**Чешский дневник.**

**Студента 5 курса энергетического факультета Колосова Сергея**

\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*

Оказаться в Сочи было, пожалуй, самым малоожидаемым исходом. Но вот лёгкая перегрузка- и шасси касаются бетонной полосы, начинающейся от самого Черноморского побережья. За бортом +19. Сняв куртки, улыбаясь, сходим по трапу. Мурчу себе под нос песенку Трофима про три дня и три ночи…

От десятидневной командировки осталось только томительное ожидание момента, когда наконец-то, поднявшись в свою комнату, брошу сумку в угол и плюхнусь на любимую скрипучую кровать.

Суета при получении багажа и часы ожидания вылета в РНД. Несколько дней подряд город окутан туманом, вследствие чего работа аэропорта сильно затруднена.

Почти двое суток без сна валят на ряд металлических сидушек. Вместо подушки, как всегда, - мой любимый огромный шарф.

Тем не менее, наша делегация (далее ***EnergoPowerTeam-Ept!***) полна позитива, решая с безответственными представителями авиакомпании вопросы питания и ненадлежащей выгрузки личных вещей. Это вам не Европа!

\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*

Предыдущий вечер. Прага.

Все места уже знакомы. В планах покупка магнитов, лёгкий ужин и посещение «Пражского Града». За 9 дней устав от постоянной ходьбы, чаще начинаем задумываться о местах, где можно присесть. Так мы даже посетили католическую службу в соборе святого Вита (и познавательно, и лавочки теплые).

Прогуливались возле Карлова моста, спускаясь к реке. В поисках музея Франца Кафки с весьма интересными подвижными скульптурами (на них реально стоит посмотреть) наткнулись «где-то во дворах» на музей современного искусства. Арт-пространство под открытым небом включало инсталляцию каких-то ржавых штуковин, гипсовых истуканов и красную скульптуру долгорукого человека на коне. На языке вертелось только одно слово - «ГЛУБОКО».

Обедали в центре. Ресторан нашли спонтанно. Полуподвальное помещение было довольно уютным, и нам даже предложили меню на русском языке (вместо привычного чешско-английского). От запеченного колена вепря я ожидал реально большего (сбылась мечта идиота, кстати), но колбаски не переставали меня радовать.

Гуляли весь вечер налегке, оставив дорожные сумки в автоматической камере хранения на жд вокзале. Что вышло гораздо дешевле, чем сдавать каждый пакет и сумку в отдельности на автостанции “Florence”, куда мы прибыли воскресным утром из Карловых Вар.

\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*

Выдавшийся выходной день (суббота) между недельной рабочей программой и обратным перелетом домой мы решили провести недалеко от Праги. Выбирали между Дрезденом и Карловыми Варами. Остановились на последних. Во-первых, из нас там до этого никто не был, а во-вторых, хотелось проверить слова известного в узких кругах господина Б. Он утверждал, что Кисловодску далеко до помпезной европейской здравницы.

По мне главный недостаток города – русские (дело вовсе не в патриотизме или его отсутствии). За исключением архитектуры в исторической части города и ценников в кронах, совершенно не чувствуешь себя в центре Европы. Меню, вывески - за редким исключением на Великом и Могучем. Родную речь слышишь у 9 человек из 10 проходящих мимо. Здесь рассказы о знакомых с облкома перемежаются с разговорами о процедурах и прочей медицинской тематикой. Стоя рядом с ними возле геотермального гейзера, чувствуешь себя самым молодым и здоровым человеком во вселенной.

Итак, возвращаясь к Б. и Кисловодску.

1.Не буду вдаваться в состав вод, Нарзан по мне приятнее. Источников в Варах больше, и они геотермальные (встречается температура вод 72\*). Так что тут уж на любителя либо прожженного эксперта.

2.Вокруг расположены горы (ну как горы, холмы не более 600 метров) с лесными насаждениями, характерными для данной местности. Довольно однообразно.

