

# СЪЕЗДУ ПАРТИИ РОДНОЙ — НАШ ПОДАРОК ТРУДОВОЙ

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

## Важнейшая задача

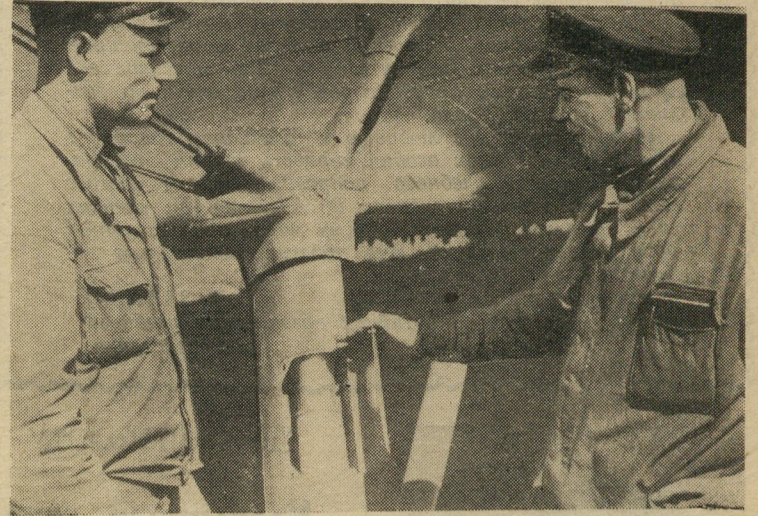
ПАРТИЯ СЧИТАЕТ ВАЖНЕЙШЕЙ ЗАДАЧЕЙ ОБЩЕСТВЕННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ВСЕМЕРНОЕ РАЗВИТИЕ ТРУДОВОГО СОРЕВНОВАНИЯ И ПОощРЕНИЕ КОММУНИСТИЧЕСКИХ ФОРМ ТРУДА, ДАЛЬНЕЙШЕЕ ПОВЫШЕНИЕ АКТИВНОСТИ ТРУДЯЩИХСЯ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ КОММУНИЗМА, ЗАБОТУ ОБ УЛУЧШЕНИИ МАТЕРИАЛЬНО-БЫТОВОГО ПОЛОЖЕНИЯ МАСС.  
(Из проекта Программы КПСС)



№ 67 (1086).  
СУББОТА  
26 АВГУСТА  
1961 г.  
Год издания  
XIX

Орган политотдела Уральского территориального управления  
ГВФ и теркома профсоюза авиаработников

## УМЕЛЫЕ РУКИ ДРУЗЕЙ



В Курганском подразделении уже завершены авиахимические работы. Обработано в общей сложности 60,784 га — по области и на полях в Казахстане.

Личный состав инженерно-авиационной службы, участвующий на химических работах, показал высокие темпы в труде, успешно готовил материальную часть к каждому полету. Хорошо потрудились, например, авиатехники В. И. Мальцев, П. Т. Пашков, В. Я. Мурашов, А. А. Самков, И. Е. Зяблов, моторист Ю. С. Краснощек. За отличное обслуживание техники получили благодарности от командования авиатехники В. С. Пальвинский и К. А. Комарский...

Бригада старшего техника Алексея Мартемьяновича Бахарева по праву считается лучшей в службе. Недавно этот маленький, но сплоченный коллектив заслужил благодарность за досрочную четырехчасовую замену мотора на самолете.

О себе А. М. Бахарев говорит скупо:

— Работаю здесь, в Курганском аэропорту, с 1941 года, год спустя за успехи в труде назначили старшим техником, на этой должности тружусь и по сей день... Многие марки машин успел за эти годы обслужить старший техник А. М. Бахарев: По-2, Як-12, Ан-2. Он по праву считается в подразделении ветераном авиахимических работ. Три года подряд Алексей Мартемьянович летал в Среднюю Азию на обработку хлопка. Свой опыт он охотно передает молодым авиаспециалистам: авиатехникам В. Полунину и И. Ракову, которые не отстают от своего учителя, стремятся работать так, как полагается авиаторам — грамотно и с высоким качеством...

Авиатехник Константин Алексеевич Комарский отдал работе в Курганском аэропорту более четверти века — стаж солидный! Техником он стал не сразу. Вначале, в течение двух лет, работал на топливозаправщике, затем три года авиамотористом и, наконец, стал техником.

