

9. Sukharev, A.G. (1979). Health and physical education of children and adolescents, M.: Medicine, 272.
10. Pryimakov O. Monitoring of functional fitness of combat athletes during the precompetitive preparation stage / O. Pryimakov, S. Iermakov, I. Samokish, O. Kolenkov, J. Juchno // Journal of Physical Education and Sport ® (JPES), 16 (2), Art 87, 2016. – P. 551-561.
11. Samokish I.I. (2011). Hysteretic method of identifying features as a criterion for evaluating performance in physical education in higher education. Physical Education of Students, 4, 71–75.
12. Samokish I.I. (2016). Physical workability as the base of students' functional potentials. Physical Education of Students, 6, 40–48.
13. Samokish I. Monitoring system of functional ability of university students in the process physical education / I. Samokish, A. Bosenko, O. Pryimakov, V. Biletskaya // Central European Journal of Sport Sciences and Medicine. – Vol. 17. – № 1. – 2017. – P. 75-80.
14. Samokish, I., Bosenko, A., Pryimakov, O., Biletskaya, V. (2017). Monitoring System of Functional Ability of University Students in the Process of Physical Education. Central European Journal of Sport Sciences and Medicine, 17 (1), 73–78.

Сова М. А.

Старший викладач

Шишка В. В.

Старший викладач

Харківська Державна академія фізичної культури, м. Харків

АНАЛІЗ ПІДГОТОВЛЕНOSTІ УКРАЇНСЬКИХ ГОНЩИКІВ, ЩО СПЕЦІАЛІЗУЮТЬСЯ В МОТОЦИКЛЕТНОМУ КРОСІ НА МОТОЦИКЛАХ З КОЛЯСКОЮ

Вперше в Україні було визначено показники спеціальної фізичної підготовленості гонщиків, що спеціалізуються в мотокросі на мотоциклах з коляскою. Було визначено швидкісні показники проходження поворотів траси мотокросу в м. Чернівцях світовими лідерами та вітчизняними гонщиками. Вперше було проведено порівняння техніко-тактичних показників змагальної діяльності в «кросі» провідних закордонних та українських гонщиків та розроблена шкала оцінювання якості проходження мотокросменами поворотів траси асоціації «Техносport» (м.Чернівці) різної категорії складності за величиною швидкості входу у поворот, відповідно до показників світових лідерів (на твердому ґрунті).

Визначена складність мото – треку та розроблена модель ефективної змагальної діяльності за показниками світових лідерів. Окреслено причини низьких показників Українських спортсменів, та перспективні шляхи удосконалення їх підготовки.

Ключові слова: спеціальна фізична підготовка, змагальний процес, гонщики, мотокрос на мотоциклах з коляскою.

Сова М. А., Шишка В. В. Анализ подготовленности украинских гонщиков, специализирующихся в мотоциклетном кроссе на мотоциклах с коляской. Впервые в Украине были получены показатели специальной физической подготовленности гонщиков, специализирующихся в мотокроссе на мотоциклах с коляской. Определены скоростные показатели прохождения поворотов трассы мотокросса в г. Черновцах мировыми лидерами и отечественными гонщиками. Впервые было проведено сравнение технико-тактических показателей соревновательной деятельности в «кроссе» ведущих зарубежных и украинских гонщиков и разработана шкала оценивания качества прохождения поворотов на трассе ассоциации «Техносport» (г.Черновцы) различной категории сложности, по величине скорости входа в поворот, в соответствии с показателями мировых лидеров (на твердом грунте).

Расчитана сложность мото-трека, и разработана модель эффективной соревновательной деятельности по показателям мировых лидеров. Установлены причины низких показателей Украинских спортсменов, и перспективные пути совершенствования их подготовки.

Ключевые слова: специальная физическая подготовка, соревновательный процесс, гонщик, мотокросс на мотоциклах с коляской.

