло с благодарностью упоминает и педагогов ДПШ: В. Кашинского, а также руководителя радиотехнического кружка Владимира Писчасова. И действительно, без этой неприметной, но участливой поддержки товарищей, помогавших с техническим обслуживанием, настройкой звукозаписывающего оборудования, покрывавших внеучебную активность Андрея Владимировича, обеспечивая проникновение в стены детского учреждения колоритных, кардинально отличавшихся от пионеров района носителей расцветающей рок-культуры, было бы весьма проблематично поддерживать прогрессивную деятельность знаменитой студии.

Трудно представить, каким образом сложилась бы история русского рока, если бы в начале 1970–х годов «ЛОМО» (Ленинградское оптико–механическое объединение) не отделало акустическими панелями предназначенный для озвучивания пионерских кинофильмов кабинет на третьем этаже охтинского ДПШ, а руководитель автомодельного кружка не подсказал между делом своему товарищу, горевшему идеей звукозаписи и издания музыкальных альбомов, о его временном запустении. Дальнейшему процветанию студии способствовал целый ряд счастливых случайностей и благоприятных обстоятельств, одним из которых стала…планировка здания, построенного в 1936–37 годах по типовому проекту ленинградских архитекторов А. С. Гинцберга и Л. Е. Асса под размещение школы № 148 Калининского района, а 35 лет спустя воспринявшего самым удачным образом сложившуюся для неформальных гостей (а фактически постоянных жителей!) кружка звукозаписи топографию внутреннего пространства Дома юного техника.

Дело в том, что помещения секции «Картинг», автомодельной лаборатории и студии звукозаписи были расположены друг над другом в одном из боковых ризалитов здания, и в середине 80–х годов, когда личного обаяния Тропилло для успешного провода экстравагантных гостей через вахтёра стало недостаточно и всё более отчётливо вырисовывалась перспектива «закручивания гаек», для рок-музыкантов по-прежнему без проблем открывались ворота мастерской юных охтинских гонщиков, а также дверь дополнительного входа с улицы в гостеприимную «шестёрку» Кашинского. Будущим легендам отечественного рока было где отсидеться в ожидании своего технического руководителя либо, воспользовавшись этим поистине судьбоносным порта-

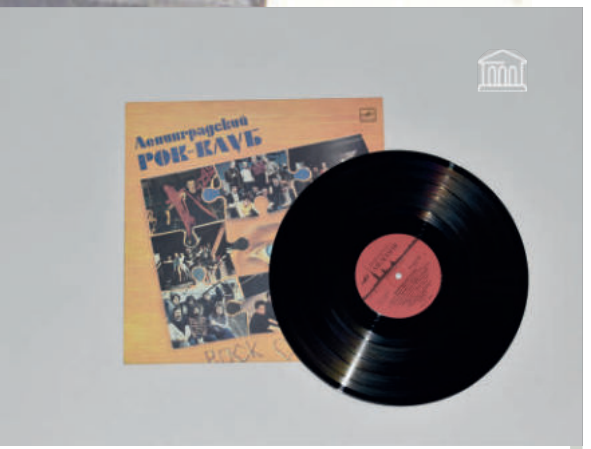
Запись альбома группы «Аквариум» в студии Дома юного техника (ДПШ №2) Красногвардейского района. На фотографии: Борис Гребенщиков и Андрей Тропилло. Ленинград.
Начало 1980–х гг. Фото Андрея «Вилли» Усова





Андрей Тропилло за микшерным пультом студии. Запись альбома группы «Зоопарк».
Ленинград, 1983–84 гг.





Пластинка «Ленинградский рок–клуб» («Мелодия», 1988 г.). Наполовину составлена из записей групп «Алиса», «Зоопарк», «Телевизор» и «Тамбурин», выполненных А. В. Тропилло в студии Дома юного техника в середине 1980–х гг.



