

# Авиация, которую я потерял

Мы публикуем данный материал в рамках дискуссии о закрытии ИВВАИУ в Иркутске.

В нашем роду военных было немало. Если смотреть по мужской линии, то получится поколения четыре. Предки воевали в Русско-японскую, в Первую мировую, в Гражданскую и Отечественную... Я не стану, как это нынче модно, утверждать, что в моих жилах течет дворянская кровь. Зачем врать? Мои предки - простые русские мужики. Но к военной службе относились как к святому долгу.

## Самая высокая мечта

Первым офицером в семье стал мой отец. Соответственно мои мальчишеские годы прошли в гарнизоне. Я всегда с нетерпением ждал, когда папа возьмет меня с собой на аэродром. Грохот взлетающих бомбардировщиков и запах сгоревшего керосина стали для меня тем фоном, с которым прочно связано понятие "детство". Как и все мои друзья, я торопился вырасти, чтобы поскорее начать службу в военной авиации... Но к тому времени, когда передо мной встал вопрос выбора профессии, отец уже демобилизовался. К моим мечтам он относился ровно. Не пытался ни агитировать, ни отговаривать: как решишь, так и будешь жить. Что ж, решил...

Мой лейтенантский гарнизон был в далеком Заполярье, - гвардейский полк морской авиации. О тех годах я и сегодня вспоминаю с большим теплом. Служба там не просто имела смысл - она была ощутимо нужной. Когда натовские корабли еще только подходили к нашим берегам, авиация флота уже "пасла" незваных гостей. В районе учений, сменяя друг друга, бороздили небо разведчики, а наш полк был готов в любую минуту подняться в небо, чтобы отправить корабли "вероятного противника" на дно морское. Когда натовцы подходили слишком близко, на облет цели выходила пара-тройка наших ракетносцев. Взаимная демонстрация силы заканчивалась стандартно: их авианосец со своим эскортом уходил восвояси, а наши "ласточки" возвращались домой. Правда, часто - с минимальным остатком топлива...

Причастность к большому делу очень здорово мобилизовала. Заставляла иначе относиться к жизни, больше уважать себя... На мой взгляд, главное, что давала нам армия в советское время, - осознание собственной нужности, гордости за то, что именно ты, а не кто-то другой стоит сейчас с оружием в руках на защите страны. С такой идеологией было очень легко переносить все тяготы и лишения военной службы, как того требовала присяга.

## Первый звонок

У каждого офицера, кому довелось служить на переходе от советской армии к российской, есть своя точка отсчета, с которой этот переход начался... Я - не исключение. Боюсь ошибиться, но году в 1989-м или 90-м к нам в полк пришел очередной "бюллетень промышленности". Так назывались различные доработки, которые время от времени выполнялись на самолетах. Но в тот раз бумага вызвала шок. С самолетов снимали систему дозаправки в воздухе! Возмущались и матерились все - и летчики, и техники. Командир полка пытался что-то доказать вышестоящему командованию. Но приказы вообще, а из Москвы тем более, не обсуждаются.

Скоро первый самолет потащили "на бюллетень". Спецы быстро вскрыли нужные отсеки и начали выкидывать оттуда трубопроводы, электрические кабели, воздушные баллоны. Вниз летели ошметки уникальной системы, позволявшей нашим машинам находиться в воздухе столько, сколько нужно... Видеть это было невыносимо больно.

...Первый доработанный ракетносек стоял на отдельной стоянке, облегченный на несколько сотен килограммов, вынутых из носовой части. Из-за этого центр тяжести сместился назад. Ночью выпал снег, и под его весом крылатая машина села на корму, опустившись на бетон соплами двигателей и задрал нос высоко в небо... Такой мы и увидели нашу "ласточку" наутро. Кто-то из механиков, рискуя жизнью, без страховки вскарабкался до кабины и сбросил длинный фал. К фалу привязали прочный топливный шланг; механик

перетянул его через самолет и скинул свободный конец вниз. Получилось что-то вроде огромной уздечки. За оба конца ее схватилось около двух десятков человек и на "раз, два - взяли" стали тянуть самолет к земле. С каждым кивком нос самолета опускался все ниже. В конце концов "кастрированного жеребца", как выразился один из техников, удалось обуздать. Командир полка был рядом. Когда все закончилось, он бросил, ни к кому не обращаясь: "Даже техника на дыбы становится!"

