



## **Усубалиев Турдакун: О строительстве аэропорта «Манас».**

*Извлечение из книги «Надо знать прошлое, чтобы не ошибиться в будущем». Глава VI Эпос «Манас» - великий национальный вклад в духовную культуру человечества. Стр. - 390- 403. Бишкек. 1996 г.*

Вот уже более 20 лет в 30 километрах от республиканской столицы действует прекрасный аэровокзальный комплекс - огромное и очень сложное техническое сооружение. Это - один из важных объектов материальной культуры нашего народа. У нас так повелось, что люди лучше и больше знают историю духовной культуры. А вот история материальной культуры предается забвению. Между тем материальная и духовная культуры очень тесно между собой связаны, взаимно дополняют друг друга. Именно поэтому хотелось бы рассказать читателям о том, как создавался аэровокзальный комплекс в окрестностях столицы Киргизстана и почему он был назван именем легендарного Манаса. Думается, что это будет представлять немалый интерес для читателя.

Строительство комплекса аэропорта «Манас» было продиктовано, прежде всего, заботой о благе народа. Дело в том, что существовавший до той поры: аэропорт был небольшим, находился в городской черте, создавал тяжелейшие условия для проживания населения республиканской столицы и к тому же не позволял дальнейшего развития воздушного транспорта.

Обо всем этом в 1969 году ЦК Компартии и Совет Министров информировали Союзный центр и просили поддержать предложение о строительстве нового, более современного аэропорта. Вот выдержки из названного документа 1969 года:

«Воздушный транспорт в Киргизской ССР,- писали мы,- растет быстрыми темпами в основном за счет столичного аэропорта Фрунзе. Численность города Фрунзе за ближайшие пять лет достигнет 500 тыс. человек.

Перевозки пассажиров по этому аэропорту за последние семь лет возросли в 5 раз. Перевозки пассажиров в 1968 году составили 550 тыс. человек, в перспективе - возрастут до 1200 тыс. человек в год.

Аэропорт Фрунзе по размерам своей площади, окруженный городской застройкой и близостью горного массива, не обеспечивал самолеты ИЛ-18 возможностью взлетать с полным полетным весом. Вследствие чего в летние месяцы при наличии достаточной нагрузки, самолеты ИЛ-18 вылетают в Москву, Ленинград и города Сибири с недогрузкой в 3-4 тонны, приводя тем самым к значительным экономическим потерям.

Кроме того, рядом с аэропортом расположен аэродром военно-воздушных сил (ВВС). Такое соседство создает обстановку, при которой не исключена возможность опасного сближения вертолетов воинской части с рейсовыми пассажирскими самолетами. Сюда надо добавить, что аэропорт, фактически находясь в городской черте, всего на расстоянии 6 км от центра города, не позволяет нормально и планомерно развивать жилищное строительство. Самолеты при взлете и посадке пролетают над жилыми домами на высоте 40-50 метров и создают шумы<sup>1</sup>, недопустимые для нормального проживания населения, что на протяжении многих лет вызывает многочисленные обоснованные жалобы граждан.

Для обеспечения планируемых объемов перевозок пассажиров и грузов необходимо использовать новые мощные самолеты типа ТУ-154, прием которых на существующем аэродроме исключается из-за расположения аэродрома в черте города и близости объектов ВВС. Мы просим разрешить построить новый аэропорт Фрунзе в 1972-1976 годах». (Партархив, фонд № 56, опись №! 167, стр. 12-13).

---

<sup>1</sup>Чтобы понять, какие тяжелые условия для проживания населения создавал постоянный шум на аэродроме, расположенном в черте города, можно вспомнить древнее народное предание. Рассказывается, что в некоторых государствах преступника, приговоренного к высшей мере наказания, сразу не отправляли в другой мир, а сначала помещали его в специальной комнате, где денно и нощно стоял невероятный, душераздирающий шум. Преступник не выдерживал шума, сам расставался с жизнью.