лом, сразу же незаметно прошмыгнуть по лестнице в заветные комнаты на третьем этаже, туда, где под нейтральной вывеской пионерского кружка на всю катушку развернулась деятельность лейбла «АнТроп», открывавшего перед музыкантами доселе неизведанные горизонты! Движимые неутомимым звукорежиссёром «Аквариум», «Кино», «Алиса» и «Странные игры», сами того не осознавая, готовили эпохальный прорыв русского рока на Запад: в 1986 году практически одновременно с получением руководством ДПШ директивы о закрытии тропилловской «богадельни»[80] в США вышел легендарный альбом «Red Wave: Four Underground Bands From USSR», составленный главным образом из записанного на Охте материала. Сегодня при обращении к детективному сюжету выпуска пластинки — успешно реализованной американской певицей, близким другом ленинградских музыкантов Джоанной Стингрей авантюре по вывозу и изданию за океаном первого альбома советских рок-исполнителей[81] — важно не забывать о его предыстории и людях, напрямую и опосредованно причастных к подготовке этого грандиозного по своему культурному значению проекта.

Впрочем, известен Центр не только своей рок–историей, славными традициями культивирования технических видов спорта, но и, как верно подметил Л. М. Михайлов, замечательными «семейными подрядами» в трудовом коллективе[82]: Трофимовы, Бакуновичи, Ю. Б. Гуревич и Т. М. Щеткова, в этом же славном ряду и чета Кашинских. Многолетней работе семьи на педагогическом поприще предшествовал период, когда Ирина Геннадьевна, всецело разделяя увлечение будущего супруга, в качестве хронометриста либо секретаря принимала участие в работе судейской коллегии на городских соревнованиях по автомодельному спорту. На рубеже 1970 – 1980–х годов выпускница Ленинградского механического института (легендарного «Военмеха») Ирина Геннадьевна Кашинская начала свою трудовую деятельность в ДПШ № 2. После непродолжительного периода работы по вопросам взаимодействия с предприятиями–шефами в должности техника (организации снабжения лабораторий материалами) Кашинская на протяжении нескольких лет вела занятия с юными красногвардейцами в кружке начального технического моделирования в филиале учреждения на Отечественной улице.

[80]Тропилло А. В. Центр творчества «Охта» – колыбель русского рока // Решаем. Конструируем. Воплощаем. СПб: ГБОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта». 2012. С. 92.

[81]Стингрей Д., Стингрей М. Стингрей в Стране Чудес / Джоанна Стингрей, Мэдисон Стингрей; [перевод с английского А. Кана]. М.: АСТ; ОГИЗ. 2019. 331 с.

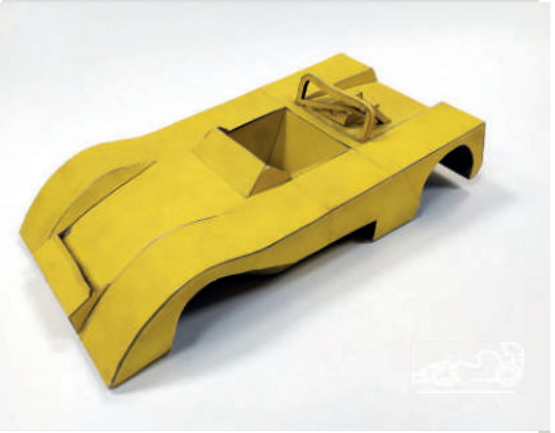
[82]Михайлов Л.М. Наш Дом Юного Техника // Решаем. Конструируем. Воплощаем. СПб.: ГБОУ ДОД ЦДЮТТ «Охта». 2012. С.23.

