

НЕФТЬ И ХОЛОД

Евгений Козионов



Евгений Козионов

Нефть и Холод

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=17208868

ISBN 9785447452841

Аннотация

Книга основана на реальных и вымышленных трагических событиях, имевших место на Крайнем Севере. Сюжет повествует о суровой жизни российских нефтяников и отчасти автобиографичен.

Нефть и Холод

Евгений Козионов

© Евгений Козионов, 2016

© Евгений Андреевич Козионов, дизайн обложки, 2016

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero

Книга основана на реальных трагических событиях, произошедших в Республике Коми в декабре 2006 года

Я проснулся. В комнате был полный мрак, и только цифры на будильнике, как кошачьи глаза в темноте, светились кислотно-зеленым цветом. Было 06:40. Я сел на кровати и засунул ноги в протертые тапки. Вокруг было тихо и казалось, что весь мир еще погружен в глубокий, безмятежный и по-детски беззаботный сон. Я подошел к старому деревянному окну, покрытому изморозью, сквозь которую в тусклом свете уличных фонарей я разглядел столбик термометра, застывший на отметке —28.

Окна квартиры, которую компания снимала для меня в этом маленьком северном городке, выходили на главную улицу. По дороге уже проезжали рабочие автобусы, ежедневно возившие народ из города дальше на север – на различные объекты нефтегазовой отрасли нашей страны. Когда я впервые приехал в Усинск, мне показалось, что жить здесь

будет крайне тяжело. Однако очень скоро я привык к этому городу и перестал замечать, как летят дни.

Как обычно, я принял душ и приготовил себе завтрак человека, предпочитающего поспать лишние десять минут, нежели готовить с утра еду. Сегодня у меня на столе были колбаса, сыр, хлеб и чай в пакетике. Все это обладало вкусовыми свойствами, с трудом превышающими порог, ниже которого желудок не принимает потребляемое за еду. В Усинске с едой не ахти – везти все приходится издалека и, как результат, нормально питаться здесь очень затратно. Загрузив в себя завтрак чемпионов, я быстро оделся и побежал на остановку караулить автобус, до которого оставалось четыре минуты.

Усинск по большей части состоит из однотипных панельных девятиэтажек и серых четырехэтажек. Как и положено подъездам, в которых приходится проводить досуг местной молодежи, они были все исписаны самыми разными наскальными рисунками, а под ногами обычно валялись брошенные с ночи бутылки из-под пива, горы налузганных семечек да сигаретные бычки. Лужи с едким запахом иногда появлялись пролетом выше или ниже мест культурного отдыха цветов жизни. Бегом спускаясь с пятого этажа вниз по темным лестничным пролетам, приходилось, наострив зрение, маневрировать среди этих остатков ночных пиршеств.

С разгону толкаю дверь и вылетаю на улицу. Благодать!

Свежий морозный воздух бодрит с утра лучше всякой зарядки. Вокруг полная темнота декабрьских деньков российского Крайнего Севера. Зимой все вокруг становится трех цветов – белого, черного и серого. Цветовая диета у местных жителей длится с октября по апрель – не удивительно, что здесь так много пьют...

Энергично шагая, добираюсь до своей остановки, которая, как и все остальные в городе, носит название магазина, возле которого находится. Возле урны уже переминается с ноги на ногу и курит мужик, с которым мы видимся каждое утро, но при этом, как здесь заведено, никогда не здороваемся и делаем вид, что видим друг друга в первый раз. Вот идет женщина в длинном черном пуховике и черной меховой шапке – она тоже присоединится к нашей команде ждущих автобуса, который отвезет каждого из нас по своим рабочим местам. А пока мы стоим среди сугробов на утоптанном пятачке, называемом остановкой, и выдыхаем из своих черных дутых пуховиков клубы белого пара. Морозный воздух начинает щекотать нос, и я вглядываюсь в конец улицы в надежде увидеть свой автобус. Удивительно, как, каждое утро, выходя примерно в одно и то же время на остановку, я каждый раз сначала спешу и мечтаю, чтобы время чуть-чуть замедлилось, но как только прихожу, желание мое меняется на диаметрально противоположное. Человеку не угодить – его желания меняются каждую минуту.

А вот и мой автобус показался в клубах выхлопов проез-

жающих мимо легковушек. Этот стандартный бело-зеленый пазик останавливается дверью прямо напротив меня – мелочь, а приятно ощущать, что люди здесь друг о друге думают и заботятся. Захожу, здороваюсь с сидящим за баранкой Сергеем и иду на свое обычное место. Каждое утро здесь едут с одних и тех же остановок одни и те же люди и поэтому у каждого есть «их» места.

Сразу снимаю правую перчатку, так как, проходя, принято с каждым здороваться за руку. Все лица знакомые и бодрые, несмотря на угрюмость полного мрака за окном автобуса. Все сидящие, как по какому-то неписанному дресс-коду, одеты в черные одежды. Мне это было не до конца понятно, так как жажда ярких и сочных цветов присутствует в каждом человеке, живущем на Севере. Это очень наглядно заметно по отделке квартир всех этих мертвецки серых многоквартирных домов. Внутри они пестрят самыми невероятными цветовыми комбинациями и сочными, живыми красками. Неужели люди боятся показать свою натуру, свой вкус, свои истинные чувства и желания при выборе одежды и поэтому предпочитают одеваться, как все, в черное и серое?

Я сел на свое место возле окна и, отодвинув шторку, начал соскребать ногтем большого пальца изморозь со стекла. Через минуту смотровое окошко было готово, и теперь я мог насладиться видом темноты и фар проезжающих мимо нас машин. Внутри автобуса на полную мощность шумно гоняла воздух печка. Тем, кто сидел в середине, было хорошо, тем,

кто сидел сзади, было уже прохладно, а тем, кто находился возле печи, было даже жарко. Как всем угодить?

Мы петляем по городу, собирая всех работников, периодически останавливаясь то тут, то там, чтобы пропустить пешеходов. До того как я впервые приехал на Север, я и не знал, что водители в России могут быть такими вежливыми. В Усинске на дороге пешеход главный и все водители всегда ему уступают.

И вот наш ПАЗ собрал всех сотрудников и везет за город, на базу. Мы въезжаем на промзону. Улицы здесь перпендикулярны и параллельны, а пространство застроено разноцветными ангарами разных форм и конструкций. В темноте красными огнями светятся трубы местной ТЭЦ – самого высокого сооружения во всем городе, служащего для жителей не столько ориентиром, сколько указателем силы и направления ветра. Кругом все уставлено самыми разными грузовиками и спецтехникой, предназначенной для работ на месторождениях. Вот уже показалось офисное здание нашей базы – «УсинскСеверНефтеГазГеофизики». Название такое весьма типично для местных предприятий, и иногда мне кажется, что все названия получают случайными перестановками одной, ну или, может быть, двух дюжин слов, связанных с Усинском и нефтью.

Геофизики, если объяснять на пальцах, это ребята, которые на одном-двух грузовиках ездят по буровым и на металлическом кабеле в палец толщиной спускают в сделан-

ную буровиками в земле трех-пятикилометровую скважину скрученные вместе различные электрические приборы, позволяющие с высокой точностью сказать, на какой глубине находится нефть, на какой – газ, а на какой – вода, какими свойствами они обладают, а если надо, то могут и прямо из-под земли достать образец. С развитием науки, техники и производства спектр и точность услуг, которые могут оказывать геофизики, неимоверно расширился, позволяя максимально эффективно разрабатывать месторождения, а в случае возникновения затруднений при их эксплуатации геофизики, как профессиональные доктора, используя свои приборы, делают скважине «УЗИ», «ЭКГ», «рентген», «флюорографию» и «анализ крови», чтобы помочь найти причину проблем со скважиной и выработать план корректирующих мероприятий.

А тем временем автобус, свистнув тормозами, остановился перед КПП, ведущим на территорию базы. Этот свисток в моем подсознании был связан с сигналом футбольного судьи, дающего старт новому ответственному матчу – трудовому дню.

В 08:00 у нас проводится регулярная планерка, до начала которой нужно успеть переодеться в рабочую одежду, выпить чашечку чая и проверить электронную почту, пришедшую за ночь. Я вместе с остальными ребятами иду в раздевалку, которая, несмотря на чистоту и порядок, пахнет раз-

дирающей нос потной бодростью.

У каждого в шкафчике полно спецодежды. Это связано с тем, что нужно иметь и одежду, удобную для ношения в летнюю жару, которая на пару недель приходит даже в эти края, и одежду на студеные зимы и пронизывающие ветра, а также промежуточный вариант для осени и весны. Все это дополняется резиновыми сапогами, плащами, каской, теплым подшлемником, простыми и темными защитными очками. Плюс, учитывая, что на буровой испачкать в нефти и грязи рабочий комбинезон проще простого, приходится иметь еще и сменный на время стирки грязного. К счастью, у нас со спецодеждой дела обстоят очень даже хорошо, чего не сказать о некоторых других предприятиях, то ли экономящих, то ли просто разворовывающих средства, выделяемые на эти цели.

