

[Get a PDF](#)

За Золотым Руном, или Туда и Обратно

1. Предисловие

Файл получен автоматическим конвертированием MS Word в Html, которое никогда красиво работало. Приношу свои извинения за возможные безобразия с форматированием.

По просьбам моих друзей, уже выслушавших эту историю, я решил записать всё как было чтобы, как минимум, не повторять дважды и трижды. Кроме того не исключено, что изложенные здесь сведения могут оказаться интересными и полезными кому-либо в будущем. В этих целях я буду придерживаться документального стиля изложения.

Описанные ниже события в самом деле имели место. Поскольку не указаны здесь лица, в том числе и я, действовали строго в рамках закона, обращаюсь с просьбой к читающим не распространять данную информацию моего ведома.

Данный текст является второй, переработанной версией ранее существовавшего. В нём исправлено несколько ошибок и добавлен ряд деталей не вошедших в первое "издание".

2. Начало.

Итак, исходные данные. Я в Новосибирске. 18.03.2000 к 13-45 московского времени мне нужно прибыть в Москву в отель "Метрополь" для прохождения собеседования об устройстве на работу с представителями компании Microsoft. Встреча, как можно понять, достаточно ответственная. У меня в кармане лежат два билета на самолёт. "Туда" – на рейс 182 компании "Внуковские Авиалинии" с отправлением из аэропорта Толмачёво г. Новосибирска 18.03.2000 в 00:00 местного времени; "обратно" – на рейс 173 авиакомпании "Сибирские Авиалинии" с отправлением в 21-30 москвы того же дня. Предполагается, что стоимость билетов мне будет оплачена.

Самолёт летит от Новосибирска до Москвы 4 часа. О том, как добираться до гостиницы "Метрополь", я имею лишь смутное представление, основанное на информации из Интернета. По моим оценкам, это должно занять не меньше часа. Как выяснилось позже, эта прикидка оказалась слегка даже заниженной.

3. Толмачёво.

Дальнейшая хронология, для единообразия, будет вестись по московскому времени.

18.03.2000 в 00-50 я был разбужен кучей заготовленных с вечера будильников. Сборы мои были недолгими, и уже в 01-45 я стоял на остановке дожидаясь первого автобуса до аэропорта Толмачёво. Моя экипировка состояла из одежды, что была на мне, и моего объёмистого дипломата, набитого в основном тёплым свитером на случай похолодания и Хайнлайном – для чтения в дороге. В карманах "на всякий случай" имелся солидный запас денег, занятого у Александра Лоренца и, как позже выяснилось, давших мне возможность выбраться из практически безвыходного положения.

До аэропорта я добрался легко и вовремя, после чего начались проблемы. Взглянув на табло, я обнаружил, что мой рейс отложен в связи с "неприбытием". (Да, это антиреклама!) На табло задержек было указано,

вылет состоится в 08-00. В принципе, такой вариант меня ещё устраивал, и я находился на самой грани допустимого. Однако в справочном мне сообщили, что это время предварительное и что ничего, собственно, ещё не известно. Как я понял, это могло означать всё что угодно, в том числе и отправление вечером. Сидеть, ждать и тупо надеяться на лучшее я не мог и решил поискать альтернативные варианты.

Такой альтернативой был самолёт рейса 174 АК "Сибирь" с вылетом в 08:40, регистрация на который активно шла как раз в то время, пока я бегал по справочному и обратно. Обратившись в кассы "Сибири", я получил там отговорку, что мест нет, и вялое предложение записаться на тот случай, если они всё-таки появятся. Вот тут я понял, что "приехал". Не позже чем через 9 часов мне кровь из носу надо было быть в Москве, шансы на что выглядели исчезающе малыми.

И вот, когда я стоял и пытался сообразить, что же делать дальше, мне подошёл некий барыга (за незнанием имени я и дальше буду так его звать) и предложил место в кабине пилотов по обычной билетной цене, естественно с доплатой комиссионных. Видимо, он вычислил во мне "потенциального клиента" и понаблюдав за моими метаниями по аэропорту.

Ситуация была такова, что решать приходилось, не откладывая. Мне надо было либо ждать, рискуя опоздать, либо рисковать, но дальше действовать наверняка. Я выбрал второе и принял предложение этого "товарища" предварительно слегка сторговав цену до приемлемой для меня. Сдав билет на 182 рейс, я пошёл вместе с барыгой на лётное поле какими-то ведомыми для него обходными путями.