Лучшие традиции НТМ, усвоенные за годы сотрудничества с замечательным охтинским педагогом Галиной Александровной Данчишен, Ирина Геннадьевна продолжила успешно развивать и после перехода в ДПШ № 1 Калининского района, с энтузиазмом взяв руководство несколькими кружками на базе общеобразовательных школ. Так в профессиональной деятельности супругов получила развитие довольно близкая по содержанию, адресной категории учащихся, целям и задачам работа. Одной из форм обобщения и распространения педагогического опыта Владимира Васильевича и Ирины Геннадьевны стала подготовка в соавторстве экспериментальной серии наборов для технического творчества учащихся младшего и среднего школьного возраста «КБМ-Авто». В названии разработки, судя по всему, присутствует элемент языковой игры, предполагающей возможность двоякой расшифровки аббревиатуры: если отсылка к «конструкторскому бюро машиностроения» подчёркивает нешуточный в своей перспективе характер учебной работы школьников – будущих проектировщиков и инженеров, то указание на «картонно-бумажную модель» отражает содержание пособия. И действительно, первый выпуск серии представлял собой набор выкроек деталей, выполненных на листах цветной бумаги и картона, для сборки в масштабе 1:20 стендовой модели-копии БРДМ-1. Логичным продолжением серии, реализующей концепцию последовательного переложения в формат картонно-бумажных макетов наиболее удачных разработок действующих комнатных и кордовых моделей охтинского коллектива автомоделистов, должны были стать комплекты для изготовления стендовых копий гоночных машин, в частности, хорошо нам известного чехословацкого автомобиля Metalex.

Как мы помним, после перехода на должность директора в связи с увеличившейся нагрузкой В. В. Кашинский постепенно передал основную работу с коллективом лаборатории своим товарищам В. И. Пахомову и А. В. Усанову, однако полностью от педагогической деятельности всё же не отошёл, продолжая тренировать юношескую сборную города и вести занятия в группах начинающих моделистов. Для большинства ребят, присоединившихся к коллективу автомодельной лаборатории в первой половине 1990-х годов, Владимир Васильевич стал педагогом, научившим грамотно составлять и читать чертежи, аккуратно вырезать из картона и бумаги, точно складывать и соединять детали с помощью клея, работать с фанерой и жестью, выполнять монтаж и отладку простейших электродвигателей. Программа первого года обучения в секции



Педагогический коллектив ДПШ № 2 (ДЮТ) Красногвардейского района г. Ленинграда. На снимке: директор учреждения К. П. Ковальчук (сидит вторым слева), Л. М. Михайлов (стоит вторым слева в среднем ряду), А. В. Тропилло (сидит на переднем плане), В. В. Кашинский (стоит вторым справа), И. Г. Кашинская (сидит второй справа). Первая половина 1980-х гг.



Картонный корпус модели–копии гоночного автомобиля Metalex (МТХ). 1980 – 90–е гг.



Дружная работа с картонными развёртками моделей. Неотъемлемая составляющая подготовки юных конструкторов в коллективе автомодельной лаборатории ДПШ № 2.



Картонный корпус модели–копии бронированной разведывательно–дозорной машины (БРДМ–1). 1980 – 90–е гг.

автомодельного спорта ЦТТ «Охта», таким образом, включала довольно много элементов, характерных для занятий в кружках начального технического моделирования, с развитием основополагающих принципов и конкретных методик которого самым тесным образом была связана трудовая деятельность Владимира Васильевича и Ирины Геннадьевны Кашинских.

Вспоминая период работы семейной пары в Доме юного техника Красногвардейского района, нельзя обойти вниманием их активное участие в одном из значимых направлений деятельности внешкольного учреждения в рамках двухстороннего сотрудничества с предприятиями-шефами — комплектовании летних пионерских лагерей руководителями кружков и педагогами–организаторами. В середине 1980–х годов, в летние месяцы, когда центрами детского технического творчества становились места массового отдыха школьников, в загородные лагеря выезжала Ирина Геннадьевна с сыном Димой, к которым в самый разгар соревновательного сезона автомоделистов всё же изыскивал возможность присоединиться и Владимир Васильевич. Работа в кружках была лишь одной из сторон необычайно насыщенной летней жизни: Кашинские с юношеским задором принимали самое активное участие в организации и проведении всех конкурсов, праздников и других массовых мероприятий; будучи открытыми, лёгкими на подъём, располагающими к себе людьми всегда находились в центре дружеского общения коллектива воспитателей и вожатых. Яркая пара талантливых педагогов хорошо запомнилась участникам летних смен в «Ленинградце» (г. Приморск), пионерлагере производственного объединения «Знамя Октября» «Юнга» в посёлке Рощино, а также лагере «Дельфин» в Приозерске, находившемся в ведении Завода Штурманских приборов — одного из наиболее известных шефов ДПШ № 2 в советское время, по сей день сохраняющего партнёрские связи с ЦДЮТТ «Охта».

