

*Минуло дуже багато років, але біль втрати залишиться назавжди.
Моєму дідусяві гвардії старшому лейтенанту авіації штурману
Котляревському Л.П. присвячується ця стаття.*

Свого двоюрідного дідуся, Котляревського Леоніда Пилиповича, я не пам'ятаю, та і не можу пам'ятати, бо він загинув ще задовго до мого народження, в 1944 році. Будучи вихованою на сімейних цінностях (в цьому величезна заслуга моїх бабусі Галини Іванівни і дідуся Андрія Пилиповича- старшого брата загиблого в війні Леоніда Пилиповича; вони не просто любили свою сім'ю - вони служили їй), мені завжди було цікаво якомога більше знати про Велику Вітчизняну Війну, а пісня «Вставай, страна огромная!» і досі викликає почуття гордості за свою країну, якої, на жаль, вже не існує. Ні одне свято в сім'ї не проходило без спілкування про війну, без того, що зберігалось в пам'яті моїх рідних. На той момент я багато чого не розуміла, але точно знала - мій дідусь, Котляревський Леонід Пилипович, це приклад героїзму, людина, за яку відчуваєш гордість, отримуєш внутрішнє задоволення. Треба відмітити, що мабуть завдяки йому повністю змінилось моє життя – я стала співробітником Кременчуцького музею історії авіації і космонавтики, чим не аби як пишаюсь! І цю статтю мені дуже захотілося написати саме українською мовою - мовою, якою розмовляв мій дідусь.

Леонід Пилипович народився у 1922 році в селі Запсілля Кременчуцького району в сім'ї селян – Пилипа Олексійовича і Наталії Герасимівни Котляревських. Зараз в Запсіллі на його честь названа вулиця, але на цій темі я зупинюсь пізніше.

Життєрадісним, кмітливим, розумним, багатим на вигадки - таким його запам'ятали в рідному селі. То несподівано летів над селом зроблений ним планер, то випробовував дерев'яний велосипед вільної конструкції, то ще чимось дивував односельчан. Закінчивши в селі семирічку і десять класів в селі Омельник «на відмінно», Леонід подав документи в давно омріяне Краснодарське військово-авіаційне училище льотчиків-спостерігачів і штурманів (з 5 лютого 1941 року – Краснодарська військово-авіаційна школа стрільців-бомбардирів, в березні 1941 переформована в Краснодарське об'єднане військово-авіаційне училище), яке закінчив в листопаді 1941 року. По закінченню училища для проходження подальшої служби в званні лейтенанта був направлений в село Добринське Володимирської області в 1 важкий бомбардувальний авіаційний полк на посаду стрілка - бомбардира. Уже в грудні 1941 року Леонід приступив до виконання бойових вильотів на літаку ТБ -3.

У цей період штурман Котляревський літав у складі екіпажа Анань'єва П.Т. (екіпаж ТБ - 3 Петра Тихоновича Анань'єва збитий нічним винищувачем " Ме - 110" 5 липня 1943 року в районі Карачева, значиться зниклим без вісті).

З серпня 1 гвардійський авіаційний полк дальньої дії (так став називатися 1 вбп) перебазувався з аеродрома Ногінск на аеродром Нікіфоровка Тамбовської області. З вересня, того ж року, Леонід Пилипович був переведений в екіпаж гвардії лейтенанта Губіна Петра Федоровича, досвідченого льотчика, який прибув в полк з Цивільного повітряного флоту. Котляревський, в числі перших в полку, перенавчився на новий військово-транспортний літак Лі-2, котрий міг використовуватися і як бомбардувальник. А уже в грудні 1942 р. під час запеклих боїв під Сталінградом молодий лейтенант був нагороджений своїм першим орденом Червоного Прапора.

Із нагородного листа: «Работая штурманом корабля т.Котляревский Л.Ф. с декабря 1941г. имеет 54 ночных боевых вылета по разгрому немецких оккупантов. Летал по доставке продовольствия и материалов генерала армии Белова. В настоящее время принимает активное участие по уничтожению вражеских войск на Сталинградском фронте. Тов. Котляревский имеет 22 боевых вылета днем по обеспечению города Ленина продовольствием и боеприпасами. 8 декабря 1941 года получил задание доставить продовольствие ленинградским рабочим. Самолет по маршруту был атакован 3 вражескими истребителями. Несмотря на ряд полученных повреждений, самолет прибыл в город Ленина и доставил назначенный груз. Тов. Котляревский в совершенстве овладел самолетовождением в ночных условиях и особенно в точности бомбометания.

З августа с/г при бомбометании вражеского укрепленного объекта, попал в склад боеприпасов. Взрыв был настолько сильным, что самолет почувствовал толчок на высоте 2500 метров....

Вывод: За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с германским фашизмом, достоин награждения орденом «Красное Знамя.»

Командир 1 Гвардейского авиаполка гвардии подполковник Чирсков.»

В 1943 році Леонід Пилипович був прийнятий до лав Комуністичної партії більшовиків. Восени того ж, 1943 року, Котляревський в складі екіпажа Лі-2 Петра Губіна приймав участь в розгромі німецько – фашистських військ під Сталінградом, в Орловсько – Курській битві, виконував польоти до партизанів для доставки озброєння і евакуації поранених. В грудні 1943 року екіпаж літака Лі-2 потерпів аварію в Пінських болотах – зробив посадку на невдало підібране партизанами місце. Завдяки майстерності командира, ніхто із членів екіпажу не постраждав. І хоч літак не вдалося врятувати, люди не загинули в трясовині. Два місяці Леонід Пилипович разом з однополчанами знаходився у партизан, потім перейшовши лінію фронту і повернувся в свій полк. І знову польоти...

А ось тут мені дуже хотілося б окремо зупинитись на історії нагородження Леоніда Пилиповича другим орденом Червоного Прапора.

На черговій нараді в 1 Гвардійському авіаполку до гвардії підполковника Б. Ф.Чирського підійшов командир літака Лі-2 капітан Губін в екіпажі якого штурманом літав лейтенант Котляревський.

- Товаришу гвардії підполковник, дозвольте звернутися!

- Давай без вступу,- втомлено усміхаючись відповів підполковник.

- Наш екіпаж хоче представити штурмана Котляревського Леоніда Пилиповича до звання Героя Радянського Союзу!

- Обов'язково завтра оформляйте! І від мого імені. Гвардії лейтенант Котляревський! – гукнув підполковник.

Той кількома кроками підійшов до підполковника. Командир якусь хвилину милувався струнким офіцером в хутряній куртці. Зупинив погляд на його грудях і в уяві вже бачив над нагородами Золоту Зірку Героя. Штурман вловив цей погляд і ледь помітно почервонів.

- Щасливого вам плавання! Підполковник потиснув штурману і капітану руки... Передавайте привіт екіпажу!

В лютому 1943 року замість підполковника Чирського Бориса Федоровича, що пішов на підвищення, командиром 1 гв. авіаполку був призначений гвардії майор Аграновський Йосип Семенович.

