

УДК 725.89

І. О. Оката

*аспірант кафедри Інформаційних технологій в архітектурі  
Київського національного університету  
будівництва та архітектури*

## РОЗВИТОК СПОРУД ВЕЛОСПОРТУ НА УКРАЇНІ

Анотація: розглянуто будівництво споруд велоспорту на території України за 3 періоди (у складі Російської імперії, СРСР, незалежної України); сучасний стан споруд для різних дисциплін велоспорту (трек, шосе, БМХ, МТВ). Наведені основні параметри велотреків на території України.

Ключові слова: велотрек, споруди для велоспорту, параметри велотреків, історія будівництва велотреків, БМХ-трек.

Аналізуючи розвиток будівництва споруд велоспорту на Україні слід виділити 3 періоди. Перший – 1890-1917рр., поява споруд велоспорту, а саме велотреків на Україні, коли вона була в складі Російської імперії; другий – 1917-1991рр., коли Україна була в складі Радянського союзу; третій – з 1991 р. по теперішній час, період незалежної України.

### Перший період

Перші велотреки в Україні з'явилися у 1890-1900 роках. Історія велосипедних змагань починається з 1883 року, коли в Російській імперії були проведені перші гонки на велосипедах у місті Москві. Там же в 1892 році був побудований перший велотрек (у будівлі манежу, на Манежній площі) [9].

Велосипедний спорт на Україні розпочався з Донбасу. Родоначальниками спортивного руху на Донбасі стали представники англійської еліти – управляючі, інженери, механіки та інші спеціалісти, що приїхали відкривати металургійні заводи та залишались на них працювати.

Утвердження велосипедного спорту проходило завдяки відкриттю Товариств самокатників (суч. велосипедистів).

Перше руське товариство велосипедистів виникає в тодішній столиці Російської імперії – Петербурзі в 1882 році.

На території України виникають такі товариства:

- Харківське Товариство велосипедистів-любителів (ТВЛ) засноване 6 березня 1887 року;
- Одеське ТВЛ засноване в 1887 році;
- Київське ТВЛ засноване 9 вересня 1891 року;
- Сімферопольське ТВЛ засноване в 1895 році;

- Гурток слов'янських самокатників м. Слов'янська (Донецької обл.) затвердив устав 16 липня 1896 році;
- Новоросійське товариство в м. Юзівка починає свою діяльність у 1900 році;
- Катеринославське (нині м. Дніпропетровськ) ТВЛ;
- Севастопольське.

Метою товариств було всіляке сприяння використанню велосипеда як зручного та корисного засобу пересування. Товариства та клуби влаштовували заміські прогулянки та змагання велосипедистів на циклодромах (велотреках), котрі самі ж і будували (табл. №1). До клубів входили дворяни, купці та заможні службовці [9].

Табл. № 1. *Характеристики велодромів, побудованих в Україні до 1916 року*

Місто	Дата відкриття	Роки проведення змагань	Дата закриття	Довжина треку	Матеріал покриття треку
Одеса	26.07.1894	1894-1903	1912	1/3 версти = 360м	Асфальт
Катеринослав (Дніпропетровськ)	1894	1894-1903			
Сімферополь	1894				Бетон
Харків		1895-1904			
Севастополь	1899				
Київ	1899	1900-1902			
Юзівка (Донецьк)	1900	1900-1905	1912	1/2 версти	Бетон
Луганськ		1902-1903			
Керч		1901			
Дружківка (Донецька обл.)	1910			1/4 версти	
Краматорськ (Донецька обл.)				1/4 версти	
Маріуполь (Донецька обл.)		1911-1913		1/4 версти	
Костянтинівка (Донецька обл.)	1912				
Київ – другий велотрек	1913		2009	286 м	Бетон

В Одесі до будівництва треку в 1894 році змагання 1892-1893 років проходили на іподромі. На велотреці проводили міжнародні змагання 1896 року.

На циклодромі в Юзівці, котрий на той момент відповідав європейському рівню, проводились всеросійські та міжнародні змагання. Він був знесений в 1912 році, на його місці побудували футбольну площадку – стадіон [2]. Зараз на цьому місці стадіон «Металург» [7, ст.64].

Циклодром в Маріуполі в кінці 19 сторіччя знаходився в центрі міста, недалеко від Міського Саду, на місці сучасного стадіону «Азовець». Він мав дерев'яні трибуни. Англійські матроси, кораблі яких стояли під загрузкою донбаського вугілля в маріупольському морському порту, орендували його для гри у футбол [6]. У 1918 році була проведена реставрація велотреку спортивно-гімнастичним товариством «Атлант» [13].