Вскоре были "оскоплены", то есть лишены системы дозаправки, все до единого самолеты полка. У летных экипажей появился жутковатый ритуал. Перед очередным полетом "за угол" (так называли Норвежский полуостров) наши пилоты и штурманы, не глядя друг другу в глаза, снаряжали свои табельные пистолеты для одного-единственного выстрела. Даже обойму прятали отдельно. Когда я, впервые увидев это, по наивности спросил зачем, командир экипажа ответил: "Если, не дай Бог, придется катапультироваться. В Баренцевом море дольше получаса никто не купается. За полчаса спасти никто не успеет. Зачем так долго мучиться?"

Летчики даже не допускали мысли, что можно не выполнить задание или отказаться от вылета. Даже если наверняка известно, что это будет полет в один конец, без надежды на возвращение. Хватило бы топлива до точки пуска ракеты, а там - все равно...

Таким и остался в памяти первый звонок, с которого начался развал Советской армии: задранный ввысь нос "оскопленного" ракетноносца и летчик, достающий обойму без одного патрона из рукоятки своего пистолета...

### **Нехорошо быть генералом**

В начале 90-х я учился в Военно-воздушной академии имени Жуковского. В кабинете, рассчитанном на 15 человек, занималось шесть адъюнктов. Больше желающих не было. И это - в едва ли не самом престижном военном вузе, где в адъюнктуру (аспирантуру, если переводить на гражданский язык) еще лет пять назад был непробиваемый конкурс из сплошных краснодипломников!

Работали мы не меньше, чем наши предшественники. Но уже с новой спецификой. К примеру, чтобы добыть деньги для проведения эксперимента, мы нанимались к торгашам разгружать фуры с сахаром или каким-нибудь ширпотребом. Всем было ясно, что никто не даст на нашу науку ни копейки... Но как хотелось думать, что все это временно, нужно просто подождать, потерпеть!

Мы не теряли чувства юмора. До колик хохотали над байкой об отлитых из чистого золота пуговицах полковников из Министерства обороны... Но сынки больших военных чинов - тех самых, из анекдотов! - учились здесь же, в академии. Они приезжали на занятия кто с папиным личным шофером, кто - на собственном мерсе... Из дорогих машин вылезала жующая жвачку новая военная элита, для которой заранее подготовлены теплые места и запрограммирован карьерный рост. Но и старая элита по мере сил адаптировалась к новой жизни.

Никогда не забуду сцену в приемной управления кадров ВВС. Там в ожидании вызова понуро сидел генерал. Перед ним на полу топорщилась бесформенная, непомерных габаритов сумка, источавшая запах копченой рыбы. Я в силу своей молодости и единственного просвета на погонах не рискнул присесть на пустующую скамейку напротив. Генерал, заметив это, кивнул: "Садись, капитан!" Ему явно недоставало собеседника. Скоро я узнал, что он служит где-то на Дальнем Востоке, командует дивизией. Дивизию эту разгоняют, и командир намерен перевестись поближе к столице. "Без смазки в кадрах делать нечего, - кивнул он на свой баул. - Как помажешь, так и поедешь!"

Наш разговор прервался, едва на пороге возник молодой старший лейтенант. В расстегнутой почти до пупа рубашке, без галстука. С массивной золотой печаткой на пальце. "А, вот и вы! - сказал он генералу. - Вижу, исправляетесь!" - стрельнул глазами в сторону сумки.

