



РУДНЫЙ КОВДОР

ОРГАН ПАРТКОМА,
ДИРЕКЦИИ,
ПРОФКОМА
И КОМИТЕТА ВЛКСМ
КОВДОРСКОГО
ГОРНО-
ОБОГАТИТЕЛЬНОГО
КОМБИНАТА

ПЯТНИЦА,
12 февраля
1982 года
№ 11—12 (1386—1387)
Цена 2 коп.
Газета издается
с 21 июля 1962 года

Флаг соревнования



С 4 по 5 февраля в Череповце проходило очередное совещание делегаций предприятий - смежников, соревнующихся под девизом «Уголь — руда — транспорт — металл». На этот раз в совещании участвовали и посланцы Костомукшского ГОКа, который со второго полугодия 1982 года будет выпускать готовую продукцию и так же волеется в ряды предприятий Северо-Запада.

Вдвойне приятно, что в дни, когда отмечалось 10-летие этого соревнова-

Знамя-ковдорчанам

ния, коллектив Ковдорского горно-обогатительного комбината был признан победителем по итогам второго полугодия 1981 года и года в целом. Нашему комбинату присуждено переходящее Красное знамя. Напомним, что по итогам первого полугодия минувшего года Ковдорский ГОК занял третье место.

Второе место по итогам полугодия и года досталось коллективу Северной железной дороги, третье — объединению «Воркута-уголь».

Участники совещания разработали дополнительные мероприятия, направленные на оказание помощи Череповецкому металлургическому заводу, допустивше-

му отставание по выпуску продукции в январе. В частности, Ковдорский ГОК отгрузил дополнительно в Череповец 7 тысяч тонн железного концентрата в феврале и 9 тысяч тонн — в марте сего года.

Участники совещания заключили договор на социалистическое соревнование смежников на 1982 год и приняли обращение к коллективам — участникам межотраслевого соревнования.

В нем отмечено, что «подчиненные разным ведомством предприятия, насчитывающие в своих рядах более полумиллиона трудящихся... стали единым хозяйственно-экономическим комплексом». Только в 1982

году благодаря сверхплановой продукции предприятий смежников, в том числе сверхплановым 20 тысячам тонн ковдорского железного концентрата, металлурги Череповца смогут произвести дополнительно к заданию 12 тысяч тонн агломерата и 2 тысячи тонн чугуна. Участники совещания призвали принять меры к широкому внедрению передового опыта челябинских и лвовских промышленных предприятий по эффективному использованию подвизного состава.

Очередное совещание, на котором будут подведены итоги работы за первое полугодие 1982 года, поручено провести Октябрьской железной дороге.



Трудовой стаж бригадира комсомольско-молодежной смены ОТК МОФ Валентины Ивановны Майоровой — двадцать лет. Не случайно поэтому, будучи заместителем председателя цехового комитета профсоюза, она ведала вопросами наставничества. Огромный производственный опыт, принципиальность, требовательность к себе и подчиненным и большая природная доброта снискали ей почет и уважение в коллективе.

Под контролем бригады — обогащение, дробление, сушка. Мастера обогащения знают, как требовательна и строга В. И. Майорова — не приведи бог нарушить технологию. Насчет этого человек она крутой. Да иначе и нельзя — работа требует.

Портрет В. И. Майоровой — на Галерее трудовой славы комбината.

Фото Л. Гербылева.

Постоянная прописка переходящего приза

По итогам областного социалистического соревнования среди буровых бригад области за четвертый квартал 1981 года победителем, с вручением переходящего приза, стал экипаж станка СВШ-250МН, которым руководит А. И. Вертебный (рудник «Железный» Ковдорского ГОКа). Бурильщики А. И. Вертебного задание квартала выполнили на 114,4 процента, добились самой высокой в области производительности труда — 86 погонных метров за машиносмену. Далее места на областном пьедестале почета заняли буровые бригады Б. Г. Гладонина (рудник «Центральный» объединения «Апатит») и А. Р. Виткуса (Оленегорский ГОК).

Следует отметить, что это уже девятая такая победа коллектива Александра Игнатьевича Вертебного в областном соревновании. По одному разу выходили победителями экипажи буро-

вых станков рудника «Железный», возглавляемые А. В. Травкиным и Н. П. Дренчаком.

