Красный треугольник на аральском дне

Группа журналистов неделю работала среди разведчиков недр на Арале и его осушенном дне. Мы видели море с Устюрта, неслись по синей глади на катере, шли вброд по прозрачному мелководью, несколько дней колесили по осушке теми же маршрутами, что и топографы, буровые и сейсмические отряды. Искали в песках точку для первой разведочной скважины на нефть и газ и радовались забитой вешке с красной лентой: «Вот здесь она и будет!»



Почему осушка в дырах?

О геологоразведке на осушенном дне Арала впервые услышала от знакомых водников. Вернувшись из командировки, они кипели от возмущения: «Навзрывали и бросили осушку в дырах. А она хрупкая. Ей бы дать зарасти, пескам сцепиться. Кто вел сейсморазведку, должен следы ликвидировать!» С этой претензией, неуверенная, что по адресу, я

отправилась в операционную компанию «Aral sea». Коммерческие запасы нефти и газа ищут разные компании, но у этой огромная контрактная площадь в восемнадцать тысяч квадратных километров. «Ваши следы?»
Очевидно, нет. В компании убедили, что соблюдение природоохранных требований — одно из условий Соглашения 2006 года о разделе продукции на узбекской части Арала между правительством Узбекистана и консорциумом пяти инвесторов.
— «Aral Sea Operating Company LLC» создана для выполнения условий Соглашения. При этом инвесторы — национальная холдинговая компания «Узбекнефтегаз», российский «ЛУКОЙЛ», малайзийская «Petronas», китайская «CNPC» и корейская «KNOC» — не только инвестируют геологоразведочные работы, но и отвечают за ее деятельность перед правительством Узбекистана. Перед началом сейсмических исследований в присутствии комиссии, куда входили представители Госкомприроды, УзЛИТИнефтегаз, Академии наук Каракалпакстана, провели опытные работы на осушенном дне, в море и транзитной зоне. Оценив влияние на окружающую среду, эксперты дали «добро».



«Работа ведется при постоянном контроле природоохранных ведомств страны», — отметили сотрудники «Aral sea». Для наглядности показали фотографии. Многие удивляли. Вот на белом грунте кольцами лежит оранжевый кабель, а где-то вдалеке замерли машины, очень похожие на луноходы… В экстремальных условиях, в мороз, в жару и в пыльную бурю, иногда погружаясь в мерзлую воду или болото, мужественные

люди решают стоящие перед ними задачи. Прощаясь, не удержалась от просьбы: «Возьмите на контрактную площадь!»

С Устюрта вниз по чинку

Ан-2 из Нукуса вылетает в семь утра. Пока пропеллер дремлет, пилоты здороваются с каждым пассажиром за руку. И то сказать, нас в салоне вместе с сотрудниками компании всего пятеро. Командир обещает пару часов полета до морской партии. Ожидаем увидеть квадраты полей, стрелки каналов, Амударью. Река сначала вьется зеленой лентой по раздольному руслу, затем, делясь с каналами, ленточкой. Ниже Тахиаташского гидроузла и вовсе разорвана на лоскуты. С лета из Тахиаташа в Амударью не поступает ни капли. Под шум мотора лучше молчать и смотреть. Пустыня удивляет разнообразными оттенками от почти белого и бежевого до почти черного. А вот и злополучные дыры вдоль дорог. Их на одинаковом расстоянии пробито по десятку, потом пробел и снова десяток, и так километры. Другие пересекают пустыню унылым многоточием. Кто ведет сейсморазведку, должен следы ликвидировать. Но в этом случае — увы.



У плато Устюрт делаем разворот и пролетаем над морем. Машут крылами розовые фламинго, видны причал, жилые вагончики, разломы и нагромождения горных пород на чинке. Чинк — это край плато высотой метров в сто-двести. Где-то этот край — ровный как откос, но во многих местах он разломан, как «кордильеры».
Ниже него — Арал. Когда-то его площадь с островами составляла 64,5 тысячи квадратных километров. Водоем по объему был четвертым в мире, за что и назван Аральским морем. За последние три десятка лет оно переместилось в третью десятку, разделившись на три акватории. Под Устюртом с самыми большими глубинами находится Западная. Она засверкала перед нами синяя, манящая, как в сказке о рыбаке и рыбке. Напрямик бы к ней! Но чинк расчленен скальным рельефом.



