

Проект испытательно – сертификационного центра ВСА в Крыму

Типоряд ВСА различного назначения компании «Небо + Море»

Возможные транспортные линии ВСА в Азово – Черноморском бассейне

Иновационные технологии дали возможность спроектировать легковозводимые заводы

ВСА «Буревестник – 24М»,
ВСА – 3М «Отрок»,
ВСА-3 «Малыш»,
ВСА «Калан»



ВСА нового поколения: Высокий экспортный потенциал
Особенности ВСА предприятия «Небо + Море»: Абсолютная непотопаемость транспортного средства
 Возможность изготовления в регионе эксплуатации
 Изотермичность корпуса, Высокая весовая отдача, Малозатратная эксплуатация,
Терроаэрогидроамфибность, т. е. способность функционировать в трёх физических средах:

- по тверди, как аэросани,
- в воде, как водоизмещающее судно,
- в воздухе, как экраноплан

Эксплуатационная многорежимность:

- аэросанный режим,
- водоизмещающий режим,
- глиссирование,
- контактно-бесконтактный режим,
- движение в условиях влияния экрана,
- самолётный режим

ТРАНСПОРТ – «СКРЕПЫ» ТЕРРИТОРИИ

Буковский Владимир Викторович, д.т.н.,
 Генеральный директор – Генеральный конструктор ООО «Небо + Море»
 Золотарев Игорь Анатольевич,
 Генеральный директор ООО «СфЭРА», sfera.iz@mail.ru



РОСМОРРЕЧФЛОТ

**Федеральное государственное
унитарное предприятие
«РОСМОРПОРТ»
(ФГУП «РОСМОРПОРТ»)**

Сушевская ул., д. 19, стр. 7, Москва, 127055
Тел.: (495) 626-14-25; факс: (495) 626-12-39
www.rosmorport.ru; E-mail: hq@rosmorport.ru

18 АВГ 2014 № СК-32/7222-09
На № 638/04 от 30.07.2014

Директору по развитию
ООО «Центра новейших технологий
«Триботех»
И.А. Золотареву

109428, г. Москва, ул. Стахановская,
д. 20, стр. 11 А

Уважаемый Игорь Анатольевич!

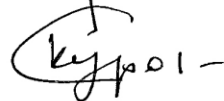
Ваше информационное письмо о силикатно-керамической композиции MEGAFORCE (МЕГАФОРС) рассмотрено и с благодарностью принято к сведению.

ФГУП «Росморпорт» (далее – Предприятие) является организацией, эксплуатирующей суда, в основном, с дизельными и дизель-электрическими силовыми установками нескольких отечественных и зарубежных производителей. Специалистам Предприятия известны возможности и потенциальный эффект применения аналогичных присадок к моторным маслам, предлагаемых к использованию отечественными и зарубежными производителями. Сложность допуска предлагаемого продукта к практическому применению в двигателях судов Предприятия обусловлена рядом объективных факторов организационно-технического характера, таких как необходимость согласования его применения с производителем двигателя, с классификационным обществом (Российский Речной и Морской регистры судоходства), со страховой компанией и другими надзорными организациями. Процедура сертификации композиции, одобрение методик её применения, предусматривает прохождение в соответствующих специализированных лабораториях комплексных испытаний продукта на предмет допуска к применению в судовых силовых установках. Без одобрения, сертификации и допуска от указанных организаций применение любого инновационного продукта на судах Предприятия абсолютно неприемлемо.

Учитывая вышеизложенное, возможность применения предлагаемой композиции в испытательном режиме на судах Предприятия может рассматриваться только при условии, что компания-производитель (ООО «ЦНТТ») готова предоставить продукт, имеющий признание от перечисленных организаций и сертификацию, позволяющую применение указанной композиции на судовых силовых установках судов Предприятия.

Считаем, что наиболее перспективным и целесообразным путем продвижения и внедрения подобной продукции на отечественном рынке является непосредственное сотрудничество производителя силикатно-керамической композиции напрямую с производителями моторных масел и с заводами-изготовителями судовых двигателей.

