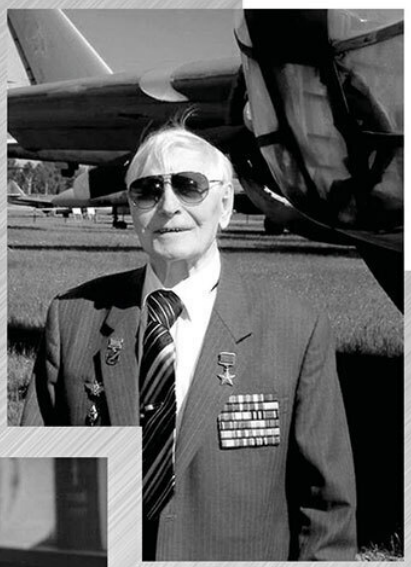
СЕРИЯ
Родина Zовёт!
Премия им. Александра Трифоновича Твардовского

ДАЛЬНЯЯ АВИАЦИЯ

ВОЙНА ГЛАЗАМИ ФРОНТОВИКОВ







ВЛАДИМИР САПЁРОВ

«Родина Zовёт!» Премия им. А. Т. Твардовского

Владимир Сапёров

Дальняя авиация. Война глазами фронтовиков

«Издательство Интернационального союза писателей»
2026

УДК 821.161.1
ББК 84(2Рос=Рус)6

Сапёров В. И.

Дальняя авиация. Война глазами фронтовиков / В. И. Сапёров — «Издательство Интернационального союза писателей», 2026 — («Родина Zовёт!» Премия им. А. Т. Твардовского)

ISBN 978-5-6055643-6-2

В книге собраны воспоминания лётчиков и штурманов бомбардировщиков Пе-8, Ил-4, Б-25, ТБ-3, Ли-2. Экипажи этих самолётов выполняли самые различные боевые задачи: налёты на железнодорожные узлы, столицы государств-противников, сброс агентов в тылу врага. Успех или неудача вылета зависели от собранности и внимательности каждого члена экипажа. Ежедневный тяжёлый воинский труд, напряжение многочасовых вылетов, огонь зениток, атаки истребителей, многодневные блуждания по вражеской территории – это далеко не полный перечень испытаний, выпавших на долю настоящих героев. Эта книга – дань памяти поколению Победителей. Автор глубоко признателен Артёму Владимировичу Драбкину за разрешение использовать материалы из его книги «Я дрался на бомбардировщике». В формате PDF A4 сохранен издательский макет.

УДК 821.161.1
ББК 84(2Рос=Рус)6

ISBN 978-5-6055643-6-2

© Сапёров В. И., 2026
© Издательство Интернационального союза писателей, 2026

Содержание

Предисловие 6
1. Белоусов Николай Иванович 7
Конец ознакомительного фрагмента. 12

Владимир Сапёров
Дальняя авиация
Война глазами фронтовиков
80 лет Победы в Великой Отечественной войне

© Владимир Сапёров, 2026
© Интернациональный Союз писателей, 2026

Предисловие

Дальняя авиация (ДБА[1], АДД[2], 18-я ВА[3]) в годы Великой Отечественной войны являлась мощным дальнобойным и наиболее манёвренным ударным средством в руках Верховного главного командования. За годы войны она произвела около 220 тысяч боевых самолёто-вылетов, сбросив на врага около 2млн 266 тысяч бомб общим весом более 200 тысяч тонн, что составило около 1/2 всех бомб, сброшенных на врага всеми ВВС КА[4]. Потери ДБА, АДД и 18-й ВА в войне составили 3570 самолётов и более двух тысяч членов экипажей.

Вклад ДБА, АДД и 18-й ВА в разгром фашистского агрессора получил всеобщее признание. За годы войны стали гвардейскими 4 корпуса из 8, 12 авиадивизий из 22, 43 авиаполка из 66. Орденами награждены 7 авиадивизий и 31 авиационный полк. За героизм, проявленный в годы войны, 286 человек удостоены звания Героя Советского Союза и Российской Федерации, а пятеро из них этого высокого звания удостоены дважды. Более 80 экипажей стали экипажами Героев.

Пятьдесят два Героя Советского Союза (России) ДА[5] погибли в годы Великой Отечественной войны (и до конца 1945 г.) при выполнении боевых задач, в авиационных катастрофах и ЧП на земле. Двадцать два авиатора погибли, не узнав о том, что они стали Героями, то есть до опубликования Указа. Из них семь – Герои России.