Sova M., Shishka V., Analysis of the preparation of ukrainian riders specializing in a sidecar. For the first time in Ukraine, indicators of special physical fitness of riders specializing in motocross on motorcycles with a sidecar were obtained. The speed indicators of cornering motocross in Chernivtsi by world leaders and domestic racers are determined. For the first time, a comparison was made of the technical and tactical indicators of competitive activity in the "cross" of leading foreign and Ukrainian riders and a scale was developed for assessing the quality of cornering on the track of the Tehnosport association (Chernivtsi) of various categories of complexity, according to the speed of cornering, with indicators of world leaders (on solid ground).

The complexity of the moto track has been calculated, and a model of effective competitive activity has been developed in terms of world leaders. The reasons for the low performance of Ukrainian athletes, and promising ways to improve their training, have been established. Conclusions. 1. Based on the results of the official timekeeping of competitions and high-speed video shooting of the leading drivers of Ukraine and the world of selected elements of the association "Technosport" in Chernivtsi during the stages of the World and Ukraine championships 2017-2018, the main indicators of their competitive activity were calculated. By comparing the indicators of technical and tactical skill of world leaders and domestic riders, the main differences between them were revealed, the reasons for the lag and promising ways of improving the training of Ukrainian athletes for the all-Ukrainian and

international competitions of the highest level were outlined. 2. The data obtained during the study made it possible to formulate model (model) values of the speed of entering the turns of a different category of complexity by the results of world and Ukrainian leaders for an objective assessment of the quality of overcoming the quadrocyclical of various obstacles of the association "Technosport" in Chernivtsi and modeling their further training.

Keywords: special physical training, competitive process, racer, sidecar.

Постановка проблеми. Поряд з удосконаленням технічних засобів та спорядження спортсменів у спортивно-технічних видах спорту найбільш повно розкривається роль людського чинника в системах «людина – машина – середовище» (ЛМС).

Аналіз літературних джерел. За постійним удосконаленням технічних пристроїв проявляється деяке відставання найслабшої ланки системи ЛМС, якою є людина [3]. Це вимагає, з одного боку, ергономічного пристосування технічних засобів, що використовуються спортсменами, для зручності роботи людини з урахуванням її індивідуальних біомеханічних і психофізіологічних характеристик, а з іншого – підвищення ефективності добору найбільш обдарованих претендентів, здатних здійснювати ефективне керування технічним об'єктом в екстремальних умовах його використання [8].

Одним з найбільш популярних і привабливих спортивно-технічних видів професійного спорту є різні дисципліни мотокросу, не виняток і мотокрос на мотоциклах з коляскою

Крос на мотоциклах з коляскою - змагання на спеціальних триколісних транспортних засобах з мотоциклетним кермом, що проводиться по трасі мотокросу. Крос для мотоциклів з коляскою - кільцеві перегони, що проводяться по пересічній місцевості або бездоріжжі зі штучними або природними перешкодами.

Здійснений авторами [2,4,5,6] аналіз специфіки тренувальних і змагальних навантажень у мотокросі показав надзвичайно важливу роль загальної і спеціальної фізичної підготовленості спортсменів. Однак питання спеціальної фізичної підготовки спортсменів-мотогонщиків на мотоциклах з коляскою висвітлені недостатньо, що й визначило вибір нашої теми дослідження.

Взаємозв'язок дослідження з науковими програмами, планами, темами. Дослідження виконувалися відповідно до плану науково-дослідної роботи кафедри зимових видів спорту, велоспорту та туризму Харківської державної академії фізичної культури Міністерства освіти і науки України на 2019-2023рр. за темою «Оптимізація тренувального процесу в циклічних та екстремальних видах спорту» (номер державної реєстрації 0119U100439).

Мета статті: Провести порівняльний аналіз і оцінити рівень спеціальної підготовленості мотокросменів України, що спеціалізуються в мотоциклетному кросі на мотоциклах з коляскою, зі спортсменами Європи, в цій дисципліні.

Виклад основного матеріалу дослідження. Одним із визначальних завдань оптимізації тренувального процесу є характеристика способів і методів тренування, спрямованого на розвиток і вдосконалення спеціальної фізичної підготовки в обраному виді спорту.

