

К.А. Корняков

В МОРЕ — ДОМА, НА БЕРЕГУ — В ГОСТЯХ

Записки моряка дальнего плавания



Клавдий Корняков

**В море – дома, на берегу
– в гостях. Записки
моряка дальнего плавания**

Издательский дом «Сказочная дорога»

2015

УДК 821.161.1-311.6
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

Корняков К. А.

В море – дома, на берегу – в гостях. Записки моряка дальнего плавания / К. А. Корняков — Издательский дом «Сказочная дорога», 2015

ISBN 978-5-4329-0081-4

К.А. Корняков с детских лет мечтал быть моряком дальнего плавания, хотя детство и юность его прошли в глухой архангельской деревне Новошино. Окончив в деревне семилетнюю школу, в Красноборске – среднюю, он поступил в Архангельскую мореходную школу на радиотехническое отделение, после окончания которой двадцать лет работал на судах заграничного Северного морского пароходства радистом, начальником судовой радиостанции, 1-м помощником капитана. Книга представляет собой увлекательный рассказ о мечте юности, ставшей явью, – о судьбе моряка, побывавшего во всех крупных городах-портах Китая и Вьетнама, Египта, Ливана и Алжира, Бельгии, Англии, Финляндии и Германии, Голландии, Италии и Греции и других стран. Это и рассказ о штормовых буднях и о членах экипажей кораблей, с которыми сводила автора судьба. Книга хорошо иллюстрирована.

УДК 821.161.1-311.6
ББК 84(2Рос=Рус)6-44

ISBN 978-5-4329-0081-4

© Корняков К. А., 2015
© Издательский дом «Сказочная дорога», 2015

Содержание

Мечта сбылась. Учеба в мореходной школе	7
Морская практика на судах Северного морского пароходства	15
Конец ознакомительного фрагмента.	17

Клавдий Александрович Корняков
В море – дома, на берегу – в гостях.
Записки моряка дальнего плавания

© Корняков К.А., 2015

© Издательский дом «Сказочная дорога», оформление, 2015

* * *



Автор выражает благодарность начальнику Северного морского пароходства А.М. Брынцеву за оказанную помощь в издании книги

Мечта сбылась. Учеба в мореходной школе

Мое детство и юность прошли в северной деревне Новошино Архангельской области. О нашей деревне впервые упоминается в исторической литературе в 1549 году. Расположена она на берегу реки Устья, которая впадает в реку Вага, а она – в Северную Двину.

Мои земляки построили ее в глухом лесу, вдалеке от каких-либо транспортных коммуникаций. До Северной Двины по тайге и болоту около 40 километров.

Мой отец Корняков Александр Петрович – участник Финской войны и Великой Отечественной войны 1941–1945 годов, погиб на Карельском фронте 20 мая 1942 года. Мама, Корнякова Екатерина Петровна, всю свою жизнь не покладая рук трудилась в колхозе, умерла в возрасте 84 лет.

Растила она нас с сестрой Галей одна и всегда нам говорила, что она примет все меры, чтобы дать нам хорошее образование, и при этом говорила нам, чтобы мы честно и добросовестно работали, – и вокруг нас всегда будут хорошие люди. И я, и сестра мамин наказ выполнили с честью.

В нашей деревне не было ни электричества, ни радио. До 7 класса уроки мы делали при освещении лучиной, а позже – керосиновой лампой.

Мой двоюродный брат Корняков Аркадий – участник Великой Отечественной войны. Войну закончил на Дальнем Востоке победой над японцами. В армии он был связистом. Приехал домой с фронта и привез с собой какие-то радиодетали, из которых мы с ним сделали детекторный радиоприемник. Поставили высокую антенну (около 20 метров), на чердаке дома подсоединили ее к детекторному приемнику и, не веря своим ушам, услышали через наушники Москву. С этого момента я решил стать радиоспециалистом.