Кисловодск описывать не буду - просто в местном парке надо побывать самому. Одни ручные белки чего стоят.

3.Что действительно является неоспоримым преимуществом - цена вопроса. За те же деньги (если не за меньшие, чем в вышеупомянутом Кисловодске) можно здорово как отдохнуть, так и подлечиться. Плюс Шенген - пропуск в любую точку Европы. Отсюда хоть в Прагу, Берлин, Париж - туров куча.

От Праги мы добирались самостоятельно, сидя в комфортабельных креслах автобуса. В дороге было полно всяких развлекух, начиная от халявного вайфая, заканчивая «странными» фильмами на английском языке.

\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*

ДЕНЬ 1.

Понедельник - день тяжелый, но рабочая программа ***Ept!*** только начинается.

Нами был заказан микроавтобус «Тиграэкспресс», приехавший рано утром на парковку к общежитию. Первый завтрак в местной столовой пропускаем. Утрамбовались и едем на станцию Острава-Свинов забирать оставшихся пассажиров. В распоряжении freewi-fi, однако подключиться не удается. Занимаюсь коллажами сделанных давеча фотографий Праги. Рассветает.

Незаметно для самих себя пересекли Чешско-Польскую границу, о чем можно было догадаться по вывескам на «незнакомом» языке. Вдоль дороги тянутся редкие домики, сделанные в европейском стиле. Удивляет большое количество солнечных батарей на черепичных крышах и отсутствие трехметровых заборов.

Дорожные развязки, и мы въезжаем в Катовиче (или це). Высаживаемся в квартале от жд вокзала. В сравнение с Остравой (оба города промышленные) город выглядит трущобами. Мрачные фасады вокруг, да и само здание станции навевают мысли о постапокалипсисе. Единственная радость - нереально дешевая выпечка, продаваемая в 2-х киосках по соседству.

Возле почты ждем проф. Сладковского. Показался его «Мондео», и мы быстро прыгаем в теплый салон. Едем вдоль путей прямо к самому зданию универа. Останавливаем машину на спецпрофессорской парковке.

Во дворе университета в глаза сразу бросается желтый корпус вертолета. Поднимаемся на кафедру прикладного материаловедения, собственно, деканом которой является вышеупомянутый профессор. Чай за знакомство - и начинается деловая часть.

Первостепенной задачей является обсуждение вопросов международного обмена студентов и пост бакалавров. Так в данном университете проходят обучение наши коллеги из Казахстана. Говорим об актуальности научных направлений нашего вуза и о совместных публикациях в изданиях, имеющих высокий общеевропейский рейтинг.

Переговоры заканчиваются обзорной экскурсией по кафедрам, лабораториям и совместным фото возле билборда с символикой университета.

После обеда направляемся в Краков - самый красивый город Польши( говорят, интереснее Варшавы). Перекусив в киосках с выпечкой (действительно, очень вкусной), мы идем на вокзал покупать билеты на поезд. С английским здесь проблемы, и Дмитрию Владимировичу объяснять приходится «на пальцах».

Билеты на руках - и мы садимся в по-европейски комфортабельный поезд (что-то Сапсаноподобное). Сидячие места с откидными столиками-подлокотниками, розетки для каждого пассажира и прогрессивное информационное табло над входом. Здесь и погода за бортом, название следующей остановки и текущая скорость движения состава (36-42 км/ч - невольно приходят мысли о ВСМ Москва-Адлер).

Пейзажи за бортом не особо радуют. Даже у нас не видел такого плачевного состояния опор как ЛЭП, так и непосредственно контактной сети. Но ближе к Кракову ситуация налаживается. Выходим.

Пройдя через верхний ярус парковки, спускаемся в Галерею-Краков. В России о таком только мечтать. Крупный торговый центр, где есть все, начиная от ресторанов быстрого питания, до бутиков, примыкает непосредственно к зданию вокзала. Что может быть лучше, чем спустить остаток денег в одном из них в ожидании своего поезда.