Из всей спецодежды мне больше всего нравились ботинки, которые в целях предотвращения травматизма на производстве все делались с металлическим носком, составлявшим первые пять сантиметров нашей обуви. Спинавший заледеневший снег с брызговиков наших камазов в таких ботинках – одно удовольствие. При этом выглядели они как самые обычные и внешне отличить их от повседневных ботинок было невозможно. Сотрудник, не переобувшийся в защитную обувь, рисковал попасть под болезненную проверку со стороны коллег – любителей проверять выполнение вами правил безопасности труда, проводимую путем меткого на-

ступания своим каблуком прямо вам на ноги.

Мы закончили переодеваться и в полном обмундировании северных рыцарей двадцать первого века идем на утреннее собрание, которое будет вести наш менеджер Олег.

В комнате человек двадцать. Кто-то допивает чай, кто-то травит неприличные анекдоты, кто-то погружен в свой сотовый телефон, ну а кто-то полирует и без того чистые очки. Ровно в 08:00 в комнату бодрым шагом входит Олег. Ему тридцать семь лет и, в отличие от большинства из нас, работающих по вахте, он в Усинске живет и работает постоянно. В течение следующих десяти минут Олег рассказывает о предстоящих работах, проверяет статус ключевых заданий, выданных ранее, и раздает новые. Повернувшись ко мне, он говорит:

– Женя, поступила заявка на каротаж на новом Верхне-Хавысском месторождении. Готовь широкополосную акустику, стандартный комплекс, индукционник и боковой, а по пластоиспытателю я еще не согласовал вопрос, но готовь его тоже. После обеда пришлю официальную заявку. Им еще дня два буриться, если все нормально пойдет. Выезжать надо завтра, так как дорога дальняя. Поедешь на камазе и ивеке пятьсот тридцать шестой, уточнишь у механиков состояние техники, так как были нарекания после последней поездки по зимникам. С тобой поедут на эту заявку Вовчик, Димка и Санек. Возможно, еще поедет молодой инженер,

которого из Ноябрьского филиала к нам переводят. Он завтра вылетает, и если из-за непогоды не застрянет в Москве, то послезавтра будет тут. Давай, действуй. Если будут существенные изменения в плане – дашь мне знать.

– Да, хорошо, вечером дам знать о готовности. Там с телеметрией были какие-то проблемы, надо будет с электронщиками разобраться. Скорее всего, вчера, когда предыдущая бригада с вертолета приборы выгружала, этот модуль небрежно бросили, но это только догадка. Как только будет конкретная информация, сообщу.

Тут в разговор вклинился монументальный, как дуб из «Войны и мира» Толстого, Серега – машинист каротажной станции из другой бригады:

– Олег, у меня через пять дней, на, вахта заканчивается, на, билеты домой в Краснодар уже на руках, на, и домашние Новый год хотя бы в этот раз хотят вместе со мной встретить, на. Я и так последние три года первое января на буровой встречал, на, хотелось бы хоть в этот раз, на, в кругу семьи его провести, на. Помнишь, на, ты в прошлом году мне сам обещал?

– Да, помню, обещал. Должны как раз успеть, улетишь ты по плану, не волнуйся. А кроме тебя мне отправить некого. Две другие бригады едут на вертолетные работы, с них вообще не ясно, когда вернешься. Ребята, сами понимаете – конец года, заказчики вырабатывают оставшийся бюджет. Работы много, и надо ковать, пока горячо.

После того как все рабочие вопросы были обсуждены, встала наша администратор Ольга и сообщила, что сегодня после четырех ей принесут приглашительные на новогодний корпоратив в ресторане «Квартал» и что все желающие могут у нее получить один билет для себя и один для своей жены.

Я начинаю прикидывать в уме, попадаю ли я на это событие. Если работа вовремя начнется, то я как раз успеваю на гулянку. Отлично – хоть в этом году отдохну. А то как праздник, так обязательно заявка на работу приходит.

На этом планерка закончилась, и все разбежались по своим рабочим местам. Я приступил к подготовке оборудования. Нужно было проверить техническое состояние каждого отдельного прибора, все откалибровать, собрать вместе все приборы в связках, в которых они будут спускаться в скважину вместе с другими приборами, проверить геофизический кабель на проводимость и изоляцию, подготовить и согласовать с заказчиком план работ, проверить, что все пропуска на машины и на персонал имеются и срок их действия еще не вышел, убедиться, что у всей команды есть необходимые «корочки» и они обучены для работы на опасных производственных объектах. Нужно убедиться в нормальном техническом состоянии всей техники, решить вопросы с заправкой на месторождении, вопросы с питанием и проживанием, решить еще десятка два других вопросов. Если все в порядке, то дело идет как по маслу и подготовиться

можно за пару часов, но на практике почему-то с некоторыми моментами постоянно возникают проблемы, как ты ни планируй и как ни старайся их предвидеть.

А вообще подготовка к работе – весьма занимательная картина. До поступления заявки кажется, что все готово, все процессы и процедуры аккуратно расписаны в соответствующих документах и выполнить работу – это сущий пустяк. Но каждый раз, когда начинаешь собираться, внезапно возникает множество, казалось бы, непреодолимых трудностей и сложностей, ставящих возможность выполнения заявки под вопрос. Однако каким-то чудесным образом к моменту выезда на буровую все проблемы всегда находят разрешение либо оказываются не столь уж и существенными или неотложными.

Инженер, который учил меня каротажному делу, всегда говорил, что качественная подготовка к работе это полработы. Эту мантру я запомнил и твердил ее себе не переставая. Работа на буровых Крайнего Севера требует от людей умения трудиться сообща, в одной слаженной команде. От того, насколько добросовестно выполняет свои обязанности каждый из нас, напрямую зависит результат всей команды. Причем, в отличие от спортивных соревнований, на кону могут быть не медали, а человеческие жизни. Осознание такой огромной ответственности заставляет каждого в бригаде полностью выкладываться, чтобы оправдать оказанное дове-

рие. Дружный коллектив – это радость от работы даже тогда, когда не все идет по плану.

Я всегда старался, чтобы в моей бригаде было четкое распределение статусов. Идеальный вариант – когда в команде у всех различный опыт и стаж, что избавляет от возможного возникновения споров о том, кто тут неофициально главный. Помню, на одной заявке мне довелось работать одновременно с тремя самыми опытными ребятами. Это была самая непродуктивная команда из всех, в которых мне когда-либо доводилось трудиться.

На всей базе кипела бурная деятельность. Две другие команды собирались выезжать сегодня после обеда. Механики колдовали над техникой, электронщики проверяли оборудование, инженеры-геофизики проверяли приборы, машинисты складывали оборудование в транспортировочные ящики и картонные коробки. Все были при деле, и каждый знал в точности свою роль в этом спектакле.

Для меня же в данный момент важно было разобраться с модулем телеметрии, который, возможно, оказался поврежден. Лучший способ узнать правду – подключить его к коротажной станции и проверить модуль в работе.

Геофизическая станция – это мощный и очень дорогой грузовик, у которого на площадке за кабиной расположен двадцатифутовый контейнер – а-ля полевой офис инженера и машиниста, а сзади большая лебедка примерно с пятью ки-

лометрами кабеля, по которому сигналы от приборов передаются вверх на компьютер в станции.

Подаю питание на телеметрию и вижу, что с прибором что-то не так. Записываю все сообщения об ошибках и иду с ними к электронщикам. Опытный Сергей сразу говорит, что проблема с одной из плат. Приносим метровый модуль телеметрии, с виду похожий на стальную трубу восемь сантиметров в диаметре в лабораторию и вытаскиваем из нее закрепленные на шасси внутренности. Сергей надевает на руку заземление и начинает как хирург кружить над попавшей под подозрение платой.

– Мда-а-а... Смотри! – сказал он мне.

– Ого! – вырвалось у меня при виде треснувшего компонента на электронной плате.

– Видать, здорово трянуло, что он аж треснул.

– Починить сможешь?

– Наверяд ли. Тут всю плату менять надо, а запасной у меня нет – сами по себе они у нас никогда не ломались.

– Понятно. Посмотри, пожалуйста, внимательно все остальные компоненты, а то вдруг еще что повреждено.

Новость была очень неприятной и ставила возможность выполнения всего комплекса работ под большой вопрос. Телеметрия была последней на базе, остальные были на работе далеко в полях и за два дня освободиться не успеют. Починить модуль нельзя, а запчастей таких на базе нет. Единственный вариант – узнать о наличии такой запчасты в дру-

гих филиалах. Звоню нашим ребятам в Сургут и узнаю, что такой платы у них нет, но есть рабочий модуль. Отправить модуль в багаже пассажирского самолета не получится, поэтому единственный вариант – снять плату и везти ее отдельно. До выезда на скважину остался один день – за такой короткий срок даже экспресс-почта не доставит. Выход – отправить плату с человеком по маршруту Сургут – Москва – Усинск. На такую затею понадобится согласование Олега.