Ну а далі командир 1 Гвардійського авіаполку гвардії майор І.С. Аграновський рекомендував представити Котляревського Л.П. до ордена Вітчизняної війни 1 ступеня, а командир 5 авіакорпуса генерал - майор авіації І.В. Георгієв у висновку вищій нагородній комісії рекомендував представити Леоніда Пилиповича до ордена Леніна. Проте маршал авіації дальньої дії О.

С.Голованов визнав потрібним представити тільки до ордена Червоного Прапора. Ось так у мого дідуся з'явився другий орден Червоного Прапора.

Коротка бойова характеристика з нагородного листа: «С начала Великой Отечественной войны против немецких захватчиков сделал 168 боевых вылетов ночью на бомбардирование аэродромов и скоплений техники и живой силы противника. После награждения сделал 98 боевых вылетов. В составе Авиации Дальнего действия сделал 140 боевых вылетов. Летает на самолете Ли – 2 днем, ночью, в любых условиях. Молодой, но растущий командир – штурман. В совершенстве владеет самолетоводением. К боевым вылетам готовится хорошо. Блуджек и потери ориентации не имеет. Дисциплинирован, к себе и подчиненным требователен. Политически и морально устойчив. Пользуется заслуженным авторитетом среди личного состава. Делу Ленина – Сталина предан»

Німецькі фашисти наприкінці вересня 1943 року, відступаючи, залишали на лівобережжі Дніпра пустелю. Рідне село, яке Котляревський бачив з літака у перші дні жовтня 1943 року було зруйноване, спалене, пограбоване. Він тоді трішки відхилився від курсу і, низько спустившись, кружляв над звільненим Запсіллям, перетинаючи каламутне дзеркало р.Псьол, попів і руїни. Леонід Пилипович знав: живі мама з батьком! В двохстах метрах від лівого берега Псла стояли на його рідному подвір'ї дві крихітні постаті, жінка й чоловік, вимахуючи руками, коли син низько – низько пролетів над ними. Леонід скинув тоді рідним листа, прив'язав його до гільзи, і помахав на прощання крилами літака. (Цей лист, як і інші експонати моя сім'я передала в Кременчуцький музей історії авіації і космонавтики, де вони зараз і зберігаються.)

9 березня 1944 р 1 гв. апдд перебазувався в район Черкас на аеродром Ротмістровка, це приблизно 120-150 км. від Кременчука. Стояла рання весна. Літак Леоніда Пилиповича приземлився на Кременчуцькому аеродромі. А звітти і до рідного Запсілля рукою подати, всього 15-20 км... Відпустив його командир. Старший лейтенант знав що в скрутні тепер запсільці, але вільні. Грязюка йому здавалась тоді килимом, так легко було поспішати нею до матері, батька. А що, коли вдома він застане старшого брата – фронтовика Андрія!? (Прим. Андрій Пилипович Котляревський це старший брат Леоніда Пилиповича, мій рідний дідуся, який пройшов всю війну, а повернувшись з фронту додому, працював завучем і директором Кременчуцької 5 гімназії.) Це була несподівана і хвилюче радісна зустріч. Батько й мати зустріли улюбленого сина у віцілому коридорі, що єдиний залишився від спаленої хати... Ні, не було вдома Андрія... (В цей час Андрій Пилипович знаходився на 2 Українському фронті в районі Умані) Батько збирався пристроїти під хату обгорілий сарай, стіни якого стояли надійно. Мама плакала від щастя, витираючи очі фартухом, батько зразу ж почав розповідати про події останніх місяців та про свої плани, а Лёня узявся читати останнього листа Андрія. На подвір'ї Котляревських зібралось майже все Запсілля. Дівчата щільно тулилися одна до одної, стоячи за дідусями й жінками, оточивши Марусю Сивокінь... (Прим. Марія Сивокінь – кохана дівчина Леоніда, яка чекала його з фронту). Побувавши тоді востаннє в селі, молодий старший лейтенант про себе багато не оповідав, красномовніше за слова про службу говорили високі державні нагороди - два ордени Червоного прапора і цілий ряд медалей, які виблискували на його грудях.

І знову бойова робота. Фронт покотився на захід, разом з ним переміщалися екіпажі і 1 гвардійського авіаполку дальньої дії, швидко змінюючи аеродроми базування – аеродром Ротмістровка, аеродром Умань, аеродром Аннополь, аеродром Нежин, аеродром міста Житомир і , в кінці кінців - аеропорт міста Львів.

Закінчувалося літо 1944 року. 29 серпня в Словаччині вибухнуло народне повстання. Командування поставило перед авіацією далекої дії завдання надати повстанцям допомогу. У операції по доставці військових вантажів повсталим і вивезенню поранених були задіяні в основному полки 53 –ої і 54-ої авіаційних дивізій дальньої дії, в склад якої входив 1 гв. апдд.

Вантажі скидалися з літаків на певні майданчики, а трошки пізніше був підготовлений аеродром Три Дуби, який починаючи з 18 вересня, майже щодня почав приймати літаки з озброєнням, продовольством, медикаментами і боеприпасами, а назад споряджати до Радянського Союзу десятки поранених. Дуже часто цим літаком був повітряний корабель Лі-2, з бортовим номером тридцять 1 Гвардійського авіаполку під командуванням гвардії капітана Петра Федоровича Губіна, де в складі екіпажу літака, пройшовши весь бойовий шлях полку, літав і гвардії старший лейтенант штурман Леонід Пилипович Котляревський. Групою прийому і випуску літаків командував бувший командир 1 гвардійського авіаполку дальньої авіації гвардії полковник Чирськов. В деякі ночі вдалося прийняти аж до 80 – 100 літаків. Повітряні судна завантажувались на аеродромах Львова, Житомира, Ясенків, Кросно. Найбільш підготовані екіпажі, в тому числі і екіпаж Губіна виповнили декілька рейсів з аеродрома Барі в Південній Італії, на якому в той період базувалися англійці.

23 жовтня 1944 року для екіпажу гвардії капітана Петра Федоровича Губіна в складі штурмана Котляревського, борттехніка Уткіна, другого пілота Шишкіна, штурмана - стажиста Тягая, стрілка – радіста Домашенко, повітряного стрілка Шведіна, було звичайним буденним днем війни. Не вперше авіатори сідали на Три Дуби і збирались звітти відлітати, не вперше тисячі братів і сестер на повстанській території, зачувши високо над собою гул моторів, бажали їм щасливої дороги, дороги додому, у Львів, яку знали навмання.

Члени екіпажу в складі семи чоловік зайняли свої місця. Кілька секунд ще відчувалася земля, а потім літак поплив над аеродромом. Радист гвардії старшина Домашенко передав: «Злетіли, беремо курс на базу, екіпаж в хорошому настрої, на борту четверо важко поранених чехословацьких солдат, стільки ж французьких та одна чехословацька медична сестра». Аліца Браун, так звали медсестру, щоб розвіяти тяжкі думки поранених та може хоч якось облегшити їх біль, вирішила поговорити з французами (Аліца трішки володіла французькою та німецькою мовами) і довідатись як опинились вони у французькій військовій формі на повстанській території Словаччини. Розмова вийшла невимушеною, до неї приєдналися і інші поранені. Летіли вже понад півгодини. Екіпаж не раз літав цим маршрутом, як і тепер літак пілотував сам командир...

