

Евгений ЯНОЧКИН*г. Дмитров**Московской области*

Заочно я познакомился с Севером давным-давно. Классе в шестом, начитавшись книжек про первооткрывателей: Скотта, Амундсена, Седова, – я в тридцатиградусные морозы носил из школы портфель без варежек – закалял руки. Сами представляете, что могли думать обо мне педагоги и соседи – родители моих сверстников, апологеты стандартного мышления...

Это я пишу затем, чтобы вы ждали от моего повествования серьезных прозаических выводов. Методы освоения и перспективы газовых месторождений я оставляю другим летописцам. Этот рассказ – о впечатлении, которое оставила у меня небольшая рабочая поездка на полуостров Ямал. Неизвестно, чего здесь будет больше: повествования по теме или косвенно связанных с ней воспоминаний и отступлений. Ибо! – я сейчас сложу собственную формулу бытия. – Всё, что в данный период действительности находится в твоей голове, –

такая же неотъемлемая часть этой действительности, как и то, что находится снаружи.

Поэтому сила мечты такова, что рано или поздно (чаще, конечно, с опозданием) она становится подобна запущенному механизму. И тогда уже не спасут ни возраст, ни здравый смысл, ни жалобы на ревматизм. Мечтал – получай! Так и я, помечтал о путешествиях в детстве и немного попробовал их в молодости, а потом долго и старательно пытался изучить стандартные способы существования. Но вдруг, уже довольно в зрелом возрасте, на добрый десяток лет «загремел» на Север, то есть познакомился с ним наяву. Я, конечно, не совершал никаких открытий, моя задача главным образом заключалась в том, чтобы ходить по Северу прямо и перпендикулярно. Но всё равно у меня есть что рассказать об этом, и я решил начать с самой последней поездки.

* * *

Ноябрь на Севере мрачен и уныл. Недостаток света, резкие перепады погоды: то мороз за сорок, то мокрый снег с дождём, то дикая метель, – очень тяжело и неудобно работать в тундре в таких условиях. Снега ещё мало, но без лыж уже не пойдёшь, а на лыжах – тоже сплошные неприятности. Полуметровые кочки ещё не заровняло снегом, приходится шагать зигзагами и ещё чёрт-те знает как. Выходя утром на шестикилометровый профиль, с ужасом думаешь о том, что где-то на дальнем краю сломается лыжа и придётся брести «домой» по колено в снегу, проваливаясь в ямы и спотыкаясь о невидимые препятствия.

Моховые болота и при сильных морозах не промерзают до декабря. Они неглубокие, но мокрые ноги даже при 20 градусах могут доставить массу проблем. А коварные ручьи, промывшие себе в торфяниках узкие глубокие русла! Когда осенью идут дожди, они переполнены водой, первый мороз схватывает их тонким льдом, а потом вода уходит, и лёд этот висит над ручьём на метровой высоте, создавая воздушную защиту от дальнейшего замерзания. Ступил и провалился в пустоту, а внизу – вода. А после трёх станет уже темно... Налобный фонарик в ноябре – дело привычное, но не самое приятное. Брести на пятячок света при таком обилии всевозможных ловушек – почти всё равно что идти на ощупь. Нет, о таком лучше не думать... Лучше надеяться, что повезёт и всё обойдётся. Нужно заканчивать работу, нужно...

Потом будет Новый год в домашнем тепле, потом – новый сезон. К февралю всё тундровое безобразия выравнивается метелями и сковывается плотным настом. Тогда болота и ручьи становятся неопасны. В феврале тоже ещё мрачно и морозно, но уже есть надежда. А в ноябре – только и разговоров, что о ручьях да о начальстве, которое... Поэтому, когда нам пришлось заканчивать работу в ноябре-декабре, я всегда приезжал домой морально и физически разбитый.

Но я думаю: ручьи ручьями, а причина причин ноябрьской тоски – это недостаток света. День слишком короток, да это и не день, а скучные шестичасовые сумерки между ночью и ночью.

Иное дело весной! В апреле может напугать только метель, но и та уже несёт заряд весенней шаловливости, в ней не чувствуется лютой враждебности и желания тебя уничтожить. В ней есть свет. Она как бы пытается помериться силами.