"Так точно! Вот, так сказать... Как вы, значит, просили!" - генерал резво вскочил с места. "Пойдемте", - царственно поманил пальчиком кадровик. Генерал с трудом оторвал свой деликатесный груз от пола и неуклюже засеменял за старлеем.

Сколько было таких генералов! Сколько появилось таких старлеев...

### **Улетающий род войск**

Хватит о грустном. Худые времена прошли, и, как нас пытаются заверить, наступили новые, хорошие. Хотя разницу порой уловить трудно. Наверное, если российские ВВС получают один бомбардировщик в год - это прогресс. Прежде не было и этого. Но для оснащения одного-единственного авиаполка такими темпами

понадобится не меньше 30 лет...

А может, военная авиация больше не нужна? Может, она умерла как класс, ушла в историю, как паровозы или дирижабли? Однако все так же регулярно проводятся авиасалоны в Ле-Бурже и Фарнборо, и там всякий раз предлагают что-нибудь новое в военной отрасли. В том числе и наши разработчики. Но - не для наших ВВС. Выходит, авиация нужна всем, кроме России. Почему? Вопрос без ответа.

У меня растет сын. Не знаю, пожелает ли он пойти по моим стопам, когда придет его пора выбирать себе специальность. Как когда-то мой отец, я не буду агитировать его. Пусть решает сам. Но, кажется, в авиации он служить уже не будет. Ввиду отсутствия последней.

В 1990 году мне посчастливилось поступить в адъюнктуру Рижского высшего военного авиационного инженерного училища имени Якова Алксниса. Началась другая жизнь, в корне отличавшаяся от привычного распорядка авиаполка. Был первый восторг по поводу интересной работы, были бессонные ночи, проведенные над толстыми умными книжками. Все, что творилось по другую сторону училищного забора - митинги, демонстрации, пикеты, - нас касалось мало. Вплоть до августа 1991 года.

### Как уничтожали Рижское училище

После путча быстро и безвозвратно решился вопрос с независимостью Латвии. Была сформирована Северо-Западная группа войск, и Рижское училище, наряду с прочими частями Советской армии в Прибалтике, оказалось за границей. В том, что оно не останется в Латвии, никто не сомневался. Вопрос стоял лишь - закроют или переведут. И если переведут, то куда. И разумеется, как скоро.

На одном из построений начальник училища генерал Таранин клятвенно заверил офицеров и курсантов, что он будет последним, кто покинет училище. Но вскоре состоялась встреча личного состава училища с представителем администрации президента Ельцина господином Степашиним. Высокий гость не смог толком ответить ни на один из заданных ему вопросов, и реакция собравшихся не заставила себя ждать. Послышались смешки, ехидные реплики. Сильно разозленный, Степашин покинул зал. Те, кто стоял поближе, слышали, как он выговаривал Таранину, что после такого приема можно даже не рассчитывать, что "эта бурса" будет куда-то переведена. Только расформирование.

Генералу скоро предложили подходящую должность, и он, вопреки своему заявлению, стал не последним, а одним из первых, кто бежал с тонущего корабля РВВАИУ. Началось массовое увольнение гражданских преподавателей, офицеры постоянного состава лихорадочно подыскивали места в России и Украине. Оставшиеся из всех сил старались сохранить дисциплину и порядок. Характерно: за день до последнего выпуска шли плановые учебные занятия, исправно несли службу караулы и наряды.

А потом началась эвакуация. Готовились эшелоны к отправке в Иркутск, Курган, Тамбов... Всем было ясно, что оборудование, установленное в классах, перевозке не подлежит. То, что еще с горем пополам работало, после разборки превращалось в груды хлама. Поэтому отношение к поставленной задаче было соответствующим. К примеру, на одной из кафедр стояли две разнотипные электронно-вычислительные машины. Заявка на них пришла из Иркутска. Машины разобрали и аккуратно сложили по блокам в разных классах. Затем помещений стало не хватать, блоки перетаскивали в общую кучу. Потом их переносили еще два или три, так что все перемешалось и понять, какой блок от какой машины, было уже невозможно: в заброшенной аудитории громоздилась гора железа, опутанная десятками метров кабелей. Отцы-командиры решили, что если сильно приспичит - в Иркутске разберутся. Но тут пришла вторая заявка, из Кургана. Начальник лаборатории, недолго думая, решил вопрос гениально: разделил кучу на две примерно равные части и сказал: "Это в Иркутск, а это - в Курган". Естественно, ни там ни там ничего собрать не удалось.