Восемьдесят лет как закончилась Великая Отечественная война. Ценою 27 миллионов жизней страна отстояла свою свободу и независимость. Президент России В. В. Путин в своём письменном обращении, адресованном посетителям выставки «Парад Победы 24 июня 1945 года», подчеркнул:

«Нам нельзя забывать об этом сильном параде. Историческая память – залог достойного будущего России. Мы должны перенять у героического поколения фронтовиков главное – привычку побеждать. Эта привычка очень нужна в нашей сегодняшней мирной жизни. Она поможет нынешнему поколению выстроить сильную, стабильную и процветающую Россию. Уверен, что дух Великой Победы будет хранить нашу Родину и впредь в новом, XXI веке».

В книге собраны воспоминания лётчиков, штурманов бомбардировщиков Пе-8, Ил-4, Б-25, ТБ-3, Ли-2. Экипажи этих самолётов выполняли самые различные боевые задачи: налёты на железнодорожные узлы, столицы государств-противников, сброс агентов в тыл врага. Успех или неудача вылета зависели от собранности и внимательности каждого члена экипажа: от командира корабля, который «должен быть как дирижёр оркестра», до хвостового стрелка. Ежедневный тяжёлый воинский труд, напряжение многочасовых вылетов, огонь зениток и атаки истребителей, покидание горящего самолёта и многодневные блуждания по вражеской территории – это далеко не полный перечень испытаний, выпавших на долю людей, чьи воспоминания представлены в этой книге. Вас ждут захватывающие рассказы о судьбах людей поколения Победителей, дань памяти им.

---

[1] Дальнебомбардировочная авиация.– *Здесь и далее прим. ред.*

[2] Авиация дальнего действия.

[3] 18-я воздушная армия.

[4] Военно-воздушные силы Красной армии.

[5] Дальняя авиация.

1. Белоусов Николай Иванович

– Как вы попали в авиацию?

– Осенью 1937 года пришла путёвка в Оренбургское лётное училище. На медкомиссию в Куйбышев приехали 11 человек. Смотрю – одного, другого отчислили, думаю: «И меня тоже…» – я тогда не считал себя богатырём. Но, к своему удивлению, все медицинские комиссии прошёл. Обучение было трёхгодичным. Летал я хорошо и выпустился в числе первых десяти лучших курсантов. Нам, этой десятке лучших курсантов, надели два кубаря лейтенантов. Только мы уехали из Оренбурга, как пришёл приказ Тимошенко (из училища стали выпускать сержантами).

Попал я в 455-й дбап[6], который базировался под Новгородом, в Кречевицах. На вооружении стоял бомбардировщик ДБ-3А. Практически сразу после моего приезда лётчики отогнали эти самолёты, а мы поездом поехали в Воронеж получать новенькие ДБ-3Ф. Пригнали самолёты, приступили к их освоению. Учились летать в облаках, что вскоре меня и спасло. Для этого сделал несколько полётов с инструктором под матерчатым колпаком, а затем уже летал самостоятельно. Буквально за две недели до войны полк перелетел на полевой аэродром в 100 км на юг. Это уберегло нас от первых бомбёжек. Аэродром в Кречевицах, хорошо известный немцам, был разбомблён ими в пух и прах.

– Как для вас началась война?

– В ночь с субботы на воскресенье я был дежурным по полку… На другом конце провода дежурный говорит: «Боевая тревога с подвеской бомб!» Разбудил командира полка. Он говорит: «Ты в боевом расчёте. Сдавай дежурство – и к самолёту». Сдал. Прибежал. Техники подвешивают бомбы. Команды на вылет нет. Первый вылет полк, все пять эскадрилий, совершил 25 июня. Собрались в колонну и полетели бомбить по дорогам скопления танков и автомашин. В первый вылет никого из нашего полка не сбили.

– Вас сбивали?

– Двадцать седьмого июня третий вылет. Задание такое же – бомбить колонны танков и автомашин западнее Даугавпилса. Я прихожу к самолёту, техник докладывает, что неисправна радиостанция и самолёт ко взлёту со всеми не будет готов. Я лёг под самолёт и жду. Приезжает комиссар полка Ершов, такой грубый мужик: «Почему не вылетаете?» – «Радиостанция неисправна». – «Что значит неисправна?! Почему неисправна?! Взлетайте!» – «Пока не починят, не полетим!»

