



...Человеческий ум до того был поглощен этой задачей, что разрешение ее, несмотря на суровую могилу, которую путешественники по большей части там находили, сделалось сплошным национальным состязанием. В этом состязании участвовали почти все цивилизованные страны, и только не было русских, а между тем горячие порывы у русских людей к открытию Северного полюса проявлялись еще во времена Ломоносова и не угасли до сих пор. Амундсен желает во что бы то ни стало оставить за Норвегией честь открытия Северного полюса, а мы пойдем в этом году и докажем всему миру, что и русские способны на этот подвиг.

Вениамин Каверин «Два капитана»

ВАЛЕРИАН АЛЬБАНОВ
АЛЕКСАНДР КОНРАД

ТАЙНА ПРОПАВШЕЙ ЭКСПЕДИЦИИ

ЗАТЕРЯННЫЕ ВО ЛЬДАХ



УДК 910.4
ББК 26.8г(2)5
А 56

Вступительная статья и заключение М.В. Дукальской

Альбанов В., Конрад А.
А 56 Тайна пропавшей экспедиции: затерянные во льдах / В. Альбанов,
А. Конрад. — М. : КоЛибри, Азбука-Аттикус, 2023. — 320 с. ; ил.

ISBN 978-5-389-23211-2

Двадцать восьмого июля 1912 года из Санкт-Петербурга вышла шхуна «Святая Анна». Экспедиция под руководством лейтенанта Георгия Брусилова должна была пройти Северным морским путем до Владивостока с одной зимовкой. Однако уже в начале октября шхуна оказалась зажата льдами в восточной части Карского моря и вскоре начала свой вынужденный дрейф на север. Освободиться из ледяного плена команда так и не смогла. В апреле 1914 года 11 человек во главе со штурманом Валерианом Альбановым покинули судно и направились на материк. До суши добрались лишь двое: штурман Валериан Альбанов и матрос Александр Конрад, дневники которых впервые объединены в этой книге. Фрагменты дневника Валериана Альбанова, ставшего прототипом штурмана Климова, можно найти в романе Вениамина Каверина «Два капитана»; здесь же в контекст художественного повествования вплетено множество других фактов из истории «Святой Анны», названной писателем «Святая Мария».

УДК 910.4
ББК 26.8г(2)5

ISBN 978-5-389-23211-2

© ФГБУ «РГМАА» (фото), 2023
© В. Мельник (фото), 2023
© ООО «Издательская Группа «Азбука-Аттикус», 2023
КоЛибри®

СОДЕРЖАНИЕ

Трагедия трех экспедиций (М.В. Дукальская).....9

ЗАПИСКИ ЭКИПАЖА «СВЯТОЙ АННЫ»

Дневник штурмана Валериана Альбанова.