Но союзные планирующие органы не одобрили наше предложение, по их мнению, можно было выйти из сложившейся ситуации, не сооружая нового аэропорта который, если и надо было строить, то только в перспективе. Союзный Госплан дал нам следующий ответ:

**«По заданию Министерства гражданской авиации СССР, согласованному с Госпланом. СССР и Советом Министров Киргизской ССР, научно-исследовательским институтом Аэропортпроекта в 1969 году проведены изыскания с целью определения технической возможности и стоимости удлинения существующей взлетно посадочной полосы в' аэропорту г. Фрунзе для повышения экономической эффективности авиаперевозок и возможности эксплуатации самолетов ТУ-154.**

**Изысканиями установлено, что для указанных целей взлетно-посадочную полосу необходимо удлинить на 600 метров. Стоимость работ с учетом переноса всех коммуникаций и устройством объездной дороги составит 2,6 млн. рублей. По предварительной оценке стоимость строительства аэропорта на новом месте составит 46-50 млн. рублей.**

**Технико-экономическими обоснованиями и перспективным планом развития города предусмотрен вынос существующего аэропорта за пределы городской черты к 80-м годам ... В связи с тем, что удлинение взлетно-посадочной полосы вполне обеспечит бесперебойную эксплуатацию действующего аэропорта до 80-х годов, вынос аэропорта на новое место в 1971-1975 годы не предусматривается». (Партархив, фонд № 56, опись, 171, дело № 10, стр. 181-182).**

Так легко отделался Союзный Госплан от нашего предложения. Это было паллиативное решение жизненно важной для нас проблемы, с которым мы не могли согласиться. У нас хватило настойчивости для защиты интересов народа Киргизстана.

Со своей просьбой мы прямо, непосредственно обратились к первым руководителям страны - Л. И. Брежневу и А. Н. Косыгину. К нашему большому удовлетворению они глубоко вникли в нашу неотложную проблему и поддержали наше предложение по ее решению. К слову сказать, Леонид Ильич и Алексей Николаевич всегда по-доброму, по-человечески относились к рассмотрению наших предложений, если они были глубоко аргументированны.

Вопреки возражениям Госплана СССР Алексей Николаевич Косыгин 16 ноября 1971 года подписал постановление Совета Министров СССР о строительстве нового аэропорта. Начать строительство было предписано с 1972 года. В 30 километрах от города Фрунзе, на непригодных для возделывания сельскохозяйственных культур площадях за счет общего объема государственных централизованных капитальных вложений, выделяемых МГ А (Министерству гражданской авиации СССР - Т. У.), при долевом участии Совета Министров Киргизской ССР за счет нецентрализованных капиталовложений в объеме 10 млн. рублей. МГ А обязано было разработать и утвердить технический проект на строительство аэропорта г. Фрунзе. Стройбанку СССР было поручено финансировать до утверждения технического проекта работы по строительству указанного аэропорта по проектам и сметам на отдельные объекты.

10 сентября 1973 года Совет Министров СССР принял следующее дополнительное распоряжение (№ 1885-р):

**«1. В целях ускорения строительства аэропорта в г. Фрунзе, предусмотренного постановлением Совета Министров СССР от 16 ноября 1971 (№ 850), осуществить в 1974-1976 годах строительство в этом аэропорту взлетно-посадочной полосы и установку необходимого оборудования, обеспечивающих взлет и посадку тяжелых самолетов типа ИЛ-62 с началом подготовительных и земляных работ в 1973 году.**

**Разрешить в виде исключения осуществить строительство указанного аэропорта за счет общего объема государственных централизованных капитальных вложений, выделяемых МГА, при долевом участии Совета Министров Киргизской ССР за счет нецентрализованных капитальных вложений в объеме 10 млн. рублей.**

**Минтрансстрою СССР и Совету Министров Киргизской ССР обеспечить строительство аэропорта г. Фрунзе.**

**2. Обязать МГА разработать и утвердить в августе 1974 года технический проект на строительство аэропорта в г. Фрунзе.**

**Стройбанку СССР финансировать до утверждения технического проекта работу по строительству указанного аэропорта по проектам и сметам на отдельные объекты».**

Распоряжение это подписано также лично Алексеем Николаевичем Косыгиным. Следует отметить, что такие распоряжения, содержащие наиболее благоприятные условия для строительства, редко принимались Советским правительством. Указанное распоряжение свидетельствует о благосклонном отношении Советского правительства к решению запросов и нужд Киргизской Республики.

