

В Советский районный суд г. Орла

**ИСТЦЫ** – группа инженеров:

1. Данилевич Денис Владимирович  
302030, г. Орел, ул. Старомосковская, 24, кв. 18

2. Заставный Валерий Дмитриевич  
302019, г. Орел, ул. Генерала Родина, 60, кв. 84

3. Надуткин Вячеслав Афанасьевич  
302028, г. Орел, ул. Матросова, 48, кв. 256

**ОТВЕТЧИКИ:**

1. Правительство Орловской области,  
302028, г. Орел, пл. Ленина, 1

2. Администрация г. Орла,  
302028, г. Орел, ул. Пролетарская гора, 1

3. МКУ «УКС г. Орла»  
302028, г. Орел, ул. Пролетарская гора, 7

4. ОГАУ «Орелоблгосэкспертиза»  
302028, г. Орел, бульвар Победы, 6

**ТРЕТЬИ ЛИЦА:**

1. ООО «Транспроект»,  
394036, г. Воронеж, ул. Арсенальная, 3

2. ООО «Региональные газораспределительные сети»  
117246, г. Москва, Научный проезд, 12, офис 53



Исковое заявление

о предупреждении причинения вреда и в защиту прав  
и законных интересов неопределенного круга лиц.

Заключением муниципального контракта между Ответчиком 3 – МКУ «УКС г. Орла» и ООО «Региональные газораспределительные сети» от 06.09.2017 г. № 03/17 запущен процесс реализации в натуре проекта строительства пешеходного мостового перехода через реку Ока в г. Орле в створе ул. Покровская. Контракт заключен под другим названием: «Разработка рабочей документации и осуществление строительства объекта: «Строительство улично-дорожной сети в районе городского парка для обеспечения транспортной, пешеходной доступности и связи Железнодорожного и Советского районов г. Орла (1 этап строительства)». Причина изменения названия объекта нам не известна.

-1-

Проект моста разрабатывали в период с июля 2014 г. по декабрь 2016 г. : ООО «Транспроект» (по муниципальному контракту), ООО «Архитектурное бюро «Ребрус» (последний - на неизвестных нам условиях).

В декабре 2015 г. проект получил положительное заключение Ответчика 4 - «Орелоблгосэкспертизы», в декабре 2016 г. проект был сдан заказчику, прошел публичные слушания (под другим названием) и включен в план закупок по определению подрядчика для выполнения следующей стадии – разработки рабочей документации и строительства пешеходного моста. В период с мая по август 2017 года состоялись три этапа торгов; все они объявлены несостоявшимися: первые два - из-за отсутствия заявок на участие, в третьем оказался единственный участник (с ним и был заключен контракт).

За период с начала проектирования и по настоящее время, ни один из многочисленных вариантов моста не получил положительной оценки у участников его обсуждения, наоборот – один за другим предложенные варианты отвергались:

- в августе 2014 г. на совещании в УАиГ г. Орла,

- в октябре 2014 г. на градостроительном совете Орловской области.

Получив положительное заключение экспертизы в декабре 2015 г., проект вновь отправлен на доработку:

- в октябре 2016 г. на градостроительном совете Орловской области.

Проект объявлялся негодным для реализации:

- в декабре 2016 г. на публичных слушаниях,

- в марте 2017 г. на комитете по строительству Орловского горсовета,

- в июне 2017 г. на научно – техническом совещании при Орловском академцентре РААСН,

- в июле – августе 2017 г. на совещании в администрации Орла,

- в августе 2017 г. в Российской академии архитектуры и строительных наук,

- в октябре 2017 г. на комитете по строительству Орловского горсовета.

Это перечень только известных нам совещаний по проекту. Вероятно были и другие.

Кроме того с декабря 2016 г. и до октября 2017 г. в адрес органов власти города и области от объединения «Дорога – 450», инженеров-мостовиков и Орловского академцентра РААСН был ряд обращений с негативной оценкой проекта и просьбами недопущения его реализации в натуре. «Транспроекту» было предложено отозвать проект и переделать его. Полученные ответы носили характер отписок, реакции по существу вопроса не было.

Обобщенная оценка проекта сформулирована научными работниками и инженерами-мостовиками Орла в резолюции совещания, прошедшего при Орловском академцентре РААСН 28.06.2017 г. под названием «Проект пешеходного моста ч/р Оку у Пролетарской горы в городе Орле не выдерживает профессиональной критики».