Для охраны эшелонов назначили офицерский наряд из числа слушателей факультета радиооборудования. Однако в первую же ночь офицеры, отправленные на железнодорожную станцию, перепились и повздорились с латвийской полицией. Инцидент замяли, а на станцию стали отправлять адъюнктов, как "самых сознательных". Ничего более бестолкового за всю свою службу припомнить не могу. Чтобы внешним видом не раздражать местных националистов, нам предписали явиться к месту несения службы в штатском. Для отдыха выделили будку от какого-то грузовика, где не то что прилечь, даже присесть толком было негде. А чтобы не было скучно, дали поручение - готовить швартовочную проволоку, которой привязывали к платформам автомобильную технику и прочее громоздкое имущество. Проволоку нужно было отжечь, чтобы она стала мягче, для этого привезли бочку с напалмом. Так и проходили эти караульные ночи - при свете напалмового костра... Естественно, к утру все мы были закопченные как черти и такие же злые. Эмоций добавляло то, как грузились вагоны. Ясно было, что к месту назначения прибудет лишь хлам. Так и получилось...

Рижское училище имело в своем распоряжении отличный учебный аэродром. Вывезти оттуда самолеты не представлялось возможным, поскольку независимая Латвия объявила все, что находится на ее территории, своей собственностью. Наши решили разобрать авиатехнику на металлолом и реализовать на месте. Самолеты порезали, двигатели разобрали, рассортировав детали по содержанию редких и цветных металлов. Насколько честно и бескорыстно проходила эта операция, судить трудно. Известно лишь, что некоторые оставшиеся в Латвии офицеры РВВАИУ не только смогли каким-то чудом избежать проблем с гражданством и знанием языка, но и оказались в числе преуспевающих бизнесменов.

### **Кадры решают все**

Рижских адъютантов приняла академия им. Н.Е.Жуковского. Вскоре нам пришлось решать вопрос дальнейшей службы: кандидаты наук ограничены в выборе места работы. НИИ ВВС переживали тяжелые времена, там и без нас военные ученые оказались перед выбором: либо увольняться и получать более-менее приличные деньги в совершенно далеких от науки отраслях, либо за униженно низкое жалование служить дальше - без жилья и перспектив, в постоянном ожидании, что очередной высокий указ закроет твой НИИ навсегда.

Никогда не забуду запустения, царившего в отделах Летно-исследовательского института имени Громова в Жуковском. В залах, где прежде трудились десятки специалистов, стояла гулкая пыльная тишина. Четыре пенсионера, самому молодому из которых было прилично за шестьдесят, уныло перебирали чертежи. Работы нет, денег нет...

"Молодой человек, мы с радостью предоставим вам любое оборудование из того, что осталось. Но для этого нужно, чтобы вы служили в Москве и у вас была московская прописка, иначе вы не сможете у нас работать". Тогда я познал всю полноту извращенного ленинского высказывания "Кадры решают все". Вопрос действительно уперся в отдел кадров. У меня не нашлось трех тысяч долларов, чтобы решить его положительно.

Относительно спокойным и стабильным местом было Иркутское высшее военное авиационно-инженерное училище. Из Москвы сюда никто не рвался, все пытались пробить себе место поближе к столице. Мне в этом отношении было проще: ИВВАИУ - моя альма-матер. Дожливым июньским днем 1994 года я получил проездные документы на поезд Москва - Иркутск. Девушка в строевом отделе академии посочувствовала: "Там же так холодно!" "Да что вы, - говорю, - тридцать градусов!" - "Боже мой, у нас четырнадцать, но все-таки плюс!"

