

Котляревский Леонид Филиппович



Котляревский Леонид Филиппович родился в конце декабря 1922 году в селе Запселье (укр. Запсілля) Кременчугского района Украинской ССР в семье Котляревских Филиппа Ивановича и Натальи Герасимовны, украинец.

Кроме Леонида у Котляревских был еще старший сын - Андрей Филиппович, 1911 года рождения.

В 1938 году Леонид закончил семилетку в селе Запселье и в 1940 году «на отлично» десять классов в селе Омельник, что на другом берегу реки Псёл (приток р.Днепр).

Жизнерадостным, находчивым, умным, богатым на выдумки - таким его запомнили в родном селе. Он часто удивлял всех различными выдумками: то в небе над селом неожиданно летел сделанный им планер, то испытывал деревянный велосипед собственной конструкции, то еще что....

В 1940 году Кременчугским РВК призван в ряды РККА и направлен в Краснодарское военно-авиационное училище летнабов и штурманов (с 5 февраля 1941 — Краснодарская военная авиационная

школа стрелков-бомбардиров, в марте 1941 переформирована в Краснодарское объединенное военное авиационное училище), которую окончил в ноябре 1941 года.

По окончании училища для прохождения дальнейшей службы в звании лейтенанта был направлен в село Добрынское Владимирской области в 1 тяжелый бомбардировочный авиационный полк (1 тбап) на должность стрелка-бомбардира.

Уже в декабре 1941 года Леонид Филиппович приступил к выполнению боевых вылетов на самолете ТБ-3.

К октябрю 1942 года на счету гвардии лейтенанта Котляревского было уже 54 боевых вылета днем и 22 ночью на бомбардировку вражеских объектов, перевозку людей и грузов окруженному кавалерийскому корпусу Белова и в блокадный Ленинград.

За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с германским фашизмом Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 31.12.1942 года гвардии лейтенант Котляревский Леонид Филиппович награжден орденом Красное Знамя.

С августа 1942 года 1 гвардейский авиационный полк дальнего действия (так стал называться 1 тбап) перебазировался с аэродрома Ногинск на аэродром Никифоровка Тамбовской области

С сентября 1942 года Леонид переведен в экипаж гв.лейтенанта Губина П.Ф., опытного летчика, прибывшего в полк из Гражданского воздушного флота. В числе первых в полку, на аэродроме Ногинск, Леонид переучивается на новый самолет Ли-2.

В 1943 году Леонид Филиппович был принят в члены ВКП(б).

К июлю 1943 года на счету гвардии лейтенанта Котляревского уже 168 боевых вылетов ночью.

За образцовое выполнение боевых заданий он был представлен командованием полка к награждению орденом Отечественной войны 1 степени, но маршал Авиации Дальнего Действия А.Е.Голованов счел нужным представить к ордену Красного Знамени. Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР № 0444 от 28.08.1943 года гвардии лейтенант Котляревский Леонид Филиппович награжден вторым орденом Красное Знамя.

К осени 1943 года Леонид Котляревский в составе экипажа Ли-2 Губина принимал участие в разгроме немецко-фашистских войск под Сталинградом, в Орловско-Курском сражении, производил полеты к партизанам для доставки вооружения и эвакуации раненых.

В декабре 1943 года экипаж гв. старшего лейтенанта Губина на самолете Ли-2 потерпел аварию из-за неудачно подобранного партизанами места посадки в Пинских болотах. Благодаря мастерству командира, никто из экипажа не пострадал. Два месяца экипаж находился у партизан, а затем попутным самолетом пересек линию фронта, вернулся в полк и вновь приступил к боевым вылетам.

В марте 1944 года 1 гв.апдд, сменив несколько мест базирования, оказался на аэродроме Ротмистровка в 120 км от г.Кременчуг. И вот удача, экипажу поставлена задача выполнить рейс на аэродром Кременчуг. Не каждому на войне выпадал случай навестить в командировке родной очаг....

После посадки командир отпустил Леонида повидаться с родными. Состоялась долгожданная встреча с отцом, матерью и односельчанами. К сожалению, со старшим братом Андреем он не увиделся,

так как тот в это время находился на 2-м Украинском на фронте в районе Умани. Это была последняя встреча с родными и односельчанами.