Засунув в карман комиссионные, барыга передал меня компании технарей, которым, собственно, и полагалось провести меня в самолёт. Получив от одного из них указание держаться в 20 метрах сзади, я со скучающим видом проследовал за ним в уже готовящийся к отлёту ТУ-154, поднялся по трапу и попал в пилотскую кабину. Хочу обратить внимание на тот факт, что при входе находился дипломат, достаточно крупный, чтобы спрятать в нём много чего интересного, однако содержимым моего "чемодана" никто не поинтересовался.

В пилотской кабине мне было предложено временно занять место второго пилота, как я понял – для отвода глаз службе безопасности. Кроме того, мне посоветовали снять мою шапку, красный шарф ("слишком заметен") и вручить фуражку и толстую папку с руководством АК "Сибирь" по проведению полётов. "Посиди, почитай, будто к полёту готовишься". Таким образом, изобразив второго пилота, я провёл минут 10 и успел прочитать много чего интересного. Фуражку надевать я, правда, не рискнул. Лётный состав, находившийся в это время в кабине, относился к моему присутствию абсолютно индифферентно.

Наконец пришёл второй пилот. После этого меня попросили посидеть в подвале, имеющемся, как я обнаружил, под пилотской кабиной. В этом подвале размерами примерно 4 x 2 x 1.5 метра (1.5 – высота) к моменту моего прибытия туда уже находились мои попутчики: два молодых китайца, говорящих, как мне изначально показалось, по-русски. Я уселся на батарею аккумуляторов, над нами захлопнули крышку люка и путешествие началось. Летел в Москву, имея в кармане 128 рублей 80 копеек денег без малейшего понятия, как мне добираться от аэропорта назначения до города и чего будет стоить. Остальные 3800 рублей ушли на оплату "билета".

4. В полёте.

В подвале всё было заставлено оборудованием. Оно было на полу, стенах и даже на потолке; приходилось пригибаться, чтобы обо что-нибудь

удариться. Посреди подвала находился так называемый "чёрный ящик" (я опознал его по надписи), который, как я с удивлением обнаружил, вовсе не чёрный, а красный, имеет почти сферическую форму и покрыт слоем шершавой резины. Я пересел на него.

Первое время попутчики-китайцы доставляли мне изрядное беспокойство. Они громко переговаривались не по-русски, порывались закурить и всё время лапали окружающие железяки. Наконец, после очередной моей попытки выразить жестами фразу "Не кури, а то сработает противопожарная сигнализация" один из китайцев вдруг заявил на чистейшем русском (без акцента), что всё в порядке, фигня и что он уже курил в таком подвале. Второй, как оказалось, тоже маленько шарил по-русски, и контакт наладился.

От работающего оборудования в подвале стоял жуткий шум, так что звук двигателей я скорее почувствовал, чем услышал. Потом начался разрыв. Трясаясь на "черном ящике", больше всего я, однако, почему-то беспокоился о том, чтобы не помять и не испачкать свои брюки, ибо замены у меня с собой не было.

В момент отрыва от земли отклонение вертикали достигло градусов 20, и мы все чуть не посыпались на пол. Тогда же я подумал, что неплохо бы выяснить, можно ли будет в этом подвале дышать, когда мы взлетим повзлёт. Внимательно рассмотрев люк, через который мы сюда попали, я обнаружил, что он не герметичен и что, таким образом, в подвале будет то же давление, что и в салоне самолёта.

Не дожидаясь окончания набора высоты, китайцы полезли в люк для разведки. Рассудив, что теперь терять нечего, я двинулся вслед за ними. В итоге мы все оказались в пилотской кабине. Минут через пятнадцать китайцы увели на свободные места в хвост самолёта (были, значит, места и там таки!!!), а мне стало интересно и я остался с пилотами, против чего никто не возражал.

Кабина ТУ-154 имеет длину 4 метра, ширину и высоту – по 2.5 метра (примерно). Передняя часть закруглена и снабжена массой всяческих приборов преимущественно стрелочных, и элементов управления. В кабине расположено пять кресел. Два рядом впереди, одно посередине чуть сзади от них и одно рядом сзади. На них сидят (о должностях я предполагаю по тому, кто что делал): впереди слева – первый пилот, он же командир; справа – второй пилот; посередине за ними – штурман, он же, предположительно, радист; сзади справа, левым боком к ходу движения – бортинженер (перед ним был ещё один здоровенный пульт с кучей контролов). Сиденье сзади слева свободно, занял я.

