

ПАССАЖИР — ЖЕЛАННЫЙ ГОСТЬ АЭРОФЛОТА

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!



ХОЗЯИКА
ВОЗДУШНОГО
КОРАБЛЯ



№ 22 (1136).
СРЕДА
28 МАРТА
1962 г.
Год издания
XXI

ОРГАН ПОЛИТОТДЕЛА УРАЛЬСКОГО ТЕРРИТОРИАЛЬНОГО
УПРАВЛЕНИЯ ГВФ И ТЕРКОМА ПРОФСОЮЗА
АВИАРАБОТНИКОВ

**Пребывает
СВЕРДЛОВСКИЙ АЭРОПОРТ
в отапливаемой на трассе
МОСКВА - ВАЛДИВОСТОК**

того, что рабочие часто выходят на смену, по существу, не зная, что делать. Мастер здесь — редкий гость, и не удивительно, что материалы подвозятся сюда нерегулярно. Анекдотично, но факт: не так давно девушки-малыры вынуждены были проспать две смены подряд по той причине, что на участок вовремя не завезли пульверизатор. В другой раз они были обречены на безделье из-за нехватки раствора.

Подстать работникам СМУ-8 трудятся и их коллеги из окса. До сих пор все их участие пока

К НОВЫМ УСПЕХАМ!

Совещание командно-руководящего состава Уральского территориального управления ГВФ

21 МАРТА в клубе Свердловского аэропорта состоялось совещание командно-руководящего состава подразделений Уральского управления ГВФ. С докладом о работе коллектива управления в 1961 году выступил начальник управления Р. И. Барабохин.

Докладчик отметил, что минувший, 1961 год, был ознаменован выдающимся историческим событием — состоялся XXII съезд Коммунистической партии Советского Союза. Подготовка к нему и его исторические решения вызвали небывалый трудовой подъем у авиарботников Урала. По ряду основных показателей личный состав Уральского управления ГВФ выполнил план 1961 года.

По сравнению с 1960 годом достигнуты некоторые успехи в деле обеспечения и регулярности полетов. Однако положение далеко не такое, чтобы успокаиваться. Пилотами совершено большое количество летных происшествий, в том числе — тяжелых. Это говорит о том, что с выучкой у некоторых летчиков и с дисциплиной дело обстоит далеко не благополучно.

Не может удовлетворить и состояние с регулярностью полетов, особенно в Свердловском аэропорту.

Начальник управления подробно анализирует работу по службам, вскрывает недостатки, остро критикует виновников, выдвигает задачи, которые предстоит решить для того, чтобы успешно провести навигацию 1962 года — четвертого года семилетки. Подробно анализируя летные происшествия и нарушения, допущенные летно-подъемным составом, он говорит о необходимости повышать требовательность командного состава к подчиненным, что должно сыграть важную роль в поддержании дисциплины на должном уровне и в конечном счете способствовать обеспечению безопасности и регулярности полетов.

После доклада начальника управления развернулись прения. Первым слово взял командир Тюменской авиагруппы ГВФ К. А. Лужецкий:

— В минувшем году личный состав Тюменской авиагруппы, — сказал он, — добился значительных успехов в выполнении производственных планов. Возросли по сравнению с 1960 годом объемы авиатранспортировки, а также работы по специальному применению авиации. Правда, с выучкой дело обстоит плохо — недодано государству сотни тысяч рублей.

Оратор говорит о росте объемов авиатранспортировки в 1962 году. Авиаторам Тюмени предстоит освоить южный куст районов области, открыть несколько новых линий. Он подробно останавлива-

ется на вопросах повышения летного мастерства и трудовой дисциплины личного состава. Большие задачи стоят перед работниками в деле упорядочения подготовки северных аэродромов, особенно Салехардского, к зимней навигации, чтобы раньше начинать вывозку рыбы и других грузов, скапливающихся в большом количестве в отдаленных районах. В аэропортах Тюменской авиагруппы ощущается острая необходимость в увеличении численности личного состава.