Тисяча п'ятсот метрів. Мало, треба вище. І капітан піднімав корабель.

Штурмани за його спиною зосереджено перевіряли курс і час від часу стурбовано поглядали на шибки, які покривались небажаними крижаними візерунками.

Дві тисячі метрів. На склінні ілюмінаторів обмерзання. Командир спохмурнів. «Піднімаємось ще вище!» - проінформував членів екіпажу капітан Губін. Тепер уже весь екіпаж скося поглядав на обледеніле скління кабіни. Час від часу мовчки переглядалися. Ні, не даремною була тривога екіпажу, не даремно щеміло серце капітана. І тривога ця не зникла, як не зникав лід на шибках кабіни, навпаки - вона зростала, збільшувалась. Візерунки густішали...

В той час з попрадського аеродрому злетів ворожий нічний винишувач Ме-110... (Прим. За інформацією С.Бурса прізвище командира екіпажа було оберфельдфебель Карл Майш.) Три радіолокаційні, радарні установки, надійно сховані від цікавих очей в лісах району міст Попрад - Списька Нова Весь, стежили за кораблем, що наближався з південного заходу. Ще недосконалі прибори прикривали зайнятий ворогом попрадський аеродром, але й перекидали дорогу радянським літакам, які допомагали Словачькому народному повстанню.

...Густий оксамит неба злився з чорнотою землею. Фашистський винищувач яструбом спрямувався в море хмар, назустріч кораблю. Радіолокатори з землі направили його в досить солідний лівий обхід, а потім повели за кораблем... Наближалась двадцять друга година п'ятнадцять хвилин, час, коли винищувач повинен атакувати. З чисто німецькою акуратністю і точністю Me-110 підлетів зовсім близько під корабель, націлив кулемет в ліву частину центроплана, в баки лівого крила і пустив коротку вогневу чергу... Потім стрімголов кинувся вниз... Його годинник показував рівно чверть на двадцять третю... Пролунав глухий вибух. Наче жива істота, корабель смикнувся, судорожно захитався. Загорівся лівий двигун, через пробиту ліву стіну в кабінку до льотчиків кинулось полум'я, оповило радіостанцію, палаючий бензин і масло безжалісно кропили людей, стрибали по панелі приладів, по гідросистемі. У відповідь по винищувачу двома довгими чергами різонув небо крупнокаліберний кулемет корабля, але було вже пізно, літак почав падати...

Екіпаж в ці останні хвилини вів себе мужньо. Минали останні секунди гарячої боротьби за життя сповитих полум'ям людей у кораблі. Командир дав команду: «Всім стрибати!» Плигнули з надітими парашутами Домашенко і Шведін (на них були надіті парашути льотчиків, які надіваються разом з лямками. У інших членів екіпажу – парашути льотчиків-спостерігачів (штурманів), лямки на них, а парашути висять в загальній кабіні на кріючках. Борттехнік Уткін, прикріпив парашут, збирався плигнути, але побачив командира, який вибігав з пілотської кабіни без парашута, (його парашут горів в кабіні) миттю зрозумів, що єдиний вихід - плигнути разом на одному парашути... В безладно падаючому літаку, штурман Котляревський на своєму парашути хотів спасти медсестру Аліцу Браун. Вона заперечувала, вказуючи на поранених, Леонід не відступав - тяжко поранених вже неможливо спасти. Та рятівні секунди на той час вже минули... Старший лейтенант і медсестра не встигли скористатися парашутом. Їх вибухом викинуло з літака в різні сторони. Штурман опинився на високій, густій смереці, гілля пом'якшило падіння, але порвало на нім верхній одяг, пошматувало гімнастюрку, тіло...Над землею кінець зламаної галузі пробив йому в лівій нозі м'яз, зоставшись в тілі. Штурман з підвісною системою та пошматованим парашутом на майже голому тілі, впав на землю, втративши свідомість.

Холод і дощ повертав неясне, важке розуміння тим, хто був ще живий. Леонід Пилипович понад годину стікав кров'ю. Великий сук стирчав з обох боків ноги, і з обох ран текла кров. Аж тепер він зрозумів і причину слабкості, що дедалі посилювалася. Спробував витягти галузь з ноги, зібрав всі сили, рвонув так, що йому після пронизливого болю стало легко-легко. Втратив свідомість...Коли опритомнів, знову провів руками по нозі, руки обливала тепла кров. Штурман зрозумів, що разом із кров'ю витікає і його життя, що його місце, останнє місце – тут у темному чужому лісі, поряд з загиблими товаришами і уламками, ще годину назад, великого і потужного літака... Перед ним метнулись дорогі згасаючому серцю картини рідного Запсілля, окремі епізоди пережитого. Мама, тато, Андрій... В думках чітко промайнув текст свого листа додому, в якому він, ніби прощаючись, пише: «...Вже сама Німеччина у нас перед носом. Хочеться поскоріше закінчити цю прокляту війну, та хоч би відпочити порядком. А то нерви, не дивлячись на те, що молоді, але в достатній мірі потріпані. Уже не той спокійний характер, що був колись. Постійне напруження дуже сильно відбилось на мені. Основною заботою тепер є зберегти голову. А то якось не добре – до кінця дійшов, а там...Між іншим, як судилося, так і буде, проти нічого не попишеш!...» Котляревському від цих думок стало дуже гаряче, і потім тіло пронизав холод... Заплющивши очі, все більше і більше впадав в смертельну дрімоту... Під звуки шуму дерев, покращування дощу, сичання крапель на холоначих металевих частинах повітряного корабля, засинали вічним сном у кількох метрах від штурмана і інші жертви катастрофи, яких уже не в силах були оживити ні холод, ні дощ, ні спогади, ні чийсь стогін. Смерть торжествувала...Гвардії старшому лейтенанту Леоніду Пилиповичу Котляревському назавжди залишилось всього 22 роки...

З екіпажу корабля врятувалося четверо – командир корабля капітан П.Ф. Губін, борт –технік старший лейтенант С.М.Уткін, старшина А.Шведін, старший сержант С.П. Домашенко. Завдяки щасливому випадку приземлились живими на одному парашути командир літака і борт – технік, потім в лісі зустрілись із старшиною і сержантом. Як виянилось пізніше, другий пілот гв. молодший лейтенант Шишкін В.О. та штурман – стажист гв. молодший лейтенант Тягай А.М. приземлилися вдало, попали в партизанський загін, але загинули в одному з боїв. Після страшної катастрофи авіатори йшли ночами, орієнтуючись по зірках, харчуючись грибами та ягодами, їх виручили словацькі партизани. Поранених Губіна і Уткіна лікував партизанський лікар Франтішек Радач. Лиш к кінцю січня 1945 року бойові друзі змогли повернутися в рідний полк, продовжуючи громити ворога. Бочкар'єв П.П., Паригін М.І. «Годы в огненном небе» (http://militera.lib.ru/h/bochkarev_parygin/05.html)

З поранених живим остався словацький повстанець чотар (командир взводу) Антон Копрда. Він приземлився у відірваному хвості літака і завдяки ряду подальших щасливих випадковостей дивом вирвався із обійм неминучої смерті.

