



## Факторы успеха



ПДМ Cat R1600H в пути

Подземный самосвал Caterpillar AD-22 на въезде в Дальнегорск

Пересекая Дальнегорск в последних числах января, колонна из двух тралов с негабаритным грузом привлекла взгляды случайных наблюдателей. Необычные очертания самосвала Cat AD-22 и большой ковшевой машины Cat R1600H вызвали неподдельный интерес прохожих и встречных автомобилистов. Далеко не все из них знали, что в эту самую минуту дорогостоящую подземную технику, выпущенную концерном Caterpillar, доставляют на рудник «Николаевский».

Для компании «Амур Машинери» (официального дилера Caterpillar на ДВ) – это очередная поставка техники в «Дальполиметалл». Теперь только на руднике «Николаевском» будут эксплуатировать шесть машин с узнаваемой эмблемой «CAT» – три самосвала AD-22, две ПДМ R1600H и одна ковшевая машина поменьше с индексом R1300H. Таким образом, на самом механизированном руднике «Дальполиметалла» сформировано усиленное звено однотипной подземной техники, обеспеченной качественным сервисным обслуживанием. Кстати, аналогичная ситуация – на карьере «Верхнем», участке «Николаевки». Там также задействованы не менее пяти единиц техники компании Caterpillar – самосвалы повышенной грузоподъемности, экскаватор, бульдозер.

...Сорок лет назад в устье Николаевской пади строились объекты пускового ком-

плекса первой очереди рудника – скиповой подъем, дробильно-дозаторный комплекс, квершлаг «Николаевский». Но ещё раньше, в 1970-х, бригады ШСУ проходили шахтные столбы глубиной более 800 метров, а проходчики продвигали вперед разведочные и подходные квершлагы, выдавая попутно тысячи тонн руды. С тех пор горняки «Николаевки» добыли 15 миллионов тонн руды, построили новые откаточные горизонты – в общем, вышли на новые рубежи.

Сегодня рудник «Николаевский» и окружающие его сопки воспринимаются как единое целое. Ещё бы, ведь за столько десятилетий он стал основным местом работы для нескольких поколений горняков. Белые короба высоких копров, ПДМ на пьедестале, здание АБК, спроектированное специально для «Николаевки» – знакомый и родной пейзаж. Здесь на поверхности всегда стоит тишина. Но глубоко под землей без устали трещат перфораторы, рычаг дизели подземных машин, грохочет и сверкает полиметаллическая руда в дробильно-дозаторном комплексе. Смена за сменой, день за днём рудник ширится и уходит на глубину.

«В прошлом году мы добыли более 362 тысяч тонн руды, перевыполнив план по суммарной добыче металлов (Pb+Zn) на 2,3 процента», – рассказал начальник рудника Леонид Ситников. – В этом году коллектив рудника намерен улучшить выполнение производственной программы. Новая горная техника будет нам в помощь».

Сегодня на «Николаевке» ведутся нарезные работы по подготовке четырёх добычных блоков на отметке -420 м. (Север-

8 западная ветвь, Север 8 северная ветвь, блок Нижний, блок 45). Неподдалёку «добывается» ещё один блок и проходится уклон Буровой-1, который соединит горизонты -420 м. и -520 м. На сегодня он пройден до отметки -455 м., в феврале машинисты СБУ достигнут отметки -460 м., где будет построена насосная станция и откуда начнётся подготовка к проходке бурового штрека для геологоразведчиков.

«Нам своевременно поставили два погружных насоса Atlas Copco», – рассказал начальник подземного добычного участка Евгений Ключников, – поэтому бригада нормально справляется с обводнёностью. Один насос уже четыре месяца эксплуатируется на уклоне Буровой-1, недавно поступил второй, который мы установили на отметке -423 м. В марте на руднике намечена двухнедельная остановка для ремонта дробильно-дозаторного комплекса. Мы воспользуемся этим временем, чтобы вывезти всю ранее заскладированную породу с 420-го горизонта».

