

# На земле и под землей

Игорь Моторин уверен, что метростроевцы – это люди особого склада, крепкой закалки и большой ответственности

□ Сергей Чаев

**Игорь Моторин** – один из самых опытных бригадиров «Трансинжстроя», освоивший почти два десятка различных специальностей. В его коллективе трудятся около восьмидесяти человек, но если потребуется, он может заменить любого специалиста. У бригадира большой объем обязанностей – организация рабочего процесса, обеспечение высокого качества проходки, ремонт эксплуатируемых машин и оборудования, воспитание молодых кадров. При этом свою работу он ни на какую другую не променяет, потому что, говорит, любит видеть результат. Корреспонденты «Московской перспективы» побеседовали с Игорем Николаевичем о сложностях и радостях его профессии.

С Игорем Моториным мы встретились на базе «Трансинжстроя» в Одинцове, где рабочие восстанавливали два механизированных щита, завершивших недавно проходку тоннелей. «Щиты преодолевали тяжелые грунты, и режущий инструмент агрегатов изнашивался. Поэтому по окончании проходки их разобрали и перевезли на базу, – негромким голосом рассказывает нам Игорь Николаевич, одновременно успевая что-то советовать рабочим, проверять качество выполненных ими работ и отвечать на телефонные звонки. – Мы меняем пришедшие в негодность режцы и шарошки рабочего органа. При помощи специальных электродов делаем твердую наплавку на верхнюю часть роторов. Ремонтируем зубья на винтах шнеков, тестируем работу насосов и гидравлических трубопроводов, механизмов блокоукладчиков».

## Место силы

Родился Игорь Моторин в Тульской области, в совхозе Молоденки. Во время летних каникул, как и другие сельские мальчишки, подрабатывал на полях. С шестого класса трудился штурвальным на комбайне, а после девятого – комбайнером. Отец много лет проработал в школе учителем труда, а ближе к пенсии перевелся на ферму скотником, где зарплата была побольше. Мама тридцать с лишним лет была на ферме дояркой.

«Учился я неплохо и после десятичного класса собрался поступать в Калининградское военное авиационно-техническое училище. Но отец меня отговорил. «Подожди, отслужишь срочную, может, твои взгляды на жизнь изменятся», – убеждал он. Не хотел, чтобы, став офицером, я уехал далеко от дома.

Не желая расстраивать родителей, я поступил в профтехучилище на крановщика и окончил его с отличием. Часть экзаменов даже сдал экстерном. Меня автоматически зачислили в техникум, но пришла повестка из военкомата», – вспоминает строитель.

Армия прибавила молодому человеку сил и уверенности в себе. По окончании срочной службы он вернулся домой, устроился на работу водителем и поступил в Богородицкий техникум на автомеханика. Получил для работы новую машину ГАЗ-53, зерноуборочный комбайн и свеклоуборочный трактор. Женился. У них с супругой родились дочка-близняшки. А вскоре совхоз выделил молодой семье новую квартиру.

## Работа на БАКе

«Как-то к нам в гости заехал мой дядька, работавший на БАКе. Его рассказ про полную трудностей работу меня впечатлил. А вскоре под Серпуховом в городе ученых Протвино началось строительство Большого адронного коллайдера (БАК). Точнее, его второго кольца, длина которого должна была составить 21 километр. В качестве первой, «разгонной» ступени планировалось использовать действующий малый синхротрон У-70, на котором советские физики-ядерщики уже совершили ряд открытий.

Производить подземные работы поручили опытным проходчикам «Бамтоннелстроя», – говорит Игорь Моторин. – В 1985 году я устроился на работу в компанию механиком третьего разряда. Кадры для стройки готовил специальный комбинат, где я, каждый раз повышая свою ква-



**КАЖДЫЙ РАЗ ПОВЫШАЯ СВОЮ КВАЛИФИКАЦИЮ, Я ВНОВЬ И ВНОВЬ ПРОХОДИЛ УЧЕБУ. ТАКИМ ОБРАЗОМ ОСВОИЛ ВСЕ ПРОФЕССИИ, ТРЕБУЮЩИЕСЯ ПОД ЗЕМЛЕЙ. У МЕНЯ ТАКЖЕ ОТКРЫТЫ КАТЕГОРИИ НА СТРОИТЕЛЬНЫЕ МАШИНЫ – ПОГРУЗЧИКИ, КРАНЫ, ЭКСКАВАТОРЫ**



лификацию, вновь и вновь проходил учебу. Таким образом освоил все профессии, требующиеся под землей. У меня были открыты все категории на строительные машины – погрузчики, краны, экскаваторы».