Вправо несколько шагов, влево тоже не разбежишься, возвращаемся в дорожный коридор на бетонные плиты. Как спускались первые геологи и геофизики? Есть кого спросить, мы и спрашиваем.

Вагончик тронется — и увезет все подчистую

«Они спускались по этим же плитам», — говорит заместитель генерального директора

Василий Яковлев. Когда-то бетонка вела к другому причалу и к другим судам. Звучит, как легенда, но отсюда отчаливали корабли. Когда перестали отчаливать, люди дорогу забыли. А летом 2007 года она вновь понадобилась — нужно было обустраивать базовые лагеря. Подрядчик по проведению сейсмических исследований — компания «ПетроАльянс». Ее авангард и вел поиск возможных путей мобилизации оборудования и строительства базовых лагерей.
Район Актумсук, где расположен гидрологический пост Узгидромета, всегда рассматривался как наиболее доступный выход к Аралу. Отсюда авангард проехал над чинком еще километров восемьдесят. Не раз ошибались и все-таки нашли дорогу к морю. Спустившись по плитам, увидели порт — разрушающиеся останки стен и блоков фундамента. А до воды еще идти и идти… Построили причал метров в двадцать пять. Когда вода «убежала», его удлинили в два раза.



Что происходит на причале сейчас? Кажется, судно разбирают на части, а капитан созерцает процесс. Капитан — настоящий морской волк, прошел три океана, а теперь вот и Арал. Про судно говорит, что составлено из четырех понтонов. А сам он, Иван Картавый, прибыл сюда одним из первых, ну, может быть, на пару недель позже авангарда.

Поначалу первопроходцы размещались в двух вагончиках. Но пока строили причал, они множились. Каждый день по Устюрту трейлеры везли жилые балки, понтоны, катера, вагон-кухню, вагон-баню, компьютеры, спутниковые антенны. Коллектив вырос до восьмидесяти человек, и в сентябре начал отстрел.



«Отстрел?» — «Ну да. Как только собрали понтоны и смонтировали на них пневмоисточник, рулевую колонку, так и отправились в море по хорошей погоде. Видите

пушки на берегу? Из них стреляли сжатым воздухом. Сжатый воздух под большим давлением накапливается в специальных камерах. По сигналу клапаны открываются, воздух вырывается в воду, брызжет фонтан. Отраженные от внутриземных отражающих поверхностей акустические волны фиксируются сейсмостанцией. Ее данные изучают геофизики и геологи и делают свои выводы».
На берегу много чего лежит — белые поплавки, похожие на рыбьи пузыри, компрессоры и еще что-то. Наверное, пушки. А палуба судна почти пуста. На ней и стоим. У борта волнуется вода, и легко вообразить, что идем на профиль.
Из рубки капитана еще шире обзор. Вода рябит до горизонта. Где искать ловушку с углеводородами, точно никто не знает, но геологи предполагают и загодя нанесли на карту поисковых работ проектные линии-профили. «По ним и держит курс капитан, останавливаясь каждые 25 метров. На остановке суетятся катера и резиновые байды, растягивая кабель с датчиками. «Бух» — и сжатый воздух вниз, а фонтан вверх». Я пересказываю капитану, что увидела на фотографиях в операционной компании «Aral sea» в Ташкенте.



«Так?» Почти так. Забыла упомянуть сейсмостанцию, плавающую по соседству и фиксирующую колебания. В эти минуты она на суше, и вокруг нее суета. Плеск прибоя заглушает скрежет — это тягач вытаскивает понтон. Расстанемся с иллюзиями: оба плавсредства уже неходячие. За полтора сезона пневмоисточник и сейсмостанция отмерили по Западному Аралу четыреста километров профилей и работу здесь завершили. Куда дальше? Морская партия перебазируется на восток. Вагончики исчезнут из этих мест и увезут с собой все железки и деревяшки до последнего колышка. По условиям соглашения вернут природе первозданный вид. Вот только море не вернуть. За год оно отступило на десятки метров, и на полметра снизился уровень воды. «Вода была там», — показывает в сторону базы капитан.
«Наденьте спасжилеты!»