Она не даёт ступить шагу против ветра, сбивает с ног, залепляет глаза, а стекающий со лба пот замерзает сосульками на бровях и ресницах. Всё это, конечно, неприятно, но и смешно: время от времени отрывать от ресниц сосульки и в сердцах разбрасывать их по тундре...

Апрельская метель несёт с тобой оттепель, с середины дня на лыжи начинают прилипать килограммы снега. Но ты знаешь: пусть идёт медленно, пусть ты невероятно устал, но тебе хватит светового дня, чтобы закончить работу. А если в апреле с утра придавит мороз под сорок, тогда стоит тишина, и ты знаешь, что нужно лишь перетерпеть часа два, бежать быстрее, сжимать-разжимать пальцы, шоркать нос и вот-вот-вот отпустит, ты успокоишься, закуришь на пикете, а к обеду станет совсем тепло, ты растегишь воротник, и солнце будет блистать, и вся тундра будет блистать под солнцем... И ты забудешь о работе, которую делаешь, потому что делаешь её давно, и для того, чтоб всё в ней было правильно, тебе вовсе не обязательно о ней думать. Ты будешь думать о приятном, о том, что ждёт впереди, потому что солнце диктует тебе новый цикл жизни. А солнце в это время, решив позабавиться, сделает тебя краснокожим, но не всего, а только ту часть, что у людей принято считать самой умной и благородной: со лба до ушей и до подбородка. И ещё долго, с голым торсом подойдя к зеркалу, ты будешь пугаться обгорелой маски на фоне мертвенно-бледных плеч.

А в начале мая, когда ночью становится совсем светло, а днём – совсем тепло, так что лыжи проваливаются и прилипают к снегу, начало рабочего дня сдвигается к полноточке. И тогда выдаются такие тихие, окутанные легким туманом утренние ночи, когда за километр слышно, как скрипят лыжи, а вспугнутые куропатки то и дело заливаются дурацким смехом, потешаясь над незадачливыми геофизиками. И ты знаешь, сколько осталось дней и километров, после которых ты окажешься там, где уже давно распустились листья и поют соловьи.

Я только потому и согласился поехать на Ямал – несмотря на твёрдое решение «завязать» с этой дикой работой – что объект планировался на апрель-май. Захотелось ещё раз испытать этот упоительный переход: от заснеженных куропаток – к соловьям, запаху дождя и листьям. Второй причиной стал «исследовательский интерес» – я никогда не был так далеко на Севере. Хотелось посмотреть на настоящий Ямал, сам полуостров, потому что до тех пор мне приходи-

лось работать только у его основания, чуть севернее городов Надыма и Нового Уренгоя, там, где проходит Полярный Круг. Конечно, существовали разные обстоятельства, финансовая сторона вопроса, но все это лишь поводы для самого себя, потому что решения в человеке вызревают совсем не там, где гнездятся всевозможные «за» и «против». Иначе наша цивилизация не родила бы никого достойнее менеджеров... Словом, я долго и мучительно сомневался, но однажды утром вышел на балкон, увидел, как тихо сыплет мартовский подмосковный снежок, и решил: «Еду».

Это было настроение, которого хватило на то, чтоб сделать бесповоротный шаг. В середине марта мы собрались на нашей базе под Новым Уренгоем и по определённым причинам задержались там на пару недель. Меня опять терзали сомнения в верности выбранного пути. Окончательно рассеялись они лишь 2 апреля в вертолёт, везущем нас на Ямал.

Мы вылетали из аэропорта Надым. Несмотря на то что рейс был заказан нашей конторой, нас заставили пройти досмотр, как обычных пассажиров, и подвезли к вертолёту на автобусе. Столь официальное начало вызвало у меня некоторый скепсис, я невольно сравнил ситуацию с «прежними временами», когда мы трудились бок о бок с авиацией и не нуждались ни в каких формальностях. Но, шагнув под лопасти, мы сразу попали в другой мир.

