

УДК 94(47)»1917/1991»

Опалев Максим Николаевич

канд. ист. наук, доцент

Волжский политехнический институт (филиал)

ФГБОУ ВО «Волгоградский государственный

технический университет»

г. Волжский, Волгоградская область

Opalev Maksim Nikolaevich

Candidate of Historical Sciences, Associate Professor

Volzhsk Polytechnic Institute (branch

of Volgograd State Technical University)

Volzhsky, Volgograd region

DOI 10.31483/r-111022

**БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ КРАСНОЙ АРМИИ
НА ЛЕВОБЕРЕЖЬЕ ВОЛГИ В РАЙОНЕ СТАЛИНГРАДА В 1941–1943 ГГ.****COMBAT ACTIONS OF THE RED ARMY AVIATION ON THE LEFT
BANK OF THE VOLGA RIVER IN THE STALINGRAD AREA IN 1941–1943**

Аннотация: в статье рассмотрены малоизвестные факты воздушного сражения за Сталинград, в частности, базирование авиации СССР на восточном левобережье реки Волга, вопросы организации и тактики действий воздушных сил, испытание новых типов самолётов.

Ключевые слова: военная авиация, Вторая мировая война, сражение за Сталинград, аэродром, воздушный бой, истребительная авиация, личный состав, освоение техники, воздушная блокада.

Abstract: the article deals with little-known facts of the air battle for Stalingrad, in particular, basing of the USSR aviation on the eastern left bank of the Volga River, issues of organization and tactics of air forces, testing of new types of planes.

Keywords: military aviation, World War II, battle for Stalingrad, airfield, air battle, fighter aviation, personnel, mastering of equipment, air blockade.

1 ноября 1941 г. в 14.40 по местному времени группа немецких самолетов совершила первый налет на Сталинград, подвергнув бомбардировке городскую тепловую электростанцию СталГРЭС и поселок Бекетовка, расположенный в Кировском районе, возникла прямая угроза безопасности для работы промышленных предприятий города [10, с. 120].

Исходя из сложившегося угрожаемого положения, в районе Сталинграда, в том числе и в Заволжье с 6 ноября 1941 г. дислоцируется 102-я истребительная авиационная дивизия ПВО, предназначенная для дежурства и недопущения воздушных ударов по городу, речному порту, железнодорожному узлу и комплексу стратегических предприятий. По сути, формируется аэроузел, состоящий из аэродромов «СталГРЭС», «Гумрак», «Котельниково» и «Верхняя Ахтуба». На этих взлётных площадках по состоянию на 1 января 1942 г. было расквартировано 75 самолётов-истребителей сведенных в пять полков на И-15, И-16 и Як-1. Конкретно на аэродроме «Верхняя Ахтуба» было размещено 20 истребителей И-16 (на советском военном сленге «ишак», на германском «рата») 629-го истребительного авиаполка, из них к 5 января 1942 г. было 17 исправных машин [8]. Помимо учебы, ремонта техники, главной задачей этих пилотов являлось патрулирование неба над Сталинградом и окрестностями, в случае появления воздушных сил противника требовалось организовать их перехват и навязать им бой. Командовал полком майор Явтушенко Сергей Яковлевич, 1911 г.р., представленный за успешную организацию воздушных боёв и за воспитание лётных кадров к ордену «Боевого Красного Знамени», главным техником полка являлся инженер-капитан Петухов Иван Архипович, 1908 г.р., награжденный в 1942 г. орденом Красной Звезды.

В среднем, за январь части 629-го авиаполка совершали 30 вылетов на патрулирование в день, но воздушных боев и встреч с противником отчетные документы не отмечают [8]. Важнее была боевая учеба, сколачивание подразделений, так как пилот люфтваффе шел в бой имея не менее 100 часов практического налёта, а советский пилот в лучшем случае имел, попадая на фронт налёт в 20 часов [21, с. 107]. В полку проходил службу Попов Александр Романович, в то

время старший сержант 629-го авиаполка, совершивший 23 июля 1942 г. первый успешный воздушный таран вражеского бомбардировщика над задонской степью Калачёвского района в ходе Сталинградской битвы. После ранения и долгого лечения в госпитале впоследствии он стал известен как будущий герой освоения целины, Герой Социалистического Труда, организатор зернового производства в Сибири. По свидетельству А.Р. Попова аэродром располагался вблизи возводимой железной дороги «Владимировка-Паромная-Сталинград», северо-восточнее села. Никаких капитальных сооружений, кроме землянки для техников на поле не было. Самолёты стояли под открытым небом, и пилоты вместе с техниками меняли моторы, ремонтировали шасси и заряжали пулеметы и пушки. При этом техники укрывались от ледяного ветра в скирдах соломы на границе поля [14, с. 84–100].