Так вот, что я хочу сказать... Вид из пилотской кабины – обалденный. Обзор по горизонтали – градусов 60 и по вертикали, наверное, 20, это при том, что я сидел далеко от окна. Из иллюминатора, конечно, вид шире, но из пилотской кабины зато наблюдается всё, что полагается видеть пилотам. Оно, конечно, самое интересное.

Во-первых, я повидал три встречных самолёта. Для сравнения: в предыдущие свои 27 полётов я видел только один. И впечатления не сравнить. Встречный самолёт становится заметно километров, наверное, за 200 до инверсионному следу. Один из этих самолётов прошёл, как мне показалось, ещё дальше километра от нас. Встречная скорость – 1600 км/час (1000 м/тр). Впечатляет! Потом, что интересно, на фоне неба инверсионный след белый, а на фоне облаков, если смотреть сверху – чёрный. И держится он довольно долго. Так, ближе к Москве, когда всё внизу затянуло сплошной белой пеленой, я обнаружил, что по облакам проходит широкая чёрная полоса. В разговорах экипажа я понял, что это след час назад пролетевшего в Москву "Боинга". Дальше наш самолёт двигался по этому следу.

Поражает, что экипаж, похоже, хорошо знает, какие самолёты, в какое время, куда и откуда летят. Во всяком случае, все встречные маневры моментально опознавались по типу и по маршруту, о чём сообщалось на земле (типа "я такой-то, встретил такого-то во столько"). Впечатление такое, что всё, что над облаками, составляет для пилотов какой-то свой мир, где привычно и знакомо.

За нашим курсом следил штурман. Он первым обнаруживал города, встречные самолёты и поддерживал связь с землёй. (Все переговоры слышно). Полёт, как я понял, шёл короткими перебежками: достигнув крупного города, экипаж определял своё местоположение, общался с диспетчером города, вносил поправки к курсу и летел по прямой до следующего населённого пункта. Правда, большую часть пути земли видно не было из-за облачности. Только раз где-то посередине слегка распогодилось и я увидел внизу Курган. Прикольнее всего сверху смотрелись трубы котельных, шлейфы бедных дыма из которых достигали километровой длины.

Вскоре принесли поесть. Угостили и меня. Во время обеда несколько испугал эпизод, когда кто-то из экипажа обратился к остальным: "Ну что, беленькой?" и все с энтузиазмом согласились. Однако оказалось, что речь шла лишь о минералке... -:) Дальше я немного поспал, а когда проснулся, в Москве оставалось ещё с час полёта. Экипаж вёл переговоры с землёй, чтобы определить аэропорт посадки. Во Внуково, куда мы исходно направлялись, туман и видимость 80 метров (а надо 400 или что-то около того, как я писал в документации). В Домодедово - немногим лучше, ещё где-то (не понял) - тоже самое. В качестве мест для посадки обсуждались: Нижний Новгород, Питер. Вот тут мне уже стало слегка нехорошо: оказаться в Питере со 120 рублями мне совсем не улыбалось. Поэтому я стал более внимательно следить за переговорами. Вскоре выяснилось, что до Питера мы, похоже, не дотянем, как расход топлива оказался выше, чем ожидалось. (Как я предполагал, в связи с большой высотой полёта: 11600 метров.)

Ближе к Москве в Домодедово слегка распогодилось, во Внуково же всё прежнему было пасмурно. Шло жаркое обсуждение, где же садиться. Высказывалось предположение, что во Внуково тоже скоро станет нормально. Проблема, похоже, заключалась в том, чтобы подлететь к Внуково так, чтобы в случае плохой погоды без особых потерь времени сразу двинуться в Домодедово. Дело осложнялось чрезвычайной "забитостью" воздушного пространства Москвы. Подробности обсуждения от меня ускользнули, так как аргументами в нём были в основном непонятные для меня цифры и штурманские карты со схемами аэропортов. Но наблюдать живую работу экипажа было очень интересно. И, может так оно казалось лишь на посторонний, "непосвящённый" взгляд, но работа эта выглядела очень профессиональной. Хотя бы из-за невероятной скорости обмена информацией и согласованности действий экипажа.

