

ГАЗЕТА ОТКРЫТОГО АКЦИОНЕРНОГО ОБЩЕСТВА «МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

9 августа — День строителя.
С профессиональным праздником вас,
дорогие метростроевцы!



Они работают на пусковой линии

Горячая пора у всех, кто сегодня трудится на Митинско-Строгинской линии. До пуска остаются считанные месяцы. Много здесь уже сделано. В конструкции готовы станции, полным ходом идут отде-

лочные работы. В этом месяце практически заканчивается проходка перегонных тоннелей, укладка путевого бетона выполнена примерно на половине почти 7-километровой пусковой линии. Второго

августа состоялась сбойка на участке Виктора Ивановича Попова из Тоннельного отряда № 6: с помощью ТПМК «Ловат» коллектив завершил проходку правого перегонного тоннеля длиной 1359 метров



На этих снимках — строители СМУ-13, которые успешно сооружают станционный комплекс «Митино». Звеньевой Александр Васильевич Долгов (слева), он двадцать лет строит столичное метро, горный мастер Олег Давидович Шеерман, заочно окончивший институт, бригадир комплексной бригады Александр Викторович Васильев, тоже студент-заочник четвертого курса института.



Много строек и пусков новых линий за плечами опытных отделочниц СМУ-13 — маляра Нины Николаевны Коротковой (слева), штукатуров Натальи Алексеевны Ульяновой и Антонины Петровны Сверделко. Комплекс станции «Митино» — их очередной объект, они трудятся на участке Павла Александровича Чудинова.

Фото А. Попова

между станцией «Мякинино» и де-монтажной камерой у торгового центра «Ашан».

Москвичи с нетерпением ждут открытия новой линии метро в Мити-

не, и в День строителя, наверное, с особой теплотой будут смотреть из окон своих домов на тех, кто делает их отдаленный район ближе к центру столицы.

Инженеры — из поколения в поколение

День рождения управляющего СМУ-13 Александра Андреевича Торопова в редакции помнят всегда, он совпадает с днем рождения газеты — 6 августа. Вчера Александр Андреевич отметил свое 65-летие.

— Вы — потомственный метростроевец. Ваш отец, Андрей Александрович Торопов, которого все мы помним, возглавлял СМУ-9, мощнейшую на Метрострое организацию. Был заслуженным строителем РСФСР. Вы тоже руководитель коллектива и тоже — заслуженный строитель Российской Федерации. Как думаете, Александр Андреевич, что бы сказал вам сегодня отец?

— Молодец, сын, не подвел нашу фамилию!

— Отец вел вас по жизни, давал советы, настраивал на что-то?

— И помогал, и советовал, безус-

ловно. Но никогда не навязывал своего мнения. Считал, что мы, его дети, должны прокладывать свою дорогу. Старшая сестра Татьяна и я окончили МИИТ. Мила и Наташа — МГИМО. Без протекции, без знакомств. Отец только приветствовал такую самостоятельность, потому что свою судьбу он именно так и строил — сам.

Папа москвич в четвертом поколении. Работать начал в 12 лет у лоточников, торговавших фруктами на Цветном бульваре. Потом слесарил, шоферил. Был просто прирожденным технарем. Любую машину мог разобрать и собрать с закрытыми глазами. И мама с юности ин-

тересовалась техникой. В механических мастерских автобазы № 2 они и познакомились. Она тоже из старинной московской семьи, глава которой был инженером путей сообщения. Все мои деды — строители. Один сооружал дома, второй мосты.

Отец прошел путь от рабочего до руководителя организации — сначала возглавлял автобазу № 2, которую я в детстве излазил вдоль и поперек, затем коллектив СМУ-9. И вот еще что интересно: имея четверых детей, отец и мать учились во ВЗИИТе. Окончили институт, когда им перевалило уже за сорок.



Андрей Александрович Торопов.

— Ваш отец смог создать такую сильную организацию, которая в ту, советскую пору, единственная на Метрострое имела звание коллектива коммунистического труда. Андрей Александрович не предлагал вам работать вместе?