Игорь работал машинистом проходческого щита отечественного производства ШН-1С, затем – КТ-1-5,6. А в 1988-м Советский Союз закупил за границей два современных тоннелепроходческих комплекса фирмы Lovat. И он стал одним из первых специалистов в стране, кто освоил работу на современном импортном оборудовании.

«Знаете, зачем понадобилось покупать проходческие щиты за рубежом, если в стране найдется успешный строил метро? – спрашивает Моторин. – Дело в том, что 150-тонные машины Lovat не только бурили породу с высокой точностью, обеспечивая погрешность трассы до 2,5 см, но и выстилали свод тоннеля бетонными блоками с теплоизоляцией».

В начале 1990-х годов работы на объекте стали потихоньку сворачиваться. Начались задержки с зарплатой. И в 1993 году 40-й тоннельный отряд «Протоннельстрой», где трудился молодой специалист, откомандировал его в Москву на прокладку ветки метро в Строгино.

Но работы вскоре остановили, а Игоря направили на полгода учиться на курсах в ВГСЧ (военно-горноспасательные

части), которые он окончил с отличием и вернулся в Протвино. На строительстве ускорителя Моторин трудился до 1998 года.

## Метростроевец со стажем

Когда работы на БАКе окончательно свернули, Игорь Николаевич с бригадой приехал в Москву и устроился в австрийскую компанию, занимавшуюся строительством дорожных объектов. Участвовал в возведении двух мостов. А когда австрийцы завершили работы, они с друзьями перешли в БСК (Балтийскую строительную компанию). Здесь Моторин одновременно работал на «Швинге» (бетононасосе), на «Бобкэте» (мини-тракторе) и на подъемном кране «Ивановец».

«Перед началом строительства Лефортовского тоннеля мне позволил начальник участка и пригласил на работу в «Трансинжстрой». На этом объекте я работал на «Шоме» – подземном дизелевозе.

Завершив тоннель, мы начали строить автодорогу. Закупили у немцев современную опалубку – автоматическую, на гидравлике, установленную на передвижных тележках. И я вновь перешел на «Швинг».

Затем прокладывали коммуникационные тоннели для строящегося терминала аэропорта «Внуково». Мне довелось управлять микрошитами диаметром 1,2 и 2 метра. А когда «Трансинжстрой» приобрел свой первый проходческий щит, наша бригада помогла его собирать.

Щитом мы прошли два тоннеля на строительстве участка Арбат-

ско-Покровской линии до «Парка Победы». По завершении работ бригаду перевели на прокладку участка «Марьино» – «Зябликово» на Люблинской ветке метро, которую ввели в строй в 2011 году. С перерывами я строил два отрезка салатовой линии. А в перерыве прокладывал подземную трассу между существующей станцией «Новогиреево» и будущей – «Новокосино», которая приняла пассажиров в 2012-м. Это была одна из первых станций московского метро за МКАД, значительно разгрузившая проблемное автомобильно-дорожное направление в сторону области.

Затем мы прошли пятикилометровый участок Солнцевской ветки от станции «Парк Победы» в сторону Раменок, вели двухкилометровую ветку перегонного тоннеля между будущими станциями «Боровское шоссе» и «Солнцево», что было впервые в мировой практике.

По нему пустили поезда для перевозки пассажиров и багажа. Это позволило упростить логистику внутри аэропорта и значительно увеличить число международных рейсов преддверия чемпионата мира по футболу 2018 года.

От станции «Авиамоторная» проложили участок Большой кольцевой линии (БКЛ) до будущей станции «Нижегородская». Сейчас с помощью двух щитов бригада ведет прокладку соседнего участка БКЛ – от «Текстильщиков» до «Нижегородской». И еще два наших

щита в ремонте на базе в Одинцове», – поделился информацией строитель.