У вересні 1946 року Управлінням по зовнішнім зносинам Генерального штаба Міністерства ПС СРСР був переданий Перелік про загинутих і полонених льотчиків Радянської Армії на території Чехословацької республіки. Ось, що записано про Леоніда Котляревського: «...В конце октября 1944года в лесу Готенгаден у Лубицкой Купели (округ Кожемарок был найден русский летчик лейтенант Леонид Котляревский, рождения 1922г., других данных не имеется. Он выскочил из самолета на парашюте и разбился при падении. Причина аварии не известна 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 Кожемарок. 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...» (Багато пізніше, від Мартіна Греша – голові Східно – словацької пошукової групи, була отримана інформація, що Котляревський Леонід Пилипович похований у місті Кошице в окремій могилі. Його останки були перенесені в рамках ексгумації в 1946 році. В документах кладовища є запис, що його тіло перенесено із міста Кожемарок)

У жовтні 1947 року останки інших загиблих і пограбованих фашистами після катастрофи членів екіпажу і пасажирів літака було перенесено з місця гибелі і перепоховано в братській могилі м. Левоча. На місці падіння літака – на Яворинці Леоцьких гір – зусиллям командирів і солдатів військової частини 1603 міста Кежмарок, при допомозі Східнославацького Крайового національного комітету та інших організацій і установ, у 1965 році споруджено і відкрито пам'ятник загиблим. Передня мармурова дошка пам'ятника свідчить: «В этих местах пали смертью храбрых: члены экипажа самолета - гвардии старший лейтенант Котляревский Леонид, гвардии лейтенант Шишкин Василий, лейтенант Тягай Анатолий; раненые чехословацкие воины - лейтенант Юлиус Гронский, солдат Йозеф Сикса, в настоящее время неизвестный солдат, медицинская сестра Алица Браун; раненые французские воины - Жан Лемон, Жан Косар, Селестин Жублье, Морис Леруж. Вечная им слава! Военная часть 1603, Кожемарок.» На задній дошці – коротка історія катастрофи. На місці аварії, біля монумента, зберігається ліве крило, лівий двигун, ліві баки, винт збитого повітряного корабля Лі-2 під номером 30. На відкритті пам'ятника 28 серпня 1965 року були присутні генерал – майор Чехословацької народної армії Зденек Каменицький і генерал – полковник авіації Радянської армії Микола Дмитрович Антонов.

Історична довідка: Герой Радянського Союзу від 21 березня 1940 року

М.Д. Антонов - військовий льотчик 1-го класу. В квітні 1965 року назначений на посаду помічника представника Головнокомандуючого Об'єднаними Збройними силами держав – учасників Варшавського договору по ВПС і ППО в Чехословацькій народній армії.

Також були присутні живі члени екіпажу, родичі загиблих, серед них і мої батьки. Вони згадують, що церемонія відкриття пройшла дуже гідно і урочисто, згадують завмерший у повітрі вертоліт, з якого льотчики до монумента опустили букет квітів, пролунав артилерійський залп, а коли над головами присутніх пронесли блискавичні «Міги», люди просто вже не змогли стримати сліз... Моїм батькам вручили альбом з фотографіями місця падіння літака, книгу словацького видання авторів Ю. Москвича та В. Копчака « В обіймах смерті і життя» с дарчим написом В. Копчака : «Льоня між нами, з нами, в нас. З щирою любов'ю, вдячністю йому, одному з героїв цієї скромної повісті, його рідному братові.» Головними героями книги стали насамперед ті, кого вже немає в живих, хто загинув і тому сам про себе ніколи не розповість. Вони разом з живими, на той момент, героями виростають в єдиний образ, ім'я якому – Радянський народ, народ, який ціною зверх зусиль переміг такого сильного і могутнього ворога, як фашистська Германия.

Понад 70 років минуло з часу закінчення Другої світової війни. Але й досі в Словаччині згадують радянський літак Лі-2 за номером 30, який привозив на територію словацького народного повстання частини парашутодесантної бригади, поповнення партизанським загонам, боєприпаси, харчі, а відвозив, рятуючи - десятки, сотні поранених. Згадують і високого на зріст, стрункого руського красеня – гвардії старшого лейтенанта Леоніда Пилиповича Котляревського - мого дідуся!

В нашій країні ми зараз дуже часто чуємо вислів: « Ніхто не забутий, ні що не забуде! », « Вічна пам'ять героям! »

Так ось про вічну пам'ять героям... Ми, музейні працівники, побували в селі Запсілля, де народився і виріс наш земляк. Побували і на вулиці, яка названа на честь Котляревського Леоніда Пилиповича. По – перше, перед тим, як знайти цю вулицю, ми спитали в кількох місцевих жителів. І ті, в кого питали, не відповіли, бо не знали де вона знаходиться. Взагалі, той жах, що ми побачили, просто не передати словами. З колись квітучого, красивого села, Запсілля перетворилось на занедбане, спустошене, якесь зовсім не живе село. По – друге, зайшли ми і в сільраду. Там, по незрозумілій нам причині, нікого не виявилось... Свій відчай, біль, виразити словами просто неможливо. Я цілком розумію, що проблема з вимиранням сіл існує. У нас села зникають через демографічний і соціальний фактори. Розумію також, що кризовий стан в селах зумовлений такими причинами як безгосподарність і інфляція. Та занепад культури може мати для держави трагічні наслідки.

Але це ще не все про нашу вічну пам'ять.

Коли в 2014 році від Кременчука їхала делегація з робочим візитом в Словаччину, колектив нашого музею звернувся до глави делегації з проською покласти вінок, квіти, вклонитися до пам'ятника загиблим льотчикам, привезти пригорщу землі з міста катастрофи. Нас впевнили, що обов'язково ми це зробимо, що це наша честь, наша повинність, наш обов'язок, що там героїчно загинув наш земляк... Та по приїзду в Кременчук нам відповіли:

« Не було часу! »

От вам і вся наша сучасна вічна пам'ять...

Мені вважається, що піддати забуттю пам'ять про Котляревського Л. П. було б дуже несправедливо. Хай ця стаття про нашого земляка зігріє читачеві душу, а від цього, там, на небесах, зігріється і душа Леоніда Пилиповича.

Він того вартий...