Итак, перспектива развития горных работ у Николаевского месторождения есть. По подсчётам геологов и горных инженеров она просматривается до горизонта -620 м. и даже ещё глубже. Так что, фронт работы для машинистов новой подземной техники обеспечен.

«Добычному участку необходимы четыре подземных самосвала и три ковшевые машины», – рассказал главный инженер рудника Максим Запрягалов. – Теперь все они в строю – три «Ката» и один Sandvik TH-320, плюс три ПДМ. Временами нас сдерживает разве что нехватка проходческого станка. Сейчас в эксплуатации на руднике один станок веерного бурения Sandvik DL-321 и станок для проходки горных выработок Sandvik DD-311».

Заметим, производственным успехам рудника «Николаевский» способствовало возвращение год назад прежней управленческой команды. Тандем из начальни-

ка рудника Леонида Ситникова и главного инженера рудника Максима Запрягалова доказал, что нестандартный подход к делу порой бывает полезен. Например, подъем производства на руднике связан не только с обновлением горной техники, но и с оптимальным решением организации труда – переходом на 12-часовой режим рабочего времени. Рациональное использование времени пошло на пользу руднику и самим горнякам, у которых появилось больше выходных за счёт перерыва между сменами. Если раньше нормой считались три проходческих цикла в сутки, то теперь бывает и четыре цикла за смену! Растёт проходка – увеличивается добыча руды.

Для человека, редко бывающего на «Николаевском», заметны внешние перемены – заделываются ямы на ведущей к руднику дороге, ремонтируются помещения в АБК, уютная атмосфера столовой располагает к хорошему настроению и здоровому аппетиту. Обновления, которые заметны здесь повсеместно, отлично характеризуют трудовое коллектив рудника «Николаевский», не исчерпавший свои резервы и готовый развиваться ещё десятки лет.

Валерий БОЛЬШАКОВ



Леонид Ситников, нач. р-ка «Николаевский»



Максим Запрягалов, гл. инженер р-ка «Николаевский»

# Новое «сердце» самосвала



История участка капремонта подземной горной техники продолжается - 17 января машинист ПДМ Михаил Смирнов перегнал на рудник «2-й Советский» подземный самосвал EJC-417. Самосвал фирмы Sandvik с гаражным номером «6А» стал шестой по счёту машиной, подвергнутой полному капитальному ремонту. Впервые коллектив участка применил нестандартное техническое решение, оснастив шведский самосвал современным российским двигателем ЯМЗ-536.

До отправки на капремонт EJC-417 несколько лет эксплуатировался под землёй, перевоза руду по петляющим вверх и вниз горным выработкам. Наглядно оценить каким этот самосвал был несколько месяцев назад можно в инстаграме @dalpolim metall.

Капитальный ремонт подразумевает замену на новые всех агрегатов, трущихся частей, электрооборудования, гидросистемы и т.д. Таким образом, от прежнего самосвала EJC-417 остаётся только рама. Впрочем, мастера участка капремонта восстанавливают и её целостность – усиливают, а также, в местах крепежа кузова, наваривают и растачивают отверстия.

Все перечисленные работы требуют от исполнителей специальных знаний, навыков и гибкости мышления. Сметка коллективу капремонта особенно пригодилась при монтаже нестандарт-

ной силовой установки – отечественного турбированного ЯМЗ-536, оснащённого немецкой топливной аппаратурой. Любопытно, что этот двигатель ставят на некоторые российские бронемашин, а также на гражданскую технику - автобусы «ЛиАЗ», грузовики повышенной проходимости «URAL Next», тракторы «Кировец» и т.д. К слову, водители «Дальполиметалла», не первый год эксплуатирующие такой же двигатель на «Уралах» в комплектациях «заправщик» и «автокран», об ЯМЗ-536 очень высокого мнения: «Двигатель надёжный, экономичный, малошумный».