Зима 1941–1942 гг. была холоднее обычного, с частыми метелями и морозами около минус тридцати градусов. Пилотов привозили из села, (где было оборудовано общежитие-казарма) на автобусе, в автобусе и проходили политинформации, совещания, разборы полётов. В связи с заносами И-16 стали взлетать и садиться на лыжах, что привело к уменьшению скорости в полете ещё на 50 км/час. Поэтому инженер полка приспособил к тракторам для трамбовки снега уголки из железнодорожных рельс, что позволило возобновить полёты и посадку на колёса, а не на лыжи [14, с. 88.].

В ночь с 21 на 22 апреля 1942 г. происходит оживление немецкой авиации в небе над Сталинградом и массовые полёты самолётов-разведчиков над Волжской речной коммуникацией. Германские бомбардировщики, прорвавшиеся к Тракторному заводу, сбросили десятки бомб на цеха и заводской посёлок, было разрушено и сожжено 10 зданий, погибли 14 человек и 70 были ранены [8]. После этого удара происходит усиление сил ПВО, образуется Сталинградский корпусный район ПВО с отведением новых аэродромов, в том числе и за Волгой.

Особое внимание руководство страны придавало созданию инфраструктуры для базирования ВВС Красной Армии в Сталинградской области.

Строительство оперативных аэродромов осуществлялось Управлением Аэродромного Строительства (УАС) НКВД по Сталинградской области [19].

В Среднеахтубинском районе аэродром располагался в двух километрах от центра села Средняя Ахтуба. Площадка представляла собой прямоугольник размером 1400 на 1700 метров площадью 242 га. Подходы к летному полю с двух сторон открытые, с западной стороны на расстоянии 150 метров проходила грейдерная дорога с телефонной линией связи, с северной стороны на расстоянии 600 метров – железная дорога с телеграфной линией Сталинград – Владимировка [2].

Сталинградская область в 1942 году стала территорией военных действий. Приближение линии фронта к территории Нижнего Поволжья объясняет резкое увеличение строительной программы под Сталинградом, особенно по оперативным аэродромам, которые предназначались для базирования фронтовой авиации [9, с. 138.].

В первых числах августа на ряде строившихся аэродромов основные работы были завершены, и большинство частей 8-й воздушной армии совершили перелет на заволжские аэродромы [7, с. 42.].

Первая воздушная победа над гитлеровскими асами в небе Заволжья была одержана пилотами 2-го истребительного авиаполка 102-й авиадивизии ПВО 20 августа 1942 г. Прикрывая Тракторный завод и заводской аэродром на правом берегу в 6–45 четверка Як-1 успешно атаковала два истребителя Me-109 и сбила их, один «Мессершмитт» упал на аэродром Верхняя Ахтуба, его летчик приземлился на парашюте и при попытке захвата в плен покончил жизнь самоубийством, другой немецкий истребитель упал у села Среднее Погромное при этом пилот погиб [8].

Начиная с 25 августа 1942 г. немецкие бомбардировщики наносят удары по левобережью, в первую очередь по с. Верхней Ахтубе (Безродному). Сельчане стали покидать дома и уходить в степи, где некоторое время жили в землянках. Позже, в октябре 1942 г. была образована 25-километровая зона с запретом проживания в ней гражданского населения (за исключением лиц, занятых на обслуживании нужд вооруженных сил и проверенных контрразведкой). В зону

отселения вошли села Верхняя Ахтуба, Красная Слобода, множество мелких поселков и хуторов, занятых теперь под нужды фронта.

Начиная с первых чисел сентября и вплоть до середины октября над аэродромами Верхняя и Средняя Ахтуба регулярно дежурили истребители Ме-109, не позволявшие советским самолётам вылетать на защиту Сталинграда и волжских переправ [8].