P.S. Коли ця стаття була майже завершена, я випадково, завдяки соціальним мережам, заочно познайомилась з незвичайною, на мій погляд, людиною –Альошиним Віктором Миколайовичем, який проживає в місті Тамбов Російської Федерації. Завдяки своєму сайту він веде системну роботу зі збору інформації, розповідає про військово – транспортні, бомбардувальні авіаційні полки в період Другої Світової війни і не тільки. Також на сайті В. Альошина є багато фотографій, реальних спогадів ветеранів Великої Вітчизняної війни, що є безцінною інформацією для людей, які бажать і мають змогу завдяки цьому сайту якомога більше знати про своїх родичів, про їх долі і подвиги. А у моєму випадку – Віктор Миколайович відкрив для мене багато цікавих, несподіваних і досі невідомих ні мені, ні моїй сім'ї фактів про останні місяці життя Котляревського Леоніда Пилиповича, розповів про нині здорового товариша по службі мого дідуся – полковника у відставці Боднара Олександра Миколайовича, якому нещодавно виповнилось 100(!) років.

Але про все по черзі...

Олександр Миколайович Боднар народився 24 червня 1918 року в селі Горгична Дунаєвського району Хмельницької області (українець, наш земляк!). У 1938 році закінчив сільськогосподарський технікум, в 1940 році - Харківське військово-авіаційне училище штурманів. Бойовий шлях його почався з 22 червня 1941 року в якості штурмана у складі 1-го важко-бомбардувального авіаційного полку (з 1942 року - 1-й гвардійський авіапункт далекої дії) на літаках ТБ-3 і Лі-2. Брав участь в обороні Москви, Ленінграда, Сталінграда. В період Сталінградської битви вчинив 60 бойових вильотів. Надалі воював на Орловсько-курській дузі, на Кубані і в Криму, брав участь у бомбардуваннях Хельсінкі, промислових центрів Німеччини і Польщі. Виконував польоти по евакуації поранених і доставці зброї, боєприпасів, медикаментів наземним військам під час наступу в Яско-Кишинівській операції і при форсуванні Дніпра, допомагав партизанським загонам у білоруських і брянських лісах. У 1944 році брав участь в наданні допомоги Словацькому національному повстанню. Всього за роки війни вчинив 300 бойових вильотів. Два рази збивали, був поранений. Учасник Параду Перемоги 24.06.1945 року. Після війни продовжив службу у Збройних Силах. У 1960 році звільнений в запас з посади старшого штурмана полку в званні підполковника (в 1985 році присвоєно звання полковника у відставці) Автор численних статей в газетах "Червона зірка", "Радянська авіація", "Тамбовське життя" та ін. З 1962 року - член Спілки журналістів СРСР. Більше 30 років є членом Тамбовського міського Комітету ветеранів війни. Нагороджений орденами Леніна, Червоного Прапора, Вітчизняної війни І міри, 3 орденами Червоної Зірки, медалями "За відвагу", "За бойові заслуги", "Партизанів Вітчизняної війни", "За оборону Москви", "За оборону Ленінграда", "За оборону Сталінграда" і іншими. Нині проживає у місті Тамбов Російської Федерації. А зовсім нещодавно, 23 серпня 2018 року, Олександр Миколайович Боднару, до 100-річчя, на відкритті меморіалу в м.Нікіфоровка Тамбовської області (де стояв полк під час війни) присвоєно звання Почесного громадянина цього району.

У Олександра Миколайовича чудова пам'ять, і, коли він дізнався, що я пишу статтю про свого дідуся, ось якими спогадами він поділився з нами про Котляревського Л.П.

«...Леонід Пилипович був улюбленцем полка: симпатичний, товариський, і грамотний офіцер, мав великий нальот на літаку Лі -2 і вважався в полку досвідченим штурманом. Незадовго до своєї трагічної гибелі Котляревський одружився (про це наша сім'я не знала, дідусь, скоріше за все, просто не встиг розповісти родичам про цю важливу подію в своєму житті) Дружину звали Віра,

вона була в В який раз я переконаюсь – наше життя дуже непередбачуване: адже всі в селі знали, що Леоніда з фронту чекала дівчина Марія Сивокінь, а одружився він на зовсім іншій, на бойовій подрузі. Все ж таки війна по-своєму розставила всі крапки над і!!!

Саме на цьому мені хотілося б завершити свою статтю про Котляревського Леоніда Пилиповича. Я схилию голову перед його пам'яттю, перед пам'яттю полеглих та одиниць нині живих воїнів Великої Вітчизняної війни, про безсмертні подвиги яких дуже багато сказано і написано.

Хочу побажати Боднару Олександрю Миколайовичу міцного здоров'я ще на багато років, бадьорості духу, та мирного неба! Для Вас, Олександрю Миколайовичу, авіація – це ціле життя! Нехай відчуття родинного тилу та турботи завжди зігриває Вашу душу! Живіть ще довго – даруйте нам честь і радість спілкуватися з Вами - героєм, визволителем, переможцем!

Особлива подяка у написанні статті директору Кременчуцького музею історії авіації і космонавтики Бищенко Анатолію Миколайовичу, також Альошину Віктору Миколайовичу, автору сайту «Військово – транспортна авіація СРСР» (<http://retrovtap.ru/>).

Важко знайти слова, якими можна було б передати всю вдячність цим людям. З упевненістю можемо сказати: «Добрі справи ніколи не залишаться непоміченими!!!»

Жовтень 2018 р.

Котляревська Ірина Володимирівна,
мол. науковий співробітник Кременчуцького
музею історії авіації і космонавтики.

Джерела інформації:

1. ЦАМО, фонд: 33, опис: 682525, од. збереження: 5, № запису: 12071428
2. Ю. Москвич, В. Копчак. «В обіймах смерті і життя». Словацьке педагогічне видавництво в Братиславі, відділ української літератури в Пряшеві, 1970 рік. Книга написана зі спогадів капітана П.Ф. Губіна та інших, залишившихся в живих, членів екіпажу літака Лі-2
3. ЦАМО, Фонд: 33, Опис: 682526, одиниця збереження: 1439, № запису 17302561
4. Сайт «Військово – транспортна авіація СРСР» (<http://retrovtap.ru/>)
5. Бочкарєв П.П., Паригін М.І. «Годы в огненном небе» (http://militera.lib.ru/h/bochkarev_parygin/05.html)

В переводе на русский язык

Жизнь между небом и землей.

Прошло очень много лет, но боль утрат останется навсегда.
Моему дедушке гвардии старшему лейтенанту авиации
штурману Котляревскому Л.Ф. посвящается эта статья.

Своего двоюродного дедушки, Котляревського Леоніда Філіпповича, я не помню, да, і не могу помнити, потому что он погіб еще задолго до моего рождения, в 1944 году. Будучи воспитанной на семейных ценностях, в этом огромная заслуга моих бабушки Галины Ивановны и дедушки Андрея Филипповича - старшего брата погибшего на войне Леоніда Філіпповича (они не просто любили свою семью - они служили ей), мне всегда было интересно как можно больше знать о Великой Отечественной войне, а песня «Вставай, страна огромная!» до сих пор вызывает чувство гордости за свою державу, которой, к сожалению, уже не существует. Ни один праздник в семье не проходил без разговоров о войне, без воспоминаний, которые хранились в памяти моих родных. На тот момент я многого не понимала, но точно знала - мой дедушка, Котляревский Леонид Филиппович, это пример героизма, человек, которым гордишься и получаешь внутреннее удовлетворение от родства с ним. Надо отметить, что, видимо, благодаря ему полностью изменилось и моя жизнь - я стала сотрудником Кременчугского музея истории авиации и космонавтики, чем очень горжусь! И эту статью мне очень захотелось написать именно на украинском языке - языке, на котором говорил мой дедушка.