Вывод РААСН по проекту изложен в письме от 04.08.2017 г.: «Проект моста выполнен некачественно, нарушение требований нормативных документов очевидны и можно согласиться с выводами в представленных материалах, что строить мост по такому проекту нельзя, да и слово «проект» в данном случае по сути неприменимо».

Горсовет Орла с пониманием отнесся к мнению объединения «Дорога – 450», изложенному на заседании профильного комитета 23.03.2017 г. и намеривался учесть замечания и предложения Истцов. Позиция Горсовета изложена в письме мэра от

31.03.2017 г. По неизвестной нам причине эти намерения не состоялись. Последняя попытка убедить власть в ошибочности принятого ею решения – заключению контракта с подрядчиком, была предпринята 19.10.2017 г. на заседании горсовета Орла. Попытка не удалась, но была депутатская подсказка о том, что вопрос этот не решается на уровне городской власти и его надо решать в суде.

Инвестиционный процесс создания объекта капитального строительства, проходящий нерационально и наносящий вред, управляется Правительством Орловской области:

- автор варианта моста, разработка которого, в несколько раз увеличила стоимость объекта - бывший главный архитектор Орловской области,
- финансирование негодного проекта (стоимость и материалоемкость которого в разы превышают как нормативы 45-летней давности, так и показатели проекта моста, 22 года назад разработанного «Гипростроймостом») на 95% будет из федерального бюджета; добивался этого лично бывший губернатор Орловской области,
- срок проектирования оказался увеличенным в несколько раз из-за помех, создаваемых Градостроительным советом Орловской области,
- мнения профессионалов – инженеров и академиков РААСН, несколько месяцев пытающихся убедить чиновников в нелепости проекта и его вредности, как уже проявившейся, так и предстоящей, остаются без внимания,
- в ноябре 2016 г. название объекта капитального строительства было заменено на «Строительство улично-дорожной сети в районе городского парка для обеспечения транспортной, пешеходной доступности и связи Железнодорожного и Советского районов г. Орла». ООО «Транспроект» по новому муниципальному контракту, в течении месяца выпустил еще один проект с той же конструкцией моста, который в декабре 2016 г. также получил положительное заключение «Орелоблгосэкспертизы»; таким образом в инвестиционный процесс осознанно была внесена путаница,
- врио Губернатора Орловской области вводится в заблуждение относительно проекта моста (это видно в репортаже Первого областного ТРК от 30.10.2017 г. под названием «Благодатная среда»).

Администрация Орла провела публичные слушания проекта пешеходного моста уже под третьим названием – «Проект планировки территории и проект межевания (т.е. ППТ и ПМ) «Реконструкция улично-дорожной сети в районе городского парка для обеспечения транспортной, пешеходной доступности и связи Железнодорожного и Советского районов г. Орла». Это явилось причиной практического отсутствия горожан на слушаниях. Проектировщики моста тоже отсутствовали, чертежей, смет и пояснительных записок также не было. В протоколе слушаний от 13.12.2016 г. искажен результат мероприятия – представители «Дороги – 450» возражали против утверждения проектов, как на самих слушаниях, так и в последующих письмах в адрес администрации Орла и Управления градостроительства, архитектуры и землеустройства Орловской области.

Одним из требований задания на проектирование 2014 года, была разработка ППТ и ПМ в составе договора на проектирование мостового перехода, заключенного между «УКС г. Орла» и «Транспроектом». Это условие не было выполнено, как не были выполнены и другие основные требования по созданию проектной продукции в конструктивном, технологическом и экономическом отношениях. Календарный план договора носил фиктивный характер, что явилось одной из основных причин срыва

срока сдачи работ и увеличения времени проектирования во много раз. Несмотря на это Ответчик 3 принял и оплатил проектную продукцию – брак, отметив в акте сдачи – приемки, что она удовлетворяет надлежащим требованиям и техническим условиям.