У середині велотреку в Дружківці було обладнано футбольне поле, так само як і на велотреці в Маріуполі. У 1910 році відбулась перша футбольна зустріч місцевої команди та команди іноземних спеціалістів.

У 1912 році в Костянтинівці (Донецька обл.) було споруджено достатньо великий на ті часи стадіон із трибуною для глядачів та обов'язковим велотреком [3].

Велотрек у Києві, побудований у 1913 році, був однією з перших спортивних споруд міста. Ініціатором спорудження циклодрому став київський громадянин Іван Пилипович Біленко [4]. Він звернувся в травні 1912 року до Губернського правління за дозволом на будівництво велосипедного треку та дерев'яного павільйону по вулиці Фундуклеєвській, 58 (нині вул. Б. Хмельницького, 58-60) та отримав дозвіл від міського архітектора [4].

У 1910-х роках змагання з велоспорту потроху втрачають інтерес у глядачів, підіймається орендна плата за користування велодромами, деякі велодроми просто закриваються, а деякі зносяться. Це призвело до тимчасового занепаду велоспорту на Україні.

Перший період будівництва велотреків на Україні має такі основні архітектурні характеристики велотреків:

1. Містобудівний аспект. Велотреки будувались як у містах імперського значення (Київ, Одеса, Харків) так і в інших містах.
2. Велотреки будувались як окремі споруди (велотрек у Києві, Одесі), так і у складі стадіонів (велотрек у Маріуполі, Дружківці).
3. За об'ємно-планувальною конструкцією лише відкриті споруди.
4. Наявність глядацьких місць.
5. Для поверхні треку використовувались такі матеріали: земля, асфальт, бетон.

### **Другий період**

Після Жовтневої революції 1917 року велоспорт, як і більшість видів спорту прийшли до занепаду. Лише в 1932 році в Радянському Союзі створюється Всесоюзна секція велоспорту, пізніше перетворена у Федерацію [7, ст. 102].

У 1929-1930 роках змагання на треку проводились у Харкові [9], певно, на тому, що був збудований ще за часів імперії.

Після довгих років занепаду вперше за радянських часів велотрек у Києві реконструюють у 1939 році.

Масове будівництво різних спортивних споруд розпочинається в 50-ті роки. За радянських часів були побудовані велотреки в таких містах: Одеса (1924 р.), Сімферополь (1956 р.), Харків (1958 р.), Львів (1980 р.) (див. табл.№2).

Табл. № 2. Велотреки, що існували на Україні за Радянських часів

	Київ	Одеса	Сімферополь	Харків	Львів
<b>Рік будівництва</b>	1913	1924	1955р	1958	1980
<b>Рік реконструкції</b>	1939, 1980, 1991	-	3 2007, не завершена	3 2007, не завершена	-
<b>Рік закриття</b>	2009	1968	-	на реконст.	діючий
<b>Місткість трибун</b>	1000 місць	-	-	800 місць	3000 місць
<b>Тип</b>	відкритий	відкритий	відкритий	відкритий	критий
<b>Довжина треку</b>	286 м	334,5 м	333,3 м	333,3 м	250 м
<b>Ширина доріжки</b>	8м	7м	4 м	8м	7м
<b>Кут нахилу віражів</b>	38°	38°	33°		
<b>Поперечний кут по прямій</b>	11°	4°3'	6°	10°	11°
<b>Матеріал треку</b>	асфальт, бетон, з 1980 дерево, з 1991 бетон	бетон	бетон	бетон	дерево
<b>Довжина перехідної кривої</b>	21,5 м,		20 м		
<b>Постійний радіус віражу</b>	21,7 м				
<b>Допустима швидкість</b>	73,58 км/год.				

Новий велотрек в Одесі збудували в 1924 році зусиллями молоді [3]. Це був класичних розмірів велостадіон з бетонним треком, місцями для глядачів, приміщеннями під трибунами для спортсменів та техніки. Проіснував трек трохи більше 40 років і дав місту чемпіонів країни, Європи та Олімпійських

ігор. У 1966 році прийняли новий Генеральний план міста, за яким необхідне було знесення велотреку з наступним будівництвом на його місці. В 70-х роках на місці велотреку був побудований Театр оперети [3].

Велотрек у Львові був запроєктований архітектором А. Гуковичем та інженером В. Крюковим. Загальна площа споруди складає 13 500 м<sup>2</sup>.

Велотрек у Сімферополі був побудований на тому ж місці, що й в 1894 р.

