

ПЕРВЫЕ ВСЕСОЮЗНЫЕ МНОГОДНЕВНЫЕ МОТОЦИКЛЕТНЫЕ СОРЕВНОВАНИЯ – НАЧАЛО РАЗВИТИЯ ЭНДУРО В СОВЕТСКОМ СОЮЗЕ

Г.С. ПАШКОВСКАЯ,
РГА в г. Самаре, г. Самара, Россия;
Г.И. ШУЛИК,
НРМФ, г. Москва

Аннотация

В статье представлены результаты анализа истории проведения первых в Советском Союзе трёхдневных мотоциклетных соревнований на выносливость и выдержку – эндуро. Проведен анализ и систематизированы документальные источники Российского государственного архива в г. Самаре. Показана практическая значимость многодневных состязаний для развития мотоциклетного спорта и отечественной мотоциклетной промышленности.

Ключевые слова: история спорта, СССР, мотоциклетные соревнования, эндуро.

THE FIRST ALL-UNION MULTI-DAY MOTORCYCLE COMPETITIONS – THE BEGINNING OF ENDURO DEVELOPMENT IN THE SOVIET UNION

G.S. PASHKOVSKAYA,
RSA in Samara, Samara city, Russia;
G.I. SHULIK,
NRMF, Moscow city

Abstract

The article presents the results of the analysis of the history of the first three-day motorcycle endurance and stamina competitions in the Soviet Union – enduro. Methods: analysis and systematization of documentary sources of the Russian State Archives in Samara. Results: the practical significance of multi-day competitions for the development of motorcycle sports and the domestic motorcycle industry is shown.

Keywords: history of sports, USSR, motorcycle competitions, enduro.

Введение

Результаты научно-технического прогресса и совершенствование техники езды спортсменов определили видовые и качественные изменения мотоциклетных соревнований. В первые десятилетия XX в. большим достижением было преодоление мотоциклистами десятков километров на безрессорных машинах. С техническим усовершенствованием мотоциклов повышалась их скорость, усложнялся маршрут соревнований, включались этапы, которые определяли время и скорость прохождения. Устанавливались правила, определяющие регламент проведения соревнований, и требования к безопасности. Для повышения «градуса» сложности в состязания включали ночные этапы прохождения дистанций.

Первые официальные гонки мотоциклов проведены в 1899 г. в Вене. Через 5 лет была основана Международная федерация мотоциклетных клубов, по инициативе которой стали проводиться международные мотоциклетные соревнования на выносливость и выдержку – эндуро¹.

Первые соревнования, получившие статус ежегодных, были проведены в 1907 г., и с каждым годом статус соревнований становился более значимым. Начало организации мотокроссов было положено в 1908 г. в Лондоне. Это были гонки по пересечённой местности, которые получили название «погоня за лисой», поскольку в них, помимо мотоциклистов, принимали участие всадники на лошадях. Состязания на регулярность движения и надёжность мотоциклов проводились преимущественно в Великобритании. Они быстро набирали популярность, число участников росло, повышался их опыт. В 1912 г. федерация приняла решение о проведении в Великобритании в 1913 г. первых ежегодных международных мотоциклетных шестидневных соревнований эндуро [1]. Советские спортсмены проявляли большой интерес к развитию мотоспорта за рубежом и следили за новыми для СССР видами мотоциклетных соревнований по зарубежной литературе. Необходимость анализа архивных доку-

¹ Эндуро (от лат. *indurare* – вынести, выдержать, вытерпеть) – разновидность мотогонок и езды по бездорожью, характеризующихся обилием сложных препятствий и чередованием различных типов грунта (песок, камни, грязь и др.).



ментов, связанных с проведением 70 лет назад первых соревнований эндуро, актуальна для понимания истории развития мотоциклетного спорта в целом.