В том же 1945 году приехал в деревню в отпуск Ананьин Андрей Павлович, капитан 1 ранга, начальник политотдела штаба Черноморского флота, – в красивой морской форме с кортиком и с множеством боевых наград. Вот он и вдохновил меня стать моряком. Мы в школе часто «ползали» по карте, давая друг другу задание – найти на карте какой-то город, море или – откуда берет начало та или другая река... Других возможностей узнать что-то о море не было: как я уже сказал, в деревне не было ни электричества, ни радио. В основном мы пропадали в избе-читальне, которая находилась в здании сельсовета. В избе были газеты, журналы и небольшая библиотека. Конечно, небольшая библиотека была и в школе. Я сейчас не могу объяснить, почему все наши фантазии «крутились» около моря. Мы делали маленькие кораблики и пускали их по деревенским ручьям, а весной строили деревянный плот, на котором плавали в период весеннего разлива реки Устья в нижней части деревни. Вот так постепенно осуществлялась наша мечта. Как-то так получилось, что я один громко заявил, что моя мечта – быть моряком, и от этой мечты все годы ни на шаг не отступил.

В 1954 году окончил 10 классов Красноборской средней школы и решил поступать на радиотехническое отделение Архангельской мореходной школы ММФ СССР. Подготовил и отправил все документы в приемную комиссию и стал ждать вызова. А пока работал в колхозе на заготовке сена. После окончания средней школы Алик Ананьин также подал документы для поступления в Мурманское высшее мореходное училище рыбного хозяйства. Но, к сожалению, ему не удалось сь быть моряком. Несколько позже, окончив военное училище и военную академию, он стал офицером советской армии, вышел на пенсию в звании подполковника.

И вот первая радость: вызов пришел! Я стал быстро собираться. В сельсовете взял справку, что я житель деревни Новошино (вместо паспорта, в те годы паспортов не давали). Рано утром с большим деревянным чемоданом пошел пешком 39 километров до пристани «Пермогорье» на Северной Двине. До этого я нигде не бывал, кроме райцентра Красноборск. Купил билет палубного класса на пароход «А. Пушкин» и через 1,5 суток прибыл в Архан-

гельск. Нашел мореходную школу, представился дежурному офицеру, показал все документы и вызов. Он меня устроил в слесарную мастерскую и сказал, чтобы завтра в 09:00 я прибыл в санчасть, прошел медицинскую комиссию и после этого прибыл в мандатную комиссию. После всех испытаний я был зачислен на 1-й курс радиоотделения Архангельской мореходной школы. Мне выдали соответствующие документы и сказали, что я могу ехать домой. В школу прибыть 30 августа 1954 года.

Вернувшись домой, сообщил маме, что я стал курсантом Архангельской мореходной школы – большая радость для всей нашей большой родни. И многие деревенские друзья были искренне рады за меня.

Я же опять пошел работать в колхоз.

30 августа прибываю на учебу. Наша группа была сформирована в количестве 30 человек.

Это было прекрасное учебное заведение с различными учебными классами для подготовки радиоспециалистов для судов заграничного плавания. В мореходной школе мы изучали азбуку Морзе, в радио-классе учились работать на ключе. Кроме этого, изучали устройство радиоприемников и радиопередатчиков.



На занятиях по радиodelу в Архангельской мореходной школе. На переднем плане: преподаватель Н.С. Кондратьев, справа налево: В. Никитин и К. Корняков

Дисциплину «Радиodelо» нам преподавал опытный наставник Николай Сергеевич Кондратьев. В соответствии с программой изучали устройство электрорадионавигационных приборов, таких, как радиолокатор, радиопеленгатор, гирокомпас, эхолот и лаг.

Электрорадионавигационные приборы преподавал замечательный педагог Борис Васильевич Подобрий, грамотный инженер, выпускник радиотехнического факультета Ленинградского высшего инженерного морского училища имени адмирала С. О. Макарова. Морское дело, флажной семафор, устройство корабля, судовождение преподавали опытные моряки Христофор Михайлович (фамилию не помню), Иван Иванович Маевский, Виктор Михайлович Третьяков. Политические науки преподавал Николай Романович Воронин, замполит, а затем начальник школы. Два года упорно изучали английский язык, без знания которого нельзя быть радистом.