Вот еще третье распоряжение Совета Министров СССР от 3 июля 1975 года (№ 1560-р), подписанное также Алексеем Николаевичем Косыгиным. В нем было сказано: «Принять предложение МГ А, согласованное с Госпланом СССР, о включении в титульный список вновь начинаемых в 1975 годустроек производственного назначения по МГА нового аэропорта (1 очередь) в г. Фрунзе ... Финансирование работ по строительству указанного аэропорта в 1975 году производить за счет общего объема государственных капиталовложений, установленного МГ А при долевом участии Совета Министров Киргизской ССР за счет нецентрализованных капиталовложений в объеме установленном распоряжением Совета Министров СССР от 10 сентября 1973 г ... »

При этом Совет Министров СССР утвердил титульный список на строительство в 1975-1978 годах первой очереди нового аэропорта в г. Фрунзе, в частности мощности взлетно-посадочной полосы по проектно-сметной документации - 252 тыс. квадратных метров. Основные фонды были определены в размере - 49,4 млн. рублей, объем капитальных вложений - 49,7 млн. рублей, в том числе объем строительно-монтажных работ - 40,7 млн. рублей. Как уже отмечалось, из общего объема капитальных вложений участие Совета Министров Киргизской ССР за счет нецентрализованных капитальных вложений составило 10 млн. рублей.

Как видно из документов, наши настойчивые усилия дали свои положительные результаты. Мы получили полную поддержку. Теперь надо было превратить идею в реальную действительность. Но как этого добиться? Это требовало от нас неимоверной настойчивости, умения делать дела, кропотливой повседневной организаторской работы. Прежде всего необходимо было подобрать кадры специалистов, квалифицированных рабочих-строителей, которые могли бы за короткие сроки осуществить возведение целого комплекса аэропорта. Но это было еще далеко не все. Другая главная задача состояла в том, что надо было создать материально-техническую базу для этого грандиозного строительства. Как бы трудны ни были эти задачи, мы справились с их решением.

Прежде всего надо было разработать и утвердить проект комплекса нового аэропорта. Эту сложнейшую работу по нашей просьбе выполнил Всесоюзный научно-исследовательский проектный институт «Аэропроект» Министерства гражданской авиации СССР. Коллектив института выполнил все проектные работы в установленные сроки и на высоком уровне. Самое непосредственное и активное участие в проектировании аэропорта принял институт «Киргизгипрострой».

Вслед за проектировщиками к делу приступили строители. Под строительство аэропорта было выделено около 800 гектаров земель, покрытых сплошными песками. На одном из участков этих земель строители возвели временный жилой поселок, рассчитанный на проживание 600 человек, здесь создали собственную производственную базу, в частности, смонтировали мощные камнедробильные установки для заготовки щебня, а также специальную установку для сортировки и промывки песка. На этом же участке были построены цементные склады емкостью 1000 тонн, смонтированы мощные цементные смесители, подземные галереи, проложены дороги, коммуникации к будущему аэропорту и другие объекты. Особое внимание уделялось подбору кадров механизаторов, бетонщиков, отделочников, наладчиков, бетоноукладчиков и специалистов по другим строительно-дорожным механизмам. В конечном итоге удалось создать дееспособный коллектив рабочих-строителей и инженерно-технических работников аэропортстроя. Были созданы необходимые бытовые условия людям для их нормального проживания и высокой производительности труда. Все это и многие другие факторы заранее обусловили успешное сооружение комплекса нового аэропорта.

Строительство аэропорта было начато в сентябре 1973 года. Следует подчеркнуть, что условия, в которых начиналось строительство, были очень сложные. Строителям приходилось буквально метр за метром отвоевывать участки у пустыни. Из-за жары, доходившей в летнее время до 40 градусов, почти все работы в этот период выполнялись в ночное время.