Лидер тройки

По итогам соревнования между агломератчиками Череповецкого металлургического завода и обогатителями Оленегорска и Ковдора первое место за второе полугодие 1981 года и за год в целом занял коллектив железорудного производства обогатительного комплекса. В Череповце, в красном уголке аглофабрики № 3, был вручен ковдорчанам переходящий красный вымпел.

Одновременно соревнование по трехстороннему договору развернулось и среди комсомольцев названных предприятий. И здесь первое место досталось нашим молодым рабочим.

В Череповце был заключен договор на продолжение трудового соперничества. Следующая встреча смежников состоится летом в Ковдоре.

Дворец-именинник

Облсовпроф подвел итоги соревнования среди культурных учреждений профсоюзов за первый год одиннадцатой пятилетки. Приятно подчеркнуть, что второе место (Почетная грамота и денежная премия) завоевал коллектив Дворца культуры имени 50-летия Октября профкома Ковдорского горно-обогатительного комбината (директор Н. П. Никитина, председатель местного Л. В. Манзеева).

Также второго места удо-

стоен межсоюзный Дворец культуры, а первого — мурманский Дворец культуры и техники имени С. М. Кирова и Дворец культуры имени XXIII съезда КПСС постройки треста «Апатитстрой». Согласитесь, почетно войти в четверку лучших Дворцов культуры области.



Экскаваторщики — водители

Перебои с горючим больно ударили по плановым показателям. Но как только положение стабилизировалось, хорошие результаты не заставили себя ждать. 8-го февраля план по руде выполнили на 112,9 процента, по вскрыше — на 100,3 процента. Смена горного мастера М. Б. Тогунова подала на фабрику 18.800 тонн руды, погрузила 11.700 кубометров вскрыши. Еще вы-

ше результаты в смене горного мастера А. Ф. Вереса: 19 тысяч тонн руды, 12.300 кубометров вскрыши. За эти сутки хороших показателей добились экипажи восьмикубовых экскаваторов № 6 и № 11, во главе которых стоят старшие машинисты С. И. Ершов и Ю. И. Трубин; среди ЭКГ-4,6 выделялся экипаж экскаватора № 14, возглавляемый Б. Ф. Симоновым.

Обогатители

На участке флотации лучшей признана смена № 4

(сменный мастер В. В. Шуваева, оператор П. П. Астапова) — 2.205 тонн апатитового концентрата.

На участке сушки железорудного производства лучшие показатели — у смены № 3 (сменный мастер В. К. Толок, оператор В. И. Коротких). Коллектив смены просушил 20.511 тонн и отправил потребителям 29.441 тонну концентрата с хорошим качеством.

Киповцы

По итогам соцсоревнова-

ния в январе первое место в цехе КИПиА занял коллектив участка МОФ (начальник С. С. Гамзов, профгруппорг С. А. Большеева): провел согласно графику ППР, подал три рационализаторских предложения. Отмечена хорошая работа участка АБОФ.

Звание «Лучший по профессии» сейчас у слесаря по КИПиА участка эксплуатации вспомогательных цехов В. А. Самсонова и слесаря по КИПиА участка АБОФ Н. З. Яблоновского.

Поздравляем!

Предпроектная стадия

Правофланговые

(Окончание. Нач. см. в номере от 5 февраля)

КОЛЛЕКТИВЫ БРИГАД: № 10 цеха технологического транспорта (бригадир В. А. Абдуллин); № 1 теплоэлектростанции (мастер В. И. Семенов); электромонтеры по ремонту электрооборудования электромонтажного цеха (бригадир А. М. Шалицкий); В. И. Майоровой и Н. И. Соколовой из отдела технического контроля.

ЛУЧШЕЙ ЛАБОРАТОРИЕЙ признана химическая лаборатория ЦЗЛ (начальник Т. А. Загудаева, профгруппорг В. И. Белова);

ЛУЧШИМИ ГРУППАМИ — оперативной связи (мастер В. Н. Иванов) и линейно-кабельного сооружения (мастер Ю. А. Витоль) цеха технологической диспетчеризации и связи.

НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ — АПАТИТ

25 января Государственная Экспертная Комиссия на своем пленарном заседании рассмотрела вопрос о возможности увеличения выпуска апатитового концентрата на Ковдорском ГОК к 1985 году до 1.760 тысяч тонн (в пересчете на 39,4 процента пятиокиси фосфора), а также о дополнительном получении в Ковдорской площадке в дальнейшем 500 тысяч тонн апатитового концентрата в год.