В кубрике жило 19 человек. На переднем плане: Г. Корзников, за ним (слева направо): К. Корняков, А. Цыдзин); стоят (слева направо): Н. Балукон, Д.Шадрин, К. Кичигин. Архангельская мореходная школа. 1955 г.

Весь радиообмен с иностранными береговыми радиостанциями велся только на английском языке, и даже радиокод составлен на английском.

Прежде чем направить на плавательскую практику, нас подробно ознакомили, что такое «Радиостанция судовая». Это комплекс приемно-передающей аппаратуры, обеспечивающий радиосвязью суда каботажного и заграничного плавания, как между собой, так и с береговыми радиостанциями. На радиостанцию судовую возлагается передача и прием навигационных и метеорологических сообщений, сигналов тревоги, бедствия, срочности и безопасности, обмен аварийной, служебной и частной корреспонденцией по диспетчерским, эксплуатационно-техническим, коммерческим, общественно-политическим и другим вопросам.

Для этой цели радиостанции судовые оборудуются соответствующими навигационными, эксплуатационными, аварийными и другой специальной радиоэлектронной аппаратурой и приборами. Для определения состава радиоэлектронного оборудования все морские суда классифицируются по району и дальности плавания на суда неограниченного мореплавания с удалением от берега свыше 100 миль и суда ограниченного мореплавания с удалением от берега до 100 миль и суда прибрежного плавания с удалением от порта-убежища до 20 миль.

В СССР разрешение на установку и эксплуатацию судовых радиостанций выдавала Государственная инспекция электросвязи при Министерстве связи СССР. Надзор за техническим состоянием оборудования судовой радиостанции осуществлял Регистр СССР, который ведал классификацией морских судов и выдавал им документы на право плавания, в том числе радиотелеграфное и радиотелефонное свидетельства безопасности.

Все судовые радиостанции имели позывные сигналы из международных серий, выделенных стране.

Обслуживание радиостанций судовых осуществлялось судовыми радиоспециалистами, имевшими соответствующий диплом.

Для обеспечения связи между судами и берегом радиостанциями при нахождении судна в различных районах в морской международной радиослужбе установлено время работы радиостанции судовой, т. е. продолжительность и единое время несения радиовахт. Вся корреспонденция, передаваемая и принимаемая судовой радиостанцией, в морской подвижной службе СССР делилась на 6 категорий срочности: вне категории, внеочередная, правительственная, весьма срочная, срочная, обыкновенная. Все сигналы бедствия, сообщения о бедствии с других радиостанций, а также сообщения, которым предшествуют сигналы срочности и безопасности, являются внеочередными и обрабатываются раньше другой внеочередной категории.

В соответствии с международным регламентом радиосвязи и правилами эксплуатации радиостанций морского флота все радиостанции судовые должны иметь утвержденный перечень документов и среди них – вахтенный журнал. В этот журнал заносят с указанием времени регистрации следующие данные: полностью все сообщения, касающиеся извещений о бедствии; срочные сообщения и сообщения о безопасности; несение вахты на международной частоте бедствия в периоды молчания; сообщения, которыми обмениваются судовые и береговые радиостанции; различного рода служебные замечания (инциденты); начало и конец каждого периода работы судовой радиостанции и другие сведения, предусмотренные правилами радиосвязи морской подвижной службы.

После окончания 1-го курса нас направили на плавательскую практику на суда Северного морского пароходства.