Скачав на планшет карту города, направляемся по ней к торговой площади. Пообщавшись с местным обывателем на польско-русском, заходим в Марианский костёл. Именно здесь расположен самый большой католический алтарь в Европе.

Местные жители с огромнейшим почтением относятся к Иоанну Павлу 2. Так что практически везде можно увидеть его изображение с цветами и зажженными свечами в память о великом духовном деятеле.

Следуя по Королевской дороге, направляемся в Вавель – княжескую резиденцию, возвышающуюся на холме возле реки Висла. По пути встраиваемся в англоговорящую группу. Над рекой каждые 10-15 поднимается аэростат, в котором для туристов открывается неописуемо красивая панорама города (со стены замка она, поверьте, не хуже).

Понедельник оказался выходным, и посещение музеев было невозможно. Однако сама прогулка во дворе замка оставляет колоссальное впечатление. Обращаем внимание на различие стилей и материалов, которые образуют его стены. Королевская дорога переходит в академическую, проходим по тесным улочкам и вновь возвращаемся к Висле.

Ужин, магнитики - и мы идем в галерею за сувенирами и ожиданием нашего «ТигроЭкспресса». Для себя нашел детскую книжицу на польском и бигмак в местном Шлакдональдсе. И вот опять микроавтобус (но уже с рабочим интернетом) и дорога домой. Усталость, но приятная. За всю поездку Краков произвел на меня самое большое впечатление. Долго не мог подобрать слов, чем же именно.

 ***«Монументальная Средневековость».***

\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*

ДЕНЬ 2

***Энергофаку посвящается.***

Завтракаю в одиночестве (не считая залётных жителей общаги-гостиницы). Первый опыт трапезы у «шведского стола». Наложив в большую плоскую тарелку отварных сосисок, топаю к первому попавшемуся столику, который через минуту был практически полностью заставлен тарелками с салатом, нарезкой, булочками. Налил стакан мультифруктового нектара из кувшинчика. Всем приятного аппетита!

В 8.25 на паркинге возле общаги меня должен ждать Витцлав (надеюсь, правильно написал), один из докторов факультета энергетики. Как всегда опаздывая, выбегаю и вижу человека в больших очках, машущего рукой. Пару фраз на английском - и мы садимся в его синюю видавшую виды Шкоду. Общаемся легко, избавляясь от трудностей перевода фразами на чешско-русском. Собственно, разговоры о доме, наших университетах, работе и о России, конечно же (многие бывали у нас в гостях).

***Ept!*** немного разделилась. Основная группа поехала в университеты Жилины, Брно и Братиславы. А я, собственно, должен был исполнить свое предназначение и познакомиться с предприятиями железных дорог Чехии.

Руководство кафедры Электротехники (насколько я понял, – Стискало), договорившись с одним из инженеров Энергодиспетчерского пункта, отправили меня в самое сердце электрифицированных ЖД Чехии.

Встречаемся с их представителем и заходим в небольшое помещение. Мда, российским размахом тут и не пахнет. И так стратегическая информация, которую добывать приходилось не без труда. Языковой барьер, чтоб его. Ребята знают только чешский. С огромным трудом, пользуясь неведомым Талмудом, переводили на английский. Через пять минут начинаю понимать, о чем речь, причем, на их родном языке (слово «спиночка» до сих пор меня преследует).

И так. ЭЖД у них немного. Электрификация наша (как в Белгороде) - 3,3 кВ, постоянка. Подобных пунктов насчитали всего 10 на всю Чехию. Центрального ЭДП нет. Под управлением каждого находится около 12 автоматизированных тяговых подстанций (вообще без рабочего персонала). Оборудование преимущественно Сименс, в том числе и сами пульты управления. Все выведено на 2 больших жк-монитора и дублируется непосредственно на АРМ.