В Москву по этой причине были вызваны главный инженер Ковдорского ГОКа А. А. Новиков и главный инженер проекта института «Гипроруда» В. В. Берлович. Мнение и эксплуатационников и проектировщиков было единым. Нецелесообразно увеличивать ежегодную добычу руды сверх достигнутого рубежа — то есть свыше 16 миллионов

тонн в год. Во-первых, до 1991 года это будет практически невозможно в связи с накопившимся отставанием по вскрышным работам. А, во-вторых, при наращивании добычи руды сверх оптимальных 16 миллионов тонн после 1991 года значительно сократится срок службы карьера, а, значит, и возможность получать в Ковдоре требуемое количество апатитового концентрата.

Трудности на пути выхода на проектные мощности по апатиту связаны с тем, что химическая промышленность не готова перерабатывать ковдорскую продукцию. Если укладываться в ограничения по примесям магния, значит придется смириться с потерями концентрата. По действующим техническим условиям комбинат сможет в 1982 году

выпустить 800 тысяч тонн апатита и к 1984 году выйти на 1.200 тысяч тонн. Естественно, при наличии потребителей.

Однако доведение до мощности 1.200 тысяч тонн (и до мощности в 1.760 тысяч тонн) апатитового концентрата в год связано еще и со строительством целого ряда объектов, по разным причинам, исключенным из пусковых комплексов 1978—1981 годов. Это и реконструкция корпусов цеха технологического транспорта под 75—120-тонные самосвалы, это и склады дробленой руды, влажного и сухого апатитового концентрата, это и окончание работ в корпусах сушки АБОФ и МОФ, это и объекты ремонтной базы, и расширение станции Ковдор, и строительство жилья. То есть, в течение пятилетия надо уве-

личить капитальные вложения в промышленное строительство примерно на 16 миллионов рублей. И само собой разумеется, что должен быть решен вопрос снабжения АБОФ эффективными реагентами.

Что же касается увеличения в перспективе выпуска ковдорского апатита еще на 500 тысяч тонн в год, то реальная возможность этого связана со строительством фабрики по переработке апатит — штаффелитовых руд, которая бы кроме названной цифры прибавки апатита могла бы выпускать еще и 100 тысяч тонн железного концентрата в год. Такая фабрика обеспечена разведанными запасами сырья минимум на 20 лет.

Правда, есть и другая возможность. Она связана с вовлечением в переработку шламов (отходов)

АБОФ. Из них можно получить апатитовый концентрат с 20—22-процентным содержанием пятиокиси фосфора — сырье для выпуска плавящихся магнезиальных фосфатов. Стоимость и той, и другой фабрики примерно 90 миллионов рублей.

Государственная Экспертная Комиссия образовала для детальной проработки этих предложений подкомиссию, которые должны рассмотреть вопрос как с точки зрения обеспеченности сырьем, возможностью его добычи, обогащения и сбыта, а также экономическую сторону проблемы.

Все четыре подкомиссии уже приступили к работе.

Сроки — самые жесткие. К 1 апреля с. г. ГЭК должна представить свои заключения в Госплан СССР, а к 10 апреля предложения Госплана должны быть переданы в Совет Министров СССР.

Коллектив — тебе, ты — коллективу

Сегодня во Дворце культуры проходит профсоюзная конференция Ковдорского ГОКа, посвященная итогам выполнения коллективного договора за 1981 год и заключению коллективного договора на 1982 год.

См. 2, 3 и 4-ю стр.

Преимущество матери ребенка

Обычно мы в редакции анонимные письма отправляем в архив, что называется, не глядя. Действительно, если товарищ тебя не уважает, не доверяет, ставит вместо подписи и адреса закорючку-крестик, то нужно обладать стальной выдержкой, чтобы не ответить ему той же монетой. Впрочем, анонимщик сам ощущает шаткость своей позиции и потому чаще всего заключает письмо позимствованной у некрологов идиомой «группа товарищей», а под ней набрасывает бланкой рукой несколько закорючек-крестиков.