Начальник строительного-монтажного управления № 8 ГВФ А. А. Бондарчук посвятила выступление задачам капитального и жилищного строительства. У строителей есть все возможности, чтобы закончить в срок объекты, вовремя освоить выделенные средства. Но для этого требуется помощь. Например, в текущем году ведется много нетипового строительства, для него поступают в большом количестве самые разнообразные оборудование, материалы, и нередко рядовым строителям не под силу бывает разобраться в получаемом оборудовании. Поэтому есть необходимость иметь при отделе наземных сооружений Уральского управления ГВФ инженера-специалиста по спецоборудованию, кабелям и т. д. Плохо обстоит дело в СМУ-8 со строительством подсобных помещений и как результат — здесь слаба производственная база. На современном этапе, когда земля сильно отстает от неба, — строителям надо всячески помогать.

Тов. Бондарчук говорит о том, что в текущем году необходимо начать строительство кинотеатра в поселке Свердловского аэропорта.

Начальник Свердловского аэропорта П. П. Збыковский в своем выступлении рассказал о бурном росте отправок из Свердловского аэропорта. Однако сейчас сложилось тревожное положение с выполнением плана грузовых отправок. Частично виной тому то, что Свердловский совнархоз до сих пор не имеет твердых планов по грузоотправкам.

— Тем не менее, — сказал Збыковский, — мы предпринимаем меры для улучшения работы. Мы имеем хорошо составленный план оргтехмероприятий, который поможет нам в значительной мере упорядочить работу, даже в напряженный летний период. Однако для улучшения организации грузовых отправок необходимо иметь в штате отдела перевозок квалифицированного специалиста по привлечению коммерческой загрузки. Большим резервом, до сих пор неиспользованным, является повышение коммерческой загрузки самолетов, которая у нас составляет всего 72 процента.

Далее П. П. Збыковский рассказывает о трудовых буднях коллектива Свердловского аэропорта. В соревновании за коммунистический труд сейчас здесь участвуют свыше тысячи человек. 159 авиарботников и 11 коллективом в различных службах аэропорта уже присвоено высокое звание разведчиков будущего.

В работе коллектива Свердловского аэропорта есть немало трудностей и недостатков. Необходимо ускорить строительство павильона на 700 пассажиров. В порту явно не хватает самолетостанок. До сих пор не изжиты случаи поломки авиационной техники на земле, предпосылок к летным происшествиям, нередки случаи нарушения трудовой дисциплины. Командованию, партийной, профсоюзной и комсомольской организациям предстоит много потрудиться с личным составом, чтобы улучшить работу аэропорта и успешно провести летнюю навигацию 1962 года.

О задачах комсомольских организаций в деле воспитания у молодых авиарботников чувства большой ответственности за порученное дело, сознания высокого долга перед Родиной говорил секретарь комсомольской организации авиатранспортного подразделения командир корабля Ли-2 Г. В. Пивоваров.

Главный инженер Тюменской авиагруппы В. П. Тепленко в своей речи остановился на некоторых недостатках, имеющих место в работе авиагруппы по внеинженерно-авиационной службе. Например, слабая и недостаточная организация работ по обслуживанию самолето-моторного парка влияла на выполнение производственного плана, на регуляр-

(Окончание на 2 стр.)

НА днях в отделе перевозок Свердловского аэропорта состоялось комсомольское собрание по вопросу о том, что должны сделать комсомольцы, чтобы способствовать улучшению культуры обслуживания пассажиров.

Секретарь комсомольского бюро отдела перевозок Т. Титкина в своем содержательном докладе отметила успехи, достигнутые молодыми работниками службы в предсезонном соревновании и в соревновании за коммунистический труд. Вместе с тем, докладчик и выступавшие затем комсомольцы критиковали имеющиеся в работе

«Городское агентство». Эта вывеска, украшающая одно из зданий в центре Свердловска, знакома многим горожанам. Именно отсюда начинали некоторые из них свое первое знакомство с Аэрофлотом, здесь впервые они встретили приветливых людей, чью форму украшают серебристые крылья.

В начале февраля на дверях одного из залов горгагентства появилась табличка «Ремонт». Об этом же свидетельствовали россыпи раствора на стеклах, оголенные витрины и, конечно, бочки, ящики и просто мусор, громоздившиеся тут же на тротуаре. Радовались прохожие. Каждый из них любит свой город и вновь отремонтированные, переоборудованные воздушные ворота города — это еще одно украшение Свердловска.