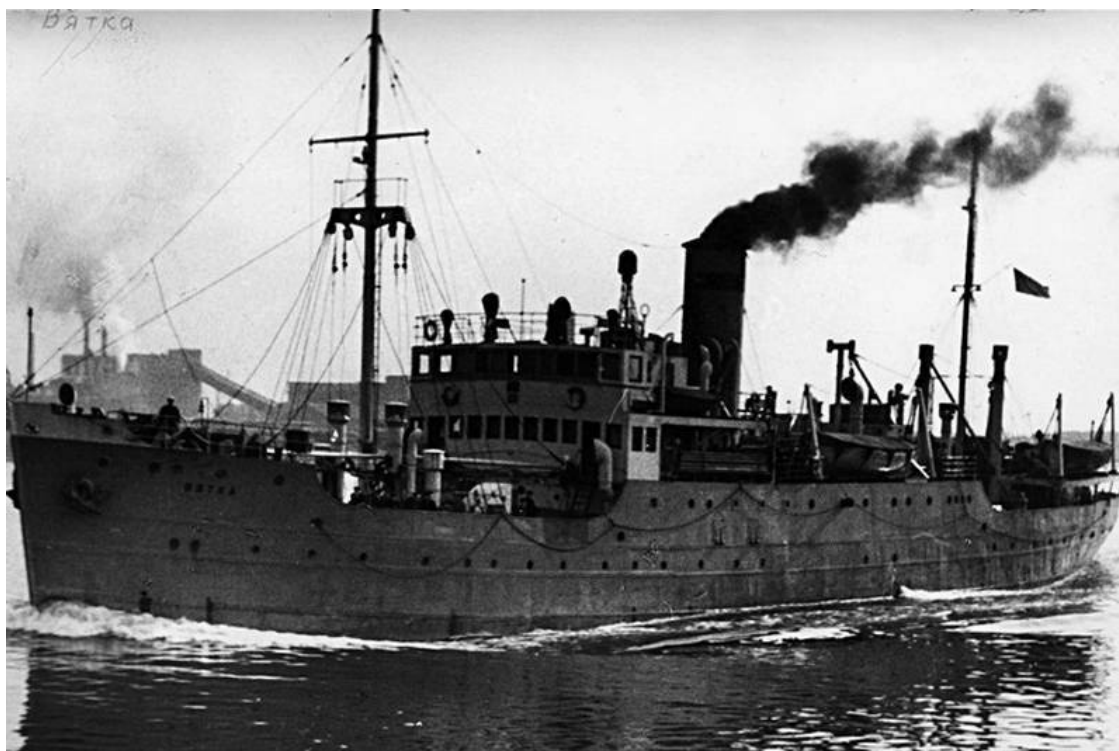
Мы с Генкой Корзниковым попали на пассажирский пароход «Вятка», который ходил по линии Архангельск – Мезень.

Пароход «Вятка» построен в феврале 1930 года в Италии. Водоизмещение – 1420 брт, чистая грузоподъемность – 590 т, длина – 72,80 м, ширина – 10,64 м, высота борта – 6,2 м и осадка – 3,57 м.

Принимает на борт 38 пассажиров 1 класса, 120 пассажиров 3 класса и 60 палубных пассажиров. Мощность паровой машины – 1100 л. с. на угле, скорость хода – 11 узлов, экипаж – 37 человек.

Приказом по Управлению Совторгфлота Северного морского бассейна от 18 мая 1931 года за № 227 пароход «Вятка» с 28 февраля 1931 года считался включенным в списки судов Северного управления ВОМТ.

По апрель 1932 года судно совершало рейсы на Мурманском направлении.



Пароход «Вятка»

Пароход «Вятка» был приписан к порту Архангельск. До начала Великой Отечественной войны обслуживал в основном каботажные пассажирские линии по Белому и Баренцеву морям.

В 1934 году ходил на Шпицберген, доставляя в порт Баренцбурга пассажиров и грузы. В 1936 году в пароходстве отмечали инициативу экипажа парохода «Вятка», который по-стахановски вместо положенного груза в 2500 т стал брать в рейсы 2670 т.

Во время Советско-финской войны 1939–1940 гг. судно использовалось в качестве транспорта. После заключения мира приказом начальника Северного государственного морского сухогрузного и пассажирского пароходства от 7 мая 1940 года за № 162 пароход «Вятка» с 31 марта 1940 года считался принятым из аренды Военвезда в ведение Севгосморпароходства в Мурманске.

С этого же числа судно вводилось в эксплуатацию под руководством Мурманпароходства.