Задача разместить в моторном отсеке EJC-417 подходящий по характеристикам, но другой двигатель оказалась творческой. «Сначала мы установили переходную муфту на маховик ЯМЗ, чтобы избежать биения, - рассказал начальник участка Андрей Ефимов. - Затем акку-

ратно подрезали в нужных местах раму и приварили кронштейны крепления. Дело ещё и в том, что ЯМЗ-536 - шире прежнего двигателя Detroit. И тут нам здорово помог сварщик ЦРММ Алексей Залевский. Он сделал всё точно и аккуратно, обеспечив надёжность крепления дизеля и не нарушив жёсткость рамы. В общем, если применить поговорку «Плясать от печки», то мы «плясали» от нового дизеля, поскольку под него пришлось очень многое подстраивать - кропотливая работа. Например, слесарь участка Григорий Камышанов занимался воздушной системой и системой охлаждения, вручную подгоняя патрубки. Андрей Ефимов монтировал топливную систему (достаточно сказать, что на старом двигателе фильтры располагались с другой стороны). Очень большой объём работы достался электрику Владиславу Савостикову. Особенно пришлось повозиться с системой электронного впрыска и блоком управления. Переделке подверглась даже гидравлика – переставили предохранительный клапан, где-то пересверлили технологические отверстия, даже панель приборов в кабине перенесли.

Но команда Андрея Ефимова справились – и начались производственные испытания. Как после обкатки проявит себя ЯМЗ-536 на «непривычной» для него технике, да ещё в подземных условиях? Отдел главного механика отслеживает параметры эксплуатации ярославского мотора и планирует закрепить результат, оснастив аналогичным дизелем, на этот раз, ковшевую машину. «Поворот в сторону импортозамещения определяется соотношением цены и качества. Двигатель от ЯМЗ обслуживать гораздо выгоднее, чем аналог из-за рубежа», - поделился мнением гл. механик ГМК «Дальполиметалл» Максим Сверкунов.

Итак, если испытания ЯМЗ-536 на обновлённом EJC-417 пройдут успешно, во втором полугодии такой же дизель станет новым «сердцем» для ПДМ LH-203. Не исключено, что к тому времени в коллективе участка капремонта прибавится умелых рук. «Сейчас к нам пришёл слесарь Сергей Осипов, ждём ещё одного специалиста. Впятером мы справимся и лучше, и быстрее», - сказал начальник участка капитального ремонта подземной горной техники Андрей Ефимов.

## МОДЕРНИЗАЦИЯ

# ЦОФ набирает обороты

В 2019 году Центральная обогатительная фабрика переработала 990 647 тонн руды, выпустив более 56 тысяч тонн концентратов. Чтобы и в этом году ЦОФ выполнила и перевыполнила план по переработке руды, специалисты фабрики разработали целый ряд мероприятий, в том числе неотложных.



На фабрике разворачиваются ремонтные работы, совмещённые с непрерывным технологическим циклом. Главным инженером ЦОФ Максимом Воложаниным предусмотрены действенные меры, которые компенсируют возможное отставание от плана в январе.

Так, перефутеровка мельницы № 2 заняла всего шесть смен, и уже 13 января состоялся запуск. Отметим, что инженерная служба ставила своей целью именно стабильную работу дробильного и мельничного оборудования. Нужно было заменить ленту конвейера № 1 и отремонтировать его же хвостовой барабан, а особое внимание уделить ремонту дробилки КСД и КМД.

Уже в марте поступит полный комплект на замену мельницы № 4, включая барабан и венцовую шестерню. Задача специалистов – наладить работу «четверки» на

оставшийся срок.

Есть и позитивные моменты. На ЦОФ поступили двенадцать новых насосов, половина из них – горизонтальные, половина – вертикальные. Агрегаты уже занимают свои места по позициям.

В конце минувшего декабря сдан в эксплуатацию цинковый сгуститель Ц-6. Его использование в технологической схеме увеличит производительность, уменьшив вынос металла в «хвосты». Запуск сгустителя намечен на февраль, а пока идёт технологическая обвязка и монтаж насосов.

Годовой план требует от «фабрикантов» переработки 1 000 026 тонн руды, почти по три тысячи тонн в сутки (если точно – 2916 тонн). Над тем, как обеспечить стабильное выполнение этой нормы, и работают сейчас специалисты ЦОФ. Работа продолжается, фабрика набирает обороты.