Дни 23–31 августа 1942 г. были особенно драматичными для 8-й воздушной армии и всех сил ПВО. Авиация противника силами 4-го воздушного флота люфтваффе с небольшими перерывами наносила массированные бомбовые удары по Сталинграду [8], где были зарегистрированы около 2000 самолетоналетов. Бомбардировщики Ю-88 и Ю-87 под прикрытием истребителей Ме-109 появлялись эшелонами через 15–20 минут. Каждый эшелон состоял из нескольких групп самолетов, по 10–25 бомбардировщиков и 12 истребителей. Самолеты противника ожесточенными бомбардировками беспощадно разрушали жилые здания, школы, больницы, музеи, театры, пытаясь, смести с лица земли Сталинград. Согласно донесениям штаба МПВО в период с 23 по 30 августа 1942 г. погибло свыше 900 жителей [20, с. 130].

8-я Воздушная армия, имея в своем боевом составе 260 истребителей (около 100 из них были неисправны), совместно со 102-й истребительной авиационной дивизией противовоздушной обороны отражала массированные налеты авиации противника. За день 23 августа 1942 г. было проведено свыше 25 групповых воздушных боев и совместно с зенитной артиллерией сбито по данным, приводимым в советской исторической литературе 120 вражеских самолетов. Согласно рассекреченному отчету 102-й истребительной авиадивизии Сталинградского корпусного района ПВО в этот день её пилотами было проведено 9 групповых воздушных боёв, одержано 29 побед ценой потери 10 своих самолетов [8]. Согласно немецкой статистике, возможно неполной, над Сталинградом было сбито лишь три бомбардировщика и несколько машин получили повреждения [10, с. 288].

Перебазируясь на аэродромы в Заволжье, части 8-й Воздушной армии принимали меры, по их защите от нападения с воздуха. Было приказано размещать

на каждом аэродроме не более 20–30 самолетов, и лишь при особенно надежной маскировке допускалось расположение на одном аэродроме до 40 машин. На взлетно-посадочных полосах выкапывались в земле и тщательно маскировались заградительные сооружения для укрытия самолетов [7, с. 82].

Была упорядочена организация полетов в районе аэродромной сети 8-й Воздушной армии. Район Верхнее Погромное, Верхняя Ахтуба и Ленинск объявлялся зоной истребления воздушного противника [16] с постоянным патрулированием в нем истребителей воздушной армии [7, с. 83]. Генерал Т.Т. Хрюкин решает создать группу летчиков специального назначения. В ее состав должны войти наиболее опытные летчики-истребители. Базироваться группа должна была на секретном, хорошо замаскированном аэродроме и из засады вылетать на перехват вражеских самолетов, направлявшихся в Заволжье. После получения этих указаний стала широко внедряться практика уничтожения бомбардировщиков противника из засад, устраивавшихся истребителями на наиболее вероятных направлениях их полетов [12, с. 34–36].

Несмотря на опаснейшую обстановку господства противника в воздухе и невозможность каких-либо организованных действий для советских истребителей, 8-я воздушная армия испытывает новые самолёты, например, истребители Лавочкина, Ла-5. Ла-5 поступили на вооружение ряда истребительных авиаполков 8-й Воздушной армии, в частности в 240-й полк, где служил майор Николай Васильевич Тимченко. 27 августа части 8-й воздушной армии, в частности 240-й истребительный авиаполк участвовали в отражении вражеских бомбардировок на левом берегу Волги. В этот день, в неравном бою с двумя немецкими истребителями в небе над селом Безродным, Тимченко Н.В. погиб, и был захоронен в общей братской могиле у школы. Всего в этот день за шесть часов воздушных боев было потеряно 19 новых истребителей [11, с. 31–32].

Имелись и небоевые потери новых самолетов, так 31 августа 1942 г. в ходе возвращения с боевого задания пилот 297-го полка на поле «Верхняя Ахтуба» сержант Киреев при посадке зацепил зенитно-пулемётное гнездо, погнул винт и повредил плоскости своего «Лавочкина». В итоге, решением командования 8-й

воздушной и майора ГБ начальника особого отдела НКВД Киреев и ещё один пилот старшина Елисеев (также разбивший свой новый истребитель) были отправлены в штрафную эскадрилью [22]. В состав Восьмой воздушной армии за август и первую половину сентября 1942 г. с тыловых предприятий поступило более 800 только истребителей и тем не менее, драться с врагом на равных, не говоря уже о господстве в воздухе, не удавалось [17].