Необходимость форсирования строительства аэропорта была вызвана еще и тем, что на республиканских авиалиниях надо было использовать современные скоростные лайнеры, такие, как ИЛ-62, ТУ-134 и ТУ-154. Нельзя было дальше продолжать летать на старом нескоростном самолете ИЛ -18, который преодолевал расстояние от Фрунзе до Москвы за 6 утомительных часов, с посадкой на одном из аэродромов по авиалинии. Этого нам, руководителям республики, не простило бы наше население.

Поставленную задачу наши славные строители выполнили успешно. В рекордно короткий срок - не за 18 месяцев как было предусмотрено в проекте аэропорта, а за пять с половиной месяцев были построены: современная взлетно-посадочная полоса, магистральная рулежная дорога и перрон для стоянки самолетов.'

Эта была очень сложная и трудоемкая работа. Об этом говорят следующие данные. На строительстве работало ежедневно 150-200 большегрузных автомобилей. Было вынуто и перемещено 2,8 миллиона кубометров грунта. На всем комплексе летного поля уложено свыше 240 тыс. кубометров железобетона, в том числе 3400 тонн арматурного металла. Эта работа выполнялась несколькими высокопроизводительными бетоноукладчиками. В день укладывалось до 1200 кубов бетона. Длина взлетно-посадочной полосы составляет 4200 метров, а ее ширина 60 метров, толщина железобетона - 40 сантиметров. Взлетно-посадочная полоса рассчитана на все виды современных авиалайнеров. Одновременно был построен автовокзал, первоначально выполнявший функции аэровокзала. Удобная и красивая автомагистраль высшего класса протяженностью 30 километров соединила город с аэропортом. Дорога обсажена с двух сторон разнообразными породами деревьев, произрастающих в Киргизстане. Человек, проезжающий по этой автомагистрали, не может не испытывать эстетического удовольствия.

После окончания сооружения взлетно-посадочной полосы и автовокзала, авиаторы оперативно смонтировали средства посадки и управления движением самолетов. Это позволило уже в октябре 1974 года впервые принять самолет ИЛ-62. Это событие переполнило радостью наши сердца. 21 октября того же года республиканская столица приняла высоких гостей во главе с Председателем Совета Министров СССР Алексеем Николаевичем Косыгиным, прибывшим самолетом ИЛ-62 на празднование 50-летнего юбилея Киргизстана.

Впоследствии взлетно-посадочная полоса принимала сверхзвуковой самолет ТУ-144, аэробус ИЛ-86, а полеты самолетов ИЛ-62, регулярно выполняющих рейсы Москва - Фрунзе, Фрунзе - Москва, стали привычным явлением. Время полетов из Фрунзе в Москву и обратно сократилось на 2 часа. Это пассажиры по достоинству оценивали.

Благодаря вдохновенному труду тысяч квалифицированных рабочих и инженерно-технических работников нам удалось завершить строительство аэровокзального комплекса - огромного и очень сложного технического сооружения - в рекордно короткий срок.

Сразу после окончания строительства взлетно-посадочной полосы и автовокзала, началось проектирование аэровокзала и всех других сооружений. Проектирование аэровокзала было возложено на институт «Киргизгипрострой». Коллектив института блестяще справился с возложенной на него задачей. Проектировщики предусмотрели в аэровокзале все необходимое для удовлетворения запросов улетающих и прилетающих пассажиров. За один час он способен пропустить 1700 таких граждан.

В 1980 году сдано в эксплуатацию. Это оригинальное, красивее по своей архитектуре здание аэровокзала. Расскажем хотя бы бегло о том, что собой представляет это здание. Кровля здания аэровокзала увенчана складками. Их 22. Конфигурация складок напоминает о том, что наш Киргизстан - горный край. В здании заложена и действует удобная технология по обслуживанию пассажиров на 2-х. уровнях - с улетающих самолетов и прилетающих. Встречные потоки пассажиров исключены.

На первом этаже расположен зал встречи и выдачи багажа общей площадью 8 тыс. квадратных метров. Полы зала облицованы серым тянь-шаньским гранитом. На втором и третьем этажах - залы ожидания, регистрации и оформления багажа. Полы зала ожидания пассажиров на втором этаже также облицованы полированным бордовым гранитом общей площадью свыше 8 тыс. квадратных метров. Высокий потолок зала, большое количество сверкающих массивных осветительных люстр, изготовленных на Майли-Сайском электроламповом заводе придают ему величественно-торжественный характер.