## Труба Вентури

В ЦРММ изготовили так называемую трубу Вентури, важный узел для системы вентиляции на подземных горизонтах участка «Королевский».

Устройство состоит из самой трубы, диаметром почти в человеческий рост, и двух раструбов-конфузоров. Названо оно так потому, что в его работе используется эффект Вентури, а сложность изготовления заключается в материале – труба из трёх частей, конфузоры и отдельный диффузор собраны из белого декопира толщиной всего 1,5-2 мм. Специалисты ЦРММ справились с заказом – усилили жёсткость конструкции, а швы заварили с помощью газосварочного аппарата.

Готовую трубу Вентури разместили в штольне № 3, как дополнение к главной вентиляционной установке.

# БЕГОМ ПО ЖИЗНИ

С 23 по 26 января в Арсеньеве на лыжной трассе клуба «Синегорье» состоялось Первенство ДФО по лыжным гонкам среди ветеранов. В состязании приняли участие более сотни спортсменов из Амурской области, Хабаровского края, Приморья и даже Якутии. На старт вышел и старейший работник рудника «Николаевский» Юрий Чекушкин. В спорте Юрий Николаевич с юности. В «Дальполиметалле» он трудился почти 44 года, и всё это время совмещал работу на производстве со здоровым образом жизни.

В этот раз Юрий Чекушкин в последний раз бежал на лыжах за «Дальполиметалл». В феврале он ушёл на заслуженный отдых, передав молодым откатчикам «Николаевки» опыт и наставление быть здоровыми. Скоро Юрий Николаевич переедет в краевой центр, где намерен влиться в спортивную молодёжную среду и участвовать в самых интересных стартах.

Времени на спорт теперь будет больше, - говорит наш ветеран. - Очень хочу окунуться в атмосферу самых известных марафонов – Токийского, Парижского, Бостонского...

Мы не раз писали о достижениях Юрия Чекушкина на длинных дистанциях. Например, о призовых местах Юрия Николаевича на Московском марафоне или на полумарафонах серии «Золотое кольцо России». Да, в беге Юрию Чекушкину среди его ровесников конкуренция незначительная. И дело тут не только в таланте, а в исключительном упорстве и последовательности.

Факты из жизни, о которых Юрий Николаевич рассказывал мне по пути на лыжную гонку в Арсеньев, вызывают добрые чувства. Проезжаем поворот на Изюбриный и слышу такое вот повествование:

- В 1976-м приехал в Дальнегорск и устроился в «Дальполиметалл» на «2-й Советский». В тот же год забрали на картошку. Днём работали, а вечером кто в клуб на танцы, а я – на тренировку. До этого места (до пос. Изюбриный) добежал из Антоновки и назад. Хороший рельеф, чистый воздух...

Разумеется, Юрия Чекушкина заметили сразу и отправляли его на все районные, краевые, отраслевые и др. спартакиады. Сколько

раз он выступал за «Дальполиметалл» теперь уже и не посчитать. Проезжаем поворот на Чугуевку и слушаю очередную историю:

- Однажды, возвращаясь из Владивостока с очередного соревнования, приехал в Чугуевку на поезде, а билетов на автобус до Дальнегорска в то время всегда почему-то не хватало. Самые прыткие выпрыгивали из окон вагона на ходу, чтобы занять очередь в кассы. А я, выходит, не успел. Пришлось бежать до Каменки, где останавливались проходящие автобусы...

С бегом связана вся жизнь Юрия Николаевича. Думаю, каждый из читателей хоть раз встречал на трассе к перевалу бегущего атлета – вероятнее всего это был Юрий Чекушкин, видный дальнегорский спортсмен. Таковым он считался и в юности. Иначе в 1980 году его бы не отправили в составе приморской делегации в Москву на Олимпиаду. Из «Дальполиметалла», между прочим, в столицу полетели всего три человека.