Заместитель Генерального директора
по флоту

С уважением


С.Г. Куров



АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«Объединенная судостроительная
корпорация» (АО «ОСК»)

Генеральному директору
ООО «СфЭРА»
И.А.Золотареву

Юридический адрес: ул. Марата, д. 90, Санкт-Петербург, 191119,
телефон: +7 (812) 494-17-42, факс: +7 (812) 494-17-43,
E-mail: info@aook.ru, http://aook.ru
Филиал в Москве: ул. Большая Татарская, д. 11, корп. В, 115184,
телефон: +7 (495) 617-33-00, факс: +7 (495) 617-34-00
ОКПО: 02264639 ОГРН: 1079847085966
ИНН/КПП: 7838395215/783801001

07.08.2014 № 31-02-9421
На № _____ от _____

О рассмотрении предложений

На Ваше обращение относительно рассмотрения возможности применения предложений ООО «СфЭРА» в судостроении и судоремонте АО «ОСК» сообщает, что продукция, может быть рассмотрена к внедрению только после получения в установленном порядке заключения о целесообразности применения от Межведомственной комиссии по приемке новых материалов для конструкций, изделий и покрытий для военного и гражданского судостроения ФГУП ЦНИИ конструкционных материалов «Прометей», а также заключений от НИИ кораблестроения и вооружения ВМФ ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия».

Директор Департамента
технического развития

С.М.Ляшенко

исп. Бавыкин А.В.
т. (812) 494-17-25



**АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«Объединенная судостроительная
корпорация» (АО «ОСК»)**

Юридический адрес: ул. Марата, д. 90, Санкт-Петербург, 191119,
телефон: +7 (812) 494-17-42, факс: +7 (812) 494-17-43,
E-mail: info@aoosk.ru, http://aoosk.ru
Филиал в Москве: ул. Большая Татарская, д. 11, корп. В, 115184,
телефон: +7 (495) 617-33-00, факс: +7 (495) 617-34-00
ОКПО: 82264639 ОГРН: 1079847085966
ИНН/КПП: 7838395215/783801001

06.03.2018г. № 31-02-2756

На № 553/07 от 31.07.2017

О применении минерального
модификатора трения

Генеральному директору
ООО «Система форсирования энерго-
ресурсосберегающие активы»

И.А.Золотарёву

Уважаемый Игорь Анатольевич!

Департамент технического развития АО «ОСК» рассмотрел Ваше обращение по применению минерального модификатора поверхности трения в производственных процессах (в том числе судоремонте) обществ Группы ОСК и сообщает следующее.

Исходя из определения термина аддитивной технологии – обобщённое название технологий, предполагающих изготовление изделия по данным цифровой модели методом послойного добавления (add, англ. – добавлять, отсюда и название) материала¹, предлагаемая Вашей организацией технология относится к минеральным модификаторам трения, служащим присадками в горюче-смазочным материалам, а не к технологиям получения изделий и их заготовок.

В связи с этим доводим до Вашего сведения, что общества Группы ОСК в своих производственных процессах изготовления или ремонта конечной продукции гражданского и военного назначения руководствуется действующей нормативно-справочной документацией, а также гармонизированной с ней рабочей конструкторской и эксплуатационной документацией разработчиков изделий и систем. Указанные системы и изделия прошли в полной мере

¹ Зленко М.А. Аддитивные технологии в машиностроении / М.В. Нагайцев, В.М. Довбыш – М. ГНЦ РФ ФГУП «НАМИ» 2015 г.

необходимые испытания (в том числе ресурсные) в надзорных органах – Российском морском регистре судоходства, Межведомственной комиссии при ФГУП «ЦНИИ КМ «Прометей», ФГУП «Крыловский государственный научный центр».

Разработчики изделий и систем определяют применение тех или иных аттестованных и одобренных вышеуказанными организациями химических соединений, используемых в процессе строительства, ремонта и эксплуатации, в соответствии с целями и задачами конечного потребителя продукции.