В здании аэровокзала есть ресторан, кафе, буфеты, комнаты матери и ребенка, другие службы, отделанные с учетом особенностей местных бытовых условий населения красивыми и прочными стройматериалами. Например, потолок ресторана на третьем этаже выполнен в виде красивых куполов четырех юрт, что придает залу национальный колорит.

Хочется особо подчеркнуть отделку фасада и интерьеров аэровокзала. Впервые в республике были широко применены известняк знаменитого месторождения Сары-Таш из Узгенского района, гранит Каиндинского месторождения, расположенного в Кировском районе, сиенит из Ак-Уленского месторождения, что в Тоноком районе, мрамор из Арымского месторождения Токтогульского района и многие другие строительные материалы. Это благодаря тому, что у нас в городе Токмаке был построен и работал завод по обработке строительных материалов из гранита, мрамора, сары-таша и других камней. При



отделке аэровокзала нашли также применение эффективные современные материалы из акмигран, гипса, мебельные щиты, алюминиевые витражи, полированное стекло и многое другое.

Нормальную работу аэровокзала обеспечивают водозаборные сооружения с разводящей сетью более 5 километров, котельная с теплотрассой, трансформаторные подстанции с кабельными линиями протяженностью более 40 километров и очистные сооружения с достаточной производительностью, позволяющей содержать здание в надлежащем санитарном состоянии.

Разумно решен и такой исключительно важный вопрос, как снабжение аэропорта горюче-смазочными материалами. На расстоянии 30 км от аэропорта у железной дороги построен прирельсовый склад ГСМ для аэропорта. Емкость резервуарного парка склада ГСМ составляет 9 тыс. кубов. От прирельсового склада ГСМ до расходного склада ГСМ построен топливопровод на расстоянии 30 км. Читатель может легко представить себе огромный экономический и экологический выигрыш, который дает тридцатикилометровый топливопровод. Без такого топливопровода для обеспечения аэропорта ГСМ по автомагистрали Бишкек - аэропорт ежедневно курсировали бы десятки автоцистерн.

Для обслуживающих аэропорт летчиков и инженерно-технических работников неподалеку от него создан жилой город. Здесь построены двенадцать семидесятиквартирных жилых домов, школа, дом культуры, торговый центр и другие социально-бытовые объекты.

Одним словом, взлетно-посадочная полоса аэропорта, оборудованная современным навигационным и метеорологическим оборудованием, соответствует уровню мировых стандартов. Аэропорт обеспечивает посадку всех типов самолетов гражданской авиации, даже при самых неблагоприятных погодных условиях. Налажен быт обслуживающего персонала.

Предвосхищаю, что читатель безусловно задаст вопрос: кто же соорудил такой комплекс воздушного причала столицы Киргизстана?

Генеральным подрядчиком аэропортного комплекса было Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог республики, а также специально созданное строительное управление «Аэропортстрой». Субподрядные работы выполняли более 20 различных строительно-монтажных организаций республики и Союза.

Огромную помощь нашим строителям оказали братские республики. Предприятия Москвы, Ленинграда, Киева всего несколько десятков

городов страны выполнял различные заказы Фрунзенского аэропорта. Нам руку дружбы протянули и социалистические страны. Например, мы получили из Чехословакии современные навигационные средства, из Польши - мощные светильники и др.

Строительство исключительно важного и сложного технического сооружения постоянно находилось в центре внимания ЦК и правительства республики. Осуществление повседневного контроля по линии ЦК возлагалось на секретаря ЦК Джумагулова Апаса Джумагуловича, а по линии Совета Министров - на заместителя председателя Совета Министров Моисеева Сергея Григорьевича. Оба опытные руководители, к тому же высоко квалифицированные специалисты. Они постоянно находились среди строителей, помогали им в практической работе. Их повседневная практическая деятельность бесспорно способствовала успешному завершению комплекса аэропорта. Здесь особо хотел бы сказать о Сергее Григорьевиче. Автор этих строк около 25 лет проработал вместе с ним. Он - специалист высшей квалифика.ции, инженер, отличный плановик. Свыше 40 лет верой и правдой служил делу Киргизстана, вложил все свои силы, опыт и знания в развитие экономики республики. • Вместе с тем характер у Сергея Григорьевича непростой. Он - принципиальный руководитель, всегда отстаивал свое собственное мнение по тем проблемам которыми он занимался по своим служебным обязанностям. Он никогда с ходу не соглашался с выдвигаемым предложением по решению тех или иных народнохозяйственных проблем. Он всегда обдумывал, всесторонне взвешивал плюсы и минусы предстоящих решении. Нередко не соглашался, отстаивая свое мнение.