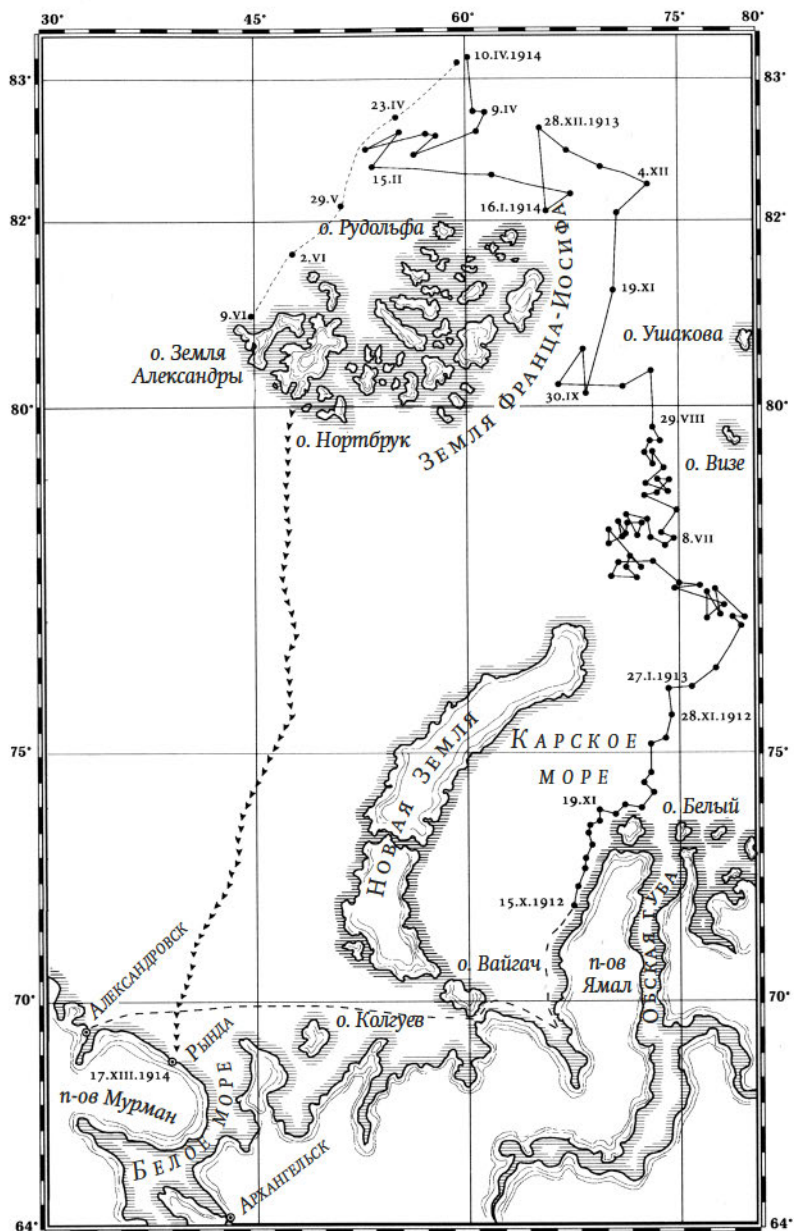
«На юг, к Земле Франца-Иосифа!».....	37
Вступление.....	37
Сборы в санную экспедицию.....	43
Последний день на «Св. Анне».....	56
На ледяных полях Полярного океана.....	64
Гибель Баева.....	83
Земля!.....	125
На Земле Александры.....	147
Один за другим.....	170
Мыс Флора.....	189
Приготовление к зимовке.....	200
Судно пришло!.....	215
Домой!.....	226

Дневник матроса Александра Конрада.

«Что я теперь не отдал бы, чтобы хоть на мгновение взглянуть на засеянные поля далекой милой Родины?».....	243
--	-----

По следам пропавших экспедиций (М.В. Дукальская).....295

**КАРТА РАЙОНА ЭКСПЕДИЦИИ
ЛЕЙТЕНАНТА ГЕОРГИЯ БРУСИЛОВА
(1912–1914)**



...Горько мне думать о всех делах, которые я мог бы совершить, если бы мне не то что помогли, а хотя бы не мешали. Что делать? Одно утешение — что моими трудами открыты и присоединены к России новые обширные земли...

Вениамин Каверин «Два капитана»

ТРАГЕДИЯ ТРЕХ ЭКСПЕДИЦИЙ

Первая половина 1910-х годов — один из важнейших периодов российских полярных исследований. В эти годы в Арктику отправлялись как государственные, так и частные экспедиции. Некоторые из них до сих пор остались в общественном сознании благодаря средствам массовой информации, некоторые известны только людям, интересующимся историей полярных исследований, некоторые ушли в историческое небытие.

Несомненно, наиболее значимое событие этого периода — это Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана, внесшая неоценимый вклад в исследование Северного морского пути. В 1910–1915 годах эта экспедиция под руководством И. С. Сергеева и Б. А. Вилькицкого на ледокольных пароходах «Таймыр» и «Вайгач», обследовав трассу Северного морского пути, позволила подготовить и издать первые навигационные карты и лоции по маршруту своих исследований, в 1913 году открыла архипелаг Северная Земля, а в 1914–1915 годах впервые в истории преодолела путь из Берингова моря на запад с одной зимовкой. Несмотря на выдающееся значение, ее

ход и результаты работы знакомы лишь узкому кругу специалистов.