Вот будет номер, если после всех этих приключений с платой окажется, что кроме нее в телеметрии еще что-то было повреждено и модуль все равно работать не будет! Тут как раз звонит электронщик Сергей:

– Жень, проверил остальные платы – все в порядке. Повреждена только та, которую я тебе показал. Остальные – ОК.

– Точно? Если замену достану, то все заработает?

– Да, я в этом уверен. Почти.

Да... Без телеметрии ни один прибор работать не может. Если не починить этот, то другой выход – ждать освобождения рабочего модуля с какой-нибудь из других работ, но это может занять несколько дней, а заказчик долго ждать не будет и вызовет конкурентов, да еще и штраф за невыполнение контрактных обязательств предъявит. Надо срочно сообщить начальству.

Пришел к Олегу в кабинет. У него, как всегда, в одной руке офисный телефон, в другой – сотовый, а прижимая пле-

чом трубку к уху, он еще и печатать успевает. Начальником быть хорошо только в день полочки.

Рассказал, что да как. Олег сразу дал добро на срочную мобилизацию запчастей из Сургута, а потом спросил:

– А как так прибор повредить умудрились? Это после какой работы?

– После Южного Хыльчюу. Петров и Станицкий ездили.

Олег берет трубку и набирает Петрова к себе. Через минуту инженер уже вошел в кабинет начальника, снял каску и защитные очки. Олег стал расспрашивать его об обстоятельствах и деталях прошлой работы. Петров же отвечал:

– Олег, по поводу проблем с модулем я сразу сказал электронщику, но только не Сергею, а Андрею, с которым у него два дня назад была пересменка. Может, мыслями он уже дома был да и забыл передать сменщику о поломке.

– Ну, допустим, ты все правильно отрапортовал, но каким образом вы модуль повредить могли?

– Я почти уверен, что при разгрузке с вертолета. Нас опять подрядчики вертолетные кинули. По договору нам должны двух грузчиков в помощь давать, а на площадке при разгрузке только мы с машинистом были. Пилоты винты даже не глушили и разгружать нам не то что не помогали, а только мешали, постоянно поглядывая на часы да подгоняя. Мы со Станицким две с половиной тонны железных приборов из вертолета на оледеневшую площадку в минус тридцать под пронизывающим ветром от лопастей на скорость разгру-

жали. Сначала боялся, что спину сорву, но когда от холода пальцы чувствовать перестал, больше за них волноваться начал. Перчатки-то тонкие – тут же продуваются ледяным ветром, а в толстых работать невозможно. Телеметрия в конце уже из онемевших рук у меня выскочила и упала на лед, но я держал ее крепко, как только мог.

– Ладно, верю. В следующий раз про недобросовестных подрядчиков сразу мне говори. Тут надо действовать быстро, а то крайнего потом не найдешь. Иди.

Выходим от Олега, я иду звонить в Сургут запрашивать срочную отправку электроники в Усинск. К счастью, ребята в Сибири могут нам помочь и обещают отправить человека с посылкой ближайшим рейсом. Сегодня ты выручил – завтра тебя выручат, а иначе никак.

Потом иду проверять на своем ноутбуке почту. Получил всю информацию по скважине и приступаю к подбору оборудования, необходимого для каротажных работ. Часть приборов, спускаемых в скважину, должны быть максимально хорошо отцентрованы внутри, а некоторые спроектированы для работы в таком состоянии, когда они плотно прижаты к поверхности скважины. Одна из обязанностей инженера заключается в правильном подборе размеров всех механических центраторов и отклонителей, спускаемых в скважину вместе с приборами. Если поставишь маленький центратор, то данные либо плохие запишешь, либо вообще брак. Но если перестараться и поставишь слишком большие, то

сильно рискуешь застрять в скважине, а это караул что такое. Причем крайне важно не только подобрать оборудование подходящего размера, но и установить его в правильных частях сборки геофизических приборов.

Таких нюансов, как выбор и установка центраторов, при подготовке – десятки, и любой из них может превратить успешную работу в катастрофу. Поэтому важно на все смотреть свежим взглядом и подробно, по пунктам все перепроверять. Планирование для каждой скважины, на которую мы ездим, начинаем с чистого листа. Так посмотришь – ничего сложного и кажется, что за час-два собраться на работу можно. Но как начнешь делать, так уже и время обеда подошло, а ты еще и половины запланированного не выполнил.

Война войной, а обед по расписанию. К сожалению, даже это правило не всегда относится к инженерам, которым зачастую приходится заказывать у друзей пару пирожков из столовой, чтобы выкроить драгоценные минутки для проверки и подготовки оборудования.

Вообще реальная работа в нефтянке сильно отличается от той картины, которая рисуется в умах обывателей. Ведь как люди представляют себе нефтяников? Это богатые, зажавшиеся мужики, сидящие на месторождении и периодически крутящие кран нефтепровода, а все остальное время проводящие за выбором новой машины и места для отдыха с женой или любовницей. А ведь в реальности все совсем иначе. Большинство людей в нефтегазе работают на износ,

отдают всего себя ради достижения общей цели, сутки, двое, а то и трое напролет не спят, едят что под руку попадет, непрерывно рискуют жизнью и здоровьем, трудятся вдали от родных и близких, и благодаря этому самоотверженному труду ездят машины, летают самолеты и платятся зарплаты бюджетникам – деньгами, полученными с продажи нефти и газа. Поэтому очень неприятно было, прилетая домой на выходную вахту, слышать как несведущие люди презрительно высказываются о работе в нефтянке. Таким я предлагаю самим поехать поработать на севера, заработать «легких» денежек – благо дорога открыта для всех желающих. Только вот что-то не видно очередей за халявными деньгами. Может, все же люди в глубине души осознают, что купленная соседом-нефтяником новая тойота-камри далась ему кровью и потом, а не за красивые глазки. И гадости говорят больше из зависти, сами-то предпочитают лежать на печи и жевать калачи, да чтоб все вокруг по шучьему велению да по их хотению происходило. А на буровой все иначе – там железо на морозе всю ночь напролет тягать придется. Кому ж так напрягаться захочется, лучше сидеть и жаловаться на несправедливую жизнь.

Питание для тех, кто имеет возможность сходить на обед, организовано в столовой. Цены в ней самые гуманные во всем городе, а еда при этом вкусная, хоть и без изысков. В столовой тоже чувствуется командный дух. Все столики

в зале четырехместные, и если приезжает команда из, например, пяти человек, то одного никогда не оставят сидеть, а обязательно трое сядут за один столик, а двое за соседний. И в конце трапезы тоже все ждут последнего, чтобы вместе встать из-за стола. Мелочь, а показывает слаженность, взаимное уважение и взаимопонимание в коллективе. Север – это не то место, где можно выжить в одиночку.

Пока ребята из моей команды обедали, я закончил подбор оборудования и приступил к его проверке. Звонит мобильный.

– Привет, Жень. Как вы и просили, высылаем вам человека с платой для телеметрии.

– Спасибо, дружище! Выручил! За мной должок.

– Да ладно, не стоит благодарностей – общее дело делаем!

– Буду у вас в Сургуте, на пиво проставлюсь.

– Лады! Только меня хотят в Нижневартовск вскоре перевести, так что можешь меня уже на прежнем месте и не застать.

– Давай, удачи тебе, дружище!

– Давай! Пока!

Отлично, одной проблемой меньше, осталось еще сто.

Время летит незаметно, когда занят делом. Глядь, а уже вечер и пора идти докладываться шефу о нашей готовности.

Олег сидит уставший и взъерошенный – работа требует полной отдачи, а веселые деньки никогда не прекращаются. Сажусь рядом и снимаю каску, которую носил весь день. Вы-

кладываю бумаги по скважине и по оборудованию. Начинаю рассказывать, но Олег меня останавливает и говорит.

– А ты знаешь, что у нас контракт на солярку на прошлой неделе закончился?

– Хм. Честно говоря, нет, не знал. Думал, его собирались продлить. Я слышал разговоры об этом в начале месяца, а потом тишина и как будто никаких проблем.

– А вот и нет. Порядчик внес несколько существенных изменений в соглашение, которые нам потребовалось формально согласовать с Москвой. Мелочь вроде, а без нее никуда. Все подписи получили, кроме одной – начальник отдела в отпуск уехал, а его зам внезапно на похороны домой улетел. Мы сначала подвисли со своим договором, а потом одно, другое, третье – забегались и вовсе про договор забыли.

– И что же нам теперь делать? За наличку заправляться?

– Договор послезавтра будет подписан, но тебе, возможно, придется съездить на завтрашнюю работу с дозаправкой за наличку. Я, конечно, попробую договориться о разовом исключении из правил, но на это не стоит рассчитывать. Попробуйте заправиться на полную и без надобности топливо не жечь – может, хватит на полных баках туда-обратно сгонять, все же на каждой машине по дополнительному баку стоит.