— Предлагал. Но я ответил, что не хочу быть отцовским сыном, если чего-то стою, добыю все сам. К тому же я не механизатор, а горняк. Во время учебы в институте проходил практику проходчиком — «Таганскую» можно назвать моей первой станцией. Тогда, по распоряжению Хрущева, у студентов были короткие учебные семестры и длинные — производственные. Поработав сначала на строительстве мостов, а потом метро, я четко определился с выбором. А что касается коллектива, последовал совету отца и пошел в СМУ-7, которое он характеризовал, как крупное, достойное, с хорошими крепкими традициями предприятие. Начальник СМУ-7 Юрий Петрович Пав-

лов принял меня без вопросов. Конечно, я бы не отказался поучаствовать в скоростной проходке в Кузьминках, которую вел участок Наримана Александровича Простова и где трудился муж моей сестры Георгий Шкурин. Но меня назначили на участок Николая Григорьевича Зайдулли-на, на шахту в Клементьевском переулке. Месяца три-четыре был на откатке, а затем началась проходка — сооружали тоннели от «Новокузнецкой» до «Площади Ногина», от «Площади Ногина» до «Таганской», знаменитый треугольник. Перегон был сумасшедший, с разьездами, уклонами. Такую школу прошел!

— Делились своими впечатлениями с отцом?

— Встречаться приходилось редко. Он до позднего вечера на работе, у меня трехсменка. Собирались только в выходной день. Эта семейная традиция, которая теперь, к сожалению, утрачивается, тогда была незывомой. Можно было не только всё и вся обсудить, но и провести интересно время: если осень,

Когда работа больше, чем работа...

В 3.30 — подъем. В 4.40 — электричка. От города Павлова Посада до Курского вокзала больше часа в дороге, потом еще полтора часа по Москве — до участка. И так почти каждый день. Целых пятнадцать лет.

Бригадир путейцев Тоннельного отряда № 6 Борис Васильевичу Соловову уже за пятьдесят. Казалось бы, зачем такие нагрузки? Пенсию заработал. Да и семья уговаривает найти работу поближе. А он из тех людей, которые с тем, что любят, к чему прикрепили душу, расстаться легко и просто не могут. Хотя никогда раньше Борис Васильевич даже не мечтал быть строителем метро.

Он родился в Ковригино, Павлово-Посадского района, самой большой деревне Московской области, 400 домов. После десятилетки окончил с отличием Московский машиностроительный техникум. Работал на ткацкой фабрике, потом какое-то время на металлостроительной базе, и затем, как казалось, крепко обосновался на военном заводе. Все складывалось очень неплохо: мастер, старший инженер. Председатель профкома, член парткома треста... Не случись перестройки, жизнь так и шла бы своим чередом, по избранной уже колее. Но завод закрыли... И тогда на помощь пришли друзья, благодаря которым Борис Васильевич открыл для себя коллектив Метростроя, Тоннельный отряд и совершенно новую профессию — путейца. Свои первые шаги он сделал на первой очереди Люблинской линии, когда целых полгода пришлось работать по 12 часов, практически, без выходных. Но и этот напряженный ритм, и ночевки в вагончике, и обеды на скорую руку новичок принял как должное. Надо обеспечить пуск, значит, надо — за ценой не постоим!

— Что касается профессии, то тут особых трудностей не встретилось, до того работал и слесарем, и ремон-

тником. А по части тяжелых физических нагрузок... Я же спортом закаленный, — улыбается Борис Васильевич. — У меня первые разряды по футболу, хоккею, биатлону, лыжам, самбо. В Павловом Посаде не раз выступал за честь предприятия. Здесь бы тоже участвовал в соревнованиях, но слишком много времени отнимает дорога. Порой приходится оставаться ночевать в общежитии в Измайлове.

Первая очередь Люблинской линии была сдана в срок. Но наметившиеся уже в ходе ее строительства трудности с финансированием, перекочевали и на вторую очередь. Но именно в то время, когда Метрострой десятками терял своих специалистов, Борис Васильевич окончательно понял, что именно здесь и есть его место, именно здесь ему по-настоящему интересно. А трудности не вечны, пройдут. Как человек увлекающийся, он не просто проникся профессией, но и настоящей гордостью за свою причастность к такому уникальному участку, как путейский. Кстати, ему, дипломированному специалисту, предлагали быть мастером. Отказался. Лет десять возглавляет путейскую бригаду. А параллельно освоил и проходческое дело.