«Орелоблгосэкспертиза» в декабре 2015 года выдала положительное заключение на негодный проект мостового перехода. Важно отметить, что специалисты – мостовики Орла, обычно привлекаемые в качестве внештатных экспертов, на этот раз в этой работе участия не принимали. Точно известно, что один из них просмотрел проект и сразу, увидев его негодность, отказался от предложения. В этой ситуации был привлечен специалист из Воронежа, независимость оценки которого вызывает большое сомнение. Начальник «Орелоблгосэкспертизы» сообщил на заседании горсовета 19.10.2017 г., что проект получил еще одно положительное экспертное заключение – в декабре 2016 года от того же эксперта из Воронежа. Зачем делалась еще одна экспертиза нам неизвестно, но в нашем представлении это накладывает на организацию и лично исполнителя еще большую ответственность. Для независимой оценки лучше, если будет другой специалист. Ответчик 4 поступил прямо наоборот.

Около месяца участникам совещания при Орловском академцентре пришлось ждать реакции Ответчиков 2 и 3 на резолюцию от 28.06.2017, а когда она последовала, то вызвала полное недоумение – все выводы, предложения специалистов были просто отклонены без объяснения причин. В письмах администрации Орла и Правительства Орловской области, поступивших к нам еще через два месяца это названо полным и всесторонним рассмотрением доводов заявителей (нас!). Специалистами же считаются проектировщики и эксперты, разработавшие и проверившие проект – брак.

С мнением академиков РААСН поступили просто неприлично – его проигнорировали. Около трех месяцев назад Ответчикам 1, 2 и 3 было разослано письмо РААСН с результатами рассмотрения материалов совещания от 28.06.2017 г. До настоящего времени от них нет никакой реакции на вывод ведущих ученых страны в сфере строительных наук: *«Проект моста выполнен некачественно, нарушение требований нормативных документов очевидны и можно согласиться с выводами в представленных материалах, что строить мост по такому проекту нельзя, да и слово «проект» в данном случае по сути неприменимо».*

В конце августа это письмо было послано в Горсовет, 19.10.2017г. частично (вывод) зачитано Истцом 3 на его заседании, где присутствовали Ответчики 2, 3 и 4. 20.10.2017 г. этот вывод был опубликован в ИнфоОрел в статье «Общественники рассказали депутатам о том, как они видят работы по мостам в Орле». Никакой реакции ни одного из Ответчиков не последовало, наоборот – СМИ сообщают о повышенном темпе работ, о том, что уже в ноябре начнутся строительные работы.

Такой ход событий вызвал у нас обоснованную тревогу и привел к радикальной мере влияния на инвестиционный процесс – подаче искового заявления в суд.

### **Основные претензии к проекту состоят в нарушении Федеральных законов РФ, СНиП и ГОСТ в части:**

- 1.Безопасной эксплуатации сооружения.
- 2.Охраны природы и окружающей среды, сохранности исторического и культурного наследия.
- 3.Рациональности сооружения (конструктивной, технологической и экономической составляющих).

В развернутой форме, с указанием пунктов нормативов, эти нарушения содержатся в резолюции совещания, а также изложены ниже:

**А. СП 35.13330.2011 Мосты и трубы. Актуализированная редакция  
СНиП 2.05.03-84\*** (выделенные требования не соблюдаются)

5.1 При проектировании новых и реконструкции существующих мостов и труб следует:

выполнять требования по обеспечению надежности, долговечности и **бесперебойности эксплуатации сооружений**, а также безопасности и плавности движения транспортных средств, **безопасности для пешеходов** и охране труда в процессе строительства и эксплуатации;

предусматривать безопасный пропуск расчетных (согласно таблице 5.3) **паводков и ледохода** на водотоках, а также на водных путях - выполнение требований судоходства и лесосплава;

принимать проектные решения, обеспечивающие **экономное расходование материалов**, экономию топливных и энергетических ресурсов, **снижение стоимости и трудоемкости строительства** и эксплуатации;

**предусматривать меры по охране окружающей среды**

5.21 Ширину пешеходных мостов и сооружений тоннельного типа следует определять в зависимости от расчетной перспективной интенсивности движения пешеходов в час пик и принимать не менее, м: 2,25 - для мостов и 3,0 - для тоннелей (в городских условиях соответственно - 3,0 и 4,0).

5.22 Габариты **подмостовых судоходных пролетов** на внутренних водных путях следует принимать в соответствии с ГОСТ 26775.

5.23 Положение элементов моста над уровнями воды/ледохода.....