«Вот так дела», – подумал я про себя. А о заправке я позаботиться не догадался, думал, как обычно, по тому же договору нам зальют. Стыдно перед начальником за такой недо-

смотрим.

– Ладно. Иди, завершай сборы, скажи ребятам, чтоб завтра в шесть тридцать уже на базе были, в семь будете выезжать. Сам сегодня не засиживайся, а лучше, знаешь, заходи ко мне без двадцати десять, вместе на моей машине поедем, я тебе по пути еще кое-что рассказать хочу.

– Хорошо, Олег, так и сделаю, в девять сорок буду у тебя.

– Добро.

У шефа опять зазвенели все телефоны, он кивком головы и выражением лица дал понять, что разговор окончен, и я потихоньку удалился из комнаты.

Иду по коридору и думаю. Если выезжать в семь утра, то надо медика предупредить, чтоб к этому времени завтра на работу на такси приехала, а иначе без путевых листов, которые она выдает после осмотра и дыхания в трубочку, ехать нельзя. Позвонил медику, договорился.

По пути захожу в прачечную комнату. Тут стоят три профессиональные стиральные машины и две сушилки. В этой небольшой комнате всегда шумно, а сухой воздух пахнет едким ароматом искусственной свежести. Забираю из стирки свой комбинезон – приятно чистенькое надевать на работу! – и иду дальше.

Захожу в цех, тут после отъезда на работу двух других бригад стало спокойней и просторнее. Моя бригада – Димка, Вовчик и Санек, с которыми я завтра еду на скважину, – заканчивают сборы. Вовчик в этой бригаде главный. Ему под

сорок лет и седина начинает проступать сквозь густые черные волосы. Двумя словами его можно описать просто – настоящий мужик. Димка с Саней молодые парни после армии лет по двадцать семь. Считай, мои ровесники. Сашка покрепче и большой фантазер. Димка планирует ближайшим летом жениться и потому копит деньги на свадьбу да ипотеку.

Бригада работает слаженно. Все оборудование и приборы загружаются кран-балкой в камаз, где раскладываются по стеллажам и ящикам. На каждую работу берется не только оборудование, которое обязательно понадобится, но и запасные модули и блоки. Один час простоя скважины стоит десятков, а то и сотен тысяч долларов. Соответственно, если что-то не работает, времени чинить на скважине нет, надо быстрее поменять вышедший из строя модуль на запасной. Вот для такого случая все запасные модули каждый раз с собой и возятся, а если, не дай бог, из строя выходит прибор, а запасного с собой нет, то это катастрофа и приходится ждать часами доставки замены с базы или привлекать нестандартные решения. Именно поэтому хорошо, когда у тебя с собой есть все, что можно взять запасного. Инженеры и начальство, перестраховываясь, набирают полный двадцатифутовый контейнер оборудования, и порой перед выездом бывает сложно проверить, все взяли или нет. Просто физически столько оборудования собрано, что не видно того, что лежит внизу. За то, чтобы ничего не забыть, отве-

чает инженер, но он редко присутствует на протяжении всего процесса загрузки и увязки к стеллажам приборов и оборудования – просто времени на это нет, и ему приходится надеяться на своих ребят.

Вообще работа на Севере приучила меня больше доверять людям. Если ты к ним хорошо относишься и показываешь, что полагаешься на их опыт и на их ответственное слово, то и они будут стремиться оправдать возложенные на них надежды. То же самое происходит и со мной – когда мне в чем-то полностью доверяют, я стремлюсь не подвести.

Залез в камаз и по-быстрому проверяю, все ли взяли. Доверяй, но проверяй! Все мы люди и можем ошибаться. Вроде все на месте, не хватает только телеметрии, запасную плату для которой привезут рано утром. Чтобы ее установить перед работой, электронщику придется встать часов в пять утра и сразу ехать на базу. Если телеметрия заработает, то мы загрузим этот последний прибор и поедем на скважину. Ну, а если не заработает... Об этом лучше не думать.

А сейчас я благодарю ребят за хорошую подготовку к работе и сообщаю им, во сколько собираемся завтра. Они прощаются и уходят в раздевалку, а я ухожу в инженерскую комнату, чтобы закончить с последними бумажками и ответить на пару писем, пришедших за день. Закончив со сборами общими, приступаю к сборам личным.

Любая поездка на скважину требует внимательной про-

верки не только оборудования, но и собственного рюкзака и сумки. Опытные ребята приучили меня сборам по принципу «едешь на день – собирайся на неделю». Беру спутниковый телефон и зарядное устройство к нему, беру пару ручек, проверяю собственные пропуска и документы, складываю в сумку боевой комплект рыльно-мыльных, бутылочку питьевой воды, пачку печенья, запасные очки, теплые носки, зарядник для мобильного, ноутбук, внешний жесткий диск, на котором хранятся все файлы с калибровками приборов, записную книжку и папку со всеми документами по предстоящей работе.

Уложив ноутбук и застегнув рюкзак, смотрю на экран мобильного – «21:27». Еще есть минут десять, чтобы выпить чашечку крепкого чая и скушать пару печенек. Подкрепившись и стряхнув крошки с комбинезона, беру сумку и рюкзак, выключаю свет в инженерской комнате и закрываю дверь на ключ. Вокруг тихо. Еще работает только механик Паша, срочно готовящий один из наших внезапно сломавшихся пикапов. По таким дорогам и по таким морозам любой технике приходится очень непросто, а потому без механика с золотыми руками здесь не выжить. Прощаюсь с Пашей и иду к Олегу.

Зайдя к начальнику, понимаю, что если ему не отключить интернет и телефон, он будет работать круглосуточно. Увидев меня, Олег сдвигает рукав на левой руке, смотрит на часы и, растопырив все пальцы правой руки, дает понять,

что ему надо еще пять минут, чтобы закончить разговор. Я присаживаюсь и смотрю на белую доску, висящую напротив и сплошь исписанную черным маркером. Слева аккуратно выписаны все скважины с указанием информации о том, какая где бригада, техника, приборы, а справа все усыпано пометками с различными делами, о которых надо не забыть.

Наконец Олег заканчивает телефонный разговор и, продолжая держать руку на телефоне, торжественно говорит:

– Все! Поехали! Тебе перед ответственной работой надо по возможности хорошо выспаться – ведь неизвестно, когда в следующий раз выдастся возможность вздремнуть.

– Поехали, Олег, поехали.

Мы берем свои вещи, выключаем свет и покидаем офис, попрощавшись со скучающим в одиночестве охранником.

На улице похолодало. Садимся в припаркованный напротив выхода пикап и наслаждаемся прогретым салоном. «Вебасто» нынче стоит у нас в каждой машине – без этого никуда. Дизель успокаивающе тарыхтит, и под эти гипнотизирующие звуки Олег начинает рассказывать.

– У ребят на сорок шестой скважине прихват инструмента, а вертолет с Баяндысского вылететь не смог из-за плохой погоды. Все работы затягиваются и откладываются, людей не хватает, техники не хватает, а нам сегодня еще три заявки на работу по факсу скинули. Как все успеть, не знаю. По контракту мы им обязаны услуги оказать, а у меня завтра, после вашего отъезда на базе хоть шаром покати. Но ничего,

прорвемся! Ты, главное, свою работу делай, не тяни.

– Хорошо, Олег, я понял ситуацию. Как будем заканчивать с каротажем, я тебе отзвонюсь.

– Да, твой машинист Димка, кстати, ко мне на днях подходил, хочет повышение. Посмотри, как он работу выполняет – на совесть или тяп-ляп.

– Хорошо, буду смотреть в оба. А вообще, мне нравится, как он работает – без суеты, не спеша, но всегда все готово и вовремя. Мне с ним нравится работать.

Мы ехали по промзоне, по длинной дороге, спускавшейся с горки и ведущей прямо к высокой трубе ТЭЦ. Ночь стояла морозная и ясная. Все небо было усыпано звездами, среди которых блином висела яркая луна, заливавшая землю холодным, похожим на освещение светодиодного фонарика, светом. В этом ночном свете четко прорисовывался неспешно и величественно вздымающийся к небесам столб серого дыма из трубы ТЭЦ. По этим признакам можно было, не глядя на градусник, сказать, что погода стоит ясная и морозная, а следующее чудесное утро будет прямо по Пушкину.

– Холодает, – сказал Олег. – Говорят, морозы в этом году будут очень крепкие. На работу поедете – генератор не глушите, а то потом не заведете. Гидравлику в приборах на морозе не запускай. Двигайтесь колонной: камаз, потом ивеко, да так, чтобы не выпускать друг друга из виду. Хотя, что я тебе рассказываю, ты и так не первый раз замужем.

– Да, Олег, не переживай, все будет хорошо.

Мы уже ехали по центру города мимо красиво подсвеченных зданий. В преддверии новогодних праздников улицы были богато украшены яркими гирляндами. Разноцветные лампочки, перетянутые от одного фонарного столба до другого, висели зигзагом над опустевшей на ночь центральной улицей. Было очень красиво!

