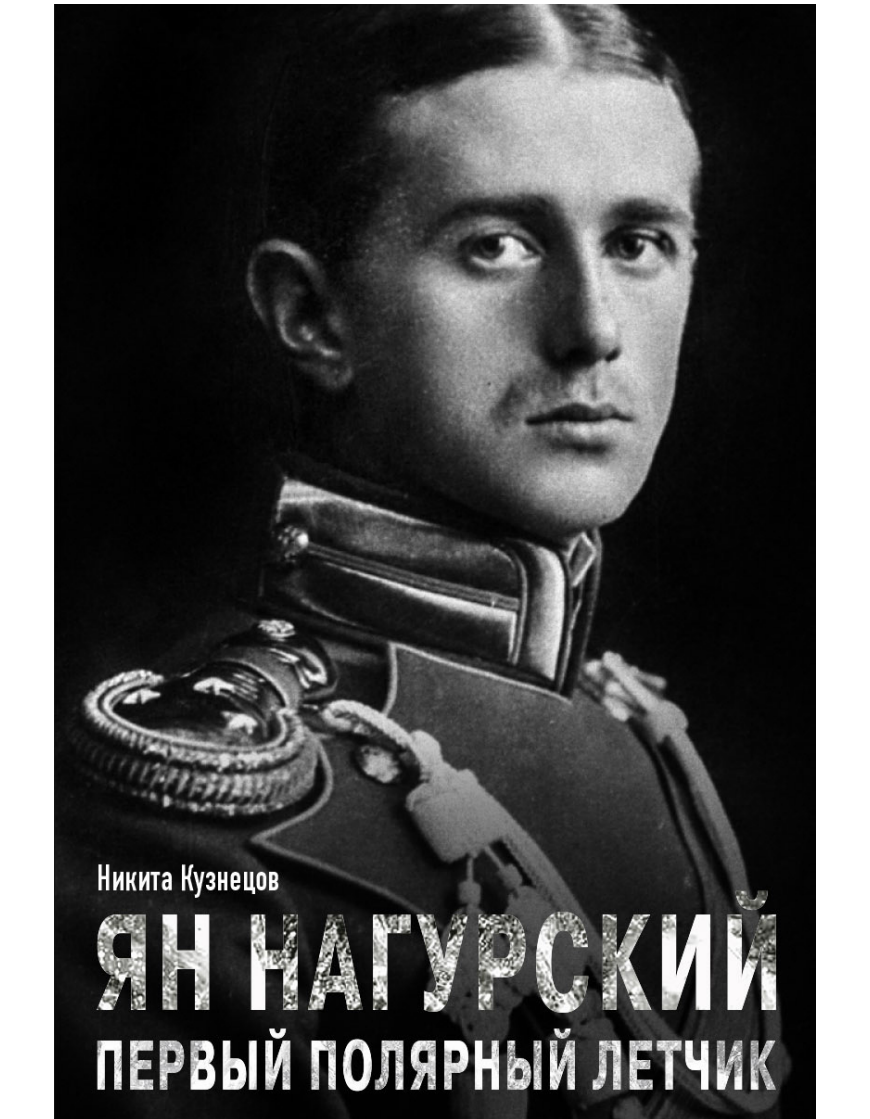


A black and white portrait of a young man, likely a pilot, in a military uniform. He is looking slightly to the right with a serious expression. The uniform features a high collar and a large, ornate epaulet on his right shoulder. The background is dark and out of focus.

Никита Кузнецов

ЯН НАГУРСКИЙ
ПЕРВЫЙ ПОЛЯРНЫЙ ЛЕТЧИК

Никита Анатольевич Кузнецов Ян Нагурский – первый полярный летчик

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=72101605

*Ян Нагурский – первый полярный летчик: Паулсен; Москва; 2024
ISBN 978-5-98797-401-8*

Аннотация

Книга посвящена биографии Яна Иосифовича Нагурского (1888–1976) – русского офицера польского происхождения, впервые поднявшего самолет в небо Арктики в 1914 г. и этим положившего начало новой эры освоения высоких широт. История жизни этого незаурядного человека воссоздана на основе архивных документов, многие из которых впервые введены в научный оборот.