Я посмотрел через стекло кабины на командира. Худощавый пятидесятилетний мужчина с волосами белее снега и, как я сказал бы, с мужественно-ироничными чертами лица, сидел на своём месте и в ожидании конца погрузки неторопливо переговаривался о чём-то со вторым пилотом. Такому можно доверять, – решил я. Такой не станет нарезать круги над площадкой, а легко и быстро посадит машину там, где его попросят... Бортмеханик – тоже немолодой – суетился вокруг вертолета, залезал внутрь, что-то проверял, выходил обратно. Бортмеханик – самая хлопотливая профессия в малой авиации. И, как правило, эти люди – главные шутники в экипаже. Когда мы расселись по местам и все приготовления были закончены, бортмеханик захлопнул дверь и направился в кабину на своё место, но задержался, посмотрел на нас и приветливо произнёс:

– Ну что, ребята, летим?

– Летим! – откликнулись сразу несколько голов из хвостовой части, где собрались наши самые веселые и не вполне трезвые «ребята».

– Маршрут знаете? Летим с дозаправкой, часа два с половиной до неё и потом – на место.

– А где заправка, там что, город? – спросил сидевший рядом со мной Лёха Сыч.

– Да не-ет! – бортмеханик, вошедший в роль стюарда, от наивности этого вопроса даже замолтал головой, но тут же подавил смех и сделал небрежный жест пальцами. – Так, бочка с керосином стоит посреди тундры... 267-й километр...

Теперь пришла наша очередь для удивлённых смешков. Механик-стюард выждал паузу и продолжил:

– Ладно, ребята, на вертолёт, наверное, летать всем приходилось, раз на Севере работаете? Как что – рассказывать не буду, спасжилетов всё равно нет. Прохладительные тоже не предлагаю...

– У нас горячительные с собой! – донеслось из хвостовой части.

– Ну, если кому станет жарко, так мы полетим как раз над Обской губой, там сейчас льда – море! – с этими словами наш гид приветливо усмехнулся и ушел в кабину, где два пилота уже щёлкали всевозможными тумблерами, подготавливая машину к взлёту.

После такого вступления я наконец-то ощутил себя как дома, то есть там, где когда-то давно был своим, был нужен и чувствовал себя на своём месте.

Мы приникли к иллюминаторам. Завыли турбины, медленно сдвинулись и стали раскручиваться всё быстрее лопасти, машина задрожала, закачалась на амортизаторах, приподнялась... И вот уже внизу поплыли тёмно-зелёные пространства, изрезанные замысловатым узором многочисленных извилистых проток, ручьёв и стариц. Пойма реки Надым. Да, пройти здесь летом, пожалуй, очень проблематично... А вон и сам городок Надым: стайка желто-красных домиков в морозной дымке...

Вскоре лес стал реже, а впереди показалось белое пространство до самого горизонта. Обская губа. Мы летели над ней около получаса, и глазу не за что было зацепиться, кроме нескольких длинных трещин в заснеженном ледяном полотне. Погода стояла на удивление замечательная: ни туч, ни ветра. Наконец на белом фоне стали появляться редкие кусты, овраги и оленеводческие стойбища: морской залив неприметно и плавно перешёл в плоский ямальский берег. Мы пролетели над зимником с движущимися по нему несколькими тягачами. И дальше опять – речки, ручьи, озёра с прячущейся у берегов редкой растительностью. Да, летом тут не прой-

дѣшь, – непонятно, чего больше: воды или суши. И нам надо успевать сделать работу, пока всё это белое безмолвие не поплыло мутными потоками по неисчислимым руслам.

Заправочная станция Хралов, она же 267-й километр, оказалась не то чтобы бочкой, валяющейся посреди тундры, но тремя железнодорожными цистернами на фундаменте и оборудованной сигнальными фонарями вертолётной площадкой. Неподалеку стояла сторожка заправщика, а ещё чуть в стороне проходила железнодорожная линия, недавно построенная и соединяющая новое перспективное газовое месторождение Бованенково с городом Лабытнанги и с остальным миром.