Ничего среди вагончиков морской партии так не удивляет, как тыква. Оазис в метр

диаметром — единственное яркое зеленое пятно. Хоть и расположились геологоразведчики на исконной суше, но без воды тут ничего не растет. А сентябрьское солнце жарит.
Оазис с тыквой — вроде ботанического сада, который с удовольствием лелеет и демонстрирует начальник партии Сергей Бурый. «Что вам еще интересно? Этот вагончик — душевая, а в соседнем пекут хлеб…» Открываем дверь — пекарь вынимает из печи поддон с буханками. Балок со спутниковой антенной Бурый представляет так: «Здесь находится штаб, сюда стекается вся информация с морских и береговых служб, работает спутниковая телефонная связь и тут же живет начальник партии, то есть я».



Перед входом на этажерке ступенек выстроилась обувь. За неделю экспедиции и мы привыкнем разуваться на ступенях. Снять обувь у входа — святое. А правило — двери в жилищах-кабинетах не закрываются на ключ. Еще одно правило компании — дружеская атмосфера. Вернее, это требование, записанное в «Инструкции по принятию мер предосторожности при проведении работ на контрактной площади».
Согласно этой же инструкции мы ждем у моря погоды. Основные работы сейчас

проводятся в сухопутной партии на полуострове Возрождения, и нам туда. Море волновалось все утро, а в белые барашки катерам выход запрещен. Но ветер стих. Мы спешим к пирсу, надеваем спасжилеты, фотографируемся на память и отчаливаем.



Если посмотреть в сторону Устюрта, вода в солнечных бликах и синяя-пресиняя. А мы вброд направляемся в другую сторону, где воды по колено, и кажется она над песком желтоватой. Пробуем не брызги, как в начале морского перехода, когда в ушах свистело и теоретически могло за борт вынести, а из пригоршни. Это рассол — соленый и густой. Гоняет его ветер то в одну сторону, то в другую: выплеснется на осушку, смочит ее, а возвращаться часто уже нечему. Потому и сохнет стремительно, потому шлепать нам с километр.

Судно с журналистами — резиновая лодка с мотором — замерло на якоре. В стороне несется к берегу катер, и мы с интересом следим, где он тормознет. Тоже за километр до плоского берега с одинокой машиной.



Похоже, что авто висит в воздухе. Но это диво — еще не диво. Настоящий мираж там, где лагуна и кромка леса на горизонте. Сколько ни едем потом по суше полуострова, видятся отдаленные лагуны и деревья, которых тут на самом деле нет.

«Сайгаки, сайгаки!» — штук десять их мчит наперегонки. Они почти исчезли с узбекской части Устюрта, где обитали полвека назад сотни тысяч голов. Островные, которых мы толком и не рассмотрели, — последние из могикан. Охота на них запрещена, как и другие контакты с дикой фауной. Про «другие контакты» нас обещают просветить во время инструктажа по технике безопасности и охране здоровья на базе. Она уже рядом. Сначала показываются флагштоки с развевающимися флагами Узбекистана, России, «ПетроАльянса» и «Aral sea». Перевалив через бархан, видим лагерь: синие, белые и бело-оранжевые вагончики, образующие две главные улицы, красное тело бензозаправщика, белую площадь, залитую солнцем, с редко стоящей техникой. Мы вытряхиваемся из машины как раз у флагштоков. Машина полна пухляка — мелкодисперсной пыли, которая въедается даже в стекло. Выбиваем из себя пухляк, также безуспешно пытаемся выпрямить задубевшие от соли штанины. Впрочем, время теряем недолго. Штабная дверь открыта, здесь и встречаемся с начальником сухопутной партии.