— Во время Великой Отечественной войны, — рассказывает о себе Константин Алексеевич, — я летал бортмехаником на самолетах Ли-2 на бомбардировку вражеских коммуникаций. Вместе с победой вернулся в родной аэропорт.

Так же, как и Бахарев, К. А. Комарский много раз участвовал в авиахимических работах, за что имел ряд наград: три малых бронзовых медали ВДНХ.

На снимке: авиатехники Курганского подразделения А. М. Бахарев и К. А. Комарский осматривают узлы шасси самолета Ан-2.

Фото Л. ЕФИМОВА.

## Идущие впереди

Готовя достойную встречу XXII съезду родной Коммунистической партии, авиаработники наращивают темпы производства, повышают качество обслуживания техники, увеличивают перевозки пассажиров и грузов. За двадцать дней августа в целом по Уральскому управлению ГВФ план выполнен по тонна-километрам на 100%, пассажирским перевозкам — на 107,3%, по грузам — на 90% и почте — на 88%.

По уральским подразделениям выполнение плана по тонна-километрам представляет следующую картину: Курганское подразделение — на 180%, авиатранспортное — на 177%, Пермское — на 170%, Челябинское и Тюменское — на 101%.

По пассажирским перевозкам выполнили план аэропорты: Курганский — на 134%, Янаульский — на 130%, Пермский — на 111%, Тюменский — на 130%, Кольцовский — на 107%. План по почте выполнили только три аэропорта: Кольцовский — на 135%, Курганский — на 128% и Челябинский — на 125%. По грузовым перевозкам выполнил план один Тюменский аэропорт.

В авиатранспортном подразделении процент по производительности следующий: по самолетам Ил-18 — 104,4%, по самолетам Ил-12 — 106,8%, по самолетам Ли-2 — 102,5%.

## С ЧУВСТВОМ РАДОСТИ

С чувством глубокой радости весь советский народ встречает XXII съезд КПСС — съезд великих дел великой эпохи в жизни всего прогрессивного человечества.

Коллектив инженерно-авиационной службы Салехардского аэропорта на своем производственном собрании обсудил положение своих дел, решил сократить время простоя самолетов на ремонте. Инициатором этого важного дела выступил инженер Х. А. Саитов. Он побеседовал в отдельности с каждым авиатехником, расставил специалистов по рабочим местам, определил каждому участок работы, помог организовать рабочие места и это незамедлительно сказалось на результатах работы.

Так, бригадир авиатехник В. М. Епифанов вместе со своим механиком Олегом Щетинниковым после окончания рабочего дня взяли подготовиться самолет к по-

лету на следующий день, который по плану должен стоять на ремонте. Свое обязательство они выполнили, и самолет вместо ремонта отработал полный день.

Бригадир авиатехник П. М. Конкин со своей бригадой после работы, в ночное время, выполнили сточасовые регламентные работы по самолету и мотору и подготовили самолет к рейсу, а уже на следующий день самолет вместо простоя на ремонте выполнял производственные задания. Авиаспециалисты этой бригады авиатехник Г. А. Беляев и авиамеханик тов. Рогожин в честь предстоящего XXII съезда КПСС обязались сократить время простоя самолета при смене мотора на одну треть. Свое обязательство они выполнили с честью.

В бригаде тяжелых форм бригадир Н. Островский и члены его бригады тт. Шулыгин, Губин по примеру товарищей в нерабо-

## ПРОФСОЮЗЫ ПРИЗВАНЫ:

— ПОСТОЯННО ЗАБОТИТЬСЯ О ПОВЫШЕНИИ КОММУНИСТИЧЕСКОГО И СОЗНАТЕЛЬНОСТИ МАСС, ВЫСТУПАТЬ ОРГАНИЗАТОРАМИ СОРЕВНОВАНИЯ ЗА КОММУНИСТИЧЕСКИЙ ТРУД, ПОМОГАТЬ ТРУДЯЩИМСЯ ВЫРАБАТЫВАТЬ НАВЫКИ УПРАВЛЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННЫМИ И ОБЩЕСТВЕННЫМИ ДЕЛАМИ, АКТИВНО УЧАСТВОВАТЬ В ПРОВЕДЕНИИ КОНТРОЛЯ НАД МЕРОЙ ТРУДА И ПОТРЕБЛЕНИЯ; — РАЗВИВАТЬ АКТИВНОСТЬ РАБОЧИХ И СЛУЖАЩИХ, ВОВЛЕКАЯ ИХ В БОРЬБУ ЗА НЕПРЕРЫВНЫЙ ТЕХНИЧЕСКИЙ ПРОГРЕСС, ЗА ДАЛЬНЕЙШИЙ РОСТ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТИ ТРУДА, ВЫПОЛНЕНИЕ И ПЕРЕВЫПОЛНЕНИЕ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ПЛАНОВ И ЗАДАНИЙ.