Низ пролетных строений – 0,75/1,00 м

Верх площадки установки опорных частей – 0,25/ 0,50 м

**Низ пят арок – 0,25 м**

5.48 В пролетных строениях пешеходных мостов расчетные периоды собственных колебаний (в незагруженном состоянии) по двум низшим формам (в балочных разрезных системах - по одной низшей форме) не должны быть от 0,45 до 0,60 с - в вертикальной и от 0,9 до 1,2 с - в горизонтальной плоскостях (**был ли такой расчет для индивидуальной конструкции?**)

5.59 Конструкция и геометрические параметры мостового полотна должны отвечать требованиям, установленным для данной дороги или улицы ГОСТ Р 52398, ГОСТ Р 52748, СП 34.13330, СП 42.13330, СНиП 2.05.11.

Конструкция и геометрические параметры мостового полотна должны обеспечивать **комфортность и безопасность движения пешеходов** .....

## **Б. СП42.13330.2011 (СНиП 2.07.01-89\*)**

11.5 Расчетные параметры улиц и городов Табл. 8 ... Пешеходные улицы (наибольший продольный уклон): - на основных улицах – 4% , - на второстепенных – 6%, (не соблюдается)

## **В. РУКОВОДСТВО ПО ПРОЕКТИРОВАНИЮ ГОРОДСКИХ УЛИЦ И ДОРОГ (ЦНИИГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО), МОСКВА СТРОЙИЗДАТ 1980. (не соблюдается)**

### **Основные геометрические размеры пешеходных переходов в разных уровнях**

6.37 ... Полу пешеходного перехода следует придавать продольный уклон, но не более 40 ‰.

6.39. Минимальная ширина пешеходных мостов между перилами должна быть 3 м. Максимальный продольный уклон 30 ‰, в исключительных случаях с соответствующим обоснованием в проекте 40 ‰, поперечный уклон 15-20 ‰.

## **Г. Рекомендации по проектированию улиц и дорог городов и сельских поселений (ЦНИИГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВО), Москва – 1994 (не соблюдается)**

4.2 . Основные технические и транспортно-эксплуатационные параметры улиц и дорог приведены в табл. 1

пешеходные дороги – 4/6 ‰ селитебная терр./прочие терр., Велодорожки – 3/4 ‰

## **Д. ГОСТ 26775-97 Габариты подмостовые судоходных пролетов мостов на внутренних водных путях. Нормы и технические требования**

Таблица 2 - Подмостовые габариты судоходных пролетов мостов

Класс водного пути (участка) – 7

**Высота подмостового габарита, не менее – 7,0 м (не соблюдается)**

Ширина подмостового габарита, не менее (для неразводного пролета) – 40 м

4.12 Отметку РСУ следует определять ... в зависимости от расчетной вероятности превышения, ‰, принимаемой равной: 4 – для... 7-го класса (не соблюдается).

## **Е. ОДМ 218.2.007-2011 Методические рекомендации по проектированию мероприятий по обеспечению доступа инвалидов к объектам дорожного хозяйства**

## 5.2. Параметры продольного и поперечного профиля

5.2.1 Продольные уклоны тротуаров и пешеходных дорожек, по которым осуществляется или предполагается передвижение инвалидов и других маломобильных групп населения, устанавливаются с учетом следующих пространственно-территориальных ограничений:

а) Для обеспечения комфортных условий движения продольный уклон в проектных решениях следует принимать не более 25%.

При наличии уклонов 20...25% через каждые 100 м наклонной поверхности необходимо предусматривать устройство промежуточных горизонтальных площадок длиной не менее 5,0 м.

б) Для нормальных условий движения продольный уклон следует принимать не более 50%, а в климатических районах России со среднемесячной температурой воздуха в холодные периоды года 0 °С и ниже - не более 40 %. При наличии уклонов более 25% необходимо предусматривать устройство промежуточных горизонтальных площадок (не соблюдается)

## **Ж. Технический регламент о безопасности зданий и сооружений (Федеральный закон N 384-ФЗ от 30.12.2009) (нарушения статей закона)**

Статья 7. Требования механической безопасности:

4) повреждения части здания или сооружения –(воздействие льда)

Статья 11. Требования безопасности для пользователей зданиями и сооружениями

Здание или сооружение должно быть спроектировано и построено, а территория, необходимая для использования здания или сооружения, должна быть благоустроена таким образом, чтобы в процессе эксплуатации здания или сооружения не возникало угрозы наступления несчастных случаев и нанесения травм людям - пользователям зданиями и сооружениями в результате **скольжения, падения,.....(продольный уклон значительно выше допустимого)**

Статья 12. Требования доступности зданий и сооружений для инвалидов и других групп населения с ограниченными возможностями передвижения (**продольный уклон значительно выше допустимого**)

## **3. Федеральный закон от 10.01.2002 г. № 7 – ФЗ «Об охране окружающей среды»**

Статья 34. Общие требования в области охраны окружающей среды при размещении, проектировании, строительстве, реконструкции, вводе в эксплуатацию, эксплуатации, консервации и ликвидации зданий, строений, сооружений и иных объектов.