- Тогда ещё не было прямых рейсов из Владивостока (первый такой рейс до Москвы выполнили в 1986 году на самолёте Ил-62 – прим. ред.), - вспоминает Юрий Николаевич. - Летели из Хабаровска на Ил-62. Жили в гостинице «Космос». Лёгкую атлетику я посмотрел всю, был на нескольких футбольных матчах, видел открытие и закрытие Олимпиады. Леонида Ильича Брежнева тоже видел. И талисман тех игр – Олимпийского Мишку. Песня «На трибунах становится тише... Таёт быстрое время чудес. До свиданья, наш ласковый Миша, возвращаясь в свой сказочный лес» и сейчас в голове звучит. Как такое забыть?



Стой Олимпиады Юрий Чекушкин тоже привёз медаль – заслуженную, настоящую, за первое место! В районе ВДНХ бежал вместе с чехами символическую «Олимпийскую милю» - 1980 метров.

Слушаю и думаю о том, что Мишку Олимпийского помнят и сегодня, а зверей, придуманных для сочинской Олимпиады, на которой вершины спортивной карьеры достиг известный лыжник Александр Легков, - два ли.

...С хорошим собеседником и время в пути проходит быстрее. К тому же Арсеньев от нас не очень далеко, и дорога стоит того удовольствия, какое мы получаем на настоящей лыжной трассе.

Первенство по лыжным гонкам для дальнегорских ветеранов бесследно не прошло – нашей команде достались четыре призовые медали. Отличились Д. Ковален-

ко, А. Пряникова, А. Родионова, С. Чудинова. Неплохо, учитывая высокий уровень конкуренции. Кстати, самое напряжённое соперничество было как раз в возрастной группе Юрия Николаевича Чекушкина (1953 г.р), в которой выступал даже Чемпион мира среди ветеранов Вячеслав Агапов и не менее опытные лыжники А. Мартышко и С. Морозов. Этой сильнейшей тройке достались призовые места не только в группе, но и в абсолютном. Спорт – есть спорт!

Ну а мы по-товарищески благодарим Юрия Чекушкина за годы, которые он отдал «Дальполиметаллу» и руднику «Николаевскому», где работал с начала 1980-х.

Юрий Николаевич, оставайтесь в строю ещё долгие годы! И продолжайте вдохновлять молодёжь своим отношением к жизни! Удачи вам и здоровья!

Д.К.

## ПРОФЕССИОНАЛЫ

### Здоровье - прежде всего



Медицинский работник на руднике, в цеху или на ЦОФ – должность, возможно, и незаметная, но важная и нужная. Именно в цеховом медпункте пострадавшему или заболевшему горняку окажут первую помощь, что порой бесценно. Светлана Юрьевна Макаренко знает об этом не понаслышке – она работает фельдшером на 2-м Советском руднике.

«Когда я окончила Лесозаводский медтехникум, - рассказывает Светлана Юрьевна, - то мечтала работать на предприятии, в большом дружном коллективе. Но меня направили в 17-ю школу. Мы держали на контроле сразу несколько учебных заведений – 8-ю, 1-ю, 4-ю школу, ГПТУ-25. До 2017 года лет десять трудилась в районном военкомате – в кабинете не засиживалась, выезды были очень часто. И вот, наконец, моя мечта сбылась – работаю в «Дальполиметалле», на руднике!»

Светлана Юрьевна, по отзывам коллег, человек очень ответственный и принципиальный, а её работа требует повышенного внимания. Перед тем, как смена спустится под землю, фельдшер должна проверить каждого горняка – не лихорадит ли кого, не поднялось

ли давление до критических 160-170, не разит ли алкоголем. Ведь то, что, хоть и с оговорками, но простиительно на поверхности, на подземных горизонтах может обернуться бедой. А уж если Светлана Юрьевна заметит отклонения от нормы, то она вправе не выпустить горняка на смену – пишет справку и посылает работника к врачу. Здоровье – прежде всего.

Впрочем, после выпуска смены скучать тоже не приходится. Светлана Макаренко постоянно проверяет санитарное состояние бытовых, душевых, столовой. Правильно ли хранятся продукты в холодильниках, не ухудшилось ли качество блюд – всё это тоже её зона ответственности. Но Светлана Юрьевна хорошо справляется, а лучшая оценка её трудов – здоровье большого дружного коллектива.