Ознакомившись со схемами питания-секционирования, попросился посмотреть на железо. После небольшой заминки меня все-таки решают отвезти на ТП-Свинов. Ну и здесь я попадаю в свою атмосферу. Три трансформатора суммарной мощностью 15 кВА. Все остальное оборудование находится внутри помещения в блочном исполнении. Здесь начинается оживленная беседа на чешском. Говорим абсолютно обо всем, начиная от диагностики, заканчивая уставками релейной защиты. Начальник диспетчерского пункта принес на рулонке схемы секционирования. Рассматриваем, общаемся.

Расстаемся с приятными впечатлениями друг о друге. Еще раз убеждаюсь, что профессиональные знания помогают преодолеть любые, в том числе и языковые барьеры!!!

Острава!!!

 Её называют «Стальным сердцем республики». Город расположен в южной (чешской) [Силезии](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B8%D0%BB%D0%B5%D0%B7%D0%B8%D1%8F) на месте слияния рек [Остравице](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D1%86%D0%B5_%28%D1%80%D0%B5%D0%BA%D0%B0%29%22%20%5Co%20%22%D0%9E%D1%81%D1%82%D1%80%D0%B0%D0%B2%D0%B8%D1%86%D0%B5%20%28%D1%80%D0%B5%D0%BA%D0%B0%29), [Одра](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%B4%D1%80%D0%B0) и [Опава](http://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%BF%D0%B0%D0%B2%D0%B0_%28%D1%80%D0%B5%D0%BA%D0%B0%29%22%20%5Co%20%22%D0%9E%D0%BF%D0%B0%D0%B2%D0%B0%20%28%D1%80%D0%B5%D0%BA%D0%B0%29) и является административным центром Моравско-Силезского края.

 С чего начать осмотр города, как не с самой высокой его точки. И вот, припарковав автомобиль на подземной стоянке, поднимаемся на Раднице. Проходим мимо кабинетов местной администрации и лифтом поднимаемся на высоту порядка 80 метров. Покупаем билеты на смотровую площадку, заодно и местные магнитики. Сквозь рабицу наслаждаемся панорамой города, Вицлав параллельно рассказывает о достопримечательностях на уже привычном англо-чешском.

Вдали туманом скрыта Поруба (район, где мы обосновались). Видна набережная реки Остравица, исторически разделяющая Моравию и Селезию. Из-за невысоких многоэтажек торчат шпили костелов. Вокруг много шахт, часть которых до сих пор функционирует. О деятельности других напоминает лишь обилие насыпных холмов повсюду и застывшие во времени гигантские вышки с ковшами. Многие из них стали музеями под открытым небом.

Пока мой спутник разговаривал по телефону, к нам поднялась девушка-экскурсовод (видимо, увидев меня в одиночестве) и на английском начала дублировать уже полученную мной информацию. Она говорила так быстро, что мой мозг не успевал сформулировать достойных ответов, когда она что-то спрашивала, кроме «Йес, Ок, Умху». Но, тем не менее, было довольно интересно слушать.

Спустившись, направляемся на торговую (центральную) площадь. Уже начинаются приготовления к Рождеству. В центре стоит огромная ель, а вокруг лежат, как конструктор, части деревянных павильонов уличных торговцев. Идем на обед. Ресторанчик назывался «Урады». Причем, как я потом увидел, название состояло из 2-х слов.

Остаток дня провожу в одиночестве, бродя по торговым комплексам. Вицлав отправился на лекции (преподаватель все-таки). Полностью выбившись из сил, сажусь на Трам№8 и добираюсь почти до ректорского корпуса «нашего» универа. Обход территории, несколько фоток - и в общагу.

***Спааать!***

\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*

ДЕНЬ 3

Просыпаюсь, не дождавшись будильника. Посмотрев по телеку несколько программ на чешском, топаю в душ.