Бригада Моторина укомплектована специалистами различного профиля, многие из которых имеют по несколько профессий. Ее численность порядка 80 человек. Как бригадир, Игорь Николаевич несет ответственность за грамотную организацию рабочего процесса, дисциплину, за скорость и качество выполнения работ, за состояние проходческих щитов. При случае может подменить в своем коллективе любого специалиста. В сложных ситуациях выезжает на объект ночью, работает в две смены, без выходных.

«Бывают такие случаи, когда на трассе проходческого щита возникают тяжелые грунты – песчанки, валуны, за скорость и качество выполнения работ, за состояние проходческих щитов. При случае может подменить в своем коллективе любого специалиста. В сложных ситуациях выезжает на объект ночью, работает в две смены, без выходных.

Осуществляя проходку, можно наткнуться на подземную реку, как, например, произошло с нами под Боровским шоссе. Грунт был рыхлым, насыщенным влагой. Поэтому когда проходили пьезун, расположенный в герметичной толще грунта, полость вскрылась. Начало подтапливать щит. Мы устали насысы по откачке воды, но она постоянно прибывала. Работать пришлось в аварийном режиме. Планировали даже произвести замораживание грунта на безопасном участке, но обошлось без кардинальных мер», – рассказывает строитель.

## О себе и о семье

Свободного времени у Игоря Николаевича не хватает, и он стремится рационально использовать каждую минуту. «Без спорта при столь интенсивной рабочей нагрузке не обойтись никак. Поэтому стараюсь более-менее регулярно посещать спортзал, плаваю в бассейне. Зимой люблю ходить на лыжах.

Жена у меня человек энергичный – работает в школе преподавателем русского языка и литературы. Мы живем в Серпухове и любим с ней ходить в лес по грибы, а иногда и просто погулять на природе. Жена обожает театр, но поскольку я часто занят, она посещает спектакли вместе с нашими дочками, которые живут в Москве. Обе окончили школу с золотой медалью, хорошо учились в Университете землеустройства и теперь работают в нефтяной компании.

А еще я люблю возиться с железками. У меня гараж, где стоят две наши машины, которые я сам ремонтирую. С удовольствием готовлю. Среди моих любимых рецептов есть такой несложный, как запеченная рыба. Им поделиюсь с читателями газеты», – завершает беседу Игорь Николаевич.



**Завершение проходки всегда историческое событие. Это большой праздник для всех строителей, работавших на новом участке метро**

## РЕЦЕПТ

### Рыба запеченная в фольге

Для приготовления годятся форель, семга или солнечный окунь. Рыбу чистят, потрошат и хорошо промывают – тушку готовят целиком. Натираем рыбку изнутри и снаружи солью. Можно – смесью соли, перца и сладкой паприки, или продающимися в магазине специальными приправами для запекания рыбы. Желательно дать рыбе 2 – 3 часа промариноваться. Нарезаю кубиками морковь, колечками – лук и закладываю их в брюшко. Туда же добавляю несколько шариков черного перца и пару листиков лаврового листа. Можно – свежую или сушеную зелень. Начинка может быть и иной – все зависит от вашего вкуса. Лимон нарезаем тоненькими кружочками. Косточки лучше удалить, так как они могут дать блюду неприятный привкус и горчинку.

Выкладываем на противень свернутую в форме лоточка фольгу, чтобы сок из рыбы в процессе запекания не выливался. На фольгу – ломтики лимона (рядом с ними) нарезанную морковь, на которые кладем рыбу. Сверху – опять ломтики лимона и кусочки морковки. Дополнительные надрезы на рыбе не делаем. Получившуюся конструкцию накрываем фольгой, которую слегка обжимаем.

Поддон отправляем в духовку и запекаем порядка 25 – 30 минут при температуре 180 градусов – время запекания зависит от толщины и размера рыбины.

Выключив духовку, оставляем рыбу постоять в ней еще минут 15 – 20.



**После сложной проходки метротоннеля бригада Игоря Моторина восстанавливает механизированные щиты на ремонтной базе в Одинцове**