Совершенно другая история сложилась с экспедициями В.А. Русанова, Г.Я. Седова и Г.Л. Брусилова, которым посвящены многие публикации, фильмы, исследования. На протяжении более чем сотни лет их история вновь и вновь обсуждается на страницах газет, журналов, в исторической, научно-популярной и художественной литературе. Имена руководителей этих экспедиций увековечены в городской топонимике и в названиях судов, работающих в морях Северного Ледовитого океана. Этим экспедициям посвящены экспозиции музеев и многочисленные выставки. Но объединяет их лишь время начала, трагическая судьба и роман В.А. Каверина «Два капитана», в котором слиты воедино истории всех трех экспедиций. На самом деле это были абсолютно не связанные между собой экспедиции, имевшие различные цели и организованные на разные средства.

Экспедиция Владимира Александровича Русанова, геолога и опытного полярного исследователя, известного своими работами на Новой Земле, на парусно-моторном судне «Геркулес» была государственной, причем организованной Министерством внутренних дел. В ее задачу входило исследование природных богатств Шпицбергена и изучение возможности использования их русскими промышленниками и предпринимателями для добычи каменного угля, а также ознакомление с характером и размерами существующих на Шпицбергене иностранных промышленных предприятий. Экспедиция готовилась как секретная, закамуфлированная под частную, поскольку в эти годы было запрещено предпринимать государственные экспедиции на архипелаг. Дело в том, что в начале 1910-х годов решалась судьба статуса территории Шпицбергена и шла подготовка к международной конференции по этой проблеме.

ТРАГЕДИЯ ТРЕХ ЭКСПЕДИЦИЙ

В результате шестинедельных работ участниками экспедиции Русанова было установлено 28 заявочных знаков на каменноугольные месторождения. После окончания работ на Шпицбергене трое из состава команды «Геркулеса» попутным пароходом вернулись на родину, доставив туда отчет о проделанной работе, а «Геркулес» отправился на восток от архипелага для проведения научных исследований.

Последние известия об этой экспедиции пришли из становища Маточкин Шар на Новой Земле, где 18 августа 1912 года Русанов оставил текст телеграммы для пересылки в Петербург, в которой сообщал о своих планах обойти северную оконечность архипелага — мыс Желания — и отправиться дальше на восток (в телеграмме было сказано, что искать их следует на острове Уединения, Новосибирских островах или острове Врангеля).

Экспедиция Георгия Яковлевича Седова, также имевшего богатый опыт полярных исследований, на парусно-паровом судне «Святой вмч. Фока» была, в отличие от экспедиции Русанова, частной. Еще зимой 1912 года Седов предложил на суд общественности проект путешествия на Северный полюс. Дело в том, что покорение Северного полюса Фредериком Куком в 1908 году или Робертом Пири в 1909 году не считалось достоверным фактом и было дискуссионной темой, и в случае успеха Георгий Яковлевич мог стать одним из первых путешественников, дошедших до этой географической точки. Газеты восторженно приняли замысел Первой русской экспедиции к Северному полюсу. «Известия Архангельского общества изучения Русского Севера» откликнулись на него передовой статьей: *«...удивительно, что до сих пор еще ни одна русская экспедиция не пыталась отправиться туда, куда влечет каждого помора... туда, где сходятся все северные пути — на полюс... Рано или поздно должно было*

воплотиться это вековое наше стремление на Север, должен был найтись русский человек, решившийся во что бы то ни стало воплотить это стремление в одну идею — к полюсу!»

Специально созданная при Главном гидрографическом управлении Морского министерства Комиссия резко раскритиковала план экспедиции. Надо отметить, что в состав Комиссии входили люди весьма авторитетные, имевшие опыт работы в Арктике. Их замечания по плану, предложенному Седовым, были вполне объективны и правомерны. В результате долгих дебатов Комиссия отказала в государственной субсидии на экспедицию. Однако это не помешало Седову заняться реализацией своей идеи, хотя и создало дополнительные трудности, в первую очередь финансовые.