Рука Ермакова на пульсе

Про пульс Ермаков скажет потом, когда отправимся на сухопутный профиль за тридевять

земель и он оторвется от оперативных дел с четырех утра аж часов на двенадцать. Возвращаясь, остановимся на перевалочной базе «Арман». Там он помчится в точно такой же штабной вагон к компьютеру и рации: «Ну, наконец-то моя рука на пульсе!».



«Сухопутная партия за год прошла свыше полутора тысяч километров. Люди работают вахтами, и сейчас на трех ее базах — около 260 человек. Природные условия тяжелые, условия жизни оцените сами», — такой была вводная для журналистов начальника партии Геннадия Ермакова в день приезда. «Сейчас вас проинструктируют по технике безопасности, а завтра с утра летим на вертолете на восток выбирать место для еще одной базы».

Проходя инструктаж, читаем перечень, что мы обязаны исполнять и чего нам нельзя делать. Есть пункт и про необщение с дикой фауной. Одна из угроз для людей — грызуны — переносчики чумы, выявленные во время экологического аудита. Хотя в радиусе полукилометра чумологи из Муйнака истребили грызунов и блох, а на базе есть вакцины от яда ядовитых змей и насекомых, но зачем рисковать? Мы подпишемся под всеми

пунктами инструкции, потом разместимся, пообедаем в столовой, примем душ или лучше сауну и расспросим про освоение пустыни.
К вечеру прибывают вахтовки с буровиками, легковесные «арго» на гусеницах, тяжеловесные «газушки», танк хозяйственного назначения, подъемный кран. Они выстраиваются на машинном дворе, а лагерь наполняют люди.



Кажется, что все геологоразведчики похожи на осваивающих Клондайк героев Джека Лондона — непосед, но очень основательных и надежных. Похож на них и Николай Старостин. Он покуривает на лавке под плакатом «место для курения». Сам его повесил и сам поставил лавку, дабы где попало не дымили. Старостин в сухопутной партии — старший энергетик, и полтора километра электрокабеля на каждой из трех сухопутных баз смонтированы его руками.
Пытаюсь разговорить: «Вы заехали в пустыню и?..» «Нас было пятеро: начальник партии, его зам, два рабочих и я. В барханах на большегрузных машинах увязли». — «Откапывали?» — «Бесполезно. Ермаков ночью рванул в Нукус за трейлером. Загрузил на него легкий танк. От Муйнака по осушке танк своим ходом пришел на свет фар.

Следующим утром мы обустраивали первую базу в пустыне, а назвали ее «Арман» — «Мечта».

Риски в болотах

На топографической карте крупными кругляшками обозначено нормальное болото. Мелкая сетка из точек показывает, где болота труднопроходимые. Они и есть транзит между морем и сушей. Впервые в них уперлись, когда искали проход к Западному морю. Историю, как уперлись, журналистам рассказал старший топограф Михаил Осипов, объясняя про «транзит». Тогда, в начале, плохо представляли, что это. На разведку отправились грузовичок-мерседес и два вездехода. Пока вытаскивали из болота одного, застряли и другие. Вечерело, досок-бревен не осталось. С базой не связаться, так как большая рация в вездеходе на дальнем болоте. Сорок километров шли Ермаков с Осиповым по колее, дойдя до жилья далеко за полночь. С утра пораньше отправились назад на танке с эскортом из двух вездеходов. Что сразу удалось — выдернуть мерседес, но засел еще один вездеход. Потом на базе целую неделю колотили щиты, по которым и выползла техника.



Первопроходцы вспоминают, как гусеничная техника застревала на профилях, вездеходы — на перешейке. Когда зимой с севера прибыл болотоход «Витязь», вздохнули с облегчением. Но даже он с его минимальным давлением на грунт «сидел» две недели. «Ох, нелегкая это работа — из болота тащить бегемота. А он и есть бегемот с его тридцатью тоннами веса».

Спрашиваю геологоразведчиков про риски для жизни: «Случались экстримы?» — «Из морской партии увозили по Устюрту больного с приступом аппендицита. После операции опять работает. В сухопутной партии потеряли топографа и двух шкиперов. Они на новеньком аэроботе разведывали южную береговую линию Восточного моря. По датчику топливо есть, а на самом деле кончилось. Пропавшие вели себя достойно, не дергались по пустыне, а ждали помощи на месте, как предписано инструкцией. Их искали трое суток и нашли».