Леонид Филиппович родился в 1922 году в селе Запселье Кременчугского района в семье крестьян - Филиппа Алексеича и Натальи Герасимовны Котляревских. Сейчас в Запселье в его честь названа улица, но на этой теме я остановлюсь позже.

Жизнерадостным, сообразительным, умным, богатым на выдумки - таким его запомнили в родном селе. То над селом неожиданно летел сделанный им планер, то испытывал деревянный велосипед собственной конструкции, то еще чем-то удивлял односельчан. Закончив в своем селе семилетку и десять классов в селе Омельник «на отлично», Леонид подал документы в давно желанное Краснодарское военно-авиационное училище летчиков-наблюдателей и штурманов (с 5 февраля 1941 года - Краснодарская военно-авиационная школа стрелков-бомбардиров, в марте 1941 переформирована в Краснодарское объединенное военно-авиационное училище), которое окончил в ноябре 1941 года. По окончании училища для прохождения дальнейшей службы в звании лейтенанта был направлен на должность стрелка-бомбардира в село Добрыньское Владимирской области в 1-й тяжелый бомбардировочный авиационный полк. Уже в декабре 1941 года Леонид приступил к выполнению боевых вылетов на самолете ТБ-3. Сотни раз летал он на боевые задания, находя выход, казалось бы, из самых безвыходных ситуаций.

В этот период штурман Котляревский летал в составе экипажа Ананьева П.Т. (экипаж ТБ-3 Петра Тихоновича Ананьева сбит ночным истребителем «Ме-110» 5 июля 1943 года в районе Карачева, числится пропавшим без вести).

Богатым на события был 1942 год. С августа 1-й гвардейский авиационный полк дальнего действия (так стал называться 1-й тбап) перебазировался с аэродрома Ногинск на аэродром Никифоровка Тамбовской области. С сентября того же года, Леонид Филиппович был переведен в экипаж гвардии лейтенанта Губина Петра Федоровича, опытного летчика, который прибыл в полк из Гражданского воздушного флота. Котляревский, в числе первых в полку, переучился на новый военно-транспортный самолет Ли-2, который мог использоваться и как бомбардировщик. А уже в декабре 1942 года, во время ожесточенных боев под Сталинградом, молодой лейтенант был награжден своим первым орденом Красного Знамени.

Из наградного листа: «...Работая штурманом корабля т.Котляревский Л.Ф. с декабря 1941г. имеет 54 ночных боевых вылета по разгрому немецких оккупантов. Летал по доставке продовольствия и материалов армии генерала Белова. В настоящее

время принимает активное участие по уничтожению вражеских войск на сталинградском фронте. Тов. Котляревский имеет 22 боевых вылета днем по обеспечению города Ленина продовольствием и боеприпасами. 8 декабря 1941 года получил задание доставить продовольствие ленинградским рабочим. Самолет по маршруту был атакован тремя вражескими истребителями. Несмотря на ряд полученных повреждений, самолет привёл в город Ленина и доставил назначенный груз. Тов. Котляревский в совершенстве овладел самолетовождением в ночных условиях и особенно в точности бомбометания.

3 августа с / г при бомбометании вражеского укрепленного объекта, попал в склад боеприпасов, и взрыв был настолько сильным, что самолет почувствовал толчок на высоте 2500 метров ...

Вывод: За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с германским фашизмом, достоин награждения орденом «Красное Знамя».

Командир 1 гвардейский авиаполка ДД гвардии подполковник Чирсков».

В 1943 году Леонид Филиппович был принят в ряды Коммунистической партии большевиков. Осенью того же 1943 года, Котляревский в составе экипажа Ли-2 Петра Губина принимал участие в разгроме немецко-фашистских войск под Сталинградом, принимал участие в Орловско - Курской битве, выполнял полеты к партизанам для доставки вооружения и эвакуации раненых. В декабре 1943 года экипаж самолета Ли-2 потерпел аварию в Пинских болотах - совершил посадку на неудачно подобранное партизанами место. Благодаря мастерству командира, никто из членов экипажа не пострадал. И хотя самолет не удалось спасти, люди не погибли в трясине. Два месяца Леонид Филиппович вместе с однополчанами находился у партизан, затем перешел линию фронта и вернулся в свой полк. И снова полеты ...

А вот здесь мне очень хотелось бы отдельно остановиться на истории награждения Леонида Филипповича вторым орденом Красного Знамени.

На очередном совещании в 1 Гвардейском авиаполку к гвардии подполковнику Б.Ф. Чирьскому подошел командир самолета Ли-2 капитан Губин, в экипаже которого штурманом летал лейтенант Котляревский.

- Товарищ гвардии подполковник, разрешите обратиться!

- Давай без вступления, - устало улыбаясь, ответил подполковник.

- Наш экипаж хочет представить штурмана Котляревского Леонида Филипповича к званию Героя Советского Союза!

- Обязательно завтра оформляйте! И от моего имени. Гвардии лейтенант Котляревский! - крикнул подполковник.

Тот несколькими шагами подошел к подполковнику. Командир минуту любовался стройным офицером в меховой куртке. Остановил взгляд на его груди и в воображении уже видел над наградами Золотую Звезду Героя. Штурман уловил этот взгляд и едва заметно покраснел.

- Счастливого вам плавания! - подполковник пожал штурману и капитану руки. - Передавайте привет экипажу!

В феврале 1943 года вместо подполковника Чирского Бориса Федоровича, который ушел на повышение, командиром 1 гв. апдд был назначен гвардии майор Аграновский Иосиф Семенович.

Ну, а дальше командир 1 Гвардейского авиаполка гвардии майор И.С. Аграновский рекомендовал представить Котляревского Л.Ф. к ордену Отечественной войны 1 степени, а командир 5 авиакорпуса генерал - майор авиации И.В. Георгиев в заключении высшей наградной комиссии рекомендовал представить Леонида Филипповича к ордену Ленина. Однако маршал Авиации Дальнего действия А.Е. Голованов счел нужным представить только к ордену Красного Знамени. Вот так у моего дедушки появился второй орден Красного Знамени.

Короткая боевая характеристика из наградного листа: «...С начала Великой Отечественной войны против немецких захватчиков сделал 168 боевых вылетов ночью на бомбардирование аэродромов и скопление техники и живой силы противника. После награждения сделал 98 боевых вылетов. В составе Авиации Дальнего действия сделал 140 боевых вылетов. Летает на самолете Ли-2 днем, ночью, в любых условиях. Молодой, но растущий командир-штурман. В совершенстве владеет самолетовождением. К боевым вылетам готовится хорошо. Блудежек и потери ориентировки не имеет. Дисциплинирован, к себе и подчиненным требователен. Политически и морально устойчив. Пользуется заслуженным авторитетом среди личного состава. Делу Ленина - Сталина предан...».