Он уехал, пришёл радиотехник и минут через 20–30 починил радиостанцию. Полетели. Облачность на 1200–1400 метров. Я иду под самой нижней кромкой облаков. Как только радист и стрелок сообщают: «Командир, заходит истребитель» – я сразу ныряю в облако, изменяю немного курс, через 5–7 минут вываливаюсь. Истребители меня теряют. Дошли до Сувалки. На местном аэродроме подсчитали количество самолётов, доложили на КП[7] и взяли курс домой.

Идём. Лечу спокойно, думаю, задание выполнили, летим к дому. Примерно за 3–5 минут до линии фронта закончилась облачность – я один в открытом небе. Думаю: «Тут нас могут перехватить истребители». И точно. Стрелок-радист кричит: «Справа и слева две пары „мессеров“! Подходят!» – «Стреляй!» Он дал одну очередь и замолчал. Стрелка в том вылете у меня не было. По самолёту забарабанили пули. Смотрю, в левой консоли крыла здоровая дыра от пушечного снаряда и горит бензобак. Хорошо, что над вражеской территорией я включил

[6] Дальнебомбардировочный авиационный полк.

[7] Командный пункт.

подачу CO_2 (нейтральный газ) в баки и бак не взорвался. Пламя сначала до хвоста не доставало, а потом всё сильнее и сильнее.

Я вошёл в это облако с правым креном. Тут же резко переложил крен влево. Когда вышел, смотрю, немецкие истребители далеко вправо. Что-то понесло пылью из кабины. Такое бывает, когда штурман откроет люк. Смотрю, штурмана нет. Думаю: «Вот ты гад, без команды прыгнул». Между кабиной лётчика и бомболюком плексигласовая перегородка, видно, что висят 10 ФАБ-100[8]. Аварийно сбросил бомбы. Створки бомболюка закрывать не стал, так и летел с открытым. Впереди ещё облако. Я к нему на полных газах, скорее, чтобы спрятаться. Спрятался. Пролетел какое-то время. Выскочил. Истребителей не вижу. Я на горящем самолёте летел ровно 30 минут! Мне потом никто не верил. Самолёт должен был взорваться! И тут как будто бы Боженька мне подсказал: «Пора прыгать». Высота 3000 метров. Самолёт немного задрал и выпрыгнул. Прошло 4–5 секунд, не больше, и самолёт взорвался. Закрыл лицо, чтобы осколки не попали, но повезло – всё пролетело мимо.

Парашют пока не открываю, чтобы истребители, если летят за мной, не расстреляли меня. Меня закрутило в штопор. Наконец нашёл кольцо. Чтобы выйти из штопора, надо развести руки и ноги. Ноги развёл, а кольцо боюсь отпустить – не найду потом! Всё же отпустил, развёл руки. Смотрю, земля начинает быстро приближаться – пора открывать парашют. Дёрнул кольцо – парашют не открывается. Пронзила мысль: «Зря затянул». Только я это подумал, он – хлоп, открылся. Посмотрел вверх – парашют неповреждённый, круглый купол. Впереди меня вспаханное чёрное поле. День солнечный. Солнце бьёт туда. Думаю: «Хорошо бы приземлиться на пахоту». Немножко подтянул стропы. Приземлился так, что даже не упал. А ведь это был мой первый прыжок с парашютом! Но у меня не было никакого волнения – это был единственный шанс остаться в живых.

Приземлился в Латвии, на нашей территории. Парашют скрутил, держу под мышкой. Смотрю, впереди одиночный дом. Подошёл, навстречу мне выходит крестьянин. Спрашиваю: «Немцы есть?» – «Нет. Закурить есть?» В кармане у меня был металлический портсигар. Достаю, смотрю, а передняя крышка помята – пуля срикошетила. Так что этот портсигар спас мне ногу. Закурили. Он говорит: «Пошли, я угощу молоком». Отрезал свежеиспечённого душистого хлеба и налил кружку молока.