Цель исследования заключается в определении исторической значимости соревнований для зарождения эндуро в СССР, развития мотоциклетного спорта и мотоциклетной промышленности в стране. По мнению спортсменов, в соревнованиях на дистанции в 1 км со стартом с хода и с места видна динамика мотоцикла, в гонках на длинной дистанции – надежность работы его двигателя, по пересеченной местности (кроссе) – надежность конструкции в целом, а в многодневных поэтапных соревнованиях выявляются все эксплуатационные качества мотоцикла: динамика, надежность и комфортабельность [2].

Используя методы объективного изучения архивных документов, находящихся на постоянном хранении в РГА в г. Самаре в фонде Центрального конструкторско-экспериментального бюро мотоцикlostроения Государственного комитета Совета Министров СССР по автоматизации и машиностроению (Ф. Р-547), описаны исторические события, проведен анализ и обобщение статистики соревнований, авторы попытались установить подходящий класс машин для многодневных соревнований и выявили пригодность отечественных машин для участия в подобных соревнованиях.

Результаты исследования и их обсуждение

Впервые в Советском Союзе трехдневные мотоциклетные соревнования стартовали в 1955 г. под Москвой, в Расторгуево [3, с. 4]. Приказом председателя Комитета по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР Н. Романова от 6 апреля 1955 г. № 134 «О проведении Всесоюзных трёхдневных мотоциклетных соревнований» было одобрено разработанное ЦК ДОСААФ СССР совместно с организационным бюро Всесоюзной секции мотоциклетного спорта положение о проведении соревнований 1955 г. На ДОСААФ СССР были возложены организационные обязательства по проведению соревнований, а спортивным организациям и ведомствам, культивирующим мотоциклетный спорт, рекомендовано принять участие в мотоциклетных соревнованиях. Всесоюзной секции мотоциклетного спорта на своем заседании предлагалось подвести итоги и внести предложение о ежегодном проведении первенства СССР по многодневным мотоциклетным соревнованиям [4].

Состязания проводились с целью популяризации мотоциклетного спорта, ознакомления общественности с деятельностью ДОСААФ СССР в этой области, осуществления проверки качества мотоциклов советского производства и повышения спортивного мастерства мотоциклистов в условиях многодневных соревнований.

Спортсменам предстояло преодолеть трассу протяженностью свыше 1000 км по этапам с заданной скоростью на каждом этапе. В программу были включены дорожные соревнования по шоссе и проселочным дорогам, а также скоростные соревнования по облегченной кроссовой трассе. Перед участниками стояла задача – пройти по трассе в соответствии с графиком без повреждений мотоцикла. На дни дорожных сорев-

нований были установлены основные средние скорости для мотоциклов разных классов: $125 \text{ см}^3 - 40 \text{ км/ч}$, $350 \text{ см}^3 - 50 \text{ км/ч}$; $750 \text{ см}^3 - 50 \text{ км/ч}$; $750 \text{ см}^3 \text{ с/к}$ (с/к – здесь и далее «мотоцикл с коляской») – 45 км/ч^2 .

В соревнованиях приняли участие 47 команд от спортивных обществ «Динамо», «Спартак», спортклуба Московского инженерно-физического института (МИФИ); автомотоклубов ДОСААФ (Алма-Атинского, Ашхабадского, Бакинского, Воронежского, Горьковского, Ереванского, Ивановского, Ижевского, Кадиевского, Казанского, Калужского, Киевского, Кишиневского, Краснодарского, Краснодарского, Куйбышевского, Курского, Ленинградского, Львовского, Минского, Московского³, Нижне-Тагильского, Одесского, Орджоникидзевого, Орловского, Подольского, Пятигорского, Раменского, Рижского, Ровненского, Ростовского, Рязанского, Саратовского, Свердловского, Симферопольского, Сталинабадского, Тульского, Уфимского, Фрунзенского, Хабаровского, Харьковского, Челябинского, Черновицкого); 9 команд от мотоциклетных заводов СССР (Киевского, Ковровского, Минского, Ижевского⁴, Ирбитского) [5].

Каждая команда ДОСААФ имела в своем составе 5 участников на мотоциклах разных классов. Команды мотозаводов состояли из 3 чел. Женщины принимали участие на мотоциклах класса 125 см^3 по трассе 2-го и 3-го дня соревнований только в личном зачете.

