

День за днем, и всю войну

Масякин Василий Александрович

Родился: 27 ноября 1918 (день возможно неточен), Зеленый Дубок

Скончался: 22 сентября 1988, Мценск

Сведения о Василии Александровиче дают его автобиография, написанная в 1958 г., и имеющиеся наградные листы в приказах о награждении медалью „За боевые заслуги“ в 1943 году и орденом Красной Звезды в 1945 году¹.

В документах фамилия В. А. прописана через о. Это вызвано тем, что написание крестьянских фамилий до 1920-х гг. часто было неустойчивым, в том числе в случае с **Масякины/Мосякины**.



В 1935 г. В. А. получает семиклассное образование в Парамоновской „неполной сельской школе“. В 1936 г. отправляется в Москву, где работает механиком, оканчивает курсы механизаторов и до 1939 г. занимается в аэроклубе Ленинградского района, куда его направил райком комсомола и совет Осоавиахима. До призыва в 1939 г. в армию работает на авиазаводе № 39 кладовщиком.

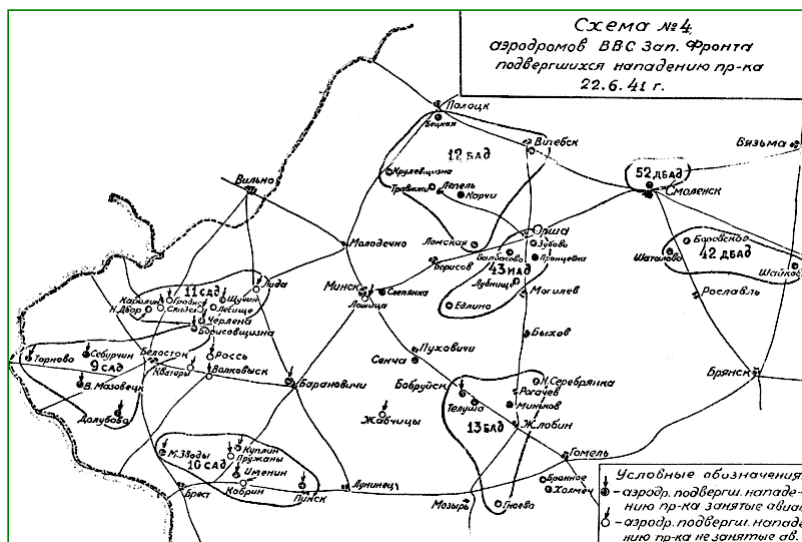
Московский авиационный завод № 39 имени В. Р. Менжинского был хорошо известен в своей отрасли². Будучи эвакуирован в октябре 1941 г., и объединен с заводом № 125, он даст начало будущему Иркутскому авиационному заводу, составившему в начале 2000-х гг. производственную опору корпорации „Иркут“³. Часть эвакуированного оборудования и сотрудников усилила авиазавод № 99 в Улан-Удэ (в начале 2000-х гг. —

Улан-Удэнский авиационный завод⁴. В 30-х гг. в КБ на базе завода им. Менжинского под руководством Н. Н. Поликарпова и при участии летчика-испытателя В. П. Чкалова, были разработаны истребители И-15 и его модификация И-153, находившиеся на вооружении 160 иап, — с которым В. А. встретит войну в 1941 г. Среди других конструкторов КБ при заводе были также Ильюшин, Яковлев и другие.

Будучи призван 29 июля 1939 г. в армию⁵, направляется в Серпуховскую авиатехшколу. Сдав экзамены, временно возвращается на завод, а с ноября 1939 г. по октябрь 1940 учится на младшего воентехника⁶. Двухгодичный курс в это время был сокращен до ускоренного одногодичного в связи с подготовкой страны к полагавшейся неизбежной войне.

После обучения, согласно приказу НКО № 05118 с 5.11.1940, В. А. служит в 160 иап 43 иад Западного военного округа на аэродроме

Болбасово⁸ под Оршей. Там его 22 июня 1941 г. застала война, которую он пройдет всю до ее последнего дня. В. А. прослужит техником по ремонту самолетов и подготовке к боевым вылетам. Он не будет участвовать непосредственно в боестолкновениях, и сможет пройти войну без боевых ранений, однако он будет разделять с бойцами все тяготы фронтовой жизни. Фронтовые аэродромы, где он работал, подвергались атакам немецкой авиации, а напряженность работы была сверх всякой меры⁹.