Вдруг в дом входят трое молодых парней с красными повязками: «Мы комсомольцы. Видели, как ваш самолёт взорвался и упал на землю. Мы нашли обломки и неразорвавшиеся бомбы». – «Не может быть. Я к этому месту тридцать минут летел без бомб». – «Пойдёмте, сами убедитесь». Пошли в лес – недалеко, метров 500–600. Смотрю, лежат голубые кислородные баллоны – они их за бомбы приняли. Четыре баллона, на меня и штурмана, – чистые, а ещё два забрызганы кровью и уже подсохшими мозгами. Значит, стрелка, скорее всего, убило в воздухе, и надо его тело искать. Мы с комсомольцами рассредоточились. Он лежал на небольшом пригорке… руки раскинуты, мне сначала показалось, что живой. Подошёл, посмотрел – у него снарядом наполовину снесена голова. Я говорю двоим из этих парней: «Сколько до села?» – «Километра полтора-два». – «Идите в село, возьмите лопаты, выроем могилу, похороним его здесь». Они ушли.

Подходит ко мне парень постарше, тоже с повязкой, видимо, руководитель этих ребят-комсомольцев: «Сейчас звонил в район, сообщил им обстановку. Мне секретарь райкома сказал, чтобы вы со мной приехали к нему». Пошли мы на асфальтовую дорогу. Он остановил полуторку, мы приехали в район. А во дворе райкома полная суматоха – вытаскивают несгораемые шкафы, жгут бумаги. Немцы где-то близко! Мы сели в приёмной на диване, я даже уснул. Потом нас вызвали, я всё рассказал. Говорю: «Мне нужен документ, что я был у вас. А то как я приду в полк без самолёта и экипажа?» Он дал секретарю задание написать документ,

[8] Фугасная авиационная бомба, в данном случае весом 100 кг.

поставить печать. Говорит: «Позвонили из посёлка. Лесник сделал гроб. Похоронили вашего стрелка. Так что вам туда ехать не надо. Мы вас отправим на машине до станции, а потом вы поедете на поезде к своему аэродрому». Так и сделали.

На станции в Новых Сокольниках иду по перрону, смотрю, идёт мой штурман. Я говорю: «Ты как сюда попал? Почему выпрыгнул без команды?» – «Думал, что самолёт горит и вы убиты. Я решил прыгать». Я ему не поверил, но возражать не стал. У него рука на подвязке: «Что у тебя с рукой?» – «Когда шёл лесом, пистолет был наготове, и по дороге навстречу шёл немецкий офицер. Я выстрелил, убил его наповал, но он тоже успел выстрелить и пробил мне руку». Мне всё это показалось не очень убедительным. До аэродрома добрались на другом поезде. Приехали в полк. Я рассказал командиру полка. Говорю: «Я с ним больше летать не буду». Мне потом дали другого штурмана, летал с другими штурманами.

Вот такая история первой катастрофы. Мне дали десятидневный отпуск, и я поехал на родину. Там меня мать блинами кормила. Вернулся и снова начал летать. А потом нам дали вывозные полёты ночью, и стали летать ночью в любых метеоусловиях. Правда, в самом конце войны был один вылет на Кёнигсберг днём. Только один вылет. А так всё время летали ночью.

В первые месяцы войны полк понёс большие потери. Уже к третьему вылету девятки стали собирать из разных эскадрилий. Вскоре стали летать звеньями, а потом и одиночными самолётами. Вот тут много самолётов потеряли. Осенью, во время битвы за Москву, мы стояли под Рязанью, такой аэродром Дягилево. Летали одиночно днём. В полку в то время оставалось всего два самолёта. Один новый, другой старый. Причём старый был как бы закреплён за моим экипажем, и мы летали постоянно, а на новом экипажи летали по очереди. На этом «летающем гробу» не работал авиагоризонт, не было подачи CO_2 в баки, не было антиобледенительной системы, механический выпуск шасси, винты имели только два положения – малый и большой шаг. В общем, старая рухлядь.

Штурман у меня был довольно шустрый, пошёл к командиру полка. «Что командир полка сказал?» – «Завтра мы не летаем, полетит экипаж Фёдорова». Мы думаем, завтра не летаем, встали, позавтракали, пошли расписали пульку. Решили играть в преферанс. Только мы разыгрались, вбегает стрелок-радист: «Командир полка сказал в лётном обмундировании на КП!» Ёлки-палки! Карты долой! Этот Фёдоров был трусоват. Накануне прошёл дождь, на аэродроме были лужи. Он зарулил в какую-то лужу и якобы не может вырулить. Командир принял решение и послал за мной. И мы ещё один вылет сделали на этом «летающем гробу», как мы его называли. Следующий вылет делали уже на новом самолёте. А этот долго не пролетал. Прошло два или три вылета – и его не стало, сбили. О нём ничего не известно, так и остались без вести пропавшими.

