



**SEA TECH**

**25** ЛЕТ

*мы помогаем строить корабли*



[WWW.SEATECH.RU](http://WWW.SEATECH.RU)



25 ЛЕТ

*мы помогаем строить корабли*



[WWW.SEATECH.RU](http://WWW.SEATECH.RU)



## Нам 25. Посвящение

Данный коллективный труд посвящен всем членам нашей большой команды, ныне живущим и ушедшим, работающим и заслуженно отдыхающим, нашим друзьям и партнерам, коллегам в России и за ее пределами.

От души позвольте поблагодарить всех за доброе, искреннее отношение к делу, ответственную работу, за интеллект и талант, креативность мышления, за легкость и веселье в редкие часы отдыха, за дружбу и поддержку наших принципов, духа «Си Тех», за конструктивную критику, мудрые советы и прорывные идеи.

Отдельные слова благодарности позвольте выразить членам нашего коллектива, ответственным за сбор информации, подбор фотографий, вычитку, верстку. Без их кропотливого труда книга вряд ли бы состоялась. Спасибо: Г. П. Абаевой, И. Л. Бурмистровой, Е. Н. Бурмистровой, Н. Г. Вахминой, И. И. Котеревой, С. Б. Матвееву, Н. А. Мызиной, Е. А. Обидиной.

Наша книга — это наша память, перенесенная на бумагу, она открыта для последующих воспоминаний, документов и дополнений, отражающих события из жизни ГК «Си Тех»

П. В. Ежов

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized, overlapping loops and strokes, likely representing the initials and surname of the author, P. V. Ezhov.



# ИСТОРИЯ. РОЖДЕНИЕ

*ООО «Си Тех» основано  
в Нижнем Новгороде  
1 июля 1998 года  
(рег. № 987-Р) как  
российско-норвежское  
предприятие.*



А. В. Алексанов



Эрик Киркемо

Основатели компании — А. В. Алексанов и Steelcad Consultants A/S в лице Эрика Киркемо. Александр Валентинович Алексанов — автор и разработчик системы Sea Solution, Shape Maker. Эрик Киркемо — норвежский предприниматель, пользователь и дилер системы FORAN на Норвежском рынке.

В начале своего возникновения компания располагала: с норвежской стороны — большим опытом независимой консалтинговой компании Steelcad Consultants A/S, зарекомендовавшей себя на рынке судостроения с 1993 года, с российской — интеллектуальным багажом специалистов, работавших на рынке программного обеспечения для судостроения, начиная с 80-х годов.

Целью создания компании являлось оказание услуг и разработке программного обеспечения в области судостроения.

В качестве управляющего компанией учредителями был приглашен давний коллега А. В. Алексанова — П. В. Ежов.



П. В. Ежов

Необходимо выразить благодарность дизайнерам компании «Наско» и, в первую очередь, Олегу Ашуткину, за создание узнаваемого фирменного стиля компании «Си Тех».

Товарный знак в виде букв ST, в котором угадывается стилизованный якорь, выполнен в графике и холодных цветах, символизирующих Северную Европу. За 25 лет знак стал визитной карточкой, известной и узнаваемой не только в РФ, но и за рубежом, а название «Sea Tech», сокращенное от первоначального Sea Technology, стало прототипом для названий большого числа аналогичных зарубежных компаний, появившихся позже.

Знаковым для понимания европейских методов работы стал 1999 год, когда с помощью Эрика Кир-

кемо состоялось посещение верфей в Норвегии. Опыт организации производства, порядок и объем применения 3D-технологий легли в основу принципов работы «Си Тех».

В 2001–2003 году продолжились стажировки специалистов «Си Тех» за рубежом. Опыт судостроения и особенности яхтенного бизнеса Нидерландов легли на подготовленную норвежцами почву, а поездка в Польшу (2009) к нашему другу и партнеру Зигмунту Хореню добавила еще и понимание эффективности работы в кооперации с такими же гибкими, быстрыми частными специалистами и компаниями.

Принцип кооперации позволил существенно расширить возможности «Си Тех» и, не без труда,



но и без особых потерь, пережить кризисы 1998, 2008 годов и последующие преобразования.

Постепенно складывался и расширялся круг сподвижников и партнеров, формировалась команда личностей, стремящихся к достижению общей цели.

С 2004 года компания «Си Тех» является чисто российским частным предприятием, сохранившим свои связи с Европой.

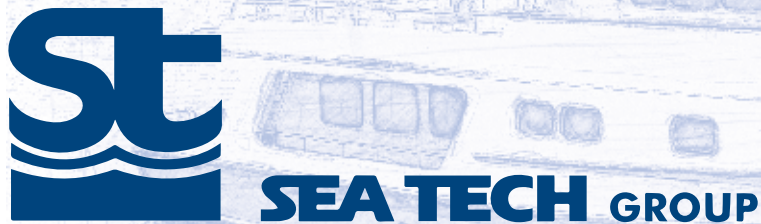
Из интервью П. В. Ежова:

«В нашей команде работают люди, преданные своему делу. Благодаря слаженному коллективу единомышленников, можно с уверенностью сказать, что бренд «Си Тех» состоялся и уверенно смотрит в будущее.

«Си Тех» оказывает благотворное влияние на развитие нижегородских компаний, а также и на российское судостроение.

Ситеховцы, выпускники нашей кузницы кадров везде на отличном счету, и мы взаимодействуем со многими, помогая и дополняя друг друга».

# ИСТОРИЯ. ЗРЕЛОСТЬ



За 25 лет ООО «Си Тех» плавно превратилось в Группу компаний, окруженную партнерскими организациями. В настоящее время в Группу компаний «Си Тех» входят:

- IT-компания ООО «Си Тех» (1998 г.);
- ООО «Конструкторское бюро «Ситех» (2002 г.);
- Студия морского дизайна (2004 г.);
- ООО «Академия Яхт» (2021 г.);
- Обособленное подразделение Городец (2020 г.);
- Обособленное подразделение Санкт-Петербург (2022 г.).



## Студия морского дизайна. Дизайн в судостроении

### Руководитель — арт-директор Е. Н. Бурмистрова

В 2004 году в составе Sea Tech Group была основана дизайн-студия. До 2019 года студия называлась «Sea Style» или «дизайн-студия компании Sea Tech».

С началом работы студии появилась возможность перейти от преимущественного выпуска рабочей документации к полнообъемному проектированию, берущему начало с концепт- и дизайн-проектов. В первую очередь это касалось быстро растущего в России рынка прогулочных судов, моторных яхт и плавучих дач.

С тех пор студия задает тон и общую стилистику судна на этапе формирования его концепции и далее продолжает свое участие во всех процессах создания судна, вплоть до его передачи заказчику. Поэтому суда «Си Тех» отличаются не только оригинальным, запоминающимся внешним видом на стадии концептуального проекта, но и практически идентичным концепту реальному внешнему виду. Наш заказчик получает именно то, что он видел на картинках дизайнера.

Работа над дизайн-проектом начинается с анализа пожеланий клиента, современных тенденции, проверенных временем традиций, особенностей технологии конкретного производства.

Вначале разрабатываются эскизы бокового вида судна в заданном стиле или различных стилях для утверждения концепции заказчиком. Одновременно прорабатывается схема зонирования



пространств судна (схема помещений). Выделяются наиболее важные функциональные зоны судна с предварительным расположением основных помещений и оборудования.

На этапе 3D-моделирования экстерьера идет плотная работа со специалистами КБ, так как, помимо привлекательного внешнего вида, необходимо учесть конструктивные особенности, выполнить требования нормативных документов. Дизайнер должен найти компромисс между ограничениями, наложенными технологией и конструктивной целесообразностью, и требованиями эстетики.

Важнейшая роль на судне отводится интерьеру. В рамках услуг студии предполагается дизайнерская проработка помещений, дающая визуальное представление о компоновке и составе оборудования, с учетом эргономики и рационального использования пространства, а также о его стилевом и цветофактурном исполнении.

Работа над интерьерами логически завершает проектную работу по предварительным планировкам судна, составлению перечня основного оборудования и подводит к назначению основных декоративно-отделочных материалов.

Для представления проекта разрабатываются презентационные материалы с использованием реалистичных изображений экстерьера и интерьеров судна, полученные путем визуализации трёхмерной модели будущего судна.

Большой популярностью у клиентов пользуются также видеоролики, как наиболее наглядная и визуально привлекательная реклама проекта.

При дальнейшей проработке судна, на стадии технического и рабочего проектов, важную роль



играет авторское дизайнерское сопровождение, позволяющее по возможности максимально сохранить первоначально утвержденный образ судна. Работа с инженерами над общей 3D-моделью в CADMATIC позволяет оперативно отслеживать изменения в документации КБ, а также при строительстве судна на заводе.

Дизайн-проекты студии известны не только в России, но и получил признание за рубежом:

— в 2013 г. проект ST24M2 (яхта «Былина») признан международным составом жюри лучшим в номина-

ции «Проекты моторных яхт длиной более 20 метров» (Конкурс яхтенных проектов, Тольятти);

— в 2020 г. пассажирское СПК ALFA-120 (пр. 03830) удостоено премии победителя на престижном международном дизайнерском конкурсе EPDA 2020 (European Product Design Award, Будапешт) в номинации Transportation/Nautical/Boats/Professional;

— в 2021 г. проект катеров «Разнежье» (пр. ST7H) удостоен почетной премии на конкурсе EPDA 2021 в номинации Transportation/Nautical/Boats.

В разное время в коллективе Студии морского дизайна работали и работают: Полина Бокова, Евгений Спиркин, Ирина Бурмистрова, Андрей Кочетов, Екатерина Бурмистрова, Никита Целоухов.

На протяжении всего времени Студия сотрудничает с мировыми звездами дизайна — Rene van der Velden, SABDES Yacht Design, Ken Freivokh и др.

Кроме дизайна в судостроении, сотрудники дизайн-студии совершенствуют свои художественные навыки в различных областях искусства. Екатерина Бурмистрова известна своей авторской бижутерией. Наталья Овсянникова — своими художественными работами. Никита Целоухов создает скульптурные шаржи, но особенно прославился скульптурами динозавров.



## ООО «КБ «Ситех». Конструкторское бюро

### Генеральный директор Н. А. Мызина

Компания зарекомендовала себя как современное конструкторское бюро. Главной ценностью фирмы является сплоченная команда специалистов.

Специализация КБ — выпуск на рынок РФ и зарубежных стран высококачественной РКД на русском или английском языках.

КБ «Ситех» — самое многочисленное подразделение группы с филиалами и партнерами в городах: Городец, Санкт-Петербург, Иркутск (РФ), Гомель и Минск (Беларусь), Кейптаун (ЮАР), Гданьск (Польша), Ставангер (Норвегия), Стамбул и Анталия (Турция), Руса (Болгария), Баку (Азербайджан), Росток (ФРГ).

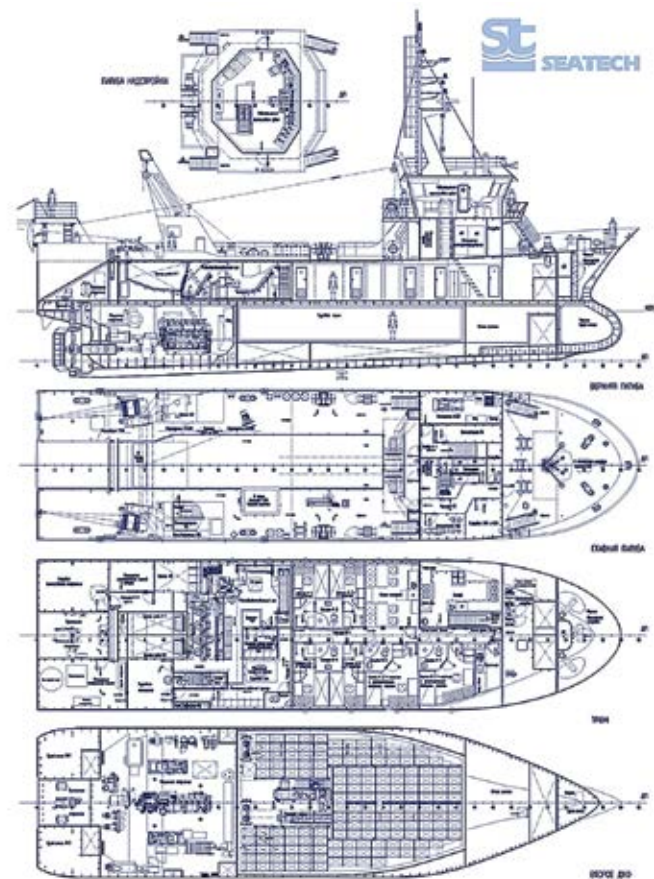
РКД выпускается на базе как собственных технических (классификационных), так и «чужих» проектов. Документация разрабатывается под требования конкретной верфи на базе собственных фирменных стандартов по Правилам РКО (ранее РРР), РС и иных классификационных обществ.

РКД выпускается для любых типов судов, но предпочтительно с металлическим корпусом. Все работы выполняются с использованием 3D-моделирования и 3D-проектирования. Широко используются современные технологии цифровой обработки, виртуальной и дополненной реальностей, аддитивные технологии. В технологиях выпуска РКД широко задействуются партнерские организации и поставщики оборудования на основе общей идеологии управления проектом, 3D-технологии и локальные компетенции используются одними из основных.

КБ «Ситех» выпускает полный комплект рабочей и эксплуатационной документации для выполне-

ния производственных работ на верфи, испытаний и сдачи судна.

Партнерами КБ являются инженерные компании и производства в составе: Волго-Каспийское ПКБ, Консорциум BURUN, Компания ВИД, КРАБ, Марин Партнерс, Профиль, ПроШип, РНК, Р-Флот.Дизайн, СудСнаб-НН, СудoSвет, СВ-Сфера, Флот-Проект, Хотча Морское Проектирование, КБ А4, IMAR, СДС, PSP, NAVAL Yachts, MSI AS и другие.



## ООО «Си Тех», IT и инжиниринговая компания

Генеральный директор П. В. Ежов

Ориентация на использование 3D-технологий была и остается краеугольным камнем деятельности ГК «Си Тех», начиная со дня основания.

САПР для судостроения от «Си Тех» — это продолжение работы, которая началась в 1986-м году с сотрудничества руководителя студента А. В. Алексанова — Дмитрия Николаевича Васильева (ГПИ им. Жданова) с шефом П. В. Ежова — Генрихом Игнатьевичем Биржишко (ЦКБ по СПК).

Изначально в «Си Тех» запланировали два бизнес — направления. Первое — разработка программного обеспечения (ПО) для судостроения, второе — выполнение на этом ПО инженерных работ.

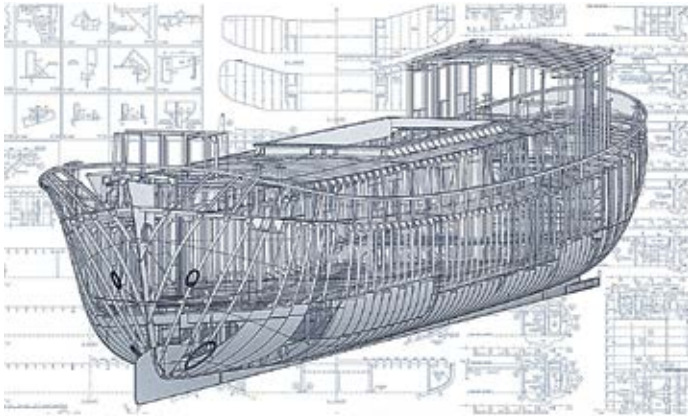
К сожалению, в то время продажа софта и стоимость инженерных работ не приносили столько денег, чтобы платить и инженерам, и программистам конкурентоспособные зарплаты.

Надежды на продвижение программного обеспечения через нашего норвежского учредителя в европейские страны не оправдались. Поэтому, для сохранения коллектива, был сделан упор на инженерные работы, базирующиеся на 3D-технологиях и расширении функционала ПО. Для этого сделали русскоязычные версии **Sea Solution** и **Sea Hydro**, а с 2004 года в пакет ПО добавилась система **K3-Ship**. Через год в этот комплекс добавилась еще одна отечественная разработка — комплекс программ для раскроя металла **Up-Nest** (СПб).

Эта комбинация программ помогла пережить многие потрясения. На данный момент комплекс ПО представляет собой многопользовательскую, территориально распределенную систему по форми-



рованию поверхностей судов, выпуска РКД по наружной обшивке, расчетам прочности и гидростатики, моделированию конструкций судов, оборудования, трассировки трубопроводов, выпуска РКД, технологической документации, карт раскроя листовых деталей и различных ведомостей.



Поверхность судна и оборудование, которые моделируется средствами ShapeMaker и K3-Ship, можно передавать в **CADMATiC Marine Solution**.

На сегодняшний день, система **SeaSolution/ShapeMaker** обладает одним из наиболее эффективных средств по созданию и модификации судовых поверхностей, а модуль разверток деталей наружной обшивки и получения информации для их изготовления до сих пор является одним из наиболее точных в мире.

Что касается **K3-Ship**, то по планам в 2023 будет закончена новая версия модуля «Трубопроводы» и тогда система станет полноценной заменой импортным САПР. Все новые версии ПО подвергаются промышленному тестированию, что является залогом качества ПО и учета требований пользователей.

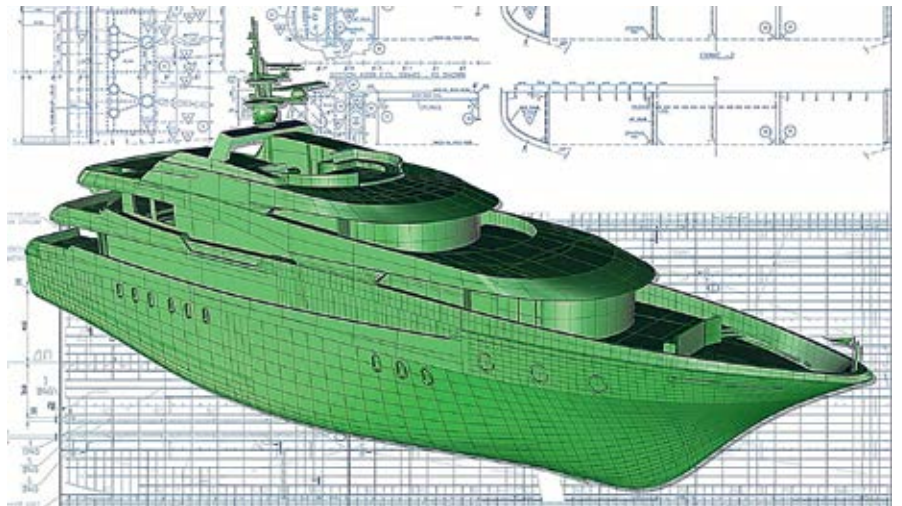
Системы не имеют ограничений по размерности судов, количеству деталей или сложности поверхностей. Можно моделировать все: наружную обшивку, любые сложные формы, однокорпусное судно, многокорпусное, квадратное, автомобиль, трамвай, самолет и т. п.

Наши специалисты используют:

- **SeaSolution/ShapeMaker** — для создания поверхностей и работу с листами наружной обшивки;
- **SeaHydro** — для проведения расчетов по статике корабля;
- **EqBrus, RodsFEM** — для расчетов прочности;
- **Up-Nest** — это карты и УП раскроя металла;
- **K3-Ship** — для моделирования корпуса, фундаментов, размещения оборудования и трассировки трубопроводов;
- **OpenFoam** — для численного моделирования задач гидромеханики (CFD);
- **CodeAster, Лире, ИСПА** — расчеты прочности по МКЭ.

Этот набор взаимосвязанных программ позволяет полностью решать вопросы численного моделирования, гидродинамики, прочности, компоновки судна. Для части объектов типа: баллер, гребной вал, подводные крылья и т. п., где требуется механическая обработка, применяется **Компас 3D**.

В 2012 году было подписано долгосрочное соглашение с компанией “Numeriek Centrum Groningen B. V.” о сотрудничестве и продвижении САПР **Nupas-CADMATiC** на российском рынке.

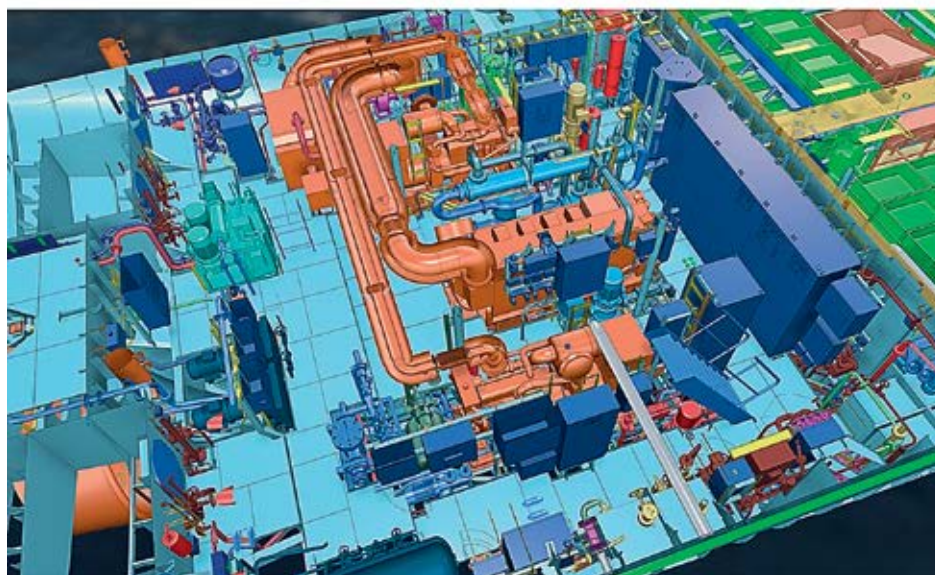


В ГК «Си Тех» было принято стратегическое решение о внедрении в проектный процесс и в первую очередь для детального конструирования (РКД) системы 3х-мерного моделирования **Nupas-Cadmatic** (в дальнейшем — **CADMATIC Marine Solution**).

ООО «Си Тех» является официальным представителем разработчика программы **CADMATIC Marine Solution** в Приволжском федеральном округе, бассейне Большой Волги и Астраханской области.

**CADMATIC Marine Solution** (ранее Nupas-Cadmatic) — трехмерное программное обеспечение для проектирования и конструирования судов. Система является одной из ведущих на мировом рынке судостроения.

Известные в мире пользователи **CADMATIC Marine Solution**, такие как DAMEN, Wartsila, Ulstein, Oshima, IHC Holland, Abeking & Rasmussen, STX Finland Cruise, Larsen & Toubro, Flensburger Schiffbau Gesellschaft применяют программу для проектирования и постройки различных типов судов. **CADMATIC Marine Solution** успешно применяется как в коммерческом судостроении, так и в яхтостроении.



## Обособленное подразделение Городец

### Руководитель Е. В. Тюпин

Изначально в подразделении работали: Зайцев А. Н., Бухарин А. П., Рыбаков С. Н. и Тюпин Е. В., Сазанов Д. А. В этот период становления подразделения кроме решения организационных вопросов, одновременно приходилось втягиваться в систему работы КБ «Ситех», осваивать программы и технологии 3D-моделирования. Менять свое мышление. В итоге коллективом подразделения были приобретены навыки современного проектирования судов.

2021–2023 годы подразделение выполняло проект L1100. Это пассажирский катамаран на электрическом ходу на 130 мест, дизайн экстерьера и строительство судна осуществляло ООО «Паритет-центр». Судно создано для эксплуатации в городах миллионниках на реке Волга.

В 2021 году подразделение усилилось ведущим инженером — В. А. Мольковой. Валентина Алексеевна была принята на должность главного конструктора. С её приходом в подразделение из центрального офиса было передано направление проектирования транспортной оснастки для перегонов судов с осадкой, превышающей габариты судового хода.

На сегодняшний день выполнены проекты:

- проект R4240 — технологическая оснастка г/п 650 для транспортировки судов по реке Урал, Казахстан и Каспийскому морю.

- проект 5712P-ПО — технологическая оснастка г/п 1700 для транспортировки судов по внутренним водным путям от г. Навашино до г. Санкт-Петербург.

Данные объекты представляют собой некое подобие транспортных доков, позволяющих уменьшить осадку системы — оснастка-судно до требуемых

значений при прохождении мелководных участков и «притопиться» в условиях ограничений надводного габарита.

Одна из важнейших задач подразделения — не останавливаться на достигнутом, искать возможности роста производительности, развивать и осваивать новейшие технологии проектирования, постоянно совершенствовать профессиональные навыки персонала.





## Обособленное подразделение Санкт-Петербург

### Руководитель А. Л. Яковлева

Подразделение создано с несколькими целями:

- иметь представительский офис в С. Петербурге — отечественной «Мекке» судостроения;
- иметь возможность трудоустройства молодых специалистов — выпускников «Корабелки»;
- иметь оперативный доступ к фондам и специалистам питерских предприятий, НИИ и КБ.

Основной состав подразделения — молодые специалисты и студенты Санкт-Петербургского государственного Морского Технического Университета, начинающие свой путь в судостроении под руководством научного руководителя и наставника — Н. А. Корнейчука.

В ГК «Си Тех» важным аспектом является передача знаний молодым специалистам от старших, исключая «разрыв поколений».

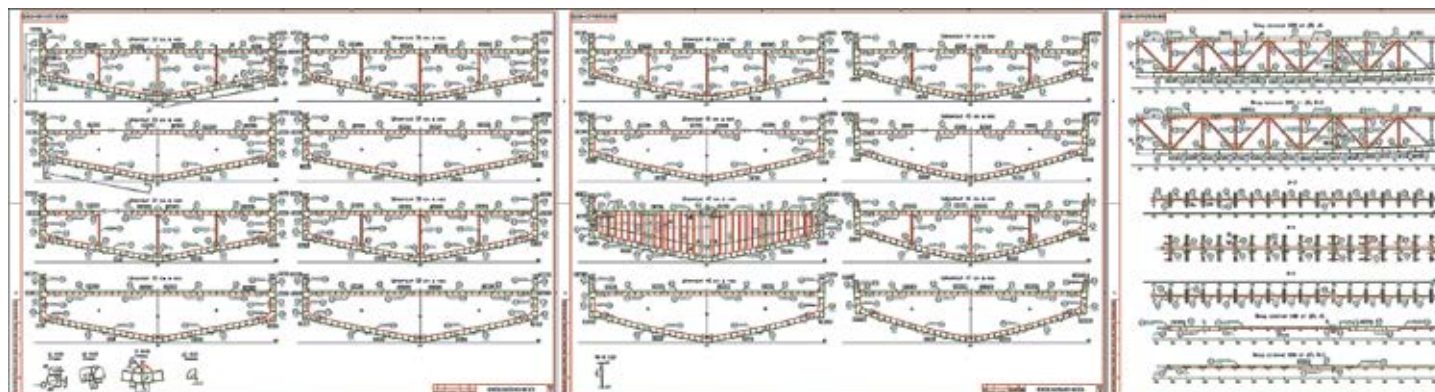
Николай Анатольевич, старший консультант подразделения — «универсальный солдат» судостроения

— способен решать широчайший спектр задач в проектировании судов. Прекрасный педагог и наставник, талантливый программист.

Его опыт неоценим при решении задач по раскрою листовых деталей и разработке ряда утилит для обеспечения автоматизации внутренних технологических процессов.

Все прочнисты «Си Тех» используют его программы для расчета общей и местной прочности — **RodsFem** и **EquBrus**.

На руководителе подразделения А. Л. Яковлевой лежит важная задача по продвижению программных продуктов «Си Тех» и услуг фирм-партнеров в Северо-Западном регионе в области электрических и гибридных движительных установок.



## ООО «Академия яхт». Проектирование и производство прогулочных судов и моторных яхт

Генеральный директор А. Д. Обидин

В 2021 году компания «Новая Судоверфь» была реорганизована и вошла в состав ГК «Си Тех» с названием «Академия Яхт».

Компания создана с целью аккумуляции собственного и партнерского опыта в области создания прогулочных судов и моторных яхт в различных ценовых диапазонах. «Академия» не только проектирует, но и оказывает услугу по жизненному циклу судна от идеи до воплощения.

«Академия Яхт» сотрудничает с такими известными фирмами как SABDES Design, Ken Freivokh design, Ezbeci Marine, Naval Studio, Mayra Yachts и другие.

Одним из популярных бизнес-направлений Академии является предложение готовых проектов прогулочных судов, регистрируемых в ГИМС.

Огромную роль играют бизнес-партнеры имеющие производственные ресурсы: «Олимп», ЗНТ, Окская судоверфь, зарубежные верфи, помогающие в реализации яхтенных проектов.

За многие годы «Академией Яхт» (ранее «Новая Судоверфь») создано и переоборудовано более 60 яхт и судов. Опыт, накопленный командой под руководством А. Д. Обидина в реализации проектов для российских и иностранных клиентов, поддержка со стороны зарубежных партнеров, позволил без ложной скромности, переименовать «Новую Судоверфь» в «Академию Яхт».







**ПОМНИМ...**

## **Кольцов Михаил Владиславович** (02.07.1956–21.07.2018)

Образование: ГПИ им. А. А. Жданова, специальность — «Технология машиностроения». Инженер-механик. 30.11.2010–28.11.2017 работал в «Си Тех» главным конструктором по судовым устройствам.

С. Б. Матвеев: «Михаил Владиславович был грамотным инженером, умел принимать оптимальные решения. Человек был своеобразный, при этом спокойный, отличался незаурядностью. Любил юмор, шутки, анекдоты. Играл на гитаре, бывало пели под его аккомпанемент».

Четверостишие, в котором Михаил Владиславович выразил свои чувства после увольнения:

«Я из дела ушел, из такого хорошего дела,  
Ничего не унес — отвалился в чем мать родила,  
Не затем, что приспичило мне, — просто время  
пришло,  
Из-за дальней горы накатились другие дела».



Михаил Кольцов. 2013 г.



Роза Кочегура. 2013 г.

## Кочегура Роза Анатольевна

(03.03.1960–30.07.2017)

Образование: ГИИВТ, специальность — «Судостроение и судоремонт», 1982 г.

В «Си Тех» Роза Анатольевна работала с июня 2007 года. Оставила о себе самые теплые воспоминания в профессиональном и человеческом плане.

И. И. Котерева: «Роза работала в моей корпусной группе конструктором, делала модели набора в КЗ-Ship и в Nuras. К работе всегда относилась ответственно, переживала, если что-то не получалось. В общении приятная, спокойная, веселая, ни с кем не конфликтовала. Если у нас был аврал, всегда оставалась по вечерам или выходила по субботам».

Е. А. Мягкова: «Роза была трудолюбивым человеком, добросовестно относилась к рабочим обязанностям, грамотно разрабатывала КД. Охотно участвовала в корпоративной жизни. Всегда уравновешенная, доброжелательная, улыбчивая. Мама двух хороших сыновей. Старший сын закончил политех, младший — строительный, работают по специальности».

И. С. Лысаков: «Про Розу лучше, чем Лена Мягкова не скажу. Жаль, что так вот в жизни бывает».

И. Л. Бурмистрова: «Это была очень добрая скромная светлая женщина с большими грустными глазами. Все ее любили».

С. Б. Матвеев: «Милый, добрый, отзывчивый человек, и выглядела всегда как РОЗА!»

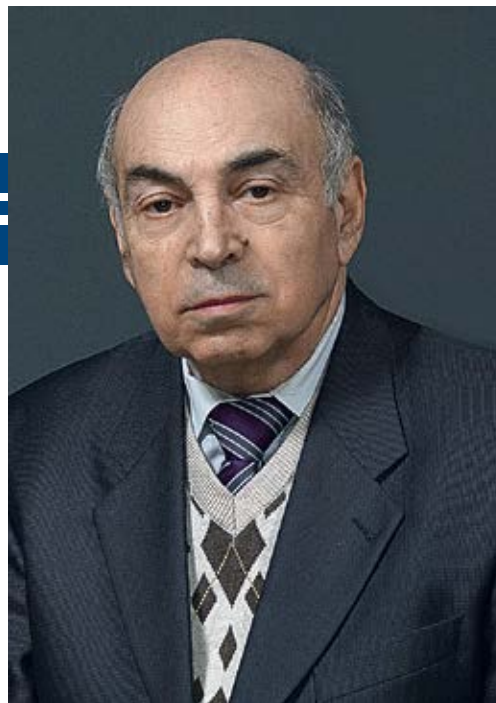
## Мееров Борис Яковлевич (16.10.1938–29.06.2021)

Борис Яковлевич работал начальником бюро в инженерном центре завода «Красное Сормово», с 2002 года — директором инженерного центра — главным конструктором ОАО «НП «Эра».


В 2012–2019 годах работал главным специалистом электромеханического отдела «Си Тех». Его коллеги С. Б. Матвеев и Д. Б. Соколов делятся своими воспоминаниями:

«2012 год. Это было самое горячее время в компании, проектировали крупнейшее судно — плавучий док. Борис Яковлевич быстро вошел в курс дела, оказал грамотную помощь в создании главного распределительного щита на док, первоначально участвовал в разработке концепции электроснабжения, технического задания. Человек образованный (получил два высших образования), имел огромный опыт работы, подсказывал, как наладить производственные связи и с удовольствием делился своим жизненным опытом. Таким образом, у нас в электромеханическом отделе сложились дружеские отношения, и Борис Яковлевич оставил о себе самые хорошие воспоминания».

И. С. Лысаков: «Борис Яковлевич запомнился, как очень интеллигентный, спокойный человек с задорной искоркой в глазах и тонким юмором».



Мееров Б. Я. 2013 г.



## Михайлов Юрий Николаевич

(26.12.1937–28.03.2018)

Юрий Николаевич был ведущим конструктором в «Си Тех» в 2008–2010 гг.

Начальник отдела судовых систем Ю. Н. Павлов вспоминает:

«Юрий Николаевич любил свое дело, любил конструировать, разрабатывать. Любой чертеж внимательно изучал, подходил творчески, придумывал, как улучшить конструкции систем, агрегатов, изделий. Занимался разработкой общесудовых систем для яхты «Былина», экологического судна пр. РТ-29, лоцманского судна пр. ST23WI. Мы с ним вместе работали в ЦКБ по СПК, Бюро скоростного судостроения, АТТК, а затем с 2008 года трудились в «Си Тех». В моей памяти Юрий Николаевич остался как талантливый конструктор».

«Юрий Николаевич относился к тому поколению инженеров, которым не нужны были каталоги. Однажды, занимаясь системой гидравлики одного из проектов, он позвал меня и с гордостью показал чертеж узла подвески гидравлических труб. Мне это показалось знакомым, и через некоторое время я нашел каталог известной фирмы из Германии, содержащий очень похожее решение. Тут уже удивился Юрий Николаевич. Этот пример говорит, что это был конструктор мирового уровня» (П. В. Ежов).



## Спиркин Евгений Юрьевич (27.08.1964–14.09.2010)

Евгений Спиркин работал в компании «Си Тех» с 2004 по 2007 год. После небольшого перерыва в 2009 году был назначен начальником отдела дизайна и маркетинга и трудился до 2010 года. Был главой и вдохновителем коллектива дизайнеров.

Ирина Бурмистрова с теплотой рассказывает о своем коллеге, друге, Евгении Спиркине:

«Родился Евгений в городе Копейске. Отец умер рано. Мама одна растила двоих детей, Женю и младшую сестру, жили они в крошечной коммунальной квартире, в деревянном доме в исторической части Нижнего Новгорода. От отца, учителя рисования и пения, Евгению передались абсолютный музыкальный слух и художественное чувство. В школьные годы Женя учился игре на скрипке, рисовал и много читал. Мальчишки дразнили маленького Женю, когда он шел на занятия со своей скрипочкой, но это прекратилось, когда он записался в секцию дзюдо и достиг там определенных успехов.

В студенческие годы Евгений занимался спортом (бадминтон), участвовал в соревнованиях, был кандидатом в мастера спорта. Увлекался археологией, принимал участие в раскопках на территории Нижегородской области. Интересовался медициной, посещал лекции в анатомическом театре, имел авторское свидетельство на медицинское изобретение «Шина для кисти».



Евгений Спиркин. Сентябрь 2009

В 1988 году окончил кораблестроительный факультет ГПИ им. А. А. Жданова по специальности «Судовые силовые установки». На старших курсах института Евгений обучался по индивидуальной программе и занимался студенческой исследовательской работой. Получил красный диплом.

По окончании вуза несколько лет работал на кафедре — преподавал студентам информатику и обучал их работать в AutoCAD. Потом Евгений работал старшим менеджером в представительстве компании Colgate, позже в Johnson & Johnson. По работе часто бывал за границей, учил языки и мог изъясняться, чем весьма располагал к себе иностранных партнеров по бизнесу. После закрытия представительства Евгений работал фрилансером — разрабатывал и администрировал web-сайты разным фирмам и, в том числе, первый сайт Ситех'а.



На соревнованиях. Студенческие годы

В начале 2004 года Евгений устроился в «Си Тех» на постоянную работу. Был специалистом широкого профиля. В его обязанности входили: системное администрирование (настройка компьютеров и программного обеспечения), 3D-моделирование (Rhinosceros), подготовка рекламных материалов (плакаты, презентации), работа на выставках и участие в переговорах, генерация идей для дизайн-студии.

В 2007–2009 годах Евгений работал дизайнером в ГЦКБ «Речфлот». Вернулся в «Си Тех» летом 2009 года на должность начальника отдела дизайна и маркетинга.

В 46 лет Евгений ушел из жизни. Будучи тяжело болен, он продолжал работать до последнего дня.

Для всех, кто знал Евгения, он запомнился своим жизнелюбием, оптимизмом, артистичностью и талантом во многих сферах. Женя играл на гитаре и пел, имел красивый тенор. Был меломаном и большим поклонником группы Queen. Записал чудесный альбом собственных лирических песен. Легко осваивал компьютерные программы: инженерные, дизайнерские и музыкальные. Хорошо разбирался в начинке компьютера и вообще, в технике. Водил машину, причем обучился этому сам и бук-



На стенде «Фрам». «Катера и яхты 2005»

вально сходу. Владел английским, учил французский, испанский, итальянский, японский и даже немного китайский. Любил животных, держал дома двух собак и кота. Имел развитое эстетическое чувство и изобретательность дизайнера. Последние годы жизни посвятил себя дизайну судов».

П. В. Ежов: «Хороший оратор, прекрасный актер, яркий творческий человек, наделенный обаянием и чувством юмора — Евгений был душой любой компании».



Корпоратив Ситех'а на Новый 2010 год

## Тихомиров Сергей Владимирович

(16.04.1963–09.10.2015)

В 1986 году окончил ГПИ им. А. А. Жданова. Работал в КБ «Лазурит», на заводе «Красное Сормово».

В 2003–2011 годах трудился в «Си Тех». Коллеги Сергея Владимировича отзываются о нем как о грамотном специалисте, умном, деловом, ответственном человеке.

И. Л. Бурмистрова: «Проект LS19 (яхта «Лотос-19») был первым технорабочим проектом, который вел в 2005 году главный конструктор С. В. Тихомиров. Меня Сергей Владимирович сразу покорила профессиональным, взвешенным конструкторским подходом. Это был очень редкий в моей практике конструктор, который совершенно спокойно воспринимал шальные идеи дизайнера, пытался найти наиболее подходящее техническое решение и делал это очень хорошо».

Тот же 2005 год. С. В. Тихомиров занимается переоборудованием нефтеналивной баржи пр. P156HC для Чкаловской судовой верфи.

2007 год. С. В. Тихомиров — главный конструктор моторной яхты «Дон-20» (пр. D20W). Завод-строитель — Балаковский СПЗ.

2008 год. С. В. Тихомиров ведет проект переоборудования буксира «Ярославец» (пр. РМ376СБ). Завод-строитель — Сосновский ССЗ.



Сергей Тихомиров. 2012 г.

2008–2009 годы. Сергей Владимирович — главный конструктор буксира-толкача пр. ST376T. Сосновский ССЗ.

С. Б. Матвеев и Ю. Н. Павлов вспоминают: «Проект ST376T был сложный, продолжительное время главный конструктор жил в Сосновке, контролировал выполнения всех заводских работ до ходовых испытаний, в результате судно получилось экономичное и комфортное».

2009–2011 годы. С. В. Тихомиров — главный конструктор речной яхты пр. ST24M2 (катамараны «Былина» и «Забава»). Ярославский ССЗ.

В 2009–2011 «Си Тех» подготовил свой первый полный комплект РКД на сухогрузный теплоход пр. RSD-44 (по класс-проекту МИБ). Главный конструктор С. В. Тихомиров много сил и времени отдал этому проекту. Головное судно «Капитан Рузманкин» было спущено в ноябре 2010 г. Всего было построено



На палубе баржи пр. Р156НС. 2005 г.

11 серийных судов пр. RSD-44. Этот проект положил начало долгосрочному сотрудничеству КБ с Окской судовой верфью.

В 2012 году Сергей Владимирович продолжил свой трудовой путь инспектором в Верхне-Волжском филиале РРР.

Сергей Тихомиров оставил добрую память о себе у коллег, его запомнили, как доброжелательного, скромного, талантливого человека, обладающего острым, аналитическим умом.

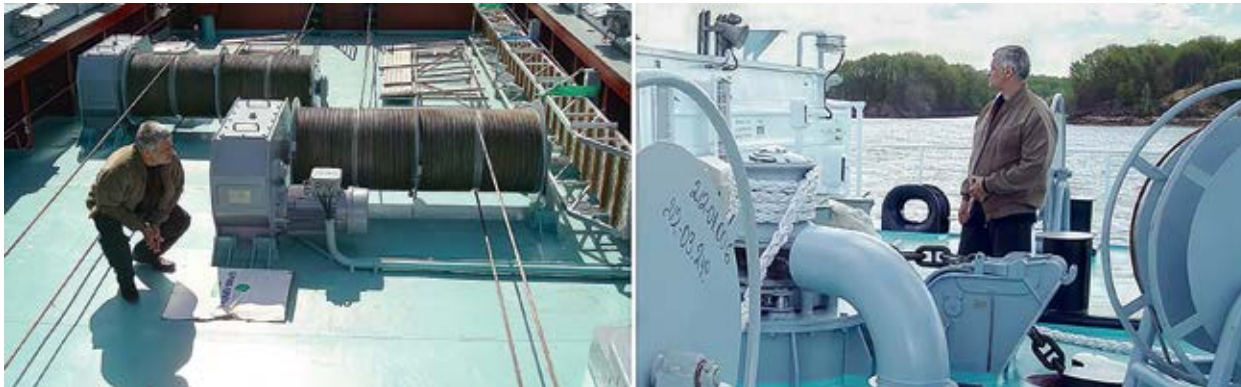
Э. В. Сазонова вспоминает: «В то время, когда главным конструктором был Сергей Владимирович, чувствовалась надежность, работалось хорошо и спокойно».

Д. А. Фадеев: «Сергей Владимирович сам был ответственным человеком и не приветствовал, когда другие делали ошибки».

И. С. Лысаков: «Это был очень увлеченный своим делом человек! Он всегда говорил, что главное, чтобы работа была сделана. При этом сам работал очень быстро и отличался всесторонним анализом задач».

Про его отношение к работе вспоминается следующее наблюдение. Когда сормовский офис разросся, он выбрал себе дальний угол помещения, чтобы меньше отвлекаться, но ближе к Эльвире Сазоновой, чтобы было проще уточнить, какие документы уже распечатаны и готовы к отправке в Регистр, а какие еще доделываются. Когда шел на совещание или перекурить с коллегами проблему (по сути, тоже микросовещание), ставил чайник, чтобы заварить кофе. На обратном пути чайник оказывался уже пустым, он его ставил снова и шел работать. В итоге кружка кофе была наполнена только вечером, а весь офис был благодарен за горячий полный чайник».

И. Л. Бурмистрова: «Сергей Владимирович настолько болел за наши проекты и отдавал все свое



На палубе сухогруза пр. RSD-44. 2010 г.

время работе, что однажды охрана корпуса просто заперла его на ночь в здании и ушла, поскольку они не могли даже подумать, что так поздно можно работать».

С. Б. Матвеев: «Сергей был увлечен своей работой. В обеденный перерыв или вечером, в любую свободную минуту, читал, рисовал, чертил. Сергей отличался огромной работоспособностью, и при этом его сердце было всегда наполнено нежными чувствами к маме».

И. И. Котерева: «Сергей оказался не только очень хорошим специалистом, но и таким же ненормальным трудоголиком, как и я. Сидели с ним до позднего вечера на работе. С Сергеем можно было поговорить по любому вопросу, никогда не отмахивался, что ему некогда, несмотря на постоянную занятость. Сергей никогда ни на ком не срывался, все держал в себе, а нервы трепки у него, как у ведущего всего проекта, хватало. Вероятно, это и сказалось на его сердце...»

А. Ф. Пичкин: «Сергей Владимирович Тихомиров. Вечная память. Твое трудолюбие было для меня непонятным, и потому недостижимым в то время. Но твой пример «поселился» во мне. Сейчас я стараюсь работать также много, двигать и двигаться, стараюсь быть честным, осмотрительным и последовательным в проектировании, как ты был».

«Сергей Владимирович Тихомиров — самый лучший специалист по судостроению», — подытоживает М. Ю. Морозов и вслед за ним — мы все, кто работал с Сергеем.



Сергей Тихомиров. Январь 2010



# МОЯ ЖИЗНЬ В «СИ ТЕХ»



*Эта глава посвящена ситеховцам. Здесь они делятся своими впечатлениями и мнением о Группе компаний «Си Тех», рассказывают о себе.*

Многие ситеховцы — выходцы из всемирно известных горьковских конструкторских бюро: ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева, ЦКБ «Вымпел», ЦКБ «Лазурит». Они принесли традиции знаменитых инженерных школ, высочайший профессионализм, ответственность инженеров, влюбленных в свое дело. Квалифицированное ядро ветеранов продолжает и развивает наследие, заложенное именитыми конструкторами и учеными волжской корабельной школы, передавая его молодому поколению инженеров.

В жизни любой компании большую роль играют молодые сотрудники. В «Си Тех» идет слияние лучших технических знаний и современных 3D-технологий. Легко проследить роль преемственности инженерного труда, систему наставничества, передачу молодым опыта старших коллег.

Ситеховская молодежь отличается самостоятельностью мышления, умением брать на себя ответственность, высокой обучаемостью, способностью

решать сложные, нестандартные, неожиданные задачи, к которым в иных КБ они шли бы годами.

Молодые уже составляют основу команды, а некоторые даже пробуют себя в наставничестве, продолжая дело своих учителей.

С уверенностью можно сказать, что благодаря высоким требованиям к Инженеру, взаимопониманию и творческому сотрудничеству специалистов разных поколений, в «Си Тех» сложился коллектив профессионалов, которые способны решать задачи любой сложности.

ГК «Си Тех» получила признание как кузница кадров, воспитала специалистов, ныне успешно работающих в других компаниях России и Европы. Сотрудники, прошедшие школу «Си Тех», как правило, быстро поднимаются на высокие должности в различных судостроительных предприятиях.

Представляем разные мнения, воспоминания и эмоции членов нашего коллектива, молодых и ветеранов, нынешних и трудившихся раньше.





Проект судна

Боковой вид

Палуба надстройки 2 яруса

Палуба надстройки 1 яруса (58+30 пассажиров)

Главная палуба (36+2 пассажира)

## Абросимов Константин Александрович

### Инженер-конструктор

Образование: НГТУ им. Р. Е. Алексеева.  
Технология машиностроения. 2020 г.

«Я доволен выбором компании, здесь я получаю углубленные знания в проектировании судовых устройств и дельных вещей. Разрабатываю РКД на судовые устройства: мачтовое, подруливающее, отбойное, спасательное и др. Принимаю участие в обсуждении и принятии решений по вопросам проектирования и постройки судна, включаю в новые проекты.

В коллективе творческая рабочая обстановка, со всеми нахожу общий язык. Благодарен главному конструктору А. А. Бондаренко за грамотную помощь».



Таблица размеров и весовых параметров

Масса стандартной	100 кг
Масса на 50%	75 кг
Масса на 100%	50 кг
Масса на 150%	25 кг
Масса на 200%	12,5 кг
Масса на 300%	6,25 кг
Масса на 400%	3,125 кг
Масса на 500%	1,5625 кг
Масса на 600%	0,78125 кг
Масса на 700%	0,390625 кг
Масса на 800%	0,1953125 кг
Масса на 900%	0,09765625 кг
Масса на 1000%	0,048828125 кг



## **Айрапетов Сергей Николаевич**

**Главный конструктор завода «ГРАЗ»**

«Си Тех»: главный конструктор, 2005–2009 гг.

Образование: Московский авиационный институт. Самолетостроение. 1977 г.

Окончив институт, Сергей Николаевич трудился ведущим инженером по испытаниям на Горьковском авиационном заводе им. Серго Орджоникидзе и в НИИ авиационных технологий.

С. Н. Айрапетов рассказывает: «Опыт работы в судостроении я приобрел в ЗАО «АКС-Инвест». Вначале как судоводитель катеров на воздушной подушке, затем как главный специалист по эксплуатации, а впоследствии как главный конструктор СВП. Здесь жизнь свела меня с талантливыми инженерами, конструкторами от бога Ю. И. Петрушевым и С. А. Нелюбовичем, креативным изобретателем Е. Н. Кутявиным, механиком высочайшей квалификации А. А. Семенышевым, опытным капитаном скоростных судов Р. П. Филимоновым, энтузиастом компьютерного проектирования с амбициями генерального конструктора П. В. Ежовым и многими другими.

Большой заряд знаний и пониманий о СПК я получил от самобытного, энциклопедически образованного, талантливейшего инженера Вадима Яковлевича Максимова. Проект катера на подводных крыльях «Игла» для ОАЭ (2003–2004гг) был для меня, как главного конструктора, первым СПК, а для него — «лебединой песней», как определил он сам.



За пультом «Отрады»

От Вадима Яковлевича я воспринял методики расчета гидродинамических характеристик в условиях неопределенности исходных данных (а именно так на практике чаще всего и бывает).

В свое время блокнот с карандашом сменила логарифмическая линейка. На смену линейке пришел калькулятор, а его сместила ЭВМ. Но все эти устройства могут служить только опорой маленьким серым клеточкам головного мозга. Общая эрудиция, понимание фундаментальных законов природы в предметной области, память о победных и неудачных проектах, развитая инженерная интуиция — вот действительно важные слагаемые успеха инженерии.

Вадим Яковлевич продемонстрировал мне виртуозную технику модельных буксировочных испытаний СПК.

В «Си Тех» я пришел в 2005 году, после 17 лет работы в авиастроении, 8 лет школы Латышенко и 3 лет академии Максимова. Уже сложившимся инженером, но еще не задеревенелым. В то время важнейшей составляющей достижений «Си Тех»,

по моему мнению, был его коллектив. В нем органично (насколько это вообще возможно) работали (и жили!) и основоположники (С. Волкова, Н. Корнейчук, И. Котерева, Е. Спиркин — всех не перечислить), и продолжатели (Г. Алексашин, С. Курицын, А. Селецкий, С. Солодова и, опять-таки, еще многие). Создание и развитие этого коллектива — достижение, заслуга и проявление лидерства Петра Владимировича Ежова.

Своих достижений в компании я считаю два.

Первое — внесение в проекты мелкосидящих катамаранов «Елань-12» и «Отрада» того, что называется «весовая культура проектирования». С этой целью иногда приходится изменять традиционные конструктивные решения, выполнять большой перебор вариантов, делать прочностные расчеты. Если бы конструкторы-участники этих проектов не приняли этот подход, наши катамараны плыли бы, но не ходили.

Второе — внедрение специфических расчетов гидродинамических характеристик, ходкости и геометрии судов с динамическими принципами поддержания, а также общепроектных расчетов СДПП. Частично это относится к катамаранам «Си Тех», но в большей степени к проектам ST350 (СВП, 2018 г.) и 03830 (СПК, 2019 г.).

Процесс проектирования в определенном смысле является задачей оптимального решения конфликта, в котором есть объективная и субъективная, личностная стороны. Показательным в этом плане был проект «Отрады». Внешний вид яхты и ее общее расположение являлись прерогативой главного дизайнера — И. Л. Бурмистровой. «На ее стороне» было собственное глубокое понимание эстетики судна, а также настойчивые требования заказчика яхты к внешнему виду и интерьеру. За ходовые качества и технические характеристики отвечал главный конструктор — С. Н. Айрапетов. «За него», т. е. за правильные технические решения выступали

инженеры-конструкторы, создающие корпус, надстройку, системы и устройства. Профессиональный эгоизм обеих сторон ограничивал и гармонизировал П. В. Ежов. Умение найти не просто оптимальное, но синергетическое решение — в этом проявилась сильная сторона П. В. Ежова. В результате получилось уникальное судно, новое для России по многим техническим и сертификационным параметрам, по условиям обитаемости. Это был знаковый проект для «Си Тех».

Работу в «Си Тех» я завершил в 2009 году. В КБ начался период проектов стоечных судов, водоизмещающих яхт и РКД барж. Я же люблю скорость. И мне нравится быть за штурвалом. Я ушел на проект СВП «Мираж». Тем не менее сотрудничество с «Си Тех» сохранилось.

Я был в курсе событий по проектированию и строительству СПК с новым крыльевым устройством (пр. 03830). Ходовые испытания нового судна в «Си Тех» начались в середине ноября 2022 года. 18 ноября 2022 года раздался радостный звонок от П. В. Ежова: «Серега, с твоим винтом взлетели!» Я надеюсь, что продолжение испытаний судна будет успешным, а в дальнейшем судоходной компании понравятся эксплуатационные характеристики судна.

Славному коллективу «Си Тех» выражаю огромное уважение и желаю благополучия!

Всех, кого знаю, уважаю и люблю!»!



Сергей Матвеев и Сергей Айрапетов



На спуске яхты «Отрада». Август, 2008

## Алексашин Геннадий Александрович

Технический директор «ГЦКБ Речфлота»

«Си Тех»: 2004–2007 гг.

Образование: НГТУ. Двигатели внутреннего сгорания. 2004 г.

«Видимо, мемуары писать еще рано)))...»

Кратенько:

Молодой специалист, мечтавший заниматься двигателями, попадает к проектировщикам судов. Специальность не вполне подходит, нужно многому учиться заново.

Отличная рабочая атмосфера и отзывчивый коллектив с энергией молодых и знаниями опытных сотрудников помогает быстро влиться в тематику судостроения.

Многозадачность, нестандартный подход к решениям и возможность попробовать себя во многих инженерных направлениях и специальностях расширили кругозор и позволили не просто выполнять работу, но и полюбить ее.

Близость руководства к рядовым сотрудникам, его вовлеченность в производственные процессы и совместное принятие важных решений помогли определить модели дальнейшего персонального развития.

Компания «Си Тех» не была для меня первым местом работы, однако именно она помогла обрести новых друзей и товарищей на долгие годы вперед и стала фундаментом, определившим дальнейшую судьбу и карьеру, тесно связав ее с судостроением.

Спасибо!»



Боков

Продольный разрез

Верхняя палуба



## Андреев Иван Владимирович

Ведущий инженер-конструктор  
Рыбинской судовой верфи

«Си Тех»: 2003–2004 гг.

Образование: ВГАВТ. Кораблестроение. 2002 г.

Трудовой путь Ивана Владимировича: 2001–2002. Техник-конструктор в ТЦ завода «Красное Сормово». 2003–2017. Инженер-конструктор в компаниях: «Си Тех»; «Нахимов. Моторные яхты» (строительство яхты пр. N20); «Евротехинг» (стр-во яхты пр. N24); «Кванд-АСХМ» (стр-во яхты пр. Е16МТ); «Аква-КОФ»; СКБ «АТИК»; «Бецема-Логистик» (стр-во прогулочного судна пр.287); «41 Центральный завод» (ОКР «Буксир-толкач», постановка в серийное производство). 2017–н.в. Ведущий инженер-конструктор. «Рыбинская судовой верфь». Опытной-конструкторская работа «Судно на воздушной подушке».