1. Размещение, проектирование, строительство, реконструкция, ввод в эксплуатацию, эксплуатация, консервация и ликвидация зданий, строений, сооружений и иных объектов, оказывающих прямое или косвенное негативное воздействие на окружающую среду, осуществляются в соответствии с требованиями в области охраны окружающей среды. При этом должны предусматриваться мероприятия по охране окружающей среды, восстановлению природной среды, рациональному использованию и воспроизводству природных ресурсов, обеспечению экологической безопасности. (не соблюдается)

Статья 36. Требования в области охраны окружающей среды при проектировании зданий, строений, сооружений и иных объектов

1. При проектировании зданий, строений, сооружений и иных объектов должны учитываться нормативы допустимой антропогенной нагрузки на окружающую среду, предусматриваться мероприятия по предупреждению и устранению загрязнения окружающей среды, применяться ресурсосберегающие, малоотходные, безотходные и иные технологии, способствующие охране окружающей среды, восстановлению природной среды, рациональному использованию и воспроизводству природных ресурсов. (не соблюдается)

#### Выводы.

- А) В процессе реализации проекта и эксплуатации построенного сооружения:
- а) будет нарушено право пешеходов на безопасное движение (то есть право потребителя на безопасный товар),
  - б) окружающая среда получит негативное воздействие:
    - временная грунтовая насыпь, сооружаемая для строительства пролетного строения и перекрывающая половину русла Оки, может оказаться смытой паводком в реку,
    - грунт от разработки котлованов опор, сооружаемых в русле также может оказаться в реке,
    - шпунт, используемый для устройства временных опор, не удастся извлечь из скального грунта (пример – сорок лет остающийся не извлеченным шпунт у опор Герценского моста),
  - в) культурное наследие в форме речных трамвайчиков, несколько десятилетий существовавших в Орле, может существенно пострадать (несоблюдение судоходного габарита и шпунт в средней части русла не позволят проходу теплоходов под мостом),
  - г) гражданам города – налогоплательщикам будет причинен экономический вред так как затраты на содержание, идущие из муниципального бюджета, будут много выше нормативных по причине ежегодного затопления части пролетного строения моста паводками, что повлечет за собой:
    - его повреждения: загрязнения поверхности грязной паводковой водой и повреждения льдинами защитного слоя бетона пролетного строения,
    - соответствующие ремонтные работы: сложно выполнимые покраска и штукатурка поверхности пролетного строения (с плавучих средств или с подвесных подмостей),
    - разборку части перильных ограждений перед паводком и восстановление их после.Примечательно, что нормативы на содержание дорог, в целом по стране уменьшаются.
  - д) федеральному бюджету будет причинен вред, так как создание нерационального объекта финансируется на 95% из него,
- Б) Моральный вред от сооружения мостового перехода будет непоправимый:



- а) собственно мост невозможно будет исправить: разобрать полностью или частично выполненное в монолите, преднапряженное железобетонное пролетное строение, с весом единицы площади в несколько раз превышающим нормативы, будет дороже чем построить,
- б) ежегодная разборка и сборка перил, окраска и штукатурка моста создадут вид постоянно ремонтируемого объекта, окруженного подмостьями,
- в) очевидная нелепость сооружения в центре заповедной зоны будет угнетать и давить психологически (примеры – пешеходные путепроводы на обходе Орла у Лужковского кладбища и в Знаменке, по которым практически никто не ходит).

#### **Причины подачи группового иска.**

За 6-месячный период, от проведения публичных слушаний по проекту до научно-технического совещания, в течении которого было возможно донести позицию специалистов относительно проекта моста, участники объединения «Дорога – 450» много раз обращались в органы власти с аргументированными предложениями остановить инвестиционный процесс. Эти обращения в сжатой форме отражены в резолюции от 28.06.2017 г., представляющей собой результат многомесячной интеллектуальной деятельности группы инженеров – профессионалов, что в соответствии со ст.8 ГК РФ является основанием возникновения гражданских прав и обязанностей. Поскольку «Дорога – 450» весь период своего существования действует без образования юридического лица и не может быть стороной судебного процесса, иск подается группой его участников – соавторов резолюции.