Виконання цього завдання, перш за все, залежить від сенсорних можливостей спортсмена і при втомі удосконалення недоцільне.

У вузькому сенсі керування тренувальним процесом передбачає співпрацю тренера зі спортсменами. Для ефективної організації тренувального процесу необхідно мати відомості про індивідуальні особливості фізичного розвитку кожного спортсмена й рівня їхньої попередньої підготовленості. Потім, відповідно до розробленої програми тренування, визначають індивідуальну швидкість навчання, і, на підставі цього, встановлюють рівень здатності навчатися кожного спортсмена.

Будь-яке тренувальне заняття передбачає контроль за поточним рівнем фізичного стану, що визначає тривалість занять. Наявність усіх цих компонентів становить зміст керування тренувальним процесом

Змагання з мотокросу, особливо на мотоциклах з коляскою, є вкрай складними для оцінювання результату виступу спортсменів. Це пов'язано з оцінюванням різних даних: довжини кола траси, середньої швидкості, тривалості заїзду трасами з різним покриттям і рельєфом та іншими показниками. Такі дані виключають можливість порівняння в мотокросі абсолютних часових показників, зафіксованих на різних змаганнях. У кожному конкретному змаганні абсолютний час в оцінюванні проходження всієї дистанції, а також окремих її ділянок, використовується для якісного представлення виконаного змагального завдання. Порівняння з результатами попередніх змагань може здійснюватися тільки у відносних величинах, що викликає необхідність переведення їх в систему відносних величин. Такий підхід набув широкого використання при порівнянні оцінок схожих багатокомпонентних об'єктів [6].

Перевід таких характеристик у відносні одиниці досягається шляхом їхнього представлення у відсотках, або в частках від одиниці відносно обраного стандарту. Стандартами можуть виступати або результати лідера, або модельні характеристики, або кращий результат спортсмена відносно його конкретних показників. У всіх випадках критерій порівняння виконує роль умовної середньої величини і виступає початком відліку [1].

Оцінювання складності траси й розподілу навантаження в тренувальному і змагальному процесі вимагає обліку обсягу й інтенсивності виконаного навантаження. В умовах тренування це необхідне для оптимізації його проведення і більш ефективної організації підготовки спортсменів високого класу, а в умовах змагань – для організації більш високої видовищності їхнього проведення в режимі найбільш оптимальної ефективності виступів спортсменів. Для здійснення необхідних розрахунків зовнішніх умов середовища, які визначають характер взаємодії системи «спортсмен – керований об'єкт», визначалася низка характеристик траси.

Серед них – повороти траси, які визначають зміну напрямку руху в площині переміщення мотоцикла. Вони характеризуються радіусом (кривизною), нахилом площини повороту відносно площини руху мотоцикла, коефіцієнтом

зчеплення шин з покриттям і швидкістю підходу до повороту (входу у поворот). Перелічені чинники повороту при його подоланні вимагають від членів екіпажу прояву певних зусиль, що витрачаються на утримання рівноважного стану підсистеми ЕМ. Координація цих зусиль визначається відчуттям оптимального знесення цієї системи, яке виникає при досягненні межі зчеплення шин з покриттям, що вимагає високої сенсорно-моторної чутливості для забезпечення необхідної техніки керування мотоциклом.

Порівняння основних техніко-тактичних показників змагальної діяльності світових лідерів та провідних українських спортсменів із метою обґрунтування на цій підставі методичних рекомендацій стосовно підготовки наших спортсменів до участі в міжнародних змаганнях найвищого рівня, нами були проведено дослідження. Усі дослідження з метою порівняння результатів були організовані на одній трасі – єдиній сертифікованій FIM мотокросовій трасі асоціації «Техноспорт» у м. Чернівцях довжиною 1620 м.