***Ept!*** снова в сборе, и нас ожидает первый совместный завтрак. С деловым видом подсказываю, где что лежит. Я затарился своими любимыми сосисочками, выпечкой и нектаром. Принес целый чайник кипятка, в который бросил пару пакетиков «овощногу» чая. Дмитрий Владимирович и Виктор Анатольевич пьют кофе. Декану очень импонирует оранжевая овсянка (так и не поняли, из чего эта каша). Делимся впечатлениями о прошедшем дне и быстро обсуждаем стратегию на нынешний.

Впереди первый день Воркшопа, и от нас, собственно, все ожидают выступлений. Основная «ударная сила» - пан Декан. У него приготовлены лекции и презентации и о Ростове, и об университете в целом. А так же о различных направлениях научной деятельности, причем, как его собственные разработки, так и разработки коллег: Жаркова Ю.И, Явны В.А., Осипова В.А. и др.

И так мы двинулись в сторону нового здания факультета Электротехники в поисках ожидающего нас пана Витцеслава Стискало. Через здание библиотеки поднимаемся в относительно небольшую аудиторию. Делаем коллективное фото на фоне плаката NFEI-программы, в рамках которой мы и оказались на данном мероприятии.

Аудитория - в основном студенты (были и постдоки, и представители преподавательского состава). Ответственный за проведение был инженер Гонза - молодое дарование ВШБ. Вступительная речь Стискало - и на кафедру вступает Виктор Анатольевич. Приветствие на чешском, английском, русском - и понеслась! Дмитрий Владимирович параллельно на английском комментирует, но, благодаря наглядности презентаций и ораторскому мастерству Декана, аудитория живо реагирует на материал лекций. Лёгкий кофи-брейк - и снова в бой.

Ближе к обеденному перерыву мне выпадает право выступить с презентацией о себе и студентах нашего ВУЗа. После выступления на английском по просьбе аудитории рассказываю на русском об основных направлениях нашей научной работы (естественно, помня напутствия Семенова об иностранных шпионах). Уходим на обед.

Недалеко от студентов, сидящих в буфете, нас ожидают столики и пара термосов-бидонов с горячим гуляшем. Запивать было предложено безалкогольным пивом, двумя большими спайками, лежавшим на полу.

Возвращаемся назад через «ректорский» этаж. Оформлен он скромно, но со вкусом. Рассаживаемся за круглым столом у декана. Нам предлагают кофе, чай - и встреча с деканом. Обсуждение рабочих вопросов и неформальная беседа. Возвращаемся к воркшопу.

Часть аудитории ушла на лекции по расписанию, сменившись новыми студентами. Финоченко заканчивает оставшийся материал лекций-презентаций, и мы наслаждаемся выступлениями коллег из ВШБ. Организация мероприятия прошла на высшем уровне, оставив в памяти только положительные эмоции.

У нас остается несколько часов свободного времени, которое мы используем, бродя по центру города. Возвращаемся на трамвайчике домой.

«Теория большого взрыва» на чешском, соцсети и первая запись в моём путевом дневнике.

 ***Всем приятного сна!***

\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*

ДЕНЬ 4

Стук в дверь. Контроль, но, как всегда, спускаюсь позже всех. Идем в сторону ректорского корпуса. Стискало показывает стенды с историей университета, гербами и портретами ректоров. Взяв раздаточный материал об университете, выходим к остановке напротив.

Нас уже ждет автобус, а рядом с ним - знакомые лица преподавателей и постдоков. Гонза со своим бородатым напарником тащят упаковки с минералкой, безалкогольным пивом и пакеты с сандвичами. Пересчёт по головам, усадка в автобус. Несколько шуток Витцеслава на чешском, и в прекрасном расположении духа начинаем движение.