Наконец решили всё же лететь во Внуково и начали снижаться. Перед посадкой я закрутил наглухо пластиковую бутылку из-под минеральной воды, что при посадке дало мне возможность по её сжатию оценить давление в кабине самолёта в 0.7 атмосферы.

Во время снижения показания многих приборов начали меняться и я смог опознать среди них измерители высоты, скорости, тангажа ("носового" крепления количества топлива, радиокompас. Следить за посадкой по приборам оказалось весьма интересным делом. Кроме того, преимущества обзора из пилотской кабины оказались настолько существенными, что я буквально локти там класть по поводу отсутствия фотоаппарата. Вид на Москву ранним утром был просто обалденный. Весь город лежал в тумане, этот туман ослепительно блестел на солнце и из него торчали трубы котельных и самые высокие здания. Я разглядел Московский Университет.

Снижение проходило в несколько этапов по командам с земли. Интересно, что при взгляде из кабины наклон самолёта воспринимается гораздо сильнее, чем он есть. Иногда мне казалось, что мы "втыкаемся" чуть ли не под 45° к земле, хотя по приборам выходило не больше 15°.

Ещё обратило на себя внимание, что многие вещи делаются экипажем "на глазок", по ощущению. Так, во время снижения первый пилот включил какую-то систему, на что второй заявил, мол "рано ещё", а штурман сказал, что никуда не пойдёт, потому что ветер. А перед самой посадкой, метрах в 700 от земли, по напоминанию из диспетчерской вдруг вспомнили, что забыли включить "фонарь".

Заход на посадку меня тоже очень впечатлил. Наблюдать, как впереди появляется полоса, как самолёт выходит на неё, снижается – за это не жалко потраченных денег. Сели мы, кстати, не с первой попытки. Когда до земли оставалось 120 метров и мы уже заходили на полосу, из диспетчерской сообщили, что видимость упала (в тумане было видно примерно половину полосы, остальное терялось). Тут же были на всю катушку пущены двигатели, пилот взял штурвал на себя и мы пошли на второй круг. Рывок, кстати, оказался весьма ощутимым, меня заметно придавило. Из многоэтажных матов экипаж понял, что видимость ни фига и не менялась, просто на земле кто-то в последний момент обнаружил, что она плохая, и дал команду на отрыв. Ну, с третьей попытки мы всё-таки сели. Я засёк посадочную скорость: 260 км/ч. Остаток топлива – 7 тонн. (Загрузка то ли 30, то ли 40, не помню). Время захода 08-50.

5. Москва.

Итак, я оказался в нашей славной столице почти без денег, в незнакомом аэропорту, но – с запасом в несколько часов. Прежде всего следовало разобраться с финансами.

Со скучающим видом я сделал первый круг по залу и обнаружил, что в этом месте в 92-м году. Сделав второй круг, я засёк места, где кофейные автоматы и цены в них, справочные и где можно посидеть. Пообщавшись со справочником в гостинице, я выяснил, что отель "Метрополь" расположен у станции метро "Театральная", и что до метро от аэропорта можно добраться автобусом номер 611. Обход, осмотр и опрос привокзальной площади дал следующие сведения: автобус 611 отходит от остановки на противоположной от выхода из зала стороне площади примерно раз в 10 минут; рейс длится 45 минут; проезд стоит 2 рубля. Конечная остановка – станция метро "Юго-Западная".

Вернувшись в зал, я разделил свои жалкие деньги на две ничтожные кучки: на транспорт и еду, кое-как пообедал и попытался прикорнуть перед интервью, ибо в самолёте мне выспаться, против ожидания, почти не удалось. Обычно днём мне заснуть очень трудно, но тут, видимо, сказалось "походное состояние" и я практически вырубился часа на три.

На остановку я пошёл в 12-20, рассчитывая быть у "Метрополя" к 13-00. Автобус подошёл быстро, набился плотно, и мы двинулись.

Поездка длилась, как и было обещано, 45 минут. Вход в метро находится непосредственно напротив остановки на противоположной от неё стороне. Путешествие под землёй заняло минут 25, что оказалось дольше ожидаемого. Наблюдал много москвичей. Девушки почти все одеты очень красиво, со вкусом, а мужчины от наших почти не отличаются. Только вязаных шапочек "а-ля гопники" почти никто не носит. Что мне не понравилось, так это ощутимый снобизм встреченных москвичей. Спросишь у него что-нибудь, он, конечно, объяснит

но рожу скривит как у дверной ручки, словно ты его невесть о чём попрощай. После пары попыток я обнаружил, что гораздо приятнее общаться с пожилыми москвичами, они повежливее и город свой лучше знают. Рекомендую.