— Сейчас в моей бригаде 17 человек. Работаем на пусковой Митинско-Строгинской линии. Начинаем набирать обороты. И это радует, — рассказывает Борис Васильевич, за плечами которого все пусковые объекты трех его пятилеток: «Чкаловская», «Улица Академика Янгеля», «Бульвар Дмитрия Донского», «Трунная», «Сретенский бульвар»... — Состав бригады, конечно, меняется. Но костяк остается. Все пенсионеры, правда. Но работу не бросают. В числе самых опытных — мой заместитель Тимофей Фельдфебелев, мой земляк и друг детства Константин Куликов, Михаил Пламодяло, Сергей Симанков. А самый молодой в бригаде —

Максим Роднов. И самый старательный. Его ровесники все разбежались, а он держится. И, как мне кажется, ему наша работа нравится.

Соловов не приемлет опозданий и прогулов, говорит, что в его коллективе нарушителей нет, бригада дисциплинированная и сплоченная. А о браке в работе и речи быть не может. Вспомнил слова отца, фронтовика, рабочего военного завода, который учил, что честь и достоинство превыше всего. Если взялся — трудись с полной отдачей, на совесть.

— При всем при том, что Борис Васильевич профессионал, способный разрулить любую ситуацию, все-таки самое главное в нашем деле — организация труда. А он организатор прекрасный, — считает начальник путейского участка Николай Нестерович Селезнев. — Внимательный и неравнодушный к людям.

Между прочим, бригадир почти те же слова сказал и о начальнике участка — «переживает за людей, никогда не откажет в помощи, не кричит, не наругает, и вообще, человек, каких поискать». Вот такая взаимная оценка. И взаимопонимание, от которого всем немалая польза.

— Ведь участок по сути небольшой, всего две бригады — моя и Ивана Белоусова. Но, пожалуй, самый от-

ветственный, — считает Борис Васильевич. — Какой пуск без путейцев, без нас ни один поезд не пойдет.

Работа, как утверждает сам бригадир, стала для него больше, чем просто работа. А о его привязанности к Метрострою говорит и тот факт, что свою младшую дочь он тоже привел в коллектив. Еще совсем недавно они вместе ездили в Москву, а сейчас Ольга дома, воспитывает малыша.

Имея троих детей, Борис Васильевич когда-то считался многодетным отцом. А теперь его смело можно назвать многодетным дедом — пятеро внуков. Старшая дочь Ирина подарила двойняшек, Максиму и Насте по 12 лет. У сына Василия, механика на Метрополитене, подрастает еще один Борис Васильевич Соловов, которому исполнилось четыре года. У Ольги — дочка Карина, будущая первоклассница, и четырехмесячный Лёня. Старшие дети живут отдельно, видеться деду с внуками приходится не так часто. Но им всегда рады в большом новом доме, построенном руками Бориса Васильевича взамен сгоревшего, родительского.

— Четыре спальни, зал, кухня, местный водопровод, канализация — проект дома делал сам, — рассказывает бригадир. — На всех строил. И земли хватает, 22 сотки. Когда-то



Бригадир и его заместитель — Тимофей Никитович Фельдфебелев, за плечами которого тридцать пять метростроевских лет и богатый опыт, которым он всегда готов поделиться с молодыми коллегами.

Бригада путейцев Бориса Солового.



В Музее валенок в Мышкине. Борис Васильевич с удовольствием принимает участие в коллективных экскурсиях, организованных профкомом и руководством ТО-6.

после очередной охоты. А то и утка, приготовленная по древнему рецепту, это когда прямо в перьях, в глине, на углях... Кстати, накануне Дня строителя, во вторую субботу августа, как раз открывается охотничий сезон, так что в маленьком охотничьем домике на болоте, под Шатурой, у Солововых в эти выходные обязательно зажжется свет.

Есть у Бориса Васильевича еще одно давнее увлечение, которое иначе, как экстремальным, не назовешь. Десять лет он сплавлялся по горным рекам на байдарках. И вот уже шесть — на катамаранах. Последний раз был в Забайкалье, испытал на себе своенравный характер реки Чаа. А до того познакомился с рекой Казыл-Хем в Саянах.