(Из проекта Программы КПСС)

чею время выполнили работы на самолете, требующие трехдневной стоянки самолета на ремонте. Вместе с передовиками производства, не покладая рук, трудились авиаремонтники тт. Дониенко, Костин, Токарев.

Своим трудом авиаспециалисты Салехардского подразделения значительно увеличили процент исправности самолето-моторного парка и создали возможность всему коллективу выполнить социалистические обязательства, взятые к XXII съезду родной Коммунистической партии.

**А. БЕРДНИКОВ,**  
заместитель командира  
Салехардского подразделения по политчасти.

## ЛЕТАТЬ БЕЗАВАРИЙНО

В течение полугодия в нашем подразделении имел место ряд летных происшествий и предпосылок к ним. У нас были две вынужденные посадки самолетов Як-12, совершенные пилотами Филипповым и Булдаковым. Одна из этих посадок явилась следствием плохой подготовки материальной части, в результате чего расплавился отстойник. Здесь сказались халатное отношение технического состава к подготовке техники, был выявлен слабый контроль при подготовке материальной части со стороны техника по специальному оборудованию тов. Сухарева.

Вторая вынужденная посадка произошла по причине небрежного отношения пилота тов. Булдакова к эксплуатируемой материальной части — он не провернул перед запуском воздушный винт, вследствие чего произошел гидроудар, а в полете это привело к обрыву цилиндра мотора. В результате снова вынужденная посадка.

В течение текущего года в подразделении дело с безопасностью полетов обстоит неблагоприятно. Факты говорят за себя. Весной пилотом Тереховым была совершена безобразная посадка на аэродроме Мокроусово. Из-за плохого расчета он посадил самолет вблизи границы аэродрома; самолет выкатился за пределы летного поля и провалился в низи-

не обочины. Это, конечно, могло привести к поломке самолета, а возможно и хуже того — к более серьезным последствиям.

А вот другой аналогичный пример. Пилот Васильев запускал мотор и в результате плохой осматрительности и нечетких команд чуть не убил моториста — просто счастливая случайность помогла обойтись без тяжелых последствий...

Все это говорит о том, что командир, которому подчинен тов. Васильев, не инструктировал его перед полетом, не проверил действия молодого летчика на земле в канун вылета. Сейчас у нас в коллективе есть еще такие пилоты, с которыми необходимо больше и серьезнее заниматься, тщательно обучать их летному делу и строго требовать от них порядка в летной работе.

Всем памятен случай, произошедший в прошлую зиму с пилотом Полтавским, когда он в результате неграмотной эксплуатации мотора в зимних условиях разморозил маслорадиатор в полете, что привело к утечке масла. Хорошо, что расстояние до аэродрома было небольшим и тов. Полтавский долетел благополучно, а могла быть вынужденная

посадка с тяжелыми последствиями.

Итак, вывод напрашивается сам собой: нам нужно в подразделении укреплять дисциплину. Только она может быть тем связующим звеном в работе нашего коллектива, которое приведет к успеху. Но беда в том, что в этом командному составу пока плохо помогают партийная, комсомольская и профсоюзная организации нашего подразделения. А вопрос острый и требует немедленного решения.

Хочется сделать небольшой анализ того, как у нас в коллективе обстоят дела с выполнением замечаний комиссии управления по безопасности полетов и организационно-методических указаний. Я остановлюсь на тех разделах, которые у нас слабо выполняются.

Методические указания требуют тщательной подготовки летного состава на высоком уровне — независимо от опыта летчика — к каждому полету.

В нашем подразделении предполетная подготовка проводится, но не всегда на должном уровне. Нередко командный состав выпускает из поля зрения такие вопросы, как объяснение летному составу (с последующим опро-

сом), не преподает методику выполнения полета в различных условиях погоды, в случае отказа того или другого агрегата. Мало еще у нас применяют метод опроса пилотов с тем, чтобы определить их знания и решения на любой особый случай в полете.

Со стороны штурмана подразделения мало задается вопросов по самолетовождению и изучению маршрута, хотя тревожные сигналы уже есть. Имелся случай плохого контроля, когда вылетел экипаж тов. Астафьева без карты для пеленгации.