2011

Расположение 43 иад (контур в центре) и аэродром Болбасово к началу войны.⁷

“ На 22 июня 1941 ([160 иап]) года базируется на аэродромах Болбасово и Пронгеевка (Белоруссия). На вооружении полка состояли истребители И-15 и И-153 в количестве 66 самолётов, из них 5 неисправных, полк располагал 72 лётчиками¹⁰.

Днём 22 июня 1941 года вступил в бои, прикрывая Минск¹¹. За первые несколько дней боёв над Минском полк отчитался о более чем 20 сбитых немецких самолётов. В конце июня 1941 года полк перелетел на аэродромы Могилёвского аэроузла. Уже с июля 1941 года начал принимать на вооружение самолёты ЛаГГ-3, и с боями отступал на восток.

В начале августа 1941 года полк, потерявший в небе Белоруссии и Смоленска всю материальную часть, отправлен на переформирование в Рыбинск. Всего за начало войны полк отчитался о 1683 самолёто-вылетах и 27 сбитых самолетах противника.

— **160-й истребительный авиационный полк**¹²

Согласно автобиографии В. А., в Рыбинск полк направляется в июле, и поступает в состав 14 зап¹³ „на переучивание на новую технику“. С этим перебазированием связан характерный бытовой эпизод. Когда полк убывает, В. А. с товарищем оставляют „грузить матчасть“ и догонять. Однако летчик, перевозивший матчасть, категорически отказался брать на борт людей, сославшись уже имевшийся перегруз. Пришлось в неразберихе отступающей своей армии, на фоне стремительно наступающей немецкой, догонять полк своим ходом. Пройдя через испытания войны, В. А., тем не менее, помнил этот случай, оставивший, глубокое впечатление резким разворотом обстоятельств, когда в момент высочайшего накала обстановки, внезапно, что называется, *что хочешь, то и делай*.



Типы самолетов, которые обслуживал В. А. Масыкин.¹⁴

Рыбинск уже до войны был крупным центром моторостроения. Так, здесь в ОКБ под руководством В. Я. Климова были разработаны двигатели, в частности, для истребителей Як-1, Як-3, ЛаГГ-3. „Переобучение“ в Рыбинске в августе 1941 г. связано, вероятно, с обслуживанием ЛаГГ-3¹⁵; там же, в Рыбинске, формируется 520 иап, куда направляется В. А.¹⁶, и про который имеются такие сведения:

“ ([520 иап]) формировался с августа 1941 года в Рыбинске. На вооружение полка поступили самолёты ЛаГГ-3.

26.09.1941 Одержана первая известная воздушная победа полка в Отечественной войне: ст. политрук Елисеев Ф. Д., пилотируя ЛаГГ-3, в воздушном бою в р-не г. Любань сбил немецкий истребитель Me-109.

С 22 сентября 1941 года действует в составе 3-й авиагруппы над Волховом, Будогощью, Тихвином, Киришами в ходе оборонительной и наступательной операций, поддерживал войска 2-й ударной армии в Любанской операции.

— 520-й истребительный авиационный полк¹⁷

В воспоминаниях В. А. сообщает, что 520 иап после формирования направляется на Волховский фронт под Ленинград, где пробудет с сентября 1941 по апрель 1942. Далее:

“ С мая 1942 года с 520 ИАП находился в 16 ЗАП г. Аткарск на переучивание на новую авиатехнику¹⁸ и 5 сентября 1943 года выбыл с полком на Сталинградский фронт, потом на Донской фронт. По окончании Сталинградской группировки 520 полк был переименован в 56 гвардейский Алтуховский истребительный полк 283 ИАД, с которым был направлен на Центральный фронт в г. Курск. После Центрального фронта в 56-м гвардейском ИАП переходил в состав 1-го Белорусского фронта, где прослужил до октября 1944 года на должности авиамеханика самолета и авиатехника самолета. В 1942 г. в марте месяце было присвоено звание техник-лейтенант. В 1944 в октябре месяце из 56 гвардейского ИАП был переведен на должность техника звена в 116 гвардейский ИАП 283 ИАД, с которым также находился в действующей армии при 1-м Белорусском фронте до окончания Великой Отечественной войны 9 мая 1945 года. После окончания войны находился с 116 г. ИАП в Германии в группе оккупационных войск.