Згідно класифікації трас для мотоциклетного кросу [7] (табл. 1), за своїми характеристиками траса у Чернівцях має середні нерівності (Н від 20 до 10м), вона кручена за поворотами (П більше за 1610°), середньо пересічена за рельєфом (Р від 80 до 250 м), швидка за середньою швидкістю ($V_{\text{сер}}$ понад 51 км/год), з високим коефіцієнтом зчеплення (ϕ у межах 0,6–0,7), має багато стрибків (Стр. – понад 100 м), з високим контрастом швидкості (КШ – понад 10 у.о.).

З метою визначення необхідних показників змагальної діяльності учасників дослідження були використані результати офіційного хронометражу організаторів змагань з точністю до 0,001 с, а також швидкісне відеознімання з частотою 200 кадрів за секунду.

До дослідження були залучені гонщики – учасники українських етапів чемпіонатів світу та учасники етапів чемпіонатів України 2017 – 2018 рр з мотокросу на мотоциклах з коляскою. Реєструвались такі результати вільних і кваліфікаційних тренувань, а також змагальних заїздів, як час проходження усієї дистанції, час проходження кожного кола дистанції, час проходження окремих елементів дистанції, а також миттєві та середні швидкості екіпажів.

Кожна траса для мотокросу має унікальну кількість правих і лівих поворотів різної категорії складності, що й визначають її характеристику за поворотами(П).

Характеристика складності трас асоціації «Техноспорт» у м. Чернівцях за кількістю поворотів різної категорії складності наведена в табл. 2

Траса має шість правих та вісім лівих поворотів, що характерне для трас з напрямком руху проти годинникової стрілки. Серед них – три праві повороти другої категорії складності, два праві повороти четвертої категорії складності, один правий поворот п'ятої категорії складності, а також два ліві повороти другої категорії складності один лівий поворот третьої категорії складності та п'ять лівих поворотів п'ятої категорії складності. Тобто за кількістю та категорією поворотів траса складна і повністю відповідає вимогам FIM до трас для проведення міжнародних мотокросів найвищого рівня.

Вибір єдиної траси для організації досліджень, дав змогу об'єктивно порівняти показники змагальної діяльності провідних зарубіжних і вітчизняних екіпажів на мотоциклах з колясками.

Таблиця 1.

Характеристики мотокросових трас на 1000 м. довжини (згідно [7])

За нерівностями (Н), м			За поворотами (П), град			За рельєфом (Р), м			За швидкістю, $V_{\text{сер}}$, км/ год			За коефіцієнтом зчеплення (ϕ)			За стрибками (Стр.), м			За контрастом V_i (КШ, у. о.)		
Вибіті	Середні	Рівні	Кручені	Нормальні	Плавні	Сильно пересічена	Середньо пересічена	Мало пересічена	Швидкі	Середні	Повільні	З високим ϕ	З середнім ϕ	Сли зькі	Мало	Середньо	Багато	Малий	Середній	Великий
Від 21-до 60	Від 20 до 10	До 10	Від 1610 до 2250	Від 1250 до 1600	Від 990 до 1250	Більш ніж 250	Від 80 до 250	До 80	51 – 60	44 – 50	Менш 44	0,6 – 0,7	0,7 – 0,5	0,2 – 0,3	Від 0 до 50	Від 50 до 100	Від 100 до 250	Від 0 до 6	Від 7 до 10	Від 10 та більше

Усіх учасників дослідження за спортивними результатами на етапах чемпіонатів світу та України 2018–2019 рр. було умовно поділено на чотири групи: світові лідери, світові аутсайди, українські лідери та українські аутсайди.

На табл. 1 і 2 наведено середні швидкості на вході (V_1) й на виході (V_2) кожного з поворотів траси асоціації «Техноспорт», а також середній час проходження цих поворотів світовими лідерами та українськими лідерами під час змагальних заїздів

Порівняння даних, дає змогу ствердити, що середні швидкості входу в усі повороти і виходу з них в українських лідерів достовірно нижчі, а середній час їх проходження – більший.

Таблиця 2.