Мы высыпали на улицу, чтобы курить и фотографироваться. Снег вокруг площадки был очень твёрдым, наша обувь оставляла лишь неглубокие следы, что говорило о частых и очень сильных ветрах. Командир сказал, что сегодняшняя погода – и впрямь на удивление редкая для Ямала: полный штиль и солнце. Обычно здесь... И он показал небольшой столбик метрах в ста от заправки: там пару лет назад разбился вертолёт. Экипаж искал площадку в условиях нулевой видимости и столкнулся с землёй.

Ещё через два часа мы были на стройплощадке третьего ГП. Вертолётчики, не останавливая винтов, высадили нас на расчищенной снеговой площадке на краю вагон-городка и улетели. Пару часов заняло размещение в двух балках, наши наёмные водители с двумя «трэколами» из Лабытнанги были уже на месте. Трэкол – это такая машина с тремя ведущими мостами и большими колёсами на объёмных шинах низкого давления, созданная специально для снежного и болотного бездорожья. Я не узнавал, пусть это будет моя версия, но, возможно, слово это образовано от английских «трак» – грузовик или «трек» – дорога и «ол» – везде, всё. Но в русском просторечии эти машины стало принято называть триколами, что как бы намекает на три «кола», то есть три оси))). Таковы загадки народной этимологии.

Здесь следует сказать и пару слов о том, что происходит сейчас на Ямале. Там сейчас кипит строительство. Большие импортные самосвалы – «гоблины» – возят грунт на новые дороги и площадки под буровые и заводы. Построены железная дорога и взлётная полоса. Здесь будет город-сад, как сказал бы Владимир Владимирович... Маяковский. «Зелёные» твердят что-то о загубленной природе Севера, но кто их услышит, если эта болотистая равнина скрывает в своих недрах столько газа?..

Мы, естественно, закрепились на самом северном «кордоне» этого великого строительства, а наш фронт работ распространялся дальше, на ещё не возделанные территории. Вечером наш начальник Андрей выписал задания, и уже на следующий день мы смогли лично убедиться в правдивости отзывов о ямальской погоде. 3 апреля с утра мело даже между вагончиками, несмотря на то, что городок был со всех сторон защищён трёхметровыми снежными отвалами. В сердцах у всех шевелились сомнения, мысли о том, что нам положен день на адаптацию, но наш начальник был неумолим. Мы погрузились в машины и поехали. На отсыпке под будущую буровую выставили опорную точку, прибор трясло ветром, мы закрывали их собой и с некоторой тоской и опаской поглядывали в тундру, где всю гуляла позёмка в рост человека. Нам всё-таки повезло: за неделю до нашего прибытия, в конце марта, на Ямале стояли сорокаградусные морозы. Сейчас было только двадцать, но с таким ветром и это немало.

Мы с моим напарником Сашей вышли по координатам на заданный профиль и стали делать первые измерения. Метель была, что называется, средней силы. Собственно говоря, выюги как таковой, то есть снегопада, не было, просто ветер очень высоко, выше человеческого роста поднимал позёмку. Но иногда сквозь её пелену улавливался солнечный свет.

Сначала мы прошли километр против ветра. Собственно, он дул не строго навстречу, а под 45 градусов – самое удобное направление для обморожений щёк. Но когда мы повернули на седьмой профиль, стало даже пробиваться солнце, ветер подгонял, и жизнь стала налаживаться, но мне не давала покоя мысль о пяти километрах возврата. Если ветер не стихнет, то...

Ветер не стих, а, наоборот, едва мы повернули в сторону финиша, усилился. Почти исчезла видимость, метель сбивала с ног... Ещё с вертолёта я заметил на ослепительных просторах полосы и большие пятна темно-серого снега. На речных обрывах, на буграх и особенно на рукотворных препятствиях: отсыпках, дорогах, – ветер срывал снег до грунта и переносил песок на несколько километров. Вот и теперь ямальская пыль поднялась в воздух вместе со снегом, создав ощущение угрожающей темноты. На зубах стало скрипеть, и хотя где-то далеко наверху по-прежнему чувствовалось присутствие солнца, до него было ещё дальше, чем до конца маршрута.

