

АНАСТАСИЯ НИФОНТОВА



ДВУКРАТНАЯ
ВИЦЕ-ЧЕМПИОНКА МИРА
ПЕРВАЯ РОССИЯНКА,
ПРИНЯВШАЯ УЧАСТИЕ
В РАЛЛИ ДАКАР



ЧЕМПИОНКА МИРА
ПО КРОСС-КАНТРИ
РАЛЛИ FIM



МАСТЕР СПОРТА
МЕЖДУНАРОДНОГО
КЛАССА
ПО МОТОСПОРТУ

ЧИСТОЕ НЕБО ДАКАРА

ИСТОРИЯ УСПЕХА САМОЙ ИЗВЕСТНОЙ
МОТОГОНЩИЦЫ РОССИИ, ПРОШЕДШЕЙ
СУРОВУЮ ГОНКУ RALLY DAKAR
БЕЗ ТЕХПОДДЕРЖКИ

УДК 796.72
ББК 75.72
Н69

Нифонтова, Анастасия Николаевна.

Н69 Чистое небо Дакара : история успеха самой известной мотогонщицы России, прошедшей суровую гонку Rally Dakar без техподдержки / Анастасия Нифонтова. — Москва : Эксмо, 2021. — 320 с. : ил. — (Подарочные издания. Экстремальный спорт).

ISBN 978-5-04-105369-7

Анастасия Нифонтова — первая в истории женщина, прошедшая ралли «Дакар-2019» без помощи механиков в специальном классе Original by Motul.

В той гонке из 32 участников спецкласса до конца добрались лишь 16 человек.

За ее плечами более тысячи километров на мотоцикле и множество испытаний, которые не сломили, а, наоборот, сделали сильнее.

УДК 796.72
ББК 75.721

ISBN 978-5-04-105369-7


© Нифонтова А.Н., текст и фотографии, 2020
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2020

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ. «ЧИСТОЕ НЕБО ДАКАРА»	5
РАЛЛИ-КЛУБ	13
ЖЕНСКАЯ РАЗДЕВАЛКА, ШКАФЧИК НАСТИ НИФОНТОВОЙ	51
НА ТРАССЕ	69
МОТОМАГАЗИН.....	231
СПОНСОРСКИЙ ОФИС	254
ТРЕНИРОВОЧНАЯ ПЛОЩАДКА	283
ФАНАТСКАЯ ТРИБУНА	307
ЭПИЛОГ	315
БЛАГОДАРНОСТИ	317







**ВВЕДЕНИЕ.
«ЧИСТОЕ НЕБО
ДАКАРА»**



MOTUL

IND TRACK RACE DAYS

TEAM TOYOTA

A. NIIFONTOVA

Red Bull

EMERGENCY USE ONLY
PULL RED TAB AND REMOVE CHIN PAD

SPACE TRAVEL

@NIIFONTOVA13

TEAM TOYOTA

MOTUL

TOYOTA

TOYOTA

Dakar 2019

MOTUL

FE

Человек рождается, как чистый лист, и сразу начинает наполняться буквами, строчками, абзацами, главами, страницами. Иногда томами, пока не придет к последней части под названием «эпилог». И когда каждый из нас окажется в конце чтения, сможет оценить сам, что получилось.

Что это будет? Убаюкивающая проза, списанная с миллионов жизней? Локальная мелодрама с элементами психологического триллера, интересная лишь друзьям и знакомым? А может, авантюрный приключенческий роман, разошедшийся по миру миллионами экземпляров? Мы сами пишем свою историю, и только наш внутренний голос, робко претендуя на соавторство, может направить именно туда, где мы хотим оказаться.

...В тот жаркий день я оказалась на твердом сухом песке. Падение, полет. Сверху на спину железным молотом в 150 килограммов рухнул мотоцикл. Разбил позвоночник, обжег горячим железом, практически подписал приговор. Зря ты поехала в Африку, Настя, да еще по трассе классического ралли «Париж – Дакар». Не женское это дело, теперь расплачивайся. Карьерой, утраченным здоровьем. Посмотрим – может, и жизнью, если в пустыне никого не окажется рядом.