### **Сибирский оплот ВВС**

Несмотря на относительную стабильность, в ИВВАИУ были те же проблемы с задержками зарплаты, с жильем и бытом, что и везде. "У начальника училища три проблемы: как удержать лейтенанта от увольнения, как удержать майора от развода с женой и как уволить полковника", - шутили местные острословы. Действительно, молодежь не хотела служить, в офицерских семьях нередко случались раздоры из-за отсутствия денег и жилья, а старшие офицеры, засидевшись на высоких местах, не торопились давать дорогу молодым.

Наборы курсантов год от года становились все хуже. Желающих иметь военную профессию резко поубавилось. В ряды абитуриентов пришло поколение, чьи школьные годы были омрачены забастовками учителей. Поступали ребята с признаками дистрофии от постоянного недоедания. Медкомиссия с ужасом выявляла наркоманов... Приходилось адаптироваться к этим новым явлениям, учиться бороться. К примеру, проводить с первокурсниками дополнительные занятия по русскому языку, физике и математике. При училище по инициативе полковника Владимира Федоровича Диденко открылся лицей, главной задачей которого была подготовка иркутских мальчишек к поступлению. За счет лицея удалось несколько поднять образовательный уровень абитуриентов, хотя радикально мало что изменилось.

Из-за кадровой неразберихи выпускники ИВВАИУ распределялись порой не по специальности, попадали в ракетные войска, в танковые(!). Естественно, что по прибытии к новому месту службы молодые лейтенанты в массовом порядке уходили из армии. Через год после выпуска в строю оставалось меньше половины выпускников. Фактически мы готовили резервистов. Неудивительно! Авиация не летала. В начале и середине 1990-х у Министерства обороны не было денег на топливо для самолетов. Главком ВВС бодро рапортовал: "В минувшем году не было ни одного летного происшествия!" Естественно, ведь полетов не было.

Несмотря ни на что, Иркутское училище под командованием генерала Александра Григорьевича Барсукова не просто выживало, но и расширялось. Вопреки всему строилось жилье для офицеров, начал работать ученый

совет. В принципе, то был благодатный момент для переманивания в Иркутск оставшихся не у дел военных ученых и преподавателей из Центральной России. Но командование этим шансом не воспользовалось. Сказалась местечковая самостоятельность - "мы сами вырастим свои научные кадры, варягов нам не надо".

### **Как я стал взяточником**

К тому времени у некоторых командиров проснулась деловая жилка. Должность курсового офицера, которая в прежние годы считалась самой непрестижной и тяжелой, обрела новую ценность. Молодые командиры, едва прослужив год, обзаводились автомобилями, а в дни курсантской полочки, не стесняясь, устраивали посиделки в ресторанах. В офицерскую моду вошли золотые печатки и цепочки.

С курсантов деньги собирали на различные хозяйственные нужды, а расходовали в зависимости от честности командиров и начальников. Иначе и быть не могло: по официальным каналам средства на ремонт казарм и общежитий не выделялись, однако командование требовало, чтобы ремонт был сделан.

Преподавательский состав долго держался в стороне от товарно-денежных отношений с курсантами, однако скоро обстоятельства заставили изменить позицию. Руководящие документы из Москвы требовали, чтобы вся документация оформлялась на компьютерах - но никто и не подумал выделить деньги на закупку оргтехники. Московские полковники и генералы прямо говорили: "У вас куча курсантов, а вы на безденежье жалуетесь!" Так скучная процедура передачи доек на сессии переродилась в откуп. А когда начался перевод на новые учебные программы и потребовалось переводить в электронный вид все лекции и прочую документацию, сломались даже самые упрямые преподаватели. Так, чтобы оформить дела только по одной учебной дисциплине, нам требовалось не менее тысячи листов бумаги (и соответственно расходные материалы для принтеров). Проигнорировать приказ невозможно, а приобретать это за свои деньги - значит, отобрать их у семьи. Не каждая семья способна оценить такой альтруизм главного кормильца. На "бартерные торги" пошли даже тройки: если курсант не хотел рисковать на сдаче экзамена, он при желании мог купить себе тройку за бумагу или чернила для принтера. Некоторые кафедры пошли дальше: преподавателям давали указание доек не жалеть. Двойка - ходовой товар...