Иван Андреев: «Что такое для меня Ситех?»

Первый раз узнал о Ситех'е, когда был в институте, от своего сокурсника Селецкого Алексея. Он тогда работал в «Си Тех», рассказывал про свою работу, про обстановку внутри коллектива и все такое.

Так случилось, что в январе 2003 года, уволившись с завода «Красное Сормово», я пришел работать в «Си Тех». На тот момент мой стаж в судостроении был всего 2 года. Сразу обучили выполнять лофтинг, потом принимал участие в проектировании моторных яхт. Работы была интересная и новая для меня. Следует особо отметить дружелюбную, отзывчивую атмосферу в коллективе.

Спустя полтора года меня переманили в Москву строить яхту, которую непосредственно проектировал в «Си Тех». Так и обосновался в московском регионе. Можно сказать, что Ситех для меня был неким трамплином в судостроительной карьере.

Спустя годы продолжаю поддерживать контакты с Ежовым П. В., а также с друзьями-коллегами из компании «Си Тех».



Яхта пр. Е16МТ



Иван Андреев. 2004 г.



## Анисимова Надежда Игоревна

Руководитель направления  
Инжиниринг ООО «Феррум»

«Си Тех»: исполнительный директор, 2005–2007 гг.

Образование: ГИИВТ. Судостроение и судоремонт. 1986 г.  
ВГАВТ. Экономика и управление на предприятии. 1999 г.

«Когда исполняется 25 лет человеку, мы говорим о молодости, о начале карьеры, о творческих метаниях. Когда речь идет о фирме, стартовавшей на рубеже 2000-х, мы говорим о непростом пути длиной в четверть века, о кризисах, которые руководитель и фирма смогли вместе преодолеть.

ООО «Си Тех», группе компаний «Си Тех», КБ «Ситех», Sea Tech (и еще много других вариантов названия фирм, входящих в группу компаний) исполняется 25 лет. Бесспорно, это 25 лет служения фирме ее генерального директора Петра Владимировича Ежова. Именно служения — без выходных и отпусков — в то время, когда я пришла в эту фирму. К слову, через полгода совместной работы, летом 2006 года, Петр Владимирович впервые уехал — да, именно уехал — в отпуск.

Я пришла в «Си Тех» осенью 2005 года по рекомендации основателя ООО «Си Тех» Александра Валентиновича Алексанова. Благодаря Александру Валентиновичу и Петру Владимировичу здесь, в «Си Тех», я впервые объединила свой инженерный и управленческий опыт. После почти десятилетне-





Контейнеровоз DESEO, 2007 г. постр.

го перерыва в судостроении вернулась в отрасль, но уже в качестве управленца — исполнительного директора.

Кто знаком с Петром Владимировичем, знают — он генератор идей и проектов. Но он также и генератор разного рода задач. Из всего многообразия задач, записанных в моем ежедневнике на первом совещании (а исписано было несколько десятков листов, и задач было не счесть), оценив ситуацию в фирме, я вычленила основные: деньги и сроки.

Осенью 2005 года параллельно велись работы по нескольким договорам с российскими и с иностранными заказчиками. Разрабатывали технические проекты, РКД только на корпус, РКД по специализациям, ПТД, делали рендеринг. В плане разработки РКД «Си Тех» в ту пору жил по принципу: «Вот сейчас навалимся всей командой на этот проект, потом возьмемся за следующий». При таком подходе бывало, что и сроки срывались, и качество страдало. Поэтому я взялась за планирование. Сформировала по каждому договору план-график сдачи документации с указанием конкретного исполнителя по каждому документу, по каждой секции или блоку. Сотрудники начали привыкать, что за продвижением по каждой работе есть контроль. Авралы остались в прошлом. Сформировалась система.

Для А. В. Алексанова стало очевидным, что ему нет необходимости удаленно «менеджерить» (кстати, термин самого Алексанова) состояние работ по норвежским заказам и рендерингу. Он всегда получал четкий ответ на любой вопрос. Поэтому на грозный вопрос Ежова: «Чем ты занимаешься?» я отвечала: «Деньгами».

В том числе, деньгами за разработку РКД для всех корпусов РТ-164, которые тогда строили на заводе «Нижегородский Теплоход». Это оценка дополнительных работ для очередного корпуса и стоимость авторского надзора. Эти задачи мы решали вместе с Ириной Игоревной Котеревой. Она была ведущим проектом РТ-164 по всем корпусам и знала техническую сторону досконально.

Надо отдать должное Петру Владимировичу: мне было чему у него поучиться. Например, его умению составлять деловые письма. Особенно это касалось писем, в которых речь шла о чем-то малоприятном. Чего стоит в деловом письме оборот «К сожалению, вынужден сообщить...»!

Как любит вспоминать Ежов, мы с ним работали по принципу «Хороший начальник / плохой начальник». Кто в какой роли — зависело от ситуации.

Хочется вспомнить нашу работу с астраханским судостроительным заводом «Лотос» по разработке РКД на корпус для контейнеровоза Deseo. Наши шансы заключить договор с заводом были неясны. На письма завод не отвечал, и Ежов не исключал, что этого заказа у «Си Тех» не будет. Но для прояснения ситуации Петр Владимирович доверил мне



Анисимова Н. И. и Куликов В. П.  
(гендиректор Окской судовой верфи), 2020 г.

переговорить с директором завода. Результатом этого разговора с генеральным директором завода Анатолием Георгиевичем Крымовым стал оплаченный заводом аванс в размере 40% (!) стоимости работ по договору. Правда, получив столь внушительный аванс, надо было четко выполнять свои обязательства: сроки и качество!

Понятно, что разработка документации происходит в определенной последовательности. Из-за изменений в техническом проекте мы не могли своевременно начать полноценную разработку РКД. В итоге конструкторам, задействованным в этом проекте, пришлось работать в ноябрьские праздники без выходных. Вера Гальцова, Марина Егорова, Сергей Тихомиров, Олег Ежов — все они работали не столько по приказу, сколько, по совести. Сдали блоки носовой оконечности точно по графику.

Хочу отметить, что сотрудники выполняли свою работу ответственно, понимая, что от каждого

зависит качество документации и, следовательно, имидж фирмы. Это относится ко всем сотрудникам и ко всем проектам.

Моделирование корпусных конструкций велось в программе K3-Ship. По сути, конструкторы «Си Тех» были первыми тестировщиками (модный нынче термин) этой программы. Много не было автоматизировано в программе, в частности, спецификации. Сотни позиций деталей набивались сотрудниками в спецификации вручную.

Осенью 2006 года с подачи А. В. Алексанова было решено ознакомиться с программой 3D-моделирования корпусных конструкций Nuras (тогда программный комплекс Nuras-CAD/MATIC). Для этого вдвоем с Ольгой Пинаевой мы поехали в командировку в Норвегию.

Помимо знакомства с программой была еще поездка с А. В. Алексановым в головной офис Vik-Sandvik Group. Встреча со Свейном Сандвиком (Svein Sandvik), генеральным директором Vik-Sandvik Group стала началом нового этапа моей профессиональной жизни. Позже в интересах норвежской компании я открыла в Нижнем Новгороде фирму Vik-Sandvik Rusland (переименованную затем в Wartsila Ship Design Russia).

С благодарностью вспоминаю время работы в «Си Тех» и людей, с которыми вместе работала. С Петром Владимировичем мы продолжаем сотрудничать. Общаемся друг к другу по профессиональным вопросам или просто созваниваемся пообщаться «за жизнь».



## Астреин Сергей Павлович

### Инженер-конструктор

Образование: ВГУВТ. Кораблестроение и океанотехника.  
2021 г. В наст. время — магистратура.

«Вырос я в семье инженеров и считаю, что ген инженера я принял от своего прадеда — Алексея Николаевича Курепчикова: он был математиком, в уме мог вычислить квадратный корень из больших чисел. А благодаря моей бабушке, Галине Алексеевне Астреиной, я утвердился в выборе инженерной профессии. Она с детства была моим наставником (сама проработала инженером в РУМО), учила меня «Компасу» лет с 10, разъясняла технические вопросы, я и по сей день консультируюсь с ней.

Сегодня, работая в «Си Тех», принимаю участие в создании нового крыльевого устройства для СПК, конкретно, отвечаю за снижение массы. Работаю под руководством С. А. Кильдюшова, грамотного инженера.

Мне нравится работа и коллектив. Приятно приходиться на работу, встречаться со своими коллегами. Здесь же работает мой друг и однокурсник — Александр Гусев.

В «Си Тех» я освоил программу CADMATIC, в этом мне помогала мой наставник Е. А. Мягкова.

Тема моей магистерской диссертации связана с реальным проектом — СПК пр.03830. В ней рассматривается участие надстройки в общей прочности судна с применением метода конечных элементов.

В дальнейшем планирую поступать в аспирантуру и работать над новой темой для исследования, которая может пригодиться, как для сегодняшних дней, так и для будущего судостроения».



## Бокова Полина Евгеньевна

Дизайнер (Италия)

«Си Тех»: дизайнер, 2003–2008 гг.

Образование: ННГАСУ. Промышленный дизайн. 2006 г.

«Помню, ехала в трамвае после сдачи зимней сессии. В одном вагоне со мной оказался преподаватель по конструированию. Он меня спросил, не хотела бы я попробовать работать в компании по проектированию яхт, т. к. видел во мне способности с техническим уклоном, помимо только творческой составляющей.

Так я оказалась в «Си Тех». Работала вначале дома, когда было время, т.к. еще училась на 2-ом курсе. После окончания университета осталась в «Си Тех», став полноценным членом креативной и талантливой команды дизайнеров вместе с Евгением Спиркиным и Ириной Бурмистровой, затем к нам присоединился Андрей Кочетов. Думаю, мы замечательно дополняли друг друга, имея разные

сильные стороны. Было весело и интересно работать вместе — не только над проектами, но также продумывать стиль и рекламу для компании.

Но, к сожалению, или же счастью, я никогда не могла подолгу сидеть на одном месте. Так судьба меня привела в Италию, где в начале я провела дополнительные 2 года в Академии Искусств, а затем начала работать дизайнером в компании, производящей косметику. Новая должность дает мне свободу, возможность постоянно путешествовать по разным странам и работать с мировыми брендами, координируя разработку проектов.

Опыт, приобретенный в «Си Тех», не раз помогал в принятии различных решений. Для меня «Си Тех» навсегда останется моей «первой любовью».



Петр Ежов и Полина Бокова. ДР Полины. 2004 г.



## Бондаренко Андрей Анатольевич

### Главный конструктор

Образование: ГПИ им. А. А. Жданова.  
Судостроение и судоремонт. 1982 г.

«В 1981–1991 годах я работал в ЦКБ «Лазурит», принимал участие в создании подводных лодок нового поколения. 80-е годы — взлет подводного судостроения. Общение с коллегами — профессионалами высочайшего уровня в ЦКБ «Лазурит», на заводе «Красное Сормово», ленинградских КБ, ЦНИИ им. академика А. Н. Крылова, ЦНИИ ТС — много дало мне как молодому специалисту в профессиональном плане и опыте отношений с партнерами.

До прихода в «Си Тех» я работал главным конструктором в ПО «ЛУММ», замом главного инженера АО «Судоремонтно-Судостроительная Корпорация» (г. Городец), начальником КБ АО «Чкаловская судовой верфь», главным конструктором ЗАО «Минибот».

В 2010 году начал свою деятельность в «Си Тех» в должности главного конструктора. За прошедшее десятилетие руководил проектами самых разных судов по типу, назначению, сложности и объему работ. Вызывает уважение то, что в КБ «Ситех» сформирован комплексный подход к процессу создания судов: применение современных проектных технологий, приближение к международным стандартам проектирования, работа с заводами, заказчиками, поставщиками оборудования, партнерами по проектированию и разработке рабочей документации».

Конструктор И. В. Сухов о работе в «Си Тех»: «Главный конструктор Андрей Анатольевич — гениальный руководитель проектной работы! Согласовывал взаимодействие всех отделов, получалась сплоченная командная работа, вопреки тем или иным трудностям. Создавались действительно отличные суда, работающие сейчас во многих уголках нашей страны и за рубежом».

«В 2023 году ГК «Си Тех» исполняется 25 лет. С большим уважением к коллегам, поздравляю Вас с юбилеем!» (А. А. Бондаренко)



На фоне катеров пр. ST23WI. 2014 г.

## Будникова Елена Владимировна

Эксперт ГУ РМРС

«Си Тех»: 2009–2019 гг.

Образование: ВГАВТ. Кораблестроение. 2007 г.

Я познакомилась с Ситех'ом еще во времена моей учебы в Академии Водного Транспорта. Однажды к нам на лекцию по САПР зашел Ежов П. В., сообщив нам, что в поиске талантов он явился с открытым приглашением принять участие в работе его фирмы. Вдохновленная энтузиазмом и энергией Петра Владимировича, поначалу я пыталась выполнять «студенческие работы», которые, к слову, казались тогда мне скучными (работы относились к обработке статистических данных по форме корпуса для глиссеров), т.к. у меня не было еще понимания самого смысла проектирования. Затем, в начале 2009 года, после полуторалетнего опыта работы в другом КБ, я пришла уже в «Си Тех» на постоянную работу, где в общей сложности проработала 8 лет.

Наивным художником с юношеским максимализмом начав свой путь, именно в Ситех'е я стала действительно настоящим инженером. Изучила общее проектирование, конструкцию корпуса, дельные вещи, устройства, спасательные средства, снабжение, слесарное насыщение, оборудование помещений, лакокрасочные темы и другие, статистические и вспомогательные, но столь же важные (как я это уже осознала) в проектировании темы. Благодаря поощрению директора к изучению всех новшеств в программном обеспечении, касающихся проектирования, я освоила различные САПР и 3D программы (как самостоятельно, так и с помощью столь же увлеченных коллег). Участвовала в авторском надзоре при строительстве на верфи, что считаю бесценным опытом, т.к. об этом невозможно прочесть даже в самых умных книгах. Получила интересный опыт в обучении молодых специалистов.



На стенде «Си Тех». Выставка «Нева-2017»



В сормовском офисе. 2015 г.

Мой опыт работы в Ситех'е — это опыт в различных специализациях проектирования, и возможность ни в коем случае не застревать в одной теме. Изучил, отточил мастерство в одной специализации, берешь работы из корпуса, потом из устройств, систем и т. д. Помнится, предлагаю внедрить какую-нибудь «дичь с неизвестным результатом», а главный конструктор говорит — пробуй! — и ты пыхтишь, стараешься. Если результат оправдывает ожидания, то хорошо, если нет — придется самой все исправлять, причем в субботу, но это несколько не пугает. В этом и были крылья, в этом и был порыв. Свобода в развитии — ведь это есть высшая степень свободы.

По воле судьбы и по долгу службы я общалась и до сих пор общаюсь с разными представителями нашего конструкторского ремесла, и считаю возможным позволить себе сказать, что уровень Ситех'а — это очень высокий уровень. Однажды мне коллеги так и сказали — у тебя «ситеховская школа». Я тогда еще подумала — как это точно определяет атмосферу в Ситех'е, его феномен.

Учителя, действительно, были хорошие, иногда суровые, иногда ироничные, всегда искренне добры и всегда равнодушны. Думаю, благодаря этой атмосфере, когда никто не боится задать глупый вопрос, не смущается своего незнания вопроса, но искренне желает изучить — я и пришла к осознанному пониманию своей работы.

Отличительной особенностью Петра Владимировича является его умение увидеть в человеке эту жажду творчества, жажду «потрогать все своими руками», его умение позволить тебе создать свой собственный стиль, не поломав при этом его чужими взглядами, а, при необходимости, даже подсказать тебе, как отгородиться от стороннего влияния. И за эту его поддержку в профессиональном становлении, равно как и всех своих наставников и коллег, я искренне ценю, как Учителей в профессии. И, считаю, благодаря их отеческой терпимости к моей нетерпимости, я и сегодня не остыла в своем желании новых умений. Даже, надеюсь, отнесла эту частичку огня в другие КБ. Я всегда помню слова директора: «инженер — это не человек, который



Лена Будникова, Игорь Сухов. День фирмы. 2015 г.

все знает, а тот, который знает, что ему следует почитать и где, чтобы разобраться в любом вопросе».

«Ситех» давно стал эпонимом (или «genericised trademark») и на севере, и юге страны (да и в других странах, что уж скромничать, хоть там есть и свои звезды). В кораблестроительной отрасли знают «Си Тех», ценят ситеховцев. По моему мнению, самое ценное, что ситеховцы имеют в отличие от других КБ — это атмосфера. Считаю это магией, но факт: у всех искренних ситеховцев есть отличительная особенность — интерес к своему делу. Петр Владимирович дышит своим делом, и вдохновляет, и увлекает за собой всех своих подопечных. И именно эта фанатичность, увлеченность, это и есть та любовь, которая делает мир лучше — Любовь к своей работе. Потому что проектирование — процесс творчества, которое нельзя объяснить словами, невозможно выразить даже физическим результатом, его можно понять, только находясь внутри, только участвуя в нем, только творя.

У всех у нас жизнь непростая, нестабильная и отношение к ней внутри нас меняется, и это — нормально. Но далеко и не все в жизни ценно лишь нулями.

В настоящее время я тружусь экспертом в Российском Морском Регистре Судоходства по специализации корпусник (а здесь это весь «корпус»: конструкция, теория корабля, расчеты, устройства, материалы, сварка, снабжение). Моя работа так же связана с проектированием, строительством и эксплуатацией судов. И за то, что сегодня я обладаю столь широкой компетенцией, искренне благодарна Ситех'у, как КБ, как явлению, как месту, как сообществу.

Желаю Ситех'у продолжать расти и развиваться, поднимать планку совершенства своих работ с каждым очередным проектом. За Вами, друзья мои, поверьте, уже давно многим не угнаться. Всех коллег поздравляю с юбилеем, желаю здоровья и мира в дом, новых проектов, амбициозных и нестандартных инженерных решений, легкости расчетов и самых красочных рабочих будней».







## Бурмистрова Екатерина Николаевна

Арт-директор «Студии морского дизайна»

Образование: НГТУ им. Р. Е. Алексеева.  
Информационные технологии в дизайне. 2010 г.

«С раннего детства рисовала на чертежах пароходов, которые всегда лежали дома, потому что росла в семье кораблестроителей, горящих своей работой. В первом классе вместе с мамой тушью рисовала модель СВП (тогда все «рендеры» были только нарисованные), но не могла тогда представить, что в дальнейшем это будет связано с моей профессией.

После окончания университета работала дизайнером в нижегородском КБ «Вымпел». Основные направления в работе были: трехмерные модели судов, демонстрационные видео, печатная реклама, разработка судовых интерьеров и участие в разработке экстерьеров судов. Среди знаковых работ тех

лет можно отметить интерьеры ледокола «Илья Муромец» и участие в формировании наружного облика ледостойкой самоходной платформы «Северный полюс». Именно здесь я поняла всю необходимость и важность дизайнера в судостроении. Насколько важно, следуя принципам эргономики, продумывать оптимальное использование пространства на судне, когда места, кажется, ни на что нет, но нужно создать комфортные условия для экипажа и пассажиров. И как при помощи правильно проработанной наружной окраски можно кардинально улучшить внешний вид судна, выгодно подчеркнув или замаскировав разные конструктивные элементы, либо добавив декоративные детали.

Проработав в КБ 9 лет, поняла, что нужно двигаться и развиваться дальше. Петра Владимировича знаю со школьных лет — когда приходила в офис, с интересом слушала его наставления дизайнерам. Уже тогда импонировало его желание сделать лучший проект — максимально технологичный, функциональный, красивый и оригинальный.

В начале 2019 года пришла работать в фирму на должность арт-директора «Студии морского дизайна ГК «Си Тех». Задачи нашей студии: создание облика судна, разработка эскизных и концептуальных проектов, дизайна экстерьера и интерьера, общего расположения судна на ранних стадиях проектирования, демонстрационных и рекламных материалов, дизайнерское сопровождение проектно-конструкторских и производственных работ. Одна из важнейших задач специалистов ди-

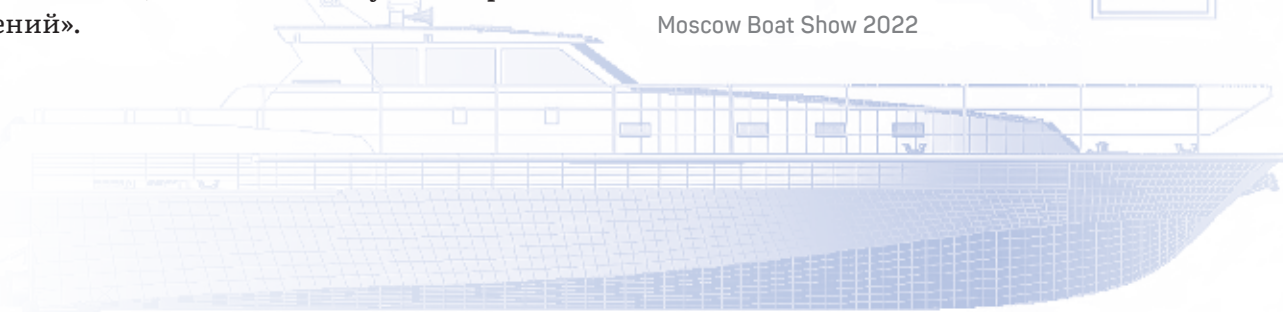
зайн-студии — находить компромиссные решения с инженерами КБ в случаях расхождения требований нормативных правил и конструкторских решений требованиям эстетики судна.

Радует коллектив — люди, увлеченные и неравнодушные, всегда готовы обсудить варианты и при необходимости пойти на встречу, внести правки, чтобы улучшить облик судна. Дизайнер у нас непосредственно участвует в проектировании, принимает и согласовывает решения, выбирает материалы и оборудование, а не просто рисует красивые картинки для рекламы. Хотя и это бывает нужно, чтобы получить проект к разработке.

Очень облегчает работу использование современного программного обеспечения CADMATIC, когда можно детально рассмотреть модель судна со всем его наполнением, и взвешено обдумать варианты изменений».



Moscow Boat Show 2022





## Бурмистрова Ирина Леонидовна

### Морской дизайнер

Образование: ГПИ им. А. А. Жданова.  
Кораблестроение. 1988 г.

За годы работы в «Си Тех» Ирина Бурмистрова стала автором дизайна реализованных проектов: моторные яхты «Бумер», «Лотос», «Елань», «Отрада», «Былина», «Геркулес», ST137OM, рабочий катер ST23WI, СВП ST350, траулер Т30В, СПК «Альфа-120» (пр.03830).

Ирина: «Я — инженер в третьем поколении, судостроитель — во втором. Мой отец, Михайлов Леонид Валерьевич, главный конструктор КБ «Вымпел», приветствовал мое решение поступать на корфак.

После окончания института 13 лет работала в архитектурном секторе КБ «Вымпел». С благодарностью вспоминаю своих наставников — Эдуарда Борисовича Матюкова и Сергея Борисовича Смирнова.

Сначала работала инженером-конструктором по общему проектированию. Навыки рисования

были с детства. Много рисовала, лепила из глины, пока в 2000 году не освоила 3D-моделирование и графические программы. Рисовать вручную сразу расхотелось, но продолжила работать на новой должности — дизайнер-конструктор. До этого специальность «дизайнер» была чуждой постсоветскому КБ.

21 марта 2004 года по совету подруги Виктории Рычаговой пришла попробовать себя дизайнером в «Си Тех». Были сомнения, но через полгода, убедившись, что работа, директор и коллектив мне нравятся, устроилась уже официально. В компании в то время работали два дизайнера — Евгений Спиркин и Полина Бокова.

Всего в коллективе «Си Тех» в 2004 году трудилось около 20 человек. Это были такие молодые, увлеченные своим делом, талантливые и веселые люди. Работы всегда было много. Очень много. Денег — когда как. Но, независимо от этого, работали как одержимые, каждый был необходим и незаменим на своем месте, работали за идею, за престиж фирмы, за наши фирменные суда.

Наша рабочая группа с Евгением и Полиной стала называться дизайн-студией «Sea Style» в составе компании «Sea Tech». Руководил дизайн-студией, как и всем рабочим процессом и персоналом фирмы — Петр Владимирович Ежов.

Через пару лет к нам пришел работать модельщик-визуализатор Андрей Кочетов, большой энтузиаст рендера и хороший человек.

Андрей: «Желаю хорошо отметить юбилей фирмы! Всем, кто меня помнит, передаю привет и желаю успехов!»

Ирина: «Спустя много лет с большой теплотой вспоминаю наш первый состав студии».



Петр Ежов, Валерий Савельев, Татьяна Парушева, Светлана Солодова, Евгений Спиркин, Алексей Овцес, Геннадий Алексахин, Сергей Курицын. На дне рождения Ирины Котеревой. Чайная в универе, 2005 г.



Петр Ежов, Полина Бокова, Евгений Спиркин, Ирина Бурмирова, Андрей Кочетов — студия Sea Style. 2004–2010 гг.



## **Вахмина Надежда Геннадьевна** Офис-менеджер

Образование: ГПИ им. А. А. Жданова.  
Судостроение и судоремонт. 1981 г.

Гендиректор ООО «КБ «Ситех» Н. А. Мызина: «В 2007 году на работу в «Си Тех» на должность офис-менеджера была принята Надежда Геннадьевна Вахмина. Человек ответственный, добросовестный, доброжелательный, проявляет внимание и заботу о коллективе. О таких людях говорят: «Мы без нее как без рук».

И. И. Котерева: «Вот уже много лет офис-менеджер — это Надежда Геннадьевна Вахмина. Добрая, внимательная, безотказная. Кроме основных своих обязанностей два раза в день всех напоит чаем и накормит печенюшками. При аврале помогает Эле Сазоновой с печатью документов».

И. Л. Бурмистрова: «Надежда Геннадьевна — добрейший души человек. Всем рада помочь. Очень позитивная. Очень тактичная. Очень ответственная. Заботливая мама и бабушка. И любит офисные цветы!»



## **Веселов Андрей Владимирович** Инженер-конструктор

Образование: ВГУВТ. Техносферная безопасность. 2016 г.  
В наст. время — магистратура по спец. «Кораблестроение»

«В КБ «Си Тех» я пришел в 2018 году в отдел судовых систем. В настоящее время проектирую судовые системы на новые проекты — это пассажирское СПК и скоростной катамаран, отвечаю за 3D-модели судовых систем в CADMATIC. Считаю, что мне крупно повезло — я участвую в разработке современных судов. Каждый проект требует индивидуального творческого подхода. Создание нового судна — необыкновенно интересный процесс, ведь на наших глазах, благодаря всеобщему вкладу, наш проект воплощается в металле.

Я очень благодарен своему наставнику — руководителю группы общесудовых систем Ю. Н. Павлову за то, что направляет на путь истинный и делится со мной как профессиональным, так и жизненным опытом».

## **Веселова Ирина Евгеньевна** Инженер-конструктор

Образование: ВГУВТ. Техносферная безопасность.  
Магистратура по спец. «Кораблестроение». 2020 г.

Ирина свой профессиональный опыт инженера-конструктора получала в ГЦКБ «Речфлота» под наставничеством С. Ю. Курицына. С октября 2022 года работает в КБ «Ситех» в отделе общесудовых систем.

«Еще в школе я решила, что буду поступать в «Водник». В КБ «Си Тех» пришла по совету мужа. В настоящее время я занимаюсь разработкой РКД по судовым системам проекта НСC150В. С проектированием систем на скоростные суда столкнулась впервые. Это, безусловно, интересный опыт, требующий от меня большой ответственности и применения всех профессиональных навыков в конструкторской деятельности».

На фото супруги Ирина и Андрей Веселовы



## Волкова Светлана Викторовна

Ведущий инженер

Образование: ГПИ им. А. А. Жданова.  
Кораблестроение. 1988 г.

Светлана Викторовна после окончания института получила распределение в ЦКБ по СПК, затем работала в фирмах «Транс-Ал», «Акс-Инвест». В «Си Тех» Светлана Викторовна трудится с первого года основания. В настоящее время она ведущий специалист по 3D-модели судна, расчету остойчивости и непотопляемости корабля.

И. И. Котерева: «Света Волкова — лучший «строитель» корпусных поверхностей. Обучает работе в программе SeaSolution и наших новых сотрудников, и тех, кто эту программу у нас покупает». И. Л. Бурмисстрова: «Дизайнеру работать со Светланой — одно удовольствие. Поверхности из-под ее рук выходят — просто блеск!»

С. В. Волкова: «В 1998 году в компании начали работать несколько человек: Петр Ежов, Александр Алексанов, Михаил Головин, Сергей Федотов, Игорь Чемборисов и я.

Я лично занималась программой по расчетам теории корабля — Sea Hydro. Не только расчетами остойчивости и непотопляемости, но и отладкой, поиском ошибок. Программа была сложная, много формул. Для ее защиты в морском и речном регистрах делала расчеты тестового судна. На комплекс Sea Hydro получены сертификаты PPP и PMPC.

В 1998–1999 годах складывался костяк компании. В это время мы активно сотрудничали с иностранными партнерами из Польши, Норвегии, выполняли РКД, переоборудование корпусов, надстроек.



В 2003 году наша компания прошла испытания на прочность во время работы над проектом E16MT. Дизайн судна был разработан студией Жаворонкова. Дизайн не технологичный, с большим количеством сложных поверхностей. Потребовалось приводить скульптурные формы к производственным условиям, решая противоречивую задачу сохранения задумки дизайнера и требований технологов верфи.

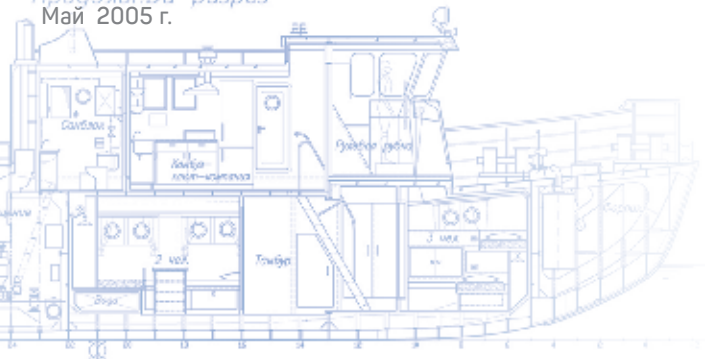
Но пришло время, и специалисты компании полностью выполнили весь цикл разработки для моторной яхты «Бумер» — от дизайна до технорабочего проекта с последующим сопровождением строительства.

Одним из любимых проектов компании была речная яхта катамаранного типа «Отрада». Технорабочий проект подготовили по заказу Ярославского судостроительного завода.

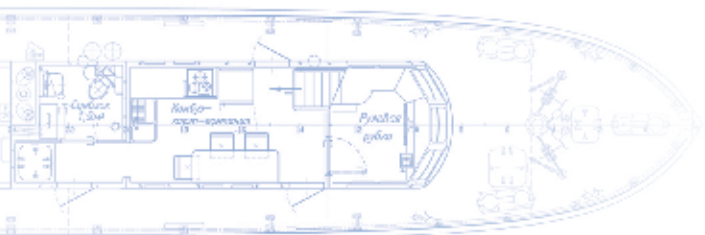
В 2000-е годы постепенно формировался коллектив компании, трудоустраивались инженеры-конструкторы с опытом работы, поступали на работу новые сотрудники: И. И. Котерева, Н. А. Корнейчук, А. А. Селецкий, Е. А. Мягкова, Д. А. Фадеев, Э. В. Сазонова, молодежь после окончания ВГАВТа, в том числе, С. С. Солодова. Постоянно ставились новые задачи, коллектив трудился, конструкторы повышали свою квалификацию.

Успехов нашему дружному и творческому коллективу!»

Продольный разрез  
Май 2005 г.



Главная палуба



Трюм







## Гальцова Вера Сергеевна

### Ведущий инженер, 2000–2011

Образование: ГПИ им. А. А. Жданова.  
Судостроение и судоремонт. 1982 г.

«После окончания института работала в ЦКБ по СПК в отделе прочности, после 1991 года поработала в двух «отколовшихся» от ЦКБ фирмах, а в 2000 году пришла в «Си Тех».

Было интересно заниматься твердотельным моделированием конструкций корпуса. До этого не видела даже плоского Автокада, не говоря уже о каких-то трехмерных программах. Помогла работа в расчетном комплексе Nastran, где были трехмерные расчетные модели.

Осваивала под руководством Валерия Савельева программу Ship-K3, которая только создавалась, и разработчики (фирма «ГеОС») сидели этажом ниже в здании универа. Валера просто шел к ним и объяснял, что ему нужно для ускорения и облег-



Подарок на ДР. 2005 г.

чения работы над моделью. Очень жаль, что тогда не довели до ума эту программу.

Интересно было работать с норвежскими чертежами, которые были менее подробными и более компактными, чем отечественные, но вся необходимая информация в них имелась. После поездки Ежова на верфь в Норвегии мы спрашивали, как же они собирают корпус судна, неужели по изометрическим картинкам с номерами позиций деталей, которые мы им отправляли? Оказалось, что так и работают. По сравнению с российскими заводами, это казалось фантастикой.

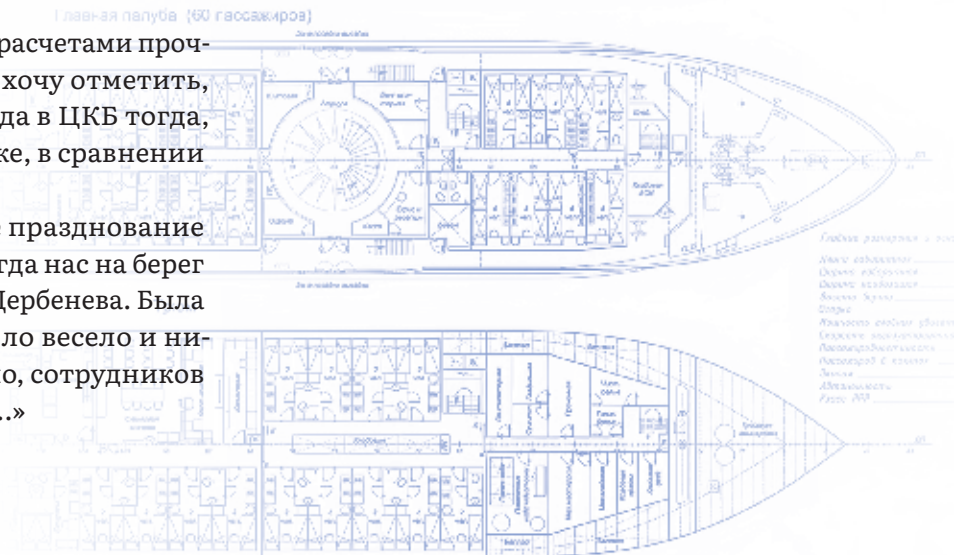
Потом перешли на работу с нашими заводами. Финансовая сторона просела. Когда в ЦКБ по СПК появилось «второе дыхание», вернулась туда и опять



Светлана, Елена, Ирина, Вера. 2005 г.

стала заниматься любимым делом — расчетами прочности корпусных конструкций. Но хочу отметить, что организация инженерного труда в ЦКБ тогда, в 2011 году, была, как в каменном веке, в сравнении с Ситех'ом.

Вспомнилось, что самое веселое празднование ДР Ситех'а было в 2003 (кажется), когда нас на берег озера Силикатное доставил «Хивус» Дербенева. Была жара, купались, ели шашлыки, было весело и никакой заорганизованности. Конечно, сотрудников было меньше, и все были молодые...»





## Голов Александр Викторович

Главный конструктор, 2020–2021

Образование: ГИИВТ. Кораблестроение. 1974 г.

«За 46 лет рабочего стажа был пройден большой и многообразный путь познания, это работа:

- фрезеровщиком;
- электромехаником сельских АТС (ЭТУС);
- контрольным мастером («Красное Сормово»);
- инженером-технологом (ЦНИИ ТС);
- главным конструктором («Минибот», ГЦКБ «Речфлот», «Си Тех»).

Каждый этап работы принес свои плоды познания и встречи с интересными людьми.

Работая на заводе «Красное Сормово», получил опыт по технологии строительства подводных лодок и развития памяти, да, памяти, так как документацию на руки не давали и приходилось все держать в голове.

В 1979–1999 годах работал в Горьковском филиале ЦНИИ ТС — НПО «Ритм». Этот период начал с инженера-технолога и завершился начальником проектно-технологического отдела.

Работа в филиале ЦНИИ ТС дала мне в профессиональном плане опыт в области строительства судов и кораблей с динамическим принципом поддержания (СДПП). Расширил и углубил знания, помимо корпуса, в обстройке, устройствах, системах, СЭУ, электрике, испытаниях. Были интересные и познавательные встречи с главными конструкторами и специалистами МКБ «Алмаз» и ЦКБ по СПК.

Самое интересное было в период перестройки, когда я, будучи начальником проектно-технологического отдела, переходил на новые рельсы проектирования маломерных судов и познакомился с ребятами: А. Мольковым, А. Александровым и С. Сухоруковым. Они были сотрудниками фирмы IGS и на базе системы APIRS разрабатывали теоретические чертежи. Вот такое было мое знакомство с фундаментом становления фирмы «Си Тех». С этими ребятами было интересно работать, в направленности их целей просматривалась система интегрированного проектирования в области судостроения. В те времена это было что-то новаторское, как и персональные компьютеры IBM. Все это дало мне всестороннее развитие при работе на должности главного конструктора.

## УБРАТЬ ПОЛОСУ

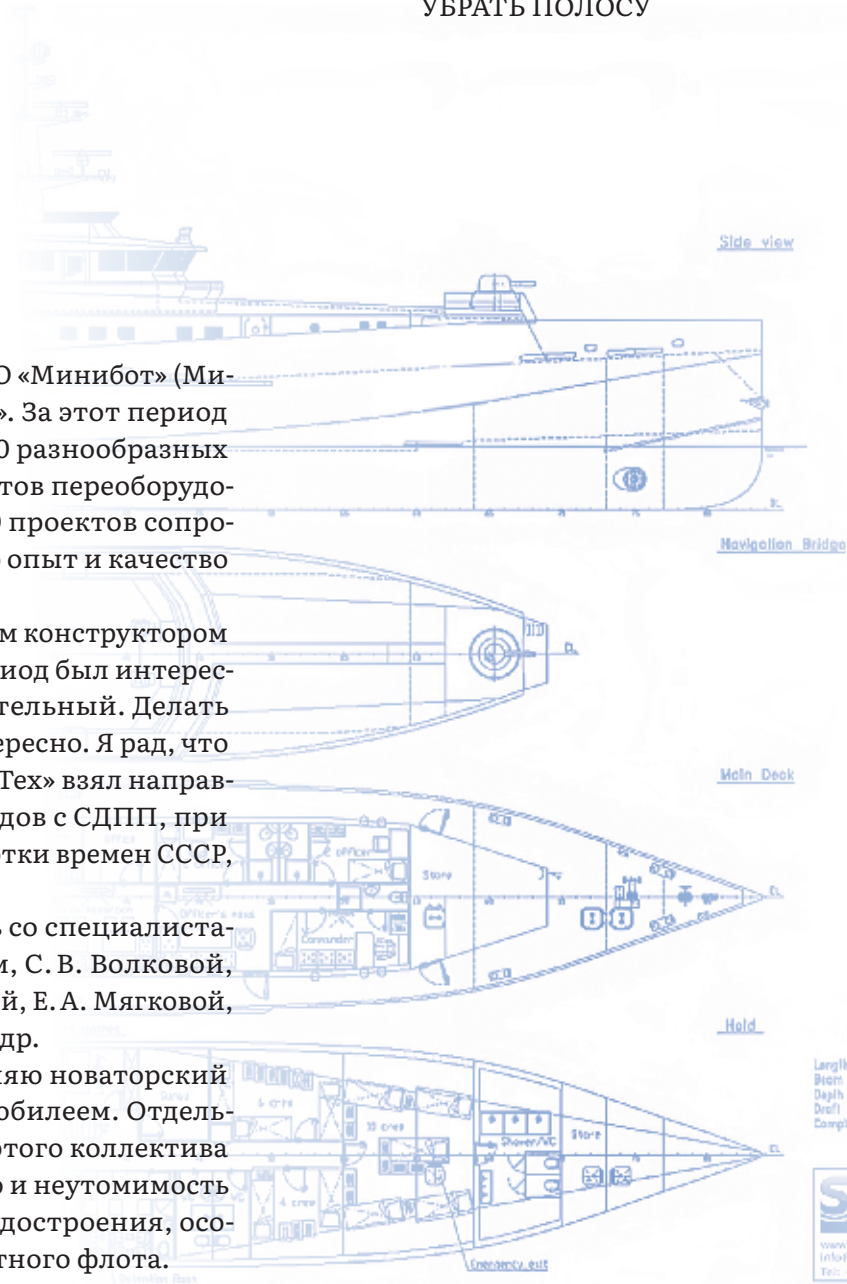
С 2000 по 2017 год трудился в ЗАО «Минибот» (Минибот-Техфлот), ГЦКБ «Речфлот». За этот период мною было разработано около 100 разнообразных проектов, как новых, так и проектов переоборудования и модернизации. Около 30 проектов сопровождал постройку, что повышало опыт и качество проектирования.

В «Си Тех» я проработал главным конструктором немного, всего 2 года. Но этот период был интересный, эмоциональный и познавательный. Делать что-то новое всегда сложно и интересно. Я рад, что П. В. Ежов в планах развития «Си Тех» взял направление по разработке проектов судов с СДПП, при этом, не используя старые разработки времен СССР, а создавая свое.

Мне было интересно работать со специалистами «Си Тех» — Н. А. Корнейчуком, С. В. Волковой, Н. Б. Колмогоровой, И. И. Котеревой, Е. А. Мягковой, Н. А. Тюляпкиным, Е. В. Тюпины и др.

С большим уважением поздравляю новаторский коллектив «Си Тех» с 25-летним юбилеем. Отдельно хочется поздравить шкипера этого коллектива П. В. Ежова, отметить его энергию и неутомимость в достижениях целей в области судостроения, особенно в области развития скоростного флота.

Так держать «Си Тех»!!!





## Головин Михаил Фридрихович

Владелец и руководитель компании  
VISAM A. S. (Норвегия)

«Си Тех»: 1998–2001 гг.

Образование: ННГУ им. Н. И. Лобачевского.  
Вычислительная математика и кибернетика. 1993 г.

Михаил Фридрихович начал свой трудовой путь, будучи студентом 4го курса института, в фирме «ТрансАл-КС», специализирующейся на программировании и компьютерном сервисе. Вместе с ним в этой же фирме работал П. В. Ежов.

С 1995 года Михаил трудился на Горьковском автозаводе на должности IT-администратора и программиста.

В 1998 году Михаил Фридрихович пришел в фирму «Си Тех», в первый день начала ее работы. Фирма была основана, как российско-норвежское предприятие. Офис до 2010 года находился в корпусе НИИ механики универа. Первые месяцы со дня образования в офи-

се работали 5 человек — М. Ф. Головин, П. В. Ежов, А. В. Алексанов, И. Ю. Чемборисов, С. А. Федотов. Разрабатывали САПР для судостроения и делали судовую РКД для норвежских заказчиков.

Известная нынче программа Sea Solution в те годы называлась АПИРС. Автор программы — Александр Валентинович Алексанов. Он разрабатывал АПИРС с группой приглашенных программистов. Изначально программа была создана под операционную систему DOS. Позднее А. В. Алексанов и М. Ф. Головин дорабатывали программу, адаптируя ее к Windows. А также работали над программой Sea Hydro. Светлана Викторовна Волкова, вскоре присоединившаяся к коллективу, работала на норвежских заказах и, по ходу дела, тестировала программы Sea Solution и Sea Hydro.

В 2001 году Эрик Киркемо пригласил Михаила Фридриховича работать в Норвегию, в фирму Steelcad Consultants A. S. С этого времени Михаил проживал в Норвегии и работал еще в разных фирмах по профилю Software Development.

В настоящее время Михаил Фридрихович имеет собственную фирму VISAM A. S., специализирующуюся на программировании (разработка программ под заказ), а также на анимации и визуализации. Проекты могут быть из любой сферы: от IT, маркетинга, строительства, финансов, искусственного интеллекта и до покраски судов (был и такой заказ).



**Гордеева Людмила  
Сергеевна**  
Инженер-конструктор

Образование: ГИИВТ. Кораблестроение. 1976 г.

«По специальности я кораблестроитель, всю свою трудовую деятельность связала с судостроением. Профессиональный опыт получала, работая на Липецком ССЗ (г. Котлас), в ЦКБ по СПК, «Технологии и Транспорт», КБ «Вымпел», «Вик Сандвик», «Вярт Силя».

Проектировала корпуса всех видов водоизмещающих судов, судов на подводных крыльях, экранопланов «Лунь» и «Амфистар».

В 2016 году пришла работать в КБ «Ситех», в корпусный отдел инженером-конструктором. Коллектив КБ дружный и высококвалифицированный, справляется с любой поставленной задачей».



**Горелова Анастасия  
Александровна**  
Техник

Образование: НПК им. А. П. Руднева. 2020 г.  
В наст. время — НГТУ им. Р. Е. Алексеева.

Трудовой путь Анастасия начала в 2020 году в электромеханическом отделе КБ «Ситех». Принимала участие в разработке грузопассажирского судна пр. NE-020.2 для Дальнего Востока, пассажирского СПК пр. 03830 и пассажирского катамарана на подводных крыльях пр. HSC150B. Занимается размещением электрооборудования в программе CADMATIC, разработкой кабельного журнала и схем соединений.



## **Гусев Александр Сергеевич** Инженер-конструктор

Образование: ВГУВТ. Кораблестроение и океанотехника.  
2021 г. В наст. время — магистратура

«В КБ «Ситех» я занимаюсь расчетами прочности: проверка катамарана на прочность и устойчивость, согласование размеров связей конструкции. Использую расчетные методики, включая МКЭ (метод конечных элементов).

В настоящее время обучаюсь в магистратуре. Тема моей дипломной работы — «Оптимизация крыльевого устройства судна пр. 03830». В работе следует проследить изменения в конструкции крыла (что и насколько лучше), добиться повышения прочности крыла, устойчивости, облегчения конструкции».



## **Егорова Марина Александровна** Ведущий инженер, 2006–2011

Образование: ГПИ им. А. А. Жданова.  
Судостроение и судоремонт. 1980 г.

«В настоящее время я работаю ведущим специалистом корпусного отдела группы компаний Р-ФЛОТ (ГЦКБ Речфлота).

Конструктором работаю 43 года. Профессия интересная, каждый новый проект — новый опыт, новые знания.

Годы работы в «Си Тех» вспоминаю с благодарностью. Считаю, что фирма всегда была и есть в лидерах судостроительной отрасли.

Желаю дальнейшего развития и процветания! Всем сотрудникам — много интересных проектов, здоровья, достойного материального вознаграждения за труд, мирного неба!»



## Ежов Петр Владимирович

### Руководитель ГК «Си Тех»

Образование: ГИИВТ. Кораблестроение. 1982 г.  
Инженер в третьем поколении.  
Народный университет. Дизайн. 1982 г.  
НГТУ. Программа MBA /Мастер делового администрирования. 2004 г.

П. В. Ежов: «Как будущий корабел на 4-м и 5-м курсах параллельно с обучением в институте я изучал промышленный дизайн, колористику, эргономику, рисунок и еще много полезных дисциплин, которые наряду с последующим изучением программирования, экономики, психологии и менеджмента помогли мне и в жизни, и в работе. Новые знания так перевернули мое сознание, что за два с половиной месяца до защиты диплома я пришел к своему научному руководителю, профессору М. Я. Алферьеву, и сказал: «Михаил Яковлевич, мы сделали плохой пароход. Я начинаю диплом заново». Он страшно рассердился.



Картошка

К-12. 1978 г.

За два месяца я полностью переделал дипломный проект «Создание пассажирского катамарана вместимостью 180 пассажиров для линии Москва — Горький (Кольцевая)». Мой проект включал инновационные решения, которые стали стандартами в речном судостроении в XXI веке. Своим дипломом я горжусь до сих пор. Спасибо нашим преподавателям, которые с 1-го курса твердили: настоящий инженер учится всю жизнь, а думает даже во сне.

С теплотой и признательностью вспоминаю имена ученых, признанных в российском судостроении: И. Н. Сиверцева, В. В. Давыдова, М. И. Волского, И. И. Трянина и других. На кафедре теории корабля под руководством профессора М. Я. Алферьева собралась команда преподавателей-профессионалов и исключительных красавиц: Л. М. Лебединская, И. И. Милова, С. В. Малова, О. Н. Суздальцева, Т. П. Микунчик. Все отличались женским обаянием





Кафедра теории корабля. 1978 год

и пользовались искренним уважением и любовью студентов за профессионализм, человеческие качества, справедливость. Наверное, не было во время нашей учебы преподавателя, к которому бы мы относились без уважения. Были те, над кем подшучивали, были те, кого слушали поменьше, но не было ни одного, кого бы мы не почитали.

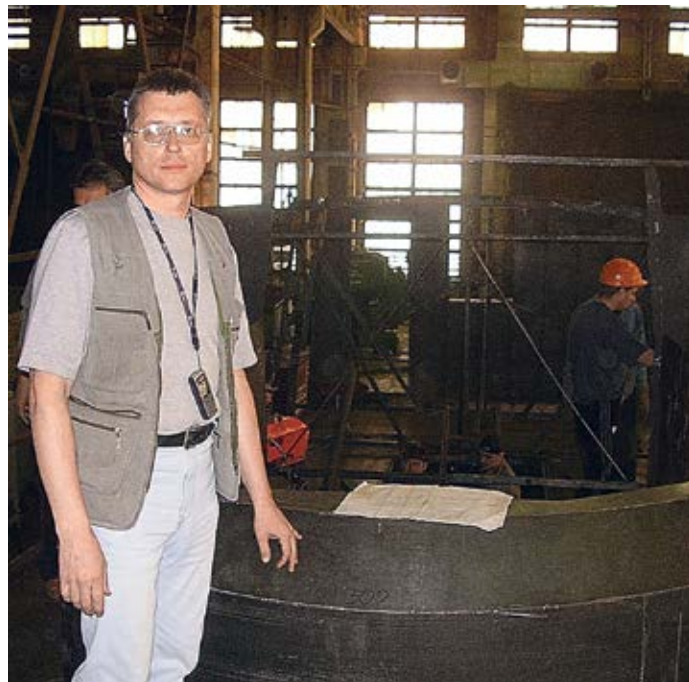
Профессор кафедры проектирования и технологии постройки судов ВГУВТа С. Н. Гирин вспоминает: «Я в то время был молодым преподавателем, в моей памяти Петр Ежов остался как один из способных студентов, чувствовалось его желание развиваться, познавать, наблюдалось его творческое мышление. А его лидерские способности проявлялись уже в студенческие годы — он занимал активную позицию. Приятно, что наши выпускники добиваются успехов в жизни».

Пролетели студенческие годы, остались только прекрасные воспоминания. Распределение вместе с супругой получили в ЦКБ по СПК. В эти годы в ЦКБ еще витал дух Доктора — Р. Е. Алексева. В ЦКБ я работал в отделе аэрогидродинамических компоновок (АГДК), где занимался исследованиями, связанными

с посадкой экранопланов в условиях отказа главных двигателей. Одной из основных задач отдела был выпуск АГДК и теоретических чертежей всех поверхностей (корпус, крылья) будущего изделия. Появилась тяга заменить рутинный труд машинным, дабы избавиться от нудной работы по согласованию теоретического чертежа, которая не нравилась мне еще с институтских времен.

Под началом моего шефа Биржишко Г. И., совместно с группой преподавателей и студентов политеха под руководством Васильева Д. Н. для АРМ СМ-4 и нового комплекса начали создавать софт для моделирования поверхностей и расчетов по статике корабля — систему «ПИРС».

Сейчас «потомки» этой работы — Sea Solution и Sea Hydro — используются не только в России, но и за рубежом.



Петр Ежов на палубе строящейся яхты «Бумер». ЗНТ, 2005 г.



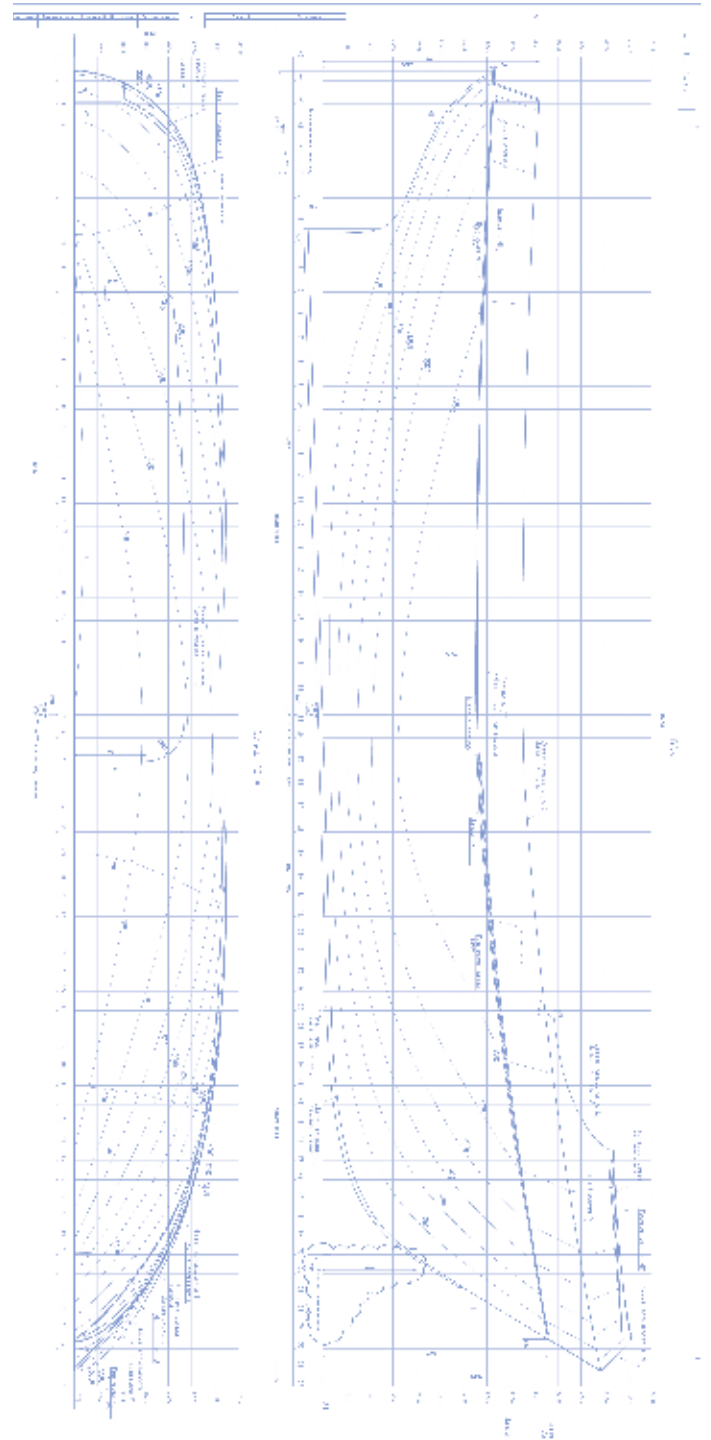
Гюнтер Межот (исп. директор ICARUS Marine) и Петр Ежов. 2022 г.

На волне перестроечной эйфории в 1990 году мы с коллегами организовали первую в СССР частную инжиниринговую компанию — «Транс-Ал», в дальнейшем «АКС-Инвест». По ряду причин в 1998 году мне пришлось оттуда уйти.

В 1998 году я получил приглашение от моего друга Александра Валентиновича Алексанова возглавить новую компанию. Придумали ей название — «Си Тех» (Sea Tech).