Обращение в организации с указанным выше профилем будет иметь эффект в случае подтверждения заявляемых Вашей организацией потребительских свойств минерального модификатора поверхности трения, и прохождения полного цикла назначенных ресурсных испытаний определённых деталей, механизмов, узлов и т. д.

Директор Департамента
технического развития



С.М.Ляшенко

АКТ № 41/5-11

ОСМОТРА ДЕТАЛЕЙ ДВИГАТЕЛЯ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ ВДГ № 1 ЧАСТИЧНО – В РАЗОБРАННОМ, ЧАСТИЧНО – ВО ВСКРЫТОМ ВИДЕ

обработанного 24.04.2001 г. по утверждённой судовладельцем Программе испытаний согласованной с Морским Регистром Судоходства, – Технологии САИС, разработанной для восстановления изношенных и защиты от износа новых деталей механизмов и машин, для уменьшения расхода топлива и смазочных масел, – без разборки механизмов.

Начало осмотра
Окончание осмотра:

«28» апреля 2011 г.
«23» мая 2011 г.



Объект осмотра:

Двигатель внутреннего сгорания вспомогательного дизель-генератора № 1 (далее – ВДГ № 1).

Модель: 824TS "WARTSILA", дизель, четырёхтактный.

Заводской номер: 1163, год постройки 1973, 18 октября, машиностроительная корпорация в Вааса "WARTSILA NSD", Финляндия. Нарботка с ввода в эксплуатацию, моточасов: 89642,3

Цель осмотра:

Сравнительная оценка технического состояния рабочих поверхностей трения зарегистрированного в Актах освидетельствований судна Российским Морским Регистром Судоходства и в актах инженерно-технической комиссии за период с 24.04.2001 по 01.03.2006 г.г. «До» и «После» завершения испытаний технологии САИС, – в сравнении, с их же, техническим состоянием, на май 2011 г.

4. Обнаруженный фактор «провала» ремонтного слоя по следам имевшихся наиболее крупных царапин не оказал влияния, согласно обмерам, на увеличение внутренних диаметров цилиндров и на уменьшение наружных диаметров шеек коленчатого вала, поршневых пальцев и других деталей движения.

5. Отмечено наращивание защитного слоя на рабочих поверхностях трения цилиндров новых втулок, установленных в августе 2007 г., после наработки ими 11263 часа. Уменьшение диаметров цилиндров составило, для разных цилиндрических втулок, от 0,01 до 0,03 мм.

6. Фактор уменьшения диаметров новых цилиндров связан с опосредованным взаимодействием их рабочих поверхностей с микроэлементами наращенного ремонтного слоя, поступающими в смазочное масло с уже обработанных рабочих поверхностей трения в условиях наиболее жёсткого контакта металл-металл за счёт полного отсутствия износа сопряжённых поверхностей. Какой-либо другой строго логический вывод противоречит известному современной науке и практике механизму износа, в соответствии с которым, износ рабочих поверхностей трения начинается немедленно с момента притирки новой детали, прогрессируя той или иной степени, по мере увеличения наработки.

7. Отмечен факт увеличения диаметров шатунных шеек с размера 174,46–174,47 мм перед началом испытаний, до размера 174,50 мм по всем сечениям, что отвечает максимальному диаметру шеек второго ремонтного размера. Аналогичная картина наблюдается по обмерам поршневых пальцев: при максимальном диаметре 105 мм, все поршневые пальцы по всем сечениям показали размер 104,99 мм, чего не наблюдается в обычной практике; значительно уменьшились зазоры в замках поршневых колец, в шатунных и головных подшипниках.

8. В целом, анализ разницы величин основных эксплуатационных параметров до и после применения Технологии САИС, визуально-тактильная оценка состояния сопряжённых рабочих поверхностей трения, технических измерений, исчисленных по данным формуляров обмеров деталей и зазоров в узлах судового двигателя за период с апреля 2005 по май 2005 г.г., в сравнении с их же техническим состоянием на данное время, май 2011 года, указывают на отсутствие износа силами трения.

Приложение.