Численность заявленных участников составила 303 чел. (включая 38 колясочников), в том числе ЗМС СССР – 2 чел., МС СССР – 16, спортсменов 1-го разряда – 114, спортсменов 2-го разряда – 133.

К соревнованиям были допущены модели мотоциклов, выпускающиеся не менее двух лет, в частности: М1А, М1Е, К-125С, К-125, ИЖ-350, ИЖ-49, ИЖ-50, М-72 и М-72К. В соревнованиях приняло участие 265 мотоциклов, в том числе класса $125 \text{ см}^3 - 55$ машин, класса $350 \text{ см}^3 - 126$, класса $750 \text{ см}^3 - 46$, класса $750 \text{ см}^3 \text{ с/к} - 38$ [6].

По результатам дорожных и скоростных соревнований организаторами планировалось разыграть командное и личное первенство. Согласно положению, к соревнованиям не допускались участники: без паспорта или удостоверения, его заменяющего; без прав на управление мотоциклом; без членского билета автомотоклуба ДОСААФ (для членов автомотоклубов) и без членского билета ДОСААФ для всех участников; без медицинской справки о допуске к многодневным соревнованиям; без классификационного билета спортсмена не ниже второго разряда; без спортивного костюма или комбинезона, шлема, сапог, перчаток; без страхового полиса на сумму не менее 3 тыс. руб.; без часов для проверки контрольного времени, небьющихся очков в мягкой оправе, индивидуального перевязочного пакета. Рекомендовано было иметь планшет для контрольной маршрутной карты [7].

² Судейская коллегия оставляла мотоспортсменам право для отдельных участков трассы в зависимости от их состояния в дни соревнований понизить средние скорости до 20% или повысить их до 10%.

³ От Московского автомотоклуба выступили 2 команды.

⁴ От Киевского, Ковровского, Минского, Ижевского мотоциклетных заводов выступило по 2 команды.



Соревнования проводились с системой закрытых парков на старте-финише и на середине дистанции 1-го и 2-го дня соревнований (во время остановки участников для питания).

5 июля в 16:00 участники организованной колонной выехали из Расторгуево на Московский ипподром для участия в параде в честь открытия соревнований. С приветственным словом к участникам первых Всесоюзных многодневных мотоциклетных соревнований обратился председатель ЦК ДОСААФ, генерал-полковник

П.А. Белов⁵, объявивший соревнования открытыми (фото 1).

7 июля, в 1-й день соревнований, старт прозвучал в 6:00. Первыми стартовали участники на мотоциклах 125 см³, в 7:00 – класса 750 см³ с/к, в 7:30 – класса 750 см³ и в 8:00 – на мотоциклах класса 350 см³. Приняв старт в Расторгуево, спортсмены выехали на Каширское шоссе и следовали по маршруту: Михнево – Кашира – Венев – Тула – Серпухов – Воробьи – Сахарово – Вороново – Теплый стан – Бутово – Расторгуево.

Фото 1.

Участники парада первых Всесоюзных многодневных мотоциклетных соревнований: спортсмены Краснодарского автотоклуба

Н.А. Шиков, И.И. Вакуленко (№ 111);

спортсмены Харьковского автотоклуба

П.П. Шавернов, А.Ф. Сайковский (№ 119);

спортсмены Львовского автотоклуба

А.А. Баштавой, А.И. Симоченко (№ 103)