— В среднем, за 21 день, преодолеваем 800–900 километров. Но день на день не приходится, — рассказывает Борис Васильевич. — Бывает порог очень сложным и коварным. Остываем, смотрим, решаем... Сколько мы потопили фотоаппаратов и видеокамер! Переворачиваемся постоянно. К счастью, серьезные травмы нас миновали, если только мелкие, которые заливает доктор, с нами обязательно выезжает профессиональный врач. В группе от 10 до 16 человек, возраст от 20 до 67 лет. Ни сына, ни друзей из бригады я не смог обратить в свою веру. Посмотрят видео после моего возвращения и все в один голос заявляют: «Мы на такое не способны». А там такая рыбалка: хариус, ленок, форель, таймень! Это не Подмосковье, где щука и карась. Но сплавиться в этом году не получится, пуск. И, значит, поездка отменяется.

— Что может быть важнее работы...

— Так воспитано мое поколение, — утверждает бригадир, который с оптимизмом смотрит в будущее и надеется, что следующим его объектом станет «Марьино Роща». — Хочется идти дальше. Хочется строить.

Хотя, показывая новые станции метро своим детям и внукам, Борис Васильевич ни разу не позволил себе сказать: «Это построил я». «Почаствовал» — так ему кажется правильно...

Нина СОЛОВЬЕВА.



В Саянах.



Семья Солововых. В центре — Борис Васильевич с супругой Екатериной Сергеевной. Они познакомились на соревнованиях по легкой атлетике. Вместе тридцать пять лет.

выращивали картошку. А теперь всё в цветах. Цветы обожаю — и на окнах, и в саду. Сажаю и ухаживаю за ними сам. А женщины любят.

Разводить свиней, доить коров, косить сено — ему, сельскому жителю, всё по плечу. И детей ко всему приучил. В том числе и готовить. Сын, например, наотрез отказывался познавать рецепты кухни и стоять у плиты: «Не буду». А у отца своя позиция на этот счет: «И не надо. А уметь должен».

Теперь, когда семья собирается вместе, шашлык жарит исключительно внук, Максим. Вообще, Борис Васильевич считает, что к ухе и шашлыку женщин допускать нельзя. Стоит ли спорить с мнением заядлого рыбака и охотника с тридцатипятилетним стажем? Ему виднее. Котлеты из лосятины, шашлык из молодого кабана, утка на вертеле — вот те эксклюзивные блюда, которые стряпает бригадир путейцев

Тоннель под Дятловыми горами



Из Нижнего Новгорода поступила информация, что проходчики участка Сергея Мерзликина из СМУ-8, строящие там тоннель метро, достигли километрового рубежа. До места сбойки у будущей станции «Горьковская» им остается преодолеть порядка трехсот метров.

Проходка ведётся под так называемыми Дятловыми горами, определяющими рельеф правого берега Оки, недалеко от ее впадения в Волгу. В этой местности несколько веков назад возник и начал расти Нижний Новгород, освоивший со временем и левый окский берег. В левобережной промышленной части города метрополитен уже существует, теперь его линия с помощью метромоста через Оку и прокладываемого москвичами тоннеля устремляется к историческому центру Нижнего.

В этом городе побывал фотокорреспондент «Метростроевца» Александр Попов. Сделанные им фотографии прокомментировали главный инженер СМУ-8 Александр

Александрович Медведев и механик участка Александр Егорович Чумичев, приехавший в московскую «контору» по служебным делам. Рассказ их начался со щита, без которого у СМУ-8 и стройки такой не было бы.

Тоннелепроходческий механизированный комплекс фирмы «Ловат» куплен в Англии, где с его помощью проложен тоннель трехкилометровой длины. Комплекс сначала доставили в Москву, в Южное Бутово. Там, на базе Тоннельного отряда № 6 «Дубки», была осуществлена его санация, в которой наряду с работниками СМУ-8 и УММ участвовали канадские специалисты. Потом «Ловат» в разобранном виде перевезли в Нижний Новгород, на берег Оки, где генподрядчики из Мостотреста № 1 к сентябрю прошлого года подготовили строительную площадку и портал будущего тоннеля.