За это я, как руководитель республики уважал его в решении народнохозяйственных проблем опирался на его мнение, опыт и знания. Не раз бывало так: дискутируя со мною по рассматриваемым вопросам он не всегда соглашался с моей точкой зрения. Но я никогда не стучал кулаком по столу, не обрывал его. Ведь грубость, бестактность - свидетельствуют не о силе, а о слабости руководителя. В случаях, когда наши мнения расходились, я говорил: «Сергей Григорьевич, давайте отложим наш обмен мнениями. Я подумаю над Вашим суждением, а Вы - над моим. Потом встретимся и еще раз обменяемся мнениями. Возможно, мы с Вами найдем правильное решение. Как говорится, утро вечера мудренее». И мы часто находили правильный подход к рассмотрению вопросов, выдвигаемых жизнью. Но если Сергей Григорьевич принял решение, то он, что называется, с головой уходил в дело. Так он поступил в вопросе по строительству комплекса аэропорта. В это дело он вложил свой семилетний

напряженный труд. Это я отмечаю с чувством глубокого уважения к нему.

Ныне покойный министр автомобильного транспорта и шоссейных дорог республики Владимир Петрович Хилимончик оставил также самый добрый след в деле сооружения аэропортового комплекса. И не только в этом. Он вложил много труда в развитие автомобильного транспорта и шоссейных дорог. Он один из тех, кого народ Киргизстана вспоминает с добрым чувством.

Строительство аэропорта к концу 1980 года обошлось более, чем в 80 млн. рублей, из них 60 млн. рублей выделялось за счет общего объема государственных централизованных капитальных вложений, ежегодно направляемых Министерству гражданской авиации. А для республики он обошелся всего в 20 млн. рублей, израсходованных на строительство автомагистрали от города до аэропорта. Сооружение аэропортного комплекса продолжалось и после 1980 года. Однако отдельные важные объекты остались не построенными. Например, был разработан проект аэропортовой гостиницы на 200 пассажиров. Она до сих пор еще не построена. Функции нового аэропорта не ограничивались обслуживанием только потребностей республики. В ближайшей перспективе комплекс должен был стать международным воздушным «причалом», обслуживающим скоростные лайнеры, летающие на зарубежный восток и обратно. Что касается свыше 60 млн. рублей, выделенных из общесоюзного бюджета, то они, конечно, давно окупились за счет эксплуатации аэрокомплекса.

Я, как руководитель республики, постоянно стремился к тому, чтобы наряду с общесоветскими благородными идеями, дух эпоса «Манас» глубоко проникал в духовную жизнь киргизского народа, его грядущих поколений, чтобы это уникальное творение знали и уважали не только киргизский народ, но и представители всех наций и народностей, проживающих в Киргизстане. Тот, кто отвергает все хорошее, позитивное, что было в советское время, проявляет мягко говоря недомыслие.

Когда строительство первой очереди комплекса аэропорта подходило к концу, я вплотную занялся вопросом - как назвать новый аэропорт: по-прежнему Фрунзенский или иначе? Хотелось, чтобы новый современный аэропорт носил достойное, подобающее ему имя. Но какое? Иногда спрашивал мнение на этот счет своих товарищей по бюро ЦК. Они однозначно говорили, что надо назвать по-прежнему Фрунзенский. Но я молчал, не высказывал своего мнения, понимая, что старое название для нового аэропорта слишком мало.