И вновь боевая работа. Фронт покатился на запад, вместе с ним перемещались и экипажи 1 гв.апдд, быстро меняя аэродромы базирования: аэр. Ротмистровка, аэр. Умань, аэр. Аннополь, аэр. Нежин, аэр. г.Житомир и наконец аэр. г.Львов.

В конце августа в Словакии вспыхнуло народное восстание. Командование поставило перед Авиацией Дальнего Действия задачу оказать повстанцам помощь.

В операции по доставке воинских грузов восставшим и вывозу раненных были задействованы в основном полки 54 и 53 авиационных дивизий дальнего действия, в состав которой входил 1 гв.апдд.

Грузы сбрасывались с самолетов на определенные площадки, а чуть позже был подготовлен аэродром Три Дуба, который с 18 сентября по ночам начал принимать самолеты с вооружением, продовольствием, медикаментами и боеприпасами, а обратно отправлял раненных бойцов. Группой приема и выпуска самолетов командовал бывший командир 1 гв.апдд гвардии полковник Чирсков, разгрузочные команды были от повстанцев. В иные ночи удавалось принять до 80-100 самолетов.

Самолеты загружались на аэродромах Львов, Житомир, Ясенки (Жешув), Кросно. Несколько подготовленных экипажей, в числе которых был и экипаж заместителя командира авиаэскадрильи гв.капитана Губина Петра Федоровича (штурман отряда гв.ст.лейтенант Котляревский Л.Ф.), выполнили несколько рейсов с аэродрома Бари в Южной Италии, на котором в этот период уже базировались англичане.

В ночь с 23 на 24 октября 1944 года экипаж гвардии капитана Губина в составе 7 человек в очередной раз произвел посадку на аэродроме Три Дуба, разгрузочная команда повстанцев работала быстро и слажено, и через несколько минут самолет с ранеными чехословацкими и французскими воинами в сопровождении медицинской сестры уже вырубивал на взлет.

Дальнейшие события хорошо описаны в воспоминаниях полковника Щапова Е.С., штурмана, ветерана 1 гв.апдд:

«...24 октября был последний вылет на аэродром "Три Дуба". Все взлетевшие после разгрузки самолеты благополучно вернулись на аэродром во Львов, за исключением одного самолета. Прилетевшие экипажи Горбунова и Иванова рассказали, что примерно в 22 ч. 30 мин. видели на маршруте горящий самолет, который вскоре после взлета упал на землю и взорвался.

Это оказался самолет командира корабля, заместителя командира эскадрильи П.Ф.Губина с экипажем: штурман отряда В.Котляревский, борттехник С.Уткин, штурман Тягай, второй летчик Шишкин, стрелок-радист Домашенко, воздушный стрелок Шведин.

Много позже, возвратившиеся в часть оставшиеся в живых П.Губин, С.Уткин, стрелки Домашенко и Шведин рассказали о случившемся.

Перед перелетом во Львов взяли на борт 11 раненых словаков и медицинскую сестру Алицу Браун. Запустили моторы, вырубив на старт и взлетели, взяв курс на Львов. На высоте примерно, 2000 м пробили облачность, над облаками было ясно, набрали высоту до 3500 м. Все было нормально, и вдруг голос воздушного стрелка: "Слева снизу истребители!" Снизу прошла огненная трасса, в ответ - длинная очередь Шведина, глубокий маневр летчика. Еще одна трасса истребителя, снаряды и пули пробили левую плоскость, вспыхнул ярким пламенем мотор, атаки истребителя не прекращались, самолет становится неуправляемым и начинает падать. В общей кабине творилось что-то ужасное. Командир дает команду: "Всем прыгать!" Прыгнули с надетыми парашютами Домашенко и Шведин - на них были парашюты летчиков, которые надеваются вместе с лямками. У остальных членов экипажа парашюты летнабов (штурманов), лямки на них, а парашюты висят в общей кабине на крючках. Борттехник Уткин, прикрепив парашют, собирался выпрыгнуть, но увидел командира, выходящего из пилотской кабины без парашюта (его парашют горел в кабине), понял, что единственный выход - выпрыгнуть на одном парашюте. В беспорядочно падающем самолете они успели подвесить парашют одним карабином за лямки Уткина, другим карабином за лямки Губина. В это время самолет начинает разваливаться, и вскоре они оказались в воздухе. Уткин выдернул кольцо, парашют раскрылся, и они приземлились на лес. Купол парашюта зацепился за крону дерева, что смягчило удар о землю.