Однако сейчас на их лицах уже нет следов былого восторга и умиления. Жители города удивляются и недоумевают. На улицах буйствует солнечный март, к югу потянулись дополнительные рейсы самолетов и только здание горгагентства пребывает в своей первоначальной красоте. На окнах те же кляксы, ободранные рамы и кучи мусора.

— Бесхозяйственность, — негодуют прохожие, с трудом перешагивая через строительный хлам, и... глубоко при этом ошибаются. Хозяин в ремонтируемом помещении есть и даже, если хотите, два — СМУ-8 и окс Кольцовского аэропорта.

В специальном графике, который украшают размашистые подписи начальника СМУ-8 А. А. Бондарчук и главного инженера Н. П. Халина, черным по белому выведены все сроки работ. В частности, если верить этому документу, то устройство мозаичного пола должно быть закончено к 25 марта. В действительности же и по сей день этот вид работ не завершен.

Причина одна — плохая организованность. Начать хотя бы с

ДЕЛО ЗА ВАМИ, СТРОИТЕЛИ!

ограничилось установкой витринных окон, если не считать оконных рам, которые они выставили и увезли на ремонт. О том, что они все еще находятся в процессе обновления, лучше всего напоминает холод, который господствует в ремонтируемом помещении и заставляет зябко пожевываться строителей из СМУ-8.

А между тем, согласно графику, у работников окса впереди немало работы. Они должны оборудовать витрины, кассовую стойку, окна. Вполне понятно, что при таких темпах не о каких сроках не может быть и речи.

Самое удивительное, что все эти неурядицы мало беспокоят работников БАО. Так же как и руководители СМУ, они считают ремонт горгагентства чем-то второстепенным, внеплановым. Отсюда и та неразбериха, неорганизованность, от которых страдает дело. Разве нельзя, например, организовать параллельно с зачисткой полов ремонт подсобных помещений? Конечно, можно. Для этого необходимо только, чтобы на ремонтных работах в горгагентстве все время находился мастер, который бы координировал и планировал работу обеих строительных организаций.

Сейчас в горгагентстве бывает за день сравнительно немного пассажиров. Но недалеко то время, когда их будут сотни. Ежедневно в кассах они будут приобретать до двух тысяч билетов. Учитывая это, работникам СМУ-8 и окса надо поторопиться. Дело их чести, чтобы уже в первые числа апреля двери воздушного вокзала Свердловска гостеприимно раскрылись перед пассажирами.

Р. ЛАПИКОВ.

Навстречу XIV съезду ВЛКСМ

ОБСЛУЖИВАНИЕ ПАССАЖИРОВ — ПОД КОМСОМОЛЬСКИЙ КОНТРОЛЬ

комсомольской организации недостатка. В частности, указывалось, что серьезно ослаблена работа среди пассажиров в аэровокзале, крайне редко проводятся выступления агитбригад, не организуются выставки и т. п. Серьезная критика прозвучала в адрес работников автобазы, не обеспечивающих работу службы средствами перронной механизации. Недостаточно активно работает контрольный

комсомольский пост от-дела перевозок.

В принятом решении комсомольцы решили к XIV съезду комсомола оформить фотосенд «Свердловск сегодня» для пассажиров, навести порядок на территории грузового склада и привокзальной площади. С целью улучшения плановых показателей комсомольцами службы будет проведен рейд по привлечению грузов. Комсомольское собрание ходатайствовало о

присвоении звания ударника коммунистического труда дежурной отдела перевозок Юлии Главацкой.

Участники собрания с большим вниманием прослушали выступление инструктора комсомольского отдела политуправления ГВФ А. И. Столярова, рассказавшего об опыте работы штаба «За отличное обслуживание пассажиров» в Омском аэропорту.

ХОЗЯЙКА ВОЗДУШНОГО КОРАБЛЯ

— Товарищи пассажиры! Разрешите приветствовать вас на борту нашего корабля! — обращается приветливо белокурая девушка в синем костюме, пилотке с эмблемой Аэрофлота, к пассажирам, удобно устроившимся в креслах салона самолета Ил-18.

Это — бортпроводница комсомолка Валентина Шашкина. Стаж работы у нее сравнительно небольшой — полтора года, но и за это время она успела зарекомендовать себя. Долгое время Валентина летала в тройке с Р. Князевой, а осенью прошлого года сама возглавила тройку бортпроводниц.