— Автобиография

Переобучение под г. Аткарском связано, вероятно, с подготовкой к обслуживанию истребителей Як-1, которыми полк будет укомплектован до перехода в сентябре 1944 г. на Як-3.

Несколько более подробные сведения о подготовке полка к Сталинградской битве и участии в ней¹⁹:

“ В середине апреля 1942 года выведен в резерв на переформирование и переобучение, получил самолёты Як-1, в том числе облегчённые, с улучшенными скоростными характеристиками. [...]

В первые дни сентября 1942 года перелетел под Камышин, где базируется на аэродроме Вихлянцево²⁰ в ходе боёв под Сталинградом.

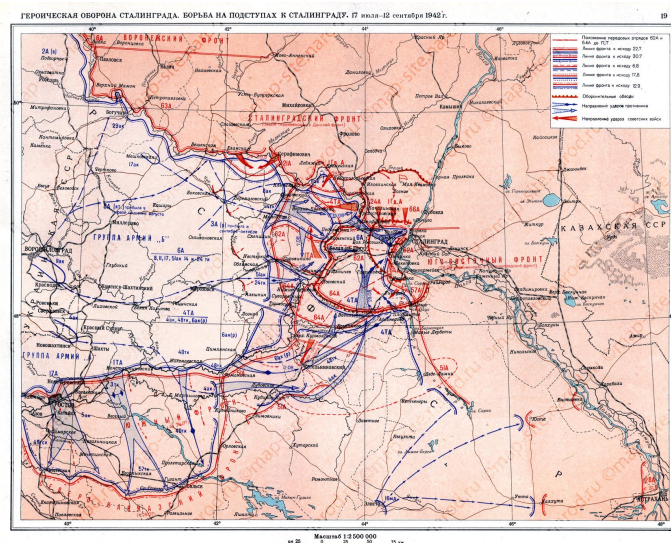
В ходе обороны Сталинграда и последующей операции по окружению войск противника действует непосредственно над городом и в окрестностях. Так, 20 октября 1942 года прикрывает наземные войска в районе Балки Конной, Ерзовки 30 ноября 1942 года в районе Гумрака сбивает несколько Ju 52, посредством которых осуществлялось снабжение окружённой 6-й армии, 12 декабря 1942 года в районе Большой Россошки, где имелся крупный аэродром противника, также действует по конвою транспортников.[...]

За период Сталинградской битвы лётчики полка провели 125 воздушных боев и отчитались о сбитых 95 самолётах и 15 самолётах, уничтоженных на аэродромах.

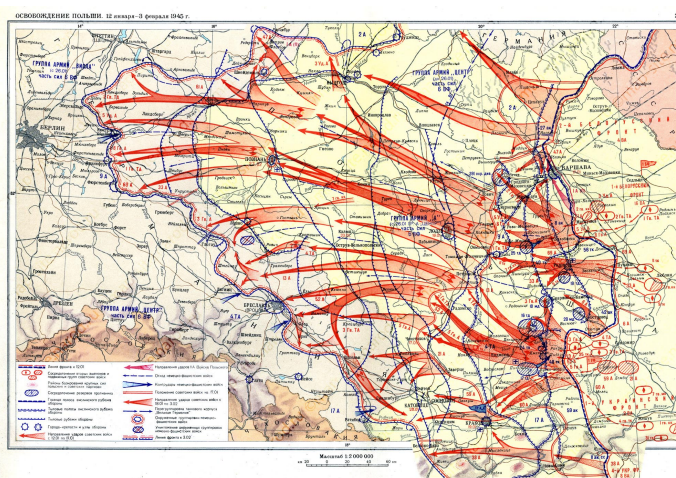
— 520-й истребительный авиационный полк

Хотя сведений об этом нет, но не исключено, что при размещении полка перед Курской битвой в Орловской области произошло еще одно переобучение, на этот раз обслуживанию Як-3.