Характеристика складності мотокросової траси асоціації «Техноспорт» (м. Чернівці) за кількістю поворотів різної категорії складності

Номери поворотів за порядком	Умове позначення повороту	Напрямок повороту	Категорія складності Повороту (бали)	Кількість поворотів певної категорії складності
1,3,10	P	правий	2	3
6,7	P	правий	4	2
12	P	правий	5	1
4,9	L	Лівий	2	2
14	L	Лівий	3	1
2, 5, 8, 11, 13	L	Лівий	5	5

Проте різниця між вказаними показниками залежить як від категорії складності поворотів, так і від сумарного кута повороту, що визначає його довжину. Так, різниця між середніми швидкостями входу у повороти другої категорії світовими та українськими лідерами $\Delta V_{1\text{cp}}$ становить 10,2 км/год, різниця між середніми швидкостями виходу з поворотів другої категорії складності $\Delta V_{2\text{cp}}$ становить 9,6 км/год, а різниця між часом проходження поворотів другої категорії $\Delta t_{\text{cp}} = 2,94$ с (табл. 3.); для поворотів третьої категорії складності вказані різниці становлять $\Delta V_{1\text{cp}} = 8,0$ км/год, $V_{2\text{cp}} = 8,0$ км/год, $\Delta t_{\text{cp}} = 2,20$ с, для поворотів четвертої категорії складності – $\Delta V_{1\text{cp}} = 4,5$ км/год, $V_{2\text{cp}} = 6,5$ км/год, $\Delta t_{\text{cp}} = 1,90$ с, а для поворотів п'ятої категорії складності – $\Delta V_{1\text{cp}} = 3,7$ км/год, $V_{2\text{cp}} = 6,0$ км/год, $\Delta t_{\text{cp}} = 1,40$ с відповідно.

Це можна пояснити тим, що світові лідери за рахунок високого рівня спортивно-технічної майстерності проходять більш швидкі повороти нижчої категорії складності бистріше українських лідерів, демонструючи вищу швидкість як на вході, так і на виході й витрачаючи на їх подолання менше часу.

Таблиця 3.

Різниця між середніми значеннями показників проходження поворотів траси мотокросу асоціації «Техноспорт» у м. Чернівцях світовими та українськими лідерами

№ з/п	Категорія складності повороту	Показники проходження повороту		
		$\Delta V_{1\text{cp}}$ км/год	$\Delta V_{2\text{cp}}$ км/год	Δt_{cp} с
1	2 категорія	10,2	9,6	2,94
2	3 категорія	8,0	8,0	2,20
3	4 категорія	4,5	6,5	1,90
4	5 категорія	3,7	6,0	1,40

Водночас швидкості входу і, відповідально, виходу на крутих поворотах 4 і 5 категорії складності значно нижчі й більш доступні для гірше підготовлених українських провідних гонщиків, тому різниці між показниками проходження таких поворотів світовими та вітчизняними лідерами нижчі. Видима різниця в швидкості проходження дистанції світовими та українськими лідерами свідчить про істотно вищий рівень спеціальної, функціональної та технічної підготовленості перших, які на більш високих швидкостях долають перешкоди на дистанції, демонструючи високий рівень універсальності їхньої підготовленості. Зауважена вище тенденція стосується і середнього часу подолання окремих поворотів, як основних перешкод на трасі, починаючи від старту і закінчуючи фінішним колом дистанції. На рис. 1. показано, як погіршується час подолання послідовних поворотів мотокросової траси асоціації «Техноспорт» (м. Чернівці) українськими екіпажами – лідерами. Можна зауважити, що унаслідок напростаючої втоми середня швидкість проходження поворотів усіх категорій складності зазначеними гонщиками від першого до третього, сьомого і фінішного кіл невпинно знижується.



Рис. 1. Швидкість проходження українськими лідерами різних за категорією складності та напрямком поворотів траси на різних колах змагальної дистанції квадроциклетної траси асоціації «Техноспорт» (м. Чернівці).

Цікаво, що більш істотне зниження швидкості характерне власне швидким поворотам другої категорії складності – швидкість їхнього проходження на першому колі, близька до 80 км/год., поступово знижується до 75 км/год. на третьому колі й до 70–65 км/год. на сьомому й на фінішному колах дистанції, що можна пояснити низьким рівнем спеціальної витривалості.