Содержание

От автора	5
Ранние годы и начало военной службы	9
Путь в небо	21
На поиски пропавших экспедиций	33
Конец ознакомительного фрагмента.	37

Никита Кузнецов Ян Нагурский – первый полярный летчик

© Кузнецов Н. А., 2024

© ООО «Паулсен», 2024

* * *

*Светлой памяти Александра Васильевича
Махалина (1946–2017), заслуженного летчика-
испытателя РФ,
подвижника истории авиации*

От автора

Имя Яна Иосифовича¹ Нагурского (1888–1976) – офицера Русской императорской армии² польского происхождения, впервые поднявшего самолет в небо Арктики 110 лет назад и этим положившего начало полярной авиации, известно всем интересующимся историей изучения и освоения человеком высоких широт. О Нагурском написана книга, а также десятки статей, опубликованы его воспоминания³.

Несмотря на это, в биографии нашего героя имеются белые пятна, практически никак не заполненные теми, кто писал о нем. Связано это с рядом факторов. Большая часть биографов подробно освещала именно полеты Нагурского в Арктике, довольно пунктирно рассказывая о других страницах его жизненного пути. Казалось бы, важным источником биографической информации являются мемуары Нагурского. Но, написанные спустя десятки лет после упомянутых в них событий и практически только по памяти, они содер-

¹ В документах его имя часто указывалось как Альфонс-Ян. В различных источниках и литературе также встречаются варианты Ян и Иван. Мы будем придерживаться традиционного в отечественной литературе варианта написания имени и отчества Нагурского – Ян Иосифович.

² С 1914 г. Нагурский служил в составе Морского ведомства.

³ *Nagórski J. Pierwszy nad Arktyką*. Warszawa, 1958 (русский перевод – Нагурский Я. Первый над Арктикой. [М.], 1960); *Nagórski J. Nad płonącym Bałtykiem*. Warszawa, 1960.

жат немало неточностей, зачастую опровергаемых документами (в том числе теми, автором которых является сам Нагурский) и откровенных фантазий.

Выделим наиболее важные публикации о Нагурском. В первую очередь, это статья (вторым изданием вышедшая в виде брошюры) начальника Главного гидрографического управления генерал-лейтенанта М. Е. Жданко, написанная по материалам представленного ему рапорта Нагурского от 1 октября 1914 г., в котором он подробно рассказал о своих полетах в Арктике. Этот документ является основным источником информации для всех, кто обращался к данным страницам полярной истории⁴. В 1949 г. оригинальный текст рапорта Нагурского опубликовали в альманахе «Летопись Севера» с предисловием известного советского экономиста К. Д. Егорова⁵.

Несколько публикаций, посвященных Нагурскому, появилось после его «воскрешения» и визита в СССР в 1956 г. Отметим статью М. Б. Черненко во втором выпуске «Летописи Севера»⁶, газетные публикации Н. Я. Болотникова

⁴ Жданко М. Е. Первый гидроаэроплан в Северном Ледовитом океане // Записки по гидрографии. Т. XXXVIII. Вып. 5. Пг., 1915. С. 674–686. То же. Пг., 1917.

⁵ К истории полетов И. И. Нагурского // Летопись Севера. Сборник по вопросам исторической географии, истории географических открытий и исследований на Севере. Вып. I. [М.-Л.], 1949. С. 220–226.

⁶ Черненко М. Б. К биографии первого полярного летчика Я. И. Нагурского // Летопись Севера. Ежегодник по вопросам исторической географии, истории географических открытий и исследований на Севере. Вып. II. М., 1957. С. 150–154.

