

текст: Ляня НЕМОДНЫЙ  
фото: автор

# PRO-X-2011

Трофи-марафон, прошедший в конце июля на севере Тверской области, собрал спортсменов из России, Эстонии и Великобритании. Недельное соревнование состояло из самых разных внедорожных дисциплин — от нелинейного ориентирования до кольцевой гонки — и стало настоящим испытанием как для участников, так и для их «железных коней»

**В**недорожные состязания в последние годы не редкость. Причем настолько, что я уже оставил попытки уследить за всеми. Да что там уследить, я и названия-то запомнить не в силах. Тем не менее среди этого калейдоскопа гряземешения есть гонки, на которые трудно не обратить внимание. Лично для меня их список в прошлом году пополнился новой многодневкой PRO-X. И вот опять 23 июля в районе города Бологое Тверской области стартовал уже, можно сказать, очередной трофи-марафон.

Он длится ровно неделю. За это время участники показывают себя в самых разных внедорожных дисциплинах. При этом все спецучастки объединены сквозным подсчетом времени, поэтому интрига сохраняется до самого финиша. Еще одним важным отличием PRO-X от других внедорожных соревнований служит наличие check-point — специальных контрольных точек, разделяющих каждый спецучасток на несколько частей. Зачет СУ идет не только по финишу, но и по количеству взятых «чеков». Например, если участ-

ник прошел пять из шести чеков, в зачет за них он получит свое фактическое время прохождения и лишь за шестой, непокоренный, отрезок ему присвоят худшее время прохождения плюс пенализацию. Таким образом, спортсмены, прошедшие большую часть СУ, имеют преимущество перед теми, кто раньше сошел с дистанции.

К традиционным зачетам Light, Medium и Hard вполне закономерно добавился еще один — ATV. При этом, помимо выступающих в первые два дня, приехали участники Чемпионата

России по ATV, так как трассы PRO-X в этом году являются этапом Чемпионата.

## Стремительный пролог

Первый СУ проводился на территории заброшенного элеватора, и организаторы удачно вписали остовы зданий в кольцевую трассу. Спортсменам предстояло преодолеть две неглубокие, но очень крутые канавы, забраться на бетонный фундамент и пересечь мелкое, но очень вязкое болото. И если квадроциклы пролетели несколько кругов пролога и умчались на следующий СУ, который стартовал непосредственно с пролога, то экипажам внедорожников пришлось попотеть, чтобы преодолеть три круга, отделяющих их от финиша. Борьба была жесткой и напряженной, то и дело возникали пробки при заезде на фундамент, а в болоте с каждым кругом увеличивалось количество «прилипших» машин. Но никто и не думал

сдаваться, ведь за каждый непройденный круг участников ждала пенализация в один час. И все же время пролога пролетело незаметно, зрители из окрестных деревень разошлись, а участники отправились в дом отдыха на озере Великом, служивший базовым лагерьем соревнования.

## Вперед сквозь «чеки»

На следующий день гонщиков ожидала трасса линейного ориентирования. Контрольные пункты (чеки) традиционно находились в максимально труднодоступных местах, на островке посередине реки, в центре небольшого болота, на дне заброшенного карьера. Линейное ориентирование от нелинейного отличается тем, что штурману экипажа не надо думать над стратегией взятия точек. Порядок их прохождения уже заявлен организатором, поэтому можно полностью сосредоточиться на тактическом ориентировании и борьбе с бездорожьем, а

поборотся было с чем. Наиболее зрелищным и сложным оказался длинный крутой подъем из карьера по сыпучему песчаному склону. Ситуация усугублялась тем, что лебедиться было практически не за что, и к одиноко стоящим хлипким деревьям цеплялось одновременно по две-три машины. Как следствие, в скором времени цепляться стало не за что. И, как всегда, в по-настоящему трудной ситуации спортивная борьба была временно прекращена. Преодолевшие подъем участники выставили своих «железных коней» на краю обрыва в качестве якорей для лебедок висевших на склоне машин. Меня всегда приятно удивляла эта способность трофистов жертвовать своим результатом ради того, чтобы помочь товарищу. Хотя, пожалуй, в этом и заключается основной смысл трофи.