6. "Метрополь".

У названной гостиницы я оказался примерно в 13-35. Сначала никак не мог понять, где у неё вход. Потом мне указали на эдакую стеклянную веранду со стороны, противоположной обращённой к метро. Центральная часть "Метрополя" представляла собой нечто, на мой взгляд, сплошное и стеклянное, по бокам же я обнаружил пару дверей с ручками. Войдя, я увидел впереди ещё две двери, тоже без ручек. Когда я подошёл к первой из них, приготовившись толкнуть её, дверь неожиданно сама открылась. Догадавшись, что я имею дело с "умной" техникой, третью дверь я миновал уже без проблем.

Сразу слева от двери располагается гардероб, где я разделся, после чего был направлен портье к лифту. Вах! Какой это был лифт! По сравнению с моим 600-й "Мерс" выглядит обшарпанным "Запорожцем". Внутри всё в зеркалах, а плавность хода живо напомнила мне утреннее путешествие на самолёте. Вообще, роскошь "Метрополя" мне трудно описать без матов. Как в анекдоте про Будённого: "Посмотришь направо – мать! Поглядишь налево – ох, едешь в коромысло!!"

Поднявшись на один этаж, я прямо напротив обнаружил указатель отсюда, следуя за стрелками, добрался до "Dostoyevsky Zal", где и была назначена встреча. Мои часы показывали 13-41. Дверь была закрыта: рано. Усевшись в кресло, я стал ждать.

Через несколько минут подошли остальные претенденты. Всего их оказалось пятеро. Кто откуда выяснить не успел, лишь у самого общительного удалось узнать, что он – приезжий. Но тут пришла Кристи и оно началось...

7. Interview.

Сразу должен разочаровать тех, кому интересно послушать заданные вопросы. В ходе встречи я подписал соглашение, одним из пунктов которого было требование не раскрывать содержание нашей беседы, поэтому передаю лишь общие впечатления и описание обстановки.

Для интервью был снят, я даже затрудняюсь это назвать, коридор, пожалуй, или точнее холл, из которого шесть дверей вели в шесть различных комнат. В первой мы сидели все вместе, там мы получили общую информацию, кучку документов на ознакомление и подпись. Процесс подписывания документов с течением времени прерывался приходом одного из рекрутеров, который называл имя желаемого им человека и уводил общаться в одну из оставшихся комнат. Число претендентов, рекрутеров и комнат совпадало (пять), что было очень удачно (а может, оно было следствием мудрой подготовки со стороны Microsoft, не знаю). В каждой комнате размером примерно 7 x 6 x 4.5 метра стоял лишь шикарный стол и пара мягких стульев. Мне было даже как-то неуютно себе от такого обилия пустого пространства и роскоши. Беседа сводилась к ответу на вопросы "на общее соображение" и к написанию в лежащем на столе простом блокноте ответов на предлагаемые задачи по программному коду. Написанное мною, аккуратно отрывалось и оставалось у рекрутеров. Каждая беседа длилась около 55 минут.

Я принципиально писал всё стержневым карандашом, во-первых, потому, у него есть резинка и можно легко подправлять косяки, а во-вторых, желания выделиться. Из тех же соображений я постарался одеться хотя бы прилично, но так, чтобы отличаться от собравшейся публики, и мне это, кажется, удалось.

Что мне понравилось, так это приятность общения. Я понимаю, конечно, что это всего лишь вежливость, но вежливость, возведённая в принцип и отточенная многолетней практикой. Тебе улыбаются, с тобой шутят, при первой встрече обязательно здороваются за руку, норовят пропустить первым в лифт, дверь, по окончании беседы заявляют, что было очень приятно общаться с тобой. Если тебе случается спорить фигню, делают вид, что ничего не заметили. Всё это настолько заразительно, что без всяких усилий начинаешь сам вести себя аналогичным образом. Кажется, если с такой вежливостью тебе пошлют куда подальше, пойдешь с удовольствием.