и книгу Ю. М. Гальперина, жанр которой автор обозначил как «быль»⁷. В 1960 г. вышел в свет русский перевод воспоминаний Нагурского о его полетах в Арктике. По сути, все последующие публикации⁸, вплоть до современных, преимущественно появляющихся к юбилеям полярной авиации, базируются на вышеуказанных источниках и литературе и не несут в себе ничего нового, а иногда некоторые их авторы создают новые мифы. Исключение составляет работа петербургского историка А. О. Александрова – раздел в одном из томов его фундаментального исследования, посвященного развитию морской авиации и воздухоплавания в России, написанный с широким привлечением документов Российского государственного архива Военно-морского флота (РГАВМФ)⁹.

Эта книга рассказывает о жизни Я. И. Нагурского – летчика, открывшего новую эру освоения Арктики (а впоследствии и Антарктики). Автор видит свою задачу в том, что-

⁷ Гальперин Ю. Он был первым. Быль о полярном летчике Яне Нагурском. М., 1958.

⁸ Речь идет о публикациях, выходивших не только в СССР и России, но и в Польше.

⁹ Вахтенные журналы воздушного плавания. Военно-морское воздухоплавание и военно-морская авиация в России. Несвоевременные мысли по поводу несвоевременной истории. Сводная летопись. Книга 2. Зарождение и развитие военно-морской авиации в 1911–1914 годах. От воздухоплавательного парка до авиации Службы связи. Тетрадь 3. В полярных морях и Дальнем Востоке. Планы, плавания, полеты. Редактор-составитель, переводчик и автор связующего текста А. О. Александров. СПб., 2011. С. 54–69, 99–100.

бы, опираясь прежде всего на архивные документы, проследить судьбу этого незаурядного человека и при этом не обойти вниманием его взлеты и падения (случавшиеся как в прямом, так и в переносном смысле).

От души благодарю за помощь в работе и предоставленные материалы: заместителя директора Дома русского зарубежья имени Александра Солженицына по вопросам культурно-исторического наследия И. В. Домнина, заместителя директора Российского государственного архива Военно-морского флота, кандидата исторических наук А. Ю. Емелина, главного библиотекаря Отдела газет Российской национальной библиотеки А. В. Решетова. Отдельные слова искренней признательности адресую моей жене – Дарье Аркадьевне Тимохиной, кандидату исторических наук, главному редактору журнала «Посев».

Ранние годы и начало военной службы

Ян Нагурский родился в городе Влоцлавек Варшавской губернии 27 января 1888 г.¹⁰ в семье дворянина, владевшего фермой и ветряной мельницей, Юзефа Нагурского и его жены Анели (урожденной Мушиньской)¹¹. Жили Нагурские небогато, в семье было пятеро детей, но постоянные заботы и сложные отношения с отцом не мешали маленькому Яну мечтать о приключениях. Более того, он вместе с двумя товарищами отправился в путешествие, чтобы достичь Америки, которая, по мнению мальчишек, находилась за большим озером, расположенным неподалеку от города. «Экспедиция» потерпела неудачу, а ее инициатор, освоив грамоту в местной школе, стал жадно поглощать книги об открытиях.

¹⁰ Даты до 1 февраля 1918 г. приведены по юлианскому календарю («старому» стилю).

¹¹ *Alexandrowicz S. Pierwszy lotnik arktyczny – Jan Nagorski (1888–1976) // Kwartalnik Historii Nauki i Techniki. 1978. № 2 (23). S. 366.*



Ян Нагурский – учитель начальной школы



Здание Одесского юнкерского пехотного училища. Открытка начала XX в.