Зачастую командиры самолетов перед полетом плохо консультируются у синоптиков о состоянии погоды, а синоптики, в свою очередь, некачественно и неполно информируют пилотов об условиях погоды. Необходимо устранить эти недостатки, исключить возможность такого положения, когда любой экипаж может быть застигнут врасплох ухудшением метеословий. Поэтому нам нужно изо дня в день воспитывать у экипажей сознание, чтобы в любой обстановке они могли принять правильное решение... Разборы полетов у нас совмещены с предполетной подготовкой, а вот совместные разборы летного и технического состава

проводятся крайне редко и некачественно. Прямой долг командного состава упорядочить эти разборы, проводить их более организованно, да и готовиться к ним серьезнее, чем готовятся сейчас.

Сейчас в нашем летном коллективе развернулась борьба за высокую регулярность и безопасность полетов. В целях обеспечения регулярности полетов нам необходимо улучшить руководство полетами со стороны командно-диспетчерского состава. Нужно повести решительную борьбу за то, чтобы полеты шли строго по расписанию и не допускались задержки и срывы рейсов по вине работников аэропорта. Многие, конечно, зависят от нашей работы, от взаимодействия всех служб, чего у нас пока явно не хватает.

Поэтому для повышения регулярности движения самолетов нам всем необходимо общими усилиями устранить все недостатки с тем, чтобы самолеты на транзитных и местных линиях следовали без задержек, строго по расписанию. Взаимодействие всех служб должно быть надежным, четким, как единый механизм, который обеспечит нашу слаженную летную работу.

**А. ЮДИН,**  
командир летного коллектива  
Курганского подразделения.

## Достойная награда

23 августа с. г. коллектив нашего учебного подразделения чествовал одного из передовых авиарботников — пилота-инструктора Валентина Андреевича Деменова. В. А. Деменов был награжден знаком миллионера за безаварийный налет одного миллиона километров.

Всем коллективам УТО награждение старейшего работника было встречено с большой радостью и гордостью. Более двадцати девяти лет трудится В. А. Деменов, скромный, отзывчивый товарищ, в нашем учебном подразделении. Многим пилотам и командирам самолетов Ан-2 он дал путевку в небо, и сейчас его крылатые питомцы бороздят воздушный океан на различных трассах Урала.

«Наш ветеран», — с любовью и уважением говорят о нем. В этих словах особая гордость нашим товарищем. Коллектив учебного подразделения от чистого сердца пожелал миллионеру В. А. Деменеву крепких сил и здоровья и, конечно, новых миллионов воздушных дорог, по которым он еще полетит, обязательно полетит!

Б. ЗАЙЦЕВ,  
секретарь партийной организации учебного подразделения.



## По Аэрофлоту Необычный груз

Какие только грузы не приходится перевозить по воздуху летчикам Гражданского воздушного флота! И хрупкую аппаратуру, и тяжелые двигатели, и кожу, и пряжу, и краски... Но иногда за перегородкой пилотской кабины находится такой груз, что даже выдавшие виды авиаторы вначале теряются — ведь инструкции-то нет, как с ним обращаться.

Несколько дней подряд представители института микробиологии настойчиво добивались у начальника Алма-Атинского аэропорта:

— Когда же приедут наши «гости»?

Речь шла о 50 обезьянах, которых на Ту-104 везли из Индии в Ташкент.

В то же время на другом конце земного шара, в столице Франции, стоял под погрузкой другой Ту-104. В самолет грузили специальные бочки с водой. В них кишмя кишели... личинки угля. Вскоре воздушный лайнер приземлился на Внуковском аэродроме, где мальки угля «сделали пересадку» на Ли-2. Экипаж как эстафету принял необычный груз и взял курс на Минск. Французские угри обрели новое местожительство — в белорусских озерах.

Ж... нам Чукотка. Довольны пассажиры, довольны летчики полярной авиации.

Наш самолет ведет экипаж коммунистического труда. Его командир, Борис Майоров, в Арктике не новичок. Лет десять назад на стареньком Ли-2 доставлял он продовольствие зимовщикам. Где только не побывал авиатор! Он сажал свой самолет и на снег, и на лед. Летал на дрейфующие станции «СП-6», «СП-7». Много разных машин водил пилот, но ту, которой командует сейчас, полюбил больше всех.

Поют могучие двигатели. Тысячи километров позади. Через несколько минут колеса воздушного лайнера коснулись земли. Новая скоростная полярная авиалиния Москва — Чукотка открыта!  
К. РАСПЕВИН.  
(«Правда»).