Интервьюеры даже пытались шутить со мной. Так, один из них предложил мне выпить водки, на что я заявил, что "не пью на работе и во время экзаменов" (и мы стали пить чай). Другой, приведя меня в комнату для собеседования, остановился перед портретом Льва Николаевича Толстого на стене и глубокомысленно поинтересовался, как звучит его имя по-русски. Я сказал, что "Lev", перевёл это как "Lion", а затем обнаружил по бэджик мужике, что его самого зовут Лео. Посмеялись.

Вспоминая прошедшее телефонное интервью, где я лажался во весь рот из-за плохого английского, я сильно опасался аналогичных проблем и в следующий раз. Однако при живом общении всё оказалось гораздо легче и приятнее. Первые полчаса ещё было слегка напряжно, а потом что-то включилось и просто перестал замечать, на каком языке идёт общение. Иногда, например, случалось прямо посреди речи вдруг забыть какое-нибудь важное слово; если не удавалось быстро подобрать синонима, я принимался объясняться рисунками или отчаянной жестикуляцией, после чего нужное слово мне обязательно подсказывали. От такого общения я настолько "влип" в английский, что почти чуть не заговорил на нём в метро, пытаюсь выспросить дорогу.

В приглашении мне написали, что интервью будет длиться от трёх до четырёх часов. Однако мне (и, кажется, всем остальным) пришлось выдержать по 5 интервью, то есть 5 часов. Каковы будут результаты, мне сказать затруднительно. Одному мужику я ответил неплохо (на "4"), ещё двум блестяще, они чуть не прыгали, и ещё двум – совсем плохо. Правда, я в конце концов написал то, что они хотели, но после многочисленных пинков и подсказок с их стороны. Хуже всего было с последним. Это был менеджер проекта Microsoft Visual C++, он мне дал свою визитку, но я под конец уже настолько затраханый, что забыл её забрать. Не знаю, что он обо мне подумал. Может, что я вообще такой тупой, что не понимаю, зачем нужна визитка. Кроме усталости, меня уже начали отвлекать мысли об обратном пути, ибо время подходило к 19-00, а я подсчитал, что, чтобы успеть на самолёт, мне нужно вылезти из "Метрополя" не позже 19-20. Мужик, кажется, заметил, что меня плющит, и осведомился о причине. Я объяснил, что только сегодня прилетел из Новосибирска и уже устал. Узнав, что лететь 4 часа, высказался в том смысле, что это долго; потом спросил, сколько это будет поездом. Я ответил, что 52 часа. Легкий шок. Когда же (уже после окончания интервью) он узнал, что мне сегодня ещё лететь обратно и до самолёта ещё 4 часа... В-общем, на его лицо было приятно взглянуть.

Наилучший общий язык мы нашли с одним парнишкой, который, как я понимаю, пришёл в MS из науки. У него даже чувство юмора оказалось вполне на высоте. Во всяком случае, шутку про теоретика, которого просят рассчитать устойчивость стола с четырьмя ножками, он весьма оценил. Вообще

большинство рекрутеров были молодые, лет по 25-30, самый старший последний, тому где-то 35-40, наверное.

Однако всё на свете кончается, и в 19-05 со мной распрощались, пообещав сообщить результаты по e-мэйлу.

8. Обратный путь.

Собственно, здесь ничего особо интересного уже не происходило. Правда, мне казалось, что я рискую опоздать и на обратный самолёт (что было бы достойным завершением дня!), но, к счастью, мне удалось прибыть на посадку почти за полчаса до окончания регистрации. Для справки: от "Метрополя" до Внуково можно добираться тем же путём, что и обратно, то есть сначала попасть в метро на станцию "Театральная", с неё пешком дойти до станции "Охотный Ряд" (это на другой ветке), оттуда ехать до станции "Павелецкая-Западная", она же конечная... Выбравшись на поверхность, вы оказываетесь на конечной остановке автобуса 611, который за ~45 минут довозит до аэропорта Внуково (тоже конечная).

Стоя в автобусе, я в очередной раз поймал себя на мысли, что, несмотря на нервотрёпку, во всей этой "жизни на грани" есть некие приятные ощущения... по крайней мере, когда всё достаточно успешно заканчивается.

Ещё добираясь до Москвы в пилотской кабине, я выяснил, что вечерний рейс назад летит этот же самолёт с тем же экипажем. Поднимаясь на борт, я предвкушал встречу со знакомыми лицами, но, увы, публика там была уже другая... А может, я их не узнал.