Монтаж всей механической части ТПМК «Ловат» СМУ-8 осуществило полностью собственными силами. Канадцы подъехали только к этапу

Метромост через Оку.

подключения и наладки, который длился до декабря.

До начала проходки надо было еще решить вопрос с изготовлением тоннельной обделки. Подходящий завод нашли по дороге из Москвы в Нижний, на сто первом километре Владимирки, где стоит город Покров. Александр Александрович Медведев очень уважительно отзывался о Покровском заводе железобетонных изделий и его директоре Валерии Ефимовиче Борунове:

— Они молодцы. Заказали в Италии высокоточные формы для блоков, организовали у себя приготовление бетонной смеси, а также поточные линии, лабораторию. Все сделали очень солидно и выпускают блоки, по качеству вполне сопоставимые с обделкой, которая шла для большого «Ловата» — на проходку наклона «Марьиной Рощи». С количеством у них тоже всё в порядке. Задержек из-за нехватки блоков не было.

Сменный энергетик А.В. Радаев.



Портал тоннеля.

Привет из Сибири

Полгода назад в Новосибирске был издан солидный, почти 500-страничный том местного поэта Александра Ореховского «Человек и любовь». В него включено стихотворение, посвященное ветерану Мостростроя Дмитрию Евгеньевичу Метальникову. Оно появилось там, конечно, не случайно — и автор, и его герой родом из сибирского села Тюхтет, Красноярского края. После окончания школы жизненные дороги друзей детства разошлись. Александр Игнатьевич Ореховский получил педагогическое образование, преподавал русский язык и литературу. Потом занялся журналистикой, литературной критикой, философией. В настоящее время выходец из сибирской глубинки является докто-

ром философских наук. А еще он пишет стихи, издал более десяти стихотворных сборников.

Иначе сложилась судьба Дмитрия Евгеньевича Метальникова, окончившего сначала Томский угольный техникум, а затем Московский педагогический институт имени Крупской. В 1958 год он стал московским метростроевцем. Сейчас трудится в СМУ-5, а работал и проходчиком, и начальником пионерского лагеря, и секретарем парткома Метростроя. Более 10 лет Дмитрий Евгеньевич выполнял ответственную работу в Минтрансстрое, а в 1990 году вернулся в родной коллектив. Он активный автор «Метростроевца». Многим памятни его статьи о туристских достопримечательностях Золотого кольца России. А те, кому доводилось на ветеранских вечерах слышать пение Дмитрия Евгеньевича, благодарны ему за такие песенные подарки.

Друзья детства, Метальников и Ореховский, время от времени встречаются то в Москве, то в Сибири. Вспоминая о таких встречах, поэт и написал стихотворение.

Просветлённое чувство

Дмитрию Метальникову

Мне б вдохновиться вашей добротой —
И снова песни сочинять, и слушать...
Свет Подмосковья увезти с собой,
Чтоб исцелять им раненую душу,
Незрячий листопад остановить,
Дождинкой звонкой музыку навеять,
Вновь протянуть в Москву живую нить,
Чтоб голос мой вас растрогал верой.
В ней степь звенела б хлебной новизной,
Катунь и Бия, словно сёстры, пели,
Боры входили лентой расписной:
В них сосны и берёзы захмелели
От непривычно свежей чистоты...
В той чистоте естественны приветы,
В ней совесть достигает высоты,
И чуткость не иссохнет в жарком лете.
И дружба выверит гитарные тона,
Расскажет вновь про истины простые,

О том, что жизнь однажды нам дана,
Чтоб петь душою строки золотые,
И чтоб трубила в лунный летний рог
Малаховка в ночной заре теплынной,
И солнышко входило на порог,
Пропавшее тохтетское полынью.

Что такое Малаховка, москвичам объяснять не надо. А Тюхтет, с которым связана в стихах полын, это, как уже говорилось, малая родина Ореховского и Метальникова. Наверно, где-то в тех местах протекает и речка детства Черемшанка, упомянутая на другой странице. Стихотворение с обращением к школьному другу вполне естественно соседствует со стихотворным посвящением школьному учителю Василию Ушакову.