За висновками Федерації велосипедного спорту України Київський велотрек був одним із найкращих у Європі [4]. Незважаючи на велику кількість ремонтних робіт та реконструкцій за життя не змінилася первісна геометрична форма треку, яка є унікальною серед подібних споруд. Враховуючи це, за клопотанням Управління охорони пам'яток м. Києва Київський велотрек (циклотроп) Київською міською державною адміністрацією у 1998 році був оголошений пам'яткою історії та архітектури (охоронний №520). Але за поданням Міністерства культури в 2007 році був знятий статус пам'ятки історії та архітектури, що призвело до знищення велотреку [4].

За радянських часів велосипедним спортом займалось достатньо велика кількість людей (див. табл. №3). За даними довідника «Спорт на Україні», у 1950-60 ті роки на Україні не було такої області, де не було б секції з велосипедного спорту [10]. Змагання на треку проходили майже кожного року: 1961 - Харків, Сімферополь, 1963 - Сімферополь, 1964 - Харків, Сімферополь, 1965 - Харків, Сімферополь, Одеса [11].

Табл. № 3. *Кількість людей, що займались велосипедним спортом [12].*

Рік	1957	1958	1959	1965	1966	1967
Кількість осіб	240 тис	312, 4 тис	366,2 тис	416,966 тис	427,081 тис	431,088 тис
На треку				510 тис	614 тис	787 тис

За радянських часів велоспорт-трек розвивався одночасно з велоспорт-шосе. Під Києвом у Васильківському районі між поселеннями Чабани та Круглик проходила спеціалізована траса довжиною 12,5 км для змагань та тренувань з велоспорт-шосе. Зараз це звичайна дорога з приватною житловою забудовою з обох боків.

Другий період будівництва споруд велоспорту на Україні має такі основні характеристики:

1. Містобудівний аспект – велотреки будувались в обласних центрах.
2. Велотреки будувались як окремі споруди (велотрек в Одесі), так і у складі комплексів з іншими видами спорту (велотрек у Львові).
3. Поява спеціалізованої траси для велоспорту-шосе.

4. За об'ємно-планувальною конструкцією більшість відкритих споруд, появи критих.
5. Найвність глядацьких трибун, розрахованих на 1-3 тис. місць.
6. Для покриття поверхні треку використовувались бетон чи дерево.
7. Параметри геометрії треку уніфікуються.

### **Третій період**

У другій половині 20-го сторіччя з'являються нові дисципліни велоспорту, такі, як маунтенбайк (змагання на гірському велосипеді) та БМХ (веломотокрос). У 1996 році маунтенбайк стає олімпійською дисципліною, а в 2008 році – БМХ.

За даними «Єдиного електронного всеукраїнського реєстру спортивних споруд» для велоспорту в Україні існують 6 споруд:

1. велобаза КРО ФСТ "Динамо" України;
2. комунальна позашкільна установа "Спеціалізована дитячо-юнацька школа олімпійського резерву № 4 з велоспорту" (м. Донецьк);
3. легкоатлетичний манеж з велотреком Навчально-спортивної бази літніх видів спорту Міністерства Оборони України (м. Львів);
4. міжнародний спортивний центр «Суперкрос» управління по фізичній культурі та спорту Чернівецької міської ради;
5. підприємство "Учбово-спортивна база "Сімферопольській велотрек";
6. підприємство "Учбово-спортивна база велотрек "Авангард" (м. Київ)[8].

Але в реальності, а не на папері все виглядає зовсім інакше. На офіційне звернення до Державної служби молоді та спорту України стосовно спортивної інфраструктури для велоспорту була отримана така інформація:

- критий велосипедний трек діє лише в м. Львові (легкоатлетичний манеж з велотреком Навчально-спортивної бази літніх видів спорту Міністерства Оборони України);
- відкритий велотрек у м. Харкові знаходиться на реконструкції;
- існують 2 спеціалізовані траси для БМХ у містах Куп'янську (Харківська обл.) та Новоселиці (Чернівецька обл.).

Жодна з вищезгаданих споруд не відповідає міжнародним стандартам.

Згідно з відповіддю Держмолодьспорту, велоспорт маунтенбайк спеціалізованих трас не потребує, змагання проводяться на відкритій території, хоча в Україні є спеціалізований велопарк для маунтенбайку та БМХ в Івано-Франківській області. Велопарк «Буковель» відкрився 23 травня 2009 року і на даний момент включає в себе 3 траси (див. табл. №4).

В даний час велоспорт-шосе не має спеціалізованої бази для тренувань.