Однажды, кажется летом 1974 года, мне позвонил Айтматов Чынгыз Торокулович и спросил, закончится ли строительство аэропорта к юбилею республики, к октябрю? Ответил: надеемся что введем его в эксплуатацию. Хотите посмотреть, как идет стройка, вы не были там? Он согласился поехать туда.

Через некоторое время я позвонил Айтматову и попросил его на следующих день, к 6 часам вечера, подойти к зданию ЦК, чтобы вместе со мною поехать на стройку. Он даже удивился, спросив: не поздновато ли ехать туда в 6 часов вечера? Разве в это время люди там работают? Я сказал что в это время работы там в полном разгаре, увидите это.

Мы приехали на стройку в восьмом часу вечера, вместе с нами был Председатель Президиума Верховного совета республики Кулатов Торобай Кулатович. Я часто ездил туда, не менее одного раза в неделю, всегда с одним из членов руководства с тем, чтобы оперативно решить возникающие проблемы, нередко с тогдашним председателем совета министров Акматбеком Суюмбаевым, так как он, как глава правительства, непосредственно распоряжался материальными ресурсами.

Мы прямо подъехали к строителям. Солнце клонилось к закату, воздух становился прохладнее. Настроение строителей было бодрое. Работа кипела в полном смысле этого слова. Большие грузовые автомобили ходили так, как летают ласточки, они возили гравий и засыпали им новые участки взлетно-посадочной полосы, вслед за ними бульдозеристы разравнивали эти участки, другие машинисты укатывали тяжелыми катками гравий и готовили участки для асфальтирования, а на других участках работали арматурщики и бетоноукладчики. Никто не стоял без дела, все были заняты. Бригадиры, прорабы дали - нам понять, что строители не могут оторваться от своих дел, нет у них времени для беседы с нами. Мы побывали на всех участках и везде люди трудились на совесть. Никто из них не обращался к нам с просьбой или какой-либо жалобой. Картина вдохновенного напряженного труда на сооружении нового аэропорта произвела потрясающее впечатление.

Поздно вечером мы втроем возвращались в город. По дороге Чынгыз Торокулович нам говорил о своем восхищении тем, что увидел на стройке. Тут же я заметил, что было бы хорошо, если бы Вы, Чынгыз Торокулович, рассказали на страницах центральной печати о том, что видели на строительстве нового аэропорта о тех, кто его возводит. Он дал нам обещание, что обязательно напишет. К его чести, он сдержал свое слово.

В октябре 1974 года в «Известиях» была напечатана замечательная зарисовка Чынгыза Айтматова «Взлетная полоса». Я не могу не предложить вниманию читателей некоторые строки этой публикации, по достоинству оценившей задуманную стройку и вдохновенный труд, воплотивший ее в жизнь. Эта статья написана писателем более двадцати лет назад. Ее строки несомненно будут представлять интерес для нашего молодого поколения.

«...Идет наладка и отработка посадочных средств в новом аэропорту Киргизской столицы - Фрунзе, возводимом в Чуйской степи, в урочище Алты-Барак.

Алты-Барак - полупесчаные, пологие барханы севернее городской окраины. Место для аэродрома очень удобное - ровное, с широким обзором, с едва приметными вытянутыми линиями прилегающих территорий и, что немаловажно, удаленное от населенных пунктов. одна из многих проблем современной урбанизации - авиационные шумы. В Амстердаме, в Бейруте, в Ницце, в Калькутте, да и во многих других городах на Западе и Востоке аэропорты расположены, как говорится, впритык к городу. Реактивные самолеты, буквально обрушивая небо, круглые сутки непрерывно взлетают прямо над крышами.

В этом отношении наш новый аэропорт в Алты-Бараке - идеальное место. Все предусмотрено, продумано в самом замысле. Никто в округе не будет страдать от самолетных гулов. Но не только это. По другим техническим данным аэропорт смело может быть причислен к лучшим современным портам в мире ...

... мне. думается: ведь даже совсем недавно, скажем, в первой черверти века, нельзя было и предполагать того, что на древнем пути скотопргона возникнет могучая взлетная полоса нового киргизского аэропорта, рассчитанного на обслуживание .дальнерейсовых между-народных сообщений.