Водночас швидкість подолання повільних поворотів четвертої і п'ятої категорії складності знижується менш помітно, утримуючись біля позначки 20 км/год. можна припустити, що це обумовлене порівняно низькою абсолютною величиною зафіксованої нами середньої швидкості їхнього проходження (17 – 21 км/год.), тоді коли аналогічний показник для швидких поворотів майже учетверо вищий (58–81 км/год. відповідно), і наростаюча втома спортсменів не так істотно впливає на швидкість проходження повільних поворотів.

Засоби загальної фізичної підготовки підвищують позитивний тренувальний ефект, розширюють різнобічний розвиток рухових здібностей. Під час подолання дистанції змагання гонщик випробовує значну дію відцентрових і доцентрових сил, які особливо роблять свій вплив при проходженні поворотів різної конфігурації і крутизни, а так само при гальмуванні. Значне зусилля спортсменів доводиться прикладати до рульового ричага долаючи різні повороти. В зв'язку з цим, пілот повинен володіти певним рівнем розвитку рухових якостей, здатних забезпечити управління мотоциклом протягом всього періоду тренувань і змагань. Виходячи з цього нами були підібрані вправи, що дозволяють підвищити рівень розвитку необхідних гонщиків загальних рухових якостей.

За даними дослідження взаємозв'язку загальної фізичної підготовленості і спеціальної підготовленості [2] вказано про достовірний взаємозв'язок тестових показників ОФП, із спеціальними показниками КЧК (кращий час кола), СЧК (середній час кола), що дає нам підставу прогнозувати, про те, що загальна фізична підготовка юних спортсменів позитивно вплине на ріст спеціальної технічної підготовленості.

Висновки. На основі результатів офіційного хронометражу змагань та швидкісної відеозйомки проходження провідними гонщиками України і світу окремих елементів траси асоціації «Техноспорт» у м. Чернівцях під час етапів чемпіонатів світу та України 2017–2018 рр., було розраховано основні показники їхньої змагальної діяльності. Шляхом порівняння показників техніко-тактичної майстерності світових лідерів і вітчизняних гонщиків було виявлено основні відмінності між ними, окреслено причини відставання і перспективні шляхи удосконалення підготовки українських спортсменів до всеукраїнських та міжнародних змагань найвищого рівня. Отримані в ході дослідження дані дали змогу сформулювати зразкові (модельні) значення швидкості входу в повороти різної категорії складності за результатами світових та українських лідерів для об'єктивного оцінювання якості подолання спортсменами різних перешкод траси асоціації «Техноспорт» у м. Чернівцях та моделювання їхньої подальшої підготовки.

Перспективи подальших досліджень спрямовані на розробку сучасної методики спеціальної фізичної підготовки спортсменів, що спеціалізуються в мотоциклетному кросі на мотоциклах з коляскою з урахуванням їхніх індивідуальних особливостей, ергономічного пристосування технічних засобів, що використовуються спортсменами, для зручності роботи, з урахуванням їх індивідуальних біомеханічних і психофізіологічних характеристик.