#### **Причины выбора предмета иска.**

1. Все истцы являются жителями г. Орла и им не безразлична его судьба и внешний вид.
2. Профессиональный долг инженеров-дорожников-мостовиков, имеющих многолетний стаж в дорожном хозяйстве страны, в том числе – в техническом дорожном аудите, видящих много раньше других отрицательные последствия неумелого проектирования и реализации негодного проекта.
3. Потребителем объекта будет обширный, неопределенный круг граждан, в подавляющем большинстве не обладающих специальными знаниями, позволяющими оценить проект, а заказчик, обязанный это сделать, по неизвестной причине уклоняется от получения объективной оценки и пренебрегает мнением как инженеров – профессионалов, так и академиков архитектуры и строительных наук. Нам, специалистам, очевидно: уже нанесен вред, но он окажется ничтожным по сравнению с будущим, если строительство не будет остановлено. Поэтому истцы полагают, что им следует выступить в защиту:
  - а) прав граждан на безопасное пользование готовым товаром – мостовым переходом,
  - б) законных интересов граждан, социальные блага которых будут в определенной степени ущемлены, так как часть муниципального бюджета пойдет на сверхнормативные расходы по содержанию моста, построенного по негодному проекту.
4. Выбор способа защиты гражданских прав, как своих, так и других граждан в форме попытки пресечения действий, создающих угрозу их нарушения – предупреждение причинения вреда.

5. Положения Конституции РФ о обязанности каждого заботиться о сохранности исторического наследия, природы и окружающей среды.

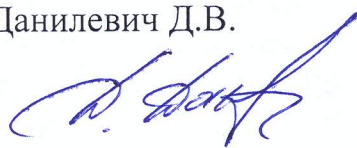
На основании вышеизложенного и руководствуясь статьями 44 и 58 Конституции РФ; статьями 8, 12 и 1065 ГК РФ; статьями 7, 16 и 46 Федерального закона РФ «О защите прав потребителей»; статьей 34 Федерального закона РФ «Об охране окружающей среды»; статьей 46 ГПК РФ,

ПРОСИМ СУД:

1. Обязать Правительство Орловской области прекратить противоправные действия, наносящие вред, то есть прекратить инвестиционный процесс создания объекта капитального строительства – пешеходного мостового перехода через реку Оку в городе Орле в створе ул. Покровская.
2. Признать недействительной проектную документацию, разработанную ООО «Транспроект» на строительство пешеходного мостового перехода через реку Оку в городе Орле в створе ул. Покровская.
3. Признать недействительным положительное заключение ОГАУ «Орелоблгосэкспертиза» на проектную документацию строительства пешеходного мостового перехода через реку Оку в городе Орле в створе ул. Покровская.
4. Признать недействительным муниципальный контракт от 06.09.2017г. № 03/17, заключенный между МКУ «УКС г. Орла» и ООО «Региональные газораспределительные сети» на разработку рабочей документации и осуществление строительства объекта: «Строительство улично-дорожной сети в районе городского парка для обеспечения транспортной, пешеходной доступности и связи Железнодорожного и Советского районов г. Орла» (1 этап строительства).

- Приложения: 1. Письмо Орловского горсовета от 31.03.2017 г.  
2. Резолюция научно-технического совещания от 28.06.2017 г.  
3. Протокол совещания от 28.06.2017 г.  
4. Сводка замечаний по проекту моста, март-май 2017 г.  
5. Письмо РААСН от 04.08.2017 г.  
6. Письмо администрации Орла от 03.10.2017 г.  
7. Письмо Правительства Орловской области от 06.10.2017 г.  
8. Копии искового заявления в 6 экземплярах  
9. Квитанция оплаты госпошлины.

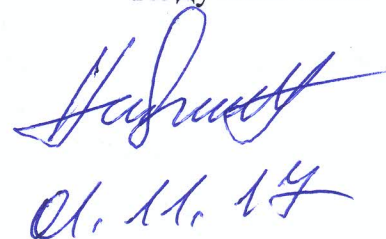
Данилевич Д.В.



Заставный В.Д.



Надуткин В.А.



01.11.17