на мотоциклах класса 750 см³ с/к



Перед Каширой участникам пришлось преодолеть участок глубокого песка и крутой подъем. От Каширы до Венева трасса проходила по грунтовым полевым и лесным дорогам. Прошедшие с 5 по 7 июля дожди усложнили прохождение трассы, особенно для участников, выступавших на мотоциклах класса 750 см³. От Венева до Тулы булыжное шоссе протяженностью 55 км имело много глубоких выбоин, что стало хорошей проверкой на прочность и надежность экипажной части мотоцикла. Спортсмены же после тяжелого участка «Кашира – Венев» имели здесь значительно меньшую нагрузку. В Туле участников ждал часовой перерыв с питанием спортсменов и заправкой машин. На трассе размещались пункты контроля времени, где фиксировалось время прохождения дистанции. В соответствии с графиком спортсмены продолжили движение на Серпухов по автострате «Москва – Симферополь». В районе г. Серпухова участникам пришлось преодолеть 9 км плохой проселочной дороги, неглубокий брод и крутой подъем. Далее – до Сахарово – дорога была удовлетворительной; до Вороново – плохое булыжное шоссе; от Вороново до Теплого стана – хорошая дорога; около 9 км до выезда на Симферопольское шоссе – плохой участок дороги; до Расторгуево – двигались по шоссе.

Спортсмены в 1-й день прошли дистанцию общей протяженностью 458 км. Участники на мотоциклах 125 см³ финишировали с 19:07 до 19:38, на мотоциклах 750 см³ с/к – с 18:43 до 19:01, на мотоциклах 750 см³ – с 18:07 до 18:26, и на мотоциклах класса 350 см³ – с 18:37 до 19:25. По итогам первого дня состязаний трассу преодолели 62% участников. Сошли с дистанции в классе мотоциклов 750 см³ – 61%, в классе 125 см³ – 43%, 750 см³ с/к – 39,5% и меньше всего – в классе 350 см³ – 27,7%.

По техническим неисправностям всего машин сошли с дорог в классе 125 см³ – 20,5%, в классе 750 см³ – 11%, 750 см³ с/к – 8% и меньше всего в классе 350 см³ – 5,5%. Большой сход мотоциклов 750 см³ объяснялся трудностью преодоления проселочных и лесных дорог на машинах тяжелого типа – одиночках. В классе 125 см³ установлено большое количество поломок заднего колеса из-за недостаточной прочности этого узла при отсутствии подвески заднего колеса в условиях эксплуатации по плохим проселочным и булыжным дорогам.

По окончании 1-го дня соревнования мотоциклы были размещены в специальном закрытом парке. С этой минуты и до следующего дня, согласно положению о состязании, участники не имели права прикоснуться к машинам. Мотоциклы находились под надзором технической комиссии мероприятия, и только за 15 мин до очередного старта спортсмены допускались к машинам. За этот короткий срок нужно было отрегулировать, заправить машину и сделать всё, чтобы не утратить ни одной детали (за это начислялись штрафные очки, а для победы требовалось их отсутствие) [3, с. 4].

Во 2-й день соревнований, 8 июля, первыми (в 12:50) стартовали участники на мотоциклах 125 см³. Вместе с мужчинами стартовали 6 женщин, для них это был первый день соревнований. В 13:30 в путь отправились участники на мотоциклах 750 см³ с/к, в 14:10 – на мото-

⁵ Белов Павел Алексеевич – генерал-полковник, военный деятель, Герой Советского Союза, участник Гражданской войны, командир взвода и эскадрона в кавалерийских частях на Южном и Кавказском фронтах (1918–1922 гг.). С 1941 г. – командир кавалерийского корпуса, командующий 61-й армией (1942–1945 гг.). После войны – командующий войсками Донского, Северо-Кавказского, Южно-Уральского военных округов (1945–1955 гг.), председатель ЦК ДОСААФ СССР в 1955–1960 гг.



циклах 750 см³ и в 14:31 – на мотоциклах 350 см³. Участникам предстояло следовать по маршруту: Расторгуево – Бутово – Чехов – Серпухов – Тула – Венев – Кашира – Михнево – Расторгуево.

Участники выехали из Расторгуево на Бутово, далее двигались по автомагистрали «Москва – Симферополь» до Тулы. В Туле, как и в 1-й день, у спортсменов был час отдыха, после чего они продолжили путь по трассе 1-го дня в обратном направлении. Трасса 2-го дня была несколько сокращена – до 391 км, но значительный её отрезок – 100 км – мотоциклисты проходили ночью. Участок «Кашира – Михнево – Расторгуево» был наиболее трудным, так как спортсмены проходили его в сплошном тумане со светом.