Література

1. Артемьева Г.П., Чередниченко М.А., Шишка В.В., Горина В.В. Специальная физическая подготовка в мотоциклетном кроссе на этапе углубленной базовой подготовки // *Материалы IX международной научно – практической конференции перспективные вопросы мировой науки.* 2013 Том 39, Физическая культура и спорт, София. Режим доступа: http://www.rusnauka.com/36_PVMN_2013/Sport/1_152083.doc.htm (дата звернення: 06.05.2019).
2. Друзь В.А., Чередниченко М.А., Шишка В.В., Горина В.В. Система контроля качественной структуры специальной физической подготовки в мотокроссе на мотоциклах с коляскою // *Слобожанський науково-спортивний вісник: [наук. – теорет. журн.].* Харків: ХДАФК, 2015, фахове видання №5 (49) С.40-45.
3. Козлов В. В., Шулик Г.И. Прикладная акробатика как способ самостраховки мотоциклистов при падениях в аварийных ситуациях // *Теория и практика прикладных и экстремальных видов спорта.* 2011. №3 (22), С 68-72.
4. Пугач Я.И., Чередниченко М.А. Друзь В.А., Шишка В.В. Инновационные технологии в подготовке спортсменов технических видах спорта // *Проблеми та перспективи розвитку спортивно - технічних і прикладних видів спорту та екстремальної діяльності: матеріали II Всеукраїнської науково-практичної конференції з міжнародною участю.* Харків, 2014, С.18 -22.
5. Пугач Я.И., Друзь В.А. Чередниченко М.А., Шишка В.В. Влияние согласованности действий спортсменов, специализирующихся в мотокроссе мотоциклов с боковым прицепом на спортивный результат // *Молода спортивна наука України.* Випуск 19, Т I, 2015. С.196 -20.
6. Сова М.А., Шишка В.В. Удосконалення методики тренування спортсменів високої кваліфікації в мотоциклетному спорті, що спеціалізуються в мотокросі на мотоциклах з коляскою // *Матеріали конференції: Основи побудови тренувального процесу в циклічних видах спорту.* Харків: ХДАФК. 2019. С136-138.
7. Трофимец Ю.И. Мотокросс. М.: ДОСААФ. СССР. 1980. 67с.
8. Трофимец Ю. И. Мотокросс. Подготовка гонщиков. М.: Патриот, 1990. 142 с.

Reference

1. Artemeva G.P., Cherednichenko M.A., Shishka V.V., Gorina V.V. Spetsialnaya fizicheskaya podgotovka v mototsikletnom krosse na etape uglublennoy bazovoy podgotovki // *Materialy IX mezhdunarodnoy nauchno – prakticheskoy*

konferentsii perspektivnyie voprosy mirovoy nauki. 2013 Tom 39, Fizicheskaya kultura i sport, Sofiya. Rezhim dostupu: http://www.rusnauka.com/36_PVMN_2013/Sport/1_152083.doc.htm (data zvernennya: 06.05.2019).

2. Druz V.A., Cherednichenko M.A., Shishka V.V., Gorina, V.V. Sistema kontrolya kachestvennoy struktury spetsialnoy fizicheskoy podgotovki v motokrosse na mototsiklah s kolyasko // Slobozhanskiy naukovy-sportivnyy vlsnik: [nauk. – teoret. zhurn.]. Harklv:HDAFK, 2015, fahove vidannya #5 (49) S.40-45.

3. Kozlov V. V., Shulik G.I. Prikladnaya akrobatika kak sposob samostrahovki moto-tsiklistov pri padeniyah v avariyniyh situatsiyah // Teoriya i praktika prikladnyih i ekstremalnyih vidov sporta. 2011. #3 (22), S 68-72.

4. Pugach Ya.I., Cherednichenko M.A. Druz V.A., Shishka V.V. Innovatsionnyie tehnologii v podgotovke sportsmenov tehnicheskikh vidah sporta // Problemi ta perspektivi rozvitku sportivno - tehnichnih i prikladnih vidiv sportu ta ekstremalnoyi dlyalnostyi: materialyi II VseukraYinskoYi naukovy-praktichnoYi konferentsiyi s mlzhnarodnoyu uchastyu. Harklv, 2014, S.18 -22.

5. Pugach Ya.I., Druz V.A. Cherednichenko M.A., Shishka V.V. Vliyanie soglasovannosti deystviy sportsmenov, spetsializiruyuschihsvya v motokrosse mototsiklov s bokovym pritsepom na sportivnyiy rezultat // Moloda sportivna nauka Ukrainyi. Vyipusk 19, T I, 2015. S.196 -20.

6. Sova M.A., Shishka V.V. Udskonalennya metodiki trenuvannya sportsmenlv visokoYi kvalifikatsiyi v mototsikletnomu sportl, scho spetsiallzuuyetsya v motokrossl na mototsiklah z kolyaskoyu // Materlali konferentsiyi: Osnovi pobudovi trenuvalnogo protsesu v tsiklichnih vidah sportu. Harklv: HDAFK. 2019. S136-138.