В пути нам раздаются багеты (те самые сандвичи) и водичка. Пересекаем несколько старых маленьких городков и реку Остравица. Вдали на фоне холмистых гор виднеются магистральные электросети, сходящиеся к крупной подстанции. Собственно, это и есть первая остановка в нашем маршруте. Оставив вещи, собираемся у автобуса. Нам выдают каски (1 - на 15 человек), Декану выбиваем красную-командирскую.

Данная подстанция принадлежит ЧЕПС (местным электросетям) и после трансформации передаёт энергию в ЧЕС (местная сбытовая компания). Управление, естественно, дистанционное. Однако имеется здание для дежурного персонала. Причем, условия весьма пригодны для жизни (кухня, современные душевые кабины и даже спальни).

В плане техоснащенности оборудование ОРУ на порядок выше, чем на типичных российских подстанциях. Выключатели, разъединители, разрядники, ОПН - всё производства ведущих брендов Siemens, ABB в ярких оранжевых тонах. Трансформаторы 400/110, мощности которых достаточно для обеспечения региона электричеством. Один - производства Украины (говорят, долго искали человека, способного разобраться в техдокументации), второй – немецкий (Siemens везде молодцы). Естественно, народ фотографируется на фоне последнего. Экскурсию проводит человек из центрального энергодиспетчерского пункта (начальник участка) на чешском. Наиболее важные моменты для нас переводит Стискало, хотя в основном все понятно (энергетики же). Удивляет практически стерильная чистота, аккуратно подстриженные лужайки.

Возвращаемся в автобус доедать бутерброды и направляемся к заводу «Хёндэ», расположенному по соседству. Это сравнительно молодое предприятие (построенное в середине нулевых) является крупнейшим поставщиком автомобилей данной марки в Европе. Его территория занимает порядка 16 гектаров.

Нас встречает просторный холл, совмещенный с шоурумом. Пользуясь случаем, оценил продукцию местного производства (по мягкости материала приборных панелей). После презентационного ролика нам раздают жилеты, защитные очки, радио-переводчик и «слухатки».

Нашу группу разбили на 2 части и усадили в вагонетки, которые проехали по основным этапам сборки автомобилей, начиная от штамповки элементов кузова с последующей их сваркой, заканчивая ручным монтажом элементов салона. Не были, пожалуй, только в лакокрасочном цехе. Радио на русском пыталось комментировать происходящее вокруг, с трудом справляясь с помехами в эфире. Запомнился больше всего сварочный цех, где работа манипуляторов рождала в голове сцены из «Терминатора».

После экскурсии нас отводят на традиционный корейский обед. Соевый суп, пара салатов, сладкое и сухое мясо. Ем только рис, конечно же, палочками. Вместо компота -мультифруктовый сок.

Дорога домой. «Россомаха» на планшете. Затем универ, выходим. Спортэдж Стискало - и мы мчим к гипермаркету «Tesco». Под завязку загрузившись рождественскими подарками, на трамвае возвращаемся обратно. По Скайпу связался с домом. Соскучился!

***Рядом с ними только в своих снах…***

\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*\*

ДЕНЬ 5

Программе сегодняшнего дня мы обязаны супругам Новак. Пани Петра договорилась с руководством крупнейшей частной транспортной компании Чехии «AdvancedWorldTransport» о нашей с ними встрече. Программа была разбита на 3 основные части: грузовой терминал «Paskov», музей станции «Каролина» и, собственно, головной офис компании «AWT».

Выехав из Остравы, на одной из заправок мы встретили человека, который вместе с переводчиком (женщиной из бывшего СССР, давно обосновавшейся в Чехии) вёл нашу группу до места назначения.

«Paskov» представляет собой крупный железнодорожный и автомобильный узел, где под открытым небом складируются тысячи многотонных металлических контейнеров. Девяносто процентов грузов - детали для производства автомобилей (вспоминаем «Хёндэ»). Беседовали непосредственно с директором терминала - молодым (в районе 30), но, тем не менее, весьма грамотным логистом, экономистом и менеджером.