«ПРИЛОЖЕНИЕ к Акту № 41/5-11 от 28.04.2011 – 23.05.2011 г.г. осмотра деталей двигателя внутреннего сгорания ВДГ № 1, установленного на л/к «Адмирал Макаров»: фотокомментарии, научно-практические исследования, акты технических измерений некоторых основных эксплуатационных параметров различных двигателей внутреннего сгорания «До» и «После» применения Технологии САИС.»

СУДОВЛАДЕЛЕЦ

**ОАО «ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЕ МОРСКОЕ ПАРОХОДСТВО (FESCO)»
ТЕХНИЧЕСКИЙ ДЕПАРТАМЕНТ**

- Приведённые в настоящем Акте № 41/5-11 от 28.04.2011 – 23.05.2011 замеры и данные по заменам деталей, – подтверждаем.

Заместитель директора
Суперинтендант
ледокольной группы судов
Старший механик-наставник
экспертно-оперативного отдела
Главный механик
л/к «Адмирал Макаров»

И. И. ШАРКОВ

О. Е. НИКИФОРОВ

П. КУЛЕШОВ

Г. М. ОВЧЕРЕНКО



**ДАЛЬНЕВОСТОЧНЫЙ ФИЛИАЛ
МОРСКОГО РЕГИСТРА СУДОХОДСТВА
ИНСПЕКЦИЯ СЛАВЯНСКОГО УЧАСТКА**

- Приведённые в настоящем Акте № 41/5-11 от 28.04.2011 – 23.05.2011 замеры, данные по заменам деталей, – подтверждаю. По результатам внешнего осмотра и обмеров деталей, дизель ВДГ №1 годен для дальнейшей эксплуатации в течение 8000 часов до следующей разборки на профилактический ремонт согласно инструкции по эксплуатации и уходу.

Старший инженер-инспектор



В. Г. ЖМУРИКОВ

**СОБСТВЕННИК ТЕХНОЛОГИИ САИС
ОАО «ДВ ПРАКТИКА»**

- Обобщённые сведения, изложенные в настоящем Акте № 41/5-11 от 28.04.2011 – 23.05.2011, соответствуют содержанию документов, имеющих в архиве компании.

Генеральный директор

Директор производства, изобретатель САИС

Директор по науке

Главный технолог



В. Д. ИЛОНСКИЙ

И. В. НИКИТИН

Н. Г. ЦЫГАНЕНКО

В. К. МАТВЕЕВ

**Морской государственный университет
имени адмирала Г. И. Невельского**

Проректор по научной работе
Доктор физико-математических наук
Профессор



«УТВЕРЖДАЮ»

О. А. БУКИН

- Наличие ремонтно-защитного материала, образовавшегося на сопряжённых поверхностях пар трения ВДГ № 1, установленного на борту ледокола «Адмирал Макаров», – подтверждаем.

Кафедра «Судовые котельные турбинные установки
и вспомогательное энергетическое оборудование»
Профессор

В. Е. КУРЕНСКИЙ

Профессор В. Е. Куренский участвовал в мероприятиях по техническому наблюдению над ВДГ №1, установленным на ледоколе «Адмирал Макаров», после его обработки по Технологии САИС: в период с апреля 2001 г. по май 2005 г. в качестве старшего инженера-инспектора Российского морского регистра судоходства; далее, и по настоящее время – в качестве профессора МГУ имени адмирала Г. И. Невельского.



“АЛРОСА” акционерная компания
(аһаһас акционерная уопсастыба)

Акционерная компания “АЛРОСА”
(открытое акционерное общество)

ALROSA
Open Joint Stock Company

Научно-исследовательский и проектный институт алмазодобывающей промышленности “Якутнипроалмаз”

ВЫПИСКА

из Протокола заседания научно-технического совета института «Якутнипроалмаз»

25 сентября 2014 г.

г. Мирный

№ _____

ПРИСУТСТВОВАЛИ:

Председатель НТС:

Чаадаев А.С., вице-президент по инновациям АК
«АЛРОСА» (ОАО) – директор института
«Якутнипроалмаз», к.э.н.

Секретарь НТС:

Бондаренко И.Ф., ученый секретарь института
«Якутнипроалмаз», к.т.н.