Недостаточная подготовка к воздушным боям, высокий уровень боевых и небоевых потерь, непрерывные требования наземных войск об организации эффективной противовоздушной обороны Сталинграда и волжских переправ побудили командующего Восьмой воздушной генерала Т.Т. Хрюкина издать 13 сентября 1942 г. приказ №90, который по беспощадному тону изложения можно считать «воздушным приказом №227».

Командарм-8 приказал отойти от оборонительной тактики к наступательной, истребителям разрешалась «свободная охота», а не пассивное патрулирование поля боя, эти требования по сути, предвосхитили правила, сформулированные весной будущего, 1943 г. будущим асом-истребителем А.И. Покрышкиным («Высота – скорость – манёвр – огонь»). В итоге, медленно, но верно советские летчики действовали всё более успешно и слажено, добивались все более результативных вылетов с меньшими, чем у противника жертвами, хотя массированные удары по военным объектам в заволжской степи продолжались до первой половины ноября 1942 г. Так, в ходе серии вражеских налетов на село Средняя Ахтуба с 4 по 10 ноября 1942 г. с целью заблокировать аэродром и воспрепятствовать движению советских войск было разрушено, сожжено свыше полусотни жилых домов общим объёмом 20169 кубометра, райцентру причинены ощутимые людские потери [1].

Нехватка истребителей и привлечение части зенитной артиллерии для борьбы с танками противника вынудили командование воздушной армии использовать для перехвата бомбардировщиков противника самолеты-штурмовики Ил-2. Это неожиданное решение оправдало себя. Задача по перехвату бомбардировщиков противника была поставлена сначала 226-й, а затем 206-й

штурмовым авиационным дивизиям. 11 октября командир 505-го штурмового полка майор Л.К. Чумаченко заметил в воздухе 12 Ю-88, державших курс на станцию Эльтон. Прекратив учебные полеты, Чумаченко с одним из обучаемых набрал высоту 3000 м и прицельным огнем сбил один «Юнкерс». Бомбардировщик приземлился недалеко от аэродрома, а его экипаж был взят в плен подразделением роты связи [10, с. 365–366].

Бомбардировочная и штурмовая авиация 226-й, 206-й штурмовой, 270-й бомбардировочной и 272-й ночной бомбардировочной дивизий действовала с аэродромов «Демидов», «Средняя Ахтуба», «Капустин Яр», «Эльтон», «Новоникольское» преимущественно ночью. Атаковались прежде всего передовые позиции врага в Сталинграде, которые вычислялись и указывались светом костров, зажигаемых красноармейцами на своем переднем крае в момент налёта, сигналами из ракетниц, залпами гвардейских миномётов с левого берега, качающимися наклонёнными лучами прожекторов и электрострелами в районе села Верхняя Ахтуба направлением на заводы «Баррикады» и «Красный Октябрь» [3; 4; 13].

В результативности атак по эшелонам и складам нацистских войск по железнодорожной ветке «Лихая-Чир». Кроме того, авианалетам подвергались также расположенные в районе выгрузки вражеских поездов населенные пункты, нарушалась проводная связь, зажигалась сухая трава в степи. При этом, частями 8-й Воздушной широко применялись ампулы с огнесмесью КС, зажигательные бомбы ЗАБ-250 и ЗАБ-100. Приказом по армии практика ночного массового применения зажигательных средств всемерно поощрялась, а командир 272-й авиадивизии и начальники химической службы 272-й и 270-й дивизий получают благодарность командарма-8 [18].

Принятые меры по усовершенствованию боевой работы авиации всех типов не могли не принести результатов. С переходом Красной Армии в контрнаступление, потери авиации противника увеличились и составили согласно армейской справке штаба 8-й Воздушной армии 89 машин в 80 воздушных боях, ценой потери 65 своих самолётов в период с 20 по 30 ноября 1942 г. [24].

Согласно приказу №113/ОП командованием 8-й Воздушной организуется воздушная блокада над окруженными 22 дивизиями 6-й полевой и части 4-й танковой дивизии вермахта в Сталинграде. Истребителям дается задача уничтожать идущие на посадку транспортные немецкие самолеты Ю-52 и Хе-111, связывать боем прикрывавшие их Ме-109, при этом надежно прикрывать с воздуха наступающие части Красной Армии стремящиеся создать «внешний фронт» окружения, отражать деблокирующие контрудары врага, которые вскоре последовали из района станции Котельниково [5].