Но на сей раз короткое письмо-вопрос: «В каких случаях больничный лист или справка по уходу за больным ребенком выдается на руки отцу ребенка и что для этого требуется», — мы все-таки не решились оставить без внимания. Какникак дети не виноваты, если их родителям в свое время не втолковали должным образом правила общения.

На запрос редакции отвечает заместитель заведующего отделом Мурманского областного комитета профессиональных союзов И. И. ШАЛГАНОВ:

— Выдача больничных листов и выплата пособий по ним регулируются Положением по государственному социальному страхованию (п. 12) и инструктивно-методическим письмом Минздрава СССР и ВЦСПС от 11—22 февраля 1974 года.

В соответствии с этим письмом больничный листок по уходу за больным ребенком может быть выдан не только матери, но и другому члену семьи, если мать не может осуществлять уход за ребенком: больна, временно отсутствует.

Профсоюзная организация при назначении пособия по больничному листку, выданному не матери, а другому члену семьи, должна учитывать наличие этих обстоятельств.

Поскольку больничный листок по уходу за больным ребенком выдается не более чем на 7 календарных дней (одиноким матерям, вдовам и разведенным жепщинам до 10 календарных дней), то на последующий период (если ребенок нуждается в уходе) в установленном порядке матери выдается справка.

При необходимости ухода за здоровыми детьми, например, в случае болезни матери, наложения карантина на ясли, детский сад, на данного ребенка рабочему или служащему, как члену семьи, ухаживающему за ребенком, лечебным учреждением также выдается справка, которая служит документом, подтверждающим невозможность явки на работу, но не может служить основанием для выплаты пособия.

Однако право на получение справки по уходу за ребенком, также как и больничного листка, предоставляется (в интересах ребенка) преимущественно матери.

ПРЕМЬЕРА НА ПРАЗДНИКЕ

В празднике танца, который состоялся в Мурманске неделю назад, приняли участие более 800 самодеятельных артистов. Танцевальный коллектив Дворца культуры показал «Красные дьяволята» (детская группа) и вокально-хореографическую композицию «Березы».

У КОГО ПЛОХОЙ ХАРАКТЕР

ПРЕДИСЛОВИЕ. Как водится, в процессе подготовки материала к печати, сотрудники редакции консультируются со специалистами. Все правильно, не можем же мы знать до тонкостей все и вся. А любая, даже мелкая ошибка или описка, вызывает недоверие к материалу. Скажем, велика беда — спутать одну цифру в марке БелАЗа, вместо 548 написать 549. Подумаешь, следующая модификация и все. Как в «Жигулях» (да простят водители-любители!). А у большегрузных самосвалов это... 35 тонн грузоподъемности.

Однако специалисты не только помогают избежать ошибок. Они и меры принимают. В частности по фактам, изложенным в статье В. И. Осколкова, главный инженер комбината два раза созывал совещание, в котором приняли участие начальник технического отдела Ф. Б. Кампель, главный инженер цеха технологического транспорта Ю. Н. Листиков и другие заинтересованные лица. Последнее совещание состоялось буквально накануне выхода газеты в свет. Так что на вопросы, поставленные автором статьи, конкретные ответы уже получены.

28 января балансовая комиссия рассмотрела итоги работы в 1981 году и поставила цеху технологического транспорта неудовлетворительную оценку. Не берусь судить о всех аспектах работы цеха, но, мне кажется, что неудовлетворительная оценка — следствие не то чтобы невнимания, а прохладного отношения к предложениям рационализаторов. И просчеты, связанные с недостаточным использованием внутренних резервов, ни на какие внешние причины не спишешь.

Попытаюсь обосновать свою мысль рассказом о бригаде, которую я возглавляю в течение 7 лет. Из них первую половину — неофициально, так как не было в штатном расписании такой должности.