Юнкер Я. И. Нагурский

В 1905 г., окончив шестой класс, Нагурский прервал учебу в неполной средней школе во Влоцлавеке из-за недостатка средств на продолжение образования. Тогда же он сдал экзамен на право преподавания в четырехклассной школе и в начале 1905/06 учебного года занял должность учителя в небольшом городке Кросневиц (в 50 км от Влоцлавека)¹². До этого, по его собственным воспоминаниям, он некоторое время работал клерком в местном суде. Весной 1906 г. Нагурский сдал в Варшаве экзамен на аттестат зрелости и решил связать свою дальнейшую карьеру со службой в армии.

6 сентября 1906 г. Нагурского зачислили юнкером рядового звания в Одесское пехотное юнкерское училище¹³. Оно было основано в 1865 г. В этот период (1864–1865) с преобразованием старших классов кадетских корпусов в военные училища стали открываться окружные юнкерские училища во вновь образованных военных округах. За три года обучения юнкера получали теоретические и практические познания, необходимые для занятия должности младшего ротного офицера, с которой обычно начиналась служба. Позднее Ян Иосифович вспоминал:

Вторая рота Одесского военного училища ничем

¹² Там же. S. 367.

¹³ Российский государственный архив Военно-морского флота (РГАВМФ). Ф. 406. Оп. 10. Т. 2. Д. 2Н. Л. 1 об.

особенным не отличалась от других. Так же как и остальные, она поднималась после побудки в шесть утра, шла на гимнастические упражнения, затем торопилась на военные занятия. Как и в других ротах, нас, молодых юнкеров, не отпускали в город. Это была довольно тяжелая жизнь. Время, заключенное в жесткие рамки расписания, уточненного до минут, переживалось нами мучительно. Я тосковал по дому и свободе, а в училище не нашел друзей и близких товарищей. Многочисленные занятия занимали почти все мое время, особенно когда к общеобразовательным предметам прибавились военные. Ими овладевал я легко и быстро¹⁴.

¹⁴ *Нагурский Я.* Указ. соч. С. 20.



Я. И. Нагурский после получения звания младшего портупей-юнкера

6 августа 1909 г. Нагурский получил первый офицерский чин подпоручика и отправился к месту службы – в Хабаровск, где дислоцировался 23-й Восточно-Сибирский стрелковый полк. Как и другие полки, расквартированные на Дальнем Востоке, 23-й Восточно-Сибирский был довольно молодым, его образовали в 1890 г. За отличия в сражениях под Ляояном и Мукденом во время Русско-японской войны 1904–1905 гг. полк в 1906 г. удостоился боевой награды – Георгиевского знамени¹⁵.

В соответствии с высокими результатами в учебе¹⁶ Нагурский мог выбрать службу в любом крупном городе европейской части страны, но он решил отправиться на ее восточную окраину, так объяснив свой выбор:

Немногие из товарищей знали, что военную службу я считал временной и собирался продолжать образование по какой-либо технической специальности. Никто также не мог предвидеть, что я хочу использовать время пребывания на Дальнем Востоке для подготовки

¹⁵ Стрелковые части. Справочная книжка Императорской Главной Квартиры. СПб., 1910. С. 53.

¹⁶ Во время обучения Нагурский 30 сентября 1908 г. получил звание младшего унтер-офицера и 6 декабря 1908 г. – младшего портупей-юнкера (РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 10. Т. 2. Д. 2Н. Л. 1 об.).

На этих строках из воспоминаний стоит остановиться подробнее. Нагурский писал, что он готовился к поступлению в Инженерное училище и в июле 1913 г. получил диплом инженера¹⁸. Это дало основание некоторым его биографам писать, что Нагурский окончил Морское инженерное училище Императора Николая I, готовившее инженеров-механиков и кораблестроителей для Российского императорского флота. Но в сохранившихся послужных списках Нагурского (а это основной документ офицера, содержащий биографические сведения) никакой информации о его образовании, помимо окончания Одесского юнкерского училища и авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы, не значится. Скорее всего, речь идет об одной из многочисленных «нестыковок» в мемуарах, на особенностях которых мы еще неоднократно остановимся в дальнейшем. Возможно, Ян Нагурский планировал выйти в отставку и получить высшее образование в гражданском учебном заведении, но впоследствии отказался от этой идеи.