Удивительно, но всего десять лет назад люди отсюда бежали, обменивая свои квартиры на видеомэгафон или продавая за копейки. А сейчас все поменялось, и многие из тех, кто вернулся в Усинск, теперь кусают локти, будучи уже не в состоянии купить себе жилье.

Слева на площади, припущенный снегом, стоял памятник комару. Я таких железных комаров с начала работы геофизиком уже трех по нефтяным городам повидал. Выглядят они впечатляюще. Представьте футуристическое изображение злого комара, выполненное из металла, в два человеческих роста высотой! А ведь такого можно увидеть только в сибирских городах, да еще и не одного! Усинский комар размерами поменьше будет, но зато стоит на более почетном месте. Все гости города обязательно рядом с ним фотографируются. На Севере без юмора жить нельзя.

Шеф свернул во двор, и наш пикап застучал колесами по выложенной в две плиты дороге, двигаясь по направлению к моему подъезду. В ночной тишине было четко слышно, как снег под шипованной резиной закрипел и машина остановилась. Я взял рюкзак и сумку, пожал Олегу руку,

и мы распрощались.

Набрав трехкнопочную комбинацию на старом дверном кодовом замке, я отворил тяжелую железную дверь и вошел в сумрак подъезда. Внутри было тепло, но лампочка на первом этаже не горела. По памяти поднимаюсь и прохожу к лифту. Нажимаю оплавленную хулиганами кнопку вызова и жду, пока двери передо мной раскроются. Приехавший лифт неспешно, но с шумом раздвигает свои створки, постепенно озаряя в темноте подъезда меня и пространство вокруг. Прежде чем войти, я внимательно изучаю пол, на который собираюсь шагнуть, дабы избежать неприятных сюрпризов. Потом лишь захожу внутрь, жму на выковырянную кнопку своего этажа и, дернувшись вместе с лифтом, еду вверх.

Внутри кабинки все исклеено объявлениями с предложением интим-услуг. Бумажки эти размером со спичечный коробок, и на половине из них вообще ничего кроме телефона не написано – все и так знают, что тут рекламируют. Иногда даже на автобусных остановках и фонарных столбах такие объявления клеят, чтобы проезжающие могли видеть. Смотрится очень забавно. Белый лист формата А4, и на нем только цифры телефона. Такое ощущение, что в городе у всех на уме лишь одно, поэтому нет смысла тратиться на разъяснение сути объявления. Однако такое положение вещей многим не по душе и эти наклейки регулярно обдирают, что в свою очередь заставляет подъездных рекламодателей раз-

мещать свои объявления все выше и выше.

Я приехал на свой этаж, отворил двумя длинными ключами черную стальную дверь и вошел. В квартире было тепло, даже жарко. Я снял куртку и услышал, как от трения одежды затрещали искры. Все вокруг стремилось ударить меня статическим электричеством, расплодившимся в сухом климате Усинска как кролики в Австралии. Тут тебя, с одной стороны, усыпляла полнейшая темнота за окном, пониженное содержание кислорода в воздухе и расплавляющая любые мысли и желания жара, а с другой – резкие и больные выстрелы электрических разрядов мгновенно отрезвляли похлеще нашатыря. Получалось как в реанимации: то ты как овощ, то в тебя разряд электричества попадает, и ты тут же оживаешь.

Мысли о статике и сухом воздухе напомнили мне о выигранной в прошлом месяце на спор бутылке пива. Тогда я поспорил с другим инженером о том, что же является самой сухой точкой на нашей планете. Он, так же, как и многие другие люди, думал, что сухо там, где жарко и спит солнце и, поэтому, считал пустыню Сахару правильным ответом. Однако, он был удивлен, узнав, что правильный ответ – Сухие долины Антарктиды, а вовсе не знойные африканские пески.

Поужинав тем, что осталось после завтрака, я собрал запасные трусы, майку и носки в сумку, быстренько принял душ, завел будильник на пораньше и лег спать. Меня терзали сомнения насчет электронной платы телеметрии, которую

должны были из Сургута прислать. А вдруг она не работает? Что тогда? Отменять работу и с понурым лицом извиняться перед заказчиком?

Рано утром зазвенел будильник. Я вскочил и сразу пошел умываться. Есть еще не хотелось. Взглянул на часы – через три минуты за мной уже должны были заехать ребята на машине. Оделся, обулся и вышел. Дизельный пикап уже стоял напротив подъезда и своим тарахтением нарушал идеальную тишину двора. Я сел в машину и поздоровался с еще сонными парнями. Пристегнулся, и мы поехали. Автомобильный термометр показывал минус сорок один. Свежо. Главное, чтобы ветер не поднялся, а то эти сорок как пятьдесят покажутся.

Несмотря на то, что машина была полная, разговаривать никто не рвался, все предпочитали тихо вглядываться в ночную мглу за стеклом и думать о своем. Так незаметно мы приехали на освещенную прожекторами базу. Охранники грелись в теплом КПП и долго разглядывали наш авто, перед тем как нажать кнопку открытия шлагбаума. Мы припарковали пикап, и с открытием дверей открывался новый рабочий день.

Переодевшись в раздевалке, мы бросились кто куда. Я пошел в цех – в единственную комнату, в которой горел свет. Наш электронщик Сергей полночи не спал, но, судя по тому,

как спокойно он со мной поздоровался, результат ремонта телеметрии уже окончателен и неизменен. Либо все работает и все okay, либо ничего не работает и нам надо срочно связываться с заказчиком. Сергей не стал создавать интриги и сразу сообщил мне, что, как он и предполагал, замена платы решила проблему с прибором.

– Серега, ну ты и молодец! Всех нас спас, спасибо! – сказал я обрадованный больше всего тому, что избежал необходимости звонить, объяснять ситуацию и выслушивать в ответ гневные речи заказчика.

Сергей тем временем запитывает телеметрию и показывает мне ее работоспособность. Убедившись в исправности модуля, я забираю его и отношу в камаз к остальным приборам. Потом иду дальше во второй наш грузовик ивеко и забрасываю в него свои сумки. Ребята тем временем получили у медика путевые листы, и мы все вместе идем к Олегу за благословением.

Олег сидит в офисе, погруженный в сотни электронных писем. Убирая со стульев, стоящих за соседним столом администратора, большие картонные коробки со сладкими новогодними подарками для детей сотрудников, мы все присаживаемся.

– Ну что, бойцы, готовы?

– Да, Олег, все готово. Телеметрию Сергей починил.

– Ага, он мне уже позвонил, сообщил.

– А что там с контрактом на заправку? Надеюсь, нам пой-

дут навстречу?

– Боюсь, что не могу вас обрадовать. Договор будет подписан с первого января следующего года, а оставшиеся две недельки как-нибудь на своей солярке доездить придется. Вы ведь заправились под завязку?

– Да, полные баки, – ответил сидящий рядом со мной Вовчик, одновременно кладя ладонь на лежащую на его коленях каску, как будто давая клятву на ней.

– Солярку на нашу заправку арктическую должны были завезти. Такая до минус шестидесяти не замерзает. Так что вам нечего бояться, – сказал Олег и добавил. – Правда, мне у вас придется пикап забрать и отправить только на камазе и ивеко. Сегодня бригада с семьдесят первого куста возвращается, а завтра они уже на следующую заявку поедут. У них скважина подальше вашей, и оборудования и людей придется отправлять больше – им нужнее.

Новость была неприятная, но не принципиальная. Уточнив еще пару деталей по предстоящей работе, мы закончили разговор.

– Ну, ребята, удачи! Не замерзните там! Как приедете – отзвонитесь.

– Спасибо, позвоним, как до скважины доберемся, – ответили мы начальнику и пошли обратно в цех, к своим грузовикам.

Тут хочется сказать, что до работы геофизиком мне никогда не доводилось ездить на машинах со столь высокой

посадкой. Сидишь, а внизу под тобой все остальные машины копошатся. Первый раз непривычно было. Потом понравилось. Особенно в станции, у которой сзади на платформе огромный барабан с кабелем намотан. Эта машина весит все шестнадцать тонн, на крыше у нее стоит оранжевый проблесковый маячок, и еще она очень басисто рычит, когда тянет на себе эту ношу. Правда, из-за большой массы у нас часто возникали проблемы с перевесом по осям и приходилось оформлять в ГИБДД дополнительные пропуска и разрешения на проезд по дорогам общего пользования.

Мы открыли большие ворота для выезда обеих машин из ангара. Ледяной воздух тут же хлынул внутрь, и я поморщился. Первым, за рулем камаза, выехал Димка, а за ним следом неспешно, скрипя широкой черной резиной по укатанному снегу, выехала геофизическая станция ивеко. Обе машины остановились в нескольких метрах от ангара, ожидая, пока я и Саня закроем ворота. Засов, замок, готово! И мы быстро расходимся по машинам.