Император Николай II, узнав о цели готовящейся экспедиции, поддержал Седова тем, что подарил ему иконку, дорогое ружье и 10 тысяч рублей. Георгию Яковлевичу был предоставлен двухлетний отпуск с сохранением содержания. Из капитанов по Адмиралтейству он был переведен во флот с чином старшего лейтенанта, соответствующим 9-му классу Табели о рангах.

Средства на экспедицию собирались всем миром. В Санкт-Петербурге под председательством редактора «Нового времени» М.А. Суворина был создан Комитет по изысканию частным путем средств на экспедицию к Северному полюсу. В городе организовали ряд празднеств с приглашением выдающихся артистов, подготовили программу увеселений, посетителям которых предлагались специально выпущенные бронзовые знаки. Журнал «Природа и люди» также открыл сбор пожертвований на экспедицию.

В конце лета 1912 года «Святой вмч. Фока» покинул Архангельск и отправился в путь. Но поздний выход в море

сыграл в судьбе экспедиции роковую роль — уже у Новой Земли судно вмерзло в лед и вынуждено было встать на зимовку у полуострова Панкратьева. Лишь через 352 дня, в сентябре 1913 года, экспедиция продолжила поход к Земле Франца-Иосифа, где в бухте у острова Гукера, названной Седовым бухтой Тихой, встала на вторую зимовку. Тяжелые условия зимовки, недостаток продовольствия и топлива привели к тому, что большая часть экипажа, в том числе и сам Седов, начала болеть. И все же в феврале 1914 года больной Седов вместе с двумя матросами Г.В. Линником и А.М. Пустошным на трех собачьих упряжках, имея всего 20 собак, отправился к цели своего путешествия — к Северному полюсу. Однако болезнь Седова стремительно прогрессировала, через неделю он уже не мог идти самостоятельно, матросы везли его на санях, а 5 марта 1914 года, на 18-й день похода, Георгий Яковлевич скончался среди льдов недалеко от самого северного острова Земли Франца-Иосифа — острова Рудольфа. Матросы похоронили его на этом острове, положили в могилу российский триколор, который Седов намеревался установить на Северном полюсе, соорудили крест из лыж, а затем направились в обратный путь, к судну.

Выйдя из бухты Тихой и зайдя на мыс Флора (остров Нортбрук) для дозаправки топливом, «Святой вмч. Фока» отправился к Большой земле и 17 августа 1914 года завершил свой поход у рыбацкого становища Рында на Мурмане.

Эта книга посвящена третьей экспедиции этого времени — экспедиции Георгия Львовича Брусилова на шхуне «Святая Анна», поэтому остановимся на ней более подробно.

Начальник экспедиции Георгий Львович Брусилов родился в 1884 году в семье видного деятеля Российского императорского флота, создателя и первого начальника Мор-

ского генерального штаба, вице-адмирала Льва Алексеевича Брусилова. Дед Георгия Львовича Алексей Николаевич Брусилов был генералом, участником войны 1812 года, дядя — прославленный генерал Алексей Алексеевич Брусилов, чье успешное руководство военными действиями на Юго-Западном фронте во время Первой мировой войны летом 1916 года, известными как Брусиловский прорыв, сделало его настоящим народным героем.

Неудивительно, что оба сына Льва Алексеевича — Георгий и Сергей, выросшие в семье морского офицера и с детства слышавшие рассказы отца о морской службе, выбрали для себя тот же путь — путь морского офицера.

В 1905 году Георгий Львович окончил Морской кадетский корпус в Санкт-Петербурге и получил назначение на Дальний Восток, куда он прибыл вскоре после трагического Цусимского сражения, в результате которого российский флот на Тихом океане практически перестал существовать. Вместе с другими офицерами Брусилов пожелал остаться на Дальнем Востоке и был зачислен на миноносец № 209, который поддерживал разведывательную службу и должен был наблюдать за прилегающим к Владивостоку районом. В августе 1905 года был заключен мир с Японией, а в ноябре того же года началось возвращение в Россию офицеров флота. В 1906 году Георгий Брусилов вернулся в Санкт-Петербург, где был произведен в мичманы, и продолжил службу на миноносцах на Балтийском флоте.