Я, как на грех, надел с утра лыжи с подклеенным пластиком, по ветру они катились хорошо, а

против ветра столь же успешно катились назад. Двухсотметровые переходы стали тянуться очень и очень долго. У напарника была та же история с лыжами. Мы пробовали снимать их и нести в руке за ремни креплений, но там, где на поверхности снега виднелись верхушки кустарника, он проваливался, – по колено, но и это очень замедляло темп и требовало диких усилий. А лыжи в руках то и дело начинали вращаться, норовя вывернуть пальцы или ударить по голове. Запастись на этот случай верёвочкой, с помощью которой можно тянуть лыжи за собой, я опять-таки позабыл, а Саша, изредка приезжавший на Север на подработку, даже и не подумал.

Что касается работы, я понимал, что делаю заведомый брак, ветер создавал большую помеху, но поскольку оставшееся расстояние всё равно нужно было пройти, я не стал прекращать измерения: они давали возможность передышки. На качество, конечно, пришлось махнуть рукой... В итоге мы вышли к машине одними из первых. Покурив в тепле, я выскочил на улицу, и меня мгновенно схватил сильнейший озноб, потому что я перестал активно двигаться, а всё, что было на мне надето, оказалось насквозь мокрым.

Вечером, против ожиданий, наш ведущий геофизик принял у всех работу, сопроводив своё решение фразой, которая стала своеобразным девизом нашей ямальской командировки: «Ну что теперь делать, мы знали, куда ехали!»

Это прозвучало настолько по-домашнему, что я опять проникся к нему доверием. Обычно Семёныч бывал поставлен в такие условия, когда, прежде чем вынужденно проявить лояльность, он успевал «вынести мозг» подчинённому. А теперь всё прозвучало так: «большое начальство где-то там, а мы тут в одной лодке...»

В этой истории не было интриг и захватывающих приключений. Были метели, были оттепели с подлипом, были и хорошие дни. В целом мы отработали быстро и ладно. Правда, начальство и этим осталось недовольно, но... на то оно и начальство. За два месяца у нас было лишь несколько плановых выходных, в том числе на Пасху и на 9 мая, и пара дней простоя из-за метелей, в которые начальники и подчинённые слегка попортили друг другу нервы. Был риск, что если в мае вскрыется река, через которую мы ездили на работу, мы все «сядем в лужу». Но всё обошлось.

С 5 мая мы перешли на ночной график, стали выезжать на работу после обеда для ночной смены, то есть сразу после полуночи. Не обошлось дело и без утренних куропаток, а однажды, когда мы несколькими бригадами параллельно двига-

лись на рассвете через снежное поле, вдали на зимнике остановился джип, из него вылезли две фигуры, и легкий бриз донёс до нас голос: «Смотри, а быстро идут, наверно, на лыжах...»

Вспоминается ещё смешной момент, очень характерный для нашей организации. На Ямале у нас не всё было отлажено с закупкой топлива для трэколов, и в один из дней Андрей, панически боявшийся простоя, снабдил утром ребят-топографов следующим напутствием: «Вы там ходите, когда техника встречается, поспрашивайте, где можно солярки раздобыть...» Саша уже в первый час работы передал эту фразу мне, предположив от себя, что, поскольку у меня спина занята прибором, ему, видимо, следовало повесить на свою пустую канистру... Сидят, допустим, мужики на трубе под будущий газопровод, курят, – подкатываешь к ним на лыжах: «Здорово, мужики, соляркой нельзя разжиться? А то нам транспорт заправить нечем...»

Такие и подобные им моменты разнообразят полевую жизнь, служат поводом для вечерних воспоминаний и обсуждений, обрастая всяческими юмористическими деталями. Но больше меня поразила история с песцом. Ранним майским утром или поздней ночью в тундре стояли легкий туман и абсолютная тишина. Я смутно видел бригаду, идущую в двухстах метрах справа параллельным курсом, а мой напарник Саша шёл впереди. На очередном пикете я сел на свой рюкзак и стал устанавливать прибор. Вдруг Олег из соседней бригады прокричал мне, что сзади меня – песец. Мы не раз видели этих животных и ещё росамах вдали, оборачиваться мне было недосуг, так как во время измерения лучше не шевелиться. Но Олег дал понять, что песец находится прямо за моей спиной. Я решил, что по случаю хорошей погоды меня разыгрывают, продолжил шутку словами: «Не дождётесь!» Со стороны соседней бригады донёсся хохот и возгласы разочарования.