Переименование в 520 иап в 56 гиап осуществлено на основе Приказа НКО СССР № 63 от 08.02.1943 г. С августа — сентября 1942 г. и до конца войны 520 иап → 56 гиап²¹ и 523 иап → 116 гиап входят в состав 283 иад, которая будет осуществлять боевые действия в составе 16-й ВА (с временными выводами дивизии в Резерв ВГК и переподчинением интересам других армий). Полное название 116 гиап (в составе все той же 283 иад) к концу войны будет: „116-й гвардейский истребительный Радомский Краснознаменный авиационный полк“.



Карта обороны Сталинграда. Камышин (аэродром Вихлянцево не указан) вверх по Волге в 180 км. от Сталинграда.



Висло-Одерская наступательная операция 12 января—3 февраля 1945 г., в ходе которой был освобожден г. Радом.

Личный боевой путь В. А. по наградным документам выглядит так:

- С 22.6.41 по 3.7.42 — Западный фронт.
- С 3.7.42 по 11.4.42²² — Волховский фронт.
- С 5.9.42 по 22.2.43 — Сталинградский фронт.
- С 22.2.43 по 20.10.43 — Центральный фронт.
- С 20.10.43 по конец войны — Белорусский — 1-й Белорусский фронт.

В октябре 1942 г. (на Сталинградском фронте) В. А. вступает в ВКП(б). Принимала парторганизация 520-го иап при политотделе 283-й иад.

О боевом пути 283 иад сообщается так:

“ [...] входила в состав 16 ВА Сталинградского фронта.

При проведении Бобруйской наступательной операции с 24.06.44 г. содействовала 65-й и 28-й армиям в наступлении у Паричей.

29.06.44 г. летному составу приказом Верховного Главнокомандующего была объявлена благодарность за отличия в боях за Бобруйск — мощный опорный пункт обороны немцев.

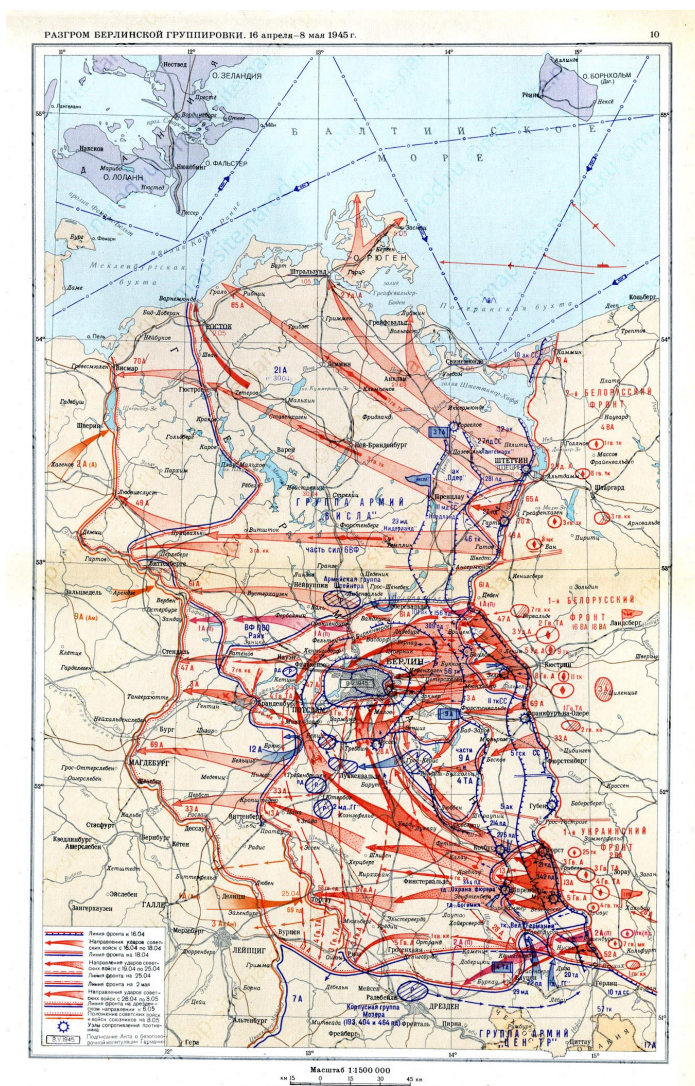
В течение 01 – 04.06.44 г. дивизия продолжала действовать в интересах 65-й армии и конно-механизированной группы.