Компания была создана в непростое время, однако работа на скандинавский рынок позволила пройти кризисный период практически без потерь.

Остальное про «Си Тех» читайте в воспоминаниях членов нашей команды».





## **Иванов Василий Юрьевич** Главный конструктор СЭУ

Образование: ГПИ им. А. А. Жданова. Силовые энергетические установки. 1982 г.

Василий Юрьевич принимает участие во всех проектах КБ «Ситех». Мастер своего дела, судовые двигатели знает, как свои пять пальцев.

«После окончания института в 1982 году я 11 лет проработал в ЦКБ по СПК под руководством Мочалова Эрнеста Гавриловича, который работал в ЦКБ с 1949 года. С 2010 года работает в «Си Тех» главным специалистом по СЭУ.

Мой отец, Юрий Николаевич Иванов, проработал в ЦКБ по СПК с начала 60-х годов более 20 лет, участвовал в проектировании и строительстве первых СПК и экранопланов.

С детских лет мне было уже известно об Алексееве, Зайцеве и др. Сотрудники ЦКБ любили отдыхать на турбазе «Березка» на реке Троча, место для которой выбрал Алексеев, и которая располагалась недалеко от базы. Летом на велосипеде Алексеев с базы иногда приезжал на турбазу. В один из приездов Алексеев увидел играющих в бадминтон, одним из которых был Вася Иванов, и предложил сыграть с ним. Первую партию удалось выиграть мне, вторую выиграл Алексеев. На этом и разошлись. Этот момент остался в памяти на всю жизнь.

Что нравится в Ситех'е? То, что мы видим результат своей работы в готовых судах, а не только на бумаге».



Василий Иванов, Владимир Кирилычев. 2023 г.



## **Иконников Василий Вадимович**

**Замгендиректора – начальник КБ ПАО  
«Ярославский судостроительный завод»**

«Си Тех»: 2002–2003 гг.

Образование: НГТУ. Кораблестроение и океанотехника.  
Аспирантура «Проектирование судов»

«В «Си Тех» я пришел из ЦКБ «Лазурит», будучи инженером-конструктором II категории. На тот момент хотелось совершенствоваться, развиваться, изучать, работать над реальными проектами. И такой шанс мне представился в составе прогрессивного и современного коллектива под руководством Петра Владимировича Ежова.

В «Си Тех» удивляло и восхищало все: и процедура трудоустройства, и традиции, царившие в коллективе, и свобода действий, предоставляемая руководителем, и персональная забота о каждом сотруднике.

Несмотря на то, что в рядах «Си Тех» я проработал недолго, я всегда вспоминаю то время с огромным удовольствием и теплотой, поскольку внутри коллектива всегда присутствовала по-настоящему семейная атмосфера, и я благодарен судьбе, что имел возможность быть частью этой семьи.

Хотел бы пожелать «Си Тех» неиссякаемых идей, их свершений и воплощений и, конечно, наилучшего здоровья бессменному лидеру и вдохновителю Ежову Петру Владимировичу».



Рыбинская верфь. 2003 г.



## **Кильдюшов Сергей Александрович** Инженер-конструктор

Образование: НГТУ им. П. Е. Алексеева.  
Кораблестроение и океанотехника. 2017 г.

«С юности меня привлекала морская тематика, в частности парусные суда. Это в дальнейшем повлияло на выбор профессии. Будучи студентом магистратуры, был принят в общепроектный отдел КБ «Вымпел», где под руководством опытных специалистов набирался практических знаний в области гидродинамики и получил представление о полном цикле создания судна. Всегда с теплотой и благодарностью вспоминаю своих бывших коллег и наставников.

После нескольких лет работы в «Вымпеле» я почувствовал, что мне требуется смена обстановки.

Среди нижегородских конструкторских бюро целенаправленно решил попробовать трудоустроиться в «Си Тех», т. к. был вдохновлен видеоинтервью с гендиректором П. В. Ежовым, которое он дал журналу «Корабел». В нем подробно говорилось о компании, планах развития и привлечении новых сотрудников. Петр Владимирович рассказывал с энтузиазмом, убедительно, многое из его слов нашли у меня отклик. Хорошо все обдумав, я подал резюме и прошел собеседование, в результате чего был принят на работу. Под руководством Николая Анатольевича Корнейчука начал втягиваться в «текучку» по проектам, старался и стараюсь перенимать его знания и мудрость, постепенно вливался в коллектив.

В целом здесь сложился демократический стиль управления, это улучшает атмосферу общения, повышает мотивацию, обогащает компанию свежими мыслями. Также отмечу, что в «Си Тех» довольно много молодых специалистов, которым доверяют ответственные задания.

В июле 2023 будет три года, как я здесь работаю. За этот небольшой промежуток времени мне удалось поучаствовать в разработке нескольких сложных и в тоже время интересных проектов скоростных судов.

Я занимаюсь расчетами по теории корабля и гидродинамике, разработкой рабоче-конструкторской документации, в том числе крыльевых устройств, гребных винтов. Принимаю участие в сопровождении строительства судна на заводе. В рамках пр. 03830 столкнулся с необходимостью организовать работы по выпуску РКД по крыльевым устройствам. Понял, что владение организаторскими способностями не менее важно, чем владение конструкторскими навыками».



## Колмогоров Сергей Волеславович

Руководитель группы  
разработчиков ПО, 2008–2017

Образование: ГГУ им. Н. И. Лобачевского.  
Промышленно-экономический факультет. 1980 г.

«В жизни интересовался разными вещами, но самой большой любовью стало программирование, и это определило мой дальнейший профессиональный интерес.

В 1980 году я окончил университет и распределился в НИИ прикладной математики и кибернетики при ГГУ, где и проработал до 2008 года. Отдел, в котором я работал, занимался цифровой картографией. В то время это абсолютная экзотика, мало кто понимал, что из этого вырастет, и насколько востребована будет эта область знаний. Мы разрабо-

тали и внедрили на ряде предприятий, в том числе на ЦКП ВМФ (центральное картпроизводство) свои форматы данных, технологии сканирования карт (включая оборудование и ПО). По мере развития вычислительной техники перешли с ЕС ЭВМ и СМ ЭВМ на персональные компьютеры с переносом всех решений в новую среду. Со временем в эту сферу подтянулись и конкуренты, было интересно.

Однако всегда приходит время, когда появляется желание что-то изменить, заняться чем-то новым. Вот так и появилось в 2008 году решение перейти в команду Ситех'а. Это было несколько новая сфера деятельности, не столько разработка ПО, сколько скорее администрирование, поддержка пользователей, решение проблем с «железом» и т. д. На момент моего прихода «Си Тех» находился в стадии переезда с площадки университета на место своего нынешнего базирования в здании «Сириуса». Две площадки для поддержки — это непросто, однако вскоре долгожданный переезд произошел, а вместе с ним и расширение локальной сети, увеличение количества рабочих станций, расширение «зверинца» ПО.

Затем у меня появился коллега — Михаил Котерев. Вот тут-то стало веселее, мы принялись реорганизовывать локальную сеть, потихоньку «выбивать»



й bug

ольной резрез

Игорь Лысаков, Михаил Котерев, Сергей Колмогоров. 2013 г.

новую сетевую технику, новые компьютеры, попутно выводя в «запас» старые. Это был трудный процесс...

Затем был заключен договор о сотрудничестве с Nuras-CADMATIC, стало интереснее, появились новые задачи, в том числе общение с финско-голландской поддержкой, что поддержало мой скилл в английском, продолжилось развитие сети с переходом на гигабитный интерфейс. Под новые задачи нужна была новая техника, и так все помчалось по новому кругу...

И так все продолжалось до 2017 года, когда мне предложили вновь вернуться к истокам — к разработке ПО, на этот раз банковского...»

Верхняя палуба

Трм



## Колмогорова Наталья Борисовна Ведущий инженер

Образование: ГПИ им. А. А. Жданова.  
Судостроение и судоремонт. 1980 г.

«Я родилась в семье потомственных судостроителей. На заводе «Красное Сормово» и в ЦКБ по судам на подводных крыльях работали мои бабушка, оба деда, их братья, мои тети, дяди, родители.

Родители с 1960 года работали вместе с Ростиславом Евгеньевичем Алексеевым, в доме был культ этого великого человека. Поэтому, какую выбрать специальность в жизни, вопрос не стоял.

Преддипломную практику проходила в отделе прочности ЦКБ по СПК. Там же и познакомилась



Экраноплан пр.903 «Лунь». 1986 г. постр.



Хотя «Амфистар» сертифицирован, но, как говорится, нет предела совершенствованию. На стапеле инженеры-технологи и конструкторы продолжают творческую работу: (слева направо) П.Ю. Сергеев, А.С. Булах, Э.В. Шейкин, Н.Б. Колмогорова.

Журнал «Техника молодежи». Ноябрь-декабрь 1998 г.





Танкер «Президент Гейдар Алиев». 2004 г. постр.

лично с Алексеевым, о котором была наслышана с детства.

Распределилась после окончания института в отдел перспективного проектирования ЦКБ по СПК, где и проработала до 1993 года. Принимала участие в проектировании больших экранопланов «Орленок» и «Лунь», которые были воплощены в жизнь и эксплуатировались на Каспии. Удалось мне участвовать и в создании СПК «Антарес», «Колхида», их строительстве и обслуживании в Феодосии и Потти. Также проектировала экранопланы 2-го поколения, которые остались только на бумаге.

Затем работала в разных компаниях, принимала участие в изготовлении небольших экранопланов из композиционных материалов. Впервые побывала на крупном авиационном заводе в Подмоскowie, где выпекались крылья из углепластика в уникальных печах для нашего экраноплана «Амфистар».

Далее трудилась в компании «Морские нефтегазовые проекты». С интересом начала изучать новые программные продукты AUTOCAD, FORAN и NUPAS.

Из знаковых проектов, в которых принимала участие, работая в МНП (сейчас Волго-Каспийское ПКБ), были танкеры пр.19614, (построено на «Красном Сормове» 25 судов), и пр.19619 (головное судно «Президент Гейдар Алиев»). У последнего я просчитывала конструкцию всего корпуса корабля. Запомнилось, как мы, 3 девушки делали рабочую документацию на корму. Нас называли НЛО (Наташа, Лена, Оля). И после сдачи чертежей, каждое утро должны были начинать рабочий день в цеху, где наша корма (машинное отделение и ахтерпик) воплощались в железо. Опыт был незабываемый. В это время мы работали вместе с Сергеем Тихомировым, который занимался теорией корабля. Потом наши пути разошлись — он ушел в «Си Тех», а я, обучившись программе Nuras (с подачи нашего директора), в норвежскую фирму Vik-Sandvik (2008 год), преобразовавшуюся впоследствии в Wartsila-Russland.

Проектировала океанские газовозы, танкеры и сухогрузы, а также морские электростанции. Работала с норвежскими, немецкими, сингапурскими и китайскими заводами, а также в офисах Норвегии и Сербии.

С 2013 года работаю ведущим инженером в КБ «Ситех». Мои знания в программе Nuras пригодились, так как получила конкретное задание по проектированию крупной яхты, которая строилась в Турции. Из всех проектов, в которых я участвовала, этот, пожалуй, был самый интересный. Во-первых, я его делала практически одна, только на завершающем этапе мне дали помощника. Заказчик постоянно вносил что-то новое в проект: то бассейн наверху или фитнес-зал, то купальную площадку со сдвижными дверями



Норвегия. Около офиса Wartsila. 2012 г.

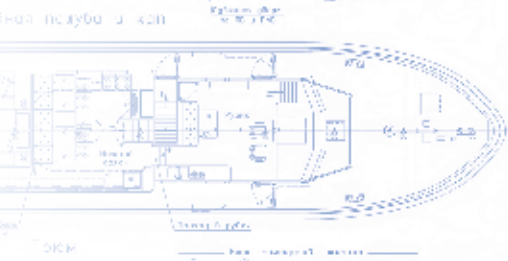
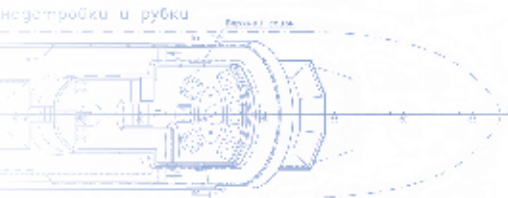
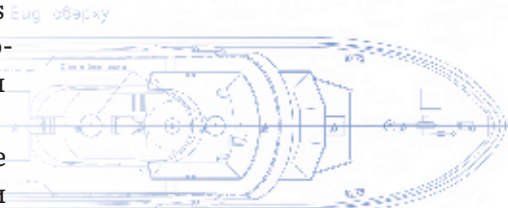
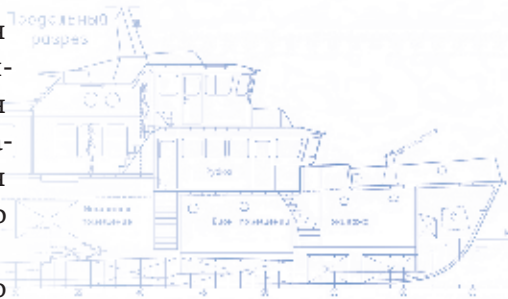
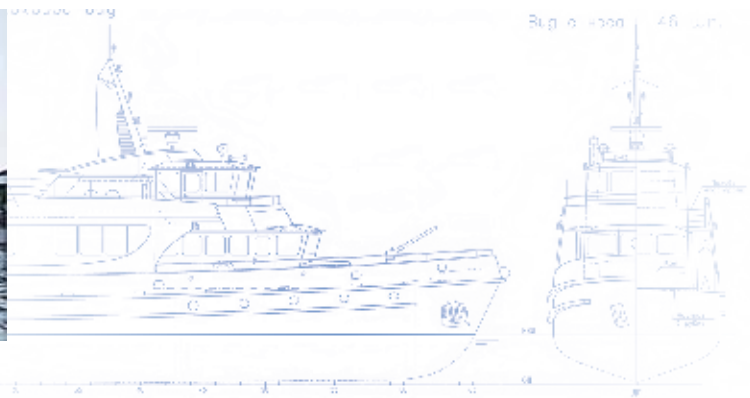


Яхта EUPHORIA, 2015 г. постр., Турция

из помещения лодок-скутеров. К тому же, верхняя часть была арочного типа из металла со стеклянными стенками. В общем, продумывали мы дизайн вместе со Светланой Волковой, которая занималась поверхностью корпуса судна. Кроме того, вся переписка велась на английском языке, что было неплохим опытом общения.

Для «Си Тех» это было первое судно, полностью спроектированное в голландской программе Nuras и с выданной из этой программы плазово-технологической документацией. Удалось пообщаться с создателями этой программы.

И вот уже почти десять лет я работаю в команде «Си Тех». Мне нравится создавать новые корабли и дарить людям красоту водного пространства».



Основные характеристики:

Скорость ВРП	30-32,0
Длина водоизмещения	31,9 м
Длина остовов	34 м
Длина надстройки	2,5 м
Высота Агрегата на шкворне	3,76 м
Фидельность ТЭ	2007740 м
Суммарная	2 7111



## Коняхин Валерий Михайлович

Главный конструктор, 2003–2006

Образование: ГПИ им. А. А. Жданова.

Кораблестроение. 1963 г.

В 1960 году Валерий Михайлович начал свой трудовой путь в ЦКБ по СПК, где он совмещал работу и учебу на вечернем отделении. Прошел путь от инженера до ведущего конструктора и заместителя главного конструктора.

Работая в ЦКБ, Валерий Михайлович был представителем технического сопровождения строительства судов на разных заводах Советского Союза. На Зеленодольском заводе сопровождал строительство «Метеоров». На заводах Гомеля и Батуми — строительство катеров на подводных крыльях типа «Волга» в экспортном исполнении. На Батумском ССЗ отвечал за строительство катера на ПК для Президента Ричарда Никсона. Участвовал в программах для Минобороны СССР. Занимался разработкой экологических тем, в том числе, о методах борьбы с выхлопными газами двигателей.

С 1991 года работал главным конструктором в «Трансал» (позднее «Акс-Инвест»). Проектировал катера на подводных крыльях. Под его руководством был разработан и построен на Нижегородском авиационном заводе разъездной катер «Сокол».

С 2003 по 2006 год — был главным конструктором «Си Тех». Занимался разработками технических заданий, программами испытаний, согласованием документации в Регистре и с санитарно-эпидемиологической службой.

Валерий Михайлович для многих — пример стойкого позитивного неунывающего человека, за плечами которого непростая жизнь. Давайте, все, кто его знает, пожелаем ему сил и здоровья. Ему сейчас это очень важно.



Катер «Сокол»





## **Корешков Игорь Викторович**

### **Инженер-конструктор**

Образование: НГТУ им. Р. Е. Алексеева.  
Кораблестроение и авиационная техника. 2014 г.

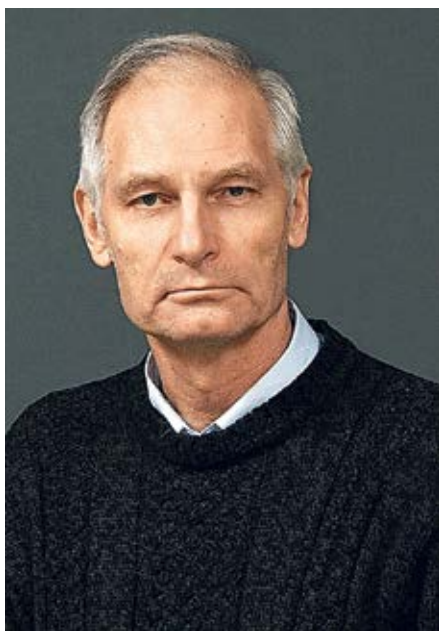
«В школьные годы увлекался стендовым моделизмом, особенно нравились модели кораблей и самолетов. Наверно, из-за этого и решил поступить на факультет кораблестроения, изучить строение корабля и узнать, как все устроено.

После университета устроился в корпусной отдел в ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева, где трудился над созданием нового экраноплана и судами на подводных крыльях.

В 2015 году был призван в армию. С 2016 работал инженером-конструктором в ЦКБ «Лазурит» в корпусном отделе, участвовал в модернизации подводной лодки и глубоководного спасательного аппарата.

С декабря 2022 года работаю в «Си Тех» в должности инженера-конструктора.

В свободное время увлекаюсь кожевенному делу. Изготавливаю изделия из кожи (сумки, кошельки, ремни, обувь). Так же увлекаюсь активными видами спорта и люблю путешествовать».



## Корнев Анатолий Юрьевич

### Инженер-конструктор

Образование: Николаевский  
кораблестроительный институт. 1979 г.

«По окончании института, по распределению, начал работать инженером-конструктором в Зеленодольском ПКБ, в отделе теории корабля и гидродинамики. Занимался вопросами ходкости, управляемости и мореходности надводных кораблей. Было много командировок на заводы-строители, на сдаточные базы.

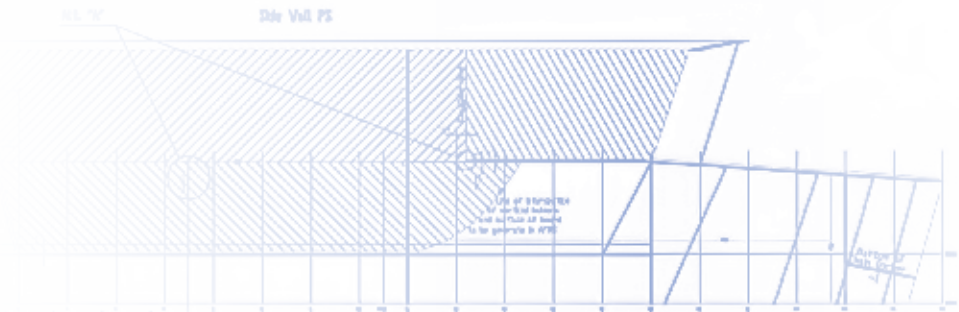
В 1984 году с семьей переехал в Горький. Переводом устроился работать ЦКБ «Вымпел», в отдел теории корабля. Здесь занимался теми же вопросами, но применительно к гражданским судам. Что-то примечательное в памяти не осталось. Плановая работа над проектами. Помню, что каждый год весной ездил в Васильсурск, на базу отдыха ЦКБ. Летом ездил в Заволжье на строительство опытового бас-

сейна. Ну а осенью — в подшефный колхоз, на уборку картошки и свеклы.

В 1988 году я устроился на работу на ГАЗ, в КБ ТУ. Бюро занималось проектированием сборочно-сварочной оснастки. На автозаводе в то время начались большие преобразования, строили автоматизированные конвейерные линии, оборудованные сварочными роботами. Оснастка для новых линий в корне отличалась от старой. Работы было много, новой и интересной. И еще важный момент. На заводе начали широко использовать компьютеры во всех сферах. Здесь я начал изучать железо и прикладные программы. На автозаводе проработал 11 лет».

С 1999 по 2007 годы Анатолий Юрьевич работал в разных ООО: в «Автоснабсервис» логистом-программистом, в «Айболите» инженером-конструктором мебели, в «Находке» замом начальника мебельного производства, в ПКП «Премьера» инженером-конструктором мебели. Но желание вернуться в судостроение не покидало.

«В 2007–2012 работал в ЗАО «Сормовские судостроительные мастерские». Начинал инженером-конструктором. И опять столкнулся с мебелью, только теперь с судовой. К счастью вскоре появился заказчик на речной катер с водометным двигателем. И я с удовольствием перебрался в цех, где и занялся его постройкой. За 5 лет работы в «ССМ» я принял участие в постройке двух катеров с водометом, катера с винтом и модернизации катера на подводных крыльях.

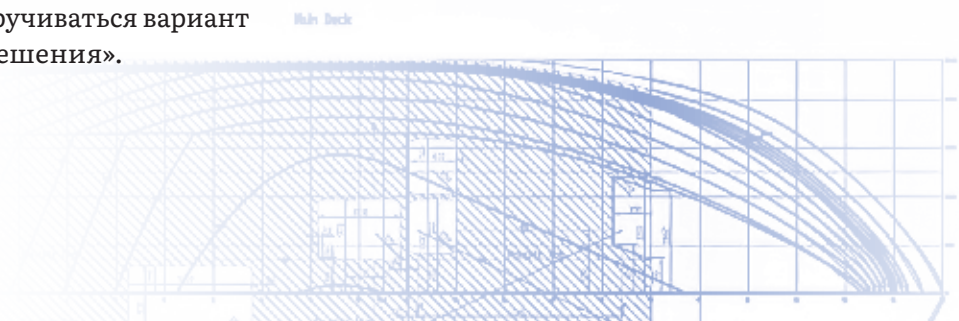
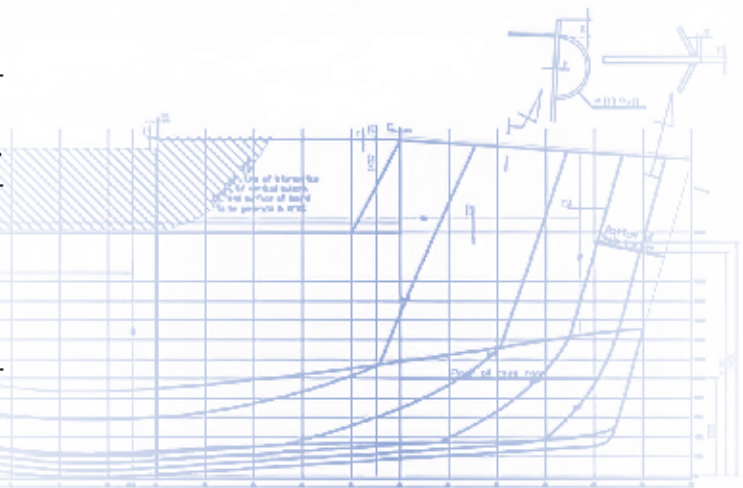
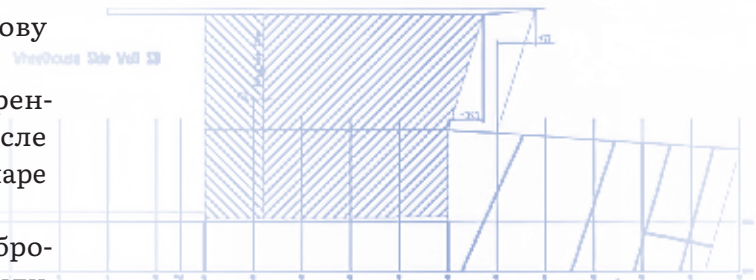


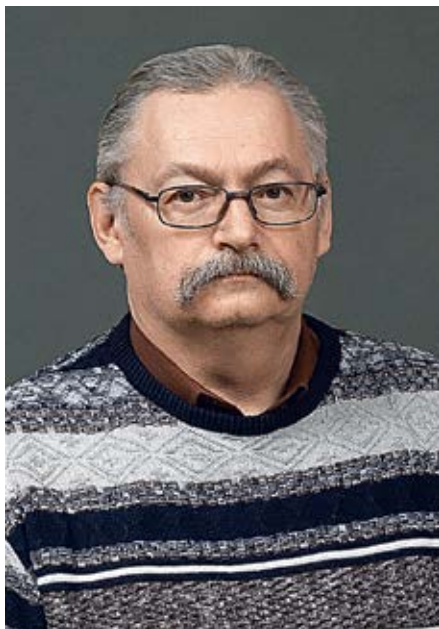
В 2012 году я пришел в «Си Тех» к П. В. Ежову и сказал, что хочу работать здесь.

Петр Владимирович подвел меня к Бондаренко А. А. и познакомил сначала с ним. Ну а после познакомил с Курниковым М. Н., с которым в паре мне предстояло работать.

Люди в конторе оказались спокойным, доброжелательными. Если подойдешь с вопросом или какой просьбой, не отказывали. Так постепенно начал втягиваться в нормальный творческий процесс. Со временем номенклатура решаемых мною вопросов шагнула далеко за рамки дельных вещей. Мне приходилось проектировать фундаменты, цистерны, мачты; установку лага и эхолота, дверей и иллюминаторов, напольных покрытий и зашивки помещений. И еще много и много чего.

И как-то незаметно пролетело 11 лет. И мне уже за семьдесят. Все школьные и институтские друзья-товарищи твердят — хватит работать, пора на пенсию, отдыхай. Но каждое утро ноги сами несут меня за рабочий стол, где лежит очередной проект. И в голове начинает прокручиваться вариант очередного конструкторского решения».





## Корнейчук Николай Анатольевич

### Технический директор, старший консультант

Образование: Ленинградский кораблестроительный институт. Управляемость судна и автоматизация судовождения. 1981 г.

«После окончания института я работал:

— Ленинградское адмиралтейское объединение, инженер-конструктор;

— Нижегородский филиал ЦНИИ им. акад. А. Н. Крылова — инженер-испытатель и далее до старшего научного сотрудника;

— Заволжский моторный завод, инженер-электроник (на самом деле — программист);

— Чкаловская судовой верфь, инженер-конструктор. На фирме с мая 2000 года.

С тех пор прошло уже 23 года. Из тех, кого застал тогда на рабочих местах, в Ситех'е остались Ежов Петр Владимирович, Волкова Светлана Викторовна и я. И чуть позже пришла Наталья Алек-

сандровна Мызина, тогда юная перепуганная выпускница.

Примерно понятно, почему остался Ежов. Почему осталась Светлана Викторовна, расскажет она сама. Почему я задержался на фирме так долго?

Потому что мне здесь понравилось.

Во-первых, я нашел здесь приложение всем своим инженерным интересам. Программированию, расчетам прочности и гидромеханики и вообще, чем только на фирме я не занимался, особенно, пока она была маленькой.

Во-вторых, это были реально передовые цифровые технологии, чего в России тогда почти не было.

В-третьих, это (реверанс в сторону Ежова П. В.) была реально динамичная фирма, ищущая новые пути для развития. Здоровый уровень авантюризма не позволял застаиваться крови в жилах, заставлял постоянно искать новые решения и выпутываться из постоянно возникавших проблем.

В-четвертых, тогда реально платили зарплату. Потом, конечно, было по всякому, но я уже втянулся.

В-пятых — отношение к персоналу. Никогда не было «не нравится — уходи». Если у человека были проблемы, руководство фирмы всегда старалось помочь их решить по мере возможности.

Ну, и так далее.

На фирме занимал должности от инженера-конструктора до технического директора. В настоящее время, в силу возраста, имею должность старший консультант.



Всякое было)). Офис в универе, 2005 г

За время работы на фирме разработал программы EBrus и RodsFem, дорабатывал и сопровождал программу SeaHydro, также разработал ряд утилит для внутреннего употребления на фирме.

Разработал технологический процесс и инструментарий выпуска карт раскрыя.

Производил работы по расчету прочности, статки корабля и ходкости ряда проектов.

В настоящее время являюсь научным руководителем в удаленном подразделении ООО «Си Тех» в Санкт-Петербурге, курирую молодых специалистов в области прочности судна, гидромеханики, программирования.

Из воспоминаний лучше всего запомнилось следующее.

В самом начале, когда мы еще были российско-норвежским совместным предприятием, нас, кроме директора, было пять или шесть человек. Все сидели в одной комнате, и в уголочке скромно стоял факс. Иногда факс начинал работать и из него выползал

платежный документ. И все вздыхали облегченно: зарплата будет. Заработали. Но, чтобы заработать, надо было в срок (в срок, Карл!) сдать блок. И, бывало, приходилось сидеть допоздна. Были случаи, когда домой возвращались в 2–3 часа ночи.

Вот».



Н. А. Корнейчук, 2005 г.





## Котерев Михаил Германович

### Системный администратор

Образование: НГТУ им. Р. Е. Алексеева. Компьютерные технологии в проектировании и производстве. 2011 г.

Гендиректор ООО «КБ «Ситех» Н. А. Мызина: «В 2011 году после окончания НГТУ в «Си Тех» был принят на работу системным администратором Михаил Котерев. В соответствии с должностью на него возложены серьезные обязанности. Михаил Германович своевременно следит за исправностью всего оборудования, контролирует связь с интернетом и коммуникативные средства на всех площадках (Нижний Новгород, Городец, Санкт-Петербург). Именно от него зависит стабильность работы компании».

С. В. Колмогоров: «Когда у меня появился коллега Михаил Котерев, тут-то стало веселее, мы принялись реорганизовывать локальную сеть, потихоньку «выбивать» новую сетевую технику, новые компьютеры, попутно выводя в «запас» старые. Это был трудный процесс».

С 2017 года Михаил — наш главный и единственный сисадмин. Он ответственный человек, работает на совесть, что бы мы без него делали...



## Котерева Ирина Игоревна

Главный конструктор корпусного  
отдела, 2000–2021

Образование: ГПИ им А. А. Жданова.  
Судостроение и судоремонт. 1982 г.

Котерева Ирина Игоревна — легендарная труженица «Си Тех». Годы ее работы можно, наверно, умножить на два, принимая во внимание то количество РКД, что прошло через ее руки; выявленных контрагентских ошибок; заводских ТО, которые были рады с ней работать; обученных молодых специалистов; поздних вечеров и суббот, отданных работе.

И. И. Котерева: «В 1982–1993 г. я работала в ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева в корпусном отделе. Выполняла чертежи для носовой оконечности экранопланов «Лунь», «Спасатель», чертежи корпуса СПК «Полесье» и др. Ездил в командировки в Потти, Феодосию, Гомель по проектам СПК. В ЦКБ, в груп-

пе главного конструктора меня выбрали крестной мамой для экраноплана «Лунь», но мне пришлось отказаться, так как в это время у меня была путевка на конный поход по Алтаю.

В 1993–2000 г. работала в ЗАО «Технологии и транспорт». Проектировали и строили пассажирские малые экранопланы пр. «Амфистар». Крылья на первые 3 экраноплана делали на авиационном заводе в Луховицах из углепластика. Ездили туда в командировки. Строили экранопланы на базе ЦКБ по СПК под Чкаловском.

По приглашению П. В. Ежова в 2000–2021 гг. работала в ООО «Си Тех». Когда пришла в «Си Тех», там работали всего 10 человек: генеральный директор П. В. Ежов, программисты Игорь Чемборисов, Сергей Федотов и Михаил Головин (они впоследствии уехали в Норвегию), конструкторы Валерий Савельев, Андрей Мольков, Светлана Волкова, Николай Корнейчук, Вера Гальцова, Александр Алексанов (соучредитель фирмы, живет в Норвегии). В следующем году пришли Александр Коваленко (технолог с Навашинской судовой верфи) и несколько молодых сотрудников: С. Семенов, А. Селецкий, Т. Парушева, В. Иконников. В 2004 году — С. Солодова, А. Овцес и др. И несколько лет мы работали небольшим коллективом в 20 человек. Были очень дружны, все вместе обедали, пили чай, справляли дни рождения праздники и дни фирмы. Я и Наталья Мызина каждому на день рождения сочиняли шуточные стихи или сценки, дарили шуточные подарки. И не шуточные подарки тоже, конечно, были.

Работали в первые годы с заказчиками из Норвегии, Польши, Голландии. По чертежам заказчиков делали объемные (3D) подетальные модели листового и профильного набора, наружной обшивки (НО). В присланные чертежи добавляли информацию по припускам, стыки и пазы НО, позиции деталей, выпускали отчетную документацию, карты раскроя и управляющие программы для резки металла.

Модели листов НО выполнялись в программе Sea Solution (авт. А. Алексанов), а набор моделировали в программе K3-Ship нижегородской фирмы «ГеоС». Работали мы с ними в одном зда-

нии, что было очень удобно для решения срочных вопросов. Раскрой деталей в то время приходилось делать практически вручную, основную часть работы с картами выполнял А. Коваленко, но в аврал приходилось подключаться всем коллективом.

Сроки по выдаче документации были очень жесткими. Поэтому нередко работали до поздна (до 9, 10 часов вечера). Как-то засиделись до часа ночи, чтобы отправить документы очередного блока до 12 ночи по норвежскому времени. Домашние оборвали телефоны. Сормовичей по домам развозил П. В. Ежов, а другие получили денежку на такси.

Но эти неудобства компенсировались вовремя выдававшимися и относительно неплохими в то время зарплатами (чего не было на предыдущих работах в те годы) и дружелюбной обстановкой на фирме.

Первоначально я работала «на подхвате», представляла позиции и стыки деталей в чертежах, так как программ K3 и SeaSolution, конечно же, не знала. Одновременно меня начали обучать ра-



Поход по Алтаю. 1985 г.

ботать в программе SeaSolution (для НО). Спасибо Свете Волковой и Андрею Молькову — научили хорошо. Вскоре сама начала строить поверхности корпусов и моделировать листы НО. Через некоторое время вместе с выполнением обшивки мне стали давать вести проекты.

От работы с норвежскими заказами у меня осталось впечатление, что их чертежи практически не имели ошибок. Но страшно было от того, что отправленный нами сегодня раскрой, завтра у них уже шел в работу и был порезан. А вдруг мы проглядели свою ошибку... Но такое у нас редко случалось, старались не ошибаться.

Ведь, в отличие от работы в прежних фирмах, у нас тогда каждый сам и делал, и проверял свою работу.

В Польше с нами работали Зигмунт Хорен (Zigmune Choren) и его зам Кшиштоф Лисецки (Krzysztof Lisecki) по пр. OSRV, SCV64 и другим. Всю переписку по проектам я вела с Кшиштофом. Общались с ним на русском языке. Очень приятно было с ним работать. Человек спокойный, вежливый, общался с нами с уважением. Из всех проектов особенно запомнились три: SCV64 (настоящий парусник!), небольшой теплоходик FR120 и надстройка большого пассажирского лайнера (для Германии).

Парусник SCV-64 запомнился проблемами в построении модели корпуса в носу в районе притыкания бушприта к корпусу и трудной конструкцией кормовой аппарели. В носовой части я никак не могла построить поверхность по польским данным. Промучилась целый день, звала на помощь Свету Волкову и Петра Ежова, но все равно поверхность не получалась. Не поверите — решение мне при-

снилось ночью! Утром пришла на работу, построила, как приснилось, отправила на согласование Кшиштофу.

Небольшой теплоходик пр. FR120 (плавающий ресторан) запомнился тем, что присланный проект был на польском языке. Пришлось просить перевод текстовых документов хотя бы на английский, а чертежи читала с польским словарем. Судно построено и успешно эксплуатируется на реке Нил (Египет).

В чертежах надстройки большого пассажирского судна для немцев было столько ошибок! Делали чертежи вчерашние студенты. Про все обнаруженные ляпы я писала Кшиштофу с предложениями по исправлению. После окончания работ Кшиштоф запросил у нас все сечения и виды из наших моделей, чтобы выпустить новые чертежи.

В 2003 г. по пр. N20 (моторная яхта) нами впервые был выполнен технорабочий проект и согласование с РРР. Я, кроме чертежей, делала для него предварительный расчет связей. В методичке для расчетов, которую дал мне Корнейчук Николай, нашла 6 опечаток в формулах, сказала об этом Николаю. Он написал издателям методички и получил благодарность от них.

Потом среди наших проектов были и другие яхты, плавающий дом, буксиры, траулеры, катамараны, док (для Азербайджана), причал (для Казахстана), «водо-



Парусник SCV-64 «Бегущая по волнам», 2010 г. постр.



Кшиштоф Лисецки и Зигмунт Хорен



Теплоход пр. FR120, 2006 г. постр.



Моторная яхта пр. N20, 2005 г. постр.

лаз», СВП и, наконец, СПК. Только экранопланы еще не делали.

В 2000-х годах на наших российских заводах стали строить сухогрузы, контейнеровозы, баржи и танкеры по заказу голландцев. Первый такой заказ, баржа типа «Европа-II», был в 2004 году. Мы делали рабочую документацию по класс-проекту голландцев. Строили баржу на заводе «Нижегородский теплоход», г. Бор. Не обошлось без казусов. Чертежи класс-проекта к нам шли через завод. И почему-то до нас дошли не все чертежи с ревизиями. Поэтому не все изменения были учтены на судне. К тому же на заводе было тяжело с английским языком. В результате на комингсе трюма, покрашенном в черный цвет, было написано слово «yellow» — желтый, а на самом деле надо было покрасить в желтый цвет. Большого скандала не было, но на следующий заказ голландцы по договору выслали нам чертежи напрямую, а не через завод.

Первый заказ, с которого началось наше сотрудничество еще с одной польской фирмой — МК Marine в 2006 году, был контейнеровоз пр. PT-164. Представителем фирмы был Мирослав Ковальски. Мирек хорошо знал русский язык, писал без ошибок даже в запятых. А еще знал голландский, немецкий и английский языки. Работать с ним, как и с Кшиштофом, тоже было приятно. При строительстве головного судна

заводом по неопытности были допущены ошибки (раньше они занимались только судоремонтом). В результате заказчик наложил на завод штраф. На следующие заказы этого проекта (их было 12) ошибки учли. При работе со 2-ым заказом на завод пришел очень грамотный и опытный специалист Федор Васильевич Дерябин со своей бригадой сборщиков из Северодвинска. В техотделе завода были хорошие специалисты, но опыта в строительстве таких судов не хватало. С опытом Дерябина дело пошло хорошо. И завод успешно продолжал строить суда.

В чертежах класс-проекта RT164 было много ошибок, про которые мне приходилось писать Миреку и согласовывать с ним эскизы с исправлением их ошибок. Когда число ревизий достигло буквы Е, Мирослав



О. Шляпникова (Борский ТО) и И. Котерева на спуске танкера пр. РТ 212, 2010 г.

мне позвонил и сказал, что ревизии больше присылать не будет, а внесет все исправления в конце работы, и пошутил, что иначе ему алфавита не хватит. И еще сказал: «Ирина, ты так много присылаешь замечаний и вопросов. Вот в Китае делают подобный заказ совсем без вопросов». Месяца через два, когда я ему звонила с очередными вопросами, он сказал, что перезвонит, так как сейчас у него «в Китае такие проблемы, такие проблемы! (дословно). Надстройка в корпус не входит». А ведь в нашем проекте тоже были ошибки в размерах надстройки, которые мы вовремя исправили. Я всегда работала по принципу: лучше лишний раз задать вопрос, чтобы убрать сомнения, пусть даже вопрос покажется глупым, чем сделать



И. Котерева и М. Ковальски на встрече с голландцами



Мирослав Ковальски (в центре) с заводчанами



Спуск сухогруза пр. РТ164, 2006 г.



Ирина Котерева и Надежда Анисимова на спуске



Спуск блока дока пр.28140, 2012 г.



СВП «Пардус» пр.23320, 2015 г.

с ошибками. В конце работ Мирек по телефону сказал, что уволил конструктора, который делал чертежи носовой оконечности.

По проектам Мирослава Ковальски суда строили на судостроительных заводах в городах Бор, Чкаловск, Городец, Кострома и за пределами РФ. Заказчиками судов (контейнеровозов, сухогрузов) были голландцы, класс-проекты делала польская фирма Мирослава, мы, россияне, делали рабочую документацию, строили на наших заводах. Вот такая была дружба народов...

Федор Васильевич Дерябин через несколько лет перешел на Городецкий ССЗ, потом на Сосновский судостроительный завод. Мы и там продолжали с ним работать.

Много лет мы работали по класс-проектам конструкторского бюро «МИБ». Делали рабочую документацию для танкеров, сухогрузов, контейнеровозов, химовозов. Строили эти заказы на заводах в Навашино, «Красное Сормово» и др. По договору с ВКПКБ мы принимали участие в разработке РКД надстройки большого пассажирского лайнера пр. МРС300. Строили лайнер на заводе «Лотос» под Астраханью. До МРС300 мы уже работали с ВКПКБ (з-д «Красное Сормово»). Делали РКД, ПТД и раскрой для трех носовых блоков сухогруза RSD32M. Сроки были очень сжатые. Работали на износ, но успели! В цехе, где собирали корпус, были удивлены сроками и качеством работы. Как мне сказали на оперативке на заводе: «Укладывали



Весло в подарок на ДР Петру Ежову, чтобы грести в верном направлении

листы обшивки, ставили детали и все подошло друг к другу без проблем! Ничего не пришлось подрезать или наставлять». В этом не только заслуга наших сотрудников, но и наших программ SeaSolution и K3-Ship. Очень понятная и удобная для работы документация выходила из этих программ. После окончания работ с нашими блоками мне позвонил начальник производства и выразил нам благодарность за хорошую работу.

От Морского инженерного бюро в первые годы руководил проектами Николай Автутов. С ним у меня тоже сложились очень хорошие отношения. Человек умный, грамотный, вежливый, безотказный. Я могла обратиться к нему с любым вопросом, никогда не отмахивался, всегда отвечал. Потом он пошел на повышение и вместо него с нами стал работать Валерий Тонюк.

Самый крупный проект нашей фирмы, который от эскизного до рабочего проекта делали мы сами — это док для Азербайджана. Строили его на Городецком судостроительном заводе. Генеральным директором завода тогда был Игорь Витальевич Якименко. От техотдела с нами работали Анатолий



Ирина Котерева и Александр Коваленко. Офис в универе

Ганичев и Ирина Бабич. Это был уже не первый заказ, на котором мы работали вместе.

Расчет прочности дока под руководством Корнейчука Николай делал Игорь Лысаков. Работал грамотно, надежно. Был бы хорошим специалистом по расчетам, но по семейным обстоятельствам ему пришлось от нас уйти и найти работу ближе к дому. Мне было очень жаль...

Еще один интересный проект, для которого Игорь Лысаков делал расчеты — СВП «Пардус». Проектант — ЦКБ «Нептун». Мы работали с главным конструктором Александром Сергеевичем Кудрявцевым, начали с рабочей документации на алюминиевый корпус, а по факту стали соавторами проекта и разработчиками документации для Регистра по разделу корпус. Надстройку делали из стеклопластика в ЮАР, фирма Icarus Marine. Строилось СВП на одном из заводов в Санкт-Петербурге, куда и пришлось ездить в командировку. В «Нептуне» остались довольны нашей работой, А. С. Кудрявцев прислал нам с Игорем персональные благодарности.

С увеличением количества заказов и их разнообразия, тех, кто работал в «Си Тех» изначально,



Вера Гальцова, Наталья Мызина, Василий Иконников, Ирина Котерева. 2002 г.

стало не хватать для всех работ. К нам стали приходиться новые специалисты не только по корпусу, но и по остальным направлениям: по механике, системам, электрике, дельным вещам и пр. Многие из них до сих пор работают в «Си Тех»: Е. А. Мягкова, О. И. Ежов, С. Б. Матвеев, Д. А. Фадеев, Н. Г. Вахмина, Ю. Н. Павлов, В. Ю. Иванов, Э. В. Сазонова, А. А. Бондаренко, В. Ю. Крыночкин, Д. Б. Соколов, М. С. Фролова, М. П. Обдаленкова и др. Из тех, кто уволился, было очень жаль расставаться с Алексеем Овцесом, очень умный парень, все схватывал налету. Жалко было расставаться с Андреем Мольковым, Валерием Савельевым, Татьяной Парушевой, Аней и Сашей Чередниковыми, Верой Гальцовой, Викой Рычаговой, Игорем Лысаковым, Любой Масловой, Катей Габиной, Юлей Башковой, Данилой Широковым.

С болью вспоминаю рано ушедших Розу Анатольевну Кочегуру и Сергея Владимировича Тихомирова (был гл. конструктором, вел проекты в целом). Роза работала в моей корпусной группе конструктором, делала модели набора в K3-Ship и в Nuras. К работе всегда относилась ответственно, переживала, если что-то не получалось. В общении приятная, спо-



Татьяна Парушева, Петр Ежов, Ирина Котерева. 2005 г.

койная, веселая, ни с кем не конфликтовала. Если у нас был аврал, всегда оставалась по вечерам или выходила по субботам. Сергей был не только очень хорошим специалистом, но и таким же ненормальным трудоголиком, как и я. Сидели с ним до позднего вечера на работе. С Сергеем можно было поговорить по любому вопросу, никогда не отмахивался, что ему некогда, несмотря на постоянную занятость. Сергей никогда ни на ком не срывался, все держал в себе, а нервы трепки у него, как у ведущего всего проекта, хватало. Вероятно, это и сказалось на его сердце...

Есть у нас и другие главные конструкторы-трудоголики — А. А. Бондаренко и В. Ю. Крыночкин. За работу переживают, могут работать в выходные и праздники. А из отделов самый трудоголичный у нас, как мне кажется, это отдел корпусников. Бывало даже так, что еще договор в процессе подписания, а мы уже должны начать корпус делать. Сроки всегда давались очень сжатые, и нам приходилось работать в большом напряжении. Зачастую параллельно шли 2-3 проекта. Может поэтому везде в корпусных отделах и в КБ, и на заводах работают почти одни только женщины, как наиболее выноси-



вые представители человечества. Мужчины, появляясь в корпусном отделе, вскоре увольнялись. Не выдерживали нагрузок. Среди корпусниц, которые сейчас работают у нас, выделю Марину Фролову и Елену Мягкову. У Мягковой Е. опыт уже довольно большой, готовила ее себе на замену. Марина из молодых сотрудников, умная, внимательная, легко обучаемая, освоила доп. функции в Nuras (что позволяет не обращаться в поддержку при выполнении настроек проекта, введения типовых узлов, типоразмеров листов и профилей и т. д.). Из молодых сотрудников также хорошо зарекомендовал себя

Роман Простотин. Он уже сам ведет проекты, хоть и работает не так давно. Также нравилось работать с Николаем Тюляпкиным и Сергеем Кильдюшовым.

Из серии «забавных случаев». Строили на Окской судоверфи лоцманские катера нашего проекта ST23WI. Корма была сложная, с выходом газовыхлопа на транце. Обводы кормы долго утрясали и когда корпуса трех катеров были построены, заказчик решил удлинить корму! Частично отрезанную корму использовали, а часть по моим эскизам делали заново и соединяли все это на стапеле...

Есть у нас еще один трудоголик — это наш шеф-дизайнер Ирина Бурмистрова. Дизайн почти всех наших яхт и судов — это ее произведение. Переживает за каждую линию, за каждый изгиб форм, за каждый дизайнерский размер. А мы порой головы ломали, как эту красоту в металле выполнить.

С уважением отношусь к нашему, как мы его называли, раскройщику, Олегу Ежову. По образованию совсем не технар — закончил исторический факультет. Немного замкнут, но с юмором, если



Ежов Олег Игоревич

его разговорить. Когда он к нам пришел, его посадили за раскрой листовых деталей. Парень умный, программу освоил быстро. В первое время мне приходилось помогать ему раскладывать детали с минимальными остатками металла. Иногда сама переключалась и показывала ему, как надо. В результате он так хорошо научился, что равных ему сейчас нет. Принимала его раскрой практически без замечаний.

За 21 год (без 1 месяца) моей работы в «Си Тех» было всякое: и хорошее, и плохое. Когда работали с иностранными заказчиками, с зарплатами было относительно

хорошо. Но очень строго было со сроками и качеством работ. Когда стали работать с нашими заводами, при необходимости можно было как-то договориться о сдвиге сроков, если были уважительные причины. Но появились проблемы с зарплатами. К чести нашего руководства, когда заводы вернули старые долги, долги по нашим з/п нам были возвращены.

И самая большая заслуга Петра Владимировича Ежова — это то, что мы никогда не сидели без работы. В то время, когда другие фирмы закрывались, у нас всегда было минимум 2–3 проекта в работе. У него просто талант находить и заполучать заказы. Конечно, не стоит умалять и хорошую работу наших сотрудников, которые создали фирме добрую славу. Это тоже имело значение при выборе заводами и авторами класс-проектов исполнителей рабочей документации.

Со всеми представителями заводов у меня всегда складывались хорошие, доверительные отношения. Я всегда старалась выяснить все вопросы до выдачи документации, чтобы не было проблем при работе



День фирмы, 2015 г.



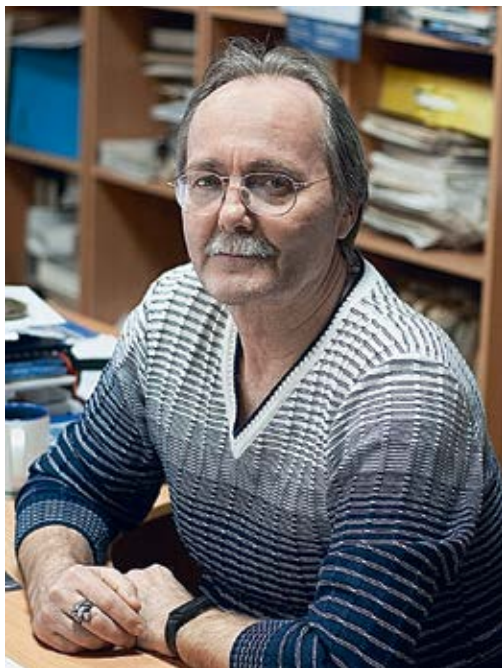
День фирмы, 2016 г.

с ней в техотделах и цехах заводов. В ответ получала тоже отношение с пониманием, на все вопросы отвечали. Вместе согласовывали какие-то сложные моменты в работе, в основном это удавалось. Бывало даже так, что проекты давались нам с условием, что корпус будет вести Котерева, а не кто-то другой (так говорили Якименко И.В, Дерябин Ф. В.).

Как ведущей по корпусной части проектов мне приходилось общаться и решать вопросы по корпусу с заказчиками, проектантами класс-проектов, ТО заводов, контрагентами, которые помогали нам в разработке РКД корпуса, занималась проверкой и частично правкой чертежей, моделей и ПТД. Если проект разрабатывался нашей фирмой, делала чертежи для согласования конструкции в Регистрах. В случае аврала приходилось работать и конструктором — делать детальные модели в Nuras и SeaSolution, выпускать чертежи, СП и ПТД на отдельные секции корпуса.

За время работы в «Си Тех» мне несколько раз предлагали перейти в другие места — в техотделы двух заводов, в корпусный отдел ЦКБ по СПК, в техотдел ВКПКБ, начальником КО в ВКПКБ, в российский офис фирмы Vik-Sandvik. Однажды даже Алексанов предложил мне приехать работать к ним в Норвегию (предложил по скайпу в присутствии Ежова П. В., на что получил от него фразу: «Забудь про Ирину», дословно, до сих пор помню). Но я так никуда и не перешла и, как преданный пес, была верна «Си Тех» 21 год. Далекое не всегда лучше там, где нас нет...

В заключение поздравляю всех, кто работает, и кто когда-то работал в «Си Тех» с 25-летием нашей фирмы. Желаю нашей фирме процветания, множества интересных заказов, щедрых заказчиков, дружелюбной обстановки в офисе, хороших зарплат. И, главное, долголетия нашей фирме! Удачи всем! Семь футов под килем!»



## Крыночкин Виктор Юрьевич

Главный конструктор

Образование: ГИИВТ. Кораблестроение. 1982 г.

«После окончания института служба в армии. С 1984 по 2000 год, я работал в Горьковском порту, в котором насчитывалось более 50 единиц самоходного флота. Годы работы там остались в памяти, как плодотворное время, ведь это был крупнейший порт в СССР по грузообороту, техническому оснащению и квалификации работников. Начальником порта был Михаил Сергеевич Сизов, имевший огромный авторитет на Волге. В эти годы в Горьковском порту была многочисленная комсомольская организация, я был первым заместителем секретаря комсомольской организации порта. Награжден почетным знаком ЦК ВЛКСМ.

В 2012 году состоялась наша с однокурсниками встреча в честь 30-летия окончания ГИИВТа. Она



В. Ю. Крыночкин и П. В. Ежов. Испытания пр. ST23WI. 2014 г.

оказалась для меня судьбоносной: так как мы с гендиректором «Си Тех» П. В. Ежовым учились в одной группе, он по-товарищески предложил мне заняться деятельностью по специальности.

Первоначально я выполнял обязанности специалиста по общим вопросам, далее, познакомившись с производством, был назначен замом главного конструктора. В то время в компании разрабатывался новый уникальный проект плавучего дока. На меня были возложены функции организации выполнения проектных работ, подготовки приемо-сдаточной эксплуатационной документации, ведомостей, заказ материалов и оборудования, техническое сопровождение строительства дока в Баку.

В настоящее время отвечаю за подготовку разработок РКД, приемо-сдаточной и эксплуатационной документации, сопровождение строительства судов, организацию ходовых испытаний по проектам компании».