Запрыгнув в кабину нашей станции, я снял каску и кинул ее на спальник, находящийся в кабине сразу за сиденьями. Дорога предстояла дальняя, километров 300 по гололеду да по зимникам. Я посмотрел на наручные часы и записал в блокнотик время выезда. Стоящий перед нами камаз громко фыркнул и дернулся с места. Вокруг все еще было очень темно, и никого кроме нас на базе не было. Мы не спеша выехали за ворота базы и двинулись на месторождение. Через

минуту нам навстречу проехало пустое такси – наверное, его вызвал электронщик и поедет высыпаться на квартиру, после ночной починки телеметрии.

Мы двигались по промзоне. Огромная труба ТЭЦ оставалась справа, и из нее непрерывно валил густыми клубами молочно-серый дым. В декабре в Усинске, если слишком медленно моргнуть, можно все солнце за день пропустить. Светило восходит перед обедом, а сразу после обеда уже садится. Круче этот эффект можно ощутить только где-нибудь в Мурманске. Поэтому мы ехали по дороге, освещаемой только светом собственных фар и луны. Нам предстояли два дня напряженной работы на скважине.

Дорога была двухполосная, асфальтированная и, по большей части, уходящая прямо вперед до горизонта. Чем дальше едешь от города на север, тем меньше становятся деревья, которые вскоре совсем исчезают. Даже рядом с городом сосны и березы растут непривычно низкие, а после часа езды становятся высотой с человеческий рост. Выезжая из Усинска по единственной дороге, ведущей на все месторождения, минуешь ароматный завод, где круглосуточно пахнет сероводородом. Причем пахнет только на небольшом отрезке пути. Иногда над новобранцами, впервые отправившись по этой дороге на первую работу, опытные водители подшучивают, упрекая их в испорченном воздухе. Может, и негуманно, но зато поддерживает разговор и не дает водителю уснуть.

Работа на скважинах не останавливается ни днем, ни ночью, ни в мороз, ни в метель, ни в жару, ни в праздники, ни в выходные. Никогда не останавливается труд на месторождениях. Нефтяники и газовики работают, не преклоняясь ни перед усталостью, ни перед погодой. Так же беспрестанно и самоотверженно трудятся и все подрядчики, обеспечивающие месторождения материалами, едой и дорогами. Поэтому движение по главной транспортной артерии не стихает никогда. И даже в этот морозный утренний час нас уже обогнала пара машин и несколько встречных, переключая свет с дальнего на ближний, промчалось в противоположную сторону. Пышные клубы пара вырывались вверх из труб наших грузовиков, делая их похожими на паровозы. Мы мчались вперед – на север.

Мы уже порядочно отъехали от города, и радио перестало нормально ловиться. Вовчик, сидящий рядом со мной за рулем ивеко, вытащил откуда-то аудиокассету и засунул ее в магнитоу. В каждом грузовике у нас имелся свой запас кассет, сформированный из выходящих из употребления и уже не нужных записей, принесенных всеми нами на работу – в общую, так сказать, копилку. Кассеты гуляли по грузовикам, а в пикапах уже стали появляться CD-магнитолы.

Магнитофонные аудиозаписи обычно были очень низкого качества, зачастую пережеванные и заслушанные до дыр, но все же это было лучше, чем ехать в мертвой тишине или слушать практически полностью превратившееся в помехи

радио. Кассета создавала веселый фон для общения, так как большинство из этих кассет были типичной попсой. Однако после нескольких часов прослушивания заикленной автореверсом по кругу кассеты поездка превращалась в утомительное музыкальное испытание. Песня про сникерсы и йогурты, поневоле прослушанная мною раз десять по пути на скважину и раз десять по пути со скважины, намертво въелась в подсознание. Учитывая то, что фонд аудиозаписей у нас обновлялся крайне редко, каждый геофизик за год выучивал наизусть тексты пары сотен высокоинтеллектуальных шлягеров и потом легко мог выступать в любом караоке-клубе. Кассеты с хип-хопом Вовчик мне слушать не давал, говоря, что это не музыка, а собачий лай – какой-то «гав-гав» сплошной. Ну, как говорится, кто ведет машину, тот и музыке заказывает.

Было скользко, и мы ехали не спеша. Звуки попсы дополнялись тихим гулом автомобильной печки, приятно обдувавшей нас теплым воздухом.

Таким размеренным темпом мы добрались до стоящего прямо вдоль дороги символа, обозначающего начало владений господина Холода – северного полярного круга. Памятник был выполнен в виде большого глобуса и своим размером – в три человеческих роста – внушал уважение. Все, кто ездит этой дорогой, хотя бы раз в жизни сфотографировались на его фоне. Возле памятника сделан редкий на нашем маршруте асфальтированный парковочный карман, на кото-

ром установлен, возможно, единственный на сто километров в обе стороны мусорный бак. В этот раз мы решили проехать глобус без остановки. Примечательным мне кажется то, что вдоль этой главной дороги, соединяющей город со всеми месторождениями, стоит неподалеку друг от друга сразу два различных памятника, обозначающих границу северного полярного круга – один старый, другой новый. В стране, которая не может определиться, Азия она или Европа, а символом которой является двуглавый орел, это, наверное, нормально.

Через два часа пути мы остановились, чтобы покрасить придорожный снег в желтый цвет. Обе машины неспешно съехали на обочину, и мы повыпрыгивали наружу. Леденящий ветер очень быстро сдул с нас тонкий покров сотканного автомобильной печкой тепла, и мы поспешили расстегнуть молнии на своих комбинезонах. Закончив, мы быстро оглядели машины, чтобы убедиться, что с ними все в порядке, и запрыгнули обратно в спасительное тепло кабин. Вовчик вытащил полторалитровую пластиковую бутылку лимонада, сделал пару глотков, убрал бутылку, потянулся, сел в кресле поудобнее и, повернувшись ко мне, сказал своим басистым голосом:

– Ну что, погнали?

– Погнали! – ответил я.

Вовчик пристегнулся, посмотрел по зеркалам и, заметив приближающуюся сзади зеленую девяносто девятую модель

жигулей, решил пропустить ее. Машина промчалась мимо нас, оставляя за собой вихрь снежной крошки, танцующий по стеклянной корке льда на дороге. Я достал карту месторождений и начал в сотый раз ее изучать. Мы проехали, может быть, минуту, как вдруг Вовка крикнул:

– Смотри!

Я оторвал глаза от схемы местных дорог, но кроме идущего впереди нас камаза, застилающего белыми клубами пара все вокруг себя, ничего не увидел, но зато долей секунды позже услышал удар. Камаз, медленно продолжая движение вперед, включил поворотник и стал помаленьку забирать вправо на обочину. Тут я увидел в клубах дыма и пара две сцепившиеся воедино машины – те самые жигули и уаз-патриот, двигавшийся навстречу. Кроме нас и двух столкнувшихся машин вокруг больше не было ни души.

Поравнявшись с попавшими в аварию автомобилями, из нашего камаза выскочили Сашка с Димкой. Санек держал в руке огнетушитель и тут же кинулся обильно засыпать белым, как снег, порошком перекореженный капот жигулей. Внутри находилось два человека – водитель и пассажир. Сидевший за рулем мужчина в меховой шапке с трудом открыл дверь и тяжело вышел. В уазе находился только водитель, который, держась одной рукой за окровавленный лоб, другой стал отстегивать ремень, спасший его от серьезных травм. Пассажир смятого жигуля со скорченным от боли лицом продолжал сидеть в салоне. Мы с Вовчиком подошли

к нему и открыли дверь. Нашему взору предстала выломанная из ноги белая кость, торчавшая из окровавленной дырки в черных штанах. От такого зрелища сразу стало не по себе, я ощутил слабость в ногах и легкое головокружение. Даже морозный ветер не мог взбодрить меня, и я прислонился к искореженному автомобилю.

– Одну ногу сломал, вторая нормально, – сказал сквозь зубы пострадавший.

Мы начали звонить в скорую помощь, но сотовой связи, можно сказать, не было. Одно деление на экранах наших телефонов то появлялось, то исчезало. Ситуация осложнялась, с одной стороны, тем, что нам надо было ехать на работу, где рублем наказывают за опоздание, которое потом, невзирая на причину твоей задержки, конкуренты или злые языки припомнят тебе во время следующего тендера, а с другой стороны – тем, что стоял сорокаградусный мороз, обе машины разбиты и через полчаса полностью остынут. До города больше сотни километров, а вокруг, как на зло, ни одной попутной машины.

