

К.А. Корняков

**В МОРЕ — ДОМА,  
НА БЕРЕГУ — В ГОСТЯХ**

*Записки моряка гального плавания*



# **Клавдий Александрович Корняков**

## **В море – дома, на берегу**

### **– в гостях. Записки**

#### **моряка дальнего плавания**

*Издательский текст*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=24255568](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=24255568)*

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

*Издательский дом «Сказочная дорога»; М.; 2015*

*ISBN 978-5-4329-0081-4*

### **Аннотация**

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.

# Содержание

Мечта сбылась. Учеба в мореходной школе	8
Морская практика на судах Северного морского пароходства	26
Конец ознакомительного фрагмента.	31

**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, слышали 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 посте-

ленно 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 съ 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 Архангельск. 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 ман-

датную 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, гироскоп, 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 сема-

фор, 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. Балуков, 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 су-

довых 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 радиосвя-

зи 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.

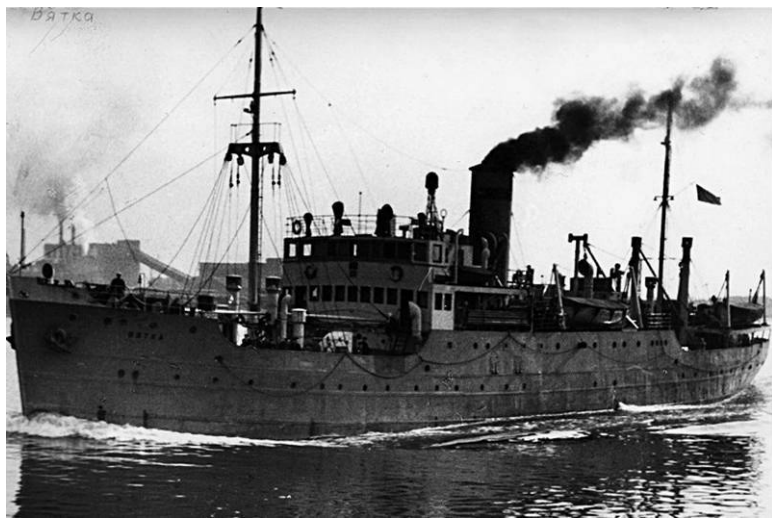
Пароход «Вятка» построен в феврале 1930 года в Италии. Водоизмещение – 1420 брт, чистая грузоподъемность – 590 т, длина – 72,80 м, ширина – 10,64 м, высота борта – 6,2 м и осадка – 3,57 м.

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, эки-

паж – 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 Баренце-

ву морям.

В 1934 году ходил на Шпицберген, доставляя в порт Баренцбурга пассажиров и грузы. В 1936 году в паромстве отмечали инициативу экипажа парохода «Вятка», который постахановски 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 паромства от 7 мая 1940 года за № 162 пароход «Вятка» с 31 марта 1940 года считался принятым из аренды Военвезда в ведение Севгосморпаромства в Мурманске.

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

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 Оборона 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 прика-

за 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 плава-

ния, поддержание порядка на вверенной его командованию плавучей 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 пе-

редавать 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 неопишваемое 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. Гольшев, 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 Архангельске 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. Создался 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.