С началом Великой Отечественной войны «Вятку» в течение двух недель переоборудовали в госпитальное судно. 9 июля пароход передали медицинской службе Северного флота. С 29 июня 1941 года он был включен в отряд санитарных транспортов Беломорской военной флотилии Северного флота под названием «ГС-2».

Штатная эвакуационная емкость определена в 100 человек. Имелись операционная и перевязочная. Медицинский персонал – 2 врача, 10 медсестер и 13 санитаров.

С июля 1941 года «Вятка» вывозила из Кандалакши раненых на Карельском фронте, а обратно доставляла воинские грузы, солдат и рабочую силу, направляемую на строительство оборонительных сооружений.

В 1941 году судно совершило 21 рейс. В летнюю навигацию 1942 года сделано только три рейса с ранеными (доставлено из Кандалакши 1273 человека). Необходимость большого количества транспортов для перевозки раненых отпала. В связи с этим санитарный транспорт «ГС-2» в августе 1942 года был расформирован, а судно приказом начальника Северного государственного морского сухогрузного и пассажирского пароходства от 13 августа 1942 года за № 231 принято от Беломорской военной флотилии в ведение СГМП.

В сентябре 1942 года под прежним названием «Вятка» пароход был привлечен для перевозки войск в Арктику. 19 сентября он в составе первого эшелона транспортов доставил в губу Белушья часть личного состава Новоземельской военно-морской базы.

С 7 февраля 1943 года в составе военизированных транспортов Беломорской военной флотилии пароход «Вятка» в течение навигации 1943 года перевозил грузы и военнослужащих в конвоях: «ИБ-30» – из Иоканьги в Архангельск (август) и «БА-25» – из Северодвинска (Молотовск) в Нарьян-Мар (сентябрь – октябрь).

Зимой 1943–1944 года пароход находился на ремонте.

Зимой 1944 года осуществлял перевозки людей и грузов между Мурманском и Печенгой, доставил в Северную Норвегию подразделения норвежской освободительной армии.

В 1945 году экипаж парохода «Вятка» приступил к мирной службе.

В ноябре этого года для оказания помощи МГМП пароход вышел на грузопассажирские линии Кольского залива (в Озерко и Териберку).

В 1946 году он должен был обслуживать Канино-Чешскую линию, но эти рейсы отложили до первой половины июля, так как пароход задержался в Мурманске.

В ноябре 1946 года за успешное выполнение заданий Государственного Комитета Обороны пароход получил на вечное хранение Почетный вымпел Народного комиссариата морского флота СССР.

В соответствии с приказом ММФ за № 133 от 18 апреля 1947 года он в 1947 году эксплуатировался на Канино-Чешской линии, а по приказу ММФ за № 159 от 19 апреля 1948 года в 1948 году – на Мезенской линии. В 1948 году текущий ремонт судна продлился до 10 мая.

По состоянию на 13 мая 1949 года пароход «Вятка» имел 152 пассажирских места. В 1949 году текущий ремонт был проведен до 15 мая, и по приказу ММФ за № 149 от 30 марта 1949 года пароход выполнил на несрочных линиях: на Онежской – два рейса, на Мезенской – три рейса, на Терско-Кандалакшской – два рейса, на Канино-Чешской – три рейса и на несрочных линиях смешанных направлений – восемь рейсов. С 16 мая 1951 года работал на Мезенской линии.

Однако с годами пароход старел. Во исполнение приказа ММФ за № 56 от 12 февраля 1955 года была назначена комиссия пароходства совместно с представителями Регистра для осмотра технического состояния некоторых судов, в том числе и «Вятки», для определения дальнейшего использования. Осмотр в мае 1955 года подтвердил возможность дальнейшей ограниченной эксплуатации парохода. В январе 1960 года «Вятка» была выведена из эксплуатации и исключена из списков судов ММФ.

Вот на таком героическом пароходе нам посчастливилось проходить первую в жизни плавательскую практику.

Капитаном парохода был Владимир Дмитриевич Самбурский.

Несколько слов о капитане морского судна.