Разведка с вертолета

Вертолет летит на восток. Исчезли из виду вагончики, внизу — дороги, как струны, и

другие, что бегут вразнобой. Мы такие уже наблюдали с самолета на крейсерской скорости в полтораста километров в час. Вертолет летит еще медленнее, что позволяет смотреть во все глаза на пески с зелеными кустами саксаула, на нетронутое колесами дно цвета ила, на вылизанные ветрами белые равнины.









Наверное, Ермакову покрытое солью высохшее дно Арала напоминает привычную зиму. Работал на севере в Когалымской экспедиции «ПетроАльянса». В июле 2007-го приехал в Москву сдавать отчет, а ему говорят: «Поезжай-ка, Геннадий Геннадьевич, на Арал». За ним отправился костяк специалистов, которому совсем нетрудно выполнять требование компании «поддерживать дружескую атмосферу», ведь вместе не один год занимаются геологоразведкой в экстремальных условиях. У каждого из них своя мера ответственности. Ну, а начальник отвечает за все: от налаживания быта, работы душевых и обеспечения подушками до ежемесячной сейсморазведки ста пятидесяти километров профилей.



Прошли ближние маршруты — надо выдвигаться дальше. От «Армана» в сторону бывшего острова Возрождения выдвигались зимой. В морозы топкий перешеек замерз, и его миновали без приключений. Далее от перешейка еще километров восемьдесят до заранее выбранной площадки. Здесь начиналось все с нуля — разметка территории, копание ям для туалетов и антисептика, принимающего слив из душевых, прачечной, сауны, кухни, установка дизеля и вбивание столбов для электрокабеля. Позже по такой же схеме обустраивали базу «Причал». Теперь пора поворачивать на восток в сторону Казахдарьи и Жылтырбаса.

…Поля соли остались в стороне. Вертолетчики сверяются с картой, старший топограф Михаил Осипов — с GPSом. Координаты точны, и «стрекоза» приседает на темный грунт. Ермаков с Яковлевым уже внизу, всаживают лопату на штык, а там — мокрый ил и вода. Не увязнуть бы. Лопасти крутятся, не мешкая, взлетаем. Но отрицательный результат — тоже результат. По инструкции «все опасности должны быть определены, оценены, проконтролированы и минимизированы». Они и определены — базы здесь не будет.

Возьмем тепленькими

Какие неожиданные словечки употребляют геологоразведчики в обиходе: коса, паук, бух,

пена. На сленге рыжеусый старший энергетик — Чубайс, взрыв — картошка, датчик — морковка, а топограф — топ. Топы проходят любой профиль первыми. У нас есть возможность понаблюдать за ними. Они удаляются в барханы — топ и рабочий. У топографа в руках GPS — навигатор со скаченной из компьютера картой местности. За плечами — рюкзак со спутниковой радиоантенной. Корректирующий сигнал с базы антенна ловит за двадцать километров, а если профиль отдаленный (самый длинный — в двести километров), топов сопровождает передвижная радиостанция.



Каждые двадцать пять метров они останавливаются, уточняют координаты и вбивают вешки. Вешки с синей ленточкой предназначены сейсмоотряду, с красной, таких в два раза меньше, — буровикам. То же происходит и в болоте, только вместо вешек используются шесты. На транзитных площадях, где глубины до двух метров, шесты с поплавками на веревочке вбивают с лодок так, чтобы волной не унесло и ветром не сдуло. Если длина всех вместе взятых профилей, нанесенных на карту контрактной площади, 2300 погонных километров, то точек — более 130 тысяч. Буквально по пятам через день-два за топографами следует к обозначенным точкам сейсмоотряд. За работой