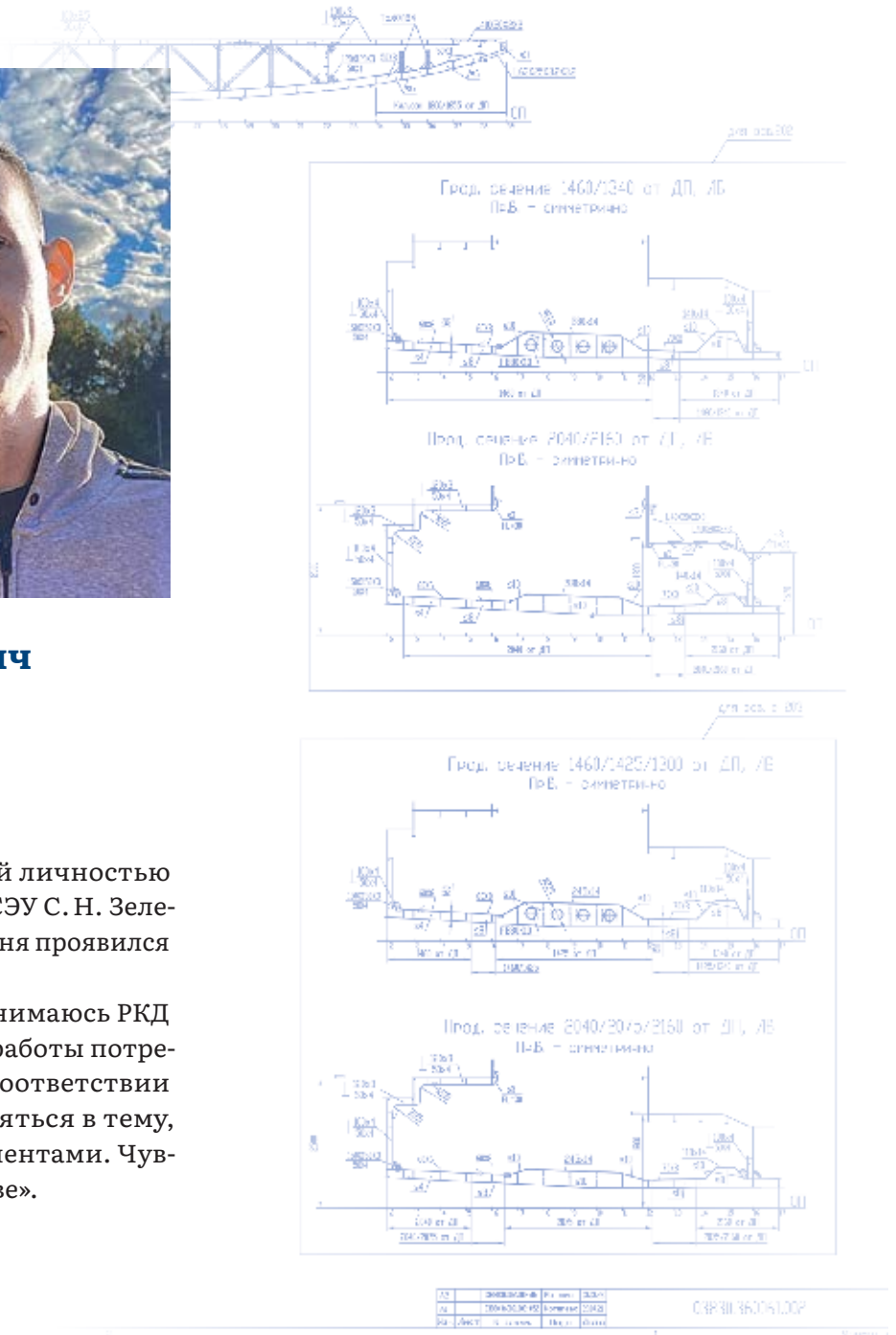
## Куракин Максим Юрьевич

### Инженер-конструктор

Образование: НГТУ им. Р. Е. Алексева.  
Кораблестроение и океанотехника. 2022 г.

«Учиться мне было интересно. Яркой личностью остался в памяти преподаватель по СЭУ С. Н. Зеленов. Знания я получил хорошие, и у меня проявился интерес к дальнейшему развитию.

С 2022 года работаю в «Си Тех». Занимаюсь РКД по разделу СЭУ. На начальном этапе работы потребовалось получать новые знания в соответствии с поставленными задачами, углубляться в тему, знакомиться с нормативными документами. Чувствую доброе отношение в коллективе».





## Курепин Дмитрий Владимирович

### Ведущий инженер-конструктор

«Си Тех»: 2011–2013 гг

Образование: НКИ. Коммерция. 2001 г.  
ВГАВТ. Эксплуатация СЭУ. 2015 г.

«Си Тех» запомнился своей неоднозначностью и многогранностью. Как и его директор, способный полчаса гнать по ухабам со скоростью 160 км/ч, потом остановиться у обочины и 15 минут курить, пропуская фуры, которые, не жалея машину, только что обогнал.

На вопросы о ЗП всегда шутит. Какая такая ЗП? Ты же «Кулибин» (не было профильного образования, но был не малый опыт инженера-машиностроителя).

С одной стороны, там делаются большие дела, выполняются крупные проекты. С другой стороны, ЗП очень и очень скромные. В периоды, когда нет заказов, деньги и вовсе перестают платить, выдавая

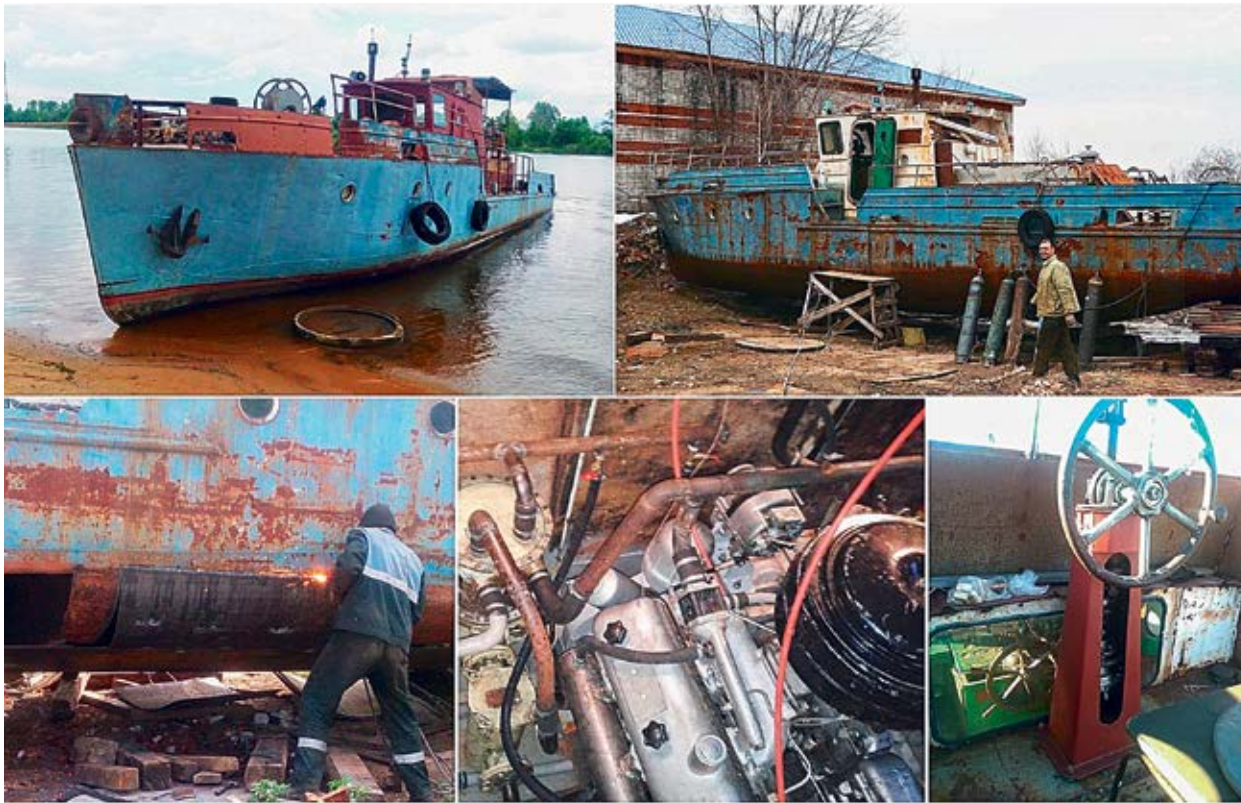
(дословно со слов Ежова) «на поддержание штанов» (примеч. ред. — ситуация на 2013 год).

Внешне все очень «по-пионерски». Коллектив дружный и доброжелательный... но что-то все равно не так. Как человек позитивный, я долго не замечал очевидного. Но однажды мне в обед встретился один очень близкий мне человек. И слова его все окончательно поставили на свои места. «Вид у тебя какой-то неуверенный... что у тебя внутри?.. Не дожидаясь ответа: не такой ты хотел «корабль» (на тот момент владел катером «Стриж» пр.1390)... Не на такой машине ездить... твои глаза тебя выдают. Уходи отсюда».

Эти слова все во мне перевернули. Буквально тут же я нашел другую работу, где платили регулярно и вдвое больше. Поступил на заочное во ВГАВТ. Получил второе высшее на электромеханическом факультете, в дипломе, в графе «квалификация» прописано «инженер». И вот она, другая жизнь... — я больше не «Кулибин». Другая работа, другие доходы... другое отношение ко мне... И катер другой. Мне удалось воплотить мечту, приобрести и восстановить «Костромич» пр.1606.

Мне, как человеку развивающемуся, нужен был этот трамплин, что бы понять, что хорошо не там, где тебе улыбаются, а хорошо там, где тебя ценят.

Про меня Ежов говорил: это специалист без специальности. Подающий надежды... но Кулибин...



«Костромич» Д. Курепина. Дмитрий: «Я за работой... ремонт корпуса. Машинное — полностью моя работа. Гидравлическая рулевая машина второго поста. Полностью, как и первого поста, моя конструкция и воплощение».

Теперь все совсем не так. Я специалист... владею теплоходом для удовольствия. Занимаюсь машиностроением с удовольствием. Ежов помог мне решиться... сдвинуть камень, лежавший на дне. И теперь, благодаря этому толчку, я до сих пор, не останавливаясь, расту как специалист. Уж не знаю, стоит ли за это говорить ему спасибо. Это из серии — поблагодарить бывших старшеклассников, словивших мне нос в 4 классе, за то, что быть сильным и решительным — стало моим кредо».



Фото семейное... баржа моего пра...пра...пра...деда



## Курицын Сергей Юрьевич

Начальник механического  
отдела «ГЦКБ Речфлота»

«Си Тех»: 2005–2007 гг.

Образование: ВГАВТ. Судовые  
энергетические установки. 2002 г.



На палубе яхты «Бумер». ЗНТ, 2005 г.

«Компания «Си Тех» имеет большое значение в моей карьере. Период начала моей трудовой деятельности как раз пришелся на начало развития информационных технологий в инженерной отрасли, что в данной фирме было с избытком. До работы в Ситех'е, я работал на заводе инженером-механиком, где все чертежи в основном выпускались на ватмане при помощи карандаша.

Первый рабочий день в «Си Тех» мне запомнился на всю жизнь. По началу, честно говоря, я оробел, потому что, обладая большим практическим опытом, я не мог его применить, потому, как весь инструментарий, в виде современного программного обеспечения, был для меня новым. На помощь мне пришли опытные коллеги, и с их помощью через небольшой промежуток времени я стал обладать достаточными знаниями для выпуска технических чертежей на основе 3D-моделей, разработанных мною же.

На протяжении всей трудовой деятельности в Ситех'е я постоянно убеждался в том, что коллектив является одной из самых сильных сторон фирмы. Благодаря грамотности, трудолюбию, отзывчивости, пониманию, усердию людей, данная компания на сегодняшний день занимает одно из ведущих ролей в конструкторском мире».



## Курников Михаил Николаевич

Главный конструктор по дельным  
вещам и фундаментам

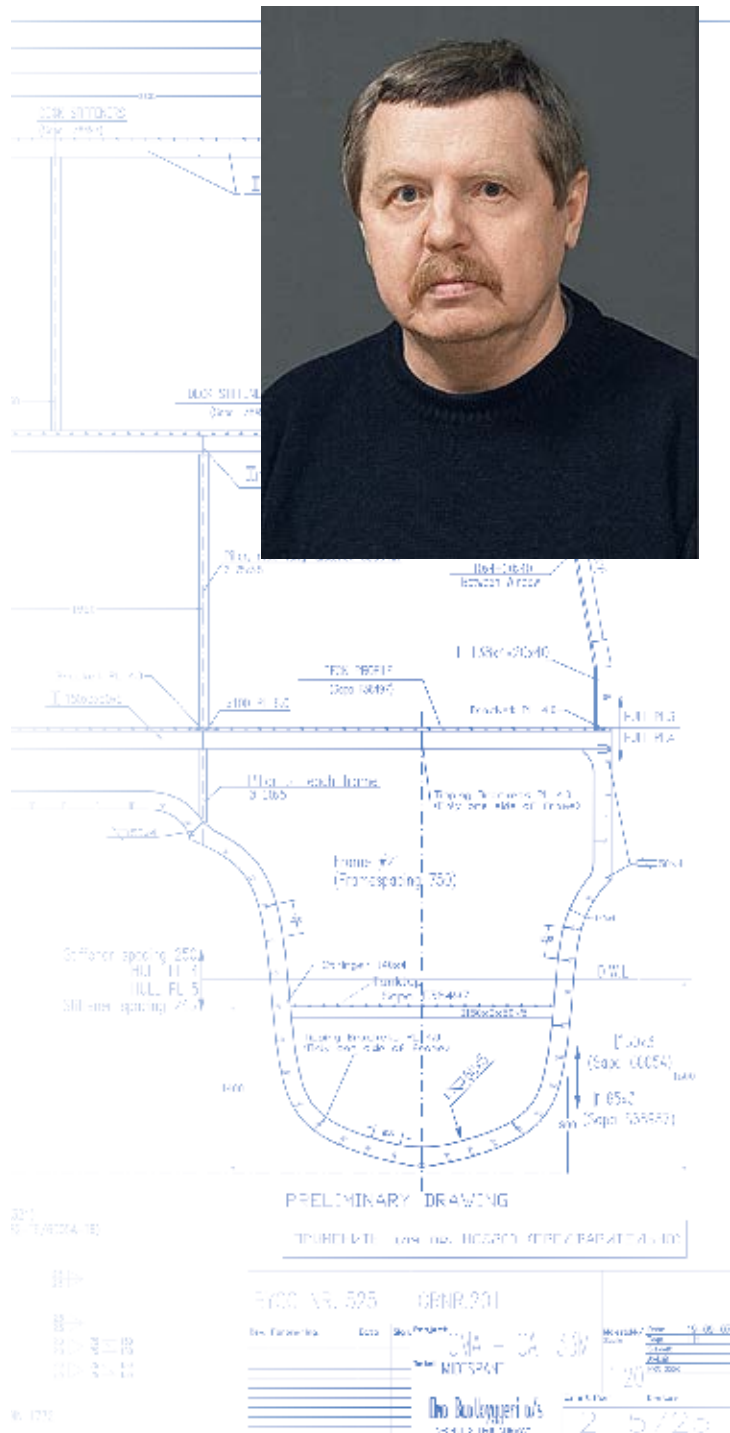
Образование: ГПИ. Кораблестроение. 1975 г.

«После окончания Горьковского политехнического института стал работать по распределению, была такая практика в советские времена, в ЦКБ «Лазурит» инженером-конструктором. Работал в корпусном отделе, в секторе проектирования фундаментов, платформ и прочих легких конструкций подводных лодок и аппаратов.

Нашими инструментами тогда в работе были: кульман, рейшина, карандаши и ластик, тушь и перьевая ручка. Чертили на пергаменте.

В 1991 году после развала СССР уволился из ЦКБ и перешел на «вольные хлеба». Эх, молодость, молодость! Казалось, впереди другое будущее...

Но времена меняются, и в 2009 году пришлось вернуться к старой профессии конструктора. Начал осваивать новые технологии проектирования. В 2010 году был принят в штат ООО «Си Тех». Коллектив Ситех'а помог быстро освоить компьютерное проектирование. Принимал участие в проектировании судов различных типов и назначений».







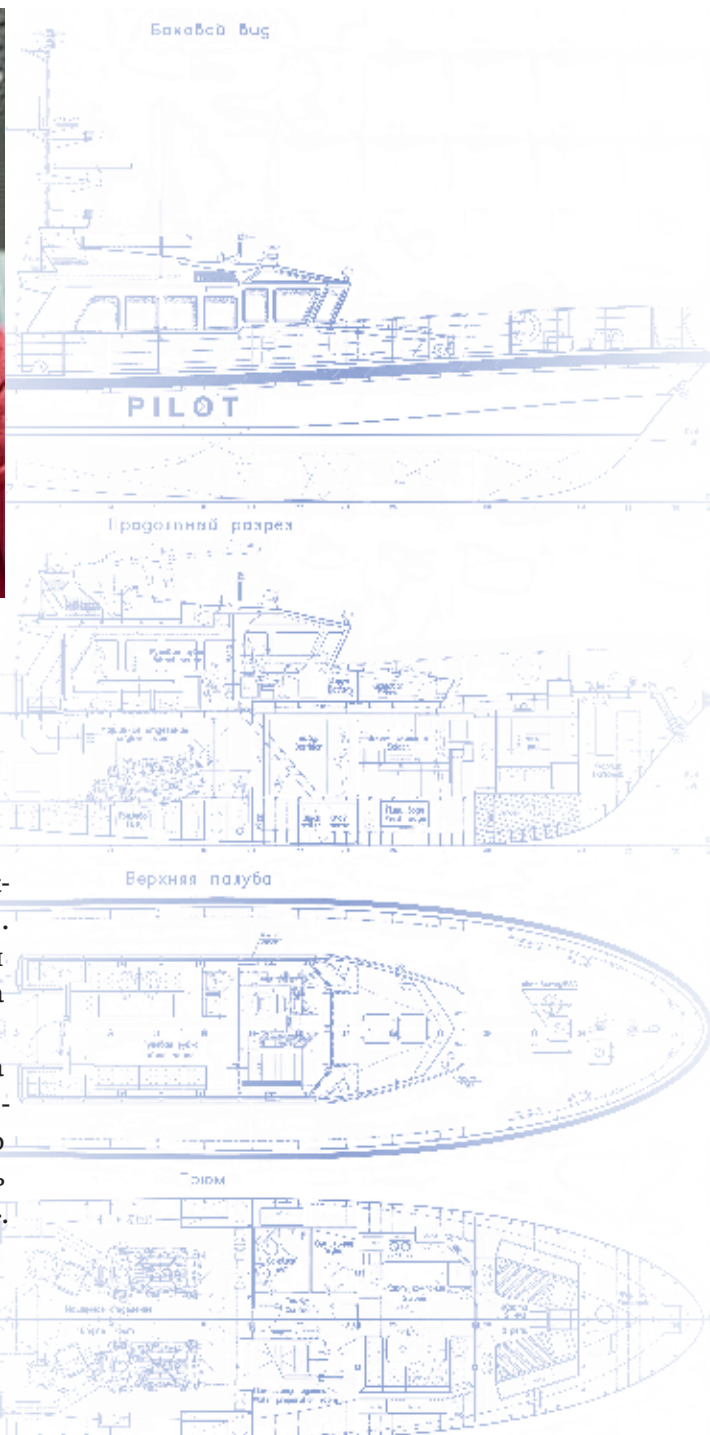
## Ларина Юлия Александровна

### Инженер-конструктор

Образование: НГТУ. Кораблестроение и океанотехника. 2005 г.

«С 2005 по 2022 я работала в ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева, в отделе теории корабля и гидродинамики. Занималась расчетами статики, эксплуатационной документацией высокоскоростных судов. Выросла до инженера-конструктора 1-ой категории.

С декабря 2022 года работаю в «Си Тех». Светлана Викторовна и Алина познакомили меня со спецификой работы и проектами. Не смотря на то, что сотрудником я стала не так давно, хочется отметить интересные проекты и особый климат в коллективе».





## Лохин Вячеслав Михайлович

### Главный конструктор НПП «Олимп»

«Си Тех»: 2007–2012 гг.

Образование: ГПИ им. А. А. Жданова.  
Судостроение и судоремонт.

«После окончания института получил распределение в ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева в отдел общего проектирования, в сектор теории корабля и управляемости, разрабатывал установку малого хода СПК «Циклон», крыльевое устройство СПК «Полесье» и др. Впоследствии работал в компании «Трансал» (в ГГК), участвовал в проектировании катера на подводных крыльях ТА-10 «Сокол». Далее — ЗАО «Арктическая торгово-транспортная компания», руководитель группы общего проектирования, вел проектные работы по экраноплану «Акваглайд-5», участвовал в натурных испытаниях.

С 2007 по 2012 гг. работал в компании «Си Тех» в группе общего проектирования.

Особенно запомнилась работа по проекту ST24NB (яхта «Отрада») — необычная архитектура, конструкция корпуса, применение алюминивно-магнитных сплавов, комплектующие от ведущих европейских фирм и пр.

Особенно необходимо отметить атмосферу, созданную в фирме, которая позволяла проявить себя каждому специалисту».



В. М. Лохин и П. В. Ежов. 2012 г.



## **Лысаков Игорь Сергеевич**

**Solution engineer, программист,  
системный администратор**

«Си Тех»: ведущий инженер, 2007–2016 гг.

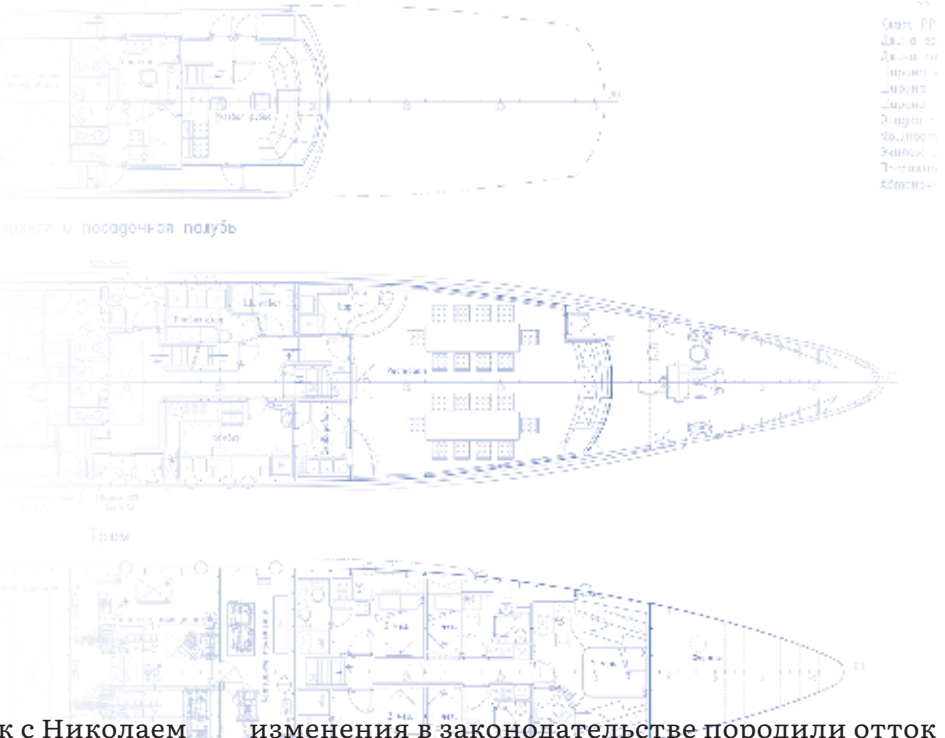
Образование: ВГАВТ. Кораблестроение. 2007 г.

«Впервые я пришел в «Си Тех» еще на летнюю стажировку будучи студентом после 4го курса. Попросился тогда в прочностной отдел, преодолев опасения Петра Владимировича брать студента на столь ответственную работу (да и чего греха таить — отвлекать на проверку выполнения расчетов и без того загруженных коллег). И сразу же попал в великолепный коллектив еще только формирувавшегося сормовского офиса из Николая Анатольевича, Сергея Тихомирова и Натальи Мызиной (да, «Си Тех» в то время размещался, в основном, еще в универе). Это надо было видеть работоспособность и сконцентрированность упомянутых коллег-наставников!!! Да и задачи сразу возникли интересные — ВСС морского регистра, переклассификация с зарубежных правил на наши, перегоны по ВВП и далее за рубеж...

А потом ушел для завершения учебы и написания диплома. И позже вернулся, когда «Си Тех» заметно вырос по численности и почти полностью переехал



Сормовский офис. 2013 г.



в Сормово. И снова работа бок о бок с Николаем Анатольевичем, но уже и дополнительно проектирование корпусов с нуля, согласование решений с другими отделами, плотное сотрудничество с корпусным отделом при создании чертежей и Ириной Игоревной Котеревой, в особенности, работа с ГК Бондаренко Андреем Анатольевичем в принятии решений по корпусным конструкциям. А немного погодя добавились и гидродинамические задачи, и разработка программного обеспечения для расчетов прочности.

Так что, были бы таланты, а применение им в Ситех'е найдется, причем, даже может быть, неожиданным образом. Именно это и позволило компании расти и преодолевать кризисы и 98-го, и 2008-го, и последующие, когда другие фирмы закрывались.

Неимоверно тяжелым было решение уйти из основного состава фирмы в 2016 г. Но на тот момент развитие проектных работ шло тяжело — молодых талантливых кадров на рынке почти не было,

изменения в законодательстве породили отток и осложнение работы с международными заказчиками, да и востребованность на новые технические проекты на нашем рынке заметно снизилась. Зато активно шла работа над рабочими проектами. Но, оглядываясь назад, понимаю, что тогда верно оценил (а возможно и подстегнул) переориентацию компании с техпроектов на рабочие, что позволило успешно пережить проблемы того времени. В помощи и консультациях старался не отказывать.

Ну а сейчас компания, несмотря ни на что, все равно развивается и опять выходит на проектный рынок, оставляя позади конкурентов».



## Майорова Оксана Николаевна

### Инженер-конструктор

Образование: ВГАВТ. Кораблестроение. 2013 г.

«На кораблестроительный факультет я поступила, даже не подозревая, что меня там ждет. Но учиться было интересно, какой предмет ни возьми — графику, сопромат или технологию судостроения. О Ситех'е я узнала еще, будучи студенткой. А по окончании учебы многие мои однокурсники сразу устроились сюда на работу. Я же решила не торопиться и успела поработать в разных организациях — и связанных с судостроением, и нет.

В конечном итоге, все дороги ведут в «Си Тех». А выражение «ситеховская школа» стало крылатым.

Я работаю в корпусном отделе уже два года и с неинтересными задачами еще не встречалась. Здесь я впервые столкнулась с катамаранами (проекты L1100, HSC150B, HSC200). И потом, это же так увлекательно, наблюдать, как твои чертежи оживают в металле! И всегда находится что-то, чему надо учиться — будь то разработка РКД или общение с коллегами.

Многих ситеховских «мастеров» я уже за работой не застала, но здесь всегда найдется человек, к кому можно обратиться за помощью. Достаточно услышать: «У тебя все получится!» — от Колмогоровой Натальи Борисовны или Фроловой Марины, и конструкция сама складывается в чертеж прямо в голове.

И что бы ни случилось, с таким коллективом любая задача нипочем. Это я теперь точно знаю».



## Масев Владимир Геннадьевич

### Менеджер отдела закупок ООО «СТС»

«Си Тех»: 2002–2004 гг.

Образование: НГТУ. Кораблестроение. 1999 г.

«В «Си Тех» мы пришли вместе с Василием Иконниковым из ЦКБ «Лазурит», где также работали вместе. Что сразу удивило — в Ситех'е к нам относились как к людям, а не как к безликим винтикам в системе. «Си Тех» — интересная школа современного проектирования судов, во многом новаторская, особенно, по тем временам. Там мне удалось поработать и с расчетами, и с дизайном, и с 3D-моделированием. Было интересно!

Тогда со мной работали: Ирина Котерева, Леша Селецкий, Валерий и Наталья Савельевы, Стас Семенов, Таня Парушева, Николай Корнейчук и другие. Это был настоящий трудовой коллектив, идущий к конкретным целям, творчески решающий даже самые сложные задачи. До сих пор с удовольствием вспоминаю это время!

Тогда я и понял, что как инженер я — полная посредственность, и с тех пор проектированием и конструированием не занимался».



## Матвеев Сергей Борисович

### Ведущий инженер

Образование: ГБПОУ СМТ.

Электрооборудование судов. 1977 г.

ГПИ им. А. А. Жданова. Радиоэлектроника  
и кибернетика. 1984 г.

«С П. В. Ежовым познакомились еще в 1997 году, накануне основания «Си Тех» — молодой, энергичный. Ныне у него за плечами уже огромный опыт конструкторской деятельности, в жизнь претворяются его идеи, планы, мечты. Проявил себя как талантливый организатор международного уровня.

На работу в «Си Тех» я пришел в начале июня 2005 года. На тот момент электриков у Ежова не было, и мне пришлось заново «поднимать» это направление. Было трудно одному, но потихоньку освоился, в техникуме были прекрасные педагоги-практики. Позднее стали набирать народ и дело пошло быстрее. Молодежь приходила грамотная. До конца 2016 года

был руководителем подразделения электриков, через меня прошли все проекты по электрочасти, которые за это время разрабатывал «Си Тех».

Помню, что в 2007 году пришел к нам Сергей Ратанов. К тому времени он уже отработал 4 навигации мотористом после окончания Нижегородского речного училища. Захотел попробовать свои силы в проектном деле. Так сложилось, что на начальном этапе его конструкторской карьеры я стал его наставником. В настоящее время Ратанов Сергей Львович работает в Главном управлении РМРС в Санкт-Петербурге в должности старшего эксперта. Вот таких людей готовит наша фирма, которая по праву слышет «кузницей молодых кадров».

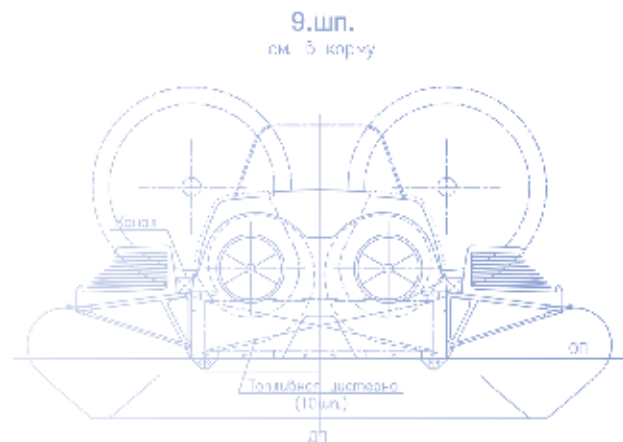
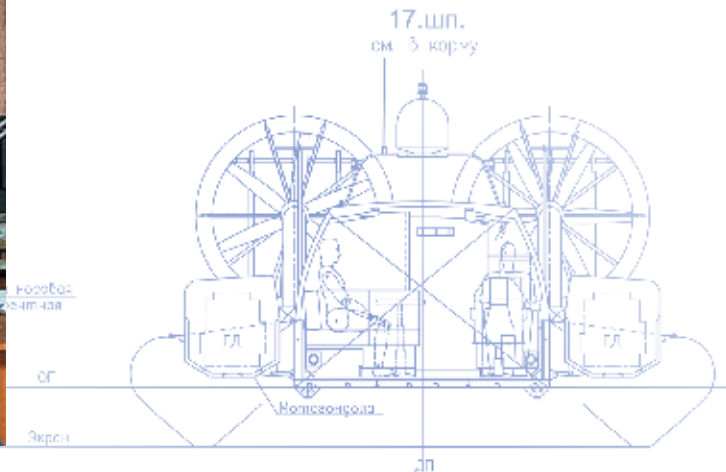
Одним из впечатляющих моментов было проектирование и сопровождение строительства плавучего дока на 8000т на Городецком ССЗ. Эта работа показала, как в одном творческом коллективе мы, специалисты разных направлений, одновременно все учились. Коллегиально решали проблемы с РС, эксперты которого также впервые принимали участие в приемке документации проекта дока. Процесс организации строительства был непростой — два судостроительных завода принимали в нем участие: секции строились на Городецкой судовой верфи, окончательная сборка проходила на Бакинском СРЗ.

И напутствие.



Д. А. Фадеев, М. Е. Чуев, Б. Я. Мееров, С. Б. Матвеев. 2013 г.

Хотелось бы пожелать Ежову П. В. оставаться таким же грамотным энтузиастом своего дела, «двигателем» компании, не останавливаться на достигнутом, двигаться только вперед и генерировать много новых и нестандартных решений в горячо любимой им отрасли судостроения с его талантом и нетривиальными подходами к вопросам проектирования. Специалистам компании хочется пожелать здоровья и новых успехов в работе».







Мольков А. М. на фоне яхты Smile, пр. PC-127. 2006 г.

## Мольков Андрей Михайлович

### Инженер-конструктор, 2000–2003

Образование: ГПИ им. А. А. Жданова.  
Судостроение и судоремонт. 1981 г.

Из проектных работ Ситех'а Андрею Михайловичу особенно запомнились

«проекты стальных суперъяхт, которые сделаны с помощью ПО Sea Solution, когда мы сидели и работали в университете. Под руководством Юрия Шаманина мы проектировали корпус яхты, впоследствии названной «Паллада», к 300-летию Российского Флота и по заказу Управделами Президента РФ. Непосредственное участие в проекте принимали С. В. Волкова и я.

Яхта «Паллада», построенная в 2003 году, пару лет оставалась в ведении Управделами Президента, ВВ был на ней 1–2 раза, потом ее передали Валаамским монахам. Капитан — игумен Игорь. Остальные яхты спущены на воду в период с 2005 по 2007. Это: «Smile» и «Новая звезда» (МССЗ/ Timmerman Yachts),

еще одна — родная «сестра» «Новой Звезды» — уже строились в Ярославле.

После «Си Тех» я работал в Москве на МССЗ, потом в Timmerman Yachts, потом в SteelCad Consultant AS (Norway), потом в Completion Tecknology Resources. Сейчас работаю — freelancer.

Я считаю, что «Си Тех» — это не просто проектная фирма, ее цель — сделать проект, раскрыть и собрать судно, обеспечить конструкторское сопровождение строительства, т. е. участие во всем проектно-строительном цикле судна.

Желаю всему коллективу Sea Tech дружно отметить молодой возраст фирмы, оставаться активным и творческим коллективом с большим мозговым креативным потенциалом, не забывать о выращивании смены. Поле проектных работ только расширяется, и следующие 25 лет потребуют интенсивного труда и смелых решений. Оставайтесь в лидерах проектирования современных кораблей!»



## **Мызина Наталия Александровна**

**Главный бухгалтер, генеральный директор ООО «КБ «Ситех»**

Образование: ННГУ им. Н. И. Лобачевского. Менеджмент. 2001 г. Президентская программа подготовки управленческих кадров (стаж. в Нидерландах), 2004 г.

«Я пришла в «Си Тех», будучи еще студенткой, на должность бухгалтера. Чем буду заниматься, представляла чисто теоретически.

Первым бухгалтером в компании была З. А. Голованова. Бухгалтерский учет велся ею вручную в больших книгах, так называемых «гроссбухах». В тот момент в стране как раз начался активный переход бухгалтерского учета на ПК (автоматизированный), осваивать новое пришлось самостоятельно. По сложившейся традиции Ситех'а никто с новичками не «сюсюкался», поставленные задачи надо было решать. Тогда об интернет- и онлайн-банках, дистанционных сдачах отчетов и не слышали, было и такое, что в банк приходилось ездить по нескольку раз. Могу сказать, что Петр Владимирович тогда проявил огромное терпение к моей неопытности.

Коллектив в Ситех'е всегда был очень дружным и доброжелательным. Надо мной шефство сразу взяла Ирина Игоревна Котерева, на тот момент наша основная затейница. До сих пор помню, как она учила меня, что такое ватерлинии, шпангоуты и батексы, по нарезке батона.



Владимир Кирилычев. День фирмы, 2021 г.



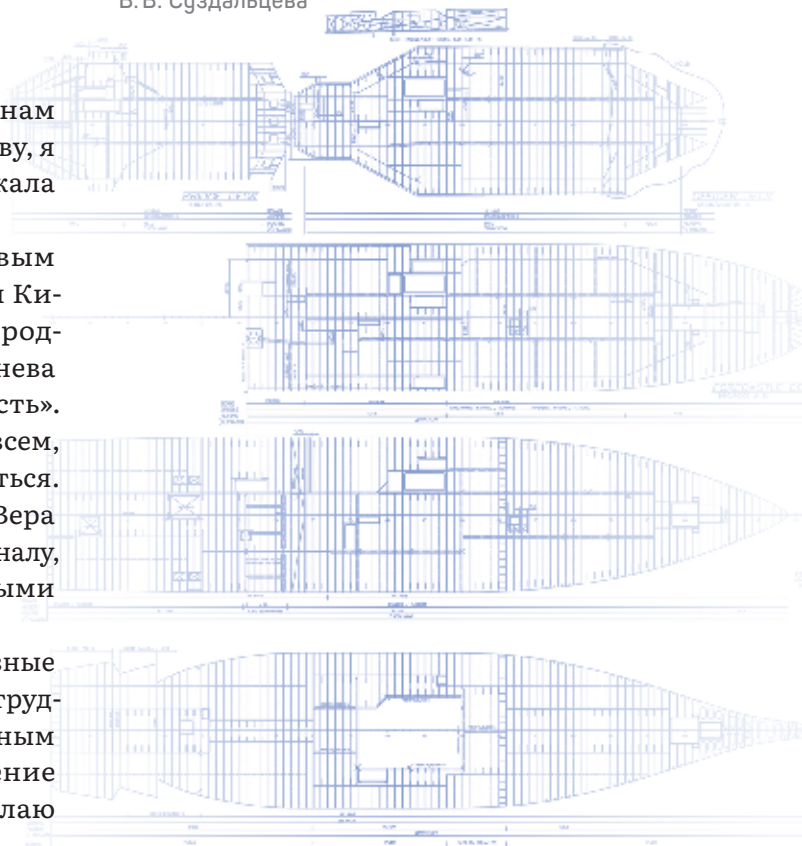
В. В. Суздальцева

Фирма росла и развивалась. В 2005 году к нам на работу приняли помощницу — С. Н. Калену, я же, находясь в декретном отпуске, всегда держала руку на пульсе.

В 2007 году бухгалтерия пополнилась новым работником — Владимиром Михайловичем Кирилычевым. В 1997 году он окончил Нижегородский политехнический колледж им. А. П. Руднева по специальности «Коммерческая деятельность». Ценю его за надежность, строгий порядок во всем, ответственность. На него всегда можно положиться.

Также с нами длительное время работала Вера Владимировна Суздальцева — директор по персоналу, решала кадровые вопросы, занималась различными организационными вопросами.

Конечно, за эти 25 лет фирма переживала разные времена: и бурного роста, и ухода ключевых сотрудников, и экономические кризисы. Но неизменным остается сплоченность коллектива, стремление к новым достижениям, новым проектам. Желаю нам — так держать!»





## Мягкова Елена Александровна

### Ведущий инженер

Образование: ВГАВТ. Кораблестроение. 1997 г.

«Об учебе в ВУЗе у меня остались хорошие воспоминания, учиться было интересно. В 2007 году начала свою деятельность в КБ «Ситех».

Под руководством своего наставника Валерия Николаевича Щербакова участвовала в разработке проекта ST11H (катер на подводных крыльях). В дальнейшем работала под руководством Котеревой Ирины Игоревны и Колмогоровой Натальи Борисовны. Их профессиональная компетентность помогли мне получить знания и необходимый опыт. Благодаря им я почувствовала уверенность в собственных силах.

За годы работы в компании принимала участие в проектировании корпусных конструкций



Н. Ю. Терешина, Е. А. Мягкова, Л. С. Гордеева. 2023 г.

разнообразных судов. Моя работа заключается в создании 3D модели в программе CADMATIC Hull и разработке конструкторской и плазовой документации; осуществлении контроля над выпускаемой корпусной документацией, ведении переговоров с представителями заказчиков с целью решения конструкторских вопросов.

Коллектив у нас дружный и сплоченный, приятно приходиться на работу. Руководство фирмы проявляет внимание и следит за созданием комфортных условий труда».

Д. А. Фадеев: «Елена Александровна — грамотный, опытный специалист, владеет разнообразными инструментами проектирования САПР. Выполняет большой объем работ по разработке РКД для отечественных и зарубежных судостроительных заводов. Делится своими знаниями и опытом с молодыми коллегами».



**Назарова (Габина)  
Екатерина Алексеевна**  
Инженер-конструктор, 2014–2019

Образование: ВГАВТ. Кораблестроение. 2014 г.

«Я пришла работать в «Си Тех» сразу после учебы в академии и проработала 5 лет. Могу сказать, что «Си Тех» дал мне прочный фундамент знаний, который мне помогает и позволяет себя чувствовать уверенной в работе.

В корпусном отделе мы занимались и корпусом, и помогали коллегам из других специализаций. Так я успела поработать и с Павловым Ю. Н. по насыщению цистерн, и с Кольцовым М. В. по судовым устройствам, и обстройкой с Леной Будниковой. Именно такая работа очень полезна для общего развития и широты кругозора.

В Ситех'е мне заложили азы администрирования CADMATIC Hull. Эти знания помогают мне на нынешней работе заниматься и администрированием в том числе. Очень благодарна Ирине Игоревне Котеревой за наставничество в корпусе, всегда с теплотой вспоминаю ее. Наверное, это был мой лучший начальник, который и похвалит, и поругает за дело.

Ежов Петр Владимирович очень деятельный человек, всегда находил работу, говорил честно, если были трудности. Работу в Ситех'е вспоминаю с теплотой и с огромной благодарностью, а с насто-



Екатерина и Илья Назаровы

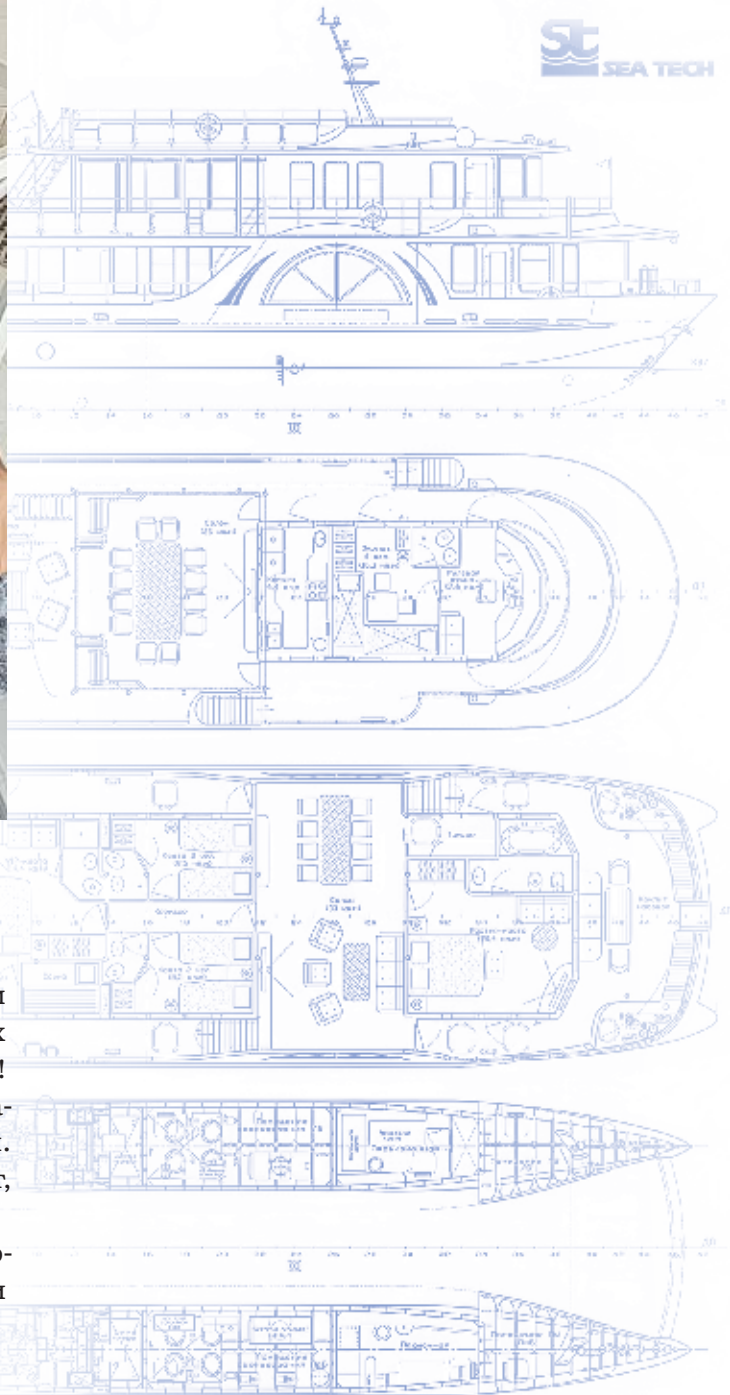


Екатерина Назарова (Габина), Марина Фролова, Юлия Смолина (Башкова), Анастасия Чуева (Трофимова), Надежда Судакова, Оксана Майорова

ящими и бывшими ситеховцами до сих пор держим связь. Правда, от кого-то слышала фразу, что бывших ситеховцев не бывает, и я с ней полностью согласна!

С мужем мы тоже в Ситех'е познакомились! Работал электриком — Назаров Илья Александрович. Уволились по причине переезда в Санкт-Петербург, и у нас тут есть комьюнити бывших ситеховцев.

Желаю долгих лет работы, благополучия, постоянного развития и не исключаю, что наши пути еще пересекутся!»



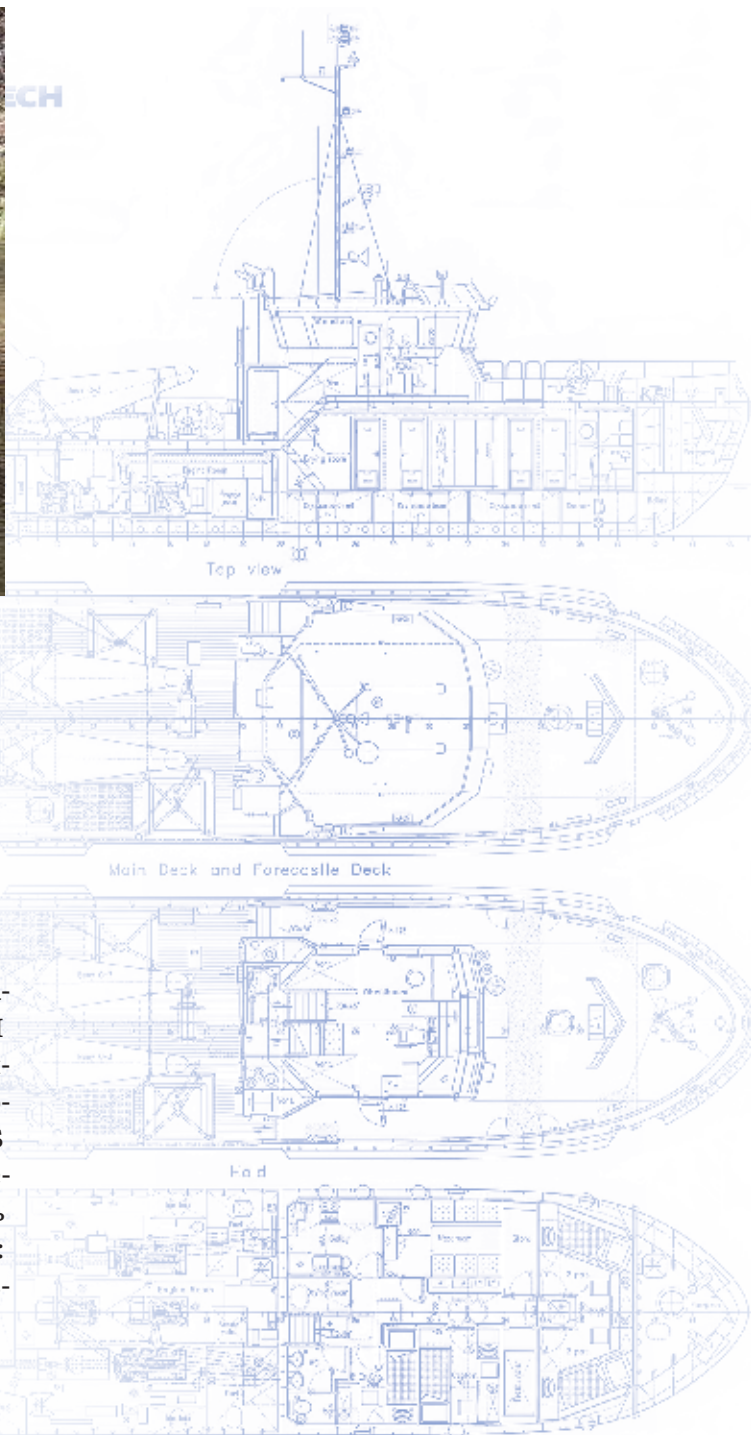


## Ненашкина Полина Александровна

### Инженер-конструктор

Образование: КНИТУ-КАИ. Кораблестроение  
и океанотехника. 2022 г.  
В наст. вр. — НГТУ им. Р.Е. Алексеева

«С генеральным директором П. В. Ежовым я познакомилась на онлайн-конференции в КНИТУ-КАИ в апреле 2022 года. В июле того же года, после окончания университета, прошла собеседование и получила согласие о приеме на работу в ООО «КБ «Ситех». Именно здесь я начала свою трудовую деятельность. Руководство позволяет мне совмещать работу с учебой в магистратуре. Мои обязанности: тестирование, документирование, обучение пользователей САПР K3-Ship».





## Обдаленкова Марина Петровна

### Ведущий инженер

Образование: ГИИВТ. Судовые машины и механизмы. 1985 г.

«В 1979 году я устроилась на работу в ГЦКБ «Речфлот» в механический отдел и одновременно училась. Затем работала в разных компаниях по проектированию судов. Прошла путь от чертежника до главного специалиста по общесудовым системам.

Принимала участие в проектировании и модернизации земснарядов, переоборудовании судов в танкеры, в рестораны, плавучие дома отдыха и т. д. Участвовала в разработке конструкторской документации яхт, дач для отдыха на воде, плавучей бункеровочной станции для заправки судов маломерного флота топливом для озера Байкал и пассажирских паромов «Ольхонские ворота» и «Семен Батагаев» для переправы на остров Ольхон озера Байкал.

С 2015 года работаю в КБ «Ситех» ведущим конструктором по системам вентиляции и кондиционирования. За годы работы в компании принимала участие в проектировании системы вентиляции и кондиционирования разнообразных судов. Моя работа заключается в создании 3D-модели в программе CADMATIC и разработке конструкторской документации, ведении переговоров с поставщиками оборудования и представителями заказчиков с целью решения конструкторских вопросов.

Я благодарна судьбе, что попала в такой дружный и отзывчивый коллектив».





## Обидин Александр Дмитриевич

Директор ООО «Академия Яхт»

Образование: Военно-инженерная академия им. Петра Великого. Военный инженер-механик. 1976 г.  
Московский геологоразведочный институт им. Серго Орджоникидзе. Горный инженер-механик. 1986 г.  
Аспирантура, кандидат технических наук, 1987 г.  
1971–1982 годы — служба в ВС СССР,  
в звании капитана-инженера.

2005 год — создал и приступил к руководству компанией «Новая Судоверфь» (ныне «Академия Яхт», входит в ГК «Си Тех»). Компания специализировалась на проектировании, строительстве яхт и служебно-разъездных судов «под ключ».

2005–2007 годы — силами «Новой Судоверфи» в кооперации с компанией «Си Тех» создана стальная моторная яхта «Бумер» (пр. ST14B). Концепция П. В. Ежова и А. Д. Обидина, главный конструктор — В. В. Савельев, дизайнер — И. Л. Бурмистрова. Головное судно построено на заводе «Нижегородский теплоход» (г. Бор). В настоящее время все суда серии успешно эксплуатируются.

Данный проект послужил базовой платформой для создания семейства служебных, разъездных и специализированных катеров. Отличается простотой конструкции. Процессы строительства и сборки яхты доступны любой судостроительной мастерской, поэтому проект возможен для самостоятельной постройки. Продано более 10 лицензий на строительство.



Яхта «Аскания»



Катера «Росгидромет»

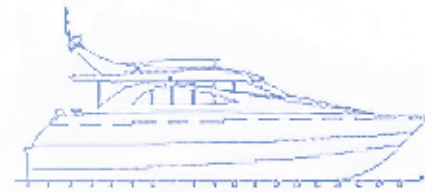
СН

Многолетнее сотрудничество компаний «Новая Судоверфь» и «Си Тех» позволило создать более 60 яхт и судов. В разработке проектов и строительстве судов в разное время принимали участие: ООО «Судостроительная компания «Олимп», ОАО «Завод Нижегородский Теплоход», SABDES YACHTS Design (Австралия), ICARUS Marine (ЮАР), NAVAL STUDIO (Турция), BERING Yachts (США).

Наиболее яркими этапами совместного труда компаний «Новая Судоверфь» и «Си Тех» стали:

- серии судов типа «Бумер», «Аскания», «Беринг»;
- флагманский проект — моторная яхта «Северный принц», длиной более 50 м;
- катера «Росгидромет», построенные самой большой серией (более 30 штук) в новой России.

В 2021 году компания «Новая судоверфь» была реорганизована и вошла в состав ГК «Си Тех» с названием «Академия Яхт». Основными задачами являются продвижение готовых проектов на российский и зарубежный рынок, обоснование и создание перспективных проектов яхт и многоцелевых судов, углубление международной кооперации.





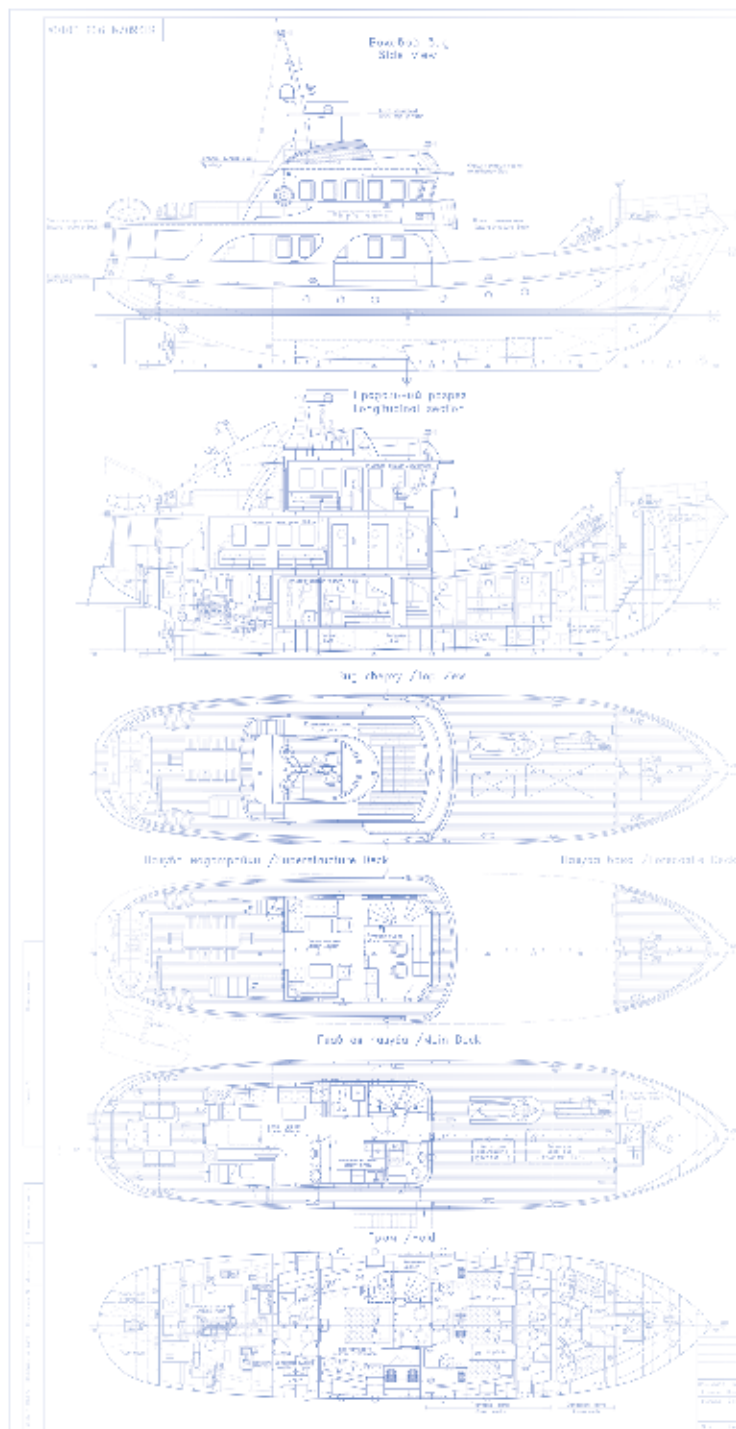
## Обидина Елизавета Александровна

Маркетолог

Образование: НГЛУ им. Н. А. Добролюбова. Специалист по рекламе, переводчик в сфере профессиональной коммуникации. 2014 г.  
С 2019 года — главный маркетолог ГК «Си Тех».