Служба ему нравилась, но при этом хотелось и новых впечатлений. Поэтому после почти трехлетней службы на Балтийском море в 1909 году, когда начался набор экипажей на суда «Таймыр» и «Вайгач» Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана, Брусилов испросил себе в Морском министерстве 22-месячный отпуск, полу-

чил его, подал рапорт с просьбой о зачислении в экспедицию и в 1910 году был назначен вахтенным начальником на ледокольный пароход «Вайгач». В арктические рейсы 1910–1911 годов он ходил на ледокольном пароходе «Таймыр». В походах экспедиционные суда работали в Чукотском и Восточно-Сибирском морях, где тогда ледовая обстановка в эти годы была благоприятной. Это убедило ряд участников экспедиции, в том числе и Брусилова, в возможности плавания по всей трассе Северного морского пути без особых препятствий.

Знакомство с Арктикой, хотя и непродолжительное, произвело на Георгия Львовича очень сильное впечатление, и, вернувшись из плавания 1911 года, он решил организовать и возглавить собственную экспедицию и преодолеть Северный морской путь с запада на восток. (Напомним, что к началу XX века этот путь был пройден целиком лишь однажды, причем с зимовкой, в 1878–1879 годах шведским мореплавателем Адольфом Эриком Норденшельдом на судне «Вега».)

Идею Брусилова горячо поддержал его друг детства — Николай Святославович Андреев, который энергично включился в подготовку экспедиции. Именно Андреев должен был в плавании стать правой рукой Георгия Львовича — помощником капитана. Экспедицию даже изначально называли «экспедицией Брусилова и Андреева».

Несмотря на то что Георгий Львович происходил из старинной дворянской семьи, собственных средств на экспедицию у него не было, и он обратился за помощью к наиболее состоятельному своему родственнику — дяде Борису Алексеевичу, удачно женатому на Анне Николаевне Рено, имевшей немалый капитал, оставленный ей в наследство родителями. Анна Николаевна согласилась финансировать это предприятие, но поставила условие, что самым важным

делом по пути во Владивосток будет промысел морского зверя и торговля. Так было создано семейное акционерное общество, главным акционером которого стала Анна Николаевна, отпустившая на снаряжение экспедиции 90 тысяч рублей.

В феврале 1912 года Брусилов вместе с Андреевым выехал в Лондон для покупки судна (первоначально планировалось, что будут куплены два судна). Однако в Англии им удалось приобрести лишь одну парусно-моторную шхуну. Шхуна водоизмещением в 231 тонну была построена английским Адмиралтейством в 1867 году специально для поисков пропавшей среди арктических льдов полярной экспедиции Джона Франклина. Изначально шхуна носила название «Ньюпорт», затем получила имя «Пандора II». В 1893 и 1896 годах под названием «Бланкатра» она ходила к устью Енисея в составе торговых экспедиций английского капитана Джозефа Виггинса. Купив шхуну, Брусилов переименовал ее в «Святую Анну» в честь небесной покровительницы своей тетушки.

Экспедиция была широко разрекламирована. Первые сообщения, в которых говорилось о ее цели, появились в газетах Христиании (Осло) еще на пути «Святой Анны» из Англии в Россию: *«В гавани Христиании в настоящее время снаряжается шхуна “Святая Анна”. Корабль промысловой экспедиции на Северный Ледовитый океан лейтенантов Брусилова и Андреева идет из Христиании в Петербург и через неделю должен стать у Николаевского моста. У нас он запасется провизией и в первых числах июля направится в Архангельск, а в середине июля начинает экспедицию».*

В июле, когда шхуна пришла в Санкт-Петербург и встала на Николаевской набережной Невы, «Святая Анна» стала местом паломничества горожан. У трапа их встречал помощник капитана Николай Андреев, который с удоволь-

ствием показывал шхуну и рассказывал о предстоящем путешествии в весьма восторженных тонах: *«Этот маленький корабль бесстрашно уходит на днях в далекие, беспредельные воды, на край земли, для новой славы XX века, для новых триумфов всепобеждающего человеческого духа»*. Среди прогуливающих по набережной было немало журналистов, поэтому известия о готовящейся экспедиции появились и в петербургских газетах. Так, например, газета «Новое время» писала: *«Рослый и бородатый гребец доставил нас на судно. По лестнице, со слабо натянутой веревкой вместо перил, мы взобрались на палубу “Святой Анны”, где были встречены помощником капитана лейтенантом Андреевым. В уютной кают-компании, где все было миниатюрно и вместе с тем не лишено интимного комфорта, радушные хозяева угостили нас “сода-виски”, и тут же на большом круглом столе была разложена “Карта Северного Ледовитого океана в границах Российской империи, составленная на основании гидрографических исследований с 1734 по 1871 год”»*.