Участники на мотоциклах 125 см³ финишировали с 0:13 до 0:44, мотоциклах 750 см³ с/к – с 23:42 до 0:00, мотоциклах 750 см³ – с 23:25 до 23:44, мотоциклах класса 350 см³ – с 23:45 до 0:34. Во 2-й день состязаний дистанцию удалось завершить 82% участников. Наибольший процент схода произошел в классе 125 см³ по причине технических неисправностей.

9 июля, 3-й день соревнований, проходил по маршруту: Расторгуево – Бутово – Чехов – Михнево – Расторгуево. Он был менее напряженным, так как мотоциклистам предстояло пройти всего 172 км и в основном по хорошим дорогам. Через 40 мин после окончания поэтапных соревнований был дан старт скоростным соревнованиям по сильно пересечённой местности на дистанцию 10 км, которую завершили 93,5% участников [8].

Как следует из технического отчета, подготовленного ЦКЭБ мотоцикlostроения Госкомитета Совета Министров СССР по автоматизации и машиностроению (г. Серпухов Московской области), судейская коллегия отметила, что процент участников, не получивших штрафных очков, возрастал с каждым днем соревнований: от 6,5% в 1-й день до 71% в 3-й. Процент участников, получивших от 50 до 100 штрафных очков, упал с 46% в 1-й день до 6% в 3-й. Данный факт свидетельствовал о том, что трасса 1-го дня была наиболее трудной, к тому же не все спортсмены были достаточно ознакомлены с правилами состязаний такого рода.

Наибольший процент схода с трассы по итогам трех дней установлен в классе мотоциклов 750 см³, 125 см³, 750 см³ с/к, наименьший – в классе мотоциклов 350 см³. Основной причиной схода участников на мотоциклах 750 см³ стали не технические неисправности, а опоздания свыше 1 часа, которые объяснялись трудностью прохождения трассы в условиях проселочных и лесных дорог на тяжелых мотоциклах. В связи с этим был сделан вывод о нецелесообразности участия тяжелых мотоциклов-одиночек в таком виде соревнований. Сход мотоциклов класса 125 см³ был вызван техническими причинами: выход из строя колес, поломка рам, неисправности электрооборудования и двигателя [9].

Исходя из итогов соревнований, можно констатировать, что из всех мотоциклов наиболее подходящим классом машин для такого вида соревнований показали себя мотоциклы класса 350 см³ (табл. 1).

Таблица 1

Итоги первых Всесоюзных многодневных мотоциклетных соревнований

Количество мотоциклов	Класс мотоцикла				Итого
	125 см ³	350 см ³	750 см ³	750 см ³ с/к	
Стартовали	49	126	46	38	259
Закончили дистанцию	28	91	18	23	160
Не закончили дистанцию по техническим причинам	10	7	5	3	25
Не закончили дистанцию по причинам: опоздания свыше 1 ч, нарушения, падения с травмами	11	28	23	12	74

После подведения итогов в розыгрыше командного первенства среди команд автомотоклубов ДОСААФ и спортобществ места с учетом штрафных очков за все дни соревнований распределились следующим образом: 1-е – ДСО «Динамо» – 4 очка⁶; 2-е – Симферопольский клуб ДОСААФ – 79; 3-е – Раменский клуб ДОСААФ – 168; 4-е – Горьковский клуб ДОСААФ – 169; 5-е – Хабаровский клуб ДОСААФ – 243.

Команде ДСО «Динамо», занявшей 1-е место, был вручен переходящий приз, учрежденный Комитетом по физической культуре и спорту при Совете Министров СССР (фото 2).

Команда Симферопольского клуба ДОСААФ, занявшая 1-е место среди клубов ДОСААФ, была награждена переходящим призом и дипломом ЦК ДОСААФ СССР. Команды автомотоклубов ДОСААФ, занявшие 2-е и 3-е места, отмечены дипломами Комитета по физической

культуре и спорту при Совете Министров СССР и вымпелами ЦК ДОСААФ СССР. Команды автомотоклубов ДОСААФ, занявшие 4-е и 5-е места, награждены вымпелами и дипломами ЦК ДОСААФ СССР.