Я не случайно выделил эти первые три с половиной года, так как именно в этот период бригада изготовила большинство новых и оригинальных стейдов и приспособлений. Назову лишь самые крупные из них — стейд для проверки качества работы гидроусилителя и насосов ШИ-16, универсальная тележка с гидроподъемником для снятия и установки цилиндра подвески автомобилей БелАЗ-540 и БелАЗ-548, специализированная тележка для снятия и установки главного редуктора автомобиля БелАЗ-548, и аналогичная тележка, но с другим конструктивным решением для главного редуктора автомобиля БелАЗ-540, тележка для снятия и установки колес в зоне производства работ ТО № 2, два гидроподъемника для вывешивания моста автомобиля БелАЗ на шиномонтажном участке в корпусе № 1, два гидроподъемника, служащие тем же целям, но выполненные специально для открытой площадки, целый комплект приспособлений, позволяющих врезать изношенные тормозные колодки и устанавливать новые, стейд для проверки качества работы насоса и золотниковой коробки ГМП, два стейда-кантователя для ремонта ГМП и два универсальных стейда для сборки и разборки главного и планетарного бортового редуктора, три стейда-кантователя для двигателя ЯМЗ-240Н, стейд для восстановления распылителей форсунок, две пескоразбрасывающие машины на базе автомобиля БелАЗ-540, тягач на базе автомобиля БелАЗ-548.

Не стану утомлять читателей перечислением мелких съемников и приспособлений, которые были изготовлены в то время и верно служат ремонтникам цеха до сих пор. Думаю, и специалисту ясно, что бригада свой хлеб ела не даром.

Все это время мы подчинялись начальнику планово-технического отдела и главному инженеру, хотя все члены бригады числились работниками авторемонтных мастерских. Но вот наступил 1978 год, нашу бригаду передали в службу отдела главного механика. Мало того — вдвое увеличили численность и ввели специальную должность мастера. Казалось бы, и отдача от нашего коллектива должна бы вырасти минимум в два раза. Как собственно, и ожидалось. Но можно на пальцах одной руки посчитать крупные приспособления, изготовленные бригадой. И еще наберется десятка полтора мелких.

Не спешите удивляться. Основными заказами для бригады стали... мусорные ящики, ящики для опилок, всевозможные стеллажи и подставки, которые вполне по силам менее квалифицированным специалистам. Однако, видимо, руководителей цеха устраивало имен-

но такое положение вещей, поскольку эти fame ящики и стеллажи бригада клепаала быстро и в хорошем качестве. А членам бригады новой техники совсем не безразлично, что делать. И они стали подыскивать себе более интересную работу. Так коллектив единомышленников, сплоченный общими интересами, превратился в рядовую бригаду слесарей.

Мне кажется, тут не случайность, а явная недооценка творческих возможностей такой бригады. И какое-то пренебрежение, я бы сказал, рационализаторами. И оно, такое отношение, стало в цехе чуть ли не традиционным.

Помню, еще в августе 1973 года я нашел окончательное техническое решение пескоразбрасывающей машины на базе БелАЗа-540 (после года поисков отбросил четыре менее работоспособных варианта и остановился на том, который уже 7-й год верно служит делу безопасного движения автомобилей в карьере). Но от идеи до ее воплощения путь оказался не близкий.

Год ушел на споры-переговоры. Пришлось писать официальное рационализаторское предложение. И еще прошел почти год, прежде чем удалось получить «добро» на воплощение в металл идеи. Примерно такая же судьба была и у идеи

Послесловие. Если не обращать внимания на понятный, но не всегда дипломатичный тон В. И. Осколкова, то суть легко свести к «конфликту между новатором и ретроградом». Руководитель, естественно, отдает предпочтение выполняемому, новатор же всегда настаивает на лучшем. Хотя, согласимся, главному инженеру цеха виднее, что для нормальной работы крайне необходимо, а что может подождать.

Но, составляя планы внедрения новой техники, главный инженер цеха обязан учитывать весь комплекс проблем, и из них выводить первоочередность. Обязан также следить, чтобы резолюции на официальных документах были аргументированными. И так далее. Совет ВОИР комбината на ближайшем заседании рассмотрит состояние рационализаторской работы в ЦТТ и, видимо, даст более конкретные инструкции и оценку.

Что же касается струга, то главный инженер комбината дал указание с 15 по 21 февраля провести испытания опытного образца его, после чего станет окончательно ясно, заслуживает данная конструкция внимания или нет.

сделать тягач на базе БелАЗа. Только на этот раз ждать и спорить пришлось четыре года.

По вернемся к суровой действительности. Предложение, направленное на механизацию снятия и установки главного редуктора автомобиля БелАЗ-548 и выпрессовку пальцев реактивных штанг и пневмогидравлических цилиндров подвески (механизация этой операции из года в год стоит первой в темнике по изобретательству и рационализации) опять натолкнулась на возражения. Наконец, в ответ на мое требование о внедрении главный инженер цеха Ю. Н. Листиков вынес решение отклонить его. Возможно, сейчас, когда замаячила реальная перспектива получения более грузоподъемных самосвалов, е «сорокачами» действительно не стоит возиться. Но, во-первых, они же еще год, как минимум, не будут сняты с вооружения, да и сколько лет до этого требовали излишних затрат.