В те годы Дальний Восток действительно был окраиной России, что существенно влияло на жизнь и службу в этом регионе. Вжиться в непривычную обстановку Нагурскому помог командир полка полковник Г. А. Мандрыка. Будущий летчик вспоминал об этом:

¹⁷ Нагурский Я. Указ. соч. С. 22–23.

¹⁸ Там же. С. 39.

В своем командире я нашел сердечного друга. Я питал к нему большое доверие и обращался за советами в личных делах. Это он помог мне наладить жизнь по плану. Мы вместе ходили в театры и восхищались игрой хабаровских артистов драмы, обсуждали новости, доходившие до нас из Европы. Почта приходила через две недели, поэтому московские и петербургские газеты читались с большим опозданием. Мы вынуждены были вращаться в довольно узком кругу людей, почти полностью отрезанные от мира, жить, как на далеком острове. Я тосковал по Европе, по далекому Влоцлавеку на Висле, по родным и любимым людям, оставленным на Западе. Всеми силами боролся с тоской, и в этом больше всего помогали мне учебные занятия. Вопреки сомнениям товарищей я продолжал учиться¹⁹.

¹⁹ Там же. С. 26.



Нагурский (справа) во время службы в 23-м Восточно-Сибирском стрелковом полку

Своим чередом шла и воинская служба²⁰.

Регулярные военные занятия велись в ротах и батальонах согласно расписаниям; военные учения проводились прямо в тайге, которая начиналась сразу же за казармами и уходила далеко в глубь

²⁰ 25 августа 1909 г. Нагурского зачислили в списки полка; 28 сентября он прибыл в полк (на 14 дней раньше срока) и был назначен младшим офицером 4-й роты. С 10 января по 30 апреля 1911 г. Нагурский находился в командировке на станции Иман для обучения молодых солдат сводного батальона 37-го Сибирского стрелкового полка; с 29 июня по 12 июля 1912 г. временно командовал 4-й ротой 23-го Восточно-Сибирского полка; с 28 по 31 августа 1912 г. находился на подвижных сборах под Хабаровском (РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 10. Т. 2. Д. 2Н. Л. 1 об.).

азиатского континента. Жизнь в тайге была мучительной. Тучи комаров и мошек заполняли воздух, насекомые залепляли глаза, уши и нос. Спасаясь от них, надевали особые сетки на голову, которые, хотя и не полностью, но защищали от досаждавшей мелюзги²¹.

15 октября 1912 г. Я. И. Нагурский получил чин поручика²². Командир полка полковник Мандрыка так аттестовал своего подчиненного.

К службе усерден. Физически развит отлично. Любит спорт. Следит за военной литературой, уделяет время на самообразование. Работает порывисто и часто с увлечением. Спиртными напитками не злоупотребляет, в азартные игры не играет. К подчиненным нижним чинам относится справедливо и требовательно. К строевой службе вполне годен. В общем «отличный»²³.

²¹ Там же. С. 27.

²² РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 10. Т. 2. Д. 2Н. Л. 1 об.

²³ Там же. Ф. 417. Оп. 3. Д. 4163. Л. 2.

Путь в небо

В своих воспоминаниях Нагурский писал, что в июле 1911 г. он отправился в Санкт-Петербург для поступления в «Инженерное училище»²⁴. Согласно послужному списку, шестимесячный отпуск «с сохранением содержания во все города Российской Империи и за границу» был ему предоставлен 6 ноября 1912 г.²⁵ Так что, скорее всего, летная карьера Нагурского началась в конце 1912 – начале 1913 г., а вовсе не в 1911-м. В те годы фамилии и фотографии первых летчиков, а также рассказы об их рискованных полетах не сходили с газетных полос. Неудивительно, что такая малоизведанная, но стремительно развивающаяся область, как авиация, заинтересовала молодого офицера, не чуждого интереса к техническим наукам.