Едва Валентина с подругами ступает на борт самолета Ил-18, она становится полновластной хозяйкой воздушного корабля. К полету нужно подготовиться, приветливо встретить пассажиров, рассадить их по креслам, принять одежду и объяснить им первые условия, которые необходимо соблюдать в полете.

Забот у бортпроводниц немало. Нужно предложить при взлете мятных конфет, сервировать подносы вкусным обедом и предложить питание пассажирам.

«Гражданская авиация» № 3

Вышел в свет очередной, третий, мартовский, номер журнала «Гражданская авиация». В нем читатели прочтут о первом пассажирском рейсе самолета Ту-124 по маршруту Москва—Сочи—Москва, очерк В. Фурманова «И все-таки Силен», присланный на конкурс «Гражданской авиации», беседу начальника управления авиации спецприменения и воздушных съемок В. Назарова «Пути прогресса «малой авиации».

Со статьей «Вдохновляющее слово» в журнале выступает заместитель командира Карагандинского подразделения по политической части И. Лавриненко. В ней он рассказывает о том, как в подразделении поставлена партийно-политическая работа. Помимо кружков и семинаров, здесь для личного состава проводятся лекции и доклады, политинформации, кинолекторий, «Вечера трудовой славы». Отлично поставленная пропаганда материалов XXII съезда КПСС ярко сказывается на производственной деятельности подразделения.

Главный конструктор по авиационной технике О. Антонов выносит на обсуждение читателей (журнала летных и инженерно-технических кадров Аэрофлота предложение авиатехника А. Юрвева о том, чтобы самолет «Пчелка» на авиационных объектах обслуживал один человек — техник-пилот. О необходимости грузовых рейсов турбовинтовых и реактивных самолетов говорит в своей статье «С размахом и целеустремленностью» начальник Западно-Сибирского территориального управления Л. Ширяев.

В мартовском номере журнала продолжают публиковаться главы из повести П. Смурова «Если любишь меня», напечатаны «Авиационные миниатюры» летчика-писателя П. Амадуни, фоторепортаж о встрече авиаторов с журналистами в Центральном Доме журналиста, статья инженера Н. Романова «Звуковые удары».

Третий номер журнала «Гражданская авиация» красочно иллюстрирован и красиво оформлен, он будет прочитан авиаторами нашего управления с большим интересом и пользой.

Пассажиры народ любопытный — каждому хочется многое узнать. Некоторых не удовлетворяют газеты и журналы: «Это, мол, можно и на земле прочитать, а во владениях Аэрофлота — подавай все аэрофлотское». И хотя рейс длится сравнительно недолго — четыре с небольшим часа, Валя успевает многое рассказать пассажирам: и об устройстве самолета Ил-18, и о его создателе — авиаконструкторе С. В. Ильюшине, и про города, над которыми пролетает самолет. Внимательно слушают пассажиры увлекательный рассказ, задают вопросы. Разве не удивит тебя сообщение, что за бортом температура минус 50 градусов, в то время как на земле плюсовая?

В чем секрет успеха Валентины Шашкиной? Любит она свою работу — сделать приятным и интересным полет для пассажиров. А это — главное. Работа с пассажирами требует внимания, любви, чуткости и, конечно, выдержки — люди бывают разные. Но бортпроводница должна найти к каждому подход, создать хорошее настроение на протяжении всего полета.

На снимке: бортпроводница Валентина Шашкина (снимок напечатан на первой странице) рассказывает по радио пассажирам о городе Куйбышеве, над которым пролетает самолет.

Текст и фото В. ЯКОВЛЕВА.

ЮНОШИ и девушки Советского Союза, активно участвуя в рационализации и изобретательствах, вносят ценный вклад в техническое перевооружение предприятий, в механизацию производственных процессов, модернизацию действующего оборудования, ликвидацию ручного труда, в совершенствование технологических процессов, способствующих повышению производительности труда и досрочному выполнению плана 1962 года.

Комсомольские организации передовых предприятий решили озанендовать открытие XIV съезда ВЛКСМ новыми производственными успехами и взяли конкретные обязательства по ускорению строительства материально-технической базы коммунизма, по достойному вкладу в рационализаторский фонд семилетки.