Далее. Все ремонтники, которым приходится работать в корпусе № 3, знают, что при запуске 2—3-х подогревателей двигателя 75-тонников дышать становится просто нечем. И несмотря на это на моем предложении, поданном, подчеркиваю, 7 мая 1980 года, в ту пору главный инженер З. И. Кульчицкий поставил следующую резолюцию: «Данное предложение нет надобности внедрять». Вот и вся мотивировка.

После этой резолюции было еще четыре, и только одна из них — начальника автоколонны автомобилей БелАЗ 549 — М. И. Курлычка отрицательная. Казалось бы, большинством голосов дело можно было сдвинуть с мертвой точки. Но не тут-то было — предложение будет внедрено

только в третьем квартале 1982 года.

На автомобилях БелАЗ-548, стоящих на воздухоподогреве, из-за несовершенства конструкции подогревателей при температуре ниже —15 градусов вынуждены запускать дизели. Водителям нет надобности объяснять, сколь пагубно скажется работа двигателя на холостых оборотах без нагрузки для топливной аппаратуры, да и топливо сжигается впустую. На предложение, поданном 8 февраля 1980 года, нет отклика, но и оно два года было о стену равнодушия, и только сейчас уступили автору — дали возможность внедрять.

Два года ушло впустую. И как раз в эти два года остро встал вопрос об экономии топлива. Так неужели не ясно, каким именно рациональным предложениям давать «зеленую улицу», а с какими и повременить, раз нельзя объять необъятного.

Ну и, конечно же, «многострадальный» струг. Предложению в этом месяце исполняется три года. Из восьми резолюций только три имели отказное решение. Полтора года назад струг все же был изготовлен и прошел предварительные испытания. Сейчас нужно бы приложить еще небольшое усилие, чтобы запустить его в постоянную эксплуатацию. И только нежелание администрации рудника «Железный» и ЦТТ объективно оценить создавшуюся ситуацию мешает сделать это. Каждого в отдельности понять можно. Один отвечает за дорогу, другой ездит по ней. Но ведь в конце концов в виноградных оставках БелАЗы и горная масса. Машины остаются в гараже комбинат хронически не выполняет план по искрыше.

В. ОСКОЛКОВ, бригадир бригады новой техники, заместитель председателя совета ВОИР цеха технологического транспорта.

Радуюсь



В прошлом году жилой фонд комбината увеличился на 150 благоустроенных квартир в домах улучшенной планировки. Да и снаружи они красивы.

В нынешнем году намечено ввести жилой дом на 90 квартир.

На снимке: новостройка 1981 года — дом № 13 на улице Комсомольской.

Фото И. Ганевой.

Учебный цех

Зовем — недозовемся

В январе на занятиях в вечерней школе из двухсот учащихся присутствовало чуть больше половины учеников. Особенно низка посещаемость вечерников из ЖКУ, БМТС. Наверное, товарищ Воронин А. П. считает, что в его цехе можно работать и без образования. Иначе как объяснить тот факт, что из двенадцати человек к нам приходит за знаниями всего один рабочий.

Однако много на комбинате и таких людей, которые усердно сочетают работу с учебой. Так, по итогам первого полугодия драконом по школе двадцати пяти рабочим объявлена благодарность. Среди них — слесарь обогатительного комплекса коммунист Геннадий Шахов. Он не только серьезно относится к учебе, но и находит время помочь классному руководителю в оформлении учебного кабинета.

Успешно учатся супруги Козионовы. Любовь Петровна работает в РМЦ. Вячеслав Апатольевич — в УМС

Или, скажем, Пустоголова Наташа. Тоже наша ученица. Работает в яслях-саду «Колокольчик». Выпросила на работе отпуск, но обещала посещать занятия. И что вы думаете? Обманула. Никуда, правда, не уехала, но в школу не ходит. А, наверное, детям в детском саду внушает, что обманывать негоже.

А. НОВИКОВА, директор школы.

РУДНЫЙ КОВДОР

12 февраля 1982 года