Однако важная особенность поэтической книги сибирского ученого состоит в том, что он посвящает свои стихи не только лично знакомым ему людям, и вообще не только современникам. Среди адресатов его поэзии — великие ученые М.В. Ломоносов и Иммануил Кант, писатель Ни-

ВЕСТИ СО СТРОЕК



Пилот «Ловата» С.Н. Савельев.

Московский тоннель в Нижнем Новгороде.



Врезка в портал прошла, по мнению механика Чумичева, вполне благополучно. Но начало нормальной проходки несколько затянулось, так как режущие инструменты, установленные на роторе щита, не совсем отвечали характеру грунта. На первых десятках метров он оказался мягче, чем ожидалось. После переоснастки ротора дело пошло веселее. Но геологические условия по трассе, идущей с подъемом, менялись. Соответственно менялся и режущий инструмент. Для щита с грунтопригрузом самая нежелательная порода — обводнённый песок. «Ловату» встретилось даже целое подземное озеро, но и к нему приспособились: в призабойную камеру добавляли пластификатор, чтобы масса, попадающая на ленту транспортера, была достаточно пластичной.

Скорость проходки постепенно была доведена до семи колец в сутки, и это при ширине колец 1,5 метра.

Среди пилотов комплекса канадцев нет. Проходку сопровождает лишь один заокеанский специалист по электронике. На стартовом этапе ведение щита обеспечивали пилоты из «Протоны» и УММ. Но в самом СМУ-8 загода готовилась для них замена. Группа из нескольких человек стала стажироваться еще на большом «Ловате». Наиболее успешные стажеры теперь самостоятельно ведут проходческий комплекс и, как уже сообщалось, достигли километрового рубежа.



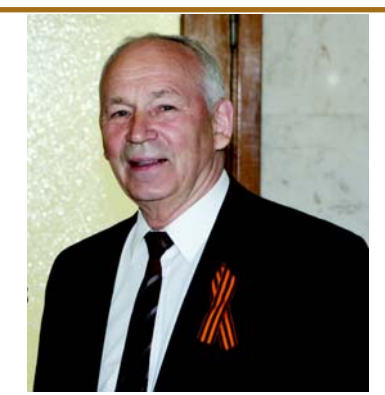
Зам. начальника участка М.Б. Пронькин.

В коротком телефонном разговоре с редакцией начальник участка Сергей Викторович Мерзликин упомянул основных своих пилотов — это А.А. Чесноков, Е.В. Ершов, А.А. Горбунов, С.Н. Савельев. Они, как он считает, полностью приножились к импортной технике и грамотно ее ведут в нижегородских недрах.

Среди тех, кто обеспечивает качественное обслуживание проходческого комплекса, механик участка Александр Егорович Чумичев в первую очередь назвал слесарей Анатолия Кищенко, Юрия Горбулю, братьев Владимира и Павла Германовых. Он же отметил хорошую работу начальника сепарационной установки Андрея Владимировича Цыганкова.

В целом же можно сказать, что коллектив участка достойно представляет столичный Метрострой в Нижнем Новгороде. Финиш щита в его продвижении по трассе правого тоннеля должен состояться в первой половине сентября. А поскольку генподрядчик не успевал к такому сроку подготовить демонтируемую камеру, то СМУ-8 предложило свои услуги, и с ним был заключен соответствующий дополнительный контракт. Так что будут и камера, и сбойка. А потом — подготовка «Ловата» к проходке левого тоннеля.

Юрий ПЕТРУНИН.



Д.Е. Метальников.

колай Островский. И, конечно, много знаковых фигур из последних лет: генерал Лев Рохлин, певец Игорь Тальков, поэт Юрий Кузнецов и даже президент Белоруссии Александр Лукашенко. Вот в какой солидный ряд ввёл Александр Ореховский своего друга и нашего товарища, метростроевца Дмитрия Евгеньевича Метальникова.

Юрий КАМЫШИН.

Инженеры – из поколения в поколение

Окончание, начало на стр. 1

отправиться за грибами, если зима — на стадион. Отец с матерью всегда ходили на каток и нас приучили. У всех были коньки, которые хранились в нашем доме внутри старого кожаного дивана.