В период 12 – 15.07.44 г. перебазировалась на аэродромы южнее Полесья для содействия войскам левого крыла 1-го Белорусского фронта и вошла в состав 6 ВА.

В течение 05 – 10.07.44 г. прикрывала штурмовые подразделения, участвующие в разгроме барановичской группировки противника.

08.07.44 г. советские войска овладели укрепленным районом и городом Барановичи, а 10.07.44 г. освободили Слоним. В приказе Верховного Главнокомандующего летчикам дивизии была объявлена благодарность.

В апреле 1945 г. упоминается в составе 13 иак, 16 ВА.



Берлинская наступательная операция 16 апреля–8 мая 1945 г., за участие в которой 283-я иад была награждена орденом Суворова II степени.

За доблесть, мужество и образцовое выполнение боевых заданий командования в ходе Берлинской операции дивизия была награждена орденом Суворова II степени.

— 283-я истребительная Камышинская Краснознаменная ордена Суворова авиационная дивизия²³

Первым командиром 283-й иад был полковник В. А. Китаев²⁴. О роли и участии дивизии в подготовке к Курской битве упоминает в своей книге „Крылья Победы“ первый командующий 16-й ВА, будущий маршал авиации С. И. Руденко²⁵. Роль 16-й ВА в Великой Отечественной войне была чрезвычайно велика:

“ С момента создания и до последнего дня войны 16-я Воздушная армия постоянно действовала в составе одного фронта, который в разные периоды имел наименования: Сталинградский, Донской, Центральный, Белорусский и 1 Белорусский.

Принимала активное участие в таких крупных фронтовых операциях, как Сталинградская, Орловско-Курская, Севская, Гомельско-Речицкая, Калининковичско-Мозырская²⁶, Рогачевская, Бобруйская, Нарвская, Пражская, Варшавско-Познаньская, Померанская, Берлинская.

Каждый третий авиационный полк 16-й ВА стал гвардейским. Вклад авиаторов 16-й ВА в Победу огромен. Участвуя в сражениях с врагом на главных стратегических направлениях, они уничтожили 5700 самолетов, из них 859 на земле, 3536 танков, свыше 173 тысяч солдат и офицеров врага.

— 16-я воздушная армия²⁷

По окончании войны, в феврале 1946 г. В. А., вместе со своим 116 гиап, прибывает в Грузию в Закавказский военный округ. По дороге заезжает в родные места и женится. С будущей женой, присланой учительствовать в Парамоновскую школу, В. А. познакомился еще до войны, и дело шло к свадьбе, однако с началом войны молодые решили, что такое событие не своевременно, и что его следует отложить. С 1949 г. В. А. переводится на Дальний Восток, на Курильские острова, а с 1952 г. в Харьковское авиационное училище штурманов. Служба закончилась „хрущевским сокращением“ вооруженных сил. В. А., как квалифицированному специалисту, предложили перевод в школу пилотов в Чугуеве, но при наличии семьи, в своем возрасте, он предпочел очередному авиагородку отставку — в чине капитана.



Сентябрь 1949
Поколение победителей. В. А. с женой в первом ряду справа.

Боевая и военная служба В. А. отмечена наградами:

- Медаль „За оборону Ленинграда“ — 1942 год.
- Медали „За оборону Сталинграда“, „За взятие Варшавы“, „За победу над Германией“.

- Медаль „За боевые заслуги“ — от 10.2.43 за отличную работу по обслуживанию боевых вылетов. Вручена 25.2.43.
- Орден Красной Звезды — приказ 283 иад № 43н от 12.6.45.
- Медали „За выслугу лет“, „30 лет Советской армии и флота“, „В честь 250-летия Ленинграда“; орден Отечественной войны II степени (06.04.1985).

Имелась Благодарность Верховного Главнокомандующего за освобождение г. Радом.

По завершении службы в армии В. А. с семьей переезжает на родину жены во Мценск, некоторое время пытается закрепиться в знакомой ему Москве, но вскоре попытки оставляет. Во Мценске устраивается на работу. Военные невзгоды догоняют его, и до конца своих дней В. А. успевает пережить три инфаркта.