Компания была образована в 1952 году и изначально занималась обслуживанием шахт и рудников, владея всеми подъездными путями к ним. А через 10 лет непрерывного развития «AWT» выкупила контрольный пакет акций одной крупной автоэкспедиторской компании, что положило начало интермодальным перевозкам.

На сегодняшний день «AWT» принадлежат 350 километров железнодорожных путей, около полутысячи локомотивов (из которых всего 5 на электрической тяге) и более 3000 вагонов различных конфигураций (обслуживание осуществляется в собственных дэпо).

Немного помёрзнув (меня в очередной раз спас мой шарф), отправляемся в музей, расположенный в старом здании станции «Каролина». Несмотря на железнодорожную тематику, большинство экспонатов посвящено горному делу и восстановлено собственноручно сотрудниками музея. Делаем запись в книге почетных гостей и получаем на память старинные железнодорожные талончики, прокомпостированные на месте.

И вот, наконец, перед нами - восьмиэтажное здание, в котором 2 этажа принадлежат «AWT». Этажа четыре занимает небезызвестная в узких кругах контора «SiemensAG». Поднимаемся вверх, где нас приглашают в просторный офис с большим овальным столом для переговоров (вспомнил почему-то о «Бойцовском клубе»).

К нам присоединяется начальник службы железнодорожных перевозок компании. Презентации, диаграммы, проморолики и раздача брендированой продукции. С нашей стороны - море вопросов (и о зарплатах, конечно). Спускаемся на второй этаж в отдел логистики. Атмосфера неформальная (одни календари с локомотивом и барышнями чего только стоят), но, тем не менее, коллектив погружен в работу.

Мы покинули офис, но наша программа не окончена. Едем в музей автомобилей «Татра». Экскурсию проводят Витцеслав (нереально эрудированный человек) и сам директор музея (его бывший коллега). Не могу оторвать взгляд от «Татраплана». Так же запомнились концепт-прародитель «Битла» и раллийные грузовики. Памятные сувениры в музее по бросовым ценам. По пути домой заезжаем в «горный» город Штрансберг, свободный в это время от туристов. Покупаем местный деликатес «Уши» и направляемся в уютный ресторанчик возле городского парка.

Время паковать чемоданы. Ранний завтрак - и «КИА» Стискало мчит нас на вокзал. Фото на память.

***Прощай, Остравушка!***

\*\*\*\*\*\*\*\*\*

Со второго курса мечтал побывать в Праге. И верно говорят: «Если чего-то сильно хотеть, то это обязательно сбудется». Добавлю от себя: главное- вкалывать!

Трансферный автобус подвёз несколько десятков человек к небольшому трапу, который уперся в дверь «737». Быстро поднявшись по ступеням, народ толпится в проходе меж кресел. Протискиваюсь «к окошку». Располагаюсь поудобнее, используя свой шарф. Стюардесса движется в такт музыки в моих наушниках, показывая основы выживания в экстренных ситуациях. Самолёт подкатывается на стартовую позицию. Сказали, немного будет трясти. Ускорение, легкие перегрузки - и в иллюминатор наблюдаю, как самолёт начинает отрываться от бетонной полосы. Вспоминаю строчки одойа из песен вчерашнего концерта.

*«Билет до Кингстона в один конец,*

*Белоснежные улыбки ямайских стюардесс,*

*Проваливаясь в кресло под прессом невесомости*

*В наушниках данс-холл на полную добавляет радости*

*Билет до Кингстона в один конец,*

*Белоснежные улыбки ямайских стюардесс,*

*Jah bless, пошёл процесс иллюминации небес*

*Жди нас, волшебный лес! Долой стресс!»*

***Удачного полёта!!!***

|  |  |
| --- | --- |
|  |  |
|  |  |
|  |  |  |  |  |

***01.12.2013.***