²⁴ Нагурский Я. Указ. соч. С. 29.

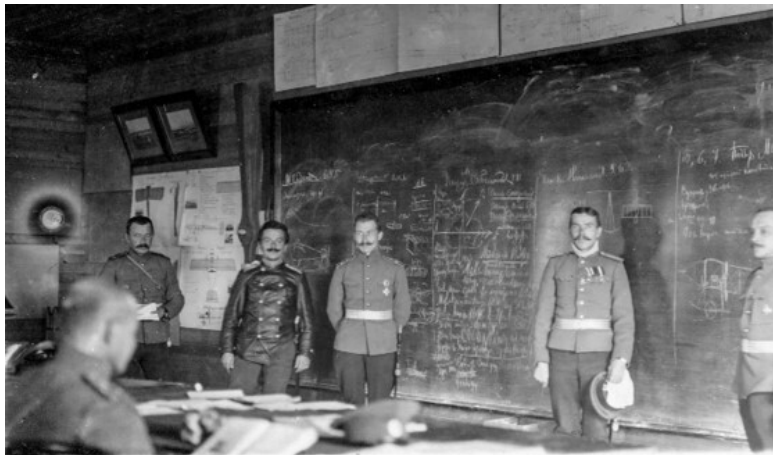
²⁵ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 10. Т. 2. Д. 2Н. Л. 6.



Гатчинская военная авиационная школа. Вид с воздуха, 1913 г.



Подготовка к учебному полету на аэродроме Гатчинской военной авиационной школы, лето 1913 г.



Занятия в одном из классов Гатчинской военной авиационной школы

Нагурский пишет, что в Императорский Всероссийский аэроклуб его привел «морской офицер Лебедев»²⁶. Можно предположить, что речь шла о В. А. Лебедеве – одном из первых пилотов-авиаторов России. Нагурский прошел обучение в школе аэроклуба, после завершения которой сдал практический экзамен и получил диплом пилота. Он вспоминал об этом:

Вскоре я решил экзаменоваться на получение книжечки «международного права пилотирования». Стояла прекрасная погода. В солнечный полдень

²⁶ Нагурский Я. Указ. соч. С. 31.

я поднялся для выполнения задания, кстати сказать, весьма несложного. На высоте пятисот метров требовалось сделать три восьмерки, а затем с работающим мотором снизиться и посадить самолет в обозначенный на летном поле круг. Это не представляло трудности. Несколько сложнее была вторая часть. Тотчас же после приземления надо было снова подняться на прежнюю высоту, а пролетая над кругом, выключить мотор и, планируя, выйти на посадку так, чтобы сесть в намеченной точке.



Штабс-капитан Г. Г. Горшков (справа)



С. А. Ульянин (в чине подполковника) около самолета
«Фарман»



Я. И. Нагурский (второй слева в последнем ряду, отмечен стрелкой) в группе офицеров и учеников Гатчинской военной авиационной школы.

Задание я выполнил очень точно и даже удивился, что так просто можно заработать почетное право летать в любой стране.

Так я стал летчиком²⁷.

Дипломом пилота-любителя Нагурский решил не ограничиваться, и вскоре он решает стать военным летчиком. 31 марта 1913 г. его зачислили в списки авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы²⁸. Знаменитая

²⁷ Там же. С. 37.

²⁸ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 10. Т. 2. Д. 2Н. Л. 1 об.

Гатчинская военная авиационная школа вела начало от Воздухоплавательной команды, сформированной в 1885 г. Два года спустя команду переименовали в Учебный кадровый воздухоплавательный парк, а в 1910 г. на его базе сформировали Офицерскую воздухоплавательную школу, ставшую первым в Русской императорской армии учебным заведением по подготовке летных кадров. Тогда же при школе был сформирован авиационный отдел, занимавшийся подготовкой летчиков из представителей различных родов войск (официально создан в марте 1911 г.)²⁹.