Лежала молча, только глотала ртом куски сухого колючего воздуха и смотрела в чистое небо Африки. Остался один, последний, этап. И вот на тебе. Перед глазами в секунду пронеслась вся жизнь, как об этом пишут в пафосных романах. Пошевелила сначала рукой, потом ногами. Слава богу, все движется. Значит, будем жить – будем гонять! Боль в спине, непонятный внутренний жар обдаёт легкие, но это ерунда, пройдет. Главное – позвать кого-нибудь на помощь, если уцелел передатчик. Так подсказали мне мои инстинкты, мое внутреннее «я».

Будучи человеком эмоциональным, всегда была закадычной подружкой со своим «я». В период взросления частенько пыталась заглянуть по ту сторону серой обыденности, удобно устроившись перед зеркалом и ведя внутренний диалог с собой, вглядываясь в прожилки на темно-карей радужке глаз. Находила ли я тогда для себя ответы? Конечно, нет! Но совершенно точно много серьезных решений, поменявших если не радикально, то значительно течение моей жизни, было принято именно в такие моменты общения с собой.



Сейчас мало что изменилось, разве только цвет глаз со временем слегка выгорел. Но это никак не сказалось на их блеске. И если перед важным шагом преодолевают страх и смутные сомнения, то достаточно одного пристального взгляда в зеркало. Внутренний голос отчетливо впечатает на лбу яркой бегущей строкой: «Соберись, тряпка! Все у тебя получится! Ты сможешь!»

...Встала, посмотрела в чистое небо, накрывшее сливочным куполом пыльный горизонт, и подняла тяжеленный мотоцикл.

В голове вдруг проявилась сценка из прошлого. Когда я училась на первом курсе иняза, параллельно работала менеджером-стажером в маленькой конторке по продаже запчастей для корейских автомобилей. И была у нас тетя бухгалтер. То ли Ирина Петровна, то ли Ирина Павловна, но помню, что все звали ее сокращенно ИП. Так вот, однажды ИП мне и говорит: «Настя, когда будешь писать книгу... а я уверена, что так оно и будет, может, и для меня где-то в углу на дальней странице строчка найдется? А я буду своим внукам показывать – мол, вот это про меня».

Что ей навеяло, глядя на несуразного подростка в 1998 году, что моя жизнь может стать интересной для книжного сюжета, понятия не имею.

Действительно, а не написать ли мне книгу обо всем этом? Как преодолевала сомнения и страхи, как плакала после тяжелых этапов ралли и обещала себе никогда больше. Как фанатично тренировалась, как хоронила товарищей, мужей, карьеру скрипки и лыжницы. Разбивала отдельные части тела и все сразу, мужские сердца







и дорогушую технику. Как круто меняла свою жизнь на 180 градусов. Как не могла мириться с окружающей действительностью и ставила на кон все. Падала на самый низ, поднималась и начинала сначала. Как оставила в прошлом обычную жизнь и превратилась в железного человека, при этом оставшись все такой же ранимой и наивной внутри. Ради одной цели: БОЛЬШИХ ГОНОК. Ради тебя, «Дакар».

А еще ради ощущения настоящей жизни, ради полноты эмоций, ради возможности становиться лучше и сильнее. Ради всех тех настоящих людей, которые были и есть рядом. Ради того, чтобы, дойдя до последней страницы, можно было облегченно выдохнуть и сказать: ух, это было круто, и я не жалею ни о чем!


Пусть они прочитают и поймут, насколько это сложно, тяжело и неопределенно. Как о заточенные лезвия дюн режутся судьбы, как не выдерживают металл и резина, но выдерживают люди. Как в этой адской топке исчезают все твои многолетние накопления и остаются невыплаченными кредиты. Как ты в конце концов все это преодолеваешь и выходишь на новый старт, с головы до ног облепленная рекламой крупных спонсоров.

Хрупкая девочка с красивым маникюром, ростом 168 см и весом чуть более мешка цемента (56 кг) будет биться на равных там, где здоровые мужики валятся с ног от усталости или сдаются, останавливаясь на обочине со слезами на глазах, а вы посмотрите, как такое вообще возможно.

Погнали!







**РАЛЛИ-
КЛУБ**



ЗАЧЕМ МЫ ЕЗДИМ

- Удивительное дело: мы не можем устроиться даже во второсортный мотель. Они готовы нам глотку перерезать, ну просто боятся.
- Они боятся не вас, а то, что вы представляете.
- А что мы представляем? Людей, которым надо подстричься?
- Вы для них представляете свободу.
- Но ведь все здесь за свободу! В ней весь смысл.
- Да, в этом весь смысл: одно дело – говорить о свободе, а другое – быть свободным. Очень трудно быть свободным, когда тебя покупали и продавали на рынке еще совсем недавно. Только, конечно, нельзя говорить им, что они несвободны, потому что они начнут ломать тебе конечности, чтобы доказать, какие они свободные. Они будут долго говорить с тобой о свободе личности, но как только увидят свободную личность, их это до смерти пугает.