Самолёт вылетел по расписанию в 21-30. Поспать на обратном пути мне не удалось из-за чрезвычайно общительного попутчика. Зато удалось хорошо поужинать (пообедать? Я к тому моменту уже совсем запутался). Нет, кормить там в самом деле шикарно. Авиакомпания "Сибирь", действительно рекомендует. Хорошо кормят, вовремя летают. Правда, "зайцев" возят... Ещё, как я выяснил, у них есть автобус, **бесплатно** развозящий по городу пассажиров прямо от самолёта. Правда, до Академгородка этот автобус не шёл, так что пришлось ждать другого, серийного.

Приземлились мы в 01-10, то есть практически через сутки после начала моей эпопеи. Сразу после посадки объявили: всем ждать, при вылете будут показывать билеты и документы. Надо полагать, что до кого-то всё же дошла информация о провозе "зайцев". Подобная проверка в Москве стоила бы мне денег, но я не знаю чего. Однако на этот раз все мои документы были в порядке и, гордо помахав ими перед сотрудниками правоохранительных органов, я спустился с родную новосибирскую землю. С 50-ю рублями в кармане.

Проходя через зал ожидания, я вновь встретил там барыгу, загнавшего меня "место в первом ряду". Этот кадр моментально узнал меня, весь расплылся в улыбке: "Как дела, мол?". Я сказал, что ОК.

Но даже завершить своё путешествие по-человечески мне не удалось. Когда я топтался на остановке, дожидаясь первого 108-го автобуса, ко мне вдруг подкатил какой-то товарищ на чём-то вроде японского варианта на "Рафика" и поинтересовался, не в Академ ли мне. Я сказал, что в Академ не поеду, предложил за проезд двадцатку в надежде отвязаться (ибо такси до Академ стоит оттуда рублей 250-300). К моему изумлению, мужик согласился. Тут же мне не оставалось ничего другого, как лезть в салон. Затем мы отъехали в сторону, минутку постояли и в тачку набились ещё три человека, все — знакомые и знакомые водилы, который, оказывается, приехал их встречать. Надо полагать, что он меня просто узнал на остановке, хотя его появление вызывало у меня лишь крайне смутные ассоциации.

Вот так 19 марта 2000 года в 06-50 я вновь оказался дома, смотавши Москву и обратно за 30 часов, успев проверить свои дела, да еще обзаведясь набором наплохих впечатлений.

12.10.2
(оригинально 21.03.2

===

Text Author(s): Eugene Bobukh === Web is volatile. Files are permanent. **Get a copy:** [[PDF](#)] [[Zipped HTML](#)] === **Full list of texts:** <http://tung-sten.no-ip.com/Shelf/All.htm>] === **All texts as a Zip archive:** <http://tung-sten.no-ip.com/Shelf/All.zip>] [mirror: <https://1drv.ms/u/s!AhyC4Qz62r5BhO9Xopn1yxWMSxtaOQ?e=b1KSiI>] === **Contact the author:** h o t m a i l (switch name and domain) e u g e n e b o (dot) c o m === **Support the author:** 1. **PayPal** to the address above; 2. **BTC:** 1DAptzi8J5qCaM45DueYXmAuiyGPG3pLbT; 3. **ETH:** 0xbDf6F8969674D05cb46ec75397a4F3B8581d8491; 4. **LTC:** LKtdnrau7Eb8wbRERasvJst6qGvTDPbHcN; 5. **XRP:** ranvPv13zqmUsQPgazwKkWCEaYecjYxN7z === **Visit other outlets:** Telegram channel <http://t.me/eugeneboList>, my site www.bobukh.com, Habr <https://habr.com/ru/users/eugenebo/posts/>, Medium <https://eugenebo.medium.com/>, Wordpress <http://eugenebo.wordpress.com/>, LinkedIn <https://www.linkedin.com/in/eugenebo>, ЖЖ <https://eugenebo.livejournal.com>, Facebook <https://www.facebook.com/EugeneBo>, SteemIt <https://steemit.com/@eugenebo>, MSDN Blog https://docs.microsoft.com/en-us/archive/blogs/eugene_bobukh/ === **License:** Creative Commons BY-NC (no commercial use, retain this footer and attribute the author; otherwise, use as you want); === **RSA Public Key Token:** 33eda1770f509534. === **Contact info** relevant as of 7/15/2022.

===