В «Си Тех» принесла богатейший опыт работы в Американской яхтенной компании — лидере рынка стальных яхт экспедиционного типа — Bering Yachts, PR и реклама.

Своим трудом, знаниями и энергией Елизавета полностью «закрывает» деятельность по продвижению коммерческих направлений, аналитику, медиапланирование, организацию участия в выставках и конференциях на различных площадках, подготовку презентационных материалов, статей в отраслевые журналы, вопросы коммуникации со СМИ.





## Овсянникова Наталья Николаевна

### Художник

«Си Тех»: маркетолог, 2008–2010 гг.

Образование: ВГАВТ. Менеджмент организации. 2006 г.

«Си Тех» стал моим вторым местом работы. Я пришла сюда после завершения своей трудовой деятельности на АО «Чкаловская судостроительная», имея совсем небольшой опыт в продвижении и рекламе в таком серьезном сегменте, как проектирование и судостро-



На выставке «Нева-2021»

ение. Много пришлось осваивать непосредственно в процессе работы — и написание статей, и верстку буклетов, и организацию выставок, и разработку сувенирной продукции. Но атмосфера была очень поддерживающей. Ежов П. В., Айрапетов С. Н., Спиркин Евгений, Бурмистрова Ирина, Бокова Полина — мой первый коллектив компании «Си Тех».

С тех пор моя жизнь кардинально изменилась — смена места жительства, смена профессии. Теперь я художник и к рекламе в области судостроения отношения не имею, но связь с «Си Тех» не потеряна. Мои картины украшают офисы ГК «Си Тех», кают-компании судов, построенные по проектам «Си Тех», да и сами эти суда становятся героями моих картин. Как говорится, бывших ситеховцев не бывает, и вот так прекрасно эстетика судостроения вписывается в эстетику живописи и искусства».

Картины Натальи Овсянниковой





На палубе яхты «Бумер». ЗНТ, 2005 г.

## Овцес Алексей Владимирович

Начальник отдела САПР «ГЦКБ Речфлота»

«Си Тех»: 2004–2007 гг

Образование: ВГАВТ. Кораблестроение. 2004 г.

Алексей Владимирович пришел работать в «Си Тех» после института весной 2004 года.

«Главным критерием моего прихода в «Си Тех» было наличие работы в 3D. В то время еще многие работали на кульманах, а я хотел заниматься 3D-моделированием. И «Си Тех» такую возможность предоставил.

За время работы (3 года) мне довелось поработать над разными проектами, немного поучаствовать в разработке Ship-K3, пообщаться с иностранными заказчиками. Работа была интересной, нестандартной, и этот опыт пригодился мне в будущем.

Также стоит отметить коллектив — всегда дружный и веселый — как одна семья.

Ситех, поздравляю тебя с 25 летием!!!»



## Павлов Юрий Николаевич

Начальник отдела судовых систем

Образование: Горьковский авиационный техникум, 1969 г.  
ГПИ им. А. А. Жданова. Судовые силовые установки, 1978 г.

«Окончив ГПИ им. А. А. Жданова, я работал в ЦКБ им. Р. Е. Алексеева. Это был благодатный творческий период в моей жизни. Скучать было некогда: создавали образцы агрегатов для системы гидравлики экранопланов. Имел возможность познакомиться, работать рука об руку с грамотными специалистами, которые были авторитетами: Юрием Ивановичем Минеевым, Владимиром Викторовичем Томилиным. Мог наблюдать, как работал Ростислав Евгеньевич Алексеев. Впоследствии трудился в Бюро скоростных судов, ЗАО «Арктическая торгово-транспортная компания». Принимал участие в создании морского прогулочного экраноплана «Акваглайд», способного передвигаться по мелководью и выходить на необорудованный берег с уклоном до 5 градусов (крейсерская скорость — 170 км/ч). В настоящее

время один экземпляр «Акваглайда» установлен в парке Победы в Нижнем Новгороде.

С 2008 года работаю в компании «Си Тех». В период с 2009 по 2011 год руководил работами по пр. RSD-44 на Окской судовой верфи, занимался подготовкой рабочей документации, согласованием с РРР, осуществлял сопровождение строительства судна. КБ приобрело опыт сотрудничества с Окской судовой верфью.

В 2011 году я был назначен руководителем группы судовых систем. Принимал участие в 29 проектах. Моя деятельность заключается в разработке судовых систем для различных проектов.

В проекте ST23W1 трудности заключались в том, что следовало серьезно убедить заказчика (Росморпорт) в правильности принятых нами решений по разработке судовых систем.

В проекте плавучего дока я использовал опыт, приобретенный мною в прежней деятельности. Сложности возникли во время испытаний — первого погружения дока и его всплытия; в это время следовало быстро принимать правильные и конкретные решения для подтверждения продолжительной работы всего коллектива.

В настоящее время как руководитель подразделения общаюсь с молодыми коллегами, делюсь своим производственным и жизненным опытом».



В. Ю. Иванов, Ю. Н. Павлов, Н. Е. Судакова. 2013 г.



## Парахин Данил Львович

Инженер-конструктор

Образование: ВГАВТ. Кораблестроение. 2014 г.

«В школьные годы мы с другом записались в кружок судомоделирования под руководством В. И. Зотова. Помню, я сделал модель египетского военного парусного судна царицы Хатшепсут (XV век до н.э.). Модель была представлена на городской выставке в городе Дзержинске. Впоследствии мое детское увлечение судомоделированием переросло в интерес к профессии судостроителя.

Свою профессиональную деятельность начал в 2014 году в ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева инженером-конструктором в секторе обстройки под руководством Н. Н. Обмельюхиной. Позднее работал в дизайн-бюро «Курс» (2018–2019) и ЦКБ «Лазурит» (2019–2021).

С 2021 года работаю в КБ «Ситех». Проекты, в которых принимал участие: пассажирское СПК пр.03830,

речной скоростной катамаран пр.НSC150В, буксир-спасатель пр.МPSV12.05, морской скоростной катамаран пр.НSC200.

Занимаюсь моделированием оборудования и обстройки судовых помещений в CADMATIC. Это бытовое оборудование, мебель, напольные покрытия, зашивка, облицовка, изоляция, инвентарное имущество, снабжение, окраска. Участвую в разработке техпроектов и РКД, а также в согласовании с надзорными органами. Для комфорта пассажиров и облегчения конструкции корпуса внедряем принципы авиастроения, для этого налажено сотрудничество с ООО «ГИИД» в г. Казань.

Мне нравится моя специальность и коллектив, в котором работаю. Особенно хочу отметить помощь и поддержку в работе со стороны главного конструктора А. А. Бондаренко.

В свободное время путешествую и занимаюсь спортом».





## Парушева Татьяна Владимировна

Главный специалист, дирекция по МТО и логистике завода «Красное Сормово»

«Си Тех»: 2001–2006 гг.

Образование: ВГАВТ. Кораблестроение. 2001 г.  
Президентская программа подготовки управленческих кадров (стаж. в Великобритании), 2003 г.

Татьяна Парушева пришла в «Си Тех» в 2001 году после окончания института. Работала инженером-конструктором и маркетологом.

Бурмистрова Ирина: «Татьяна, совсем молодая девушка, работала как опытный рекламный менеджер, досконально знала все наши проекты, и, как грамотный конструктор, отвечала на технические вопросы. Посетители выставок всегда толпились на стенде, где работали в тандеме Таня Парушева с Евгением Спиркиным».

Котерева Ирина: «О Татьяне только хорошие воспоминания. И как о сотруднице, и как о человеке. Добрая, неконфликтная, приятная в общении. Мы с ней дружили, несмотря на разницу в возрасте. И после ее ухода из «Си Тех» сохранили связь, переписывались, встречались в дни рождения».

Татьяна Парушева: «Вспоминаю «Си Тех», когда было все по-семейному, с чайной комнатой, чертежи в непредсказуемом масштабе, получаемые из Норвегии по факсу, раскрой металла, который нужно было отправить чуть ли не ночью, иностранные журналы по судостроению на английском языке.

Также не могу забыть первые выставки, в которых принимал участие «Си Тех», особенно с проектами плавучих дач, яхт, «город на воде», а также выпуск в свободное обращение первой версии Sea Solution. Помню дружный коллектив, интересную интенсивную работу.

В преддверии 25-летнего юбилея компании с большой теплотой вспоминаю годы работы в коллективе Ситех'а, в сплоченной команде настоящих профессионалов, неугасаемых энтузиастов своего дела и просто хороших людей, где всегда можно

было рассчитывать на поддержку и мудрый совет.

Хочу пожелать Ситех'у уверенного положения на рынке, стабильного увеличения прибыли, дальнейшего развития, новых побед, успехов и достижений».



Moscow Boat Show 2005





## **Пичкин Александр Федорович** Начальник электротехнического отдела, ПКБ «Петробалт», Нижегородский филиал

«Си Тех»: 2005–2011 гг.

Образование: НГТУ им. Р. Е. Алексеева. ФАЭ, электрооборудование автомобилей и тракторов. 2005 г. НГЛУ им. Н. А. Добролюбова. Документоведение. 2006 г.

В далеком 2005 году один знакомый позвал меня на собеседование в компанию «Си Тех», куда я, будучи выпускником Политеха достаточно легко и быстро устроился на должность инженера-электрика, влился в работу. У меня к этому моменты уже был небольшой опыт работы инженером и совсем небольшой, но негативный опыт сотрудничества с предыдущим работодателем. Трудоустройство в «Си Тех» поначалу для меня было разительно позитивным, солнечным, что ли. Хочу сравнить то время с теплым и уютным гнездом, где я получил внимание, опыт, «оперился».

Зрелый, мужественный, на первый взгляд мудрый руководитель. Общительный, разношерстный, но, в основном, молодой коллектив. Обилие новых, интересных, сложных задач и проектов. Я, наверное, год на работу ходил как на праздник, так мне все нравилось.

Компания «Си Тех» для меня, это не место и время, это, скорее, люди, коллектив. Отдельно память находит добрых и светлых людей, с которыми трудился в Ситех'е, которые повлияли на меня, сформировали. Такое впечатление, что их специально собрали под одной крышей, чтобы мне долго не искалось)

Сергей Борисович Матвеев — отец-наставник, не только в профессиональном, но и в личностном плане. Благодаря ему, я учился вырабатывать свою точку зрения, не быть «ведомым», «не пороть горячку». Многочему ты меня научил, Сергей Борисович, земной поклон тебе и постоянное от меня уважение.

Светлана Ховралева — душа компании, просто приятный и легкий человек в общении, добрый друг, с которым можно поделиться, поговорить о любой проблеме.

Почти все наши внерабочие встречи сотрудников Ситех'а — на ее счету. И это, на мой взгляд, здорово, когда в коллективе есть такое вот «сердце».



Сергей Борисович Матвеев. Март 2011

Сергей Владимирович Тихомиров. Вечная память. Твое трудолюбие было для меня непонятным, и потому недостижимым в то время. Но твой пример «поселился» во мне. Сейчас я стараюсь работать также много, двигать и двигаться, стараюсь быть честным, осмотрительным и последовательным в проектировании, как ты был.

Колмогоров Сергей. Мне как-то не везет по жизни с сисадминами, не складываются у меня с ними отношения. Если честно, то я подозреваю в них инопланетян-вторженцев, которые выглядят как люди, но мозгом они — луноходы. Но с Сергеем мне комфортно общаться, он — настоящий профессионал софта и железа, часто помогает словом и делом.

Вячеслав Михайлович Лохин. С ним мне никогда не было скучно общаться по одной простой причине: он такие шутки откалывает, но при этом ни один мускул на лице его не дрогнет. В стиле Шерлока. Я в восторге от такого общения, всегда интересно.

Были и другие добрые и хорошие ребята и девушки, с кем было приятно разделить трудовые будни в Ситех'е. Все вам — мой теплый привет, поклон и благодарность, что вы были, есть и будете.

Критика. Все, далее написанное, сугубо моя личная точка зрения.

К директору компании «Си Тех», Петру Владимировичу Ежову, один негатив в памяти. Я не буду вдаваться в полемику, просто с высоты прожитых лет, пройденных дорог, выполненных проектов, мне жаль мое время, потраченное на Вас, на Ваши «обещания». Объективно, мне следовало уволиться из Ситех'а еще в 2007–2008, но Вы грамотно запудрили мои молодые мозги. Где-то обещаниями о пер-



Дмитрий Фадеев, Александр Пичкин,  
Владимир Кирилычев. 23.02.2011

спективах успеха — воздушными замками, где-то «заботливыми предупреждениями» в стиле «да кому ты нужен», «там, за дверью для тебя нет никаких перспектив» и так далее. И я, к сожалению, принимал эти слова за правду. Все это называется одним словом — манипулирование. Петр Владимирович, Вы профессиональный, но односторонний манипулятор. Образование МВА сыграло с Вами дурную шутку. Вот бы Ваши навыки и умения в управлении, да, в другую стезю направить, в созидательную, а не безропотных подчиненных возделывать своим «воспитанием», может, и проекты бы поживее пошли.

Как там раньше принцип был? Разделяй и властвуй?? А у Вас, на мой взгляд, немного переименован — обесценивай и властвуй. Суть та же. Это же так просто, постоянно множить на ноль труд и усилия сотрудников, дескать, вы сами, раздолбай. Я вас работой обеспечил, неблагодарных, а вы опять все про#\$али. Ах да, еще сладкую морковку обязательно подвязать в виде «солнечного завтра», и вот они уже впряглись в бесконечную тяготу.

Вот тут я немного сменю тональность, и все-таки скажу Вам — спасибо. После Ситех'а у меня больше не было ни одного «мертвого» рабочего места, где я бы «доигрывал матч», «ходил по кругу» и довольствовался бы какими-то остатками. Меня больше ни разу не обманули с зарплатой, мой труд больше ни разу не был обесценен. Обходить все это стороной «научили» меня Вы, спасибо Вам за это!

Да, еще момент. Негласный девиз компании, неоднократно Вами произнесенный: «Контора развивается на авантюрах» — полная ерунда, даже с долей юмора на борту. Это Ваш девиз, лейтмотив, предпринимательская жилка, чтоли. Я не знаю, как сейчас, но в годы моей работы в компании, он формировал бесконечный цикл провальных проектов, вечной работы ради работы, в которой люди, рядовые сотрудники, оставались всегда виноваты. Но самое ведь главное — контора жила и выжила, да? Цель оправдывает средства, да? Только вот цели не было, был некий образ, как «оно должно быть», но «вот, блин, каждый раз, (месяц, год, десятилетие, нужно подчеркнуть) почему-то не работает». Могу ответственно заявить: так управление не работает. Да, это были «суровые» нулевые, кризис. Тяжелые времена требуют тяжелых решений, но это не оправдывает Ваши слова и действия в отношении своего коллектива, которые я бы сравнил с постоянным



Александр Пичкин и Сергей Ратанов

хождением по кругу собственноручно разложенных граблей.

Пишу это, и вот много чего «всплывает» в памяти. Много чего хочется «огласить», пользуясь случаем. Но не хочу. Мне это неприятно. Просто накопело. Искренне надеюсь, что в компании сейчас все не так, как в моих воспоминаниях.

Поздравляю компанию «Си Тех» с 25-летием. Много пройдено, накоплен опыт. Да, совершены ошибки, но и совершены достижения. Желаю сохранить

и нарастить темп результативной работы, желаю успешного закрытия всех текущих проектов и обязательного открытия новых, чтобы жизненный цикл предприятия повторялся, как уверенное, постоянное вращение мощного отлаженного механизма. Коллективу желаю доброго здоровья и психологического комфорта в любом месте и времени. Желаю сохранить добрые традиции Ситех'а, человеческое общение, ламповую теплоту внутри. Помните о себе, о своих потребностях, цените и любите себя (в рамках трудового, ГК и УК, естественно;-)), заботьтесь о родных и близких вам людях.

Петр Владимирович, желаю Вам крепкого здоровья, крепкой команды единомышленников, всего вам крепкого желаю, но не более 40 градусов)). С юбилеем!



## Простотин Роман Михайлович

### Главный конструктор

Образование: НГТУ им. Р. Е. Алексеева.  
Кораблестроение и океанотехника. 2013 г.

Свою профессиональную деятельность Роман начал в ООО «Минибот-Техфлот» инженером-конструктором, позднее возглавил общепроектный отдел.

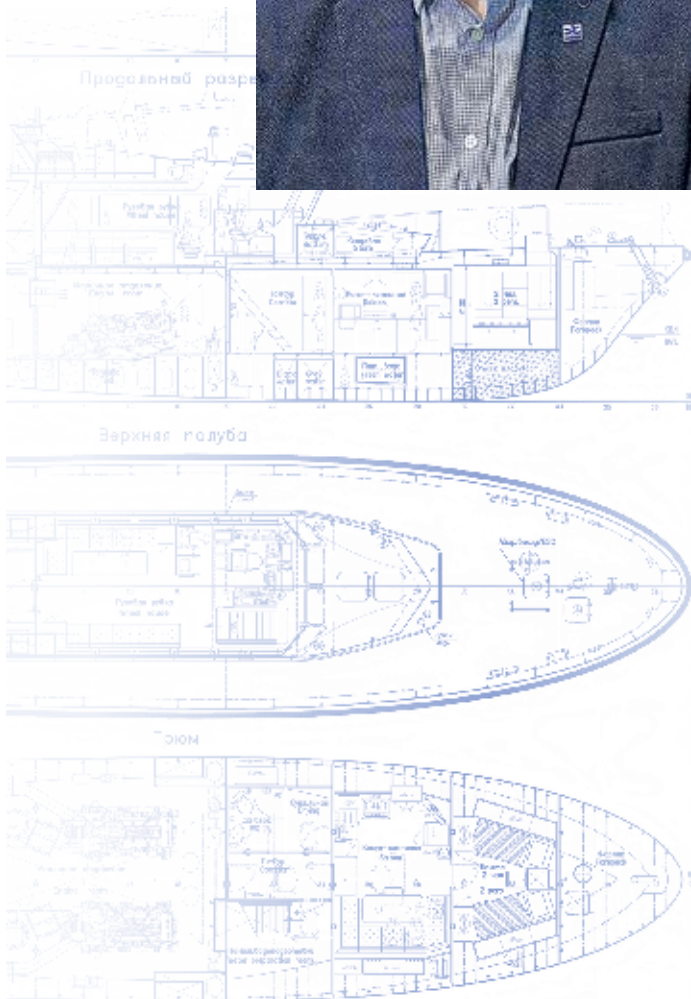
В 2019 году был принят в КБ «Ситех» на должность инженера-конструктора и вскоре назначен главным конструктором.

Первым Романом была моторная яхта пр. АУ-15, в рамках которого разрабатывалась конструкторская документация по разделам корпус и судовые устройства.

Следующим стало судно на воздушной подушке (код ST350). Судно построено и эксплуатируется.

В 2020–2021 годах — главный конструктор проекта SAM-1469 (crew boat) для Сингапурской верфи SAM Aluminium Engineering..

С 2021 года по н.вр. Р. М. Простотин является главным конструктором проекта HSC150B — скоростной катамаран с динамической разгрузкой подводными крыльями для Восточно-Сибирского пароходства. Судно такого типа строится в РФ впервые.





## Ратанов Сергей Львович

Старший эксперт ГУ РМРС

«Си Тех»: 2006–2010 гг.

«Судьба привела меня в «Си Тех» на последнем курсе института, перед написанием дипломной работы. В 2006 году системы автоматизированного проектирования и черчения еще не пользовались такой популярностью, как сегодня, и открывшаяся мне возможность освоить программу AutoCAD не была упущена. В итоге, я был один из немногих студентов, выполнивший чертежи дипломного проекта на компьютере.

Обучение продолжалось все последующие четыре года работы в компании. Опытные и отзывчивые руководители помогли освоить весь процесс проектирования — от получения технического задания, до этапа сопровождения постройки судна, включая,

как техническое, так и рабочее проектирование, работу с согласующими и принимающими проект организациями, субподрядчиками и заводами-изготовителями судового оборудования. Логическим завершением процесса явилось получение неопытного опыта на должности руководителя отдела.

Хочу заметить, что подобный путь прошел не я один. Не мало высококвалифицированных специалистов, вышедших из ГК «Си Тех», находятся на хорошем счету компаний по всей стране. Многие поддерживают друг с другом как деловые, так и дружеские отношения. Ведь коллектив Ситех'а всегда был не только профессиональной командой, но и большой дружной семьей».



## Русакова Алина Игоревна

### Инженер-конструктор

Образование: ВГАВТ. Кораблестроение. 2011 г.

«После окончания академии устроилась в корпусной отдел в ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева, где работала над проектами СПК «Комета», «Валдай» и др. С 2020 года работаю в КБ «Ситех», в отделе общего проектирования.

Работать под руководством ведущего специалиста С. В. Волковой мне интересно, я получаю бесценный опыт. Светлана Викторовна обучила меня 3D-проектированию, подготовке технической документации, мне предстоит и далее пополнять свои знания, совершенствоваться в профессии».





**Рычагова Виктория Алексеевна**  
ИО нач.отдела НПСК «Металлострой-  
конструкция»

«Си Тех»: 2004–2017 гг.

Образование: ГПИ им. А. А. Жданова.  
Кораблестроение. 1988 г.

Отец Виктории — Головин Алексей Иванович — был главным конструктором в горьковском ЦКБ «Вымпел». В школьные годы Виктория много занималась музыкой и художественной гимнастикой.

Виктория — мать троих детей. Старший Илья, как и мать, закончил корфак в политехе. Работал конструктором в ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева, с 2020 года работает в НПП «Радар ммс» начальником отдела.

Средний сын Данила с подросткового возраста занимался компьютерами и программами, работал и работает системным администратором в разных фирмах.

Дочь Анастасия, как и мать, много лет занималась музыкой и художественной гимнастикой. В 2023 г. заканчивает школу и готовится поступать на корфак.

Трудовая биография Виктории Алексеевны:

С 1994 г. Виктория работала в ЦКБ «Вымпел», инженером-конструктором в корпусном отделе, занималась раскромом.



Р. А. Кочегура, С. В. Волкова, В. А. Рычагова,  
Э. В. Сазонова, С. С. Солодова, Е. А. Мягкова,  
И. И. Котерева, М. С. Тулякова. 2013 г.

С 1996 г. пробовала себя на разных работах: инженером-конструктором на ПКО, менеджером в торговых фирмах, агентом по недвижимости, заместителем директора в частной фирме по переоборудованию и продаже судов.

С 2004 г. — ООО «Си Тех», инженер-конструктор (в последующем — ведущий инженер) корпусного отдела. Занималась раскроем, фундаментами, корпусными секциями и др.

С 2018 г. работает на НПСК «Металлостройконструкция», ИО начальника конструкторского отдела. Компания производит опоры для газопроводов, емкости и резервуары для нефтепродуктов и газа и др. конструкции.

И. Л. Бурмистрова о подруге: «Уравновешенный, жизнерадостный, доброжелательный и общительный характер всегда выделял Викторию, помогал ей в жизни и, в том числе, на всех работах и должностях».



## Сазонова Эльвира Валентиновна

### Инженер-конструктор

Образование: ГПИ им. А. А. Жданова. Судостроение, судоремонт. 1987 г. Курсы повышения квалификации — инженер-системотехник. 1989 г.

После окончания института Эльвира Валентиновна работала в ЦКБ по СПК инженером-конструктором. 1991–1997 гг. — «ТрансАл». С 2007 г. по настоящее время — «Си Тех», инженер-конструктор. Рабочие задачи: расчеты гидродинамики, нагрузка масс, комплектация документов для отправки на согласования и заказчику, контроль корректировки документов с повторной отправкой.

Котерева И. И.: «Эля Сазонова тащит на себе всю отправку документов по проектам — и на заводы, и в регистры, собирает данные по весовой нагрузке по всем проектам, проверяет правильность оформления документов перед отправками, распечатывает документы на бумаге. Ее нагрузке не позавидуешь!»





## Селецкий Алексей Алексеевич

Моторист ледокола «Урал»

«Си Тех»: 2002–2007 гг

Образование: ВГАВТ. Кораблестроение. 2002 г.  
Президентская программа. Менеджер. 2003 г.  
ВГАВТ. НРУ (речное училище). Механик СЭУ. 2015 г.

Алексей Селецкий на предложение написать о себе: «Я сейчас на пароходе, в море... Писатель из меня — так себе.

В Ситех'е с 1998. Контора была еще толком не оформлена. Я числился студентом. В «водный» перевелся в 1998 с согласия Ежова. Помню, как «вешался» над курсовой, что Ежов мне придумал. А потом, как над дипломом страдал... Универсальное судно класса О-Пр модульной постройки для сибирских рек, катамаран. С возможностью транспортировки по ж/д. Сейчас бы сделал все по-другому.

Я признателен Ситех'у и П. В. Ежову за помощь. Когда был студентом, благодаря стипендии от Ситех'а и выучился.

Работать начинал с «квадратными глазами»: ни опыта, ни знаний. Первый проектный опыт и первые знания получил в Ситех'е. Это и стало опорой для дальнейшего развития.

В ГЦКБ Речфлота — с 2007 по 2010 годы.

В 2010 году на буксире — одна навигация. Потом Сахалинское морское пароходство.

Речное училище закончил в 2015, после первого контракта у буржуев. А так, я был: в юго-западной, южной, юго-восточной Австралии; Вьетнаме; южном, среднем и северном Китае; Никарагуа; Аргентине; Перу; Мексике островной и западной материковой; Марокко; Индонезии; Штатах (Орегон и Калифорния — Сан-Франциско); Португалии, Италии, Франции (Ла-Рошель, бывшая база немецких подлодок 2-й мировой), Голландии, Германии... Это, где был выход на берег».



Офис «Си Тех» в универе. 2004 г.

На каких судах? «В основном — морской балкер, 37.000 тонн от V.Ships Монасо. Потом работал у норвежцев 1 контракт. Пароход был на 5.000 тонн, сухогруз. После 2 контракта у немцев (база Бремен), универсальное судно для перевозки сверхтяжелых и негабаритных грузов Heavy-lift на 10.000 тонн. Потом вернулся к нам.

Ледокол «Ямал». Прошлой осенью был ремонт, а потом перегрузка ядерного топлива. Работали в три смены без остановки.

Сейчас я на новом ледоколе, третье судно проекта, в мире нет аналогов (атомный ледокол «Урал», пр.22220, в эксплуатации с 2022 г.). На «Сибири» у меня племянник — семейный подряд:»).

Кто работает на судне? «Экипаж собрали из новичков и часть — народ с опытом, но помоложе, со старых ледоколов. Тут бегать много надо — большой корабль и много трапов, умучаешься по ним ходить. Экипаж



Атомный ледокол «Урал»

уменьшенный, по сравнению со старыми ледоколами «Ямал» и «50 лет Победы». Планировка — по принципу: «враги не пройдут, а если пройдут, то тут и останутся». Я месяц с лишним плутал по этому ледоколу — это не общее расположение, а шоу «Форт Боярд». В отсеке, где реактор, вообще заблудиться можно. Стажеры — только в сопровождении, или их искать потом».

Сколько длится рейс? «Как вышли из базы и на 8–10 месяцев без захода в порт. Смена экипажа может быть и в море, и в заливе. Привыкли уже к такому графику, хотя тяжело. Многие не выдерживают.

Напишите за меня что-нибудь сами. Не важно, что. Мы только сегодня переходим с работы по 12 часов в сутки на 8 часов (отрабатывали недостающего). У нас сейчас подготовка (в море) к походу на восток, в район Чукотки. Сейчас мы в Карском море.

Всем приветы. Приеду — зайду в гости».



А. А. Селецкий на вахте



Машинное отделение ледокола «Урал»



## Семенов Станислав Олегович

Зам.начальника корпусного отдела

«Нордик Инжиниринг»

«Си Тех»: 2001–2005, 2015–2016 гг.

Образование: ВГАВТ. Судостроение. 2001 г.

«Я проходил стажировку в компании «Си Тех» в 2000 году, еще будучи студентом пятого курса. В «Си Тех» писал свой дипломный проект. После окончания учебы был принят на должность инженера-конструктора.

В этой фирме моими наставниками и, не побоюсь этого слова, истинными учителями стали Валерий Владимирович Савельев, Ирина Игоревна Котерева, Светлана Викторовна Волкова, Александр Иванович Коваленко, Николай Анатольевич Корнейчук и, конечно же, Петр Владимирович Ежов. Прошу меня извинить, если я кого-то забыл упомянуть. Всем им я бесконечно благодарен, поскольку, благодаря им, я стал тем, кем стал.

В компании «Си Тех», конечно, зачастую, трудно работать, и, именно поэтому, интересно. Когда я рассказываю своим нынешним коллегам, про «Си

Тех», я не устаю повторять, что Петр Владимирович Ежов часто любит ставить такие задачи, что не знаешь, как начать думать, чтобы додуматься. Повторюсь, что это трудно, но ужасно интересно.

Я часто вспоминаю коллектив Ситех'а. Он всегда был очень дружный, никто и никогда не отказывал в помощи.

Компания «Си Тех» всегда находилась и по сей день находится на острие самых современных мировых технологий.

В памятный юбилейный день хочется пожелать коллективу компании «Си Тех» благополучия, процветания, много новых интересных и разных проектов.

Мне хочется верить, что в недалеком будущем компания «Си Тех» станет в одном ряду с такими компаниями, как Боинг, Роллс-Ройс, Damen, Wartsila (дополнить список на Ваше усмотрение). Мне хочется верить, я надеюсь...

С глубоким уважением — Станислав Семенов».



Александр Коваленко и Станислав Семенов. Начало 2000-х

ИП	Иванов, Иван Иванович
ОТ	Оператор машин с т.п. и др.
УЧ	Ученик
М	Мастер
С	Специалист
И	Инженер
В	Ведущий инженер
Н	Начальник
З	Заместитель
Д	Директор



## Соколов Дмитрий Борисович

### Начальник электромеханического отдела

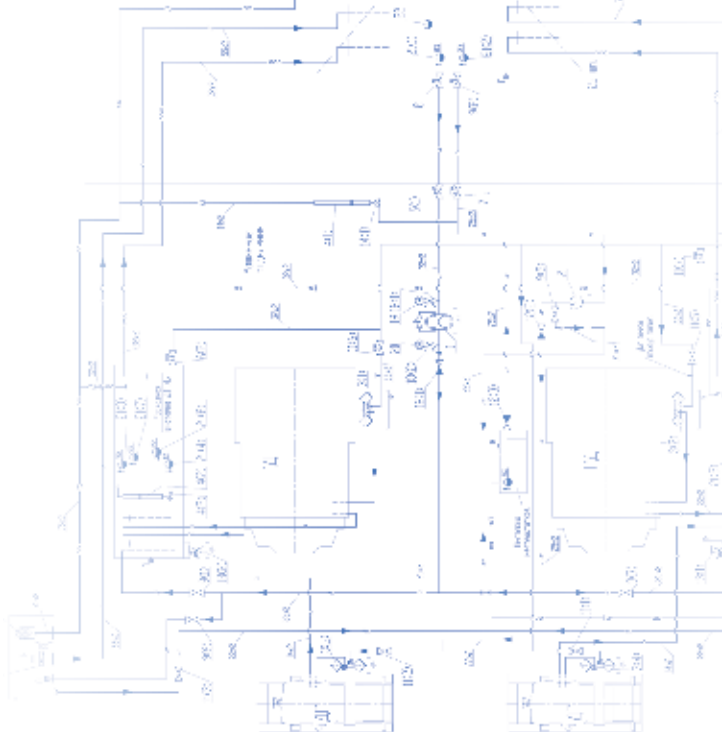
Образование: НПК им. А. П. Руднева.  
 Электрооборудование судов. 2003 г.  
 НГТУ им. Р. Е. Алексева.  
 Электромеханические системы. 2009 г.

В 2011 году Дмитрий Соколов пришел работать в «Си Тех», в 2016-м назначен начальником электромеханического отдела.

«В 2011 году, буквально в самый начальный период работы, я окупился в большой серьезный проект 28140 (плавдок). Здесь впервые было внедрено новшество — распределение электроэнергии по шинпроводам. Все шинопроводы и кабели были смонтированы на Городецком ССЗ. Это дало возможность транспортировки блоков с оборудованием.

Таким образом, был максимально облегчен труд электромонтажников. Были установлены нестандартная электростанция, высоковольтные и автономные источники электроэнергии. Затем готовые блоки переправили на место эксплуатации — территорию Бакинского СРЗ, где была проведена сборка. С 2014 года док эксплуатируется, руководство компании постоянно получает благодарности за выполнение этого проекта.

Принимал участие в разработке электростанции малого рыболовного траулера проекта Т30В, на котором применена электростанция с синхронизацией работы валогенератора с автономными дизель-ге-



нераторами, что позволило получить хороший результат в экономии топлива с максимальной обеспеченностью судна электроэнергией. Впервые на российском рынке применена система автоматизированного траления и система дистанционной оценки выловленной рыбы — 3D сканирование.

При разработке судна на подводных крыльях проекта 03830 предложил применение нестандартной для таких типов судов, но классическую для судостроения схему электростанции с двумя дизель-генераторами для повышения мощности электростанций, что позволило улучшить интерьеры с помощью декоративных подсветок, повысить класс обслуживания пассажиров, организовать горячее питание.

Помимо собственных разработок, наше КБ тесно сотрудничает с заводами-строителями и Морским Инженерным Бюро по выпуску рабочей конструкторской документации на строящиеся суда.

Во время работы над сложными проектами сотрудники получили дополнительные профессиональные навыки, произошло формирование эффективной команды конструкторов, повысилась сплоченность коллектива.

Обеспечение электроэнергией — первейшая задача в создании любого судна, и каждый проект требует индивидуальной разработки энергосистемы. Задача электромеханического отдела — обеспечить судно всеми механизмами и системами согласно требованиям заказчика и Правилам классификационных обществ, а также изыскать требуемую мощность для полноценной надежной работы всех механизмов.

Работать интересно, работы много, не скучно».



С. Б. Матвеев, А. А. Горелова, Д. Б. Соколов. 2023 г.



## Солодова Светлана Сергеевна

### Инженер-конструктор

Образование: ВГАВТ. Кораблестроение. 2004 г.

«Я училась во ВГАВТе. На третьем курсе института на одну из лекций к нам на факультет пришел Петр Владимирович Ежов. Он много рассказывал о том, как в его компании осуществляется процесс разработки и проектирования современных теплоходов и яхт, какими программами они пользуются, какие проекты уже выполнили и что их ждет в будущем. В институте мы чертили все чертежи на ватмане и чертежной доске. То, о чем рассказывал Петр Владимирович, казалось несбыточным будущим. После лекции он оставил нам свои телефоны и попросил всех, кто заинтересуется, приходить на встречу уже в «Си Тех». Из потока нас таких было три человека. Мы пришли летом 2022 года, и нам сразу сказали,

чтобы мы начинали изучать AutoCad. Для начала выполняли простые вспомогательные чертежи. В результате знакомства все трое писали дипломы по темам от нашего руководителя — Петра Владимировича Ежова. Моим проектом стал катер для охоты и рыболовства «Егерь». Все чертежи и диаграммы были оформлены на компьютере, была построена трехмерная модель корпуса в программе SeaSolution и сделаны расчеты остойчивости в SeaHydro. В работе над проектом мне помогала моя будущая коллега и учитель Светлана Викторовна Волкова. После получения диплома я и мои друзья, не раздумывая устроились на работу в «Си Тех».

После защиты диплома в 2004 году я была принята инженером-конструктором в корпусный отдел. В это время в «Си Тех» начиналась разработка нового



На заводе ЗНТ, у корпуса яхты «Бумер». 2005 г.



Плавдача «Елань», головная — 2007 г. постр.

проекта — BOOMER ST14B, моторная яхта «Бумер». Специалисты компании выполнили полностью весь цикл разработки: дизайн, технорабочий проект и сопровождение строительства. Судно строилось на заводе «Нижегородский теплоход» по заказу компании «Новая Судоверфь».

Главным конструктором проекта был Валерий Владимирович Савельев. Это очень серьезный, высокообразованный, весьма начитанный и постоянно пополняющий свои знания инженер. Он занимался разработкой конструкции яхты от эскизного проекта до финального воплощения на заводе. Под его руководством я научилась применять теоретические знания, полученные в институте, на практике. Валерий Владимирович работал в паре со Светланой Викторовной Волковой. Она была и есть главный специалист в программе SeaSolution (разработка трехмерной модели поверхности судна). Именно она научила меня работе в этой программе и программе расчета статики SeaHydro. С работой в этих программах была связана моя дальнейшая работа в «Си Тех».

Дизайн яхты разрабатывала Ирина Леонидовна Бурмистрова. Она постаралась привнести в проект все современные тенденции яхтостроения, а Валерий Владимирович пытался совместить их с возможно-

стями наших судостроительных заводов. Работа была очень интересная, творческая, со сложными вопросами, поисками компромиссов, но самое важное здесь, что я первый раз в жизни увидела, как из всех этих разговоров, чертежей и моделей на судовой верфи построили настоящее судно. Мы могли приехать на завод, увидеть результат своей работы и потрогать его руками. Работа над данным проектом помогла мне вырасти как инженеру. Это было коллективное и интересное сотрудничество. А вообще, в «Си Тех» иначе и не бывает. Все проекты разные, и ни один не похож на другой.

В 2006–2008 годах мы работали над проектом ST24NB («Отрада»), речной яхты катамаранного типа. По заказу Финсудпрома Москвы был разработан технорабочий проект, велось сопровождение строительства на Ярославском ССЗ. Всего было построено 3 судна: «Отрада» и ее модернизации «Былина» и «Забава».

Этим проектом еще ранее грезил Петр Владимирович Ежов. Пришло время — и он смог воплотить свою идею в реальность. И. Л. Бурмистрова разработала дизайн экстерьера, далее специалисты проработали корпус судна, яхта получилась красивой, изящной и легкой. Привлекает внимание необычная



Речная яхта «Отрада», 2008 г. постр.

стилизация судна под старый колесный пароход с использованием арочных окон салона в роли бутафорского колеса. Картина доставляет радость глазу.

На проекте «Отрады» я была уже руководителем корпусной группы. Мы старались воплотить идею дизайнера, чтобы конструкция при этом соответствовала требованиям Российского Регистра. Часто нужно было находить новые интересные решения, но в итоге все у нас получалось. Хочу отметить, что на всех этапах работы над проектом нам

помогал Петр Владимирович. Зачастую он был тем третейским судьей, который принимал финальное решение для продления работы. «Отрада» была его идеей от начала и до конца. Судно было построено, и в настоящее время «Отрада» и «Былина» ходят в водной акватории столицы нашей родины. Когда я со своими детьми приезжаю в Москву на отдых, мы всегда любимся нашими судами с набережной.

Еще одним из необычных проектов в моей работе был стеклопластиковый катамаран «Елань». Руководителем проекта был Сергей Николаевич Айрапетов. Собственно говоря, благодаря его знаниям и профессионализму проект был доведен до логического конца. Только он знал все тонкости пластикового судостроения и щедро делился этим знанием с нами. Сергей Николаевич — мягкая сила. Я никогда не слышала, чтобы он хоть раз повысил голос, даже в моменты самых жарких споров на проекте. А их было много. Он всегда был верен себе, своему мнению и всегда находил оптимальное решение в любом споре.

Очень хочется написать обо всех своих коллегах, но, наверное, тогда эта книга никогда не закончит-



Светлана с детьми. 2023 г.

ся. Хочу еще отметить двух своих коллег — Марину Николаевну Егорову и Ирину Игоревну Котереву. Это потрясающие профессионалы в корпусном деле. Не было такого проекта, который не устоял под напором их знаний. Как корпусник, я очень многому научилась благодаря их помощи и советам. Это люди-энциклопедии, но кроме теоретических знаний, они очень много работали с настоящими судами в ЦКБ по СПК. Видимо, это была великая кузница кадров.

Я принимала участие во многих проектах «Си Тех». Каждый новый проект — это новый вызов. Он требует новых знаний, новых решений. И «Си Тех» никогда не повторяется. На моей памяти были плавучие доки, суда на подводных крыльях, яхты из стеклопластика, сухогрузы и еще много интересного. Работа в «Си Тех» научила меня не бояться браться за что-то новое. И самое важное — это работа коллектива. Все отделы работают слаженно, и мы всегда помогаем друг другу. Очень уважаю своих коллег и считаю, что моя работа в «Си Тех» — это большая удача в моей жизни.





## Степаненко Елена Викторовна

### Инженер-конструктор

Образование: ГИИВТ. Судостроение и судоремонт. 1989 г.

В 1989–2014 годы Елена Викторовна работала на Балаковском судостроительно-судоремонтном заводе в техническом отделе, занималась дефектацией корпусных конструкций судов. В 2014–2017 годах трудилась в РРР (Средне-Волжский филиал, Балаковский участок).

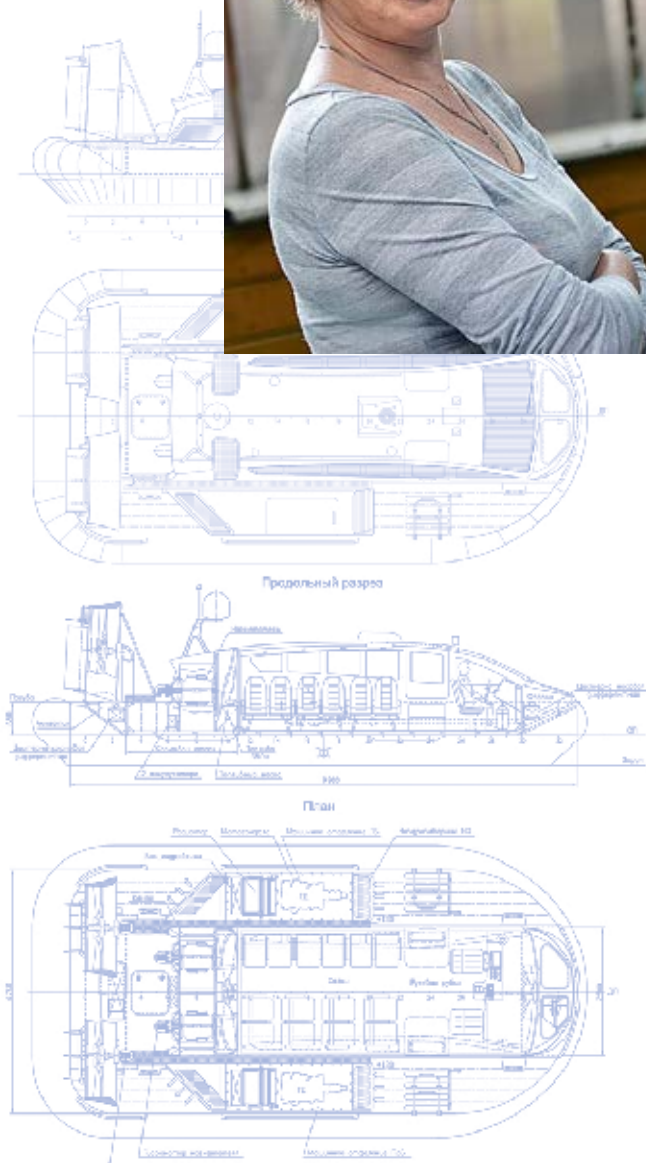
В 2017 году принята на работу в корпусный отдел «Си Тех» инженером-конструктором.

Елена Викторовна: «Мое резюме в интернете нашла Вера Владимировна Суздальцева, благодаря ей меня пригласили работать в «Си Тех». Я очень благодарна ей за это. Она замечательный человек! Отзывчивый и позитивный».

За время работы в фирме Елена Викторовна принимала участие в проектах: скоростной катер пр. 1496М1, траулер пр. Т30В, грузо-пассажирский т/х пр. NE-020.2.

С 2021 года по наст. время участвует в разработке пассажирского СПК пр. 03830. Руководитель проекта — главный конструктор А. А. Бондаренко.

С 2022 года по наст. время — скоростного пассажирского катамарана пр. HSC150B (обстрочная документация по проекту). Руководитель — ведущий специалист по обстройке Д. Л. Парухин.





## Сухов Игорь Валерьевич

Начальник отдела судовых устройств  
и дельных вещей, ПКБ «Петробалт»,  
Нижегородский филиал

«Си Тех»: 2008, 2012–2016 гг.

Образование: НГТУ им. Р.Е. Алексеева.  
Кораблестроение. 2012 г.

«В детстве не мечтал стать летчиком/пожарным и т. д., твердо был уверен, что стану инженером. Однозначно мой путь пролегал через политех, выбор сделал в пользу судостроительного факультета. Еще, будучи студентом, мне удалось окунуться в мир инженеров, а именно в компанию «Си Тех». Тот редкий случай, когда генеральный директор заранее подготавливает кадры в свою организацию. Петр Владимирович работает на перспективу, а это признак хорошего хозяина и управленца своей компании. И на дипломной работе (судно на базе

пр. ST376T) удалось сотрудничать с Ситех'ом. Это еще раз убедило меня в правильности сделанного выбора.

Главный конструктор Андрей Анатольевич — гениальный руководитель проектной работы! Согласовывал взаимодействие всех отделов, получалась сплоченная командная работа, вопреки тем или иным трудностям. Создавались действительно отличные суда, работающие сейчас во многих уголках нашей страны и за рубежом.

После окончания НГТУ вступил в ряды «Ситеховцев», в коллектив, с которым уже был хорошо знаком. Начинать работу в отделе устройств, под руководством Кольцова М. В. Отдельно отмечу, что Михаил Владиславович был блестящим наставником, с огромным опытом решения разных задач. Затем, с наступлением эры Nupur-CAD/MATIC, под руководством Чуева М. Е. углубился в процесс автоматизации и 3д-моделирования. Это позволило расширить знания и опыт в разных областях, включая электрику, системы, общепроектную компоновку и многое другое.

Принимал участие в самых разнообразных проектах речных и морских судов: скоростной лоцманский катер (отдельное спасибо за работу главному конструктору Бондаренко А. А.), буксиры, экологические суда, сухогрузы, плавучий док.

За время основной работы, а это 4,5 года, для меня команда Ситех'а стала, в некоторой степени, семьей.

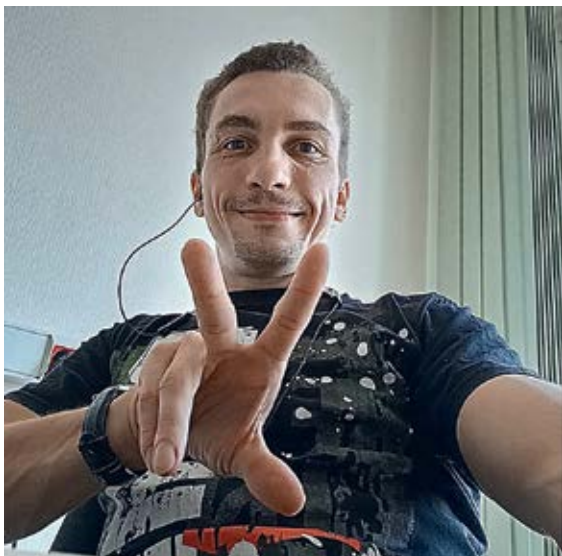
Дала бесценный опыт, как в профессиональном, так и жизненном плане. Компания «кузница кадров», как многие ее называют, и я с этим согласен, позволила самому вырасти до начальника отдела устройств.

С особой теплотой хочется отметить Кольцова М. В., Корнейчука Н. А., Бондаренко А. А., Будникову Е. В., Матвеева С. Б., Ратанова С. Л., Кирильчева В. М., Вахмину Н. Г. и многих других, особенно молодежь тех лет, это была великолепная и цельная команда.

Отдельно хочется поблагодарить Ежова П. В. за предоставленную возможность работать в Ситех'е. У генерального директора есть настоящий дар — из самых разных специалистов создавать уникальную боевую команду, способную выполнить задачу любой инженерной сложности.

В 2023 году «Си Тех» исполняется 25 лет. С большим уважением к коллегам, бывшим, настоящим и будущим, поздравляю Вас с юбилеем, господа и дамы!

PS: Ты можешь уйти из команды Ситех'а, однако, «СиТех» останется в твоём сердце навсегда!»



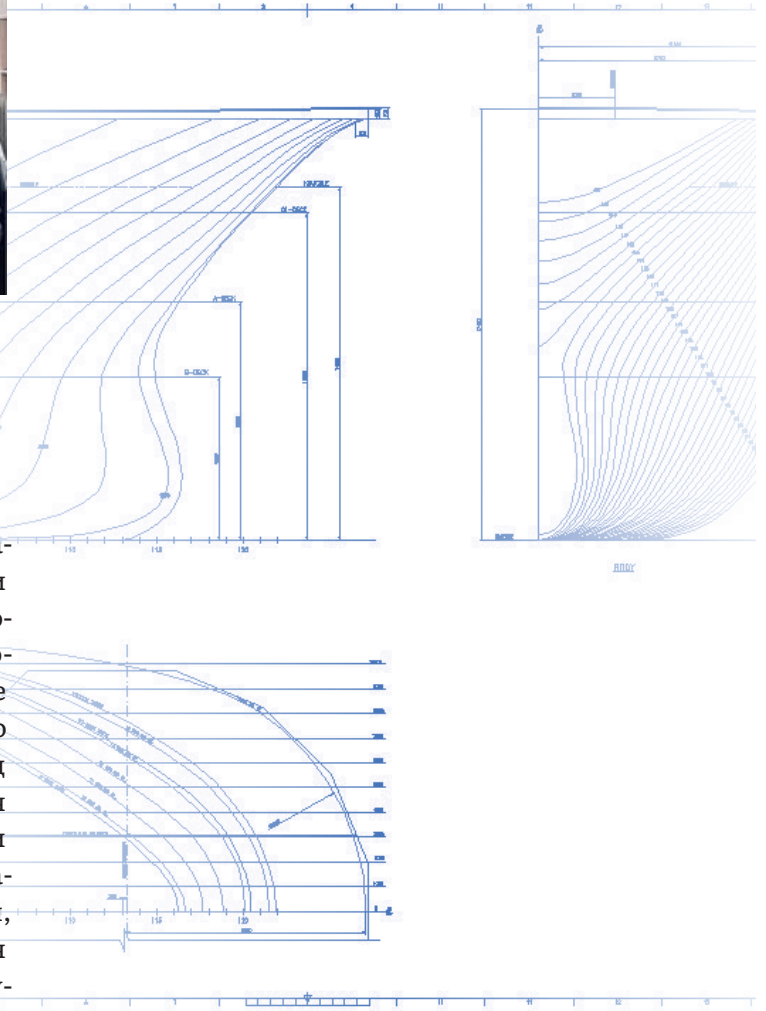


## Терешина Надежда Юрьевна

Техник

Образование: НПК им. А. П. Руднева. 2020 г.

«В настоящее время учусь заочно во ВГУВТе на факультете кораблестроения. С 2020 года работаю в «Си Тех» после обучения в колледже. Здесь я познакомилась с настоящими профессионалами по проектированию судов. Наблюдаю, как мои старшие коллеги трудятся с большой ответственностью и вдохновением. Есть, у кого брать пример. Под руководством Елены Александровны Мягковой я освоила программу CADMATIC Hull, создаю модели цистерн, кринолинов, фундаментов для оборудования и других корпусных конструкций. Мне нравится, чем я занимаюсь. В коллективе доброжелательная атмосфера. Благодарю своего наставника — ведущего специалиста Е. А. Мягкову».





## Тулякова Марианна Станиславовна

Ведущий инженер, 2005–2014

Образование: ГПИ им. А. А. Жданова.  
Судостроение и судоремонт. 1981 г.

«Так сложилось, что вся моя жизнь связана с судостроением. После окончания школы, я знала, где буду учиться. Мой прадедушка был матросом, совершил кругосветное путешествие на паруснике «Наездник». Дядя, Мызалин Евгений Алексеевич, был капитаном пассажирского т/х «Александр Радищев». Другой дядя закончил ГИИВТ, плавал, работал на заводе «Красное Сормово» в КБ под руководством А. Животовского.

После окончания института, я по распределению (было такое в советское время) уехала во Владивосток, где работала на Владивостокском ССЗ (в то время «п/я») инженером-технологом. Этот старейший завод в бухте Улисс выпускал тогда ракетные погранич-

ные катера, и это давало ощущение причастности к «большому делу». Работа на режимном предприятии научила организованности, ответственности. Часто бывала в командировках на судостроительных заводах страны (Северодвинск, Ленинград, Ярославль, Красноярск, Хабаровск, Советская Гавань, Комсомольск-на-Амуре).

После возвращения в г. Горький я 12 лет работала в ЦКБ по СПК. Сначала в отделе испытаний (принимала участие в испытаниях судна на заводе «Дагдизель» в г. Каспийск). Затем в отделе крыльевых устройств, где занималась конструкцией крыльев т/х «Олимпия».



Старинное фото из семейного альбома

С 1996 по 2005 г. работала в КБ «Вымпел», занималась противопожарной защитой, изоляцией, обстройкой и окраской судов.

Работала всегда с удовольствием. Бывала в командировках в Санкт-Петербурге на обслуживании строительства судов. На это время пришлось самые трудные годы «перестройки»: невыплаты зарплаты, отсутствие заказов. Но мысли сменить специальность на более «хлебную» не возникало.

В «Си Тех» я пришла в 2005 году сложившимся специалистом. Фирма кардинально отличалась от того, где я работала ранее, но определенный авантюризм, присущий фирме, пришелся в то время по душе. Определенная свобода в принятии решений, отсутствие излишней опеки, самостоятельность привлекли.

Особенно запомнилась работа на судах проекта RSD 44, строящихся в г. Навашино. Масштабная, серьезная и ответственная работа — что может быть важнее человеческой жизни — в то время я работала ведущим специалистом направления «противопожарная защита, изоляция и окраска судна».



Положительной особенностью «Си Тех» могу отметить стремление к объединению коллектива, сглаживание конфликтов, неизбежных в работе. Не сказать, что лично мне было легко, но работа — главное, а со своими личными проблемами в фирму я никогда не обращалась.

Позднее работала в Нижегородском государственном техническом университете на кафедре «Инженерная графика», вела практические занятия у студентов-вечерников. Также работала в компании «ГАМА», принимала участие в разработке документации на колесные

прогулочные суда «Сура» и «Колёсовъ», а также колесное пассажирское судно «Золотое кольцо». Здесь много приходилось работать с Речным Регистром по согласованию документации.

Я всегда работала в судостроении, встречала множество людей, и, в подавляющем большинстве, это люди, увлеченные своим делом (такая уж у нас профессия). У каждого можно чему-то научиться. В «Си Тех» для меня это — Сергей Тихомиров, Ирина Котерева, Ирина Бурмистрова, Роза Кочегура, а из более молодых — Александр Пичкин».



## Тюляпкин Николай Александрович

Инженер-конструктор

Образование: НГТУ им. Р. Е. Алексеева. Силовые энергетические установки. 2015 г.

«В 2013 году, еще студентом 4 курса НГТУ по специальности СЭУ, я был принят практикантом на работу в «Си Тех». Первый проект, в котором принимал участие, пр. RT29, экологическое судно. Следующий пр. ST23WI, лоцманский катер. За это время я узнал полный цикл проектирования и строительства судна, получал практические навыки под руководством начальника отдела СЭУ Василия Юрьевича Иванова, грамотного специалиста своего дела, с большим опытом работы, которого я считаю своим наставником.

Мои идеи, мысли, изложенные в чертежах, а затем воплощенные на судне, это было круто! Лоцманский катер пр. ST23WI, стал первым судном, на котором я побывал. В 2013 году я освоил программу CADMATIC для разработки 3D-модели с целью последующего выпуска рабочей конструкторской документации (РКД) и сопровождения строительства судов. В этой программе пришлось работать в «Си Тех» с самого начала. После получения навыков вместе с администратором программы М. Е. Чуевым изучали, расширяли возможности этого иностранного софта.