После уничтожения наступающими танкистами 24-го корпуса генерал-лейтенанта Василия Михайловича Баданова аэродрома подскока и баз в станице Тащинской (в нынешней Ростовской области) расстояние для подвоза ресурсов в сталинградский котёл и вывоза раненых для люфтваффе удлинилось [6].

В ходе реализации этой и других мер, а также наземного наступления Красной Армии по уничтожению окруженного врага в Сталинграде (операция «Кольцо») снабжение окруженных гитлеровцев было прервано. 23 января 1943 г. из котла было отправлено несколько последних грузовых самолетов с ранеными и почтой, при этом часть машин(в том числе с международных авиалиний третьего рейха) было потеряно с пассажирами не только в ходе атак русских истребителей и зенитного огня, но и в результате ошибок пилотирования и экстремальных зимних метеоусловий [23, с. 320].

С 24 ноября 1942 г. по 3 февраля 1943 г. самолеты 1-го авиационного командования рейха выполнили 4872 вылета, доставив 8250 тонн различных грузов, по воздуху было эвакуировано около 30 тыс. человек, что составило 11% численного состава группировки, окруженной в Сталинграде. При этом боевые и небоевые потери Люфтваффе составили 488 самолетов, в том числе: 266 Ю-52, 165 Хе-11, 42 Ю-89, 9 – Фв-200, 5 Хе-177 и один четырехмоторный Ю-290. Погибли, пропали без вести и попали в плен свыше 1100 квалифицированных специалистов. С учетом машин, уничтоженных на земле, Германия лишилась около 800 воздушных транспортников. К этому количеству следует добавить еще 189 бомбардировщиков и свыше 200 истребителей [10, с. 401–402].

Всего за время Сталинградской битвы полки 8-й воздушной армии участвовали в 1187 учтенных воздушных боях, сбили более 1850 немецких самолетов, из них 470 – уничтожили на земле. Потери самой армии составили около 1400 самолетов и 1116 летчиков, из них 1036 человек погибли в боях или не вернулись с боевых заданий. Все летчики и техники армии были награждены орденами и медалями, 25 летчиков стали Героями Советского Союза. 5 дивизий и 15 полков получили наименование гвардейских. Кроме того, гвардейские знамена получили еще 17 полков, входивших в состав 8-й воздушной в разные периоды Сталинградской битвы. 1 авиакорпус, 3 дивизии и 8 полков получили почетное наименование «Сталинградских» [12, с. 41].

Список литературы

1. Акт №49 исполкома Среднеахтубинского районного совета о материальном ущербе от вражеских авианалетов 5–11 ноября 1942 г. 20.06.1942 г. // Государственный архив Волгоградской области (ГУ ГАВО). – Ф. 6088. – Оп. 1. – Д. 754. – Л. 9–17.

2. Акт отвода площадки для оперативного аэродрома в селе Средняя Ахтуба, 26 марта 1942 года // ГУ ГАВО. – Ф. 2358. – Оп. 2. – Д. 9. – Л. 11.

3. Боевое распоряжение штаба 8 ВА №276/ОП. 01.11.1942 г. // Центральный архив министерства обороны РФ (ЦАМО). – Ф. 346. – Оп. 0005755. – Д. 0017. – Л. 135.

4. Боевое распоряжение штаба 8 ВА №281/ОП. 04.11.1942 г. // ЦАМО. – Ф. 346. – Оп. 0005755. – Д. 0017. – Л. 162.

5. Боевой приказ штаба 8 ВА №113/ОП. 01.12.1942 г. // ЦАМО. – Ф. 346. – Оп. 0005755. – Д. 0012. – Л. 1–3.

6. Боевой приказ штаба 8 ВА №122/ОП. 29.12.1942 г. // ЦАМО. – Ф. 346. – Оп. 0005755. – Д. 0012. – Л. 76–80.

7. Губин Б.А. Восьмая воздушная. Военно-исторический очерк боевого пути 8-й воздушной армии в годы Великой Отечественной войны / Б.А. Губин, В.Д. Киселев. – М.: Воениздат, 1980. – 236 с.