А традиционные праздничные застолья с родными и друзьями — это же тоже незабываемо! Никто никогда не напивался. Собирались, чтобы просто побыть вместе, сказать друг другу какие-то хорошие слова и попеть песни. Родители любили и знали много русских народных, военных песен. А какие у них были голоса! Мама в детстве вместе со своими родителями пела в церковном хоре. Да и папа ей не уступал. Их голоса, как и сердца, всегда звучали в унисон.

— *Александр Андреевич, вы всегда умалчиваете о том, что помимо митовского имеем еще один — красный диплом Института восточных языков. Было желание поменять профессию?*

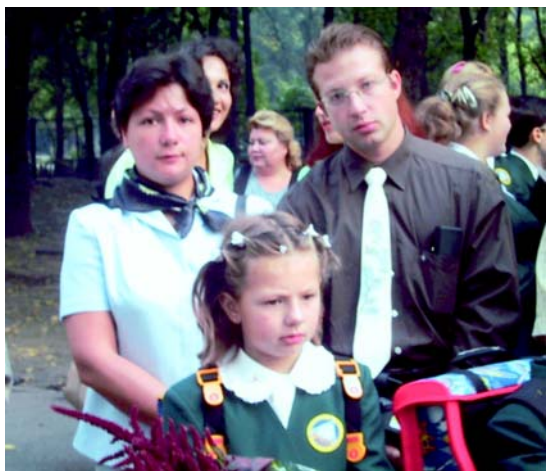
— Я смотрю сейчас на свою дочь Ольгу, которая, имея уже одно высшее образование, полученное в институте Мориса Тореза, вновь пошла учиться в юридический институт, и вспоминаю себя. Как и в ней, во мне тоже тогда проснулась жажда новых познаний. В детстве я очень много читал. Из библиотек,



Андрей Александрович и Нина Николаевна со своими детьми — Людмилой, Татьяной и Александром.

практически, не вылезал. Всегда интересовался иностранными языками. Вот и поступил в Институт восточных языков при МГУ, причем, на дневное отделение. Из лингфонного кабинета, можно сказать, не выходил. Изучал историю и литературу Востока. «Купался» в книгах — это было радостное время. Но после окончания института вновь вернулся на Метрострой.

— *С таким дипломом, со знанием арабского и английского языков, вы могли бы работать переводчиком, ездить по разным странам.*



Внучку А.А. Торопова Сашу провожают в первый класс её родители — Ольга и Кирилл Гасовы.

— А такое предложение мне поступало. Еще в студенческую пору, после стажировки в Каирском университете, я получил великолепную характеристику, которая открывала передо мной все дороги и пути за границу. Государственный комитет по экономическим связям направлял меня переводчиком на нефтеперерабатывающее предприятие в Иран. Но я отказался, несмотря на большие деньги. И в этом свою решающую роль сыграли слова отца: «Сашка, не забывай, ты — инженер!» Как инженер я побывал в командировке на Маврикии, был консультантом по строительству подземных сооружений на Кубе, где меня наградили медалью «20 лет штурма казарм Монкадо». Вообще, любая перемена в жизни очень интересна: новые люди, новые отношения. Не исключение, кстати, и метростроевские коллективы, а в моей жизни их оказалось четыре: СМУ-7, СМУ-1, СМУ-12 и СМУ-13.

— *Каждое новое СМУ — это новое повышение по службе...*

На Кубе. Александр Торопов с полковником Превалем.



— Так и есть. Пробриться, и быстро стать руководителем в те годы было невероятно сложно. Существовала сильнейшая конкуренция. На Метрострое работали мощные специалисты, практики, прекрасно знающие дело. В СМУ-1 меня пригласили начальником участка. Строилась «Шаболовская». Это сейчас каждому коллективу выделяется небольшой кусок, а тогда начальник участка — почти директор, у которого и станция, и перегоны со всеми сооружениями. В СМУ-12 я был заместителем главного инженера, а затем главным. При мне коллектив строил станции «Отрадное», «Бибирево», жилые дома в Жулебине, УПЦ на Коровинском шоссе...