Андреев занимался снабжением экспедиции, следил за погрузкой шхуны, но в последний момент перед выходом «Святой Анны» вынужден был задержаться в Санкт-Петербурге из-за личных дел, однако при этом пообещал, что найдет врача для экспедиции, поскольку нанятый до этого врач отказался от участия, а также ученого-гидролога и вместе с ними встретит шхуну в Александровске-на-Мурмане¹. Оттуда должен был начаться арктический маршрут экспедиции.

На должность штурмана Брусиллов пригласил Валериана Ивановича Альбанова, с которым он познакомился в 1912 году. Валериан Иванович был на три года старше Георгия Львовича и имел более богатый опыт плавания на Севере: четыре года он был помощником капитана парохо-

¹ В настоящее время — город Полярный. (Примеч. ред.)

да «Обь» по Енисею и Енисейскому заливу, а затем в 1909–1911 годах ходил на пароходе «Кильдин» между Архангельском и портами Англии. Кроме Альбанова на шхуне было 22 человека команды, из которых лишь пятеро были профессиональными моряками.

10 августа 1912 года в 4 часа дня шхуна «Святая Анна» под командованием Георгия Львовича Брусилова снялась с якоря у Николаевского моста, прошла морским каналом в Кронштадт, откуда начала свое путешествие в Александровск-на-Мурмане. Планировалось по пути к нему сделать остановки в Копенгагене и Трондхейме. Для того чтобы возместить хотя бы часть материальных затрат, на начальный этап путешествия, пока судно шло в Балтийском море и вдоль Скандинавии в Баренцево море, было решено взять пассажиров (на судне было свободно 13 кают). Однако на объявления в петербургских газетах почти никто не откликнулся. Желающих оказалось лишь трое: дальняя родственница Брусиловых Ерминия Александровна Жданко (сестра Георгия Львовича, Ксения, была замужем за дядей Ерминии), которая была к тому же племянницей начальника Главного гидрографического управления Морского министерства Михаила Ефимовича Жданко, ее подруга Елена Владимировна и, как писала газета «Вечернее время», *«представитель спортивной молодежи Г. Бауман (Петроградский кружок любителей спорта), обладавший специальной морской подготовкой»*, взявшийся исполнять в рейсе обязанности второго штурмана.

Ерминия Александровна, или Мима, как звали ее в семье, была, несмотря на возраст (к началу экспедиции ей был 21 год), самостоятельной и решительной девушкой. Она получила хорошее образование, знала языки и даже окончила специальное медицинское училище — самаритянские курсы сестер милосердия, выдающие *«диплом, обя-*

ТРАГЕДИЯ ТРЕХ ЭКСПЕДИЦИЙ

зывающий бесплатно оказывать первоначальную медицинскую помощь при внезапных несчастных случаях».

Первая остановка «Святой Анны» была намечена в Копенгагене, где Брусилов не собирался задерживаться. Но оказалось, что в Копенгагене в это время находится вдовствующая императрица Мария Федоровна, выразившая желание посетить шхуну. Подготовка к визиту, а также дозаправка экспедиционного судна продовольствием и снаряжением заняли несколько дней.

Во время захода в Трондхейм экспедиция, готовясь к предстоящему рейсу и ожидая поступления очередной денежной субсидии от тетушки, простояла еще неделю. Там со шхуны сбежал механик, а к команде присоединился гарпунер Денисов.