О своем обучении в школе Нагурский рассказал в воспоминаниях.



Свою судьбу в этой школе я связал с первоклассным инструктором – офицером, штабс-капитаном [Г. Г.] Горшковым. Ежедневно утром и вечером я приходил на аэродром и летал вместе с ним, знакомясь с новыми типами самолетов. Более других меня заинтересовал гидроплан, могущий оказаться особенно полезным

²⁹ Томич В. М. Русские воздушные силы. Материалы по истории. М., 2022. С. 597–611.

в морском деле...

Время, распределенное между двумя видами занятий, летело быстро. Свободных минут выдавалось немного. <...>

Приближался день сдачи экзамена на звание военного пилота. Я шел на него без волнения, имея за плечами солидную летную тренировку и, что особенно важно, репутацию хорошего летчика³⁰.

27 ноября 1913 г. Нагурский получил звание военного летчика³¹. Начальник авиационного отдела Офицерской воздухоплавательной школы полковник С. А. Ульянин писал в аттестации:

Служебные качества хорошие. Нравственные качества удовлетворительные. Технически подготовлен хорошо. Летчик отличный³².

Еще во время обучения в школе, 13 августа 1913 г., Нагурский по собственному желанию перевелся в Отдельный корпус пограничной стражи, в 29-ю пограничную (Бакинскую) бригаду³³. Судя по данным архивных документов, к новому месту службы Ян Иосифович не отправился, т. к. вплоть до мая 1914 г. был прикомандирован к авиационному отде-

³⁰ Нагурский Я. Указ. соч. С. 38–39.

³¹ РГАВМФ. Ф. 406. Оп. 10. Т. 2. Д. 2Н. Л. 1 об.

³² Там же. Ф. 417. Оп. 3. Д. 4163. Л. 2.

³³ Там же. Ф. 406. Оп. 10. Т. 2. Д. 2Н. Л. 1 об. Ф. 417. Оп. 3. Д. 4163. Л. 27.

лу Офицерской воздухоплавательной школы³⁴, а затем в его жизни произошел «крутой вираж» (заметим, принесший ему мировую славу), связанный с участием в арктической спасательной экспедиции.



³⁴ Там же. Ф. 406. Оп. 10. Т. 2. Д. 2Н. Л. 2.



Поручик Я. И. Нагурский

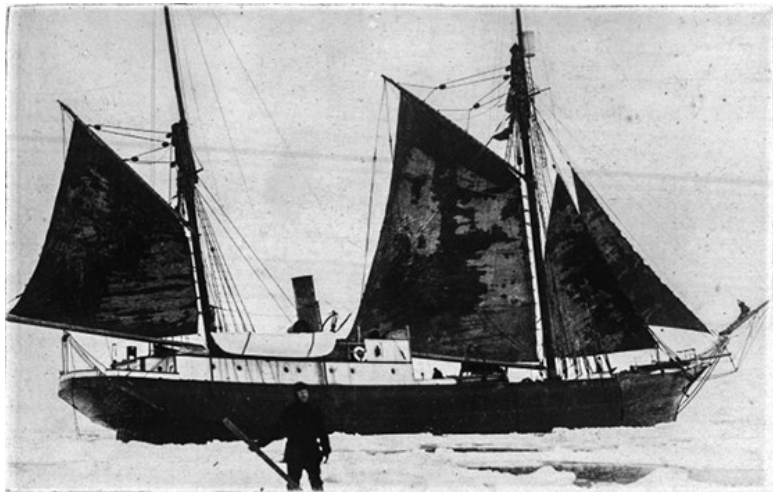
На поиски пропавших экспедиций

В 1912 г. в Арктику отправились три экспедиции: старшего лейтенанта Г. Я. Седова на шхуне «Святой мученик Фока»; лейтенанта Г. Л. Брусилова на судне «Святая Анна» и В. А. Русанова на парусно-моторном судне «Геркулес». Все они окончились трагически. Мы не будем подробно останавливаться на их истории – этой теме посвящено немало книг и статей. Приведем лишь основные сведения для понимания общего контекста.