Единственное, что как-то оправдывало такую деятельность, - ни копейки из полученных денег не пошло в преподавательский карман. Особо стойкие доценты - как правило, из числа отставных офицеров - так и не поддались на происки эпохи и принимали экзамены как положено. Но общей картины это не меняло и было скорее исключением, чем правилом.

Напомню, речь идет о второй половине 1990-х годов.

К этому времени окончательно встал на прикол учебный аэродром. Ни на одном самолете нельзя было запускать двигатели - кончился ресурс. От старости вышло из строя оборудование. "Илы", "Туполевы", "сушки" превратились в музейные экспонаты, пригодные, чтобы на их фоне провести День воздушного флота или День открытых дверей. Но совершенно негодные для обучения. Занятия ушли в теоретическую плоскость... Да что училище - оно даже в лучшие времена финансировалось и снабжалось по остаточному принципу. А теперь даже на войсковых стажировках курсанты чаще косили траву и подметали дорожки, чем обслуживали полеты. Полетов не было! Горько признавать, но прошло несколько выпусков авиационных инженеров, которые за время учебы ни разу не слышали, как работает авиационный двигатель!

### **Как уничтожали Ачинское училище**

В 1998 году прошло очередное сокращение авиации. Под нож пошли Ачинское и Пермское авиационно-технические училища. Подготовку техников поручили Иркутскому ВВАИУ. Нужно ли говорить, что специфика подготовки техников и инженеров, мягко говоря, сильно различается? Да, ИВВАИУ до 1975 года было техническим училищем и последний выпуск по средней программе сделало году в восемьдесят первом. Но после все оборудование, стенды и классы, ориентированные на подготовку авиатехников, были переоборудованы под формат высшей школы. Теперь учебно-материальную базу для техников предстояло создать заново, без особой надежды на то, что из Ачинска поступит что-либо стоящее: опыт приема рухляди от Рижского ВВАИУ в Иркутске уже был. Тем не менее в Ачинск была направлена команда офицеров по приему оборудования и литературы.

Ачинское ВАТУ располагалось в старинных казармах Сибирского стрелкового полка, оставшихся еще со времен Русско-японской войны. Идеальный порядок на территории, прямоугольные сугробы и четко марширующие строи курсантов - с первого взгляда ничто не говорило о том, что все это закончится через считанные месяцы. Однако внутри развал был виден невооруженным взглядом. Абсолютная безнадега

царила во всем. Преподаватели и инструкторы передавали нам свои разработки и делились опытом так, как если бы завтра им предстояло уйти в мир иной. Десятилетия работы, труд нескольких поколений вычеркивались из истории, на всем ставился жирный крест. Со слезами на глазах сотрудницы библиотеки паковали книги и учебные пособия. Прапорщики, трехэтажно матерясь, с остервенением крушили ставшие ненужными учебные стенды. Под нож пошел и учебный аэродром - гордость ВВС...

АВАТУ, бывшее надежнейшим поставщиком отлично подготовленных авиатехников, заканчивало свою историю под визг болгарок и шипение автогена. То, что нельзя было вывезти, разбирали на месте. Началось беспробудное пьянство - сотрудники кромсали списанные электронные блоки, сдавали цветмет, покупали водку и хлеб. Пили и снова резали, и снова сдавали... Препятствовать этому у командования не было никакой возможности, да и желания тоже. В Ачинске с точностью до мелочей повторилось все, что было в Риге, только гораздо грубее и страшнее. Это была агония.