Сегодня И. Г. Кашинская бережно хранит материалы семейного архива – свидетельства выдающегося жизненного пути Владимира Васильевича, в предпринятом биографическом исследовании развернувшие перед нами панораму истории отечественного автомодельного спорта и технического творчества в системе внешкольного (дополнительного) образования России второй половины XX – начала XXI вв., позволившие выстроить перспективу становления личности в горизонте увлечений, избранном деле, профессии. Вспоминая продолжительный период директорской работы супруга, Ирина Геннадьевна

отмечает его исключительное внимание к каждому педагога, по отношению к основополагающему труду которого, по убеждению Кашинского, деятельность администрации образовательного учреждения является лишь вспомогательной, направленной на обеспечение оптимальных условий для развития главного компонента образовательного процесса — полноценного, взаимообогащающего сотворчества взрослого и ребёнка. Эта зрелая, подкреплённая личным опытом установка помогала Владимиру Васильевичу Кашинскому грамотно разрешать конфликтные ситуации, достойно преодолевать трудности, которых за семнадцать лет руководства учреждением, конечно же, было немало, и, делая правильные своевременные выводы, уверенно, по-петербургски красиво и целеустремлённо вести родную «Охту», её замечательных обитателей к новым, доселе неизведанным островкам в безбрежном океане творческих идей,



экспериментов и свершений.

***

Славный путь Владимира Васильевича Кашинского прервался 12 февраля 2009 года. Тяжёлая болезнь отняла у семьи любящего мужа и отца, у коллег — верного друга и справедливого руководителя, у школьников района — уважаемого наставника и неутомимого строителя их яркого, наполненного радостью творческого поиска детства. На страницах интернет-форума российских автомоделистов, в мемориальном разделе «Уходит старая гвардия», пополняющемся, к великому сожалению, всё новыми именами, печальная весть с берегов Невы сопровождалась сведениями о выдающихся достижениях одного из ярчайших спортсменов, тренеров и педагогов-руководителей в истории ленинградского автомоделизма, опубликованными его ближайшими соратниками В. И. Пахомовым и А. В. Усановым.

Проводить Владимира Васильевича в последний путь на Большеохтинское кладбище пришли друзья семьи, разделявшие с ним кордодром и мастерскую товарищи-автомоделисты, коллеги-педагоги не только родной «Охты», но и многих других образовательных учреждений Санкт-Петербурга. Каждый, кому посчастливилось трудиться, творить, жить рядом с Кашинским, сегодня бережно хранит свою, наполненную личным опытом и впечатлениями, память о Владимире Васильевиче.

«Зимой всегда темнеет раньше» — название и первая фраза короткого, но необычайно выразительного по своему эмоциональному наполнению и глубокого по содержанию эссе, которое памяти Владимира Васильевича Кашинского посвятил близкий друг семьи Игорь Брагиров[83]. Всё, о чем было написано выше в трёх главах книги, тонко и одновременно ёмко резюмировано на двух страницах текста, который мог написать только тот, кто хорошо знал Кашинского, тот, кто, будучи его современником, впитал неповторимый дух свершений этих ярких, противоречивых, лежащих на стыке эпох десятилетий.