сейсмоотряда мы будем наблюдать на Устюрте. Туда отправляется начальник партии, и в машине есть место. «Выезжаем в четыре утра».
Трасса, которую называют дорогой жизни, на самом деле — утоптанный песок, обозначенный вешками со светоотражающей пленкой. Фары выхватывают их пару за парой, эти огоньки и ведут. На рассвете приближаемся к перешейку, и водитель, как гид, предлагает: «Посмотрите направо, посмотрите налево…» Ни справа, ни слева моря нет. Пейзаж — пустыня с черными бороздами, в которых сидели буровые станки, вездеходы и болотоход.
Самое опасное место обозначено не вешками, а шестами, громко именуемыми «золотые ворота». И их миновали. Отсюда до цели рукой подать, вот она, как на ладони, — база «Арман». В начале седьмого кажется, что база спит. Про свои наезды Ермаков подчиненных не информирует и шутит: «Возьмем тепленькими!» Сам сразу в штаб, а нас отправляет в столовую. Там повариха тетя Зина настряпала оладьев, вахта уже завтракает, и мы возьмем их тепленькими.

Косы и морковки

Синий ангар — это местная достопримечательность. Нынче техники здесь мало, а зимой все кипело. База «Арман», прежде чем стать перевалочной, была центральной и единственной. В ангаре ремонтировали технику и прятали ее от морозов. Он еще пригодится, когда разведка повернет на восток и наступит зима. А пока синий гигант отдыхает. Рядом с ним вахтовка кажется маломеркой, синим кубиком на колесах. В ней и размещаются рабочие сейсмоотряда. Им пилить на плато, и нам за ними несколько десятков километров.
Не устаешь удивляться, сколь переменчива пустыня. Теперь она желтая и в воронках. Машины, попадая в воронки, буксуют. Наша тоже буксует, дружно ее толкаем, но бестолку. Благо, есть рация, и с Устюрта съезжает чудо на гусеницах…



Все спуски с плато наперечет: спуск один, спуск два и морской. Очевидно, перед нами спуск один, он же и подъем, который наш «уазик» одолевает на одном дыхании. Чинк и тут похож на «кордильеры». Поднимаемся на гребень: Арал ушел очень далеко, он где-то там, на горизонте, почти мираж. Но что близкая реальность, так это оранжевые косы. Круто ли, полого или неприступно, все высоты должны быть взяты, вешки расставлены, косы разложены, датчики-морковки воткнуты.



Откуда-то из-за утеса, следуя за косой, возникает рабочий сейсмоотряда. Мы изумлены, и он не ожидал встречи. Про свое скалолазание пояснил, что занимался наладкой профиля. Про косу сказал, что в этом кабеле 240 каналов и когда-то их плели вручную. Для сейсмовзрыва нужно две косы, а на каждом канале — по двенадцать датчиков-морковок. «Чтобы проросла одна картошка, морковок надо посадить около шести тысяч. Все взрывные работы для возбуждения акустических волн в пределах суши и транзитной зоны проходят без последствий на окружающую среду. Заряд взрывчатки небольшой, закладывается в специально пробуренную скважину на глубину от 6 до 18 метров. После взрыва в грунте остаются небольшие углубления. Они затягиваются песком и спустя месяц уже не видны».



Переезд на «Причал»

Что делать, если рядом с жильем поселился пеликан? А ничего. Месяца полтора он подкармливался на базе и купался в антисептике, не обращая внимания на людей. Осенью улетел. Как Карлсона, живущего на крыше, база «Возрождение» дружно вспоминала пеликана и грустила: «Он улетел и не обещал вернуться. Жаль, что вы его не застали».

Да что там птица, когда сама база снимается с места! Вечером в свете прожекторов наблюдаем, как подъемный кран цепляет балок и ставит на трейлер. Лагерь на глазах уменьшается в размерах. Балки на трейлерах, а вагоны на собственных колесах отправляются на «Причал». Там начинается главная работа. Два часа переваливают до дальнего форпоста буровые установки, катамараны, сейсмостанции, водовозки, машины с

продуктами. Он окутан ореолом романтики, про него много говорят. «Там что, море?» — «Все сами увидите».