Примерно через год та же участь постигла и Пермское ВАТУ. С этого момента в ВВС России не осталось ни одного специализированного учебного заведения, которое готовило бы техников. Последний оплот - Иркутское ВВАИУ - еще держится. Но сравнивать уровень подготовки авиатехников в нем с ачинским или пермским можно с трудом. Как, впрочем, и подготовку инженеров не сравнить с уровнем двадцатилетней давности. Лишь благодаря тому, что в последние годы в ИВВАИУ стала поступать хоть какая-то техника, дело сдвинулось с мертвой точки и курсанты помимо теоретических знаний могут получать и практический опыт.

### Про веру и надежду

Сейчас кажется, что лихие времена уходят в прошлое. Хочется верить что за громкими заявлениями о намерениях развивать отечественный авиапром и вооружать едва живые полки новыми самолетами последуют конкретные дела. Что оставшиеся учебные заведения ВВС получат поддержку, оснастятся современным оборудованием. И что служить в авиации станет так же престижно, как и прежде.

Да, хочется верить. Но опыт последних лет научил не верить, не бояться и не просить. Без эмоций встречать все, что приходит в жизнь, и провожать то, что уходит. Ни одного самолета или вертолета, разработанного после 1991 года, в России нет. То новое, что сейчас показывают на авиасалонах и чем так гордятся наши вожди, это с трудом доделанное старое, разработки 1970-1980-х годов. До момента, когда 20-летний ресурс последних, построенных еще при СССР, самолетов будет выбит окончательно, осталось три года. Дальше - либо полный крах, либо чудо, сопоставимое разве что с открытием электричества. А вера в чудо прошла вместе с детством...

По материалам сайта Avia.ru

Автор: Николай Тимофеев, Иркутск © Babr24.com АРМИЯ, ИРКУТСК 👁 9058 16.12.2008, 08:38 📌 455  
URL: <https://babr24.com/?ADE=49389> Bytes: 24963 / 24828 Версия для печати

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

*Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:*

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

*Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:*  
[irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Автор текста: **Николай Тимофеев, Иркутск.**

**НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:**

Телеграм: [@babr24\\_link\\_bot](https://t.me/babr24_link_bot)

Эл.почта: [newsbabr@gmail.com](mailto:newsbabr@gmail.com)

## **ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:**

---

эл.почта: [bratska.net.net@gmail.com](mailto:bratska.net.net@gmail.com)

## **КОНТАКТЫ**

---

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь  
Телеграм: [@bur24\\_link\\_bot](https://t.me/bur24_link_bot)  
эл.почта: [bur.babr@gmail.com](mailto:bur.babr@gmail.com)

Иркутск: Анастасия Суворова  
Телеграм: [@irk24\\_link\\_bot](https://t.me/irk24_link_bot)  
эл.почта: [irkbabr24@gmail.com](mailto:irkbabr24@gmail.com)

Красноярск: Ирина Манская  
Телеграм: [@kras24\\_link\\_bot](https://t.me/kras24_link_bot)  
эл.почта: [krasyar.babr@gmail.com](mailto:krasyar.babr@gmail.com)

Новосибирск: Алина Обская  
Телеграм: [@nsk24\\_link\\_bot](https://t.me/nsk24_link_bot)  
эл.почта: [nsk.babr@gmail.com](mailto:nsk.babr@gmail.com)

Томск: Николай Ушайкин  
Телеграм: [@tomsk24\\_link\\_bot](https://t.me/tomsk24_link_bot)  
эл.почта: [tomsk.babr@gmail.com](mailto:tomsk.babr@gmail.com)

[Прислать свою новость](#)

## **ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:**

---

Рекламная группа "Экватор"  
Телеграм: [@babrobot\\_bot](https://t.me/babrobot_bot)  
эл.почта: [equatoria@gmail.com](mailto:equatoria@gmail.com)

## **СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:**

---

эл.почта: [babrmarket@gmail.com](mailto:babrmarket@gmail.com)

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)