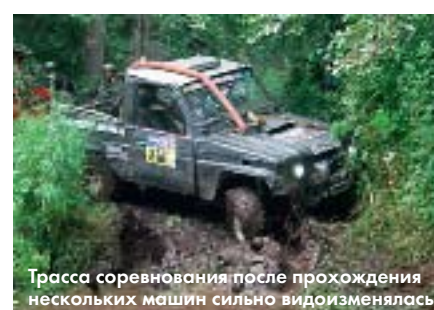
## Проверка «на измор»

Выспавшись после «линейки», спортсмены отправились на очередной СУ,

Bowler Сергея Савенко ехал по болоту, аки посуху, но эстонцев так и не догнал



Илья Крутелин и Дмитрий Салов — победители зачета Light — на фототочке



Трасса соревнования после прохождения нескольких машин сильно видоизменялась



Подъем из песчаного карьера задержал экипаж Афанасьева и Савельева



На этой стенке автомобили спортсменов провисели около получаса, а наиболее «удачливые» провели здесь полдня



Эта машина не утонула, просто она преодолевает брод на лебедке с заглушенным мотором. Скоро она заведется и поедет дальше

Антон Бекнев и Аркадий Аронов перед СУ «Дакар» демонтировали капот со своего Land Rover, чтобы избежать перегрева двигателя. Расчет оказался верным



продолжавшийся ни много ни мало 24 часа. Первые 12 часов им предстояло собирать точки нелинейного ориентирования, а вторые — ехать по дорожной книге.

Самым тяжелым и опасным оказался именно ночной СУ. В процессе движения по легенде надо было спускаться в каньон по практически отвесной стене и потом выбираться обратно. Не обошлось без поломок. На самом крутом месте склона у семейного экипажа Алямовских заклинило заднюю лебедку, и им пришлось спускаться, привязывая к машине тросы разной длины и поочередно обрубая их. Еще меньше повезло Сергею Савенко: его Land Rover Bowler сделал кувырок вперед и лишился ветрового стекла. Однако прохождение этого СУ закончилось благополучно.

Уже в лагере тверчанин Алексей Малышев, занимаясь ремонтом лебедки, обручальным кольцом закоротил 24-вольтовый плюс на массу — кольцо оплавилось, а Алексей получил сильный ожог.

### Маленький «Дакар»

Традиционная для PRO-X кольцевая гонка по песчаному карьере стартовала следующим утром. Соответственно она получил имя «Дакар».

После старта экипажи одновременно устремились на трассу. Рокот моторов слился в устрашающий рев. Участ-

никам предстояло пройти 11 кругов с заездом на пит-стоп, где они должны были поменять колесо. С этим справились все, правда, экипаж Богачевых опрокинул свою «семидесятку» на бок, но машина была быстро поставлена на колеса. Участники быстро финишировали, трасса опустела, и лишь одинокая TLC-70 эстонца Лаане Виидо с кипящим мотором медленно докатывала оставшиеся круги.

### Благополучное окончание

В последние два дня участники прошли еще два спецучастка ориентирования по точкам и легенде, но они не принесли кардинальных изменений в итоговую ведомость.

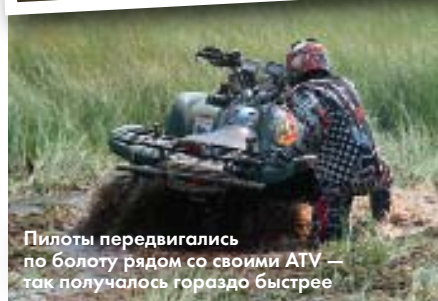
После награждения победителей и поздравления всех спортсменов состоялся концерт и народные джиперские гуляния, которые, как водится, продолжались до самого утра.

Подводя итоги гонки, не могу не отметить, что, несмотря на все усилия организаторов, были и судейские ошибки, и спорные моменты в регламенте. Но, как известно, не ошибается только тот, кто ничего не делает, а организаторы PRO-X как раз делают весьма зрелищную и интересную гонку, которая со временем имеет все шансы встать в один ряд с самыми титулованными внедорожными соревнованиями страны.

**ORD**



Пилоты передвигались по болоту рядом со своими ATV — так получалось гораздо быстрее



### Победители соревнования

Место	Экипаж	Автомобиль
<b>Абсолютный зачет</b>		
<b>Зачет ATV</b>		
1.	Консовский М./Консовская Ю.	Yamaha
2.	Белогоубов А./Заболотский А.	Yamaha
3.	Муравлев Д./Муравлев В.	Honda
<b>Зачет Light</b>		
1.	Сергеев А./Коротаев А.	Toyota LC 70
2.	Борисов В./Воронцова Е.	Toyota LC 70
3.	Бекнев А./Аронов А.	Land Rover D 90
<b>Зачет Medium</b>		
1.	Крутелин И./Салов Д.	Toyota LC 72
2.	Малышев А./Петухов Н.	УАЗ-469
3.	Корулев С./Татаренко Р.	Land Rover D 90
<b>Зачет Hard</b>		
1.	Алямовская Е./Алямовский Д.	Daihatsu Rocky
2.	Аус П./Тултс И.	Jeep Wrangler
3.	Афанасьев А./Савельев И.	Багги SRT