8. Журнал боевых действий 102-й истребительной авиационной дивизии Сталинградского корпусного района за 1942 г. // ЦАМО. – Ф. 20014. – Оп. 1. – Д. 17. – Л. 2, 9–10, 30, 94, 98–102, 106.

9. Захарченко А.В. Аэродромное строительство НКВД СССР в Поволжье накануне и в годы Великой Отечественной войны (1941–1943) // Известия Самарского научного центра Российской академии наук. – 2011. – Т. 13. №3. – С. 137–147. – EDN NXKHAV

10. Зефирова М.В. Свастика над Волгой. Люфтваффе против сталинской ПВО / М.В. Зефирова, Д.М. Дегтёв, Н.Н. Баженов. – М.: АСТ; Хранитель, 2007. – 645 с.

11. История самолёта Ла-5 // История самолёта. Периодическое научно-популярное издание для членов военно-исторических клубов / ред.-сост. С.В. Иванов. – 2006. – №1. – С. 31–32.

12. Командарм крылатых: генерал-полковник авиации Т.Т. Хрюкин / авт.-сост. В.С. Петров. – Волгоград: Издатель, 2002. – 63 с.

13. План осенне-зимнего базирования частей 8 ВА.08.10.1942 г. // ЦАМО. – Ф. 346. – Оп. 0005755. – Д. 0011. – Л. 360–362.

14. Попов А. В небе Сталинграда / А. Попов // Слово солдата: воспоминания / сост. Н.П. Жданов. – М.: Патриот, 1990. – С. 84, 88, 99, 100.

15. Постановление бюро Сталинградского Обкома ВКП (б) и исполкома Облсовета депутатов трудящихся «О дополнительном строительстве взлетно-посадочных полос в Сталинградской области» от 24 сентября 1942 года // ГУ ГАВО – Ф. Р. 2115. – Оп. 3. – Д. 26. – Л. 169.

16. Приказ 8 ВА №0140 «О запрещении полётов без прикрытия, установлении зоны истребления и применения аэродромного манёвра» 29.08.1942 г. // ЦАМО. – Ф. 220. – Оп. 220. – Д. 3. – Л. 37.

17. Приказ 8 ВА №090/ОП «О недочетах в воздушных боях с немцами и мероприятиях по их изжитию» 13.09.1942 г. // ЦАМО. Ф. 346. – Оп. 0005755. – Д. 0010. – Л. 389.

18. Приказ 8 ВА №060 «О применении зажигательных средств» 23.11.1942 г. // ЦАМО. – Ф. 20065 – Оп. 0000001. – Д. 0003. – Л. 11.

19. Решение Исполкома Сталинградского облсовета депутатов трудящихся и бюро обкома ВКП (б) №157/оп-110 рс от 26 марта 1942 года // ГУ ГАВО. – Ф. 2115. – Оп. 3. – Д. 25. – Л. 179.

20. Самсонов А.М. Сталинградская битва / А.М. Самсонов; АН СССР, Отделение истории. – 4-е изд., испр. и доп. – М.: Наука, 1989. – 627 с.

21. Смирнов А. Боевая работа советской и немецкой авиации в Великой Отечественной войне / А. Смирнов. – М.: АСТ; Транзиткнига, 2006. – 575 с. EDN QPCODT

22. Специальное сообщение №1503/с «О недочетах в боевой работе авиационных частей 8 ВА». 05.09.1942 г. // ЦАМО. – Ф. 346. – Оп. 0005755. – Д. 0004. – Л. 68–69.

23. Спик М. Асы союзников / М. Спик; пер. с англ. А.А. Жеребилова. – Смоленск: Русич, 2000. – 457 с.

24. Справка о потерях ВВС противника и боевых потерях 8 ВА. 01.12.1942 г. // ЦАМО. – Ф. 346. – Оп. 0005755. – Д. 0020. – Л. 141.

Автор:

Опалев Максим Николаевич – кандидат исторических наук, доцент кафедры «Социально-гуманитарные дисциплины» Волжского политехнического института (филиала) Волгоградского государственного технического университета, г. Волжский (Россия), e-mail: *opalev-erz@mail.ru*;

Author:

Opalev Maxim Nikolaevich – Associate Professor, Department of «Social and Humanitarian Disciplines», Volzhsky Polytechnic Institute (branch) of Volgograd State Technical University, Volzhsky (Russia).