## Ил-18 летит на Чукотку

Высота восемь тысяч метров. Внизу море Лаптевых. Самолет летит на восток, навстречу солнцу. Огромная машина чутко откликается на каждое движение пилота. В салонах спокойно спят пассажиры. Они живут, работают на Чукотке. Краем земли зовут этот далекий заполярный район. Но теперь на турбовинтовом самолете Ил-18 сюда можно попасть из Москвы за двенадцать часов. Намного ближе стала всем

## Солнце, воздух и вода



Фотоэтиюд Б. ЗАХАРОВА.

С детства тянуло Василия Зиновьева к технике. Очевидно, здесь сказывалось влияние отца — механика одного из рыбзаводов. Самым счастливым человеком считал он себя, когда взрослые брали его на реку. Внимательно приглядывался любознательный мальчик к парходам, деловито плывущим по красавице Сосьве. Вместе со своими сверстниками Василий видел себя в мечтах за штурвалом на корабле. С завистью смотрел он на больших людей, которым беззастенчиво повиновались сложные механизмы.

Не удивительно, что первые трудовые шаги он начал мотористом. Шаг за шагом постигал Василий стальное сердце механика. Прошло немного времени, и его назначили уже старшим среди своих товарищей.

И все-таки Василий не совсем был доволен своей работой. Хотелось приложить руки к более сложному, более интересному делу. И он его нашел.

Вначале профессия радиотехника казалась ему самой обыденной. Однако, чем больше постигал он ее, тем сильнее и сильнее привязывался к ней. Сейчас прошло двенадцать лет после то-

## Они трудятся рядом с нами

го, как Василий впервые пришел в Березовский аэропорт, но до сих пор он помнит тот день, который открыл ему интересный мир.

## СЕРДЦЕ БЕСПОКОЙНОЕ

Когда любишь свою профессию, работа всегда спорится. За что бы ни взялся Василий Зиновьев, можно быть уверенным, что все будет сделано «на отлично». Иначе и быть не должно: для Василия профессия радиооператора давно стала жизнью, которую он знает и любит.

Много времени В. Зиновьев отдает работе товарищеского суда. Скромный и отзывчивый, он пользуется в коллективе заслуженным авторитетом. Сейчас, когда наша страна готовится к встрече XXII съезда партии, Василий Зиновьев работает с осо-



бым подъемом. Работать без брака, быть примером во всем для других, — таков девиз этого замечательного труженика.

Р. ПИКОВ.

На снимке: радиооператор Березовского аэропорта В. Ф. ЗИНОВЬЕВ на рабочем месте.

## По страницам стенной печати

## Главное не форма, а содержание

С газетой авиарботников Березово «Крылья Севера» знаком каждый, кому приходилось когда-либо бывать в аэропорту. Вывешенная на видном месте зала ожидания, она обращает на себя внимание красочным оформлением, броскими, хорошо сделанными заголовками.

Однако первое впечатление удовлетворенности постепенно начинает улетучиваться по мере того, как вычитывается в содержание заметок. Написанные наспех, небрежно, они не трогают, не волнуют читателя. Большинство материалов не подписано, критика в них носит поверхностный, общий характер.

Перед нами материал, озаглавленный «Пьянка — общественное зло». В нем говорится о возмутительном проступке шофера Молокова и Бронникова. Пристрастившись к спиртному, они, в конце концов, явились «под мухой» на работу, грубо нарушили правила противопожарной безопасности, в результате чего возник пожар. Факт сам по себе вопиющий и очень хорошо, что газета выставила пьяниц на суд общественности. Плохо лишь то, что редколлегия до сих пор не известила читателей, какое же наказание понесли нарушители трудовой дисциплины.

Многие заметки в газете носят слишком общий характер. Авторы их увлекаются цифрами и

фактами всеобщего масштаба, забывая при этом о делах и нуждах своего коллектива. Особенно этим грешат передовые. Как правило, пишутся они высоким стилем и слухом громоздки по содержанию.

Причин тому много и главная из них — неразбериха в организации работы редколлегии. Формально в составе ее насчитывается пять человек. Однако по существу вся газета лежит на плечах синоптика И. З. Поздняковой. Она по-настоящему любит свое дело, со вкусом оформляет номер, организует и собирает заметки.