7. Trofimets Yu.I. Motokross. M.: DOSAAF. SSSR. 1980. 67s.

8. Trofimets Yu. I. Motokross. Podgotovka gonschikov. M.: Patriot, 1990. 142

Стадник С.О.

кандидат наук з фізичного виховання і спорту, доцент кафедри менеджменту фізичної культури, Харківська державна академія фізичної культури, м. Харків

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ СПОРТИВНОГО БРЕНДИНГУ

У статті розглядаються особливості створення та просування спортивних брендів. Представлено аналіз видів спортивного брендингу: брендинг спортивних товарів; брендинг фітнес-послуг; брендинг спортсменів; брендинг фізкультурно-спортивної організації (наприклад, футбольного клубу); брендинг фізкультурно-спортивних заходів. Подано рейтинг найдорожчих світових спортивних брендів. Охарактеризовано роль спортивних заходів у створенні бренду міста Харкова та обґрунтовано отримані результати SWOT-аналізу бренду «Харків – спортивна столиця». Визначено напрямки удосконалення маркетингової діяльності Департаменту у справах сім'ї, молоді та спорту щодо просування спортивного бренду «Харків - спортивна столиця».

Ключові слова: спорт, бренд, брендинг, івент-маркетинг, маркетингова діяльність.

Стадник С.А. Особенности развития спортивного брендинга. В статье рассматриваются особенности создания и продвижения спортивных брендов. Представлен анализ видов спортивного брендинга: брендинг спортивных товаров; брендинг фитнес-услуг; брендинг спортсменов; брендинг физкультурно-спортивной организации (например, футбольного клуба) брендинг физкультурно-спортивных мероприятий. Показан рейтинг самых дорогих мировых спортивных брендов. Охарактеризована роль спортивных мероприятий в создании бренда города Харькова и обоснованы полученные результаты SWOT-анализа бренда «Харьков - спортивная столица». Определены направления совершенствования маркетинговой деятельности Департамента по делам семьи, молодежи и спорта по продвижению спортивного бренда «Харьков - спортивная столица».

Ключевые слова: спорт, бренд, брендинг, ивент-маркетинг, маркетинговая деятельность.

Stadnyk S. Features of the development of sports branding. The article discusses the features of the creation and promotion of sports brands. The analysis of the types of sports branding is presented: branding of sporting goods; branding fitness services; branding athletes; branding of physical culture and sports organization (for example, a football club) branding of physical culture and sports events. The rating of the most expensive world sports brands is shown. The role of sporting events in the creation of a brand of the city of Kharkiv is characterized and the obtained results of the SWOT-analysis of the brand "Kharkiv is the sports capital" are substantiated. The directions for improving the marketing activities of the Department for family, youth and sports to promote the sports brand "Kharkiv - the sports capital" are defined.

Key words: sports, brand, branding, event marketing, marketing activities.

Постановка проблеми та її зв'язок з важливими науковими та практичними завданнями. Одним з важливих аспектів маркетингу є брендинг. У сфері фізичної культури та спорту брендинг має свою специфіку. Варто розуміти, що у сфері фізичної культури та спорту оперуються великі суми, і потреба в брендингу іноді буває навіть вищою, ніж в інших областях. Відомо, що чим успішніше команда на спортивній арені, тим охочіше в неї з'являються спонсори. Але спортивних успіхів часом недостатньо, важливо ними правильно розпорядитися, тобто правильно їх подати, а для цього необхідно створити бренд. До технологій брендингу у даний час активно вдаються не тільки клуби, федерації, спортсмени, що представляють Україну у міжнародному просторі, а й також публічні органи управління. Одним з найбільш успішних прикладів є місто Харків, яке має спортивну славу, потужний потенціал, культурний розвиток та давні спортивні традиції.

Аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить про те, що теоретико-методологічні засади брендингу та бренд-