Немецкие фашисты в конце сентября 1943 года, отступая, оставляли на левобережье Днепра пустыню. Родное село, которое Котляревский видел из самолета в первые дни октября 1943 года, было разрушено, сожжено, разграблено. Он тогда немного отклонился от курса и, низко спустившись, кружил над освобожденным Запсельем, пересекая мутное зеркало р.Псел, пепел и руины. Леонид Филиппович знал, что мама с отцом живы! В двухстах метрах от левого берега Пслы стояли на его родном дворе две крошечные фигуры, женщина и мужчина, размахивая руками, когда сын низко-низко пролетел над ними. Тогда Леонид сбросил родным письмо, привязав его к гильзе, и помахал на прощание крыльями самолета. (Это письмо, как и другие экспонаты, моя семья передала в Кременчугский музей истории авиации и космонавтики, где они сейчас и хранятся.)

9 марта 1944 г. 1 гв. апдд перебазировался в район Черкасс на аэродром Ротмистровка, это примерно 120-150 км от Кременчуга. Стояла ранняя весна. Самолет Леонида Филипповича приземлился на Кременчугском аэродроме. А оттуда и до родного Запселья рукой подать, всего 15-20 км... Отпустил его командир. Старший лейтенант знал, что и в беде теперь запсельцы, но свободны. Грязь ему казалась тогда ковром, так легко было спешить по ней к матери, отцу. А что, если дома он застанет старшего брата-фронтовика Андрея!? (*Прим.* Андрей Филиппович Котляревский - это старший брат Леонида Филипповича, мой родной дедушка, который прошел всю войну, а вернувшись с фронта домой, работал завучем и директором Кременчугской 5 гимназии.) Это была неожиданная и волнующая встреча. Отец и мать встретили любимого сына в уцелевшем коридоре, единственном оставшемся от сожженного дома... Нет, не было дома Андрея ... (В это время Андрей Филиппович находился на 2-м Украинском фронте в районе Умани). Отец собирался приспособить под дом обгоревший сарай, стены которого стояли надежно. Мама плакала от счастья, вытирая глаза фартуком, отец сразу же начал рассказывать о событиях последних месяцев и о своих планах, а Леня взялся читать последнее письмо Андрея. Во дворе Котляревских почти всё Запселье. Девушки плотно прижимались друг к другу, стоя за стариками и женщинами, окружив Марусю Сивоконь ... (*Прим.* Мария Сивоконь - любимая девушка Леонида, которая ждала его с фронта). Побывав тогда в селе, молодой старший лейтенант о себе много не рассказывал, красноречивее слов о службе говорили высокие государственные награды - два ордена Красного Знамени и целый ряд медалей, которые сверкали на его груди.

И снова боевая работа. Фронт покати́лся на запад, вместе с ним перемещались экипажи и 1 гвардейского авиаполка дальнего действия, быстро меняя аэродромы базирования: аэродром Ротмистровка, аэродром Умань, аэродром Аннополь, аэродром Нежин, аэродром у города Житомир и, в конце концов - аэропорт города Львов.

Заканчивалось лето 1944 года. 29 августа в Словакии вспыхнуло народное восстание. Командование поставило перед Авиацией Дальнего действия задачу оказать повстанцам помощь. В операции по доставке военных грузов восставшим и вывозу

раненых были задействованы в основном полки 54-ой и 53-ей авиационной дивизии 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, начиная с 18 сентября, почти каждую ночь начал принимать самолеты с вооружением, продовольствием, медикаментами и боеприпасами, а назад вывозить в Советский Союз десятки раненых. Очень часто этим самолетом был воздушный корабль Ли-2, с бортовым номером «30» 1-го гвардейского авиаполка под командованием гвардии капитана Петра Федоровича Губина, где в составе экипажа самолета, пройдя весь боевой путь полка, летал и гвардии старший лейтенант штурман Леонид Филиппович Котляревский. Группой приема и выпуска самолетов командовал бывший командир 1 гвардейского авиаполка дальнего действия гвардии подполковник Чирсков. В некоторые ночи удавалось принять до 80 - 100 самолетов. Воздушные суда загружались на аэродромах Львов, Житомир, Ясенки, Кросно. Наиболее подготовленные экипажи, в том числе и экипаж Губина выполнили несколько рейсов с аэродрома Бари в Южной Италии, на котором в тот период базировались англичане.

23 октября 1944 для экипажа гвардии капитана Петра Федоровича Губина в составе штурмана Котляревского, борттехник Уткина, второго пилота Шишкина, штурмана-стажера Тягай, стрелка-радиста Домашенко, воздушного стрелка Шведина было обычным будничным днем войны. Не в первый раз авиаторы сажались на Три Дуба и собирались оттуда улетать, не в первый раз тысячи братьев и сестер на территории повстанцев, услышав высоко над собой гул моторов, желали им счастливого пути, дороги домой, во Львов, которую знали наугад.

Члены экипажа в составе семи человек заняли свои места. Несколько секунд еще ощущалась земля, а потом самолет поплыл над аэродромом. Радист гвардии старшина Домашенко передал: «Взлетели, берем курс на базу, экипаж в хорошем настроении, на борту четверо тяжелораненых чехословацких солдат, столько же французских и одна чехословацкая медицинская сестра». Алица Браун, так звали медсестру, чтобы развеять тяжелые мысли раненых и, может, хоть как-то облегчить их боль, решила поговорить с французами (Алица немало владела французским и немецким языками) и узнать, как оказались они во французской военной форме на повстанческой территории Словакии. Разговор получился непринужденной, к ней присоединились и другие раненые. Летели уже более получаса. Экипаж не раз летал по этому маршруту, как и ранее самолет пилотировал сам командир ...

Тысяча пятьсот метров. Мало, надо выше. И капитан поднимал корабль.

Штурманы за его спиной сосредоточено проверяли курс и время от времени тревожно поглядывали на окна, которые покрывались нежелательными ледяными узорами.

Две тысячи метров. На остеклении иллюминаторов обледенения. Командир нахмурился. «Поднимаемся еще выше!» - проинформировал членов экипажа капитан Губин. Теперь уже весь экипаж косился на обледеневшее остекление кабины. Время от времени молча переглядывались. Нет, не напрасной была тревога экипажа, не зря щемило сердце капитана. И тревога эта не исчезала, как исчезал лед на стеклах кабины, наоборот - она росла, увеличивалась. Узоры сгущались ...

В это время с попрадского аэродрома взлетел вражеский ночной истребитель Ме-110 ... (Прим. По информации С.Бурса фамилия командира экипажа было оберфельдфебель Карл Майш.) Три радиолокационные радарные установки, надежно скрытые от любопытных глаз в лесах в районе города Попрад - Спишска Нова весь, следили за кораблем, который приближался с юго-запада. Еще несовершенные приборы прикрывали занятый врагом Попрадский аэродром, но также перекрывали дорогу советским самолетам, которые помогали Словацкому народному восстанию.