Другие члены редколлегии чаще всего бывают в командировке. Как ни странно, но редактор В. Е. Архангельский последний раз приложил свою руку лишь к новогоднему номеру. Очевидно, это результат того, что к выбору редколлегии в коллективе отнеслись формально. Руководители и члены местного комитета аэропорта забыли, что газету должны делать люди, которые не связаны с командировками и которые бы работали в редколлегии не по обязанности, а по призванию.

Разве можно найти оправдание тому, что партийная и профсоюзная организации ни разу не заслушали работу стенной газеты. Думаем, что нет. Это говорит еще раз о том, что в аэропорту до сих пор не признали роль стенной печати как коллективно-

го пропагандиста, агитатора и организатора.

Не удивительно поэтому, что «Крылья Севера» выпускаются только по праздничным датам. Делается номер, как правило, в аварийном порядке, на скорую руку. Только этим можно объяснить те грамматические и стилистические ошибки, которые встречаются в отдельных заметках.

Большим недостатком газеты является слабая действенность ее материалов. Как ни старались члены редколлегии, но они так и не могли вспомнить хотя бы один критический материал, по которому были бы приняты меры. Можно с уверенностью сказать, что если и впрямь так будет продолжаться, то «Крылья Севера» наверняка растеряет свой авторитет и читателей.

Между тем, у газеты Березовского аэропорта есть все данные, чтобы стать боевым и по-настоящему интересным органом. Рядом со стендом в пассажирском зале висит Грамота, полученная редколлекцией на районном смотре стенных газет. В почетном документе сказано, что редколлекция награждается за красочное оформление номеров. Что ж, это действительно так. Надо только, чтобы на таком же высоком уровне было и содержание заметок. Только в этом случае газета будет отвечать тем большим задачам, которые стоят перед коллективом Березовского аэропорта.

Р. ИЛЛАРИОНОВ.

## НАУКА и ТЕХНИКА

### Проект космического корабля

Английские авиационные фирмы, по сообщению газеты «Дейли экспресс», изучают возможность создания космического корабля, который будет подниматься с земли и летать как обычный самолет на высоте до 32 километров, а оттуда сможет взмывать в космос, а если потребуется, то и на орбиту вокруг Земли. Во время взлета корабля будут работать обычные реактивные двигатели. Набор высоты будет производиться с помощью прямых реактивных двигателей. На большой высоте предполагается включить ракетные двигатели.

Корабль, видимо, будет иметь складывающиеся крылья, предложенные Барнесом Уоллисом. Они будут широко раскрываться во время взлета и посадки, частично складываться в полете со сверхзвуковой скоростью и почти целиком складываться в космосе.

### Новый привод вертолета

Привод для реактивных винтокрылых летательных аппаратов без обычного вала и шестеренчатой передачи разработала фирма «Блэкбэрн Эйркрафт». Как сообщает журнал «Нью-сайентист», роторы будут вращаться под действием струй газа, поступающего от газовых турбин по внутренним каналам лопастей и их наружным концам. Этот привод предполагает установить на вертолете грузоподъемностью 50 тонн. Его ротор из шести лопастей будет приводиться в действие группой двигателей. Контейнер рассчитан на переброску 18 автомобилей и 90 пассажиров при продолжительности полета 45 минут.

Такая машина будет расходовать почти в два раза больше топлива, чем аналогичные вертолеты обычного типа.

### Модификация самолета «Электра»

На воздушные линии авиаконпании «Истер Эйрлайнс» (США) начали поступать самолеты «Электра» новой модификации,

которым присвоено наименование «Супер Электра».

Модификация машины производится в связи с двумя катастрофами — в сентябре 1959 года и марте 1960 года. Как говорится в сообщении журнала «Авиэйшн уик», катастрофы произошли из-за разрушения крыла под действием изгибающих и скручивающих нагрузок. На самолетах новой модификации усилены и изменены крылья и gondoly двигателей. По заявлению фирмы «Локхид», на доработку машины израсходовано около 25 миллионов долларов.

### ПОПРАВКА

По вине редакции в номере 66 (1085) «Авиатора Урала» от 23 августа 1961 года допущена ошибка.

В подписи к материалу рейда «Слово вам, комсомольцы!» следует читать: Фроловский, командир самолета Ил-12 (то же самое под снимком на второй полосе); Захаров, второй пилот самолета Ил-12; Пивоваров, Пушкарев, командиры самолетов Ли-2, и далее по тексту.

И. о. редактора В. АЛЕКСЕЕВ.

НС 35514. Заказ № 5581.

Тип. изд-ва «Уральский рабочий», Свердловск, ул. Ленина, 49.