От института

«Якутнипроалмаз»:

члены НТС Никитин Г.М., Сачкова А.Т., к.т.н. Мартынова Г.А.,
и эксперты: Димант Б.И., Кульминский А.С., к.т.н. Акишев А.Н.,
Имангулов С.В., к.х.н. Макаровский И.В., Долгих С.Н.,
к.г.-м.н. Дроздов А.В., к.т.н. Савицкий Л.В.,
Сафьянникова Т.Б., Бабаскин С.Л., Кондратюк А.П.,
Крашенинников А.И., Лобанов В.В.;

приглашенные: к.э.н. Трофимова Н.А., Островская Г.Х., Агафонов А.И.,
Вишневский А.А., Кулинич Д.В., Бабичев В.Ю.,
Решетов А.В., Калачев Г.Ф., Сороченко М.К.,
Ребров М.И., Степанова М.В.

От управления

АК «АЛРОСА» (ОАО):

Вотчинников Д.В., Коровенков А.А.;

От МГОК:

Омельченко А.В., Дворядкин С.Е., Щекалев Д.Г.;

От НИГП:

Бессмертный С.Ф., Новопашин А.В.

ПОВЕСТКА ЗАСЕДАНИЯ:

1. Рассмотрение заявок, поступивших в рамках объявленного Конкурса инновационных проектов АК «АЛРОСА» (ОАО) в 2014 году.

СЛУШАЛИ:

А.С. Чаадаева – вице-президента АК «АЛРОСА» (ОАО) – директора института, к.э.н.

В своем выступлении докладчик изложил цели, задачи и условия проведенного открытого Конкурса инновационных проектов АК «АЛРОСА» (ОАО) в 2014 году. После организационных мероприятий в Центр инноваций и технологий поступило 35 проектов на участие в Конкурсе. Представленные заявки охватывают все тематические номинации конкурса. Необходимо отметить, что в рамках организованной секции АК «АЛРОСА» (ОАО) в конкурсе «Техностарт-2014», который был проведен ОАО «Объединенные машиностроительные заводы» (Группа Уралмаш-Ижора) в марте 2014 г. в г. Екатеринбург, поступило 25 инновационных проектов. По решению НТС института «Якутнипроалмаз» авторы трех проектов были поощрены денежными премиями.

Существенно повысился уровень охраноспособности представленных на Конкурс проектов:

- наличие патентов – 20 проектов;
- в стадии оформления заявки – 4 проекта.

В составе заявителей представлены сотрудники института «Якутнипроалмаз» (10 заявок), ГОКов (4 заявки), Управления Компании (3 заявки), ВУЗы, научные учреждения, научно-производственные организации, а также частные лица.

Данные проекты были направлены на рассмотрение профильным специалистам, которые представили соответствующие заключения.

Все заявки, согласно Положению о Конкурсе, признаны соответствующими требованиям, предъявляемым к проектам, и допускаются для участия в 1-м туре.

Предложено перейти к рассмотрению проектов.

1. Рассмотрение конкурсных проектов.
2. Обсуждение конкурсных проектов.

После обсуждения, НТС РЕШИЛ:

1.1. Золотарёв И.А.: «РВС (ремонтно-восстановительный состав) триботехническая наноконпозиция КСК ТУ № 0254-002-73364431-2004 – инновационная технология безразборного восстановления».

Секретарь НТС

И.Ф. Бондаренко

Выписка верна:

Секретарь заседания Научно-технического
совета института «Якутнипроалмаз»
25.09.2014 г.

И.Ф. Бондаренко

Почему у этих товарищей все впереди паровоза, а у наших граждан в хвосте!
Когда мы можем это сделать лучше! – чего ждем?! Кадры – решают всё!!!
Время важнейший элемент успеха! И то на сколько мы его эффективно
используем стратегический фактор экономического прорыва и безопасности
Безответственность создает: волокиту(волынщики) и халатность(халтуру)!!!
У нас достаточно молодых компетентных нацеленных на результат кадров!!!
Ясно и понятно – не все справятся, но это не причина для ожидания чуда!!!