В 2015 году, после окончания университета, я был призван на воинскую службу. Вернувшись из армии в 2016-м году, с удовольствием продолжил работу в КБ «Ситех». В этом же году был назначен



Moscow Boat Show 2022

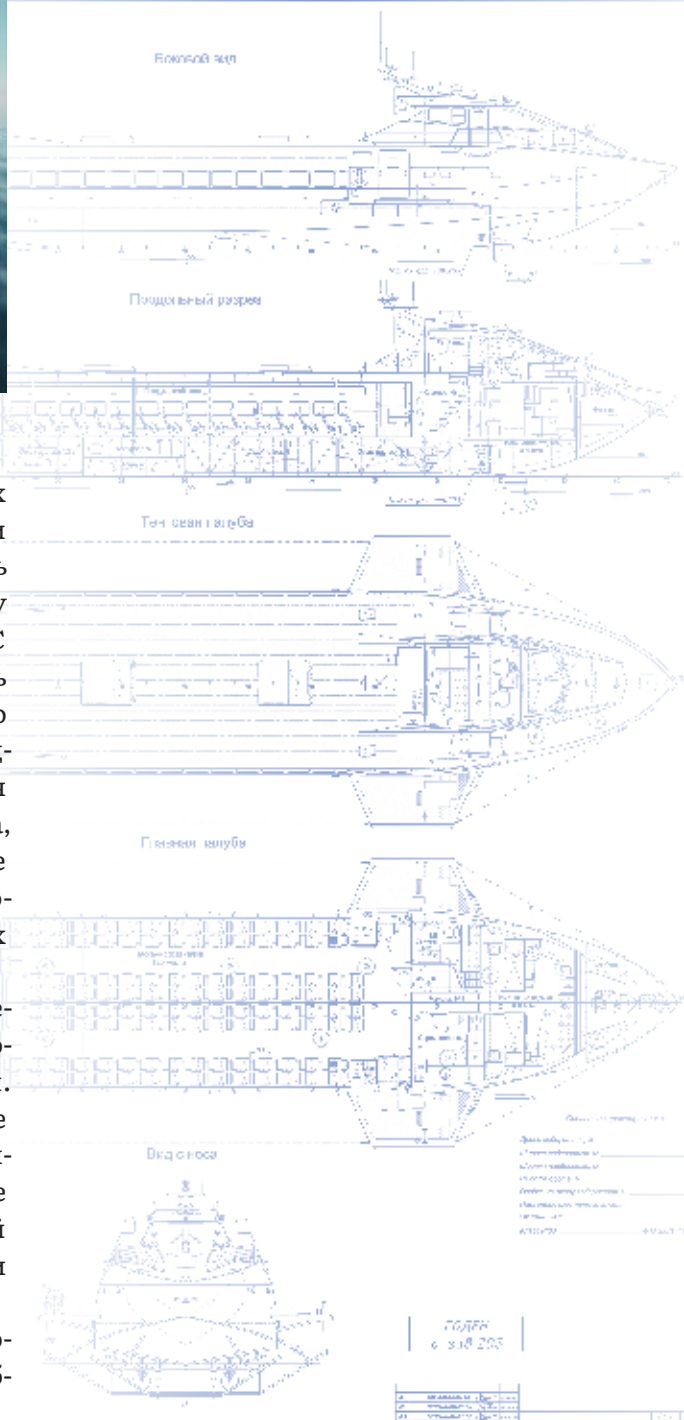


CADMATIC-модель траулера пр. Т30В

администратором ПО CADMATIC. На первых парах приходилось сложно, так как внутренние настройки программы для меня были новыми и требовалось самому в них копаться, разбираться. В 2017 году меня направили в Баку обучать ПО CADMATIC сотрудников «КаспМорНИИпроекта». Мой путь пролегал через Санкт-Петербург, где для полного освоения программы я должен был посетить представительство CADMATIC в России. Это была моя первая длительная производственная командировка, где я приобрел отличный опыт обучения. После этой командировки приходилось обучать преподавателей ВГУВТа, сотрудников нижегородских и российских КБ.

2019–2020 годы — проект Т30В, траулер, на сегодняшний день мой самый любимый проект. Воплощено много моих личных идей, предложений. Судно строилось на «Верфи братьев Нобель» в городе Рыбинске. В 2020 году я участвовал в ходовых испытаниях на Рыбинском водохранилище. В этом же году «Си Тех» передал заказчику малый рыболовный траулер проекта Т30В для мурманской компании «Карелрыба».

Любой проект — коллективное творчество: получаешь наслаждение от совместной работы, от общения с коллегами».







## **Тюпин Евгений Владимирович**

**Руководитель обособленного  
подразделения Городец**

Образование: Заволжский автомоторный техникум. 2002 г.

ВГАВТ. Эксплуатация судовых  
энергетических установок. 2007 г.

«Все мое детство я с родителями провел на судах типа «Волго-Дон», и с тех пор профессия моряка всегда манила меня. И даже нестабильным 90-м годам не удалось заставить забыть мечту.

Наконец во время учебы удалось устроиться на флот в судоходную компанию «Волжское пароходство». Вот я уже был полноправным членом экипажа, спинным мозгом ощутил вибрацию механизмов и пульс жизни этого загадочного зверя, имя которому самоходный теплоход.

Но на очередном медосмотре было выявлено заболевание сердца, приговор был мягко говоря неожиданный: ищи работу на берегу...

Полученные знания все равно надо было применить, так в 2007 году я оказался в компании «ЦКБ Монолит». Здесь мне представилась возможность по-другому посмотреть на „загадочного зверя“. В механическом отделе было освоено проектирование судовых систем. Теперь не только знаю, куда и как должны двигаться жидкие и воздушные среды, но и как сделать, чтобы это работало. А в секторе судовых устройств был привит вкус к специальным устройствам. В мире аппарелей, шарниров и грузовых стрел я, наконец, увидел образ одного



Обособленное подразделение Городец: Е. В. Тюпин, Д. А. Сазанов, И. Н. Сачкова, С. Н. Рыбаков, В. А. Молькова, Е. В. Ненаездников, Т. Ф. Полозкова, Ю. А. Круглова

из любимых преподавателей академии по сопро-  
мату — Льва Николаевича Авдентова.

За время работы в ЦКБ принимал участие в про-  
ведении уникальной модернизации на пароходе  
«Станюкович», в доке пр. 17789 было спроектиро-  
вано множество систем, спроектирован винт для  
десантного катера пр. Т4М и многое другое.

2018 год потребовал перемен, назрел вопрос о сме-  
не компании. Самым реальным и практичным оказа-

лось пойти попытать счастья — устроиться работать  
в компанию «Си Тех». Честно говоря, я не ожидал,  
что мой опыт вполне востребован, и домой я уже  
ехал с конкретным заданием и трудоустроенным  
в надежной фирме. Спасибо Петру Владимировичу,  
что поддержал меня в решении работать удаленно,  
так как в таком формате работать было не привычно,  
и у меня были противоречивые ощущения. За эти  
три года я проникся духом конструкторского бюро,  
работающего с использованием современных более  
продуктивных технологий. А благодаря главным

конструкторам: Бондаренко Андрею Анатольевичу и Крыночкину Виктору Юрьевичу я не чувствовал себя оторванным от проектов и от остального коллектива. Большое вам за это спасибо. В этот период проектировался траулер Т30В. Ура — я снова на самоходном судне, хоть и перед экраном монитора.

В 2020 году директором было принято своевременное решение основать в г. Городец Обособленное подразделение, куда меня назначили руководителем. Первыми сотрудниками подразделения составляли на тот момент цвет «Монолита»: корпусник А. Н. Зайцев, системщик А. П. Бухарин, судовые устройства и дельные вещи — С. Н. Рыбаков и Е. В. Тюпин.

Все мы испытывали огромное чувство воодушевления, ведь нам была оказана огромная честь — быть основателями подразделения КБ «Си Тех». На хлебниками быть очень не хотелось, кроме решения организационных вопросов одновременно пришлось быстро учиться работать в связке с центральным офисом и осваивать программу для 3D-моделирования CADMATIC.

Первое задание подразделению было — спроектировать отсек румпельного отделения на пр. NE-020.2 (грузопассажирский теплоход, класс-проект МИБ СПб).

Вскоре коллектив удаленного подразделения Городец стал обрастать новыми сотрудниками: электрик Д. А. Сазанов, расчеты по общему проектированию — Е. В. Ненаезников и первая девочка корпусница — И. Н. Сачкова.

Вторым большим проектом для подразделения был пассажирский катамаран на электрическом ходу пр L1100. Благодаря этому проекту были освоены тонкости общения с заказчиком и с экспертами Классификационного Общества.

В 2021 году в ряды подразделения на должность главного конструктора была принята В. А. Молькова. С ее приходом у нас появились по-настоящему самостоятельные проекты. Было развернуто про-

ектирование транспортной оснастки для перегона судов с осадкой, не позволяющей им самостоятельно передвигаться по внутренним водным путям.

К 2023 году в подразделении работают десять специалистов разных специальностей. Пришли работать еще 3 сотрудниц по корпусу: Т. Ф. Полозкова, Ю. А. Круглова и О. В. Пшениснова.

Думаю, что мне тогда в 2018 году очень повезло быть принятым в ряды сотрудников КБ «Си Тех». Выполняя текущие работы по проекту, приходится заниматься вопросами поддержания здоровой рабочей атмосферы в коллективе, чтобы производительность была на высоте, и на работу ходить было в удовольствие.

Приятным бонусом для меня сохранилась возможность бывать на настоящих судах. Снова ощутить жизнь: в теплом дыхании вентиляции машинного отделения, пульсацию по венам топлива и вод контуров охлаждения. И конечно, он создавался, чтобы двигается в бесконечном круговороте индустрии грузо— и пассажироперевозок».





## Фадеев Дмитрий Александрович

### Исполнительный директор ГК «Си Тех»

Образование: НГТУ. Кораблестроение. 1989 г.

Дмитрий Александрович работал в ООО «Бизнес-Фера» начальником отдела математического моделирования. В «Си Тех» пришел в 2007 году.

«В нашей семье насчитывается уже три поколения, посвятившие себя инженерной деятельности: моя мама, Фаина Леонидовна Фадеева, сын, Илья Дмитриевич Фадеев — начальник бюро. Надеемся, что мои внуки, Алексей, Екатерина и Василиса, продолжат инженерную династию Фадеевых.

Трудовую деятельность в ООО «Си Тех» начинал руководителем направления программного обеспечения. ПО, разработанное специалистами «Си Тех», отличается хорошим качеством. Пользователи: ЦНИИ Крылова, Ярославский ССЗ, Верхне-Волжский филиал РРР, Енисейское речное пароходство и многие другие — отмечают отличное качество программ, пользуются ими продолжительное время.

В должности исполнительного директора провожу преддоговорную работу с Заказчиком, составляю план-графики работы отделов компании по разработке конструкторской документации — с подготовки коммерческого предложения до заключения договорных отношений. Отделы конструкторского бюро по реализации проектов работают согласно планированию деятельности компании и расчетам трудоемкости на всех этапах работы над проектами, все это осуществляется в программах, аналогичных MS Project. Подготовка договоров и коммерческих предложений для заказчиков — это кропотливая и серьезная работа.

Как куратор корпусного отдела, хочу отметить высокое качество разрабатываемой нами РКД и ПТД на корпусные конструкции».



День фирмы, 2015 г.



## Федотов Сергей Александрович

Начальник отдела ПО, 1998–2004

Образование: ГГУ. Прикладная математика. 1986 г.  
Президентская программа подготовки управленческих кадров, 2004 г.

«Закончил первый созданный в СССР факультет ВМК. С первого дня работы после университета стал заниматься машинной графикой, 3D-моделированием и автоматизацией ручной работы конструктора и инженера. Работал сам инженером-конструктором».

Компании, в которых работал С. А. Федотов:

ОКБМ им. И. И. Африкантова (инженер-программист);

ССЗ «Волга» (начальник отдела САПР);

«Си Тех» (начальник отдела ПО);

Steelcad Consultants A/S, Norway (руководитель проекта по выпуску РКД);

Global Maritime A/S и National Oilwell Varco, Norway (инженер-конструктор);

Fire Protection Engineering AS, Norway (3D-дизайнер);

Multi Phase Meters AS, Norway (3D-дизайнер);

Fedotov Design Programming, Norway (3D-дизайнер, программист).

1998–2004 годы. Сергей Александрович работал в Ситех'е с первого дня с Ежовым, Алексановым, Чемборисовым. Выполнял 3D-моделирование поверхностей, структуры блоков и создание развертки листов наружной обшивки, выпускал РКД.

В 2020–2022 годах работал в «Си Тех» удаленно.

Сергей Федотов: «Си Тех помогает строить Корабли. Корабли помогают плыть тебе по волнам твоей жизни в любую погоду».



Василий Иконников, Владимир Масеев, Сергей Федотов. 2002 г.



Супруги Марина Фролова и Роман Простотин

## Фролова Марина Сергеевна

### Инженер-конструктор

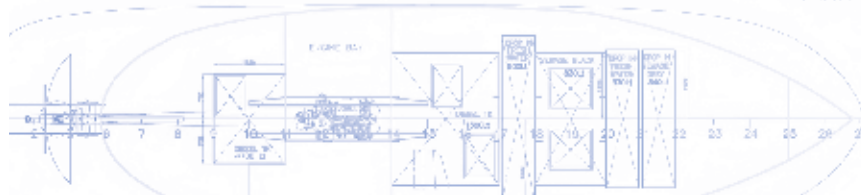
Образование: ВГАВТ. Кораблестроение. 2013 г.

Марина — администратор программы CADMATIC Hull. Кроме настройки и администрирования комплекса CADMATIC занимается разработкой корпусных конструкций на различных стадиях проектирования, выпуском РКД и плазово-технологической документации для многих проектов.

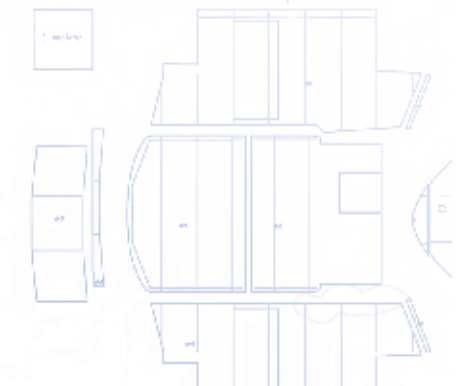
Ведущий специалист по корпусу и ветеран «Си Тех» И. И. Котерева, работая в одном отделе с Мариной, тепло отозвалась о своей коллеге: «Из молодых сотрудников в корпусном отделе хочу отметить Марину Фролову — умная, внимательная, легко обучаемая, работающая с желанием, освоила дополнительные функции в Nuras, что позволяет не обращаться в поддержку при выполнении настроек проекта, введения типовых узлов, типоразмеров листов и профилей и т. д. Если останется в судостроении, не сменит профессию, то, думаю, может стать и главным конструктором».



TANK TOP



Phoebe 50 5 mm plate





Сестры Светлана Борисовна Ховралева и Наталья Борисовна Колмогорова



Петр Ежов и Светлана Ховралева.  
День фирмы, 2017 г.

## Ховралева Светлана Борисовна

### Инженер-конструктор

«В 2005 году я была принята в «Си Тех». В первый день, когда пришла на работу, удивилась техническому оснащению: у каждого сотрудника новые персональные компьютеры, мало того, сотрудники разговаривали с ПК — смотрела и дивилась! Оказалось, что они общались по скайпу.

Случилось так, что я уволилась, поработала в Волжско-Каспийской компании, но в 2014 году вновь пришла работать в «Си Тех». У меня было ощущение, что я вернулась домой. Каждое утро я иду на работу с удовольствием.

Петр Владимирович уважительно относится к своему коллективу, ценит каждого сотрудника, не отделяет себя от коллектива. К молодежи относится с заботой и вниманием, дает возможность проявить себя, поручает ответственные задания, контролирует исполнение. Отправляет учиться по президентским программам, на обучение за рубежом, приветствует овладение иностранными языками.

В коллективе творческая рабочая атмосфера, обсуждаются безумные» идеи, которые воплощаются в жизнь».

А. Ф. Пичкин: «Светлана Ховралева — душа компании, просто приятный и легкий человек в общении, добрый друг, с которым можно поделиться, поговорить о любой проблеме. И это здорово, когда в коллективе есть такое вот «сердце».



## Целоухов Никита Юрьевич

Дизайнер

Образование: Нижегородское художественное училище, живописец-педагог. 2011 г.  
ННГАСУ, промышленный дизайн, 2016 г.

«В 2017–2019 годах я трудился в АО ЦКБ по СПК им. Р. Е. Алексеева. Занимался поиском нового образа и стиля высокоскоростных пассажирских судов, катеров, кораблей и других транспортных средств, проработкой концепции, эскизированием, разработкой дизайна экстерьера, визуализацией, построением поверхностей корпуса в САПР. Главной работой в этот период была разработка внешнего облика нового СПК «Метеор-120Р», а также большого научно-исследовательского судна.

В 2019 году был принят на работу в «Си Тех» ведущим дизайнером.

Моя задача заключается в поиске современного образа судов различного назначения, в разработке дизайна (как концептуально-перспективных, так и проектов под конкретные технические задания). Это разработка дизайна экстерьера, общая компоновка судна, выпуск дизайнерской документации по проектам, сопровождение проектно-конструкторских и производственных работ.

В 2021 году началась разработка экстерьера пассажирского катамарана на подводных крыльях (пр. НСС150В) для Восточно-Сибирского речного пароходства. В настоящее время судно активно



Модульный ряд катеров «Разнежье»

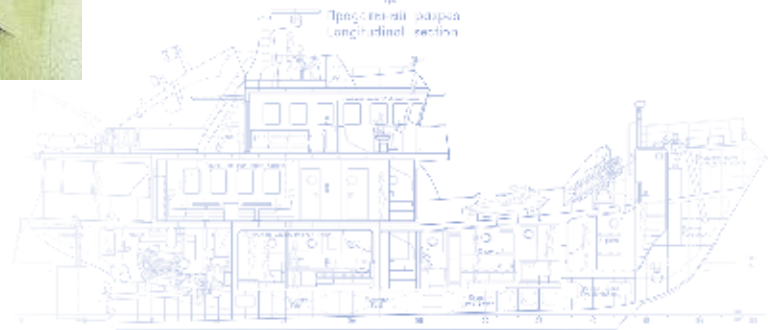
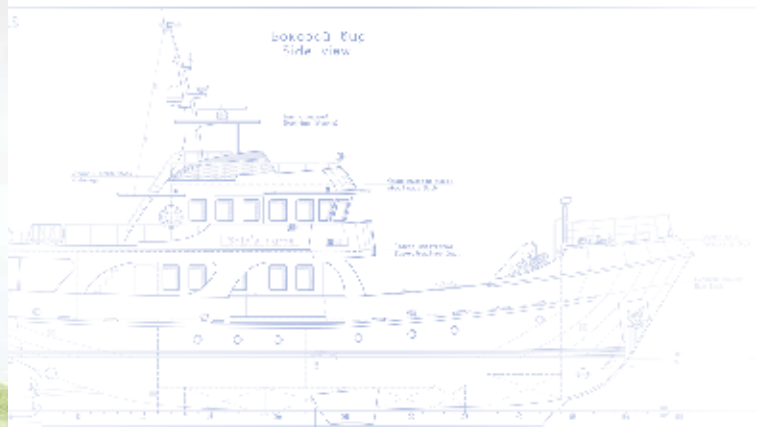


строится. Также продолжается дизайнерская работа по улучшению внешнего вида и удобства других модификаций этого проекта. Думаю, это будет очень интересное, современное, технологичное пассажирское судно нового поколения.

Значимым проектом для меня стала плавдача «Разнежье». Это модульный ряд катеров глиссирующего типа с подвесными моторами, предназначенных для туризма и отдыха на магистральных и малых реках с возможностью выхода в водохранилища и озера».

Концепция П. В. Ежова, дизайн Н. Ю. Целоухова. Строительство катеров началось в 2021 году в Гордце. В мае 2022 года на воду спустили головную лодку. Проект получил приз зрительских симпатий на международной выставке European Product Design Award (EPDA 2021).





Вид сверху / Top view

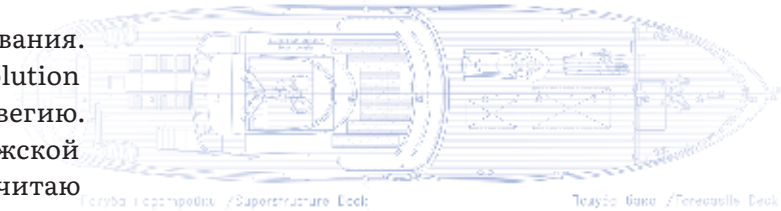
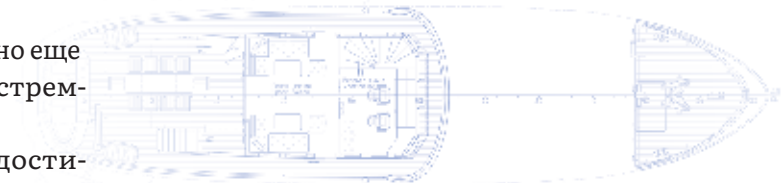


Схема надстройки / Superstructure Deck

Палуба борта / Deck



Палуба палуба / Main Deck

Дек  
400  
300  
200  
100  
0  
100  
200  
300  
400

## Чемборисов Игорь Юрьевич

### Инженер-конструктор, 1998–2000

Образование: ГПИ им. А. А. Жданова.  
Кораблестроение. 1988 г.

Игорь Юрьевич работал в «Си Тех» со дня основания.

Соавтор известных ныне программ Sea Solution и Sea Hugro. В 2000 году уехал работать в Норвегию.

Игорь Юрьевич: «Сейчас работаю в норвежской фирме старшим инженером, рисую линии и считаю остойчивость».

25 лет — прекрасный возраст! Уже взрослая, но еще молодая компания, полная сил, надежд и устремлений.

Желаю дальнейшего развития и новых достижений, покорения новых вершин и расширения горизонтов!»



## Чередникова Александра Юрьевна

Инженер-конструктор АО «РУМО»

«Си Тех»: 2006–2008 гг.

Образование: ВГАВТ. Кораблестроение. 2006 г.

«Си Тех» стал для меня первым местом работы, следующей школой после института. Из колыбели теоретических знаний я попала в область практических знаний и умений, и это было откровением для меня. Именно благодаря работе здесь, удалось быстро освоить Автокад, диплом получилось сделать уже в электронном виде.

До сих пор помню свой первый настоящий рабочий день (до этого мы немного подрабатывали здесь). Меня ориентировали на работу в программе Sea Solution. Моими наставниками стали Света Волкова, настоящий гуру проектирования обводов корпуса, и Света Солодова, тоже прирожденный мастер обшивки, если можно так сказать:).

Уже довольно трудно вспомнить названия проектов, помню, проектировали плавучую дачу, работали плотно с отделом дизайна. Ирина Бурмистрова, Евгений Спиркин и Андрей Кочетов воплощали внешний вид будущей дачи в дизайнерской 3D-модели, мы на ее основе создавали свою модель с обшивкой, дальше корпусники создавали набор корпуса с учетом наших обводов. Дальше делали РКД по этим моделям, постепенно рождалось судно.



Офис в универе. 2007 г.

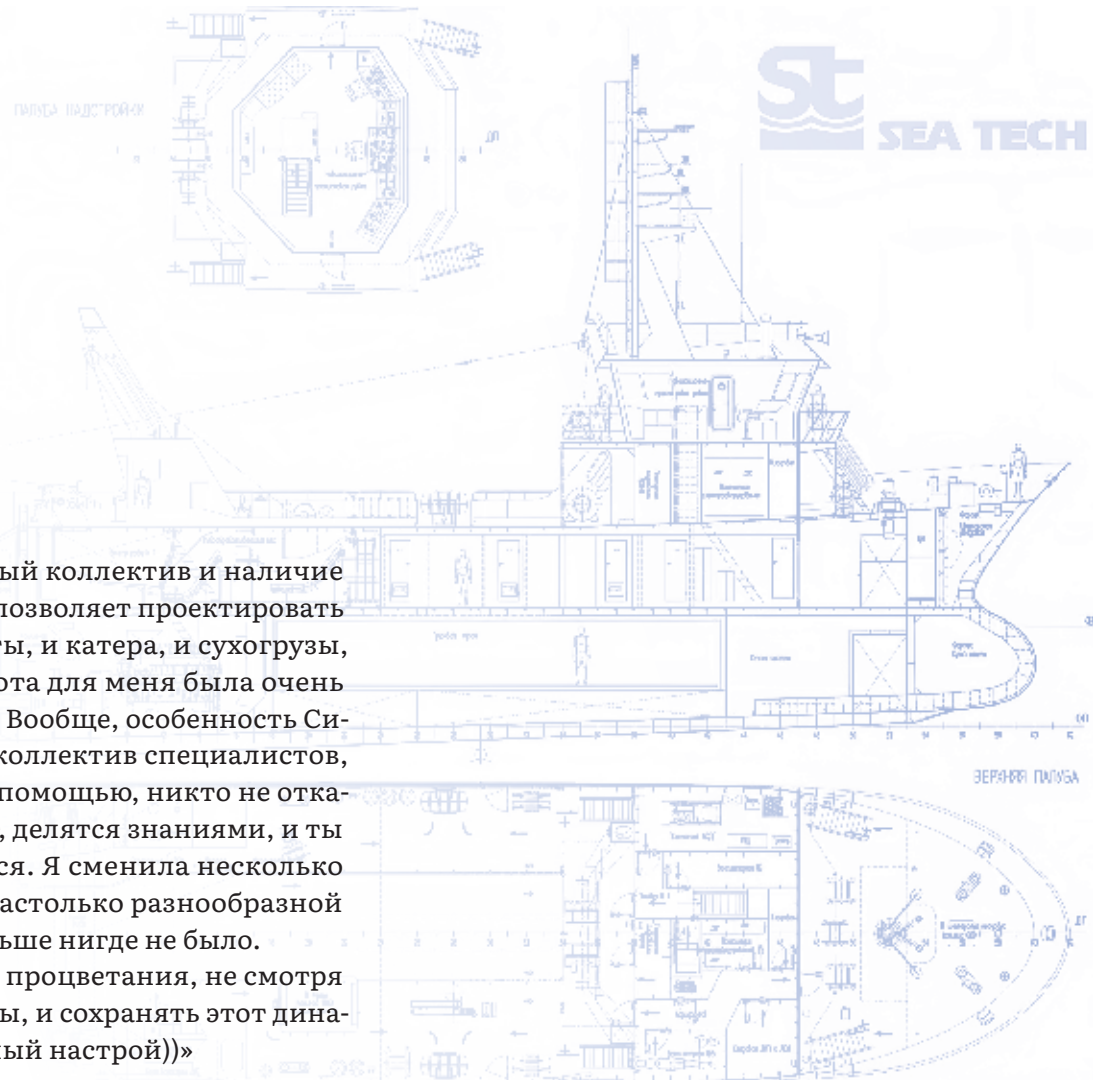


Небольшой сплоченный коллектив и наличие продвинутых программ позволяет проектировать самые разные суда: и яхты, и катера, и сухогрузы, и танкеры, поэтому работа для меня была очень интересной, необычной. Вообще, особенность Ситех'а — это прекрасный коллектив специалистов, ко всем обращаешься за помощью, никто не отказывает, тебя направляют, делятся знаниями, и ты очень быстро обучаешься. Я сменила несколько мест работы потом, но настолько разнообразной и творческой работы больше нигде не было.

Хочу пожелать фирме процветания, не смотря на все кризисы и невзгоды, и сохранять этот динамичный интеллектуальный настрой))»



Корпусная модель проекта ST24НВ. 2007 г.





## **Чередникова Анна Юрьевна** Инженер-конструктор 1 катег. КБ «Вымпел»

«Си Тех»: 2006–2011 гг.

Образование: ВГАВТ. Кораблестроение. 2006 г.

«В «Си Тех» я оказалась еще во время учебы в институте. Сразу удивил формат организации, как маленькая семья. Больше такого так нигде и не встретила. По прошествии лет, могу с уверенностью сказать, что «Си Тех» дал все основные знания и навыки для дальнейшей работы, взаимодействие с мудрыми и опытными коллегами-наставниками, а также участие в интересных проектах. Нам, пришедшим после института, сразу доверяли большие серьезные чертежи, что позволило быстро обрести необходимый опыт.

Принимала участие в проектировании таких судов, как сухогруз RSD44, плавдача ST24NB, контейнеровоз GSK, парусник SCV-64 и др. Проектирование производилась с использованием модуля 3d моделирования КЗ.

Желаю Ситех'у продолжать в том же духе, хороших заказчиков и стабильного роста».



Офис в универе. 2007 г.



## **Чуев Максим Евгеньевич**

**Начальник отдела 3-мерного  
проектирования ЦКБ «Лазурит»**

«Си Тех»: 2010–2016 гг.

Образование: НГТУ им. Р. Е. Алексеева.  
Материаловедение. 2009 г.

ННГУ им. Н. И. Лобачевского.  
Юридический факультет. 2013 г.



На выставке «Нева-2021»

«Мне посчастливилось работать в дружном коллективе профессионалов КБ «Ситех» с 2010 по 2016 годы. Устроился на работу в электромеханический отдел после прохождения срочной службы в армии. Можно сказать, что именно с этого момента началась моя карьера инженера в судостроении.

Работая над проектом RSD44, освоил всю специфику разработки документации, благодаря грамотным наставникам.

Проект водолазного судна РВ1415М в части электроснабжения разрабатывали в малочисленном коллективе электромеханического отдела, где мне пришлось применять все полученные знания и впервые принимать самостоятельные технические решения.

В 2012 году к нам приехали представители ПО «CADMATIC», и в ходе презентации я понял, насколько это прогрессивное ПО, и как оно могло бы

упростить работу конструкторов. После презентации, шутя, сказал Ежову П. В.: «Надо брать!». Но у него, конечно, было свое мнение на этот счет, позволившее принять решение о внедрении данного ПО. Так сложилось, что из числа сотрудников, прошедших обучение ПО «Cadmatic», я стал администратором этой системы по разделу Outfitting, не оставляя работу в электромеханическом отделе.

В самом начале пути по внедрению ПО было сложно, так как не было ни службы поддержки, ни знакомых из других компаний, работающих в данном ПО. Изучая Help file, занимался внедрением и отладкой подходов к процессу проектирования. Как правило, было сложно изменить устоявшиеся годами нормы, но волевые решения Петра Владимировича помогали достаточно быстро отлаживать необходимые процессы. В результате совместной работы слаженной команды удалось автоматизировать многие рутинные процессы, изменить подходы в проектировании судов, минимизируя издержки и устраняя ошибки, связанные с несогласованностью конструкторской документации между собой.

После успешного внедрения ПО «CADMATIC» все конструктора из смежных отделов начали свою работу в одном информационном пространстве, и организация вышла на высокий уровень».

И. С. Лысаков: «Максим Чуев запомнился активным вовлечением и обучением коллег работе в CADMATIC. Благодаря его энтузиазму многие оказались вовлечены в новую систему».

М. Е. Чуев: «Так же хочу поделиться, что «Си Тех» оказал влияние не только на профессиональную часть моей жизни, но и личную. Именно здесь я



Чуева Анастасия

повстречал свою будущую супругу. Трофимова (Чуева) Анастасия Сергеевна (работала в «Си Тех» в 2013–2016 гг) с теплом и радостью вспоминает своих коллег, а Петра Владимировича считает примером мудрого и эффективного руководителя.

Согласен с мнением многих, что «Си Тех» является «кузницей кадров», где из молодых специалистов вырастают отличные профессионалы. Сейчас я продолжаю свой трудовой путь проектанта и судостроителя в крупном конструкторском бюро на высокой должности начальника отдела трехмерного проектирования.

Я горжусь, что мне довелось начать свою карьеру инженера под руководством грамотного руководителя П.В Ежова, и безгранично благодарен всем коллегам и наставникам, с которыми довелось работать и получить огромный опыт в проектировании.

Желаю Ситех'у развития, процветания и много интересных и нестандартных заказов, позволяющих удерживать лидерские позиции на рынке судостроения».



## Юсипов Тимур Дамирович

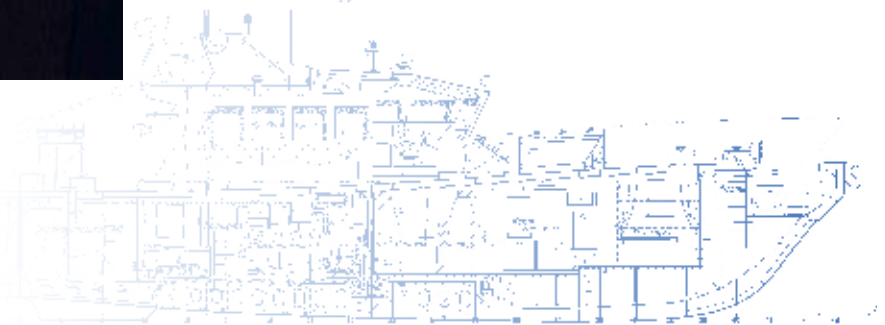
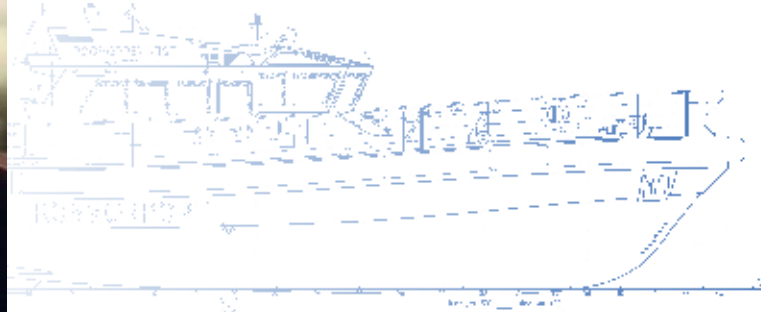
### Инженер-конструктор

Образование: НРУ им. И. П. Кулибина,  
электромеханик, 2017 г.

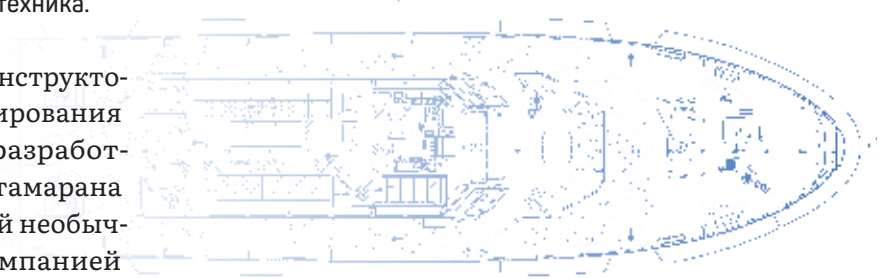
В наст. время — ВГУВТ. Кораблестроение и океанотехника.

«Под руководством ведущего инженера-конструктора по системам вентиляции и кондиционирования судов М. П. Обдаленковой, занимаюсь разработкой судовой системы вентиляции для катамарана с ПК. Интерес заключается в том, что такой необычный и смелый проект был разработан компанией с нуля, и я принял в этом участие.

Я считаю, что прохожу большую школу изучения конструкторской работы, и мой путь становления как инженера-конструктора будет проходить вместе с проектом нового судна. Стремлюсь стать специалистом высокой квалификации».



Безъяча палуба



Трюк







## Яковлева Анна Леонидовна

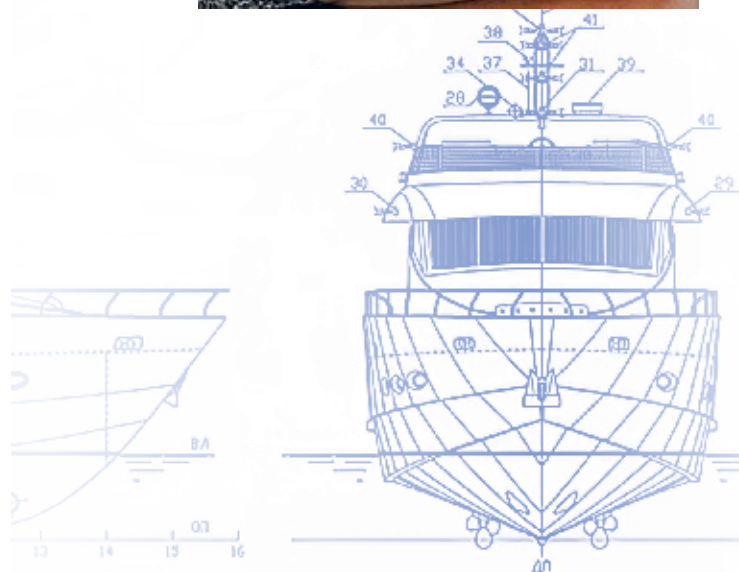
Руководитель обособленного подразделения Санкт-Петербург

Образование: СПбПУ. Управление летательными аппаратами. 2008 г.

«Я — инженер в 3-ем поколении. Сразу по окончании ВУЗа жизнь распорядилась таким образом, что я попала в совершенно другую отрасль — судостроение. И она меня обаяла, захватила, закружила... И вот уже 15 лет я инженер по судовому снабжению и моя жизнь неотрывно связана с флотом: коммерческим и частным, речным и морским, пассажирским и грузовым.

С компанией «Си Тех» была знакома всю мою профессиональную жизнь, но исключительно в плане проработки проектов. Для меня они были одними из столпов отечественного проектирования — специалисты в области нестандартных решений сложных задач судостроения. И вот, моя судьба сделала новый виток — Петр Владимирович оказал мне высокую честь, предложив стать руководителем Санкт-Петербургского обособленного подразделения КБ «Ситех», и я с вдохновением взялась за работу.

Теперь, спустя год, у нас уже есть прекрасный офис, в котором 8 молодых специалистов углубляются в специальность под совместным руководством моим и своих наставников, что дает твердую уверенность в сохранении традиций российского судостроения и передаче знаний из поколения в поколение. Надеюсь на расширение штата, а также объема и спектра решаемых нашим подразделением задач».



**СИ ТЕХ**

### Основные характеристики

Длина говернитной, м \_\_\_\_\_ 16,96  
 Ширина наибольшая, м \_\_\_\_\_ 5,44  
 Высота над ват., м \_\_\_\_\_ 1,27



С. А. Каргаполов: «В филиале «Ситех» города Санкт-Петербург, на пороге в наш небольшой, но дружный коллектив, вас встретит замечательный человек — Анна Леонидовна. Она наш руководитель и занимается подбором персонала, который будет в дальнейшем работать, продвигать и развивать филиал. Задача это непростая, надо уметь четко оценивать способности кандидата. Считаю, что Анна Леонидовна прекрасно справляется с этой задачей. Помимо этого, она не просто формально выполняет обязанности руководителя, но так же поддерживает комфортную душевную атмосферу в коллективе, создает условия для реализации способностей своих подопечных, всегда готова прийти на помощь. Ее не стыдно спрашивать о вещах, которые не знаешь».

Обособленное подразделение Санкт-Петербург:  
Н. А. Корнейчук, С. А. Каргаполов, С. Э. Клочкова,  
А. А. Рыбаков, Д. И. Александров, А. Л. Яковлева,  
В. Б. Здоренко, Д. С. Семенов, И. С. Петрова, Т. В. Клевцова

Д. И. Александров: «Анна Леонидовна — культурный и вежливый человек. За все то время, пока мы работаем под ее началом, она показала себя не только, как строгий и требовательный, но еще добрый и внимательный к подчиненным руководитель. Всегда подскажет пути решения и поможет в любом вопросе, четко и ясно доносит информацию. Анна Леонидовна поддерживает рабочую атмосферу в коллективе и следит за тем, чтобы в офисе всем было уютно и комфортно работать. За без малого год работы под ее началом, Анна Леонидовна стала для нас настоящей опорой и примером, к которому хочется стремиться».

## Корпоративные фото разных лет



2004 год. Офис в универе



2006 год. Офис в универе



2007 год. Новогодний корпоратив



2008 год. Новогодний корпоратив



2009 год. Сормовский офис



2011 год. Новогодний корпоратив





2012 год. Новогодний корпоратив



2013 год. День фирмы на турбазе



2015 год. День фирмы на турбазе



2016 год. День фирмы в пос. Пешелань



2017 год. День фирмы на базе отдыха



2018 год. День фирмы на теплоходе



2019 год. День фирмы в экопарке



2021 год. Новогодний корпоратив

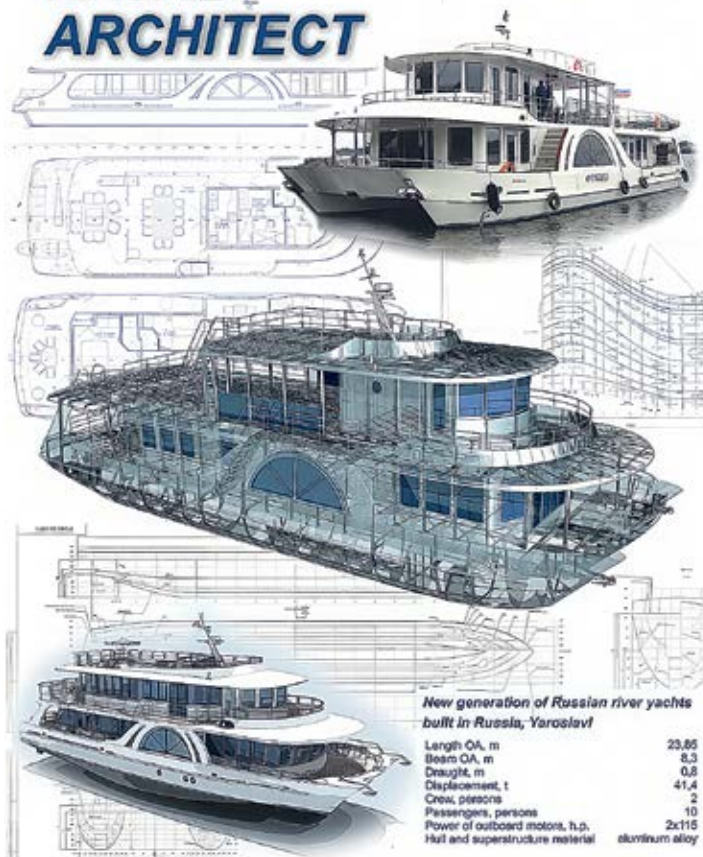






# НЕМНОГО О НАШЕМ НАСЛЕДИИ

## NAVAL ARCHITECT



*New generation of Russian river yachts built in Russia, Yaroslavl*

Length OA, m	23,85
Beam OA, m	8,3
Draught, m	0,8
Displacement, t	41,4
Crew, persons	2
Passengers, persons	10
Power of outboard motors, h.p.	2x115
Hull and superstructure material	aluminium alloy

## DESIGN & STYLING



*Passenger hovercraft built in Russia*

Length OA, m	8,0
Beam OA, m	3,5
Passengers, persons	7-10
Power, h.p.	280
Maximum speed, km/h	up to 110
Range on water, km	250

25 лет работы нашей большой и дружной команды не прошли даром. Количество построенных судов, в создании которых так или иначе принимали участие наши специалисты, перевалило за 400.

Инженеры и конструкторы подразделений группы «Си Тех» работают в **четырёх** основных направлениях.

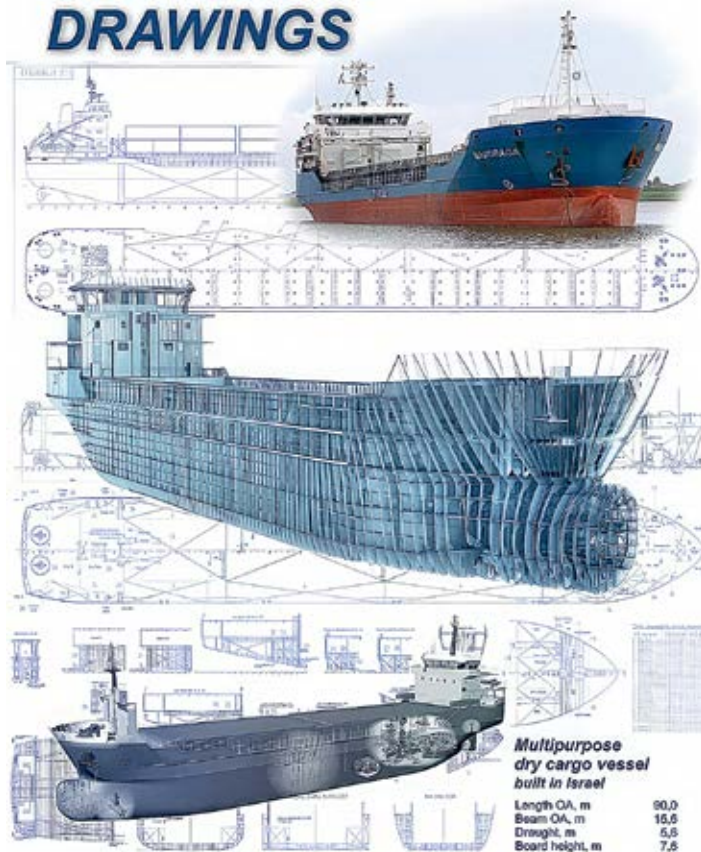
**Первое** и главное — это разработка рабочей конструкторской документации (РКД) для строительства судов разного назначения и размеров на любой верфи планеты. Уникальность данного направления заключается в том, что, благодаря выполнению этой работы, сотрудники компании имеют возможность взаимодействовать с проектированием и культурой

различных КБ и заводов Европы, Ближнего и Дальнего Востока, Азии, Африки и Китая.

По степени взаимоотношений проектанта и заказчика, сложности проекта, требований, скорости и качества выпуска РКД — уникальными примерами можно считать:

- серию норвежских рыболовных судов,
- сухогрузы RSD-44 и RSD32M (класс-проекты МИБ),
- парусное круизное судно «Бегущая по волнам» (совместно с Choren Design & Consulting),
- РКД и ПТД на корпуса танкеров и сухогрузов для голландских заказчиков.

## WORKSHOP DRAWINGS



**Второе** направление проектной деятельности ГК «Си Тех» — создание собственных оригинальных проектов, выпуск РКД и сопровождение строительства.

**Третье** направление — переоборудование и модернизация существующих судов в моторные яхты и представительские суда.

**Четвертое** направление — небольшое по прибыли, но крайне важное по своему значению, программное обеспечение для судостроения, его создание, продвижение, интеграция, совместно с «ГеОС» (Россия) и MCI A. S. (Норвегия).

Одна из фирменных «фишек» «Си Тех» — дизайнерское сопровождение проектирования, строительства

и отделки спроектированных нами судов. Контроль дизайна, формы обводов, интерьерных решений, эргономики и т.п., в совокупности — действия, обеспечивающие передачу заказчику именно то судно, на проектирование и строительство которого были подписаны документы по контракту.

Другая — высочайшее качество РКД. Данную традицию заложили первые сотрудницы С. В. Волкова и И. И. Котерева. У Ирины Игоревны даже сформировались «поклонники» из заказчиков, которые заключали контракты на РКД, только при условии, что корпус будет вести Ирина. Столь скрупулезный контроль качества перешел и в другие специальности, что позволило нашему КБ одним из первых в России брать контракты с материальной ответственностью за брак в производстве или закупках.

Третья «фишка» — наличие оригинальных, порой инновационных решений. Проект «Си Тех», сложный или простой, небольшой катер или крупное плавучее сооружение, всегда содержит инженерную изюминку. Будь то — оригинальный внешний вид, нестандартное компоновочное или инженерное решение.

## Моторные яхты



Разработка проектов и помощь в строительстве моторных яхт и плавучих дач является одним из приоритетных направлений деятельности ГК «Си Тех».

С 2000-го года по проектам или при участии специалистов Группы компаний были построены различные моторные яхты, ставшие пионерскими для российского рынка по дизайну, назначению или технологиям. Специализируясь на моторных яхтах и плавучих дачах длиной от 8 до 45 метров, компания накопила большой опыт работы с различными стилями, гидродинамическими платформами, конструкционными материалами и технологическими решениями. Все реализованные суда имеют запоминающийся облик и сбалансированный набор инженерных решений.

### Проект E16MT — старт яхтенной тематики

2003 год ознаменовался началом работы над базовым проектом E16 (E16MT — модификация), а вместе с этим — стартом яхтенной тематики и разработки проектов для самостоятельной сборки.

Компанией «Си Тех» был проведен комплекс исследовательских работ, расчетов, модельных испытаний. Проработаны варианты судна с одним и двумя двигателями, со стальным корпусом и алюминиевой надстройкой, полностью стального, разные варианты планировок. В результате этих проработок в финал вышли три основных проекта, отличающиеся друг от друга назначением, конструкцией, количеством двигателей, общим расположением.



П. В. Ежов на строящейся яхте E16MT. 2004 г.

Ведущий инженер С. В. Волкова рассказывает: «Наша компания прошла испытания на прочность во время работы над проектом E16MT. Дизайн, разработанный студией Жаворонкова, был не технологичный, с большим количеством сложных поверхностей. Потребовалось приводить скульптурные формы к производственным условиям, решая противоречивую задачу сохранения задумки дизайнера и требований технологов верфи. К тому же за основу был взят проект американской яхты. Пришлось приводить к нашим условиям систему координат, размерений, проката. Неоднократно возвращались к этому проекту, вносились уточнения. В это время активно стали обращаться специалисты для трудоустройства, начало было положено для формирования серьезного коллектива».

Особенность корпуса проекта E16 в том, что его обводы (при сравнительно небольшом значении отношения длины к ширине) позволяют сделать достаточно просторными внутренние помещения, иметь хорошую остойчивость, в то же время, данный корпус имеет хорошие мореходные качества. Американский опыт, а точнее идея конструкции, не имеющей профильных деталей, натолкнула

на мысль производства проектов для самостоятельной постройки, где все детали будущего судна вырезаются на машинах плазменной резки с ЧПУ.

Это послужило причиной принять проект E16 за базовый для ряда тихоходных стальных яхт близких размерений — «Атлас-17», «Боцман-17», «Лотос-17» (Lotus-17) и скоростной яхты из алюминия — «Лотос-19» (Lotus-19).

### Моторные яхты LOTUS-17 и LOTUS-19

И. Л. Бурмистрова: «Lotus-17 — первый дизайн-проект, который я сделала в «Си Тех». Был апрель 2004 года. В начале мы с Полиной рисовали много цветных боковушек, заказчик Скардов С. В. выбрал из них понравившийся образ. Особенностью дизайна яхты Lotus-17 было перенесение плавных лекальных обводов, напоминающих лепестки цветка и типичных для пластиковых яхт 2000-х годов, в металлические



Моторная яхта Lotus-17. Самостоятельная сборка



конструкции, что делало судно внешне легким и гармоничным, но при этом прочным и долговечным. А с учетом широкого корпуса — устойчивым и вместительным. Последующие 7 лет проект не шел дальше общего дизайна, однако активно рекламировался нами на выставках и на сайте фирмы».

В 2011 году появился новый заказчик, специалисты «Си Тех» разработали технорабочий проект, РКД и ПТД.

Яхта была собрана необычно, вне цеха, на загородном садовом участке нового заказчика из заранее заготовленных в цеху листов и деталей. Металл собрали и сварили быстро, получились качественные гладкие гнутые поверхности. Долго шла работа по внутреннему обстрою и отделке. Яхта с именем «Святая Анна» была спущена на воду в 2015 году и с тех пор успешно катает туристов на озере Байкал.

Документация на проект LS17 неоднократно приобреталась и другими заказчиками для самостоятельной постройки.

Проект моторной яхты Lotus-19 был начат летом 2004 года. В отличие от Lotus-17, яхта скоростная, материал алюминий, корпус больше и отличался днищевыми обводами. Внешний образ схожий, но более стремительный.

Ирина Бурмистрова: «Это был первый технорабочий проект, который вел главный конструктор С. В. Тихомиров. Меня Сергей Владимирович сразу покорила профессиональным взвешенным конструкторским подходом. Это был очень редкий в моей профессиональной практике конструктор, который совершенно спокойно воспринимал шальные идеи дизайнера, пытался найти наиболее подходящее

техническое решение и делал это очень хорошо».

Проект разрабатывался основательно — документы технорабочего проекта были согласованы с Морским Регистром, выпущена полнокомплектная плазово-технологическая документация.



Модель яхты Lotus-19



### Моторная яхта БУМЕР

Проект ST14B (код проекта «Бумер») коллектив компании начал осваивать во второй половине 2004 года. Творческой группой создателей была достигнута конкретная победа. Полностью весь цикл разработки выполнили специалисты компании: дизайн, технорабочий проект и сопровождение строительства. Головное судно строилось на заводе «Нижегородский теплоход» для заказчика «Новая Судоверфь» и было спущено осенью 2005 года.

Элегантная моторная яхта «Бумер» на расстоянии создает впечатление скорее большого судна, чем катера. Внешний вид ее оригинален и не оставляет равнодушным, вызывая различные ассоциации. Так один романтик сказал, что яхта напоминает севшую на воду чайку.

Молодой специалист (2004 год) Светлана Солодова вспоминает: «Этот проект для меня открыл новую страницу в моей творческой жизни, я познакомилась с современным судостроением. Глав-



П. В. Ежов, И. Л. Бурмистрова, С. С. Солодова и С. В. Волкова на борту строящейся яхты Бумер. 2005 г.



ным конструктором проекта был Савельев В. В. Это очень серьезный, высокообразованный, весьма начитанный и постоянно пополняющий свои знания инженер. Он занимался разработкой конструкции яхты от эскизного проекта до финального воплощения на заводе. Под его руководством я научилась применять теоретические знания, полученные в институте, на практике. Валерий Владимирович работал в паре с Волковой С. В. Она была главный специалист в программе SeaSolution (разработка трехмерной модели поверхности судна). Дизайн яхты разрабатывала Бурмистрова И. Л. Она постаралась привнести в проект современные тенденции яхтостроения, а Валерий Владимирович пытался совместить их с возможностями наших судостроительных заводов. Работа была очень интересная, творческая, со сложными вопросами, поисками компромиссов, но самое важное здесь, что я первый раз в жизни увидела, как из всех этих разговоров, чертежей

и моделей на судовой верфи построили настоящее судно. Мы могли приехать на завод, увидеть результат своей работы и потрогать его руками. Пройдя все стадии проектирования, технологической подготовки производства и строительства, проект трансформировался в красивую яхту. Оказаться на борту только что построенной новой яхты, в создании которой есть моя доля вклада, это дорогого стоит».

### Морская экспедиционная яхта SMT50 и яхты Bering

Яхта SMT50 спроектирована в 2006 году и предназначена для длительных морских путешествий.

Экстерьер яхты (автор Валерий Савельев), выполненный в традициях классических траулерных судов, лаконичен и функционален. На яхте предусмотрены все условия для длительных путешествий в комфорте и безопасности. Стальной корпус обеспечивает продолжительный срок службы судна, простоту



Морская экспедиционная яхта SMT50



Моторная яхта Bering-80



Моторная яхта AY15

содержания и ремонта. В качестве прототипа корпуса использован норвежский траулер, поэтому хорошая мореходность гарантирована даже при серьезном ухудшении погоды. Судно соответствует европейскому классу CE — «А». Надежность доказана во время трансатлантического перехода яхты.

Проект SMT50 лег в основу продуктовой линейки и самого бизнеса известной международной компании «Bering Yachts», сделавшей своим фирменным коньком стальные экспедиционные яхты. Команда «Си Тех» оказала неоценимую помощь в становлении бизнеса компании «Bering» сначала в КНР, а затем в свободной экономической зоне (Анталия, Турция).

Кроме SMT50, для компании «Bering» (США, Китай, Турция) разработаны проекты экспедиционных траулерных яхт для дальних путешествий SMT60, SMT65, SMT70. Выполнены различные расчеты, РКД, ПТД, дизайн интерьеров для яхт Bering-80, Bering-77, Bering-70.