Третій період будівництва споруд велоспорту на Україні має такі основні характеристики:

1. Реконструкція відкритих велотреків у криті.
2. Пряме та непряме руйнування велотреків (з п'яти велотреків діючий лишився один).
3. Поява споруд для маунтенбайку та БМХ.
4. Об'єднання споруд для різних дисциплін велоспорту в комплекси (велопарк «Буковель»).

Табл. № 4. *Характеристики ВМХ/МТВ трас велопарку «Буковель»*

Назва траси	Рівень складності	Довжина на траси	Середня ширина траси	Середній кут нахилу траси	Поверхня траси
Траса № 1	Середній (червона)	3600 м	2м	10,3°	природний мінеральний ґрунт, дерев'яні мости
Траса № 2	Середній (блакитна)	2750 м	1м	9,8°	природний мінеральний ґрунт і дерев'яні мости (13 шт.)
Траса № 3	Підвищений (чорна)	2500 м	0,75 м	10 °	природний мінеральний ґрунт, дерев'яні мости і фігури (3 шт.)

Аналіз трьох періодів будівництва споруд велосипедного спорту виявив:

1. В перший період поява великої кількості велотреків в різних містах, в другий період зменшення кількості велотреків та будівництво нових виключно в обласних центрах, в третій період погіршення стану інфраструктури для велоспорт-треку, поява споруд для нових дисциплін велоспорту.

2. В даний час визначилася тенденція в об'ємно-планувальній конструкції споруд велоспорту від відкритих до критих чи напіввідкритих, що дасть можливість цілорічного використання цих споруд.

3. Тенденція до об'єднання споруд для різних дисциплін велоспорту (трек, МТВ, БМХ) в комплекси.

Для повноцінного розвитку велоспорту на Україні необхідне будівництво комплексів велоспорту мінімум в 4-5 крупних містах, до складу яких входитимуть велотрек, БМХ-траса, тренувальні бази для МТВ та велоспорту-шоше.

#### Список використаної літератури

1. Бабешко А. Футбол в Донбасі: як все починалось. 2008 [http://terrikon.com/posts/12386].

2. Бабешко А., Бабешко А. Футбол Донецького края. Часть первая. [<http://terrikon.com/posts/34142>].
3. Галаева Анна. Пам'ять «Одесский велотрек» / Журнал "Фаворита удачи" №9 (47). Одеса, 2010. [<http://favorit.od.ua/2010/10/9>]
4. Зливкова О. Київський велотрек. Надії на краще / Культурна спадщина Києва: дослідження та охорона історичного середовища. – К.: АртЕк, 2003 р., с. 131 - 133.
5. Ипполитов И.В. Велосипедные гонки на треке. М.: «Физкультура и спорт», 1953.- 168с.
6. Мариуполь спортивный. [<http://vse-grani.com>]
7. Поберий И.А. Велоспорт в Донбассе / Игорь Поберий.- Донецк: ЭПОС, 2008. – 231с.
8. Реєстр [<http://www.sportsporudy.org.ua/> ]
9. Степанов П.И. Велосипедный спорт. Справочник за 1882-1958гг. – М, 1958.
10. Спорт на Україні 1959-1960 Довідник, вид. ЦК ЛКСМУ «Молодь», К, 1961, 240с.
11. Спорт на Україні 1960-1964. Змагання, переможці, результати. Упорядник М.М. Подольський. Вид. «Здоров'я», К, 1966р, 332с.
12. Спорт на Україні 1965-1967. Змагання, переможці, результати. Упорядник М.М. Подольський. Вид. «Здоров'я», К, 1969р, 312с.
13. Тарасова Н.А. Из истории физкультурно-спортивного движения в Мариуполе. [<http://www.promariupol.com>]
14. Трегубова Т.О., Мих Р.М. Львів: Архітектурно-історичний нарис. Київ: Будівельник. С. 244.

#### Аннотация

Рассмотрено строительство сооружений для велоспорта на территории Украины за 3 периода (в составе Российской империи, СССР, независимой Украины); современное состояние сооружений для разных дисциплин велоспорта (трек, шоссе, BMX, МТВ). Приведены основные параметры велотреков на территории Украины.

Ключевые слова: велотрек, сооружения для велоспорта, параметры велотреков, история строительства велотреков, BMXтрек.

#### Annotation

It is considered construction of facilities for cycling in the territory of Ukraine for three time periods (part of the Russian Empire, the USSR, independent Ukraine), and current state of cycling facilities (track, road, BMX, МТВ). Main parameters of velodromes on the territory of Ukraine are mentioned.

Keywords: velodrome, cycling facilities, parameters of velodrome, history of velodrome building, BMX track.