(сцена из к/ф «Беспечный ездок», 1969 г.)

Когда мне задают вопрос «Почему вы ездите именно на мотоцикле?», я обычно советую людям посмотреть американский документальный фильм 2013 года, который так и называется – Why we ride («Зачем мы ездим»). Его персонажи отвечают уже в самом начале.

«Это свобода, это ощущение ветра в лицо. Солнце светит, вибрация и урчание мотора, и мир вокруг тебя. Это водопад эмоций», – говорит упитанный мужчина средних лет.

«Это часть меня и часть того, кем я хочу быть», – пожилая седая женщина.

«Я всегда перестаю петь, когда еду. Потому что это только я и мотоцикл. Я наслаждаюсь одиночеством и не думаю больше ни о чем», – улыбается молоденькая блондинка.



«В духовном плане ты можешь сказать, что это сочетание души мотоцикла и тебя самого. Прекрасные мгновения», – подытоживает парень в клетчатой кепке.

Но есть и другое мнение.

Все это чисто ради понтов! Накупали себе дорогих игрушек, разрядились в кожу с вышивками, как петухи, и выеживаются друг перед дружкой. Мужики – чтобы выглядеть побрутальнее и подружку себе подцепить, такую же пустоголовую. Девки – да это не девки вовсе, а пацанки какие-то.



Гоняют по дорогам, специально газуют погромче, чтобы привлечь к себе внимание. Потому что ущербные, в обычной жизни на них никто и не посмотрит. По-хорошему, запретить такую езду надо в городе! Если вы «Ночные волки», то выезжайте ночью в лес и там катайтесь себе на здоровье.

Так, ничего не забыла? Собрала в одном месте все главные бытовые стереотипы о мотоциклистах. Если быть до конца честной, часть из перечисленного – совершеннейшая правда. Мир любителей двух колес почти ничем не отличается от обычного четырехколесного и пешеходного, являя собой срез общества. Те же пороки, те же тщеславие.

Но есть одна отличительная особенность: неукротимая жажда свободы.

Свобода бывает разной, и для каждого она своя. Для кого-то первична свобода слова и самовыражения, для других – свобода собраний, личной жизни, творчества и многого прочего.

Для нас же в приоритете – свобода передвижения. Не ограниченная заданной сеткой дорог и скоростными лимитами. В стороне от сутолоки ежедневного городского трафика.

«Но позвольте, разве мотоциклисты не передвигаются по тем же дорогам, что и все остальные? – спросите вы. – И даже стоят в пробках, я сам видел! Где же тут полная свобода перемещений?»

Давайте все же уточним. Мир любителей мотоциклов не просто очень разнообразный, он еще разделен на группы, никак друг с другом не пересекающиеся. С разными целями и задачами, разной техникой и экипировкой, стилем жизни и ареалом обитания.

Представьте себе обычный поток пешеходов – например, на знаменитом Арбате. На первый, и самый общий, взгляд – одна монолитная масса. Но на самом деле это совершенно разные люди, занимающиеся разными делами. Туристы просто глазают по сторонам и покупают сувениры. Местные жители спешат по своим делам. Уличные художники и артисты зарабатывают деньги. Карманники подстерегают своих