### Человек на своём месте

Наталья Владимировна Бирюкова – счастливый человек. Она нашла профессию по душе. Отучившись в дальнегорском техникуме на строителя-технолога, она работала мастером в СЦСО и часто заходила в ЦОФ. Интересовалась, есть ли вакансии флотатора? И летом 2014 года её желание исполнилось.

Знания и опыт помогли Наталье Владимировне – уже в 2015 году она повысила квалификацию, став флотатором 4-го разряда. А что же так привлекло Наталью Бирюкову на отделении флотации? Зарплата повыше? Да нет, ей предлагали работу мастером на «хвостах», но Наталья Владимировна отказалась. Она,

по её словам, находится сейчас на своём месте.

«Мне моя работа нравится! – говорит Наталья. – Наверное, потому, что я каждую смену вижу её результат. Вот, у перехода из АБК в главный корпус, висит монитор, где виден результат наших усилий – сколько мы отгрузили концентрата, сколько

металла извлекли из руды».

Труд флотатора простым не назовёшь – ситуация постоянно меняется, и нужно внимательно следить за процессом, вести его, проверяя извлечение, качество и прочие параметры. Но если работа в радость, если ты понимаешь технологический процесс, доходя до тонкостей, вникая в малейшие нюансы, то и своеобразный азарт появляется, и удовлетворение сделанным.

В следующем году Наталья Бирюкова твёрдо намерена сдать на 5-й разряд. Думается, всё у неё получится!



## ТРАНСПОРТНЫЙ ЦЕХ

## Дальний перегон



В Забайкалье

Более трёх тысяч километров преодолеют водители «Дальполиметалла», перегоняя из Забайкалья два новых грузовых автомобиля Shacman X3000 с колёсной формулой 8 × 4. Весь путь за рулём большегрузов проделают Вячеслав Дьяков, Дмитрий Кийко, Евгений Янович и Сергей Лукичев. Машины, которые они доставят в Транспортный цех, будут перевозить концентраты по маршруту «ЦОФ – Рудная Пристань».

Машины выпущены в провинции Шэньси в Сиане, в том самом городе, где находится известная всему миру Терракотовая армия и мавзолей Цинь Шихуанди. Двигатель, по словам наших водителей, очень тяговитый. 375 л.с. выдают избыточную

мощность. Для самосвала грузоподъёмностью 35 тонн это не лишнее.

Частично грузовики Shacman X3000 сделаны по немецким лекалам. Кабина, мосты и некоторые другие элементы конструкции изготовлены по лицензии MAN.

Китайские и немецкие конструкторы сотрудничают с 2004 года.

«Просторная утеплённая кабина, плавность переключения скоростей, удобная приборная панель, мультируль, круиз-контроль, хорошая шумоизоляция, отличный обзор по зеркалам, алюминиевые топливные баки увеличенного объёма, продуманная система воздушных фильтров многоступенчатой конструкции», - о таких преимуществах рассказали нам водители, которые, на момент написания заметки, едут по трассе в 30-градусный мороз.

## ПОЗНАВАТЕЛЬНО

## «Мега-машина № 1»

Такого звания, по мнению журнала «Популярная механика», заслужил четырёхколёсный фронтальный погрузчик Le Tourneau L2350 – самый большой в мире. Несмотря на французское название, создаётся этот монстр в США, на заводах компании Joy Global Inc. Выпуск всех огромных частей погрузчика продолжается 16 недель, а для того, чтобы перевести их к месту окончательной сборки, арендуют восемь трейлеров. Всё это удовольствие обходится покупателю в \$ 7,6 млн.

В высоту исполнин Le Tourneau выше двухэтажного дома, а в его 40-кубовом ковше свободно поместятся пара лимузинов или, скажем, сорок человек, которым не будет тесно. В движение эту чудо-машину приводит дизель мощностью 2300 л.с. (с баком на четыре тонны солярки!).