Дорога ведет к крутым берегам бывшего острова Возрождения по старой осушке, заросшей саксаулом, терескеном, тамариском. Меж зарослей, как скульптуры, лежат фигурные валуны, отглаженные волнами. На самом острове тоже проводилась рекогносцировка. Однажды зарулили разведчики «ПетроАльянса» на холм, ахнули от раскрывшегося простора, а вдали увидели городок. Удивились, что не мираж. Сюда ходили большие суда. Городок Кантубек брошен, мертвый.

Наша машина съезжает с колеи, как уже не раз в поездках по пустыне. На дороге, полотно которой — пережеванный шинами и гусеницами песок, шансов увязнуть больше, чем на целине. С пригорка открывается лунный пейзаж без какой-либо растительности. До горизонта все припорошено пылью. На разъезженной трассе она в полколеса, а под спуском неожиданность – цветные вагончики и на флагштоках — флаги.

Вода качнулась, как в ладошке

«Причал» — такой же быстросъемный лагерь, как и другие. Хотя все базы создаются по одной схеме, но на каждой есть свое нечто. У здешнего нечто есть корпус, палуба и больше ничего. Доски свежеструганные, пригнаны одна к одной. Хожу по этим доскам, как по взлетной полосе, и прикидываю: все-таки на авианосец не похоже, кораблю нужно море.

На вопрос «Что это?» отвечают: «Понтон». «А где вода?» — «Сдуло ветром». Эта

реальность поражает разведчиков недр. Когда пришли сюда, была вода. В мороз, в снег, в дождь напрягались, чтобы к весне построить причал. Построили. И на тебе сюрприз!



Год назад в Восточном море было до 240 граммов солей на литр, но стало на сто больше. Если вода в западной акватории Арала по вкусу как рассол, то в этой мелководной восточной с глубинами метра в два она крайне густой рассол и ведет себя соответственно. Качнулась, как в ладошке, и ушла сквозь пальцы. Остался лишь привкус. Лет через пять-семь что-то выплеснется, что-то испарится и что останется? Пустыня займет больше, чем половину прежнего Арала.



С уходом воды от причала людям пришлось менять планы, отказываться от морской сейсморазведки с понтонами и катерами. Вместо них запросили катамараны и «Арго», чтобы возить буровые установки по мелководью и болоту. Фантастические создания эти «Аргоши»! На гусеницах лежит пластмассовый поддон, кабина тоже пластмассовая, и весит эта канадская машинка всего двести килограммов. Сейчас мы ее увидим в деле.



По «привкусу» на гусеничном вездеходе едем на профиль, где работает буротряд. Поскольку он занимается «картошками», то кажется, что и поле похоже на картофельное, оно темное, покрытое коркой. От вешки к вешке тянется оранжевая коса, а вешки, как водится, с синими и красными лентами. Красные — точки для бурения. К одной из них и подползает «Аргоша» с буровой установкой. Ну а дальше — бурение, закладка заряда, и машинка перетягивает буровую установку на полсотни метров к следующей вешке, и дальше так, пока болото терпит. Где не терпит, там — жижа и колесит катамаран.

Опасная зона

Вот кого спрошу о последствиях взрывов — земляков, это они бурят и взрывают. В морской и сухопутной партиях больше половины — узбекистанцы. Так предусмотрено в Соглашении между консорциумом пяти инвесторов и государством, и это условие выполняется.



Отряд буровиков и взрывников состоит из специалистов и рабочих Яккабагской экспедиции «Узбекгеофизики». Мы уже общались на базе, но больше по спортивной части. Они после работы и штангу поднимали, и волейбольный мяч через сетку бросали, что и тогда, и теперь кажется удивительным. Нелегок труд. Полутораметровых шнеков в кассете буровой установки больше десятка, и каждый по весу — что штанга. Бурение идет на глубину в двенадцать метров, но были скважины и восемнадцатиметровые. Такой же высоты строится столб из шнеков.

В этот столб хочется заглянуть, еще не спущена взрывчатка, но, увы, подойти нельзя. Выставлена табличка «Опасная зона». Пустыня, никого посторонних нет, но раз положено по технике безопасности, у каждой буровой выставляется указатель. Может, потому, что проверяющих хватает? Про систему контроля нам уже объясняли. Есть супервайзеры из сторонней компании «Иртышгеофизика», выигравшей работу по конкурсу. Помимо супервайзеров, контролируют представители заказчика — операционной компании «Aral sea», инженеры «ПетроАльянса», и в каждой буровой бригаде свой технадзор.