Взлетная полоса! дорога в небо и дорога к земле. С нее начинаются и ею кончаются наши перелеты.

В Алты-Бараке взлетная полоса уложена в рекордно короткий срок. Теперь можно лишь представить себе как прибыла сюда летом прошлого года землеустроительная техника - триста бульдозеров и скреперов, сотни самосвалов и экскаваторов. Теперь можно лишь мысленно восстановить ту грандиозную картину механизированного штурма алты-баракских песков, с которой началась расчистка ложа

для взлетной полосы. Говорят: это место напоминало в те дни поле битвы танковой армии - несмолкающий грохот в горячей пыльной буре, затмившей солнце! Рассказывают, что пришлось пригнать поливочные машины, которые только тем и занимались, что мощными струями сбивали пыль, открывая обзор для механизаторов и водителей.

Сейчас потрясающая оглушительная тишина. Строители трассы давно уже покинули Алты-Барак, давно увели свою неутомимую технику на новые объекты, давно уже заняты новым делом. Кто же они, эти люди - думаю я с восхищением, однако не без упрека в адрес местных газетчиков. Такое дело сделали строители, совершили, откровенно говоря, подвиг, без суеты, без лишнего шума, и мы о них почти ничего не узнали из киргизской печати. Безусловно, здесь была высокая организация труда. Сообщили мне также, что работали здесь дорожники системы Министерства автотранспорта и шоссейных дорог республики. Но ведь этого мало. Люди - это личности. Это они вывезли в отвал миллионы кубов песка, прежде чем обнажилась поверхность твердого грунта. И только после этого, собственно, началось сооружение взлетной полосы. Слой гравия был укатан, а вернее, «вкатан» в толщу земли; Затем уложена главная, рабочая часть - взлетный железобетон высшей категории прочности.

Когда возводятся дворцы, плотины, они всегда на виду. Взлетная полоса неприметна, как неприметна любая дорога, потому что она лежит на земле, потому что она плоская, потому что она под колесами. Мало кто думает о ней, поднимаясь в воздух, мало кто знает, какое несметное количество гравия и песка, вошедших в состав взлетного железобетона, было отобрано и тщательно промыто особым способом ...

...Ныне взлетная полоса - гордость отечественного аэродромостроения: самая длинная в стране по протяженности, самая мощная и оснащенная, она предназначена для посадки суперлайнеров. Здесь обеспечивается слепая посадка машин в любую погоду».

Я отдаю должное писательскому таланту Чынгыза Торокуловича. Он написал так, как было. Сюда я, знавший до мельчайших подробностей эту стройку, ничего не могу ни прибавить, ни убавить.

По дороге еще раз проверил свой замысел относительно названия нового аэропорта. Обратился к Чынгызу Торокуловичу Айтматову, как вы отнесетесь к тому, если мы новый аэропорт назовем именем Манаса? Он сказал, что он обеими руками голосует за это название. Когда я спросил Торобая Кулатовича, он тоже поддержал это предложение, при этом сказал, что этот вопрос следовало бы обсудить

на бюро ЦК. Впоследствии мы этот вопрос обговорили на заседании бюро ЦК, все члены бюро согласились с предложением о том, чтобы новый аэропорт назвать именем Манаса. Было поручено Совету Министров внести это предложение на рассмотрение Президиума Верховного Совета республики, который утвердил название нового аэропорта. Так наш новый современный аэропорт получил подобающее ему название.

Прошло более двадцати лет с момента ввода аэропорта «Манас» в эксплуатацию. За это время аэропорт принимал самые различные типы самолетов, в том числе было немало таких суперлайнеров, как «Боинг» и другие, которые садились и поднимались в воздух с взлетной полосы «Манаса». Столица Киргизстана обзавелась престижнейшим аэропортом. Ночной город уже не будит рев взлетающих и садящихся лайнеров. Строительство первой очереди аэропорта, как я уже сказал, обошлось государству в 80 млн. рублей (в ценах тех лет).

А цена тишины и покоя, которые обрели жители столицы, прежде всего дети и пожилые люди, наверное составляет миллиард рублей, если не больше. Полученный результат точнее неизмерим.

Турдакун Усубалиев, 1996 год.