Капитан – морской термин, означающий должностное лицо, возглавляющее экипаж гражданского судна и несущее ответственность за его действия. В штатной ситуации необходимым и обязательным считается обладание судоводительским образованием и наличие морского звания капитана (штурмана) дальнего плавания или капитана (штурмана) малого плавания; капитан – представитель судовладельца и грузовладельцев в отношении долгов и исков, обусловленных нуждами судна, груза и плавания, при отсутствии их иных представителей.

Он также несет ответственность за управление судном, в его обязанности вменяется обеспечение безопасности плавания, поддержание порядка на вверенной ему командованию плавающей единице, предотвращение всякого вреда ей, людям и грузам. Распоряжения капитана в пределах его полномочий обязательны для исполнения всеми лицами, находящимися на судне. Он вправе изолировать любое лицо, чьи действия угрожают безопасности судна и людей,

и проводить дознание в случае совершения преступления на борту. Контролирует прием и увольнение членов экипажа, применяет меры поощрения и взыскания, выполняет нотариальные функции на судне (при рождении, смерти, составлении завещания и т. д.). Организует аварийно-спасательные работы при получении сигнала бедствия с другого судна, возглавляет борьбу за живучесть судна (своего); а при необходимости – оставляет его последним, захватив судовую, машинный и радиотелеграфный журналы, карты рейса, документы и ценности. Капитан судна сохраняет свои права и после гибели судна, вплоть до возвращения экипажа на родину. Принимает все необходимые меры для предотвращения захвата судна врагами в военное время и пиратами – в мирное. Взаимодействия капитана судна с лоцманами оговариваются особыми предписаниями.

Начальником судовой радиостанции был Филимонов Сергей Иванович, участник Великой Отечественной войны, радиоспециалист высокого класса.

Мы уже знали азбуку Морзе и могли принимать и передавать радиogramмы со скоростью до 60 слов в минуту. Сергей Иванович нам доверял садиться за ключ и держать радиосвязь с Архангельском и Мезенью. Для нас это было неопишное счастье. На практике мы знакомились с работой всех электрорадионавигационных приборов, изучали устройство радиоприемника и радиопередатчика. Знакомились с устройством судна, с работой машинного отделения, рулевой и штурманской рубки.

Впервые мы с Генкой Корзниковым увидели море. Вечерами, сидя на кнехтах на полубаке, мечтали о далеких морских походах. Мы уже поняли, что море любит и уважает только крепких и мужественных людей, знающих свое дело. Самообладание и знания нужны для качественного выполнения поставленных задач.

Белое море – со своим специфическим характером, с беломорской штормовой волной. В один из рейсов мы попали в шестибальный шторм, и когда пришли в Архангельск и вышли на причал Красной пристани, то нам казалось, что и на берегу качает. Одним словом, море, как нам показалось, приняло нас в многотысячный коллектив моряков.

В дальнейшем я ни разу не пожалел, что стал моряком дальнего плавания и отдал этой профессии почти 20 лет.

После окончания плавательской практики мы написали подробный отчет, защитили его перед специальной комиссией в мореходной школе, и нас отпустили домой на каникулы на один месяц.

После отпуска – снова за учебу. Учебная программа была многопрофильная. За второй курс надо было изучить множество дисциплин. Мы должны были в совершенстве знать устройство и принципиальную схему радиоприемников, радиопередатчиков, радиолокаторов и других навигационных приборов. Учеба была очень напряженная, все мы хотели учиться только на «отлично», так как были счастливы, что учимся в таком прекрасном учебном заведении. Свободного времени было мало, в увольнение в город отпускали только в субботу и воскресенье. Группа состояла из ребят, приехавших из разных городов страны. Жили дружно.



Группа курсантов Архангельской мореходной школы. Слева направо: К. Корняков, И. Копытов, Ю. Абрамовский, В. Голышев, В. Баландин. 1955 г.

Сегодня хочется вспомнить наших ребят: Славку Яковлева и Сашку Цыдзика из Тамбовской области, Витьку Баландина и Витьку Голишева из Новосибирской области, Диму Шадрина из Вологды, Вовку Медведева из Костромы, Костю Кичигина из Карелии, Генку Корзникова из Украины, моих одноклассников из Красноборска – Вальку Полудницына и Толю Преминина и многих других.