Вступая в диалог с незримо присутствующим другом, Брагиров словно вновь открывает для себя и для всех нас те призвания, те грани таланта, которые Владимир Васильевич сполна реализовал на своём пути. Это высококлассный спортсмен-автомоделист и прирождённый, всецело отдающий себя работе с детьми педагог-руководитель, который самой ценной, подлинной наградой за свой подвижнический труд считал не официальные регалии, а искреннее уважение и благодарность выросших в гостеприимных кабинетах «Охты» ребят. Это харизматичный, способный «заварить кашу на весь Союз» организатор–энтузиаст и никогда не унывающий товарищ, душа компании. И правда, Владимир Васильевич умел не только самозабвенно работать, но и правильно, культурно отдыхать с семьёй на любимой даче в Токсово, двери которой всегда были открыты для друзей, коллег, воспитанников, что принесло этому уютному загородному домику славу необычайно притягательного, по–своему культового места. И уже в коде эссе рождается яркая метафора, необыкновенно точно раскрывающая внешне неприметную, но на деле основополагающую роль Кашинского в сюжете с легендарной студией Андрея Тропилло — «солдат рок-революции».

Вклад В. В. Кашинского в развитие детско–юношеского технического творчества, дополнительного образования в Санкт–Петербурге на страницах изданного в 2012 году к 40–летию ЦДЮТТ «Охта» сборника «Решаем. Конструируем.

[83]Рукопись эссе хранится в архиве семьи Кашинских.

Воплощаем» (к опубликованным на его страницах материалам мы неоднократно обращались выше) отмечают педагоги самых разных направлений, методисты и руководители крупнейших образовательных учреждений, с которыми Владимир Васильевич на протяжении нескольких десятилетий бок о бок трудился на поприще совершенствования опыта внешкольной работы с учащимися. По инициативе ЦДЮТТ «Охта» в городской системе дополнительного образования утвердилась традиция проведения детско-юношеских мероприятий технической направленности, посвящённых памяти В. В. Кашинского. Мемориальный статус сегодня имеет отмечающее особую роль педагога в развитии юношеского автомоделизма ежегодное лично-командное первенство по автомодельному спорту в классах моделей «ЭЛ-2», а также ведущий свою историю с 2001 года открытый Городской командный конкурс по оригами среди младших школьников, инициатива организации которого принадлежит директору ЦТТ «Охта», в тесном сотрудничестве с ГМО педагогов оригами заложившему прочный фундамент преподавания этого замечательного вида японского декоративно-прикладного искусства в системе учреждений дополнительного образования Санкт-Петербурга.

Добрая память о Владимире Васильевиче Кашинском сегодня живёт и в стенах автомодельной лаборатории ЦДЮТТ «Охта», где продолжает «бурлить» техническое творчество юных красногвардейцев. По-прежнему исправно включается его любимый токарный станок, а среди аккуратно выставленных на полках моделей и кубков немало материалов, возвращающих к советскому, золотому периоду в истории объединения. Музей «Из истории технического творчества Ленинграда-Петербурга» продолжает изучать обширное наследие замечательного человека, прошедшего яркий путь от воспитанника автомодельного кружка до одного из лидеров городской системы дополнительного образования, человека, сделавшего всё возможное для того, чтобы на пути следующих поколений никогда не угасал маяк подлинного, вдохновляющего творчества.



Педагогический коллектив Дома юного техника (ДПШ № 2) Красногвардейского района г. Ленинграда. Первая половина 1980-х гг. Архив семьи Кашинских



Содержание

ГЛАВА I. Судьбы кордовая нить.....7
ГЛАВА II. В темпе юных.....38
ГЛАВА III. Домохранитель.....60

Научно–популярное издание
Христенко Алексей

Путь Кашинского

Все права защищены.
Ни одна часть данного издания не может быть воспроизведена или использована
в какой–либо форме, включая электронную, фотокопирование, магнитную запись
или какие–либо иные способы хранения и воспроизведения информации,
без предварительного письменного разрешения правообладателя.
6+

Верстка и подготовка к печати К.П. Кузьмина

Информационное агентство «Охтинский пресс-центр»
(199397, Санкт–Петербург, ул. Кораблестроителей, 19–1–365)
Подписано в печать 11.05.2022
Формат 205х205 мм. Бумага офсетная. Гарнитура PT Sans Narrow
Печать цифровая. Уч.–изд. л. 4,95
Тираж 1000 экз. Заказ № 038
Отпечатано с электронных носителей издательства
в типографии ГБУ ДО ЦДЮТТ «Охта»