Ребята начали осторожно вынимать пострадавшего из жигулей. Я отвернулся, чтобы не смотреть на эту окровавленную кость и не видеть искореженного болью бледного лица. Даже глядя в сторону и набирая номер медиков, я не мог не слышать стонов и боли в момент, когда пострадавшего доставали из помятой машины. Так мы и стояли в утренних сумерках посреди ледяной пустыни – кто, пытаясь замерзши-

ми пальцами дозвониться до скорой, кто, оказывая первую помощь при переломе. Мертвый холод неспешно выдавливал из наших зябких душонок последнее тепло. Мы чувствовали себя подавленно, но продолжали попытки дозвониться в ГИБДД и скорую. И вот я уже собрался лезть за спутниковым телефоном в станцию, как к нашему большому счастью Димка наконец-то дозвонился в ноль три и назвал им километр дороги, после которого произошла авария.

Скорая выехала, но до момента ее прибытия пройдет не менее полутора часов, а за это время пострадавший может совсем замерзнуть. Что делать – не совсем понятно, но что-то делать надо. В такие моменты холод сдувает с людей маски и обнажает их истинное лицо. Становится видно, кому что в этой жизни важно и каков он внутри, в ком есть мужество и стойкость, а в ком это лишь поверхностный налет бравурных эмоций.

Стоишь ты посреди бездушного, промерзшего насквозь пространства, до горизонта устланного серым снегом, и понимаешь, что жизнь проверяет тебя. Сядешь ты в теплую машину и поедешь по делам или будешь терять время и силы на то, чтобы помочь совершенно незнакомым людям.

Быстро посоветовавшись, мы выбрали вариант занести раненого на задние сиденья уаза и накрыть его одеялами из наших спальников. Заносить человека с болтающейся и кровоточащей ногой в высокую кабину грузовика было бы крайне сложно. Двое других участников ДТП, до сих пор даже не по-

пытавшихся выяснить причины и виновных в аварии, залезли на передние сиденья джипа, чтобы морально поддержать товарища и хоть чуточку согреть своим теплом салон остывающего внедорожника. Мы сели по кабинам и стали ждать либо попутки до города, либо прибытия скорой помощи. Я растер замерзшие на сорокаградусном морозе пальцы и начал думать, сколько времени мы еще можем тут простоять так, чтобы не опоздать на скважину для выполнения заявки на работу. Получалось не более получаса.

Я решил на всякий случай отзвониться начальнику и сообщить, что мы совершили вынужденную остановку. Ситуация серьезная и представляет опасность для жизни и здоровья людей, поэтому я считаю себя обязанным остановить нашу поездку до момента, когда она получит свое разрешение. Выбрав номер Олега в адресной книге телефона, я уже собрался нажать кнопку вызова, как вдруг на горизонте появился автомобиль, двигавшийся с месторождений в сторону Усинска. Я отложил телефон, потому что с самого утра отвлекать начальника на плохие новости, на которые он не может никак повлиять, стоит только в крайних случаях.

Вовчик и Димка вылезли из камаза и встали посреди дороги, ожидая приближавшуюся машину. Это была крайне популярная в этих краях пятидверная «Нива» цвета «гранат», бледно протыкавшая темноту зимнего утра светом своих круглых желтых фар.

Машина подъехала и остановилась возле искореженных

уза и жигулей. Из нее вылез парень лет тридцати. Одет он был в черные штаны и куртку, на голове – черная меховая шапка-ушанка.

– Мужики, помощь нужна? – спросил нас только что подъехавший.

– Да, очень нужна. Одному ногу крепко переломило, лежит в «Патриоте», истекает кровью и ждет скорую, вызванную минут десять назад из города. Отвези пострадавшего навстречу скорой, тебе по пути, а ему на час раньше помощь получить очень важно, – попросил у незнакомого парня наш Димка, и каждое произносимое им слово сопровождалось клубами белого пара.

– Не вопрос, давайте мне на заднее его положим.

Мужики открыли дверь уза и начали выносить человека с окровавленной ногой. При виде белоснежного, смирившегося с болью и страданием лица, издающего глубокие приглушенные стоны, мне стало жаль человека, пострадавшего в такой глупой аварии в таком неудачном месте в такое мертвецки холодное время. И жалость эта была какого-то более глубокого уровня, не знаю даже, как это выразить словами. Вот всем жалко пострадавшего, но пока ты с ним не провел время и не стал соучастником происходящего, до тех пор ты не можешь прочувствовать всей глубины сострадания, сочувствия и переживания за другую человеческую жизнь.

Учитывая, что в Усинске кроме как до месторождений

не существует ни одной другой полноценной автомобильной дороги, а есть только железная дорога, которая, собственно, и заканчивается в этом городе, жители чувствуют себя тут как на острове. Вокруг болота, ручьи да речки. Сюда только самолетом или поездом. Москву тут часто называют большой землей, подчеркивая тем самым оторванность этого северного городка от остального мира. Чтобы выжить на этом «острове», покрытом снегом, нужно держаться вместе, жить дружно и действовать сплоченно. Люди здесь лучше чувствуют свою прямую зависимость друг от друга, поэтому взаимовыручка и взаимопомощь развиты здесь намного сильнее, чем в большинстве городов России. Жизнь в таком месте меняет человека. Всех, у кого душа гнилая, становится сразу видно – они тут не задерживаются.

Отправив пострадавшего на «Ниве» мы продолжили движение. В этот раз Вовчик не стал включать музыку. Долго ехали в тишине, и каждый думал о своем. Взяв руль левой рукой, а правой одновременно держа и откручивая крышку на своей бутылке лимонада, Вовка сказал безразличным голосом:

– Плохой знак...

Я не знал, ждет ли он от меня ответа, или хочет таким странным образом просто завязать разговор, просто вслух согласился с ним:

– Да, ничего хорошего...

И мы продолжили молчать. Я смотрел в свое окно напра-

во на бесконечные поля снега, которые начали приобретать белый цвет в первых лучах восходящего солнца. Обледеневшая дорога шла прямой линией посреди абсолютно плоского пространства. Кругом, сколько можно было видеть, не было ни одного объекта – только снег, снег и снег. Зимой эта картина выглядит необычно, немного футуристично и напоминает кадры безлюдной планеты в апокалиптических фильмах. Летом же тут, напротив, крайне жизнеутверждающий пейзаж с бескрайним голубым небом и таким же бескрайним покрывалом зелени, кое-где залитой блестящей на солнце речушкой или прудом. Моим любимым временем года, однако, являлась осень, когда тут такая природа, что только ради одного этого пейзажа сюда можно прилетать. Нигде больше таких картин я не видел. Все то, что сейчас покрыто снегом, в сентябре превращается в одеяло из мхов, раскрашенное в самые разнообразные пестрые цвета. Тут тебе и ярко-красный, и насыщенный бордовый, и темно-синий, и небесно-голубой, оттенков желтого и оранжевого не счесть, зеленых тонов больше, чем звезд на небе! И все это богатство красок устилает многие и многие квадратные километры северной земли. Причем это не тот куций зеленый мох, который вы видите на северной стороне березы, это огромный пушистый кустик причудливой формы высотой иногда аж по колено, и мириадами таких шедевров природы усыпано все—все-все вокруг. Каждый мох, как и морской коралл, обладает своей уникальной и неповторимой раскраской и фор-

мой. Многие люди летят за тридевять земель, чтобы, ныряя, предварительно заплатив за снаряжение, сквозь мутную воду и запотевшие очки взглянуть на красоту подводного царства. Но еще большую красоту осеннего Севера они не знают. Кто хоть раз увидит взрыв красок осеннего Севера, еще не испорченного линиями электропередачи, придорожными кафе, мусором и рекламой, тот не сможет остаться равнодушным. Такая красота сбивает с ног. Может, и хорошо, что туристы не едут гулять по бескрайним девственным полям мхов, ведь некоторым из них нужны десятки лет для восстановления в случае повреждения.

Вот так я и ехал, глядя на серый снег и одновременно видя под ним яркий ковер пестрых красок. Думая о мхах, я вспомнил прошлогоднюю историю, когда работников конторы, расположенной через дорогу от нас, экологи поймали на повреждении многолетних мхов. Тогда они на своем вездеходе по тундре сто метров не там проехали, свернув с накатанной дороги и срезав угол. Они срезали угол, а экологи им потом так рублем «срезали», что мало никому не показалось. Экологи тут вообще суровые – бегают и за каждую капельку нефти на земле бумагу пишут. Наверное, так и должно быть, хотя нам всем это жизнь существенно усложняет. Получается такой здоровый баланс сил.

Воспоминания о красочной осени пробудили во мне желание съесть одну из ярко-оранжевых мандаринок из прозрачного целлофанового пакетика, одновременно прислоненного

к лобовому стеклу и лежащего на пластиковой решетке автомобильной печки. От рвущихся из-под пакета вверх жарких потоков системы обогрева края его судорожно колыхались в воздухе.

Я заглянул внутрь, выбирая глазами, какую бы съесть. Определившись с выбором, я засунул руку в пакет. Однако прикоснувшись пальцами к кожуре, понял, что несколько часов пути, проведенные у ледяного стекла, вытянули все тепло из фрукта и он стал холодный, как ледышка. Тогда я начал одну за другой щупать остальные цитрусовые: ледышка, ледышка, горячая, как печеный картофель, ледышка... Получилось так, что в пакете из семи мандаринок четыре замерзли, а три сварились, потому что лежали на печке. М-да. Урок мне на будущее.