В Александровске на экспедицию обрушились новые неприятности. Сначала заболел один из штурманов — Бауман, и его пришлось высадить на берег для лечения. Кроме того, оказалось, что Николай Андреев не сдержал своего обещания — не только сам не прибыл туда, но и не прислал врача. Экспедиция была на грани срыва. Но ситуацию удалось разрешить благополучно — Ерминия, которой необыкновенно понравилось морское путешествие вокруг Скандинавии, телеграфировала родным о своем желании продолжить арктическое плавание: *«Трех участников лишились могу быть полезна хочу идти Владивосток умоляю пустить теплые вещи будут целую пишу отвечайте скорее всегда ваша Мима»*. Получив в ответ согласие, она решила остаться на судне и заменить в экспедиции врача. Ей также поручили заведовать продовольствием и заниматься фотографированием.

Первым начинанием Ерминии стала раздача всем членам команды карандашей и толстых тетрадей (сейчас мы их называем общими) для ведения дневников во время

путешествия. Тем самым она обеспечила нам документальную базу экспедиции, на которой и строится это повествование.

Погрузка припасов и воды была закончена лишь к началу сентября, что было критически поздно для начала арктического рейса. Перед выходом из Александровска Брусиллов заключил *«новое условие с частью старой оставшейся и вновь набранной командой на переход от города Александровска до города Владивостока»*. По контракту матросы «Святой Анны» кроме основного жалования от 10 до 30 рублей в месяц получали каждый 0,5% с общей выручки от промысла. В более привилегированном положении находились гарпунеры, получавшие, помимо жалования, 50–60 рублей в месяц и 1,5–2% с суммы промысла. Эти условия понравились не всем, поэтому в последний момент несколько человек из команды покинули судно и Брусиллову пришлось спешно набирать новых матросов, еще менее опытных.

Таким образом, окончательно в состав команды «Святой Анны» вошли 24 человека. Это были, кроме самого Георгия Брусиллова, Валериана Альбанова и Ерминии Жданко, гарпунеры Вячеслав Шленский и Михаил Денисов, боцман Иван Потапов, старший рулевой Петр Максимов, матросы Александр Конрад, Густав Мельбард, Иоганн Парприц, Евгений Шпаковский, Ольгер Нильсен, Иван Луняев, Прохор Баев, Иван Пономарев, Александр Шахмин, Павел Смиренников, Гавриил Анисимов, Александр Архиреев, машинисты Яков Фрейберг и Владимир Губанов, коچهгар Максим Шабатура, повар Игнатий Калмыков и стюард Ян Регальд.

Пятнадцатого сентября, перед выходом в Карское море, «Святая Анна» ненадолго остановилась на острове Вайгач в становище Хабарово. Именно оттуда участники экспедиции передали последние письма родным на сто-

Научно-популярное издание

Валериан Альбанов, Александр Конрад
ТАЙНА ПРОПАВШЕЙ ЭКСПЕДИЦИИ:
ЗАТЕРЯННЫЕ ВО ЛЬДАХ

Ответственный редактор *Т. Маслова*
Художественный редактор *Н. Данильченко*
Технический редактор *Л. Сеницына*
Корректоры *Е. Бударгина, Т. Филиппова, В. Алексина*
Верстка *А. Тарасова*

В оформлении обложки использована иллюстрация
© AnnaHappy / shutterstock.com

ООО «Издательская Группа «Азбука-Аттикус» –
обладатель товарного знака «Колибри»
115093, Москва, вн. тер. г. муниципальный округ Даниловский,
пер. Партийный, д. 1, к. 25
Тел. (495) 933-76-01, факс (495) 933-76-19
E-mail: sales@atticus-group.ru

Филиал ООО «Издательская Группа «Азбука-Аттикус»
в г. Санкт-Петербурге
191123, Санкт-Петербург, Воскресенская набережная, д. 12, лит. А
Тел. (812) 327-04-55
E-mail: trade@azbooka.spb.ru

www.azbooka.ru; www.atticus-group.ru

Знак информационной продукции
(Федеральный закон № 436-ФЗ от 29.12.2010 г.)



Подписано в печать 22.09.2023. Формат 60×88 1/16.
Бумага офсетная. Гарнитура «SwiftC».
Печать офсетная. Усл. печ. л. 19,6.
Тираж 3000 экз. О-PUT-32164-01-R. Заказ №