В ходе сотрудничества с Bering состоялось знакомство с владельцем и главным дизайнером австралийской компании SABDES Yacht Design — Скоттом Бли (Scott Blee).

Одной из ярких совместных работ стало создание экстерьера яхты AY15, разработанной для «Академии яхт».

Разработка дизайна интерьеров моторных яхт Bering является персональным достижением арт-директора дизайн-студии Екатерины Бурмистровой.

Фото и рендеры стальных яхт линейки SMT вызывают непрекращающийся интерес со стороны посетителей нашего сайта и соцсетей.



## Мегаяхта EUPHORIA

В 2012 году конструкторское бюро «Ситех» совместно со специалистами из Англии (Ken Freivokh Design) и Турции (Naval Studio и верфь Mayra Yachts) приняло участие в создании четырехпалубной мегаяхты EUPHORIA.

Одной из проблем было удовлетворение противоречивых желаний заказчика (Mayra Yachts) и дизайнера (Ken Freivokh) с учетом ограничений по валовой вместимости яхты (500 рег.т).

Второй сложной технической задачей, потребовавшей значительного объема вычислений и моделирования по методу конечных элементов (FEM), стала конструкция надстройки яхты, летящих полуарок и огромной площади остекления.

Ведущий инженер Колмогорова Наталья Борисовна рассказывает: «Из всех проектов, в которых я участвовала, этот, пожалуй, был самый интересный. Я его делала практически одна, только на завершающем этапе мне дали помощника. Заказчик постоянно вносил что-то новое в проект: то бассейн наверху

или фитнес-зал, то купальную площадку со сдвижными дверями из помещения лодок-скутеров. К тому же, верхняя часть была арочного типа из металла со стеклянными стенками. В общем, продумывали мы дизайн вместе со Светланой Волковой, которая занималась поверхностью корпуса судна. Кроме того, вся переписка велась на английском языке, что было неплохим опытом общения. Для «Си Тех» это было первое судно, полностью спроектированное в голландской программе Nuras и с выданной из этой программы плазово-технологической документацией».

В результате проектных работ получился уникальный результат. Внутренние помещения судна просторны и наполнены естественным светом благодаря большим панорамным окнам. Яхта предназначена для приема на борт 10 гостей в круизе и имеет каюты для 11 человек экипажа. Благодаря оптимизации обводов методами вычислительной гидродинамики (CFD) яхта легко развивает скорость до 16 узлов при круизной скорости 12,5 узлов.

## Модернизация и переоборудование



Дизайн яхты на базе ОМ-137

В КБ накоплен огромный опыт модернизации старых судов различного типа и назначения, владельцы которых хотели бы иметь красивую и комфортабельную моторную яхту. Это мог быть и старый буксир, пожарное судно, траулер и т. п. На реке особенной популярностью для модернизации и переоборудования пользовались ржавые корпуса судов проектов: «Ярославец», «Костромич», «МО» и «ОМ».



### Речная яхта на базе корпуса пр. ОМ-137

В 2011–2016 годах по заказу Енисейского речного пароходства (ЕРП) были разработаны дизайн-проекты экстерьера и интерьеров VIP-помещений, а также элементы технического и рабочего проектов речной круизной яхты представительского класса на базе модернизированного ранее корпуса теплохода ОМ-137, с полной заменой надстройки на новую, с пассажирскими помещениями повышенной комфортности, рассчитанными на продолжительные речные туры.



Янушевич А. А.

Концепция модернизации была разработана главным конструктором проекта Александром Артуровичем Янушевичем (КБ ЕРП). Для определения предпочтений Заказчика было разработано 6 альтернативных вариантов бокового вида дизайнерами «Си Тех» — Полиной Боковой и Ириной Бурмистровой.

Экстерьер яхты получился удачным и был выбран не только будущим владельцем яхты, но и некоторыми отечественными судомоделистами для изготовления соревновательных моделей.

Проект модернизации теплохода лег в основу перспективных пригородных речных пассажирских судов.

## Плавучие дачи и речные яхты



Термин «плавучие дачи» (хаусботы от англ. houseboat) появился на слуху и прижился в России в начале 2000-х, как модное направление в судостроении и прекрасная альтернатива моторным яхтам и катерам. ГК «Си Тех», изучив все типы плавучих дач Европы и Америки, одной из первых представила на российский рынок проекты плавучих дач, учитывающие особенности российских водных путей и ориентированные на отечественного потребителя.

### Плавучая дача ЕЛАНЬ-12

«Елань-12» — популярный проект 2005 года, один из первых проектов плавучих дач российского производства.

Неоценимую роль в создании плавдачи «Елань» сыграл заказчик — директор волгоградский фирмы «Fram Motor Yachts» Сергей Валентинович Скардов.

Фирма «Фрам» в 2005 году только начинала свою работу. Достойный фирменный стиль, логотип и сайт компании разработал дизайнер Евгений Спиркин. Ситеховские проекты моторных яхт «Лотос» (17 и 19), «Атлас», плавдачи «Елань» были первыми проектами, разработанным для Фрам'а.

Плавучая дача «Елань-12» — уютный дом, в котором все предусмотрено для полноценного отдыха и приятного путешествия, отличный компромисс для людей, любящих речную



Скардов С. В.

природу и городской комфорт, предназначенный для речных прогулок, туризма, семейного отдыха и деловых встреч.

Малый вес судна и его габариты делают плавдачу «Елань-12» более быстроходной и маневренной, чем другие суда данного типа, а также удобной для транспортировки. Малая осадка позволяет судну заходить в тихие несудоходные речки и живописные мелкие заливы. В то же время оно отлично приспособлено к продолжительным переходам, имеет хороший уровень отделки и широкий набор оборудования.

Судно произвело фурор на московском бот-шоу весной 2007 года, как высокого класса и уровня исполнения плавучая дача, не имеющая (на то время) отечественных аналогов. Пластиковые суда этого проекта и его модификации выпускались по 2013 год.

Высокие эксплуатационные и ходовые качества катамарана, простой и дешевый цикл производства, модульный принцип конструкции, позволяющий легко вносить изменения во внутреннюю планировку,

делают «Елань» хорошей базой для производства малых судов различного назначения.

### Речные яхты «Отрада» и «Былина»

Участие в создании нового класса речных судов — яхт «Отрада» (пр. ST24NB) и «Былина» (пр. ST24M2) — значительная веха в истории «Си Тех».

Разработке проектов предшествовала большая исследовательская работа по изучению зарубежного опыта строительства различных плавучих дач, моторных яхт, особенностей отечественного рынка, перспективных туристических маршрутов и условий судоходства на магистральных и боковых реках. Учитывая малую осадку судов, маршруты этих яхт могут быть проложены по живописным притокам рек, недоступным для большинства других теплоходов.

Ведущий инженер Светлана Волкова: «Одним из любимых проектов компании была речная яхта катамаранного типа «Отрада».





С. Н. Айрапетов, И. Л. Бурмистрова,  
П. В. Ежов на спуске яхты Отрада



Речная яхта Былина

Дизайн яхты (авторы Ирина Бурмистрова и Петр Ежов) оригинален и не похож на прочие отечественные и зарубежные суда. Необычно привлекает внимание стилизация судна под старый колесный пароход с использованием арочных окон салона в роли бутафорского колеса.

Ирина Бурмистрова: «Заказчик дал судну красивое имя «Отрада». А саму плавдачу стали называть в прессе «речной яхтой». Какими только сравнениями не одаривали нашу яхту журналисты, называли ее «Ласточкой» из «Бесприданницы», писали о ней: «Отрада. Русская душой», «Она была беседкой в прошлой жизни, ажурной беседкой на краю сада...»

Специалисты корпусного отдела «Си Тех» тщательно проработали корпус судна, яхта получилась красивой, изящной и легкой. Главный конструктор проекта — Сергей Николаевич Айрапетов.

Уникальные интерьеры «Отрады» выполнены фирмой «Кванд-Асхм» под руководством Г. И. Иванцова (Минск). Команда Иванцова, ранее специализировавшаяся на интерьерах VIP самолетов, привнесли в судостроение культуру технологий, так необходимую для яхтенного бизнеса.

Дальнейшим развитием проекта ST24NB стал проект ST24M2 (яхты «Былина», «Забава»). Главный конструктор — Сергей Владимирович Тихомиров.

Проект ST24M2 признан лучшим в номинации «Проекты моторных яхт длиной более 20 метров» на открытом Конкурсе яхтенных проектов (Тольятти, 2013).

Строительство линейки яхт осуществлялось на Ярославском ССЗ. В августе 2008 года состоялся спуск на воду яхты «Отрада». В 2011 и 2012 годах спущены яхты «Былина» и «Забава».



В акватории Москвы-реки и сегодня можно совершить увлекательное путешествие на речных яхтах катамаранного типа со сказочными названиями: «Отрада», «Былина», «Забава».

### Модульный ряд лодок «Разнежье»

Модульные плавдачи «Разнежье» были созданы на основе комбинирования унифицированных элементов корпуса и надстройки.

Продажа плавучих дач типа «Разнежье» осуществляется как в виде наборов для самостоятельной сборки, так и в виде готовых изделий.

В 2021 году проект плавдача «Разнежье» получила приз зрительских симпатий European Product Design Award (EPDA 2020).

Из интервью П. В. Ежова журналу Корабел.ру: «К созданию семейства «Разнежье» мы подступали несколько раз. Познакомились с американским опытом, изучили запросы на проекты для самостоятельной сборки. Посмотрели на преимущества металлических судов. Как следствие были приняты решения — делать только из фанеры, используя автоматизированную резку, делать унифицированный модульный ряд из пяти катеров. После создания

головной дачи, пришли идеи по улучшению проекта и после расчетов бизнес-плана решено создать новый бренд — «Городецкая верфь деревянного судостроения». Проект первой модели из ряда «Разнежье» рассмотрен ГИМС, сейчас прохождение техосмотра и в добрый путь. По ситеховской традиции дизайнер «Разнежья» Никита Целоухов продолжает авторское сопровождение процессов проектирования и изготовления семейства плавучих дач».



Дизайн плавдачи Разнежье



## Скоростные и пассажирские суда



### СПК «Стрела»

Проект ST8HF «Стрела» — проект модернизации известного катера на подводных крыльях пр.343 «Волга». Уникальность технического решения была в том, что на этом катере впервые в мире было применено техническое решение совместной работы малопогруженного крыла и гидролыжи. Кроме более мягкого хода на волнении, данное техническое решение позволило сформировать нишу для размещения стационарного дизельного двигателя и стандартной (короткой) угловой колонки. Общее впечатление от катера дополняет изящная надстройка из стеклопластика и удобный салон с фирменными логотипами «Си Тех».

На ходовых испытаниях в ноябре 2011 года катер показал скорость 80 км/ч.

Данный проект вдохновил нескольких российских самодельщиков и инвесторов, как на создание своих версий «Волги», так и открытие серьезного катерного производства.



Глав.конструктор Щербаков В. Н.

### СПК «Марлин»

Проект ST11H «Марлин» — скоростное судно, проект 2006 года. «Марлин» — экономичный и удобный катер на подъемных подводных крыльях, который может успешно использоваться в качестве быстроходного разъездного судна для морских и речных прогулок (класс «М-СП»), водного такси на 10 пассажиров. Гидродинамическая схема катера «Утка»,



с пересекающими поверхность плоскостями крыльев, отличается повышенной экономичностью и комфортным движением на волнении. Разработана впервые в мире. Подъемные подводные крылья, разработанные уникальным специалистом Валентином Владимировичем Волковым, значительно упрощают движение по мелководью, подход к необорудованному берегу, транспортировку катера, осмотр и ремонт крыльев.

Неоценимую роль в передаче опыта проектирования скоростных судов сыграл главный конструктор проекта Валерий Николаевич Щербаков.

В настоящее время судно эксплуатируется на озере Байкал.



П.В.Ежов и В.В.Волков на испытаниях пр.СТ11Н. 2014г.



### Пассажирское СПК пр. 03830

Скоростное пассажирское судно на подводных крыльях пр. 03830 — представитель линейки СПК «Альфа» (Альфа-120).

В 2018 году ССЗ им. А. М. Горького и компания «Си Тех», опираясь на анализ запросов эксплуатирующих организаций, многолетний опыт исследований и современные технологии, в партнерстве разработали новые требования к современной версии пассажирского судна на подводных крыльях. В основу проекта 03830 легла модернизированная крыльевая схема типа «Утка», разработанная выдающимися инженерами В. В. Волковым и В. Я. Максимовым. Данная крыльевая схема обеспечивает судно рядом преимуществ, а именно: уменьшение перегрузок на волнении; большая высота преодолеваемой волны без средств автоматической стабилизации движения; меньшее время выхода на крылья; меньшая амплитуда продольной качки; простота реализации подъема, как носового, так и кормового крыльев для движения по мелководью или подхода к необорудованному берегу.

Скоростное пассажирское судно на подводных крыльях пр. 03830 строится на АО «Зеленодольский

Ходовые испытания головного СПК 03830



С. А. Кильдюшов, В. Ю. Иванов, А. А. Бондаренко, П. В. Ежов на испытаниях пр.03830. Ноябрь 2022

завод имени А. М. Горького», входящем в состав АО «Судостроительная Корпорация «Ак Барс». Это первое судно из пары, строящейся для нужд Ханты-Мансийского автономного округа в рамках программы реновации пассажирского флота региона.

02.03.21 — торжественная церемония закладки корпусов данных судов.



3-е судно проекта

29.06.22 — церемония спуска на воду первого судна.

18.11.22 — первые ходовые испытания судна в акватории реки Волги.

Н. В. Колмогорова: «Немало сил было потрачено на пр. 03830 СПК с новым крыльевым устройством. Меняли компоновку, обводы и концепцию проекта. Но мечта нашего руководителя сбылась — новое СПК построено, «встало на крыло» и, надеемся, будет рассекать не только сибирские воды, но и по Волге пролетит, и не одно, а как раньше, в советские времена, порадует множеством крылатых кораблей».

Для справки: Зеленодольский завод им. А. М. Горького в период с 1961 по 2006 год был единственным предприятием в России, ведущим серийное строительство скоростных пассажирских теплоходов «Метеор». Всего на заводе было построено 378 таких судов, как для отечественного речного флота, так и на экспорт.

Скоростные пассажирские суда на подводных крыльях проекта 03830 разработки КБ «Ситех» обладают рядом преимуществ относительно уже существующих СПК и отвечают всем международным требованиям по комфортности и безопасности.

Кроме существенного улучшения мореходности, особое внимание обращено на улучшение условий обитаемости пассажиров и экипажа в течение длительных рейсов (8 и более часов). Безопасность

судна обеспечена, в том числе, и запасом топлива на 13 часов непрерывного хода. Просторный салон на 120 пассажиров оборудован удобными креслами, доступом к мультимедийному контенту с помощью WI-FI, багажными отделениями, закрытыми авиационными полками для ручной клади. Особое внимание уделено функциональной зоне для работы и отдыха членов экипажа. На судне предусмотрены все условия для перевозки пассажиров с ограниченными возможностями.

«Электроснабжением судно обеспечивается по классической судовой схеме. С целью повышения мощности установлены новые мощные дизель-генераторы современной конструкции», — начальник электромеханического отдела Д. Б. Соколов.

Конструкция судна и его крыльевой системы позволяют решать задачи по снижению береговой эрозии, повышению скорости хода при одновременном снижении расхода топлива, снижению доли человеческого труда при производстве судна.

Дизайн пр. 03830 получил высшую награду на престижном европейском конкурсе промышленного дизайна European Product Design Awards в 2020 году в номинации водного транспорта (Transportation/Nautical/Boats/Professional).

### Пассажирский катамаран пр. HSC150B

В разгар пандемии, в 2021 году стартовал проект HSC150B инновационного речного скоростного катамарана с динамической разгрузкой подводными крыльями.

Концепция судна базировалась на опыте создания морских судов нашего друга и партнера, известного специалиста-гидродинамика Гюнтера Межотта (Gunther Migeotte) и его учителя профессора Вернера Хоппе (Werner Hoppe).

Отличительные особенности судов проекта HSC150B, от судов Хоппе типа HYSUCAT (Hydrofoil Supported CATamaran): расположение крыльев отно-



сительно корпусов, конфигурация крыльев, степень динамической разгрузки, сочетание крыльевого устройства с волнопронизывающими корпусами большого удлинения.

Автор концепции П. В. Ежов, главный конструктор проекта Р. М. Простотин, разработчик гидродинамической платформы Г. Межотт, дизайнер экстерьера Н. Ю. Целоухов, дизайнер интерьеров Е. Н. Бурмистрова.

Созданию скоростного катамарана на подводных крыльях способствовал запрос на проект скоростного судна с жесткими требованиями по скорости, мореходности, осадке и расходу топлива на пассажиро-километр со стороны АО «Восточно-Сибирского речного пароходства». Поставленным требованиям в полной мере могли соответствовать только 2 типа судов — скоростной катамаран или скеговое судно на воздушной подушке. Заказчик выбрал первое.

Р. М. Простотин: «Назначение нового катамарана пр. HSC150B — скоростные пассажирские перевозки на магистральных речных и озерных линиях. Тип корпуса — остроскулый с обводами катамаранного типа с крыльевым устройством. Строительство скоростных судов такого типа — это новый опыт

для судостроителей России. В проекте HSC150B конструкторы добавили корпусу катамаранного типа подводные крылья в носовой и кормовой частях судна. Это обеспечивает снижение сопротивления и позволяет добиться минимального часового расхода топлива в крейсерском режиме. Важные особенности проекта HSC150B: возможность высадки пассажиров на необорудованный берег, мореходность, мягкий ход, экономичность.

По сравнению с традиционными СПК со стационарными подводными крыльями, катамаран может эксплуатироваться на меньших глубинах, меньше



Гюнтер Межотт на ССЗ Вымпел. 2022 г.

зависит от перегрузки, имеет относительную простоту конструкции подводных крыльев».

Два катамарана торжественно заложили на судостроительном заводе «Вымпел» в г. Рыбинск Ярославской области. Место достройки — г. Иркутск, место эксплуатации — озеро Байкал.

Министр промышленности и торговли Д. В. Мантуров сказал, что подобное судно является новой вехой развития скоростного судостроения в РФ, а глава ОСК А. Л. Рахманов добавил, что новый проект будет эффективно работать на Байкале, а затем перейдет к завоеванию всей Юго-Вос-



Р.М. Простотин на закладке 2-го судна пр. HSC150B

точной Азии. Гендиректор СЗ «Вымпел» Е. И. Норенко подчеркнул: «Для нас реализация этого проекта очень важна, строительству катамаранов мы уделяем особое внимание».

В ходе реализации проекта HSC150B удалось добиться того, что не менее 90 процентов оборудования, материалов и комплектующих для судна изготовлены в России.

Инженер-конструктор С. А. Кильдюшов рассказывает: «Крыльцевое устройство для этого проекта разработал специалист из ЮАР, друг и соратник Петра Ежова, Гюнтер Межотт. Господин Межотт имеет докторскую степень, обладает огромными знаниями по проектированию крыльцевого устройства для судов катамаранного типа. Мною и Гюнтером обсуждался вопрос об особенностях, расчетах и испытаниях крыльцевой схемы в опытовом бассейне. Огромным преимуществом работы в «Си Тех» является возможность самостоятельно связываться напрямую с любым контрагентом или специалистом в мире, используя современные средства коммуникации, мессенджеры или электронную почту».



Достройка на производственной базе ВСРП в Иркутске



### Катамаран-электроход пр. L1100 (Looker 1100)

Концепция и дизайн экстерьера — ООО «Паритет-Центр».

Технорабочий проект, РКД, ПТД, ЭД — фирма «Си Тех».

Заказчик и строитель — ООО «Паритет-Центр», г. Ярославль.

Судно предназначено для речных пассажирских перевозок и туристических экскурсий. Это первый отечественный электроход такого большого размера. Предполагаемый район эксплуатации судна — Волга.

Современные суда на электрической тяге, к которым относится новый катамаран, имеют важные преимущества: экологичность (нулевые выбросы), низкий уровень шума, улучшенные ходовые качества (плавный ход). Поэтому они считаются более комфортными для пассажиров и наносят меньше вреда окружающей среде.

Для реализации сложных форм наружной обшивки данного судна, да и для всех других проектов ГК «Си Тех», традиционно использована система Shape Maker /Sea Solution.



Тюпин В.Е. у корпуса катамарана, 2022.JPEG

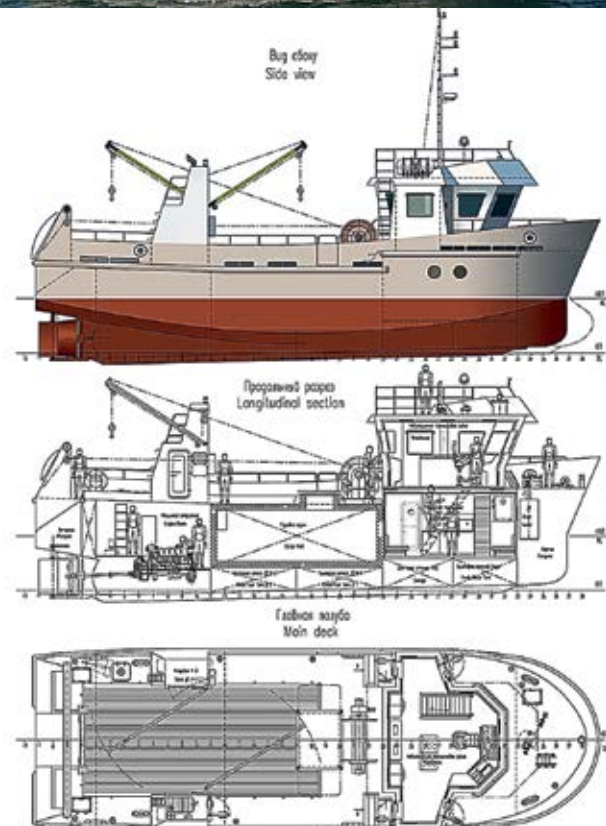
## Рыболовные суда

### Малый рыболовный траулер пр. MRT19

Малые рыболовные суда для прибрежного лова — это одно из важнейших наших направлений в проектировании. Один из свежих — проект MRT19 как результат развития построенного в 2001 траулера МРТ-К (гл. конструктор — А. А. Бондаренко) на АО «Чкаловская судостроительная».

Андрей Анатольевич вспоминает: «МРТ-К — это 15-метровое судно, которое задумалось как альтернатива малым промысловым ботам типа ВМП. Для проекта МРТ-К было разработано новое отечественное оборудование: якорная лебедка, рулевая машина, траловая лебедка, коммутатор СОФ, пожарная и авральная сигнализация, АПС, КСУ ТС. В силу малости размеров, сложность проектирования МРТ-К превышала сложность и трудоемкость проектирования «обычного» (30–50 м) рыболовного судна.»

Весной 2002 года траулер МРТ-К вышел в первые промысловые рейсы. Во время испытаний рядом с Геленджиком удалось сравнить МРТ-К с другими судами, услышать мнения рыбаков. Несмотря на крошечные размеры, МРТ-К мог работать в любую погоду и при этом наблюдать рыбу и трал благодаря бескабельному зонду, сопряженному с промысловым эхолотом».



Судно МРТ-К и проект MRT19





### Малый рыболовный траулер пр. Т30В

Проект малого рыболовного рефрижераторного траулера Т30В является принципиальной переработкой предварительной концепции Т30.

Изначально Т30 не был нашим проектом. Предполагалось наше вовлечение только в рабочую документацию. Но в процессе реализации проекта что-то не заладилось, и, когда до сдачи траулера остался год с копейками из отведенных трех, мы получили предложение от «Верфь Братьев Нобель» взяться за проект в целом. До сдачи оставалось 14 месяцев. Мы подключились, изучили ситуацию, сделали. Так в нашем портфолио появился еще один траулер.

Траулер представляет собой двухпалубное стальное судно, одновальное, с кормовым расположением МО, с траловым слипом и палубным роллом в корме, с рыбообрабатывающим цехом и рефрижераторным трюмом в средней части. Корпус имеет ледовые усиления.

С. В. Волкова: «Во время работы над этим проектом специалисты КБ узнали много нового, познакомились с новыми требованиями, предъявляемыми к рыболовным судам. Много узнали от рыбаков



Глав.конструктор судна Бондаренко А.А на спуске

о специфике промысла в Баренцевом море».

Н. А. Тюляпкин: «Проект Т30В — траулер — на сегодняшний день мой самый любимый проект. Воплощено много личных идей. Трудности этого проекта заключались в том, что закладные детали, секции были уже изготовлены на заводе «Вымпел». Проект вновь и вновь дорабатывался, компоновка рубки, помещения для хранения рыбы, рефрижераторные трюмы, оборудование открытой палубы. Судно строилось на «Верфи братьев Нобель» в г. Рыбинск. В 2020 году участвовал в ходовых испытаниях на Рыбинском водохранилище. Указанные замечания были приняты к сведению и учитывались в дальнейшем проектировании, что очень полезно для любого конструктора. Работа над любым проектом — коллективное творчество, получаешь наслаждение от совместной работы, от общения с коллегами».

В сентябре 2020 года малый рыболовный траулер «Вымпел» был передан Заказчику — мурманской компании «Карелрыба».

Отдельной похвалы Заказчика удостоился экстерьер судна от дизайн-студии компании «Си Тех».



Траулер пр.Т30В

## Служебно-вспомогательные суда



### Водолазное судно пр. PB1415M

Проект водолазного судна PB1415M — новая версия популярного катера «Фламинго». Это простой, дешевый и надежный катер для водолазных работ на глубине до 60 м. От своего предшественника (пр. PB1415) отличается улучшенной обитаемостью и конструктивно-техническим обеспечением соблюдения современных норм безопасности при выполнении водолазных работ.

Конструкция судна обеспечивает его транспортировку по железной дороге со снятыми рубкой, мачтой и леерными ограждениями и последующую сборку без применения сварки.

Головное судно «Бриз» (позднее переименовано в «Камский бриз») спущено на воду на Сосновском ССЗ в октябре 2011 года. Судно зарекомендовало себя успешным в эксплуатации.



Водолазное судно пр. PB1415M



### Плавучий док пр. 28140

Плавучий ремонтный самоходный самодокующийся автономный док пр. 28140 грузоподъемностью 8000 т создан по заказу Азербайджанского Государственного Каспийского Морского Пароходства.

Уникальность проекта состоит в том, что он имеет не только инновационные технические решения, но и логистику строительства, позволившую реализовать блочно-модульную схему строительства, при которой шесть крупных, насыщенных трубами и оборудованием блоков строились на заводе ССК (Городец), а окончательная сборка проходила на плаву в акватории Зыхского судостроительно-судоремонтного завода (Баку).

Эскизный проект стартовал в конце ноября 2011 года, в декабре того же года состоялась торжественная закладка, а уже в середине января 2012 азербайджанский заказчик изменил длину дока со 140 до 157 метров.

Тем не менее, решая параллельно задачи проектирования, выбора оборудования и выпуска РКД, док был построен в заданный срок и в июне 2014 года приступил к реальной работе в Баку, т. е. всего 2,5 года от первых разговоров до сдачи объекта в другой стране.

Для существенного уменьшения объема электромонтажных работ в Баку, с Регистром Судостроительства, впервые в судостроительной практике России было согласовано решение о применении распределенного ГРЩ, состоящего из 6 частей. Все отдельные секции главного распределительного щита (ГРЩ), каждая из которых находилась в своем блоке, были связаны между собой не кабелем, а шинопроводом. Практически весь электромонтаж был выполнен в Городце на этапе формирования блоков. В Баку соединяли между собой секции шинопровода. По такой же модульной



Бондаренко А.А., Павлов Н.Ю. на палубе дока

схеме были смонтированы элементы автоматики. В результате 80% всех систем были испытаны и сданы на Городецкой верфи.

Еще одним необычным решением была идея использовать саморемонтные возможности дока. Срок эксплуатации дока — 50 лет, тогда как понтонов — 24 года. Поэтому понтоны сделаны «отстегивающимися». То есть при необходимости понтоны можно демонтировать, провести ремонт или заменить, док, по сути, становится вечным.

В разработке проекта и сопровождении строительства дока принимали активнейшее участие не только



Док пр.28140 в работе

наши сотрудники, но и представители верфи, заказчика, поставщики оборудования.

Главный конструктор проекта А. А. Бондаренко вспоминает: «Строительство плавучего дока, весь его производственный цикл вызывает восхищение. Я почувствовал удовлетворение от проделанной работы».

Ведущий инженер-конструктор С. В. Волкова называет этот проект эксклюзивным, она в 3D разрабатывала детали обшивки судна, сделала расчеты по остойчивости и непотопляемости как судна в целом, так и каждого из 6 блоков.

Говорит Ю. Н. Павлов, начальник отдела по судовым системам: «В проекте плавучего дока я использовал уже приобретенный опыт по прежней деятельности. Сложности были во время испытаний: первое погружение дока и его всплытие — в это время следовало быстро принимать правильные и конкретные решения для подтверждения нашей продолжительной работы всего коллектива».

Чтобы дать жизнь проекту, следовало решать организационные вопросы по выполнению проектных работ, составить ведомости заказа материалов и оборудования, техническое сопровождение строительства дока на Бакинском ССЗ, подготовить приемо-сдаточную эксплуатационную документацию, решить текущие вопросы по проекту. Именно этой деятельностью занимался специалист по общим вопросам, зам. гл. конструктора В. Ю. Крыночкин.



И. В. Якименко гендиректор ССК

С. Б. Матвеев, инженер-конструктор электро-механического отдела отмечает: «Установлены стационарные башенные краны, разработана система кабельных переходов с борта на борт, впервые применен шинопровод фирмы Schneider Electric. В одном творческом коллективе, мы, специалисты разных направлений, одновременно все учились. Коллегиально решали проблемы с РС (Российский морской регистр судоходства), эксперты которого также впервые принимали участие в приемке документации проекта дока».

Во время работы над огромным, сложным проектом сотрудники повысили свои профессиональные навыки, произошло формирование эффективной команды конструкторов, отмечается сплоченность коллектива.

В настоящее время док пр. 28140 — самый большой и самый современный на Каспии плавучий док.

Завершая рассказ об этом проекте, нельзя не упомянуть роль Генерального директора ОАО «Судоремонтно-судостроительная корпорация» (г. Го-

родец) И. В. Якименко (03.01.1956–27.12.2021). Игорь Витальевич не только поверил в возможности нашего коллектива и убедил собственника предприятия А. М. Фролова в необходимость работы с нами, но и сам стал автором и вдохновителем многих оригинальных решений, которые вели к снижению стоимости строительства и эксплуатации дока.

### Рабочий (лоцманский) катер пр. ST23W1

Особенностью данного заказа было то, что «Окская судовой верфь» выиграла тендер на проектирование и строительство 3-х скоростных лоцманских катеров в условиях, когда все считали победителем иного претендента. В результате сложилась ситуация, когда и проект, и строительство надо было выполнять буквально «с колес». При этом шла борьба между заказчиком и верфью за каждого поставщика, велись споры по поводу технических решений, касающихся выбора и размещения оборудования. В том числе это приводило к тому, что форму подводной части корпуса приходилось неоднократно менять,



чтобы подобрать оптимальные характеристики и удовлетворить условиям технического задания, в то время, когда палуба уже сваривалась для всех 3-х будущих катеров.

Главный конструктор А. А. Бондаренко: «В период строительства судов заказчиком в техническое задание вносились изменения, постоянный жесткий контроль группы технического надзора ФГУП «Росморпорт». Была очень напряженная работа».

Н. А. Тюляпкин, инженер-конструктор отдела СЭУ: «В процессе работы по пр. ST23WI я узнал полный цикл проектирования и строительства судна, получил практические навыки под руководством начальника отдела СЭУ Василия Юрьевича Иванова, грамотного специалиста своего дела, с большим опытом работы, я его считаю своим наставником. Мои идеи, мысли, изложенные в чертежах, затем воплощены на судне. Классно, почувствовал уверенность. Принимал участие в ходовых испытаниях в акватории Горьковского моря, первое судно, на котором я побывал. Это было круто!»



Ежов П.В. на испытаниях



Катера пр.ST23WI

Начальник отдела судовых систем Ю. Н. Павлов: «В проекте ST23WI были и трудности, они заключались в том, что следовало серьезно убедить заказчика (Росморпорт) в правильности принятых нами решений по разработке судовых систем».

Зам. главконструктора В. Ю. Крыночкин: «Ходовые испытания судна проводились в районе Чкаловского судостроительного завода в акватории Горьковского моря. На борту катера находилась приемно-сдаточная комиссия представителей проектанта, завода-строителя (судоверфь «Ока»), заказчика, специалистов Регистра. Проведены маневренные испытания согласно программе. Присутствовало напряжение в ожидании самого основного результата — по скорости, она должна была достигнуть до 16 узлов как на судах скоростного класса. Катер показал все заявленные характеристики, особо была отмечена хорошая мореходность судна. Комиссия подтвердила результаты подписями в Акте приемки судна».

Три катера сданы заказчику в октябре 2014 г. Названия катеров — «Капитан Беляев» (Калининград), «Капитан Чередниченко» (Владивосток) и «Норд» (Находка).



### Лоцмейстерское судно пр. 02781

Судно было спроектировано КБ «Ситех» по заказу ФГУП Росморпорт». Главный конструктор А. А. Бондаренко. Строитель — ОАО «Гранд».

Назначение: перевозка, установка и обслуживание плавучих средств навигационной обстановки, обследования морского дна, буксировки судов, перевозки грузов на палубе, доставка лоцманов на борт судов.

От своих предшественников судно отличается улучшенными условиями обитания и соответствием современным нормам и правилам.

Является универсальной платформой для других модификаций — гидрограф, водолаз, буксир, снабженец.

Проект потребовал постоянного технического сопровождения во время строительства со стороны специалистов КБ «Ситех».

Судно «Капитан Шершнев» (порт Архангельск) спущено на воду в июне 2016 года в акватории г. Санкт-Петербург.



Бондаренко А.А. на ходовых испытаниях



## Разработка рабочей конструкторской документации

Разработка рабочей конструкторской документации Хороший разработчик РКД не только обеспечивает качественной документацией заводские службы, но и в какой-то мере является соавтором проектанта, в связи с тем, что на этапе моделирования РКД, проектант порой меняет или, как минимум, уточняет первоначальное решение. Пара слов о некоторых наиболее значимых работах, запомнившихся своей сложностью.

### Скоростной катер пр. 1496М1

Мелкосидящий скоростной служебно-разъездной катер пр. 1496М1.

Уникальность данного проекта заключается в комбинации стальной обшивки корпуса и алюминиевого набора. Палуба и надстройка судна так же выполнены из алюминия. Катер имеет спуско-подъемное шлюпочное устройство разработки КБ «Ситех». Повышенная надежность обеспечивается силовой установкой из трех отечественных двигателей Ярославского машиностроительного завода, расположенных в двух машинных помещениях. Гидродинамика судна, его обводы традиционно

отработаны с помощью компьютерного моделирования. Документация на производство выполнена на основе 100% 3D-модели.

### Грузо-пассажирский теплоход пр. NE-020.2

Главный конструктор А. А. Бондаренко: «Кроме собственных проектов, нельзя забывать о большой работе, выполняемой по разработке рабочей конструкторской документации по проектам ООО «Морское Инженерное Бюро» (МИБ-СПб).

Особенно запомнился пр. NE-020.2 — грузо-пассажирский теплоход для Камчатки. Работа над этим проектом совпала с пандемией Covid-19, коллектив приобрел бесценный опыт удаленной работы, используемый до настоящего времени».

На данный момент строится шестое судно МИБ СПб — многофункциональный мелкосидящий буксир-спасатель арктического плавания ледового класса Arc5, пр. MPSV12.05. Разработка РКД, ПТД, ПСД, ЭД выполнена КБ «Ситех», главный конструктор В. Ю. Крыночкин.

### Пассажирский лайнер пр. PV300VD

В 2017–2020 годах по проекту МИБ разработана рабочая документация на надстройку судна (5 палуб жилых помещений) для пассажирского лайнера пр. PV300VD «Петр Великий».

В 2019 году были выполнены предложения по дизайну экстерьера для пр. PV300 «Мустай Карим».





Грузо-пассажирский теплоход пр. NE-020.2



Пассажирский лайнер пр. PV300VD



Экологическое судно пр. RT29

### Экологическое судно пр. RT29

Класс-проект — МИБ (Одесса). Рабочий проект — КБ «Ситех». Заказчик — ФКУ «Речводпуть». Завод-строитель — Сосновский ССЗ.

Назначение: для приема и передачи на береговые приемные пункты сухого мусора, сточно-фановых и подсланевых нефтесодержащих вод.

Головное судно «Эколог-1» и второе судно «Онежец ВБК» спущены на воду в мае 2015 года.

### Лоцмейстерское судно пр. BLV24

Класс-проект — МИБ-СПб. Рабочий проект — КБ «Ситех». Заказчик — ФГУП «Росморпорт». Завод-строитель — Сосновский ССЗ.

Назначение: для установки и контроля навигационных буйев в акватории портов и на подходах к ним, перевозка генеральных грузов на палубе, обследование дна.

Головное судно серии «Виктор Кусков» спущено на воду в июне 2016 года.

### Пожарный буксир пр. TG17

Класс-проект — МИБ-СПб. Рабочий проект — КБ «Ситех». Заказчик — Росморречфлот. Завод-строитель — Окская судоверфь.

Назначение: буксировка в морских условиях, выполнение операций в акватории порта, участие в операциях ЛАРН в качестве бонопостановщика, тушение пожаров на плавучих и береговых объектах, перевозка генеральных грузов на палубе.

Судно «Пенай» спущено на воду в сентябре 2016 г.

Вывод судна с верфи на глубокую воду (проект перегона «Си Тех») осуществлен на специальном понтоне пр. 20360.



Лоцмейстерское судно пр. BLV24



Пожарный буксир пр. TG17



П. В. Ежов и Н. И. Марков на спуске буксира



**О ВОЛГА!**

Волга — символ России, ее сердце, душа народа, здесь живущего, — справедливо считается матерью и царицей всех наших рек и является источником вдохновения для писателей, поэтов, музыкантов, художников.

Гимном русской реке стало стихотворение Н. М. Карамзина «Волга»:

Река священной в мире,  
Кристалльных вод царица, мать!  
Дерзну ли я на слабой лире  
Тебя, о Волга! величать...  
Хвалить красу твоих берегов,  
Где грады, веси процветают,  
Поля волнистые сияют  
Под тению густых лесов...  
Но где теперь одной державы  
Народы в тимине живут.  
И все одну богиню чтут,  
Богиню счастья и славы...

На протяжении столетий Волга является главной улицей России, в ее водах отразились важнейшие события отечественной истории, здесь зарождалась и строилась русская государственность. История Волги — это и биография каждого города, и судьбы волгарей, неразрывно связанные с судьбами кораблей всех эпох.

О Волга!.. колыбель моя!

Любил ли кто тебя, как я?

Н. А. Некрасов

С древнейших времен люди селились по берегам рек. Река кормит и поит людей, является естественной преградой от врагов. Недаром Волгу называют матушкой: она защитница, кормилица и заступница. И как бы ни менялась в дальнейшем Волга, она не перестанет быть для русского человека величественной. Ведь именно Волга, крупнейшая река в Европе, была основным путем, соединяющим Европу и Азию. По ней проходил Великий Волжский торговый путь.



Исток Волги. XIX стол. Фото С. М. Прокудина-Горского

Первоначально грузы транспортировались на плотках, срубках. Челн, ботник, бударка, лодка-ладья, струги — такие названия имели древнерусские суда. Разнообразием струг были насады, учаны, досчаники, коломенки, каюки. В петровский период названия судов были связаны либо с местом постройки — *вышневолодки, белозерки, гусяны, мокшаны, боровлянки, тихвинки, унжаки, сурянки, клязьминки*, либо с характером самой конструкции — суда барочной постройки: *барки, паромы, ладьи, полулодки, канавки, плашкоуты, шкуты, романовки*.

Венцом деревянного судостроения признаны расшивы. Их строительство началось по Указу Петра I в 1723 году. Строились они довольно основательно, с прочной палубой, и служили до 8–10 лет. Лес для постройки употреблялся сосновый и еловый, обшивка бортовая, днище крепилось железными гвоздями, конопатилось паклей и засмаливалось смолой. Основную ценность на расшиве представлял парус. Делался он из высококачественного материала.

Самым уникальным речным судном на Волге признана *беляна* — одноразовое сплавное судно длиной до 100 м, шириной — до 25 м, глубиной — до 5 м, г/п — до 10000 т. Корпус выполнялся из лучших лесоматериалов, но не смолился, что определило название такого судна.

Следует отметить, что волжское судоходство развивалось активно и мощно. Не перечислить названия всех судов, что ходили тогда по Волге. Затем пытливые умы судоходчиков поняли, что можно использовать даровую энергию попутного ветра. Изобретение паруса значительно увеличило возможности судоходства.



Струги ладейного типа военные, гребные, кладные, палубные, чердачные. IX–XIV вв.



Модель расшивы

Вплоть до середины XIX века суда ходили по Волге исключительно под парусом или с помощью тягловой силы животных и людей, то есть бурлаков. Эта страница русской истории увековечена в художественной литературе, народных песнях и в живописных произведениях. Достаточно вспомнить неподражаемую «Дубинушку» и знаменитое полотно Ильи Репина «Бурлаки на Волге».



Модель беляны

Первым парусным судном на Волге считается трехмачтовый плоскодонный корабль «Фредерик», построенный в 1636 году по заказу герцога Гольштейнского (Германия). Длина парусника составляла 36 м, ширина — 12 м, осадка — 2 м. Предположительно, корабль был построен на судовой верфи в Балахне. Появление на Волге и Каспии «Фредерика» вызвало огромную сенсацию, однако при первом же рейсе корабль попал в шторм и был выброшен на берег в районе Дербента.

В 1668–1669 годах на судовой верфи в с. Дединове на Оке был построен первый военный русский корабль «Орел». В 1669 году корабль пришел на Волгу, в Нижний Новгород, где для него изготовили мачты, натянули паруса, оснастили судно такелажом, установили пушки Марсельского завода пушек, то есть полностью снарядили судно для плавания.

Развитие деревянного судостроения, появление первых парусных судов сыграли важную роль



Модель галеры «Тверь»

в истории развития судостроения на Волге. Факты появления первых парусных судов подтверждают, что родиной судостроения может считаться Нижний Новгород. А со временем на Волге стали раздаваться пароходные свистки, «дым столбом — кипит, дымится пароход».

В 1843 году в Нижнем Новгороде указом императора Николая I было основано первое пароходное общество — «По Волге». Во второй половине XIX столетия развитие судоходства достигло расцвета. На 1917 год на Волге насчитывалось уже 59 пароходных компаний.

21 июля 1849 года Балахнинский уездный суд утвердил купчую о покупке Нижегородской машинной фабрикой и Волжским буксирным и завозным пароходством земли у д. Сормово вниз по правому берегу Волги. Этот день считается датой основания Сормовского завода. Здание фабрики было построено к ноябрю 1849 года. С этого времени начались работы по производству паровых машин, затем паровозов и вагонов, позднее здесь стали выпускать речные и морские суда, пассажирские пароходы и теплоходы. Ныне завод «Красное Сормово» является крупнейшим предприятием отрасли, на 2022 год имеет пропускную способность 12 сухогрузов в год.

Великая русская река как символ красоты, силы и мощи во все времена оказывала влияние на историю России, с давних времен помогала нашей стране развиваться. На берегах реки строились монастыри

и населенные пункты, старейшие города, такие как Нижний Новгород.

Нижний Новгород, расположенный на слиянии двух больших рек, Оки и Волги, завоевывает признание как один из крупных центров судоходства. Здесь поднимались заводские корпуса, строились фабрики, создавался речной флот. В конце XIX столетия суда строились на заводах И. С. Колчина, У. С. Курбатова, Д. В. Сироткина, на судоверфях в Городце, Чкаловске, Сокольниках, Мордовщиковская на Оке, ныне Окская судоверфь.

Восемь столетий омывают волжские воды Нижний Новгород — город-форпост, город трудовой доблести, крупнейший торговый, промышленный и культурный центр. Город ясных зорь и волшебных закатов, которые так любят нижегородцы, и которыми восхищаются гости Нижнего Новгорода.

«Едва ли какой-нибудь другой русский город может похвалиться такою широкою панорамой, такими необычайно красивыми видами, как Нижний. По крайней мере, я просто замер, остановясь на краю откоса», — записал некогда В. И. Немирович-Данченко.

Великая русская река на протяжении времен именовалась по-разному. По поводу современного названия мы придерживаемся гипотезы, которую выдвинул Евгений Александрович Бажанов в книге «Священные реки России». Е. А. Бажанов утверждает, что название произошло от слова «воля», «вольница»: «Волга — это вода вольги — вольницы, тех, кто ходил в походы по воде на ушкуях и ладьях, кто укрывался на волжских берегах».



Калезинская колокольня

Более трех с половиной тысяч километров пробегает великая река по Русской земле, простирается от Валдайской возвышенности до Урала, проходит 13 областей и республик, приютив на своих берегах десятки городов, сотни деревень и селений. Волжский бассейн занимает одну треть европейской территории России, и проживает здесь треть населения страны. Около 200 притоков питают нашу Волгу. Благодаря им она набирает мощь и силу, превращаясь в могучую реку, которая несет свои воды в Каспийское море.

В настоящее время Волга превращена в систему водохранилищ. Каскад Большой Волги, равного которому нет в мире, включает 8 основных гидроузлов: Ивановский, Угличский, Рыбинский, Нижегородский (ранее Горьковский), Чебоксарский, Жигулевский (ранее Волжский им. В. И. Ленина), Саратовский, Волгоградский — и Волжско-Камский каскад.

В XX столетии в нашей стране было построено 4 канала:





Волга

в 1933 году введен в эксплуатацию Беломорско-Балтийский канал длиной 227 км;

в 1937 году открыт канал Москва — Волга, в результате чего водный путь от Москвы до Горького сократился на 110 км, а от Москвы до Ленинграда — на 1100;

в 1952 году открыт Волго-Донской канал им. В. И. Ленина длиной 101 км;

в 1964 году — Волго-Балтийский судоходный канал длиной 372 км.

Тем самым Волга соединила два северных моря — Белое и Балтийское — с южными — Каспийским, Азовским, Черным — и подтвердила свое исконное назначение главной транспортной артерии страны.

Время требовало специалистов, новых проектов и разработок. В XIX веке в Нижнем Новгороде начала складываться образовательная база речников. В 1872 году в городе было открыто Кулибинское ремесленное училище, в 1887 году — первое на Волге речное училище Министерства путей сообщения. В 1930 году был основан Горьковский институт инженеров водного транспорта, в 30-е



Земснаряд Волжский

годы — кораблестроительный факультет в Горьковском индустриальном институте (ныне НГТУ им. Р. Е. Алексеева). В первой половине XX столетия были открыты новые конструкторские бюро: ЦКБ «Вымпел», ГЦКБ МРФ, КБ «Лазурит», ЦКБ по СПК.

Величайшая река оказала и продолжает оказывать неоспоримое влияние на судьбу русского народа в целом и каждого человека в отдельности. Здесь жили и работали выдающиеся ученые, профессора, специалисты высочайшего класса в разных областях. Нижегородскую землю прославили И. П. Кулибин, Д. Е. Бенардаки, Н. И. Лобачевский, А. С. Попов, В. И. Калашников, Г. В. Тринклер, Н. И. Кваша, И. И. Африкантов, П. Н. Нестеров, В. П. Чкалов, М. А. Балакирев, А. М. Горький, Н. В. Добролюбов, П. И. Мельников-Печерский, Н. Н. Боголюбов, С. С. Четвериков и многие-многие другие.

В 2018 году был основан Нижегородский судостроительный кластер. На заводе «Красное Сормово» был создан образовательно-производственный судостроительный кластер. Церемония открытия состоялась 6 октября 2021 года.



Горьковский порт

Исторически сложилось так, что Нижегородская земля занимает весомое место в российском судостроении. Столетиями формировалась Волжская школа корабелов, по праву считающаяся частью формирования русской инженерной школы.

На следующих страницах можно прочитать о выдающихся ученых-корабелях, внесших огромный вклад в создание судостроительной школы, оставивших глубокий след в образовании и становлении специалистов, работающих на разных заводах, КБ, в том числе и в Группе компаний «Си Тех».





# УЧИТЕЛЯ- НОВАТОРЫ

## Человек, опередивший свое время

Ростислав Евгеньевич Алексеев (18.12.1916–09.02.1980) родился на опытной сельскохозяйственной станции недалеко от города Новозыбкова Брянской губернии. В 1933 году семья Алексеевых переехала в Горький. Город встретил Ростислава водными просторами и парусными судами. Подолгу наблюдал юноша за яхтами на Волге и Оке, и парусный спорт стал его увлечением — он начал проектировать и строить яхты. По чертежам Алексеева было построено более 10 яхт, которые вплоть до 50-х годов занимали призовые места на регатах самого высокого уровня.

В 1935–1941 годах Ростислав учился на кораблестроительном факультете Горьковского индустриального института им. А. А. Жданова (ныне НГТУ им. Р. Е. Алексеева). Во время учебы в институте Алексеева заинтересовала проблема увеличения скорости движения на воде. Он настойчиво вел поиск путей решения этой проблемы и пришел к выводу, что одним из возможных путей



Молодой специалист Ростислав Алексеев после окончания института в 1941 году

является реализация использования подводных крыльев. В связи с этим он выбрал дипломный проект по теме «Глиссер на подводных крыльях» и защитил его на «отлично». До конца жизни конструктора тема скорости его не отпускала.

1 октября 1941 года членам государственной экзаменационной комиссии зачитали отзыв руководителя дипломного проекта, профессора М. Я. Алферьева: «Дипломант последовательно подходит к новому типу глиссера на подводных крыльях, названному им А-4. Этот тип он развивает в нескольких вариантах, отличающихся между собой размерениями и способами носового и кормового оперения. Дипломант придает своему судну

интересную обтекаемую форму, отображая не только высокие мореходные качества, но и стремительность корабля, соответствующую скорости движения порядка 100 узлов. В проекте хорошо продуманы все устройства глиссера и предусмотрены все мо-



Ракета у стен Московского кремля. Июль 1957 г.

менты его эксплуатации как на спокойной воде, так и на поверхности взволнованного моря. Мореходные качества судна подтверждены гидродинамическими расчетами, в создании которых дипломант проявил большую инициативу». Комиссия высоко оценила проект и присвоила Алексееву звание инженера-кораблестроителя. Молодого специалиста направили на завод «Красное Сормово». Там он работал контрольным мастером, испытателем танков.

Из воспоминаний Р. Е. Алексеева:

«Думать в свободные минуты о будущем скоростных кораблей, рисовать эскизы было отдыхом после шестнадцати и более часов работы на производстве танков» [1941];

«Шел тяжелый 1942 год. Директор завода Е. Э. Рубинчик и главный конструктор завода В. Н. Крылов приняли решение разрешить мне три часа в день работать над созданием корабля на подводных крыльях. С этого трудного времени и началась моя

борьба за создание крылатого флота будущего. Проявленная дальновидность и забота в начальный период работы и прямая стойкая защита руководства завода при больших материальных трудностях военного периода заслуживает сейчас подражания»;

«Меня так вдохновила забота о моем проекте, это был такой могучий заряд уверенности в необходимости задуманного, что его хватило на десятилетия. Ведь подумать только, еще в разгаре война, все подчинено лозунгу „Все для фронта!“, каждая пара рук на счету, а люди думают о завтрашнем мирном дне».

В 50-х годах XX столетия город Горький удивил весь мир принципно новым типом речных и морских судов — судами на подводных крыльях.

26 июля 1957 года «Ракета-1» вышла из гавани завода в свой первый рейс в Москву, чтобы продемонстрировать новую технику участникам Всемирного фестиваля молодежи и студентов.

25 августа 1957 года «Ракета-1» выходит на пассажирскую линию Горький — Казань. Скорость — 60 км/час; п/в — 64 чел.; капитан Герой Советского Союза М. П. Девятаев.

Здание, в котором находилось конструкторское бюро, расположенное на самом берегу Волги. Однажды, во время совещания, главный конструктор вдруг стал из-за стола, подошел к окну. Присутствующие заметили, что он смотрит на «Ракету», которая мчалась по Волге. Алексей отошел от окна, лишь когда судно скрылось за поворотом. Усаживаясь за стол, сказал:

— Пройшла первая «Ракета».



Ростислав Алексеев



Катер «Волга»

Кто-то из молодых инженеров усомнился:

— А как вы узнали, что первая? Цифру-то не видно отсюда.

— Вот когда построишь своими руками, будешь узнавать, — ответил Алексеев.

В 1958 году создается разъездной катер «Волга» на подводных крыльях на шесть пассажиров. Всего за период с 1958 по 1986 год построено 6863 единицы этой модели.

В 1958 году модели катера «Волга» и СПК «Ракета-1» представлены и высоко оценены на международной выставке «Человек и прогресс» в Брюсселе.

В декабре 1958 года Р. Е. Алексеев назначен главным конструктором ЦКБ по СПК.

В октябре 1959 года спущен на воду первый «Метеор». Скорость — 70 км/час, п/в — 123 чел. Осенью 1959 года произведен испытательный перегон из Горького по Волге, Волго-Донскому каналу, Дону, Азовскому и Черному морям в Феодосию.

Летом 1960 года «Метеор» прибывает в Москву для участия в Выставке достижений речного судостроения в Химках. Основная цель — демонстрация

судна руководителям партии и правительства, принимавшим участие в июльском Пленуме ЦК КПСС. Впоследствии, по мнению специалистов, «Метеор» признан лучшим СПК.

1 сентября 1960 года газета «Водный транспорт» публикует высказывание г-на Д. Херши, главы делегации представителей внутреннего водного транспорта США, председателя совета директоров крупнейшей в США судостроительной компании: «Я слышал о такой конструкции судов, но то, что я увидел, превзошло все ожидания. Такие скорости открывают перед водным транспортом новые перспективы».

В 1961 году по проекту ЦКБ строится первый сварной теплоход на подводных крыльях «Спутник» — самый большой крылатый корабль в мире.

В 1962 году на судостроительном заводе в Поти построен морской теплоход на подводных крыльях «Комета». Всего построено 190 единиц.

В период с 1983 по 2008 год на Гомельском ССЗ строится СПК «Полесье» — тип пассажирского судна на подводных крыльях вместительностью



Сотрудники ЦКБ на фоне «Метеора»

до 60 пассажиров, предназначенный для скоростных перевозок на малых реках.

Экранопланы — аппараты, летящие вблизи поверхности воды и суши с использованием экранного эффекта. В 1947 году Алексеев пишет: «Схема экраноплана с естественной устойчивостью... это тема будущего. Решено посвятить себя созданию еще одного нового вида транспорта!» В период с 1960 по 1966 год по проекту ЦКБ построено и испытано 9 самоходных моделей экспериментальных экранопланов.

В 1966 году поднят в воздух и несколько часов совершает полет первый морской экраноплан, самый крупный летательный аппарат Земли — КМ (корабль-макет). Полетная масса — 500 т, скорость на высоте 1–4 м — 500 км/ч, мореходность — 3,5 м. Пилоты — Р. Е. Алексеев и летчик-испытатель В. Ф. Логинов.

В 1974 году появляется на свет транспортно-десантный экраноплан «Орленок». (Всего построено — 3 единицы). Скорость — 400 км/ч, мореходность — 1,5 м, п/в — 120 чел. В 70-е годы XX столетия серия экранопланов «Орленок» принята в состав Краснознаменной Каспийской флотилии.