– Полк не отводили на переформировку?

– Полк не отводили никогда, но постоянно прибывало пополнение по 4–5 экипажей. Вывозил их в основном я, поскольку считался хорошим инструктором. Сначала днём полётов 15–20 сделаем, в зависимости от того, как пилотирует молодой лётчик. Потом ночью – несколько полётов: он в передней кабине (штурмана), я – в пилотской. Вижу, что окреп, значит, выпускаю самостоятельно. Причём первые вылеты он делает не со своим штурманом, а с опытным. Если обошлось нормально, тогда выпускаем со своим штатным штурманом.

– Как вам Ил-4?

– Отличный самолёт. Единственный большой недостаток – скорость маловата. Ему бы километров 50 прибавить, тогда бы идеальный был самолёт. На мой взгляд, и продольная и поперечная устойчивость у него нормальная. Молодые экипажи брали тонну бомб – 10 соток в бомболюк. Опытные экипажи брали больше – 10 соток плюс одна 250-килограммовая. Слетал с нею – в следующий раз пятисотка. Справился с этой нагрузкой – две пятисотки. Получалось 2 тонны.

У меня был отличный самолёт Ил-4. Сказал командиру полка: «В следующий раз возьму три пятисотки». – «Оторвёшься?» – «Оторвусь». Мы стояли в Мигалово под Калининым. Там бетонка длиной 1000 метров. Подвесили мне три пятисотки. Весь полк вышел посмотреть – оторвётся Белоусов или нет. Разбегаться начал метров за семьдесят до полосы на максимальном режиме. Держу самолёт. Ил-4 на взлёте разворачивался вправо, потому что винты левого вращения. Главное – вовремя его остановить. Если уж пойдёт, тогда не остановишь. Пробежал всю полосу, оторвался метрах в пятидесяти за ней. Взял немного триммерочек, и он так мягко пошёл, пошёл, метров 30–40 набрал, максимал выключил. Ещё набрал высоты – газ прибрал, чтобы моторы не перегружать.

Никто в полку ни до, ни после такой вес не брал, потому что этот мой хороший самолёт молодой лётчик вскоре подломал. Мы с того аэродрома перебазировались в Шаталово. Я в первом эшелоне перегонял другой самолёт, а мой новый был на ремонте. Я оставил одного молодого лётчика, говорю: «Потом перегонишь в Шаталово». Там была гудронная полоса, а перед полосой – овраг. Он снизился так, что о кромку оврага стукнулся колёсами, подломал шасси и сел на брюхо. Подъехал заместитель командира дивизии Герой Советского Союза Щелкунов, такой грубый мужик, надавал лётчику по мордам. Его, конечно, восстановили, но самолёт потерял свои качества. На другом самолёте я не рискнул брать три пятисотки.

– Отказы техники были?

– Только один раз был отказ. Летели из Кинешмы. Подлетая к Мигалово, смотрю, у меня давление масла на правом двигателе к нулю. Радист: «Командир, масло пробивает из правого мотора». Я глянул – вся плоскость в масле. А у нас бомб было две по 250 и 10 соток – полторы тонны. Сбросили на пассив на озеро недалеко от аэродрома. Сотки не взорвались, 250-килограммовые взорвались. Заходим. Нам прожектор не зажигают, решили, что немец пришёл. Второй заход. Даём ракету. Так и не зажгли. Я включил свой прожектор на левой плоскости. Сели нормально. Оказалось, что разъединился петрофлекс и масло выбило. А так сколько летал на дальние цели, отказов ни разу не было.

– Потери ориентировки случались?

–Ни разу! У меня был такой штурман! Ас! Цетлин Юрий Маркович, бывший штурман ГВФ[9]. Он после войны летал до шестидесяти лет. Получил звание заслуженного штурмана СССР.

Я в Дальней авиации не знаю ни одного экипажа, который бы не блудил, не садился бы на вынужденную. А мы ни разу не садились! Два раза мы садились сквозь туман, выходя из него на 15–20 метров над полосой. После 1942 года, когда погиб мой прежний штурман, летал только с ним.

В 1942 году полк перебазировался на Север. В ночь на 20 сентября полку была поставлена задача нанести бомбовый удар по аэродрому Алакуртти. Это был мой 45-й боевой вылет. До цели было всего около 80 км, а высоту дали 5000 м. Поэтому сразу же после взлёта пришлось лезть вверх. Подойдя к цели, приглушил моторы. Всё же нас обстреляли, видимо, наводя по локатору. По сигналу штурмана старшего лейтенанта Николая Тимохина я вывел самолёт на боевой курс. За несколько секунд до расчётного времени сброса бомб в районе хвостовой части самолёта раздался сильный взрыв.