Я перебежал ещё двести метров и опять сосредоточился на приборе, но вдруг боковым зрением увидел, как из тумана вынырнул белый пушистый зверёк с двумя точками-глазками и черным носом. Я опешил, произнёс вслух несколько удивлённых восклицаний, протянул песцу руку и поцокал языком, как собачке. Он и впрямь кинулся было к руке, но, не добрав пару метров, отпрянул и продолжал подпрыгивать и играть. Закончив измерения, я бодро вскочил, позвал его за собой. Он побежал сзади, потом обогнал, попрыгал вокруг Саши, потом перебежал к Олегу и Сергею. Так он некоторое время носился

между нами. К сожалению, у меня в карманах не оказалось ничего съестного, а про фотоаппарат я вспомнил только в последний момент, успев всё-таки снять зверя на один кадр.

Песцы – довольно адаптированные к цивилизации животные. На окраинах северных городов и посёлков они нередко бегают по мусорным свалкам, но к людям, естественно, не подходят. Так что нам осталось догадываться, почему наш знакомый оказался настолько общительным. То ли по молодой глупости и любознательности, то ли он жил где-то, где его регулярно прикармливали люди. Но из всей нашей компании песец больше всего времени и доверия уделил мне, это вселило в меня некоторую надежду на то, что я человек ещё не пропащий, а Семёныч сказал, что зверёк нашёл родственную душу.

В свободное время наши парни смотрели на компьютерах боевики, обменивались записями на флешках, я на верхней полке пытался что-то читать. Иногда, выйдя покурить, мы с Семёнычем поддерживали неторопливую беседу, как понимающие друг друга люди... Вот, пожалуй, почти все воспоминания, что остались у меня от Ямала. Да, ещё запомнился перец в столовой, насыпанный в обрезанные бутылки из-под кетчупа, очень похожий по внешнему виду на ямальский песок. Я им ни разу не пользовался, но у вахтовиков, преимущественно татар, его отсутствие вызывало немедленное возмущение. А какие-то талантливые женские руки при помощи ножниц вырезали на пластиковых перечницах ручки-держалки в форме елочек. Эти красные ёлочки были единственными деревьями на Ямале, так

как его кустарниковая растительность по высоте не превышает метра. Но главное – эти ёлочки знаменовали собой зачатки художественного вкуса, которые всегда несёт с собой человек, отличающийся от других животных тягой к логически не оправданным занятиям. Они были подобны наскальным рисункам, принесённым на Ямал нашей цивилизацией, хоть и не таким прочным и долговечным, как прежние.

Когда мы улетали, 14 мая вертолёт вновь приземлился, взметнув в сверкающий день облака снежной пыли. Несколько ротозеев подошли поближе, другие остались, сохраняя очередь в столовую. Но одна вахтовая девушка с фотоаппаратом, пока мы загружались, отважно стояла впереди всех, и на лице у неё была такая улыбка... Что ж, пусть дальше ждёт своего принца на белом вертолёте...

Дома меня ждали зелёные листья и соловьи, много новых проблем и радостей. Сейчас уже стоит осень, я смотрю с балкона на желтеющий город, и поездка на Ямал представляется мне совсем коротеньким, но ярким эпизодом из моей жизни. Потому что метели и невзгоды должны забываться быстрее, чем солнечные дни и тихие ночи...

И я передаю привет знакомому песцу и утренним куропаткам.

□

Евгений Николаевич ЯНОЧКИН

родился в 1966 году на юге Красноярского края.

Живёт в г. Дмитрове Московской области.

Геофизик,

работал в экспедициях в Сибири, Индии и Южной Америке.

Окончил Литературный институт им. А.М. Горького.

Публиковался в журналах «День и ночь»,

«Московский вестник», «Братина», «Юность».

Автор сборника стихов «Отголоски» (2010 г.).