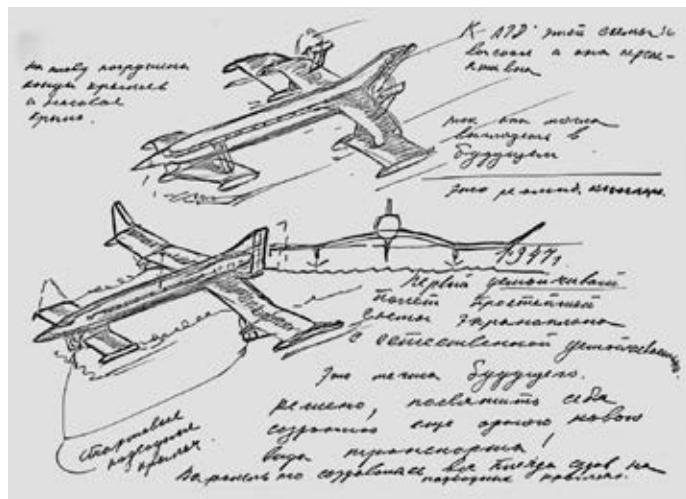
В декабре 1979 года Р. Е. Алексеевым подписан последний документ на разработку проекта пассажирского экраноплана «Ракета-2».

В 1986 году создан речной катер-экрanoплан «Волга-2» на динамической воздушной подушке (СДВП) класса пассажирских экранопланов. Скорость — 140 км/ч, мореходность — 0,5 м, п/в — 8 чел. На авиационном заводе «Сокол» построено 10 единиц; эксплуатируются в России, Казахстане, Черногории и Китае.

В 1986 году строится экраноплан «Лунь» с ударным ракетным оружием. Вооружение: ракеты «Москит» (6 единиц).



7 апреля 1989 года в Норвежском море погибла атомная подводная лодка К-278 «Комсомолец». 42 погибшим членам экипажа не была своевременно оказана помощь. Правительство приняло решение о создании экраноплана-спасателя. В это время на стапелях завода «Волга» стоял второй недостроенный «Лунь», его предполагалось модернизировать в «Спасателя», оборудовать оптической, телевизионной, инфракрасной и радиолокационной поисковой аппаратурой, спасательным оборудованием и медицинским блоком. Экраноплан может принять на борт до 500 спасенных; дальность действия составляет 2160 миль; скорость — до 500 км/ч. Кроме того, экраноплан может садиться на воду даже при сильном волнении моря (до 3,5 м) и вдали от берегов. При этом между крылом и хвостовой частью корабля образуется спокойная поверхность моря, защищенная от воздействия волны и ветра, что крайне важно



Первые поиски компоновки экраноплана. 1946-1947. Эскиз Р. Алексеева

для работы глубоководных спасательных аппаратов, отметил представитель ВМФ. В 90-х годах при 75% готовности работы были прекращены из-за недостатка финансирования.

«Это уникальная разработка наших конструкторов, в мире равных ей нет. Но если мы в ближайшие пять-семь лет не возобновим эту программу, то Россия рискует утратить свои лидирующие позиции в этой области», — сказал представитель главного штаба ВМФ РФ.

Р. Е. Алексеев — доктор технических наук, лауреат Ленинской и двух Государственных премий, заслуженный изобретатель РСФСР; основатель ЦКБ по СПК. Построил 4 испытательных полигона: на реке Троче, в Балхне, Каспийске, на острове Чечень, а также экспериментальный завод «Волга», опорные пункты



Транспортно-десантный экраноплан «Орленок»



Экраноплан «Спасатель» на стапеле завода «Волга»

на судостроительных заводах в Феодосии, Потти и Батуми.

Награжден орденами Октябрьской Революции, Трудового Красного Знамени, «Знак Почета», медалями. Имя Р. Е. Алексеева присвоено ЦКБ по СПК, Нижегородскому государственному техническому университету, МБОУ № 183 Сормовского района и Либежевской школе Чкаловского района. В 2009 году в Нижнем Новгороде, в центре Сормова, Р. Е. Алексееву был установлен памятник



Человек-легенда, конструктор крылатых кораблей, Главный, Доктор, «человек, опередивший свое время», кумир не одного поколения инженеров.

Одним из основных наследий Р. Е. Алексеева явилась школа, в которой свободно творили свободные инженеры, способные создать такое, какого не было нигде в мире.

Памятник Ростиславу Алексееву в Сормово г. Нижний Новгород

## Профессор М. Я. Алферьев и катамараны

Михаил Яковлевич Алферьев (06.10.1901–26.06.1983) родился в с. Дмитриевском Алексинского уезда Тульской губернии, в семье сельского священника Якова Васильевича Алферьева, настоятеля храма во имя Дмитрия Солунского. В 1922–1929 годах учился на кораблестроительном факультете Ленинградского политехнического института, который окончил с отличием.

В 1934 году Михаил Алферьев был командирован в Горьковский институт инженеров водного транспорта (ГИИВТ), где стал основателем кафедры теории корабля, которую возглавлял в течение почти 50 лет. В 1937 году М. Я. Алферьев защитил кандидатскую, а в 1939 году — докторскую диссертацию на тему «Теория действия гребного колеса с поворотными лопастями».

В годы Великой Отечественной войны Михаил Яковлевич вместе со студентами участвовал в строительстве оборонительного рубежа, входил в состав команды противовоздушной обороны.



Профессор Алферьев всегда немало сил вкладывал в организацию учебного процесса. Доцент кафедры теории корабля С. В. Малова вспоминает: «В 1964 году я пришла на кафедру аспиранткой, защитила кандидатскую по теме „Волновое сопротивление катамаранов“, последующие десятилетия работала преподавателем. Михаил Яковлевич был строгим, работа для него — дело святое, в 8:00 уже находился на рабочем месте. Внешне всегда выглядел импозантно, высокого роста, одет с иголочки, каждый день менял галстуки. На кафедре у нас сложился дружный коллектив, мы были как одна семья, с почтением относились к своему профессору.

Он имел огромный авторитет среди профессорско-преподавательского состава института.

Работа Алферьева была более чем многогранной: читал лекции, руководил дипломными проектами студентов и подготовкой аспирантов, занимался научной деятельностью, щедро делился с окружающими теплом своей души».

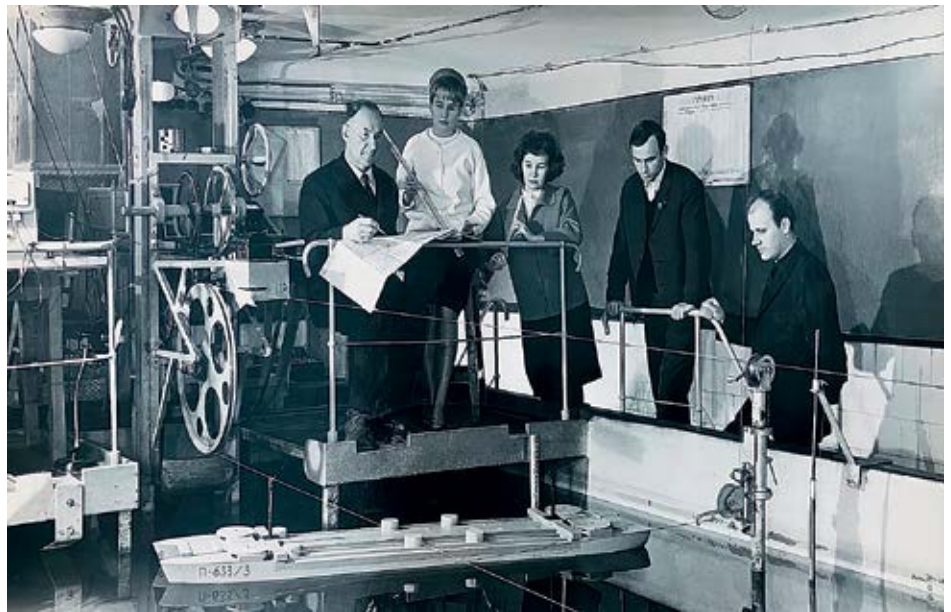
М. Я. Алферьев награжден орденами и медалями, он почетный работник речного флота, мастер спорта СССР по альпинизму, автор более 160 книг, сборников, учебных пособий, научных трудов. В 1985 году одному из катамаранов было присвоено имя «Профессор Алферьев».

Во второй половине XX столетия деятельность М. Я. Алферьева была неразрывно связана с теорией и практикой речных катамаранов. Изучая исследования ученых и специалистов, он понимал, что скорость и полезная площадь выше у двухкорпусного судна по сравнению с однокорпусным.

В 1954 году в ГИИВТе был основан опытовый бассейн, где одна за другой стали появляться модели необычных судов-катамаранов. Это позволило развернуть исследования, связанные с обоснованием форм корпусов, разработкой новых методов определения сопротивления воды движению речных судов и оценкой их качки на волне.

Михаил Яковлевич значительное время посвящал исследованиям явления интерференции волн от корпусов для снижения волнового сопротивления речных катамаранов. Такое явление Алферьев назвал «катамаранным эффектом». Настойчиво продолжая изучать и обосновывать проектные характеристики речных транспортных катамаранов, ученый достигал конкретных результатов. М. Я. Алферьева можно с полным основанием считать создателем данного направления в стране.

Благодаря своей настойчивости и упорству М. Я. Алферьев смог доказать целесообразность строительства и эксплуатации двухкорпусных судов



Опытовый бассейн ГИИВТа. Испытания модели катамарана

для грузовых и пассажирских перевозок на реках. Следующим достижением работы Алферьева была организация строительства речных катамаранов: грузовых катамаранов, на которых за счет площадей грузоподъемность увеличилась до 1000 т, туристических судов типа «Отдых» пассажироместимостью 600 и 1000 человек, скоростного катамарана «Анато-



Катамаран «Анатолий Угловский»



Катамаран «Братья Игнатовы»



Экипаж катамарана «Братья Игнатовы». В центре — капитан первого экипажа Ф. А. Павлычев. Фото начала 70-х



Катамаран «Братья Игнатовы» в порту



Герои Советского Союза братья Игнатовы, Евгений и Геннадий, в августе 1942 года ушли в партизанский отряд, которым командовал их отец Петр Карпович Игнатов. Мать, Елена Ивановна, была медсестрой в отряде. Братья погибли при выполнении боевого задания в октябре 1942 года.

Герои Советского Союза братья Игнатовы

лий Угловский», катамарана для внутригородских и пригородных линий типа «Волга» (было построено 4 единицы).

В 1966 году на заводе им. 40-ой годовщины Октября был построен первый пассажирский двухкорпусный теплоход-катамаран с двухъярусной надстройкой «Отдых» проекта ГЦКБ. Назначение судна — экскурсионные и пригородные перевозки пассажиров в светлое время суток. Пассажировместимость — 665 чел. Работал в Волгограде в течение почти 50 лет.

В историю кораблестроения навсегда войдет событие, когда в 1969 году со стапелей завода имени 40-й годовщины Октября было спущено первое в мире грузовое двухкорпусное судно, скорость — 28 км/ч. Хотя не были закончены ходовые испытания необычного корабля, еще не проверены на практике все расчеты конструкторов, но специалисты твердо заявляли, что за катамараном — будущее речного флота. Первому катамарану проекта Р-19 было присвоено имя «Братья Игнатовы» в память о легендарных героях Великой Отечественной войны, героях Советского Союза. На основании этого проекта было построено 19 катамаранов.

В 1973 году был построен пассажирский трехпалубный теплоход-катамаран «Отдых-1», предназначенный для экскурсионного обслуживания, отличающийся безопасностью для большого количества людей и комфортом отдыха. «Отдых-1» брал на борт 1000 пассажиров. Прогулки на теплоходе пользовались огромной популярностью. Согласно документации, в чрезвычайных ситуациях он мог использоваться как санитарно-транспортное судно для эвакуации людей в количестве 1500 человек. 25 мая 2006 года после ремонта и модернизации «Отдых-1» вышел в 33-ю навигацию и совершал прогулочные рейсы по Волге по 2012 год.

В 1975 году на судостроительно-судоремонтном заводе в Великом Устюге был построен пассажирский скоростной катамаран типа «Анатолий Угловский»

проекта 104. Назначение судна: скоростные перевозки пассажиров на местных линиях. Скорость 41 км/ч. С 2003 года владелец судна — Управление Горьковской железной дороги МПС РФ.

Строительством двухкорпусных судов катамаранного типа во второй половине XX столетия была открыта новая страница в истории современного судостроения России.

Многокорпусные суда начали приобретать практическое значение после постройки в Советском Союзе первого грузового катамарана, давшего новый толчок развитию судов этого типа. В настоящее время строятся не только грузовые, но также пассажирские, рыболовные катамараны и, прежде всего, паромы в двухкорпусном исполнении.



Пассажирский катамаран «Отдых-1»

## Пионер автоматизированного проектирования Дмитрий Васильев

Дмитрий Николаевич Васильев (08.12.1938–16.09.2002) родился в г. Горьком. С детства главным увлечением Дмитрия были самолеты. В 1966 году он окончил Казанский авиационный институт, где познакомился с программированием. После окончания института работал в ОКБ «Буревестник» (г. Горький). Впоследствии учился очно в аспирантуре. В 1971 году, защитившись в НИИ ПМК (г. Горький), получил ученую степень кандидата физико-математических наук. С 1980 по 2002 год работал доцентом кафедры прикладной математики в Горьковском политехническом институте им.

А. А. Жданова (ныне НГТУ им. Р. Е. Алексеева).

Д. Н. Васильев одним из первых в стране не только понял необходимость перехода к автоматизированному проектированию в судостроении, но и увидел, что это возможно с учетом существующих ныне сил и техники.

По своему характеру Дмитрий Васильев был лидером, он смог заразить своей идеей аспирантов, молодых специалистов, студентов, потен-



циальных заказчиков и создать работоспособный коллектив. Для решения поставленной задачи была сформирована творческая группа в составе: Д. Н. Васильева, В. А. Разборова, И. С. Коновченко, С. Д. Васильева, А. А. Власенко. После ухода Д. Н. Васильева разработку САПР «ПИРС» продолжили его сын С. Д. Васильев, М. Ю. Климов, А. В. Алексанов, И. Ю. Чемборисов, А. А. Бетенев.

Таким образом при Инженерном центре ГПИ была создана первая в СССР интерактивная автоматизированная графическая система САПР «ПИРС» с подсистемами интерактивной разработки судов. Работа финансировалась в рамках Минсудпрома СССР. Темой автоматизированного проектирования конструкторских работ первым заинтересовалось ЦКБ по СПК, а ведущим специалистом по теме был назначен П. В. Ежов.

Идеи, заложенные в ходе реализации САПР «ПИРС», получили свое развитие в дальнейших отечественных разработках САПР в области судостроения и актуальны до сих пор. В системе широко

используются средства компьютерной графики для оперативного ввода, отображения и редактирования графической информации.

Подсистемы соответствуют этапам проектирования судна:

1. Проектирование судовой поверхности;
2. Расчеты статики, остойчивости;
3. Расчет сопротивления движению судна на глубокой воде и мелководье;
4. Расчет винтов;
5. Формирование поверхности винта;
6. Расчет водометов.

В период, когда программистами уже были получены первые результаты автоматизированного проектирования судов, на кораблестроительном факультете ГИИВТа начали использовать в учебном процессе подсистему «Статика».

Система ПИРС и алгоритмы, лежащие в ее основе, получили высокую оценку от ведущих ЦКБ Советского Союза: Невское ПКБ, ЦКБ «Айсберг», Зеленодольское ПКБ, ЦКБ «Редан», Северное ПКБ, ЦМКБ «Алмаз» и специалистов отрасли.



## Феномен личности профессора Волского

Михаил Иванович Волский (23.07.1900–14.12.1983) родился в с. Широково Ветлужского уезда Костромской области в семье дьякона. Свое образование Михаил получил в церковно-приходской школе, духовном училище, духовной семинарии. Пел в церковном хоре, знал евангелие, устав церковной службы, латынь, греческий и старославянский языки, мог читать подлинные исторические источники. В 1917 году юноша продолжил обучение в Костромской гимназии, затем работал сельским учителем по всем предметам, организовал подсобное хозяйство при школе, чтобы обучать школьников ведению огородничества и животноводства на практике. В Шуду съезжались за опытом другие учителя, и по решению съезда народных учителей в 1923 году Михаил Иванович как самый достойный был командирован на учебу в Нижегородский университет, где окончил механический факультет по специальности «инженер-механик».

В 30-е годы XX столетия М. И. Волский стал основателем кафедры сопротивления материалов в от-



крывшемся в Горьком институте инженеров водного транспорта (ГИИВТ) и почти одновременно с этим организовал научно-исследовательскую лабораторию испытания материалов (НИЛИМ), вошедшую в состав Минречфлота как самостоятельная научная организация. Создание лаборатории явилось предвидением руководителя, как и все его деяния, которые впоследствии были востребованы.

В лаборатории Волского проводились многочисленные испытания разнообразных механизмов и конструкций: корпусов судов, котлов, нефтяных и газовых труб, бумагоделательных машин, полупогружных буровых установок, шлюзов ГЭС, наплавных мостов, кранов всех конструкций, а также исследования напряжения в редукторах и конструкциях дноуглубительной техники. Это было одним из первых научно-исследовательских учреждений, переведенных на хозрасчет.

Уже в начальный период войны работа лаборатории по испытанию материалов была направле-

на на военные нужды. Наладив тесную связь с 40 заводами, лаборатория выполнила 3585 заявок на различные исследования материалов, используемых в авиации и артиллерии, при строительстве танков и судов. Здесь определяли качество мин, медных поясков, пружин для пулеметов, стали.

В 1938 году М. И. Волский защитил в Московском высшем техническом училище имени Н. Э. Баумана докторскую диссертацию на тему «Температурные напряжения в машинах и котлах». Лично ученым было опубликовано свыше полутора сотен научных работ, под его руководством подготовлено 25 кандидатов технических наук.

Удивительно, по образованию профессор Волский инженер-механик, но параллельно с работой в области физики он изучал вопросы биологии и медицины. В результате многолетних исследований Михаил Иванович установил наличие воздуха в плевральной полости человека и с новых позиций рассмотрел акт дыхания. Ученый доказал, что азот в воздухе — не простой разбавитель кислорода, а необходимый компонент для жизнедеятельности живых организмов. Результат исследования был признан научным открытием. Госкомитет СССР по делам изобретений и открытий выдал М. И. Волскому и его сыну Евгению Михайловичу диплом от 10 сентября 1968 года № 62 с формулировкой «Усвоение атмосферного азота живыми организмами», обнародовав его под названием «Новая концепция дыхания».

Это открытие с самого начала ориентировало советскую космонавтику на создание в кабинах космических кораблей атмосферы, аналогичной



Профессор Волский со студентами

земной, что позволило обеспечить превосходство отечественной космонавтики по длительности пребывания человека в космическом пространстве. Волский выяснил, что азот атмосферы участвует в жизнедеятельности человека без каких-либо микроорганизмов. Причем организм плохо усваивает искусственно полученный изотоп азота и хорошо — природный.

Исходя из этого, ученый рассчитал атмосферу кабины первого космонавта и добился встречи с академиком Королевым. Вскоре получил приглашение на симпозиум по освоению космоса. Там против азота в составе атмосферы кабины космонавта выступил академик Парин. Королев спросил Парина:

— Вы гарантируете здоровье первого космонавта в гелиево-кислородной среде? Если гарантируете, то подпишите акт об этом, и я дам команду, чтобы в кабине была атмосфера, по-вашему.



М. И. Волский с рабочими завода

— Нет, такой гарантии я дать не могу, — последовал ответ.

— Тогда первый космонавт полетит в атмосфере по Волскому! — закончил Королев. И это оказался дальновидный шаг, ибо американские космонавты в гелиево-кислородной среде не смогли прожить и неделю, а наши космонавты летают по году.

Да, диплом № 62 отец и сын Волские получили в 1968 году, хотя открытие было зарегистрировано Государственным комитетом по делам изобретений еще в 1951-м. Все это время Михаил Иванович был вынужден доказывать его значимость.

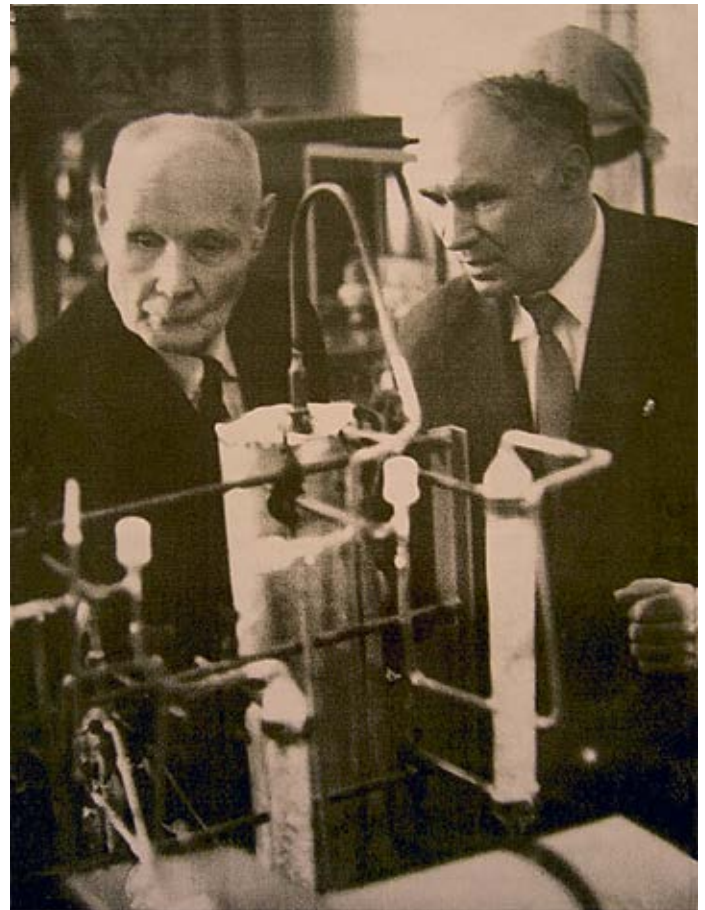
Исследования по биологии и медицине Волский также проводил вместе с сыном. В одной из местных газет он писал: «Мне отрадно сознавать, что преемником и продолжателем моих работ в биологии стал мой сын Евгений. По первому образованию он инженер-кораблестроитель, впоследствии окончил биологический факультет университета имени Лобачевского, что было необходимо для наших исследований».

В воспоминаниях Михаил Иванович писал: «Пожалуй, больше всего я дорожу тем, что я профессор. Профессор для меня — значит учитель. Я с этого

начинал. Большого звания и не бывает. Я уверен, что учитель — это понятие очень широкое». Читая сложный сопроводительный материал, профессор на своих лекциях обязательно знакомил студентов с Гоголем, Лесковым, Ломоносовым, Герценом, Пушкиным, Достоевским, Салтыковым-Щедриным, Некрасовым. При каждой возможности он старался научить молодое поколение культуре общения, поведения, работе с книгой, научной статьей, библиотекой, манере ведения беседы. По мнению профессора Волского, любой преподаватель прежде всего воспитатель.

Михаил Иванович Волский инженер-генерал-директор речного флота III ранга, доктор технических наук, профессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР. Награжден орденами, медалями, многочисленными грамотами. Нарком водного транспорта СССР Зосима Алексеевич Шашков за вклад в дело Победы вручил Михаилу Ивановичу Волскому именную кортик. Имя «Профессор Волский» было присвоено грузовому теплоходу смешанного «река — море» плавания типа «Сормовский».

Говоря об ученом, невольно вспоминаешь латинскую фразу «Primus inter pares» — «первый среди равных». Михаил Иванович Волский действительно был первым среди равных: он отличался от других преподавателей ВУЗа разносторонними интересами, оригинальными подходами к решению проблем; всегда шел своим путем, еще не изведанным другими. Преданная любовь к науке на всю жизнь, смелость идей, самоотречение и трудолюбие, неустанная борьба за признание своих открытий — в этом и заключалась феноменальность личности профессора Волского.



Отец и сын — ученые, друзья, соратники

## Влюбленный в корабли

Вячеслав Михайлович Керичев (29.08.1902–01.01.1961) родился в Звениговском затоне Чебоксарского уезда в семье механика-практика. В 1919 году Вячеслав Керичев поступил учиться на механический факультет Нижегородского государственного университета. После окончания университета работал инженером-конструктором в судостроительном техническом бюро Сормовского завода, далее старшим инженером-конструктором, главным инженером Речсудопроекта. В 1933 году на воду был спущен буксирный пароход «Сварщик», построенный без единой заклепки по чертежам тридцатилетнего конструктора Керичева. Первым из судостроителей речного флота Керичев осуществил идею перехода к расчетному методу проектирования судовых корпусов.

Благодаря таланту инженера его рост был стремительным. Через 22 года после окончания института, в 1947 году, Керичев был назначен главным конструктором завода «Красное Сормово», где постоянно



Инженер-конструктор В. М. Керичев

направлял творческую мысль работников конструкторского бюро на создание технически совершенных судов своей эпохи. Под руководством Вячеслава Михайловича были созданы проекты морских нефтеналивных судов, речных сухогрузов, грузовых самоходных и пассажирских судов.

В 50-е годы коллективом конструкторов под руководством В. М. Керичева и всем заводом «Красное Сормово» была проведена большая работа по созданию флагманов речного флота — пассажирских дизель-электроходов «Ленин» и «Советский Союз». Это были первоклассные суда своего времени.

В 1957 году сормовские конструкторы приступили к проектированию судов смешанного «река — море» плавания. Была проделана огромная исследовательская работа в части экономических предпосылок, определены основные параметры судов. В 1957–1958 годах на заводе разработали проект первого сухогрузного теплохода грузоподъемностью 2000 тонн. Одновременно был разработан проект



Японское море. Бухта Пластун, 2017

грузового теплохода грузоподъемностью 2700 тонн, предназначенного для грузоперевозок по Волго-Балтийскому пути без ограничения по погоде.

Плодотворную работу на производстве Вячеслав Керичев успешно сочетал с научно-педагогической деятельностью. В 1943–1944 годах Керичев преподавал в Горьковском институте инженеров водного транспорта, с 1948 года читал курс «Проектирование судов» в Горьковском индустриальном институте (НГТУ им. Р. Е. Алексеева). В 1949 году В. М. Керичеву было присвоено ученое звание профессора, а осенью того же года он приступил к заведованию кафедрой судостроения. Многие из его учеников стали крупными специалистами и успешно работают на судостроительных заводах страны. В. М. Керичев — автор более 20 печатных работ, имеющих большое научное и практическое значение.

Под руководством Вячеслава Керичева были спроектированы совершенно новые, оригинальные типы судов, внедрен ряд усовершенствований, впервые примененных в истории судостроения. Работы В. М. Керичева, касающиеся опыта постройки сварных корпусов, послужили основой для массового внедрения сварки в судостроении.

В. М. Керичев награжден двумя орденами Ленина, орденом Трудового Красного Знамени, медалями. За создание новых типов речных судов Вячеславу Михайловичу Керичеву присвоено звание лауреата Сталинской (ныне Государственной) премии. Его именем назван теплоход смешанного «река-море» плавания.

Жизненный путь главного конструктора завода «Красное Сормово» Вячеслава Михайловича Керичева — это славный путь одного из многих представителей советской интеллигенции.

## Наталья Маттес — первая женщина-кораблестроитель

Наталья Викторовна Маттес (22.08.1909–20.01.1975) родилась в Петербурге в семье военного корабельного инженера В. Р. Маттеса. Ее дед по отцу был выходцем из норвежской семьи, в свое время служил капитаном на Волге. Отец, окончив Морское инженерное училище в Кронштадте, работал на Северной верфи (филиал Путиловского завода) главным инженером, проектировал совместно с И. Г. Бубновым первые отечественные линкоры дредноутного типа — «Севастополь» и «Петропавловск». В 1916 году он умер, и в начале 1917 года осиротевшая семья переехала в город Николаев.

В 1930 году Наталья окончила кораблестроительный факультет Николаевского кораблестроительного института, став первой женщиной, получившей диплом инженера-кораблестроителя, а в 1931 году семья Маттес вернулась в Ленинград, где Наталья начала свою профессиональную деятельность в отделе прочности НИИ судостроения (1931–1937). В том же отделе работал



Профессор Н. В. Маттес

и Вадим Васильевич Давыдов. В 1937 году молодые люди поженились, и Вадим стал для Натальи не только мужем и отцом ее сына, но также единомышленником, сподвижником в корабельных науках. В эти годы Наталья Маттес постигала корабельную науку у ведущих кораблестроителей — А. Н. Крылова и Ю. А. Шиманского. Сотрудничая с ними, она зарекомендовала себя работоспособным и вдумчивым человеком.

В 1938 году супруги переезжают в Горький и начинают работать в системе высшего кораблестроительного образования. Наталья Викторовна на кафедре строительной механики корабля Горьковского индустриального

института (ныне НГТУ им. Р. Е. Алексеева), а Вадим Васильевич на кафедре конструкции корпуса и строительной механики корабля ГИИВТа.

В 1948 году Н. В. Маттес защищает докторскую диссертацию и становится первой женщиной в Горьковском индустриальном институте, получившей степень доктора технических наук и звание про-

фессора. В 1950–1975 годах Наталья Викторовна заведует кафедрой теории и строительной механики корабля на кораблестроительном факультете ГПИ им. А. А. Жданова, а также читает лекции по своей дисциплине студентам ГИИВТа.

Основное направление научной деятельности Маттес — вибрация и динамическая прочность судовых конструкций. В соавторстве с учеными В. В. Давыдовым и И. Н. Сиверцевым ею был издан фундаментальный труд «Учебный справочник по прочности судов внутреннего плавания», выдержавший три издания. Под руководством Натальи Викторовны 15 человек закончили аспирантуру.

С появлением скоростных судов Н. В. Маттес с учениками приступает к исследованию прочности судов с динамическими принципами поддержания, а в 1966 году издает первую монографию о прочности судов на подводных крыльях. В общей сложности в соавторстве с учениками и коллегами Натальей Маттес опубликовано 8 учебников, справочников и монографий.

Н. В. Маттес — выдающийся ученый в области строительной механики корабля, почетный член НТО им. акад. А. Н. Крылова, награждена орденом Ленина. Профессор Маттес внесла огромный вклад в создание научно-практической школы кораблестроения в г. Горьком. Кроме того, Наталья Викторовна была

обаятельным и глубоко интеллигентным человеком, ценителем и знатоком художественной литературы и музыки. Заведующий кафедрой В. М. Волков сказал о ней: «Труды Натальи Викторовны принесли ей широкую известность в кругах судостроителей, а жизнь стала примером беззаветного служения науке о корабле».



## Профессор Сиверцев — Заслуженный деятель науки и техники РСФСР

Иван Николаевич Сиверцев — ровесник XX века (07.02.1900–11.07.1985), родом из вятских дворян (ныне Вятка — это г. Киров). С золотой медалью окончил Вятскую мужскую гимназию. Работать начал в 14 лет. В 1918 году поступил учиться на кораблестроительный факультет Петроградского политехнического института, который окончил в 1929 году (на тот момент он уже назывался Ленинградским).

В 1933 году Иван Николаевич начал научно-педагогическую работу в ГИИВТе, где стал основателем и первым заведующим кафедрой конструкции корпуса и строительной механики корабля, одновременно с этим занял должность заведующего кафедрой СМК на кораблестроительном факультете Горьковского промышленного института (ныне НГТУ им. Р. Е. Алексеева).

14 июня 1939 года И. Н. Сиверцев защитил диссертацию на тему «Состояние вопроса о железобетонном судостроении и перспективах его развития», в связи с чем ему были присвоены ученая степень



Генерал-майор инженерно-технической службы И. Н. Сиверцев

доктора технических наук и звание профессора.

В 1949–1954 годах Сиверцев работал деканом кораблестроительного факультета ГИИВТа. Иван Николаевич был весьма мудрым и авторитетным руководителем. Его отличали высокая эрудиция, интеллигентность и тактичность. Он сумел создать на корфаке атмосферу доброжелательности и взаимопомощи.

В течение 25 лет, с 1939 по 1964 год, И. Н. Сиверцев работал в ВАКе, экспертных комиссиях по судостроению и по водному транспорту.

Первым направлением научных интересов ученого была проблема конструкции и проч-

ности деревянных судов, которая представляла исключительную важность до 50-х годов, когда примерно 70% несамходного тоннажа составляли деревянные суда. Особенно остро вопрос стоял во время войны.

И. Н. Сиверцев явился основоположником железобетонного судостроения, которому посвятил

около 50 лет. Свой огромный опыт в этой области он отразил в фундаментальной монографии «Железобетонное судостроение», которая является энциклопедией в данном сегменте исследований.

Многое сделал ученый и для отечественного докостроения: был создателем первых плавучих железобетонных доков, обосновал целесообразность композитных доков с железобетонным понтоном и стальными башнями, написал первый учебник по плавучим докам. В 1938 году И. Н. Сиверцев предложил строить понтонные доки композитной конструкции.

К 1980 году в СССР было построено из железобетона более 1500 судов и доков, что привело к экономии около 250000 тонн стали и многих миллионов рублей. Под авторством Сиверцева вышел «Учебник по плавучим докам», выдержавший 3 издания, долгое время бывший единственным в Советском Союзе, не потерявший своего значения и сейчас. Профессор Сиверцев — автор свыше 60 научных работ. Велика роль этого ученого и в подготовке инженеров. За 50 лет работы в ВУЗах он выпустил несколько тысяч специалистов для предприятий морского и речного транспорта, подготовил 25 кандидатов технических наук, из которых двое — Н. Ф. Сторожев и И. И. Трянин — получили ученую степень доктора технических наук.

Доктор технических наук, профессор, заслуженный деятель науки и техники РСФСР, Иван Николаевич Сиверцев награжден орденами, медалями и другими знаками отличия.

Сегодня можно с уверенностью сказать, что в создание Нижегородской корабельной школы внесли вклад выдающиеся личности: Р. Е. Алексеев, М. Я. Алферьев, Д. Н. Васильев, М. И. Волский, В. М. Керичев, Н. В. Маттес, И. Н. Сиверцев, талантливо соединившие науку и практику, что стало первоосновой развития конструкторских идей по созданию новых поколений судов, отвечающих требованиям мировых стандартов.





**ДАТЫ  
СОБЫТИЯ  
ЛЮДИ**

## История ГК «Си Тех» в датах

- 1998.07.01** Образование IT-компании — ООО «Си Тех» в виде совместного предприятия (А. В. Алексанов) с норвежской фирмой Steelcad Consultants A/S (рук. Эрик Киркемо) с целью развития ПО для судостроения под торговой маркой SeaSolution и оказание инженерных услуг с помощью данного ПО.
- 1999–2020** Обеспечение плазово-технологической документацией (инженерные услуги) ведущих норвежских конструкторских бюро и верфей в части строительства судов различного назначения.
- с 2000 по н.в.** Консалтинг, разработка стратегий и бизнес-планов для владельцев и руководителей судостроительных предприятий.
- 2001–2002** Старт разработки САПР для судостроения K3-Ship (совместно с ООО «Центр развития САПР «ГеоС»), интеграция модулей SeaSolution, K3-Ship, UpNest в единую технологическую цепочку по выпуску комплектной РКД и ПТД на корпусные конструкции. Расширение числа расчетных модулей, регистрация программ SeaHydro, EquBRUS, RodsFEM.
- 2002** Выделение конструкторского направления (РКД) в самостоятельное бизнес-подразделение — ООО «КБ «Ситех».
- 2002** Образование Группы компании «Sea Tech».
- 2004** Выделение команды дизайнеров в отдельное структурное подразделение дизайн-студии.

**2004–2010**

Стратегическое партнерство с Choren Design & Consulting, работа на рынках Европы и Израиля в части обеспечения производства документацией на изготовление корпусных конструкций.

**2005**

Старт направления — проектирование плавучих дач (houseboats). Создание проекта популярного семейства плавучих дач «Елань», производимого компанией «Фрам» (Волгоград). Разработка и осуществление промо-стратегии для компании.

**2005**

Старт направления — поставка наборов для самостоятельной постройки моторных яхт и прогулочных судов (KITs). Партнерство с заводом «Нижегородский Теплоход» и компанией «Олимп».

**2006**

Старт направления — проектирование нового класса судов — речная моторная яхта катамаранного типа (яхты «Былина», «Отрада», «Забава»). Стратегическое партнерство с Ярославским судостроительным заводом.

**2006**

Старт направления — проектирование прибрежных и океанских яхт «Bering». Помощь в организации производства сначала в Китае, затем обеспечение переноса производства яхт в Турцию (СЭЗ, Анталия).

**2008**

Старт направления — разработка полнокомплектной РКД, начало стратегического партнерства с МИБ-СПб и АО «Окская судовой верфь» (пр. RSD44 - сухогрузный теплоход типа «Капитан Рузманкин»).

**2009**

Создание производственного подразделения Sea Tech Engineering по обстрою, монтажу, наладке и сервисному обслуживанию климатических систем Webasto.

- 2011** Старт направления — проектирование плавучих доков. Разработка проекта уникального плавучего дока для Азербайджана, грузоподъемностью 8000 тонн.
- 2011** Старт направления — проектирование и строительство катеров на ПК.
- 2012** Старт партнерства с компанией CADMATIC, получение статуса регионального представителя.
- 2013** Проект ST24M2 речной яхты «Былина» признан лучшим в номинации «Проекты моторных яхт длиной более 20 метров» на Конкурсе яхтенных проектов (г. Тольятти).
- 2014** Развитие и расширение расчетного подразделения в части методов численного моделирования — гидродинамика, прочность, обтекаемость. Участие в разработке проектов скоростных судов по заказам ЦКБ «Нептун», «Аэроход», «Рыбинская судостроительная верфь».
- 2018** 20 лет на судостроительном рынке.
- 2018** Вступление в Нижегородский судостроительный кластер.
- 2019** Завершено проектирование и строительство малого рыболовного траулера проекта Т30 типа «Вымпел».
- 2019** Расширение услуг Студии морского дизайна с помощью привлечения молодых художников и скульпторов.
- 2019** Начало работ над пассажирскими СПК нового поколения и скоростными катамаранами с динамической разгрузкой подводными крыльями.
- 2020** Высшая оценка международного конкурса EPDA 2020 за дизайн-проект пассажирского СПК «Альфа-120» в номинации «Водный транспорт».

- 2020** Открытие обособленного подразделения КБ в городе Городец. Развитие направления проектирования стоечных судов, причалов, транспортных технологических понтонов, доков и иных плавучих объектов.
- 2021** Начало производства плавдачи «Разнежье» совместно с СудСнаб-НН. Анонс учреждения «Городецкой верфи деревянного судостроения».
- 2021** Вступление компании «Академия Яхт» (в прошлом — «Новая судоверфь») в ГК SEA TECH.
- 2021** Почетный диплом международного конкурса EPDA 2021 за дизайн-проект модульной плавдачи «Разнежье» в номинации «Водный транспорт».
- 2022** Возобновление работ по разработке многопользовательской территориально-распределенной САПР КЗ-Ship v.10 на новом импортонезависимом ядре совместно с ООО «Центр развития САПР «ГеоС».
- 2022** Открытие подразделения КБ в городе Санкт-Петербург.
- 2022** Присоединение к членам Союза «Торгово-промышленная палата Нижегородской области».
- 2022** Начало разработки проектов и организация производства малых причалов.
- 2023** Старт направления — проектирование морских скоростных многокорпусных судов с динамической разгрузкой подводными крыльями.



## СПИСОК сотрудников ГК «Си Тех» за 25 лет (1998-2023)

Абросимов Константин Александрович

Агафонов Вадим Юрьевич

Айрапетов Сергей Николаевич

Александров Данила Игоревич

Алексанов Александр Валентинович

Алексанова Елена Валерьевна

Алексашин Геннадий Александрович

Алексеева Светлана Александровна

Андреев Иван Владимирович

Анисимова Надежда Игоревна

Ануфриев Михаил Павлович

Астреин Сергей Павлович

Бабосина Елена Алексеевна

Башкова Юлия Николаевна

Бокова Полина Евгеньевна

Бондаренко Андрей Анатольевич

Браво Евгений Ефимович

Будникова Елена Владимировна

Бурмистрова Екатерина Николаевна

Бурмистрова Ирина Леонидовна

Бухарин Александр Павлович

Бушков Степан Викторович

Васина Татьяна Алексеевна

Вахмина Надежда Геннадьевна

Верина Анастасия Константиновна

Веселов Андрей Владимирович

Веселова Ирина Евгеньевна

Волкова Светлана Викторовна

Габина Екатерина Алексеевна

Гальцова Вера Сергеевна

Голов Александр Викторович

Головин Михаил Фридрихович

Гордеева Людмила Сергеевна

Горелова Анастасия Александровна

Гусев Александр Сергеевич

Давыдова Анастасия Владимировна

Доронкин Михаил Олегович

Дюдин Виктор Сергеевич

Егорова Марина Александровна  
Ежов Олег Игоревич  
Ежов Петр Владимирович  
Журавлев Анатолий Александрович  
Зайцев Александр Николаевич  
Зайцева Екатерина Сергеевна  
Здоренко Владимир Борисович  
Запевалов Денис Александрович  
Иванов Василий Юрьевич  
Иконников Василий Вадимович  
Камышев Роман Александрович  
Каргаполов Степан Алексеевич  
Кизов Никита Владимирович  
Кильдюшов Сергей Александрович  
Кирилычев Владимир Михайлович  
Клевцова Тамара Викторовна  
Клочкова Софья Эдуардовна  
Князев Сергей Владимирович  
Коваленко Александр Иванович  
Колмогоров Сергей Волеславович  
Колмогорова Екатерина Валерьевна  
Колмогорова Наталья Борисовна  
Кольцов Михаил Владиславович  
Копейкин Дмитрий Иванович  
Коняхин Валерий Михайлович

Корнев Анатолий Юрьевич  
Корнейчук Николай Анатольевич  
Королева Марина Геннадьевна  
Корякин Андрей Александрович  
Котерев Михаил Германович  
Котерева Ирина Игоревна  
Котова Татьяна Юрьевна  
Кочегура Роза Анатольевна  
Кочетов Андрей Владимирович  
Крыночкин Виктор Юрьевич  
Круглова Юлия Александровна  
Кумова Елена Владимировна  
Куракин Максим Юрьевич  
Курепин Дмитрий Владимирович  
Курицын Сергей Юрьевич  
Курников Михаил Николаевич  
Ландихов Егор Александрович  
Лапина Алла Борисовна  
Лахмай Никита Александрович  
Лисин Александр Николаевич  
Лохин Вячеслав Михайлович  
Лысаков Игорь Сергеевич  
Майорова Оксана Николаевна  
Маничев Антон Сергеевич  
Масеев Владимир Геннадьевич

Масленников Алексей Владимирович  
Масленникова Любовь Николаевна  
Матвеев Сергей Борисович  
Мееров Борис Яковлевич  
Мещерякова Марина Юрьевна  
Митрофанов Дмитрий Сергеевич  
Михайлов Юрий Николаевич  
Модов Сергей Александрович  
Мольков Андрей Михайлович  
Молькова Валентина Алексеевна  
Морозов Михаил Юрьевич  
Мурылев Евгений Алексеевич  
Мызина Наталия Александровна  
Мягкова Елена Александровна  
Назаров Илья Александрович  
Ненаездников Евгений Владимирович  
Ненашкина Полина Александровна  
Носов Сергей Валерьевич  
Обдаленкова Марина Петровна  
Обидин Александр Дмитриевич  
Обидина Елизавета Александровна  
Обмелюхина Надежда Николаевна  
Овсянникова Наталья Николаевна  
Овцес Алексей Владимирович  
Парахин Данил Львович

Парушева Татьяна Владимировна  
Петрова Ирина Сергеевна  
Пичкин Александр Федорович  
Плешивцев Владислав Валентинович  
Полозкова Татьяна Федоровна  
Простотин Роман Михайлович  
Пшеничников Вадим Вадимович  
Ратанов Сергей Львович  
Романова Ксения Андреевна  
Русакова Алина Игоревна  
Рыбаков Александр Александрович  
Рыбаков Сергей Николаевич  
Рычагова Виктория Алексеевна  
Савельев Валерий Владимирович  
Савельева Наталия Николаевна  
Сазанов Денис Алексеевич  
Сазонова Эльвира Валентиновна  
Сачкова Ирина Николаевна  
Селецкий Алексей Алексеевич  
Семенов Данил Сергеевич  
Семенов Станислав Олегович  
Смирнов Андрей Александрович  
Соколов Дмитрий Борисович  
Соколов Сергей Юрьевич  
Солодова Светлана Сергеевна

Соснов Александр Викторович  
Сpirкин Евгений Юрьевич  
Степаненко Елена Викторовна  
Судакова Надежда Евгеньевна  
Суздальцева Вера Владимировна  
Сухов Игорь Валерьевич  
Терешина Надежда Юрьевна  
Тимофеев Борис Романович  
Тимшина Ольга Викторовна  
Тихомиров Сергей Владимирович  
Тронова Светлана Александровна  
Трофимова Анастасия Сергеевна  
Тулякова Марианна Станиславовна  
Тюляпкин Николай Александрович  
Тюпин Евгений Владимирович  
Ушаков Андрей Сергеевич  
Фадеев Дмитрий Александрович  
Федотов Сергей Александрович  
Филимонов Игорь Робертович  
Фролова Марина Сергеевна  
Ховралева Светлана Борисовна  
Цветков Валерий Викторович  
Целоухов Никита Юрьевич  
Чемборисов Игорь Юрьевич  
Чередникова Анна Юрьевна

Чередникова Александра Юрьевна  
Чуев Максим Евгеньевич  
Шагалова Светлана Валерьевна  
Шатский Денис Васильевич  
Широков Данила Борисович  
Ширяев Сергей Васильевич  
Шошин Илья Сергеевич  
Щеглова Виктория Сергеевна  
Юсипов Тимур Дамирович  
Якименко Игорь Витальевич  
Яковлева Анна Леонидовна

## Выставки, конференции, форумы

### Выставки SEA TECH

- 4–7 июня 2002 г. Международная морская выставка «POSIDONIA», Пирей, Греция. Участие в составе делегации от ЗАО «Рыбинский судостроительный завод»
- 18–21 мая 2004 г. Выставка «РЕКА», Нижний Новгород
- 24–27 сентября 2004 г. VII Международная выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «НЕВА 2004», Санкт-Петербург.  
«Си Тех» совместно с соучредителями — компанией SteelCAD Consultants, представлял новую версию популярной CAD системы SeaSolution. Работа компании на выставке отмечена грамотой и памятной медалью.
- 13–16 апреля 2005 г. Международная выставка катеров и яхт «Moscow Boat Show 2005», Москва
- 22–25 сентября 2009 г. X Международная выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «НЕВА 2009», Санкт-Петербург
- 24–27 сентября 2013 г. XII Международная выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «НЕВА 2013», Санкт-Петербург

- 19–22 сентября 2017 г. XIV Международная выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «НЕВА 2017», Санкт-Петербург
- 8–11 июля 2019 г. X Международная промышленная выставка «Иннопром-2019», Екатеринбург
- 17–20 сентября 2019 г. XV Международная выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «НЕВА 2019», Санкт-Петербург
- 25–27 сентября 2019 г. Выставка «Сургут. Нефть и Газ — 2019», Сургут
- 30–31 октября 2019 г. IX межрегиональная специализированная выставка «СахаПромЭкспо-2019», Якутск
- 21–24 сентября 2021 г. XVI международная выставка и конференция по гражданскому судостроению, судоходству, деятельности портов, освоению океана и шельфа «НЕВА 2021», Санкт-Петербург
- 3–6 марта 2022 г. Международная выставка катеров и яхт «Moscow Boat Show 2022», Москва
- 21–23 сентября 2022 г. V Международный рыбопромышленный форум и Выставка рыбной индустрии, морепродуктов и технологий «Seafood Expo Russia», Санкт-Петербург

## Конференции и форумы

Практическая конференция «МОРИНТЕХ-Практик», Санкт-Петербург

«Форум яхтенной индустрии и маломерного судостроения», Тольятти

Международный научно-промышленный форум «Великие реки»,  
Нижний Новгород

Конференция «Транспорт. Горизонты развития», Нижний Новгород

Конференция «Судостроение RU», Нижний Новгород

Международный военно-технический форум «АРМИЯ», Москва

Международный военно-морской салон, Санкт-Петербург

Деловое мероприятие «Транспортная неделя», Москва

Всероссийский морской конгресс, Москва

Международный форум «Судостроение в Арктике», Архангельск



Moscow Boat Show 2005

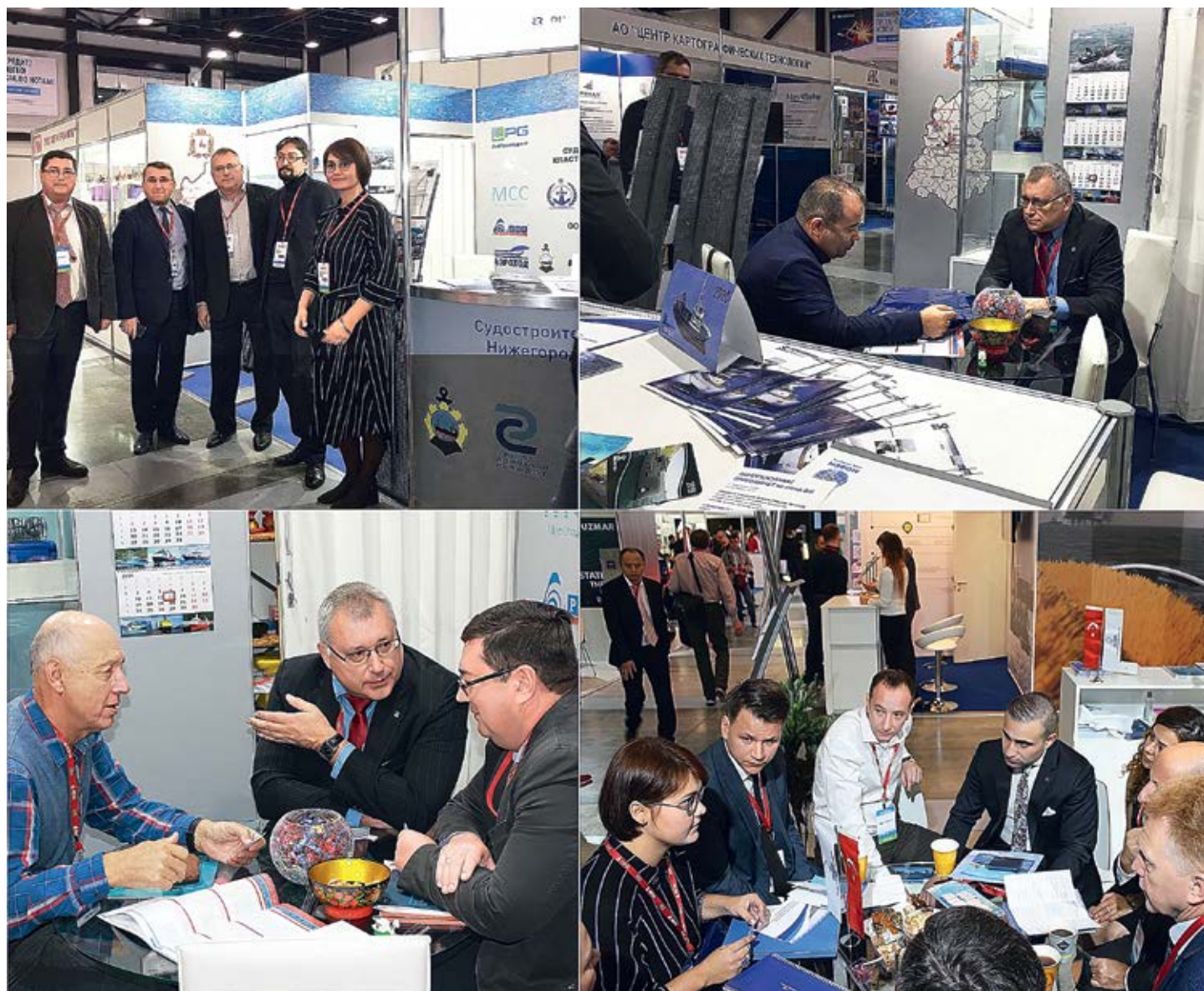




Выставка «НЕВА». Фото 2009, 2013 и 2017 годов



Выставка «Иннопром-2019»



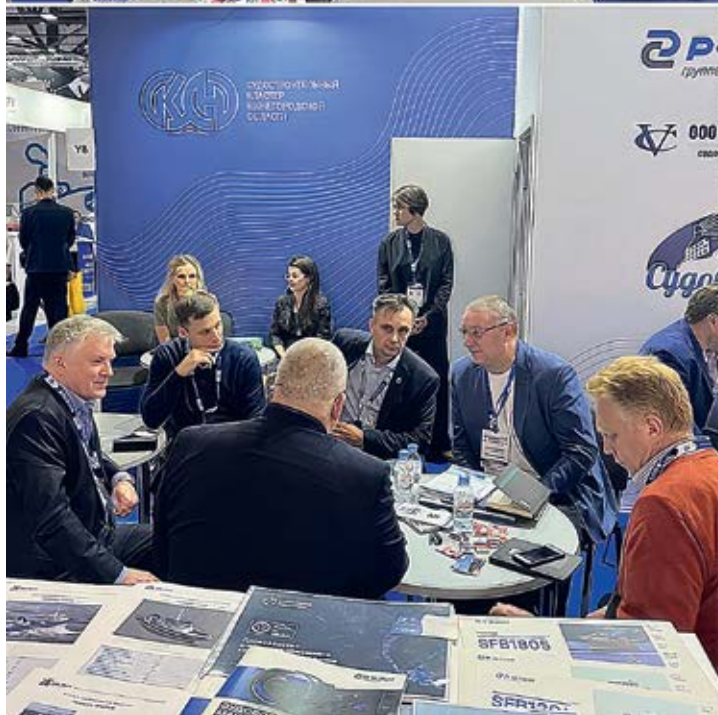
Выставка «НЕВА-2019»



Выставка «НЕВА-2021»



Moscow Boat Show 2022



Seafood Expo 2022

## Источники

1. Абаева Г. П. Волга. Люди. Корабли. — Нижний Новгород, 2021
2. Алферьев М. Я., Мадорский Г. С. Транспортные катамараны внутреннего плавания. — Москва: «Транспорт», 1976.
3. Ежов П. В. Воспоминания. 2020.
4. Любимов В. И., Иванов А. В., Гладышев А. Н. Кораблестроительному факультету — 75. — Нижний Новгород, 2015.
5. Интервью сотрудников компании «Си Тех». Нижний Новгород, 2023.
6. Сайт компании «Си Тех». <http://www.seatech.ru>

## Содержание

Посвящение.....	2
История. Рождение .....	3
История. Зрелость .....	7
Помним.....	19
Моя жизнь в «Си Тех» .....	29
Немного о нашем наследии.....	177
О Волга!.....	211
Учителя-новаторы .....	219
Даты. События. Люди .....	243
История в датах .....	244
Список сотрудников ГК «Си Тех» за 25 лет .....	248
Выставки, конференции, форумы.....	252
Источники .....	262



**Sea Tech — 25 лет**  
**Мы помогаем строить корабли**

Подготовка материалов: Г. П. Абаева, И. Л. Бурмистрова,  
Е. Н. Бурмистрова, Н. Г. Вахмина, И. И. Котерева, С. Б. Матвеев,  
Н. А. Мызина, Е. А. Обидина

Дизайн и вёрстка: И. Л. Бурмистрова, В. Г. Кочнев

Подписано в печать 15.08.2023. Формат 220x220 мм

Бумага мелованная. Печать офсетная.

Заказ № 517. Тираж 200 экз.

Отпечатано в типографии «Ридо»

НИЖНИЙ НОВГОРОД - 2023



[WWW.SEATECH.RU](http://WWW.SEATECH.RU)