Оба, к счастью, остались живы. Уткин успел обгореть в самолете, а при приземлении получил незначительные повреждения. Губин сильно повредил ногу. После нескольких тяжелых дней блуждания по лесу они повстречали своих стрелков Шведина и Домашенко, которые оказали им существенную помощь. Очень сильно мучился Уткин. Не меньше недели они, уже все вместе, бродили по лесам и горам, пока не попали в партизанский отряд, где их подлечили. У партизан они находились до 24 января, пока отряд не соединился с наступающими частями Красной Армии. Только после этого

они прибыли в полк. Остальные члены экипажа: Котляревский, Тягай, Шишкин - погибли. Погибли и раненые. Леонид Котляревский пытался спасти медсестру на своем парашюте, но, к сожалению, оба разбились...» (фрагмент из книги Щапова Е.С. и Гастелло В.Н. «ТБ-3 вступают в бой»).

Как выяснилось позже, второй пилот гв.младший лейтенант Шишкин Василий Александрович и штурман-стажер гв.младший лейтенант Тягай Анатолий Михайлович приземлились удачно, попали в партизанский отряд и погибли в одном из боев с фашистами.

В сентябре 1946 года в Управление по внешним сношениям Генерального штаба Министерства ВС СССР был передан Перечень о погибших и плененных летчиках Советской Армии на территории Чехословацкой республики. Вот запись о Леониде Котляревском:



«...В конце октября 1944 года в лесу «Готенгаден» у Лубицкой Купели (округ Кежмарок) был найден русский летчик лейтенант ЛЕОНИД КОТЛЯРЕВСКИЙ, рождения 1922 г. , других данных не имеется. Он выскочил из самолета на парашюте и разбился при падении. Причина аварии неизвестна и самолет в этом районе найден не был. Об этом случае стало известно отделению немецкой полевой жандармерии, которая расследовала этот случай. Немцы не позволили чехам собрать сведения об этом случае. Жителям известно только, что летчик был вывезен из леса в покойницкую кладбища в Лубицах, где и был в этот день похоронен. Вещи, которые он имел при себе (документы, фотографии и др.), немцы взяли с собой в Кежмарок. В покойницкой выяснилось, что у летчика была прострелена стопа левой ноги, а на голове у правого виска была рана, полученная, вероятно, при выбрасывании с самолета...».

Много позже от Мартина Греша - председателя Восточно-словацкой поисковой группы - была получена информация, что Котляревский Леонид Филиппович похоронен в городе Кошице в отдельной могиле. Его останки были перенесены в рамках эксгумации в 1946 году. В документах кладбища есть запись, что он перенесен из города Кежмарок.

Из пассажиров чудом остался жив лишь чотар (командир взвода) Антон Копрда, остальные погибли: раненые чехословацкие воины - поручик Юлиус Гронский (Yulius Hronsky), воин Йозеф Сикса (Jozef Siksa), неизвестный воин Ёзеф (словак), медицинская сестра Алица Бровна (Alica Braunova); раненые французские воины - поручик Ян-Луи Леманн (Jan Lemann), воин Ян Коссард (Jan Cosart), воин Селестин Джобер (Celestin Jabber), десантник Морис Лоренге (Joubier Lorenge).

В 1965 году на месте падения самолета в Леговских горах в Яворинке построен и открыт мемориал погибшим членам экипажа и пассажирам сбитого Ли-2 Губина. На кладбище в Левоче также установлены памятные плиты.

О его бессмертном подвиге написано в книгах историков и мемуарах однополчан: «В объятьях смерти и жизни» Москвич Ю. и Копчак В., «ТБ-3 вступают в бой» Гастелло В.Н. и Щапов Е.С., «О времени и о себе» Боднар А.Н., «Курс-аэродром Три Дуба» Сергиенко А.М. и других.

О Леониде Филипповиче Котляревском рассказывают сотрудники Кременчугского музея истории авиации и космонавтики и в музее 1 гв.апдд в Ростове-на-Дону.

Помнят его и ныне здравствующие родственники: в г.Кременчуг проживает Котляревская Ирина Владимировна, внучка брата Андрея, младший научный сотрудник Кременчугского музея истории авиации и космонавтики.

Котляревского помнят и на Родине: одна из улиц в родном селе названа в его честь....