Фото 2. ДСО «Динамо» – команда-победитель

⁶ В составе команды выступили Ю. Кароль, А. Дубровин, В. Кузнецов, А. Иванов с колясочником В. Степановым, И. Куприянов с колясочником А. Обуховым.



Фото 3.

*Завершение
соревнований.
Мастер спорта
СССР, спортсмен
Рязанского клуба
ДОСААФ
П.В. Подзолов
(№ 333),
занявший
1-е место,
опускает флаг
соревнований*



В розыгрыше командного первенства среди заводских команд места с учетом штрафных очков за 3 дня соревнований распределились следующим образом: 1-е место – 2-я команда Киевского мотозавода – 118 очков; 2-е место – 1-я команда Киевского мотозавода – 136; 3-е место – 2-я команда Ижевского мотозавода – 177; 4-е место – 2-я команда Минского мотовелозавода – 294; 5-е место – 1-я команда Ижевского мотозавода – 329 очков. Команды, занявшие 1-е, 2-е и 3-е места, награждены вымпелами и дипломами ЦК ДОСААФ СССР.

В личном зачете лучший результат показал спортсмен Рязанского автотоклуба П.В. Подзолов, который завершил соревнования без штрафных очков (фото 3).

Организованные ЦК ДОСААФ СССР первые Всесоюзные многодневные мотоциклетные соревнования можно считать началом становления эндуро в Советском Союзе, поскольку основные положения соревнований соответствовали положениям классических междуна-



Фото 4. Слева направо: Святослав Игоревич Ястребов, Виктор Абрамович Адоян, Григорий Иванович Шулик. 1976 г.

родных соревнований: гонщики боролись как за личное, так и за командное первенство; каждый этап делился на отдельные участки, прохождение которых фиксировалось пунктами контроля времени; мотоциклы после предварительного осмотра перед началом соревнований и после каждого дневного этапа закрывались в гараже; для мотоциклов различных классов и категорий были определены значения скоростей на дистанции; каждый гонщик, преодолевший маршрут состязаний без штрафных очков, получал звание победителя и т.п. [10].

Получение в 1956 г. членства Центрального автотоклуба СССР в Международной мотоциклетной федерации открыло дорогу к покорению европейских трасс советскими мотоциклистами, и до начала 1970-х гг. они регулярно участвовали в международных соревнованиях. Более 100 спортсменов боролись за престижный «Международный трофей», участвовали в розыгрышах «Серебряной вазы» и «Первенства заводской марки». По мнению редакций спортивных журналов, наиболее яркими мотоциклистами, прошедшими через испытания многодневных соревнований, стали В. Адоян, Л. Воронич, А. Егоров, Э. Кирсис, В. Пылаев, Р. Решетникс, Г. Чащипов, Г. Шулик, С. Ястребов [11] (фото 4). 1960-е гг. были периодом расцвета многодневок. Происходило это в значительной степени благодаря поддержке мотоциклетных заводов, на которых разрабатывались, изготавливались и испытывались мотоциклы, а также спонсировалось участие сборных команд в международных соревнованиях.

В 1971 г. Международная мотоциклетная федерация сняла ограничения на участие национальных команд в борьбе за Кубок наций только на технике своей страны и использование советскими спортсменами на соревнованиях мотоциклов «Ява» (Чехословакия). Это повлияло на финансирование поездок за рубеж отечественными заводами – они потеряли к этому стимул, так как спортсмены отказались использовать отечественные мотоциклы. Кроме того, советские заводы не смогли пережить распад СССР, и восстановления эндуро в России пришлось ждать 10 лет. Первый чемпионат страны по эндуро прошел в 2001 г., превратившись в ежегодное событие, и с каждым годом этот вид мотоциклетных соревнований вновь набирает популярность [12].