Целью похода старшего лейтенанта Г. Я. Седова было достижение Северного полюса и установка там русского флага. В августе 1912 г. судно экспедиции «Святой Фока» вышло из Архангельска. Дойти в первую навигацию до Земли Франца-Иосифа (как планировалось изначально) Седову и его спутникам не удалось. Судно зазимовало в районе острова Панкратьева (западное побережье Северного острова Новой Земли). Во время зимовки участники экспедиции исследовали северо-западный берег Новой Земли и близлежащие острова. В сентябре 1913 г. «Святой Фока» освободился ото льдов и перешел к Земле Франца-Иосифа, где в бухте Тихой острова Гукера встал на вторую зимовку. В феврале 1914 г. тяжело больной Седов с двумя матросами отправился к Северному полюсу, желая любой ценой достичь цели. Через две недели после выхода он скончался в районе острова

Рудольфа. Экспедиционное судно с огромными трудностями, заключавшимися прежде всего в отсутствии угля, в августе 1914 г. добралось до становища Рында на Мурмане.

Лейтенант Г. Л. Брусилов возглавил экспедицию на судне «Святая Анна». Целью плавания был проход Северным морским путем с запада на восток. Оправдать расходы участники экспедиции планировали охотой на зверя. В августе 1912 г. «Святая Анна» вышла из Санкт-Петербурга. В начале октября ее затерло льдами у западного берега полуострова Ямал. 28 октября начался дрейф судна, в ходе которого его вынесло в Центральный полярный бассейн. В апреле 1914 г. штурман В. И. Альбанов и 13 матросов покинули шхуну (с разрешения Брусилова) и отправились к Земле Франца-Иосифа. В итоге только В. Альбанов и матрос А. Конрад смогли достичь мыса Флора на острове Нортбрук, где были спасены участниками экспедиции на «Святом Фоке» (трое матросов в начале похода вернулись на судно, остальные погибли в пути). «Святая Анна» со всеми находившимися на борту людьми пропала без вести.



Судно экспедиции Г. Я. Седова «Святой мученик Фока» во время зимовки у побережья Новой Земли

Экспедиция на парусно-моторном судне «Геркулес» под руководством геолога В. А. Русанова в 1912 г. занималась исследованием Западного Шпицбергена. Оттуда судно направилось к западному входу в пролив Маточкин Шар (разделяющий Северный и Южный острова Новой Земли). Там начальник экспедиции оставил записку, сообщив, что он и его товарищи, имея годовой запас продовольствия, намерены обогнуть Новую Землю с севера и пройти Северным морским путем в Тихий океан. Экспедиция пропала без вести. Ее следы были обнаружены в 1934–1936 гг. у побережья

Западного Таймыра.

Об экспедиции Г. Я. Седова не было никакой информации (за исключением периодически возникавших слухов о ее гибели) до возвращения в августе 1913 г. в Архангельск капитана «Святого Фоки» Н. П. Захарова с группой участников экспедиции, отправленных ее начальником на материк еще в июне. О судьбе «Святой Анны» и «Геркулеса» сведения и вовсе отсутствовали. Все это вызывало нешуточное беспокойство как заинтересованной общественности, так и соответствующих организаций и учреждений. Документы (немалая часть которых была опубликована еще в советский период) убедительно опровергают лживые утверждения, годами кочующие из публикации в публикацию, о том, что «царское правительство» враждебно относилось к экспедиции Седова, по сути, частному предприятию, организацией и финансированием которого занимался Комитет для снаряжения экспедиции к Северному полюсу и по исследованию русских полярных стран («Седовский комитет»).

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.