О человеческих качествах В. А. можно судить по двум примерам. Отправляясь с собственной семьей по службе в Грузию и на Курильские острова, В. А. берет с собой сестру Марию, как и он, сироту, однако намного младше возрастом. Во Мценске к нему на день рождения каждый год съезжаются братья и сестры.

Семья Масыкиных, лишившись родителей, после войны рассеялась по стране, как и многие другие родственники и односельчане. Похороны В. А. оказались для всех последним общим сбором.

1. ЦАМО Ф. 33. Оп. 686044. Ед. хран. 1485. Воспроизводится по: Приказ по 283 иад № 2/н от 10.02.1943 [Электронный ресурс]—URL: <http://podvignaroda.ru> (дата обращения: 09.2022).

ЦАМО Ф. 33. Оп. 687572. Ед. хран. 2763. Воспроизводится по: Приказ по 283 иад № 43/н от 12.06.1945 [Электронный ресурс]—URL: <http://podvignaroda.ru> (дата обращения: 09.2022).

2. Московский авиационный завод № 39: [Википедия/2022](#)

3. [Корпорация „Иркут“](#).

4. [Улан-Удэнский авиационный завод](#).

5. В автобиографии В. А. пишет — Советским РВК, а в Наградном листе сказано Октябрьским.

6. Как и многие в его возрасте, В. А. мечтал стать летчиком, но „не прошел“ по медицинским показаниям.

7. **Хазанов Д. 1941: "Сталинские соколы" против Люфтваффе — М. : Эксмо, 2010.**

8. По-белорусски должно быть Балбáсава, или же Балбáсаво. Этот аэродром был лучшим в Белоруссии: единственным, имевшим бетонную взлетно-посадочную полосу. Только в 1941 г. военное руководство в спешном порядке принялось за строительство бетонных полос на других (более 60) аэродромах, но к началу войны они не были готовы.

43-я истребительная авиационная дивизия: [Википедия/2022](#) 160-й истребительный авиационный полк: [Википедия/2022](#) Болбасово (аэродром): [Википедия/2022](#).

9. Один из таких налетов в начале войны уничтожил всю авиатехнику, а личному составу, находящемуся поотдале от летного поля, досталась засыпавшая людей сверху земля. После войны выяснится, что неучтенное ранение у В. А., все-таки, было, но вне связи с боевыми действиями. Как-то на аэродроме ему навстречу попался неопытный солдат со снарядами на вытянутых руках. В. А. скомандовал „Бросай!“, что солдат и сделал. Характерно, что рассказывая об этом дочери, В. А. прибавил, что его за это ранение следовало направить не в госпиталь, а под трибунал. На вопрос „Почему?“ он ответил: „Неправильно дал команду.“

10. Оба типа самолетов были хороши для своего времени, но к 1941 г. устарели (единственной выигрышной характеристикой оставалась непревзойденная маневренность, а этого было уже недостаточно) — темпы развития авиации тогда вполне были сопоставимы с темпами развития

вычислительных устройств или мобильных телефонов в начале 2000-х гг. Более современные самолеты были разработаны перед самым началом войны, и в начале войны. Это подкрепляет сообщения исследователей, что И. В. Сталин полагал военное столкновение с Германией не ранее августа 1942 г. По факту, годовой план освоения производства более современной авиатехники и оснащения ею войск пришлось осуществлять в военное время.

11. 43 иад „в 5.00 получила приказ командующего авиацией ЗапОВО: двумя полками прикрыть Минск, одним — Барановичи, одним — Пуховичи. 162-й иап к 9.00 перелетел в Барановичи и приступил к боевой работе. В течение двух суток полк прикрывал город ведя непрерывные воздушные бои с вражеской авиацией. [...] Командир 160-го иап майор Костромин докладывал: „... полк, ведя непрерывные бои по прикрытию Минска, понес ощутимые потери, в основном на земле, от налетов вражеских бомбардировщиков. Горючего оставалось мало, зенитного прикрытия аэродрома не было““ (— сетевой источник утерян). В 1960-х гг. в пионерских лагерях под Минском бытовала шутивная присказка: „Немцы в Пуховичах!“ для обозначения внезапного переполоха. Содержание ее могли по-настоящему ощутить только старшие, да еще из местных (в то время город интенсивно развивался и принимал много приезжих).