Поддерживая инициативу комсомольцев и молодежи, командование Уральского территориального управления ГВФ, политический отдел, Уральский территориальный комитет профсоюзов авиарботников и территориальный совет воиры решили: объявить с 1 апреля по 29 октября 1962 года (к 44-й годовщине Ленинского комсомола) конкурс молодых рационализаторов и изобретателей подразделений Уральского управления ГВФ.

Основная цель конкурса — вовлечение молодых авиарботников в работу по рационализации и обеспечение нового подъема творческой активности пилотов, авиатехников, связистов и других авиационных специалистов в борьбе за технический прогресс, за создание вклада в фонд семилетки от внедрения

КОНКУРС ТВОРЧЕСТВА МОЛОДЫХ

изобретений и рационализаторских предложений. Проведение конкурса должно способствовать повышению роли комсомольских организаций в решении конкретных вопросов технического совершенствования производства, всемерного использования имеющихся резервов и улучшения экономических показателей в работе подразделений.

Участниками конкурса могут быть коллективы молодежи подразделений, взявшие на себя конкретные обязательства по привлечению молодежи к рационализаторской работе и активно участвующие в их выполнении, а также молодые рабочие, инженерно-технические работники и служащие.

Основными показателями конкурса являются: наибольшее количество молодых рабочих, инженерно-технических работников и служащих, участвующих в рационализации производства, на каждые 50 человек молодых производственников и наибольшее количество поданных и внедренных рационализаторских предложений на каждые 50 человек работающих в подразделениях молодежи и ряд других экономических показателей.

Конкурсы молодых изобретателей и рационализаторов проводятся в подразделениях, и данные о лучших молодых рационализаторах направляются в конкурсную комиссию Уральского управления ГВФ.

Для коллективов молодежи подразделений, занявших призовые места, устанавливаются премии: первая премия в размере 200 рублей, вторая — 150 рублей, третья — 100 рублей, четвертая — 50 рублей. Для лучших молодых рационализаторов, занявших три первых места, устанавливаются премии в размере 50, 30, 20 рублей.

Все первичные комсомольские организации, добившиеся наибольших успехов в конкурсе, награждаются Почетной грамотой командованием УрГУ ГВФ и теркома авиарботников.

Для проведения конкурса создана комиссия Уральского управления ГВФ, в которую вошли работники аппарата управления и представители подразделений.

Командование Уральского управления ГВФ, политический отдел и Уральский терком профсоюза авиарботников выражают уверенность в том, что комсомольцы, молодые авиарботники Уральского авиаподразделения, воодушевленные историческими решениями XXII съезда КПСС и идя навстречу XIV съезду ВЛКСМ, с еще большей энергией и настойчивостью будут бороться за дальнейший технический прогресс и обеспечат подъем рационализаторской и изобретательской работы.

С. ЗАЙДИНС,
зам. главного инженера
УрГУ ГВФ, председатель
конкурсной комиссии;

А. КУЗНЕЦОВ,
пом. начальника политотдела
по комсомолу, зам. председателя
комиссии.

К НОВЫМ УСПЕХАМ!

(Окончание. Нач. на стр. 1).

ность рейсов. Велики простои самолетов и вертолетов в ожидании ремонта и во время самого ремонта. Тов. Тепленко заострил внимание на трудностях, связанных с обслуживанием самолетов Ан-2 в гидрорайоне, на необходимости проявлять больше заботы о подсобных помещениях. Плохо обстоит дело в аэропортах Тюменской авиагруппы с механизацией трудоемких работ. Нет ни гидродъемников, ни стрелянок, ни кранов. Кое-что можно было изготовить в Тюмени своими силами, но весь вопрос упирается в отсутствие материалов.

Командир Тюменского подразделения Г. В. Тарелкин доложил о выполнении плана подразделения в 1961 году. Однако, если экономическая сторона деятельности подразделения была удовлетворительной, то с безопасностью дела продолжают оставаться тревожными. Нередки случаи нарушения трудовой дисциплины, часть которых происходит из-за пьянки. Командир подразделения обратил внимание командования управления на необходимость расширить служебные помещения, а также создать в Тюменском аэропорту филиал УТО.

— Авиация в наши дни развивается семимильными шагами, — сказал в своем выступлении начальник Тюменского аэропорта М. Х. Наумов. — Если в прошлом

году мы отправили 70 000 пассажиров, то в нынешнем — предстоит отправить 100 000 пассажиров. Однако из имеющегося парка самолетов для пассажирских перевозок предоставляют одну десятую часть.