Я достал одну холодную мандаринку, а остальные отложил в сумку, лежавшую сзади на спальнике. Медленно очищая кожуру, вспоминал новогоднюю елку и Деда Мороза. Съев кисленький мандарин и выплюнув из него пять косточек, я решил посмотреть на карте, сколько нам осталось сначала до КПП и потом до самой скважины. Изучив схему зимников и дорог, я понял, что мы уже проехали половину пути и скоро свернем с основной дороги и двинемся в сторону.

Грузовики исправно пыхтели и выпускали вверх клубы белого дыма. Спрессованные комочки снега вылетали из-под задних колес идущего перед нами камаза. Вставшее солнце осветило местность, но белая луна все еще была отчет-

ливо видна на ослепительно чистом куполе голубого неба. В воздухе царил мороз. Лучики солнца стали ярко отражаться от лежащего повсюду снега, и Вовчик надел темные очки.

Через пять часов нам уже надо будет приступать к работе на скважине. Мысленно я начал перепроверять, все ли мы взяли и все ли у нас готово к работе. Ход моих мыслей прервал Вовка, ткнувший пальцем в сторону и громко сказавший:

– Смотри! Вон! Северные олени пасутся.

Я пригляделся в направлении указующего перста и действительно заметил на горизонте стадо свободно пасущихся животных. Их было полтора-два десятка, и никто за ними не присматривал, по крайней мере, я не заметил поблизости людей. Хоть я и видел северных оленей несколько раз до этого, но по-прежнему радовался встрече с ними. Сам не знаю, почему они мне так поднимали настроение – может, просто потому, что самим своим присутствием среди этого мертвого холода они давали понять, что жить здесь все-таки можно, а своей безмятежностью и спокойствием они вселяли уверенность в тех, кто на них смотрел.

– Мы на прошлой неделе вечером, когда со скважины возвращались, ехали в полной темноте и только фарами дорогу впереди себя освещали, так нам неподалеку от третьего моста одна куропатка за другой дорогу перелетать стали. Бросаются на свет что ли? Не знаю. В общем, представляешь, едешь ты такой, никого не трогаешь, а то слева, то справа

тебе дорогу белые куропатки перелетают! А вокруг темно, и белых птиц на белом снегу хрен увидишь. Едешь и боишься сбить или задавить ненароком, – стал рассказывать очередную историю Вовчик и, сделав небольшую паузу, продолжил. – Друган мой из отдела цементажа в этом месяце случаем одну куропаточку бампером на лету оглушил, так решил подобрать и супчик сварить. Говорит, как курочку почистил, ощипал, так там вообще почти ничего не осталось – только на суп. Но зато знатный ужин у него вышел.

Тут он опять на мгновение замолчал, а потом обеспокоенно спросил:

– Если ты по дороге едешь, а она тебе прям под машину кидается, это ведь не твоя вина?

Я немного задумался.

– Думаю тут как в городе, когда тебе под колеса собачка или кошка бросается. Ты должен сделать все, чтобы избежать ДТП, но если двигаешься по правилам и физически не можешь избежать печальных последствий, то вины на тебе нет, – попытался ответить на морально-этический вопрос я.

– Но все же мы вторгаемся на их территорию, и у них нет возможности выучить правила дорожного движения...

– Да, верно. Именно поэтому вся деятельность человека в этих краях жестко ограничивается всякими разными правилами, нормами и прочими документами. Опять же – экологи за каждым твоим шагом следят. Так что мы приходим

только за тем, что нам жизненно необходимо. Строим скважину, трубопровод и сворачиваем свое присутствие до минимума. Нефть и газ для выживания человека в самом прямом смысле сегодня необходимы. Ты ведь не станешь упрекать индейца лесов Амазонки за то, что тот убил кабана? Так и мы – берем только жизненно необходимое.

– Жизненно необходимое? А вон чукчи и алеуты да многие прочие северные народы живут без электричества, без машин, без супермаркетов – вот они действительно берут только необходимое. А мы-то много берем, если так-то подумать. Живут же за Полярным кругом в домах, изо льда вырубленных, или из оленьих шкур смастряченных, и ничего.

– Да, Вовчик, так-то оно так, только вот ты забываешь, что все эти чудесные народы живут под защитой и опекой нашей армии, потребляющей нефтепродукты за здорово живешь, а вот армия, обеспечивающая существование северных народов, ими из картины жизнедеятельности выброшена. Ты сам подумай, сколько просуществует в современном мире племя рыбаков и охотников, у которых в руках ничего опаснее ножа, выточенного из кости нет, а вокруг них сплошь оружие массового поражения, танковые батареи, эскадроны истребителей, авианосцы и баллистические ракеты? Да таких любителей природы сметут с лица земли в два счета. Если элементарно хочешь выжить, ты должен искать и извлекать нефть с газом, так же, как ищешь еду и воду. По-моему, тут все очень просто, даже выбора нет. Хочешь

жить – извлекай полезные ископаемые, собрался помирать – иди в лес, сруби шалашик и питайся корешками да ягодками, пока не замерзнешь в одну из студеных зимних ночей.

– Хм... Ну, так-то ты прав, получается. Я что-то только не знаю, нормально ли выкачивать ограниченные ресурсы, как там это слово называется, забыл. Ну, в общем, не плохо ли то, что мы сейчас расходуем нефть, а нашим детям может не достаться уже? Они будут нас проклинять за то, что мы все израсходовали.

– Невозобновляемые ресурсы это называется.

– А! Да! Точно, невозобновляемые, на языке уже вертелось, только вспомнить все никак не мог.

– Ну, так вот, Вовчик, – стал отвечать я на поставленный вопрос, – я вижу два варианта: либо твои правнуки в каком-то неопределенном будущем когда-нибудь тебя вспомнят, либо ты можешь гордо помирать на всем этом богатстве, сохранив его для детей других племен и народов. Нефть и газ – это наше конкурентное преимущество, и совершенно глупо им не пользоваться.

– Да, но что если они кончатся? Что тогда?

– То, что через пять лет кончится вся нефть и газ, в разных газетах печатают уже лет пятьдесят, а они все не заканчиваются. Почему? Да потому, что надо знать, как прогнозы составляют. Берут, сколько нефти мы уже нашли, и делят на скорость, с которой мы ее выкачиваем и потребляем, а за то время, что мы последние капли черного золота из-под

земли выкачиваем, человечество еще столько же этого добра находит. Да ты еще учти, что технологии постоянно совершенствуются и позволяют извлекать запасы, которые в момент составления всяких там прогнозов вообще не учитывались из-за того, что считались невозможными для извлечения. У нас на планете углеводородов еще столько, что дай бог человечеству дожить до того дня, когда они иссякнут, и не уничтожить самих себя в войнах или от выведенного в какой-нибудь секретной лаборатории бактериального оружия. К тому же технологии извлечения энергии из возобновляемых ресурсов постоянно совершенствуются и к гипотетически возможному в отдаленном будущем моменту условного иссякания нефти и газа достигнут приемлемого уровня, и человечество просто совершит логичный шаг к новым видам ресурсов. Но сейчас мы к этому не готовы.

– А почему ты говоришь – условное иссякание? – спросил с непонимающим лицом Вовка, переводя взгляд с ярко слепящей солнечными лучами дороги на меня и потом обратно.

– Да потому, что всю нефть из-под земли извлечь невозможно. Что-то всегда остается. Там ведь под землей как оно устроено: нефть – она, как вода, пропитавшая тряпку, а мы приезжаем и начинаем эту тряпку выжимать. Ты когда-нибудь выжимал тряпку так, чтобы она совершенно сухой оставалась?

– Не-а...

– Ну вот. Даже если очень крепко отжать, влага остает-

ся. А ведь не всегда технологии позволяют отжать хорошо, а иногда и люди отжимают неаккуратно. Так что в «отжатых» месторождениях еще много нефти осталось. Будут развиваться технологии, будем возвращаться на старые месторождения и забирать то, что при подсчетах мировых запасов уже посчитали за ноль. А! Или вот еще хороший пример. Помнишь, мы летом ездили вокруг Усинска на старые скважины, писали углерод-кислородный каротаж? Так там после интерпретации наши ребята заказчику нашли пласт нефти, который тридцать лет назад первопроходцы сочли за пласт воды. А мы сейчас новыми, в сто раз, а то и в тысячу раз более точными методами исследования совсем другую картину увидели. Заказчик, следуя нашему совету, сделал перфорацию и получил много нефти там, где уже считали, что ее и нет вовсе.

– Слушай, ну а если все так радужно, то какого лешего мы в такую даль едем нефть искать? Раньше вон в Баку нефть ведрами с поверхности черпали, а сейчас сам видишь, куда нас занесло – ни души вокруг, сотовый уже даже не ловит, за бортом минус сорок...

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.