12. 160-й истребительный авиационный полк: [Википедия/2022](#).

13. Запасной авиаполк.

14. (1) И-15. Был на вооружении 160 иап в июне 1941 г. (2) И-153 „Чайка“. Был на вооружении 160 иап в июне 1941 г. (3) ЛаГГ-3. Был на вооружении 520 иап. Поступил в ВВС перед самой войной. (4) Як-1. Был на вооружении 520 иап с 1942 г. Производился с 1940 г. (5) Як-3 (здесь: „Нормандии — Неман“). Был на вооружении 116 гиап с 1943 г. Производился с 1940 г. **Изображения [Электронные ресурсы]—URL: <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%98-15>, <http://www.airpages.ru/ru/i15photo.shtml>, <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9B%D0%B0%D0%93%D0%93-3>, <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D0%BA-3>, <https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%AF%D0%BA-3>** (дата обращения: 09.2022).

15. В автобиографии В. А. не сообщает о назначении этого и последующих переобучений. О том, что обучение связано именно с ЛаГГ-3, говорит Википедия (160 иап, 520 иап) и факт последующего поступления в полк этих самолетов.

16. Приводя этот факт биографии, а также дальнейшие, связанные с переобучениями В. А., переподчинениями и реформированиями полков и дивизий, трудно не разглядеть рядом с ними расчета и жесткой плановости в действиях командования. Наверняка, и особенно в начальный период войны, руководство войсками, временами, образно выражаясь, „уносило ноги“ и „затыкало дыры“. Но был и другой процесс. На конкретном жизненном примере видно, как осуществлялись обдуманные управленческие шаги, даже в самые отчаянные моменты. Когда армия отступала, теряя на глазах „ошметки“, уже под Смоленском снимается подразделение (а в это время в Москве идет **набор ополчения**) и отправляется почти *на месяц* переобучения; в сентябре формируется полк, и отправляется не в Москву, а под Ленинград; весной 1942 г. полк выводится из района блокадного Ленинграда снова на обучение, затем направляется под Сталинград, и так далее. Подобная предупреждающая деятельность генштаба была одной из необходимых предпосылок, позволивших, в конечном счете, *переиграть* германскую военную машину.

17. 520-й истребительный авиационный полк: [Википедия/2022](#).

18. Вероятно, речь идет об аэродроме Сеницыно под г. Аткарском, „строили который силами подростков и стариков близлежащих сел и деревень 1941–1942 гг.“ (**Аткарчане в годы Великой Отечественной войны [Электронный ресурс]—URL: <http://nsportal.ru/shkola/istoriya/library/2014/09/19/konkursnaya-rabota-proekt-atkarchane-v-gody-velikoy>**, дата обращения: 09.2022).

19. Дополнительную фактографию дает материал: **Владимир Савончик. 520-й истребительный авиационный полк [Электронный ресурс]—URL: <https://proza.ru>** (дата обращения: 09.2022).

20. По правобережью Волги ниже Камышина. Позже использовался более близкий к Сталинграду аэродром Алтухов, расширивший впоследствии своим именем полное название 56-го гиап. К 2000-м годам от поселения Алтухов останется урочище.

21. 56-й гвардейский истребительный авиационный полк: [Википедия/2022](#).

22. Так в документе. Вероятнее, что ошибка здесь, а не в дате 3.7.42, которая повторяется дважды. В целом, нет уверенности, что все указанные даты точны, но приводимая ниже хронология действий полка, дивизии и армии подтверждает общую картину событий.

23. Авиаторы Второй мировой [Электронный ресурс]—URL: www.allaces.ru (дата обращения: 09.2022).
24. Китаев Владимир Алексеевич [Электронный ресурс]—URL: <http://airaces.narod.ru/all6/kitaev.htm> (дата обращения: 09.2022).
25. Руденко С.И. Крылья Победы. — М.: Международные отношения, 1985. О действиях дивизии: Глава За господство в воздухе [Электронный ресурс]—URL: <http://militera.lib.ru/memo/russian/rudenko/05.html> (дата обращения: 09.2022).
26. Официальное название. Правильно: *Калинковическо-*.
27. 16-я воздушная армия: [Википедия](#)/2022.
-