«Водится» такой зверь только в карьерах, откуда ему уже не выбраться - Le Tourneau доставляют на участки открытых горных работ по частям и собирают на месте. Не мудрено, ведь погрузчик весит 263 тонны! Зато, как только заркочет двигатель, и ковш поднимет сразу 75 тонн вскрышной породы или руды, сразу станет понятно для чего он создан.

V-образный двигатель Detroit Diesel размером с микроавтобус не особо разгоняет колоссальную машину – Le Tourneau L2350 ползает по дну карьера со скоростью до 15 км/ч, за сутки расходуя 4-тонный бак горючего. Каждая покрывка для Le Tourneau стоит 105 тысяч долларов и весит 7,5 тонн. Чтобы её заменить, требуется не самый маленький вилочный погрузчик и подъёмный кран. Зато управляется погрузчик-гора всего двумя джойстиками – одним машинист рулит, а другим справляется с ковшом.

Le Tourneau L2350 эксплуатируется в самых больших карьерах мира – от Австралии до Южной Америки.



Перевозка Le Tourneau L2350 в Австралии

## ПОДАРОК

## Кружок робототехники

В Центре детского творчества появились новые образовательные комплекты LEGO. Подарок группе робототехники передали от руководства «Дальполиметалла».

Кружок робототехники открыт в 2016 году. Сегодня здесь занимаются 50 школьников. «Конструирование и программирование моделей развивает у детей мышление, мелкую моторику, способствует навыкам работы в группе», - рассказала директор ЦДТ и преподаватель кружка робототехники Ольга Владимировна Чехова.

Наборы LEGO, с которыми работают (кто знает) будущие конструкторы самолётов – это не просто пластиковые детали, а целый мир, позволяющий создавать роботов самого разного назначения. Роботов с заданными функциями, способных выполнять простейшие и сложные манипуляции. В общем, границ для творчества тут не существует. А



## РЕКЛАМА



## Смотрите в кинотеатре «Боа-Джус»

С 6 февраля в «Боа-Джус» демонстрируются:  
«Викинг Вик» (6+)  
«Тролль. История с хвостом» (6+)

14 февраля:  
«Лёд-2» (6+)

15 февраля:  
«МУЛЬТ в кино. Выпуск № 113. Друзья навсегда» (0+)

20 февраля:  
«Соник в кино» (6+)  
«Удивительное путешествие Доктора Дулиттла» (12+)

27 февраля:  
«Яга. Кошмар тёмного леса» (16+)

5 марта:  
«Вперёд» (6+)  
«Остров фантазий» (16+)  
«Соник в кино» (6+)

Продаём по низким ценам  
отсев, щебень, пескогравий,  
негашёную известь.

+7-914-677-21-07.

Подробная  
информация – на сайте  
[www.dalpolimetal.ru](http://www.dalpolimetal.ru)



## Заправляем кислород

в мкр Горелое  
с 8.00 до 17.00

+7-914-677-21-07.

446 руб/баллон с НДС  
72 руб/м3 с НДС

Оплата на месте

Главный редактор  
В.П. Большаков

Компьютерная вёрстка  
Я.В. Васильцова

Газета «Дальполиметалл» зарегистрирована в Приморском территориальном управлении МПТР России 13 мая 2003 г. Регистр. № ПИ 20-0290.

Учредитель - Акционерное Общество «Горно-металлургический комплекс «Дальполиметалл».

Адрес издателя и редакции: 692446, г.Дальнегорск, проспект 50-летия Октября, 93.

Редакция - (42373) 3-03-52 (доп. № 157). E-mail: office@dalpolimetal.ru

Газета отпечатана в ЗАО «Полицентр». Адрес: Приморский край, г. Арсеньев, ул. Заводская, 5. Объём 1 печатный лист. Распространяется бесплатно. № 1 (603) от 31 января 2020 года. Печать офсетная. Тираж 2500 экз. Газета выходит 1 раз в месяц. Подписано в печать: по графику в 19.00, фактически в 19.00. Дата выхода в свет - пн., 17 февраля 2020 года.

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов публикаций. За содержание объявлений редакция ответственности не несет.

Содержание данной газеты не рекомендовано лицам до 16 лет.