— *Но, наверное, самый сложный период тот, когда вы возглавили СМУ-13, пришли, практически, на пепелище: ни объектов, ни денег, ни коллектива...*

— Не знаю... Опыт, зрелость, мудрость тоже ведь имеют значение. Какой самый сложный период? Вот на той же «Шаболовской» было очень и очень трудно. Работали на действующей трассе метрополитена — ответственность колоссальная. А если учесть, что рядом совершенно неподготовленные кадры — вчерашние солдаты и матросы... Помню, сам учил, как надо оправки ставить, как работать на электровозе, на лебедке. Нелегко давались и тоннели между «Боровицкой» и «Полянской», которые мы соорудили под Москвой-рекой. Другое дело, что я никогда не изменял своему принципу: если взялся за дело, нечего бросать его на полдороге. Тяни, тащи! Причем, и это я считаю очень важно, приходя в новую организацию, никогда не приводил свою команду, не брал своих людей, а старался обустроить на новом месте все так, как меня учили в СМУ-7.

Могу сказать, что восстанавливать коллектив СМУ-13 после полной раз-



Их голоса, как и сердца, всегда звучали в унисон — Андрей Александрович и Нина Николаевна Тороповы. Теперь уже, конечно, не вспомнить, какую песню они исполняли в этот вечер.



Александр Андреевичу — пятьдесят. Рядом с ним на юбилейном торжестве жена Наталья и сестры Людмила, Татьяна, Наталья.

рухи, конечно, оказалось не просто. В последние годы мы встали на ноги, даже вышли в генподрядчики на «Митино». Обросли техникой. Люди приработались — я отлично знаю, кто и что из них представляет. Но в нашей жизни все, как по Николаю Островскому, написавшему «Как закалялась сталь»: из огня, да в полымя, то накалят, то сунут в бочку. Сейчас снова входим в зону трудного времени, может быть, даже еще более трудного, чем раньше, когда можно было найти работу в городе.

Будем пытаться выжить, сохранить хотя бы костяк коллектива, потому что потом на головешках уже ничего не построишь. Хотя все прекрасно понимают, что такие стрессы, такая нестабильность ломают людей. Мало у кого сохраняется внутренний стержень, который не дает расслабиться, а наоборот — концентрирует и удваивает силы. Коллектив должен расти, совершенствоваться, на смену ветеранам должна идти молодежь... Но такое возможно только тогда, когда есть работа, достойная зарплата, ясность в завтрашнем дне. Хочу всем метростроевцам накануне Дня строителя пожелать работы. И себе тоже. Люблю работать, люблю людей, люблю работать с людьми.

— *Однажды вы согласились со мной, что если собрать всех ваших родственников, получится, если не участок, то уж точно бригада. Отец, мама и ее родная сестра, которая всю жизнь трудилась диспетчером на автобазе. Ваша сестра и ее муж. Супруга и ее брат с племянником. Ваш зять. А сколько это лет? А какой это вклад? Хочу еще раз повторить вопрос о том, какие слова мог бы сказать сейчас ваш отец?*

— «Мне, ребята, за вас не стыдно». Я думаю, он сказал бы именно так. Все вышли в люди.

— *А на подходе новое поколение — ваши внучка и внук. Приведете на Метрострой?*

Счастья вам, Александр Андреевич, здоровья, и, конечно же, исполнения желаний.

Нина СОЛОВЬЕВА.



В Ливии.



С внуком Арсением на отдыхе в Испании.

Александр Торопов и знаменитая певица Анна Вески на Маврикии.

УЧРЕДИТЕЛЬ — ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«МОСКОВСКИЙ МЕТРОСТРОЙ»

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия по Центральному федеральному округу. Свидетельство о регистрации ПИ № ФС1-01803 от 28.04.05.

Редактор
Ф.А. БЛИНОВА

Адрес редакции:
127051, г. Москва,
Цветной бульвар, 17

Телефоны 783-59-19 (доб. 591,414)
E-mail: blinova@metrostroy.ru

Газета отпечатана в типографии МГУ им. Ломоносова
(119991, Москва, Ленинские горы, д. 1, стр 15).

Номер подписан в печать 4.08.2009 г.

Газета распространяется по подписке, индекс 24264

Тираж 2246

Заказ № 1716