Учеба прошла быстро. Все мы успешно сдали государственные экзамены, получили соответствующие дипломы.

После окончания школы в соответствии с приказом Министерства морского флота нас распределили в Советское Дунайское морское пароходство (г. Измаил). Мы, конечно, все обрадовались такому хорошему распределению и были готовы работать в этом пароходстве.

Морская практика на судах Северного морского пароходства

Но пока оформляли документы (прошло две недели), из министерства другой приказ – всех в Северное морское пароходство!

Для читателей наверняка будет интересна краткая история Северного морского пароходства.

28 мая 1870 года император Александр II подписал У с т а в «Товарищества Беломорско-Мурманского срочного пароходства».

Инициаторами образования «Товарищества» были беломорские и кольские (мурманские) промышленники, купцы, частные судовладельцы, объединившие свои капиталы. Министерство финансов России выделило пароходству ежегодное государственное пособие в размере 30 тысяч рублей. Регулярное сообщение между населенными пунктами Белого моря открыли два 40-сильных парохода – «Великий князь Алексей» и «Качалов». После нескольких аварий пароходство оказалось без средств к существованию и в феврале 1875 года закрылось.

Однако уже в мае этого же года образовано новое товарищество – «Архангельско-Мурманское срочное пароходство». Первым председателем правления стал Ф. В. Чижов, а директором-распорядителем – В. Р. Шельтинг, который открыл контору в Архангельске.



Здание Северного морского пароходства. Архангельск. 1956 г.

Новое акционерное общество приобретало паровые и парусные маломерные суда и уверенно справлялось с перевозками грузов и пассажиров по Белому и Баренцеву морям. К 1908 году в пароходстве было уже 14 грузовых судов.

5 февраля 1918 года В. И. Ленин подписал Декрет о национализации флота, в общенациональную собственность переходили все морские и речные суда частных и акционерных компаний. Впервые учреждено Главное управление водного транспорта – «Главвод». В Архан-

гельске в условиях острой борьбы и сопротивления частных судовладельцев было национализировано около 50 морских судов.

Однако 1 августа 1918 года Архангельск захватили белогвардейцы и интервенты. Декрет о национализации флота был отменен, имущество вывезено за рубеж.

К февралю 1920 года Архангельск был освобожден, а к апрелю создано Управление морского транспорта – «Беломортранс», и проведена опись оставшихся судов, вторично национализированных молодой республикой. Их осталось всего 25 единиц, включая парусные.



Руководство Северного морского пароходства. Слева направо: председатель Севбаскомфлота Ф.С. Караканджи, начальник Северного морского пароходства С.И. Кузнецов, секретарь парткома Л.П. Воронцов. Архангельск. 1956 г.

Пароходы «Юшар», «Умба», «Чита», «Кия» и другие составили основу советского торгового флота на Севере. В это время был подписан Декрет Совнаркома о восстановлении пяти крупных портов страны, в том числе Архангельска.

В последующие 70 лет судоходная компания часто меняла свое название, но форма собственности оставалась неизменной – государственное предприятие морского транспорта. До 1941 года пароходство получило 43 новых судна.

Во время Великой Отечественной войны на плечи архангельских моряков легло обеспечение северных конвоев, арктических перевозок.

В период войны морскому транспортному флоту страны был нанесен большой удар: 238 из 534 транспортных судов было потоплено, 63 сильно повреждено. Серьезный ущерб понес и флот Северного морского пароходства: 12 судов было потоплено.

Суровому испытанию подвергся наш флот в годы войны и выдержал его с честью. Моряки в этой борьбе проявили лучшие качества: выдержку, умение работать в самой сложной обстановке, эксплуатировать транспорт с максимальным эффектом.

1945 год знаменует начало нового этапа в истории развития морского транспорта и Северного пароходства. Создавался современный транспортный флот мирового значения, началось полное освоение всех районов плавания, включая Арктику и тропики.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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