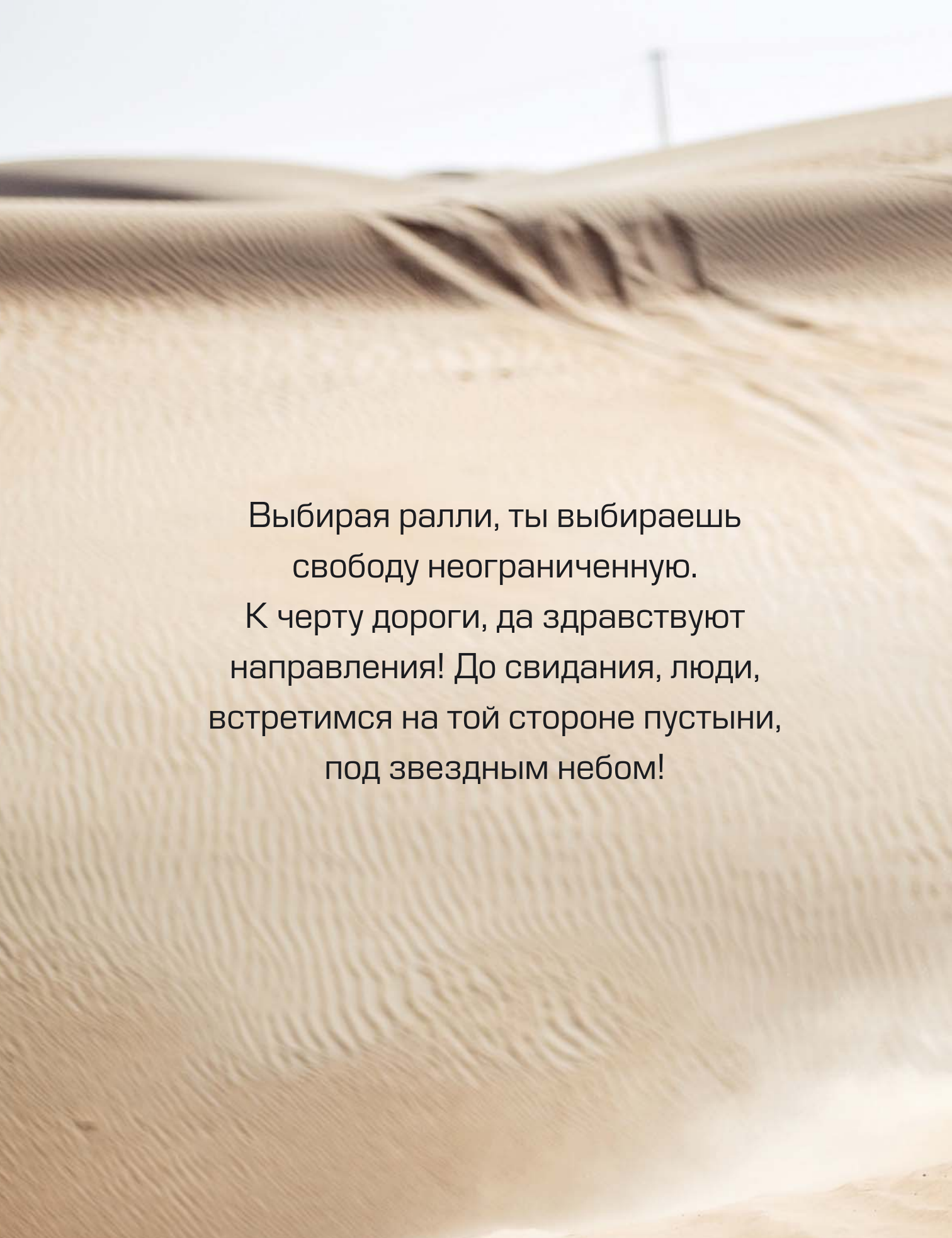
жертв. Работники кафе и магазинов стоят у своих заведений на перекуре, чтобы снова исчезнуть во чреве зданий до вечера. Приглядитесь внимательно: они и одеты по-разному, и говорят на многих языках. Если вы пообщаетесь с ними немного, то узнаете, насколько противоположными у них могут быть взгляды, круг общения и авторитеты.

К чему это я. Мотомир – как та же толпа на Арбате. Совершенно разные люди, никак не связанные между собой. В моей книге пойдет речь о спортсменах, причем главным образом – раллистах. Мы понятия не имеем, чем занимаются и как ездят те обладатели «Харлеев», что собираются на Поклонной горе, у входа ВДНХ или в кафе Sixties, на том же самом Арбате. У них своя мотивация, свой стиль и предпочтения, свои авторитеты. Уверена, что, приди к ним на тусовку и назови фамилию Нифонтова, мало кто поймет, о ком и о чем идет речь.

Конечно, в начале 2000-х мотоциклистов было не так много. Все знали друг друга не только в лицо, но и могли по звуку мотора отличить, кто приближается по улице Косыгина на знаменитую смотровую площадку. Девочек-мотоциклисток вовсе можно было по пальцам пересчитать. И совершенно неважно, какой у тебя аппарат. Это была одна тусовка, и случайные люди туда не попадали. Я помню, как ездила на своей «Туле» в сопровождении мальчиков на новеньких Honda CBR900RR, стоимость которых в сотни раз больше моего толстопузого недоразумения тульского производства. Притом что это выглядело эпично и смешно одновременно, картина никого не смущала. Сейчас же мотоциклом обзавелись не только настоящие ценители свободы и ветра в лицо, но и те самые любители понтов или просто офисные работники, для которых компактное средство передвижения – отличный способ сэкономить время в московских пробках. Сообщество двухколесных разрослось и, к сожалению многих, разжижилось до неузнаваемости.