Тов. Наумов останавливается на вопросе деятельности строительного участка. В нем списочного состава 86 человек, а работы не дают. Командованию Уральского управления нужно что-то предпринять. Ведь нужно платить людям, а за счет чего делать это?

С огромным вниманием было выслушано выступление командира летного коллектива самолетов Ил-18 авиатранспортного подразделения Л. М. Улановой. Она горячо говорила о недостатках, которые необходимо в ближайшее время изжить. В нынешнем году почти 70 процентов пассажирских авиaperезовок в нашем управлении будет выполнено на самолетах Ил-18. Но подразделение еще не готово к такому большому объему работы — недостаточно экипажей, чтобы выполнить запланированный налет часов. Факт, вызывающий тревогу! Однако управление почему-то медлит с направлением летно-подъемного состава на переучивание на новую технику. Ежемесячно посылают одного-двоих. С такими темпами далеко не уедешь.

Необходимо пополнение парка самолетов Ил-18, чтобы обеспе-

чить высокую регулярность — прикрывать все рейсы и иметь резервные самолеты. Работникам службы перевозок Уральского управления ГВФ следует уделить больше внимания изысканию новых рейсов для самолетов Ил-18, однако, и в этом почему-то проявляется ничем неоправданная медлительность.

Командир Курганского подразделения А. И. Чернявский в своем выступлении отметил, что личный состав не успокаивается достигнутым результатом в увеличении воздушных перевозок. По-прежнему первой задачей, стоящей перед коллективом, остается задача обеспечения высокой регулярности и безопасности полетов, изжития предпосылок к летным происшествиям.

Помощник командира авиатранспортного подразделения по работе с бортпроводницами Р. П. Князева рассказала о работе бортпроводниц и высказала ряд претензий к работникам аэропорта, в частности — цехов бортового обслуживания и бортового питания.

В конце совещания с заключительным словом выступил начальник управления Р. И. Барабохин.

Было принято социалистическое обязательство коллектива Уральского территориального управления ГВФ на 1962 год, которое опубликовано в предыдущем номере нашей газеты.

Старшего инженера-снотипика Людмилу Николаевну Стрельникову знают в коллективе Курганского аэропорта как дисциплинированного, хорошо знающего свое дело специалиста. Большая и ответственная работа не мешает ей, однако с увлечением занимается художественной самодеятельностью. Обладая неплохими вокальными данными, она активно участвует в концертах на клубной сцене.

Фото Р. ЛАПИКОВА.



КАТАСТРОФА НАД ОКЕАНОМ

19 марта миноносец военноморских сил США подобрал в Тихом океане спасательный матрац с американского четырехмоторного самолета — единственное свидетельство трагедии в воздухе, которая произошла над океаном 16 марта.

В этот день с аэродрома на острове Гуам поднялся воздушный лайнер «Констеллейшн». На борту самолета, направлявшегося в Манилу (Филиппины), находилось 107 человек: 93 американских военнослужащих, 3 южно-вьетнамских солдата и 11 членов экипажа. Приблизительно в 100 километрах от Гуама радиосвязь с самолетом внезапно прервалась. Все попытки восстановить связь оказались безуспешными.

Через пять часов после того, как запасы горючего на лайнере должны были иссякнуть, представитель американского военного командования объявил, что «Констеллейшн», вероятно, потерпел катастрофу и упал в океан.

На поиски пропавшего воздушного гиганта были посланы корабли и самолеты. В результате трехдневных непрерывных поисков удалось обнаружить масляное пятно на воде и подобрать пустой спасательный плот.

19 марта самолетам, которые вели поиски лайнера, был отдан приказ вернуться на базы. Представитель американских военно-воздушных сил заявил, что нет никаких шансов найти в живых кого-либо из пассажиров или членов экипажа.

Достоверные причины гибели самолета неизвестны.

ЧЕТЫРЕХКРАТНЫЙ ВЫИГРЫШ

В ГДР изобретен новый способ смазки двигателя внутреннего сгорания и других поршневых машин. Масло подается непосредственно к поршневым кольцам, причем, его расход уменьшается примерно в четыре раза. Кроме того, резко удешевляется вся масляная система.

Редактор В. РУСИН.

НС26041 Заказ № 3493

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