Заключение

Анализ архивных документов показал высокую значимость многодневных состязаний, проводимых на мотоциклах отечественного производства, для развития мотоциклетного спорта и отечественной мотоциклетной промышленности. Полученные данные полностью согласуются с актуальными стратегическими задачами развития потенциала создания российских спортивно-технических средств для обеспечения роста конкурентоспособности спортсменов России.



Литература

1. Гусак П. Эндуро: вчера, сегодня, завтра / пер. с чеш. Е.Г. Соломиной. – М.: Патриот, 1990. – 335 с.
2. Мотокросс – «визитная карточка» г. Коврова. Глава 16.2: Многодневные гонки // Физическая культура и спорт г. Коврова. – URL: http://kovrovsport.ru/images/fkis/kniga_motokross/82_moto_glava_16_2_170201.pdf (дата обращения: 04.04.2024).
3. В упорной борьбе // Советский спорт. – 1955. – 12 июля. – № 84 (2508). – С. 4.
4. РГА в г. Самаре. Ф. Р-547. Оп. 2-1. Д. 213. Л. 35.
5. РГА в г. Самаре. Ф. Р-547. Оп. 2-1. Д. 213. Л. 36–47.
6. РГА в г. Самаре. Ф. Р-547. Оп. 2-1. Д. 213. Л. 6.
7. РГА в г. Самаре. Ф. Р-547. Оп. 2-1. Д. 213. Л. 31–33.
8. РГА в г. Самаре. Ф. Р-547. Оп. 2-1. Д. 213. Л. 10–22.
9. РГА в г. Самаре. Ф. Р-547. Оп. 2-1. Д. 213. Л. 22–34.
10. Эндуро: правила соревнований многодневных и однокдневных / сост. Г.И. Шулик, Ю.В. Гиреев. – М.: НРМФ, 2011. – 32 с.
11. Эндуро в СССР // 4 × 4 CLUB. – URL: <https://4x4.media/7239-enduro-v-sssr.html?ysclid=lvdq8wjc8s24561837> (дата обращения: 24.04.2024).
12. Главные соревнования по эндуро в России // Федерация мотоциклетного спорта России. – URL: <https://www.mfr.ru/blog/glavnye-sorevnovaniya-po-enduro-v-rossii/?ysclid=lvdq2y9g1o933852778> (дата обращения: 24.04.2024).

References

1. Gusak P. Enduro: yesterday, today, tomorrow / translated from Czech by E.G. Solomina. – Moscow: Patriot, 1990. – 335 p.
2. Motocross is the “calling card” of G. Kovrov. Chapter 16.2: Multi-day races // Physical culture and sport of G. Kovrov. – URL: http://kovrovsport.ru/images/fkis/kniga_motokross/82_moto_glava_16_2_170201.pdf (date of access: 04.04.2024).
3. In a stubborn struggle // Soviet sport. – 1955. – July 12. – No. 84 (2508). – P. 4.
4. RGA in Samara. F. R-547. Op. 2-1. D. 213. L. 35.
5. RGA in Samara. F. R-547. Op. 2-1. D. 213. L. 36–47.
6. RGA in Samara. F. R-547. Op. 2-1. D. 213. L. 6.
7. RGA in Samara. F. R-547. Op. 2-1. D. 213. L. 31–33.
8. RGA in Samara. F. R-547. Op. 2-1. D. 213. L. 10–22.
9. RGA in Samara. F. R-547. Op. 2-1. D. 213. L. 22–34.
10. Enduro: rules multi-day and one-day competitions / comp. G.I. Shulik, Yu.V. Gireev. – M.: NRMF, 2011. – 32 p.
11. Enduro in the USSR // 4 × 4 CLUB. – URL: <https://4x4.media/7239-enduro-v-sssr.html?ysclid=lvdq8wjc8s24561837> (date of access: 24.04.2024).
12. The main enduro competitions in Russia // Russian Motorcycle Sports Federation. – URL: <https://www.mfr.ru/blog/glavnye-sorevnovaniya-po-enduro-v-rossii/?ysclid=lvdq2y9g1o933852778> (date of access: 24.04.2024).