Естественно, на фоне происходящего расплодись по своим «песочницам» и представители спортивных направлений. Это вовсе не одна большая семья, где все друг друга знают, как могло бы показаться. Шоссейники живут и общаются отдельно, кроссмены – отдельно, у раллистов вообще свой отдельный мир и представления о прекрасном.





Выбирая ралли, ты выбираешь
свободу неограниченную.
К черту дороги, да здравствуют
направления! До свидания, люди,
встретимся на той стороне пустыни,
под звездным небом!



Так что я не готова говорить обо всех группах мотоциклистов (как и обо всех группах пешеходов) – какая свобода им нужна. Пусть они сами о себе расскажут, как в рекомендованном мною фильме.

Выбирая ралли, ты выбираешь свободу неограниченную. К черту дороги, да здравствуют направления! До свидания, люди, встретимся на той стороне пустыни, под звездным небом! Я хочу мчаться вместе со всеми звуками, запахами и ветрами, вдыхая колючий холодный воздух севера или тягучее знойное марево юга. Хочу перелетать птицей через дюны или штурмовать разлившиеся реки, хочу быть частью окружающего мира и его красоты, не отгораживаясь стеклом и стальной коробкой безопасности. Наверняка многие приверженцы ралли-марафонов пустят скупую слезу или пузыри соплей, подписываясь под этими пафосными словами. Но что есть, то есть. Только уйдя с дороги общего пользования, можно найти свой путь.

А еще испытать возможности собственного организма. Что говорить, мы все – неисправимые мазохисты. Гонки на мотоцикле по пересеченной местности сродни тесту на физическое и моральное выживание при экстремальных нагрузках. Никогда не пробовали покататься на аттракционе «Крутящийся бык»? Там, где надо продержаться в седле хотя бы минуту, но обычно все падают уже на середине. А теперь представьте, что бык не просто вертится на месте, но еще и несется со скоростью под 100 км/ч, то залетая в овраг, то устремляясь по гребню дюны прямо к небесам. И вам нужно не только удержаться на нем любым способом, а еще одновременно рулить, амортизируя всем телом бесконечные удары железного корпуса, и читать дорожную книгу, чтобы не сбиться с дороги. Ах да, забыла упомянуть, что так – каждый день, от 8 до 16 часов беспрерывно. Там, где обычный мотоциклист говорит: «Хватит, сколько можно издеваться над собой», раллист только начинает разогреваться и получать удовольствие.

Рано или поздно мотоциклист, которому нравится гонять по бездорожью на предельных скоростях, задумается о ралли-рейдах. Ведь в одиночку невозможно обеспечить себе интересную трассу и испытать азарт соперничества, когда нужно выкладываться по полной.



Начинается все обычно с простого: «Я только попробовать, посмотреть, что это такое. Одним глазком взглянуть на дюны и пощупать песок краешком переднего колеса». И тут-то случается страшное. Человек влюбляется в бесконечные просторы пустынь, в обжигающее чувство преодоления себя.

Так обычные мотолюбители становятся спортсменами-мотогонщиками. Так в этот спорт пришла и я. «Зачем мы не ездим, а соревнуемся?» – ответ будет дан в следующей главе.

ЧТО ТАКОЕ РАЛЛИ

Жизнь страны менялась с каждым столетием. Менялась одежда, совершенствовалось оружие, и были усмирены картофельные бунты, люди научились брить бороды. Полетел первый воздушный шар. Были изобретены железные близнецы – пароход и паровоз. Затрубили автомашины.

А дорога осталась такой же, какой она была при Соловьева-разбойнике.

Горбатая, покрытая вулканической грязью или засыпанная пылью, ядовитой, словно порошок от клопов, – протянулась отечественная дорога мимо деревень, городов, фабрик и колхозов, протянулась тысячеверстной западней. По ее сторонам, в желтеющих, оскверненных травах валяются скелеты телег и замученные, издыхающие автомобили.