Самолёт перешёл в пикирование. Я попытался выровнять его, но штурвал двигался свободно, а угол пикирования увеличивался. Загорелся правый бензобак. Крикнул экипажу: «Живы?» – в ответ молчание. Ответил только штурман. Я дал команду: «Прыгать!» – и стал открывать фонарь[10] кабины, поджатый из-за отрицательной перегрузки моей же головой.

---

[9] Гражданский воздушный флот.

[10] Прозрачная часть пилотской кабины, которая защищает экипаж и пассажиров от воздействия встречного потока воздуха, погодных условий и шума, а также обеспечивает визуальный обзор.

Только большим усилием удалось сдвинуть фонарь, и он с ударом отскочил назад. На пикировании самолёт набрал скорость, и напором воздуха меня плотно прижало к бронеспинке. Поставив одну ногу на сиденье, сделал отчаянный толчок. Попытка удалась – я вывалился из кабины.

Тут уже я не стал затягивать с раскрытием парашюта. Дёрнул кольцо, и он сразу же раскрылся на высоте около 3000 м. Осмотрелся. Подо мной – центр аэродрома противника. Зенитные снаряды рвутся выше меня. Ветер относил мой парашют от аэродрома в южном направлении, на лесной массив. Стал искать в ночном небе раскрытые парашюты своих товарищей, но не нашёл.

Ночью не сумел правильно определить расстояние до земли. Приземлился неудачно: сильно ушиб левую ногу, но не сломал. Осмотрев карманы комбинезона и брюк, оценил их содержимое: пистолет ТТ с патронами, перочинный нож, компас, часы, портсигар, спички, расчёска и небольшой кусочек шоколада. Подрезав стропы парашюта, с огромным трудом стащил его с дерева, спрятал в яму и забросал хворостом. Надо было уходить. Хорошо, что перед полётом я обулся «двойным» образом: сначала – хромовые сапоги, а поверх них – меховые унты. В условиях заполярной осени я бы не смог долго передвигаться в одних унтах. А так при движении я брал унты на плечо и шёл в сапогах, при отдыхе снимал их и грел ноги в унтах.

Первые двое-трое суток нестерпимо мучили жажда и голод. Я часто пил коричневую воду из болот, но жажда не утолялась, появлялась слабость, выступал холодный пот. Тогда я решил пить только три-четыре раза в день, хотя и трудно было удерживать себя от соблазна. Потом, как ни странно, жажда перестала донимать меня, а бодрости прибавилось.

Чтобы подальше уйти от немецкого аэродрома, я некоторое время шёл по компасу на юг, а затем взял курс 90 градусов – на восток. Пробираться по лесу в зимнем комбинезоне с унтами на плечах было очень утомительно. На рассвете второго дня, проходя по дну каменного карьера, я присел у его стены на выступ, чтобы отдышаться и отдохнуть. Случайно посмотрев вверх, с ужасом увидел наверху сторожевую вышку с немецким часовым. Он, по счастью, смотрел в бинокль вдаль на восток и меня, идущего по дну карьера, не заметил.

Однако избежать встречи с немцами не удалось. На одном из привалов, спрятавшись под корнем дерева, я услышал немецкую речь. Выглянув, увидел двух автоматчиков, идущих по тропе мимо меня. Достал пистолет, снял с предохранителя и приготовился к последнему бою, оставляя восьмой патрон для себя. Поединок с двумя автоматами был бы слишком неравным. Вся надежда на удачу: первым выстрелом поразить одного, а затем, воспользовавшись замешательством второго, сразить и его. Затаив дыхание ждал, когда они подойдут поближе. Но, не дойдя до меня несколько метров, они вдруг повернули в сторону. Я с облегчением выдохнул.

Осторожно стал уходить за выступ стены карьера, а выйдя из поля зрения часового, ускорил шаг. Теперь я старался больше двигаться ночью. Когда идти уже не было сил, с трудом стягивал насквозь промокшие сапоги, опускал озябшие ноги в унты и падал на мокрую, а то и подмороженную землю. Однако заснуть почти не удавалось: мешали напряжение и чувство голода.

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.