«Я — технадзор», — так и представился Шукур Каюмов. Он объясняет про направленный взрыв небольшой силы, вызывающий колебания земных пород. Датчики на косе передают сигналы передвижной сейсмостанции. «Что остается после ваших взрывов на поверхности?» — «Ничего. Шурфы засыпаются песком, там, где соль, — солью».

Едем на болотоходе

Белые равнины, что мы видели с неба, на земле запредельны для понимания. Идти от вездехода до болотохода надо несколько сот метров. Каждый шаг — это треск соли. Так трещит хрупкий лед над лужами после осенних заморозков. Но сейчас градусов тридцать в плюсе, а в белый наст вдавливаются черные следы. В сторону тянется легкий гусеничный абрис «Арго», а впереди просматривается широкий ход «Витязя».



Про эту громадину нам рассказывали с восхищением: «Болотоход, как змея извивается, если пустой, но солярки жрет на двести километров полтонны!» Сейчас он как раз пустой — и кузов, и прицеп. Забираемся в кузов, где борт по плечо. Только на «Витязе» и добраться буровикам и геофизикам до своих рабочих мест. Падает с гусениц болотная жижа, едем.



Все соединилось — грохот двигателя, столь же звучное чавканье болота, белые облака над бесконечной матовой соляной гладью и вдруг брызжущее солнце, вмиг заставляющее матовую гладь засверкать. Показалось, что поплыли. И точно, за бортом уже не соль, а белесая жидкость, и в ней далеко-далеко блистает солнце. Так это и есть Восточный Арал! Море, на которое нельзя спустить понтон, на котором, как на каком-нибудь городском парковом «бублике», главное плавучее средство — пусть большой, но катамаран.

Не раз доводилось слышать в выступлениях ученых на научных конференциях успокаивающее: мол, бывало, Арал уходил. Но этот случай — первый, когда он ушел из-за людей и с такими последствиями.

Вот здесь она и будет

У полевых геофизиков хорошая новость: «Завтра необходимо обозначить на местности точку для первой разведочной скважины на углеводороды». Они мечтают там быть, но не

поедут, потому что проведены взрывы, а после них у геофизиков аврал. Они выполняют предварительный анализ материала, делают самые первые предположения о возможных газо- и нефтеловушках. Затем полевой материал интерпретируется в Ташкенте. Последнее слово — за геологами.

То, что выбрана на карте точка для первой разведочной скважины, общий успех. Найдена потенциальная ловушка! Но зрителями при обозначении местоположения скважины будем только мы, журналисты, случайно оказавшиеся в нужную минуту в нужном месте. Это как-то обескураживает: «Почему без фанфар?».

В одном уазике и едем поутру, ныряя меж барханов. Главные действующие лица — представитель операционной компании «Aral sea» Павел Вахрамеев и топограф «ПетроАльянса» Владимир Наумов. Топограф определил точку по GPS-навигатору и буднично заметил: «Вот здесь она и будет». Вбил колышек, завязал красную ленточку. А чтобы кол стал заметнее, оконтурил еще тремя и связал красной лентой. Мы запечатлели на фото красный треугольник на песке.



Что дальше? Бурение на глубину в три-четыре километра. Если будут найдены углеводороды — тогда начнется бурение дополнительных скважин для доразведки месторождения. Кому бурить, покажет тендер. Кто построит дорогу до точки, тоже

определит тендер. Все ждут открытий, и каждый для этого делает свое дело на Арале и его дне.

По итогам поездки был подготовлен фильм «Впечатления об Арале», он длится 17 минут. Рекомендую. см. https://www.youtube.com/watch?v=8NJNoLg4LBw

Наталия ШУЛЕПИНА

«Зеркало XXI», 23, 30.10 и 6.11.2008г.

Экоальманах «Просто пишем о среде» (4-й выпуск), 2009г.



Добро пожаловать на канал SREDA.UZ в Telegram

21.02.2009