(«Золотой теленок», И. Ильф и Е. Петров)

Все просто: ралли можно назвать любую поездку в плохих дорожных условиях. Когда Готтлиб Даймлер сконструировал в 1885 году свой первый мотоцикл, чуть ли не все маршруты были раллийными. Спустя почти полтора века у нас в России мало что изменилось, и мотоциклисты из небольших городков, а тем более деревень, до сих пор



Человек влюбляется в бесконечные
просторы пустынь, в обжигающее
чувство преодоления себя.





проходят раллийные «спецучастки» до ближайшего сельпо. Но все же современное значение слова «раллист» означает спортсмена, участвующего в соответствующих соревнованиях.

Первые из них стали проводиться еще на заре мотостроения, с 1895 года. Как-то нужно было объяснять широкой публике, привыкшей к надежным конным экипажам, преимущества нового механического транспорта. Для этого проводились всяческие автопробеги, где мотоциклы участвовали наравне с автомобилями. Один из таких послужил сюжетной линией бессмертного романа «Золотой теленок».

Полотнища ослепляющего света полоскались на дороге. Машины мягко скрипели, пробегая мимо поверженных антилоповцев. Прах летел из-под колес. Протяжно завывали клаксоны. Ветер метался во все стороны. В минуту все исчезло, и только долго колебался и прыгал в темноте рубиновый фонарик последней машины. Настоящая жизнь пролетела мимо, радостно трубя и сверкая лаковыми крыльями.

Но довольно скоро любители острых ощущений на двух колесах стали организовывать для себя настоящие гонки на выживание. Размечалась трасса, изначально непроходимая, а победителем считался тот, кто проехал дальше всех. В Европе раллийные спецучастки редко превышали три километра. В США и Советском Союзе, где с бескрайними просторами все было хорошо, они растягивались до 30 км.

Со временем ралли приобрели множество форматов, с разными целями и продолжительностью. Некоторые из них представляют собой покатушки мототуристов, где даже не награждают самого быстрого гонщика, а нужно просто доехать до финиша. Другие же превратились в серьезное испытание на скорость и выживаемость – как людей, так и техники. Здесь уже за победу отчаянно бьются лучшие спортсмены мира, нанятые ведущими производителями мототехники, и просто независимые гонщики. Все вы прекрасно знаете о самом знаменитом марафоне «Дакар», куда мечтает попасть каждый раллист.



Но есть соревнования попроще – так называемые «бахи». Название пошло от первой подобной гонки в мексиканском штате Баха, Калифорния, из Тихуаны в Ла-Пас в 1967 году. Ее назвали Ваја-1000, то есть на 1000 миль. Обычно баха занимает от одного до трех дней, маршрут заранее известен и умения разбираться в навигации не требуется. Это идеально подходит для ралли-новичков. Когда-то в их числе была и я.

Первый раз услышала о ралли-марафонах в далеком 1998 году, когда, совсем юной особой, была принята на работу в легендарный мотосалон «Альпин» в Крылатском. Моим начальником стал не менее легендарный Александр Нифонтов. К тому моменту он уже был знаменитым мотогонщиком, неоднократным участником ралли «Париж – Дакар» и «Ралли фараонов» в Египте.

Частенько летом после рабочего дня мы все собирались около клубного домика на берегу пруда за олимпийским велотреком. Жарили шашлыки, варили креветки, веселились. Слушали нифонтовские рассказы про ралли-рейды, про Африку, про пески и бескрайнее звездное небо ночной пустыни. Когда он говорил, я смотрела в его глаза и, казалось, видела все те барханы и стекающий с них песок. Чувствовала жару раскаленного солнца и слышала звук мчащегося мотоцикла. Чем дальше силуэт одинокого наездника уплывал вдаль, тем сильнее он растворялся в оранжевом мареве и в итоге исчезал на горизонте, оставляя одинокий след на песке.

Я влюбилась.

Влюбилась в Нифонтова, в воспетые им ралли-рейды. И, конечно же, в пустыню, которую видела только по телевизору и в своих фантазиях. До моего первого самостоятельного ралли оставался всего год...

Это была классическая однодневная баха в районе озера Селигер. Спецучасток (т.е. трасса, закрытая от обычного транспорта) составлял всего-то 360 км – «самое то» для зеленого новичка.

Надо сказать, ездила я тогда на мотоцикле не просто плохо, а очень плохо. А по песчаным селигерским дорожкам – и того хуже. Поэтому