... Густой бархат неба слился с чернотой земли. Фашистский истребитель ястребом устремился в море облаков, навстречу кораблю. Радиолокаторы с земли направили его в довольно солидный левый обход, а затем повели за кораблем ... Приближалось двадцать два часа пятнадцать минут - время, когда истребитель должен атаковать. С чисто немецкой аккуратностью и точностью Ме-110 подлетел совсем близко под корабль, нацелил пулемет в левую часть центроплана, в баки левого крыла и пустил короткую огневую очередь ... Потом стремглав бросился вниз ... Его часы показывали ровно четверть двадцать третий ... Раздался глухой взрыв. Как живое существо, корабль дернулся, судорожно закачался. Загорелся левый двигатель, через пробитую левую стену в кабину к летчикам бросилось пламя, окутало радиостанцию, горящий бензин и масло безжалостно кропили людей, прыгали по панели приборов, по рычагам управления. В ответ по истребителю двумя длинными очередями резанул небо крупнокалиберный пулемет корабля, но было уже поздно, самолет начал падать ...

Экипаж в эти последние минуты вел себя мужественно. Шли последние секунды горячей борьбы за жизнь обьятых пламенем людей на корабле. Командир дал команду: «Всем прыгать!» Выпрыгнули с надетыми парашютами Домашенко и Шведин (на них были парашюты летчиков, которые надеваются вместе с ляжками. У других членов экипажа парашюты летчиков-наблюдателей (штурманов), ляжки на них, а парашюты висят в общей кабине на крючках. Борттехник Уткин, прикрепил парашют, собирався прыгнуть, но увидел командира, выбегавшего из пилотской кабины без парашюта (его парашют горел в кабине), мгновенно понял, что единственный выход - прыгнуть вместе на одном парашюте ... В беспорядочно падающем самолете, штурман Котляревский на своем парашюте хотел спасти медсестру Алицу Браун. Она отрицала, указывая на раненых, но Леонид не отступал - тяжело раненым уже невозможно было помочь. Но спасительные секунды на это время уже прошли ... Старший лейтенант и медсестра не успели воспользоваться парашютом вместе. Их взрывом выбросило из самолета в разные стороны. Штурман оказался на высокой, густой ели, ветви смягчили падение, но порвали на нем верхнюю одежду, разорвали гимнастерку и тело Над землей торчал конец сломанного сучка, который пробил ему в левой ноге мышцу и остался в теле. Штурман в подвешенной системе почти голом теле, с растерзанным парашютом, упал на землю и потерял сознание.

Холод и дождь возвращали смутное, тяжелое понимание того, что был еще жив. Леонид Филиппович более часа истекал кровью. Большой сук торчал с обеих сторон ноги, и с обеих ран текла кровь. Только теперь он понял и причину слабости, которая всё усиливалась. Попробовал вытащить сучок из ноги, собрал все силы, рванул так, что ему после пронзительной боли стало легко-легко. Потерял сознание ... Когда очнулся, снова провел руками по ноге, руки обливала теплая кровь. Штурман понял, что вместе с кровью вытекает и его жизнь. Теперь его место здесь в темном чужом лесу, рядом с погибшими товарищами и обломками, еще час назад, большого и мощного самолета... Перед ним проплывали дорогие умирающему сердцу картины родного Запселя, отдельные эпизоды пережитого, мама, папа, Андрей ... В мыслях четко пронесся текст своего письма домой, где он, как будто прощаясь, пишет: «... Уже сама Германия у нас перед носом. Хочется поскорее закончить эту проклятую войну, и хотя бы отдохнуть в порядке. А то нервы, несмотря на то, что молодые, но в достаточной мере потрепанные. Уже не тот спокойный характер, что был прежде. Постоянное напряжение очень сильно отразилось на мне. Основная забота теперь - сохранить голову. А то как-то нехорошо - до конца дошел, а там... Между прочим, как суждено, так и будет, против ничего не попишешь ... ». Котляревскому от этих мыслей стало очень жарко, и затем тело пронзил холод ... Закрыв глаза, все больше и больше впадал в смертельную дремоту... Под звуки шума деревьев, покрывания дождя, шипение капель на холодеющих металлических частях воздушного корабля, засыпали вечным сном в нескольких метрах от штурмана и другие жертвы катастрофы, которые уже не в силах были оживить ни

холод, ни дождь, ни воспоминания, ни чей-то стон. Смерть торжествовала... Гвардии старшему лейтенанту Леониду Филипповичу Котляревского навсегда осталось всего 22 года...

Из экипажа корабля спаслись четверо - командир корабля капитан П.Ф. Губин, борт-техники старший лейтенант С.М.Уткин, старшина А.И.Шведин, старший сержант С.П.Домашенко. По счастливой случайности приземлились живыми на одном парашюте командир самолета и борт-техник, потом в лесу встретились со старшиной и сержантом. Как выяснилось позже, второй пилот гв.младший лейтенант Шишкин В.А. и штурман-стажер гв. младший лейтенант Тягай А.М. приземлились удачно, попали в партизанский отряд, но погибли в одном из боев.

После страшной катастрофы авиаторы шли по ночам, ориентируясь по звездам, питаясь грибами и ягодами, их выручили словацкие партизаны. Раненых Губина и Уткина лечил партизанский врач Франтишек Радач. Лишь к концу января 1945 боевые друзья смогли вернуться в родной полк, продолжая громить врага. (Бочкарев П.П., Парыгин Н. И. Годы в огненном небе.– М.: Воениздат, 1991.)

Из раненых в живых остался словацкий повстанец чотар (командир взвода) Антон Копра. Он приземлился в оторванном хвосте самолета и, благодаря ряду дальнейших счастливых совпадений, чудом вырвался из объятий неминуемой смерти.

В сентябре 1946 года управление по внешним сношениям Генерального штаба Министерства ВС СССР был передан Перечень о погибшего и пленных летчиках Советской Армии на территории Чехословацкой республики. Вот, что записано о Леониде Котляревском: «... В конце октября 1944 года в лесу Готенгаден в Лубицкой купели (округ Кожемарок 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, фото и др.), немцы взяли с собой в Кожемарок. В покойницкой выяснилось, что у летчика была прострелена стопа левой ноги, а на голове у правого виска была рана, полученная, вероятно, при выбрасывании из самолета ...» (Много позже, от Мартина Греши - 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 его тело перенесено из города Кожемарок).

В октябре 1947 года останки других погибших и ограбленных фашистами после катастрофы членов экипажа и пассажиров самолета были перенесены с места гибели и перезахоронены в братской могиле м.Левоча. На месте падения самолета - в Яворинке в Леоцьких горах - усилиями командиров и солдат воинской части 1603 города Кежмарок, при помощи Восточно-словацкого Краевого национального комитета и других организаций и учреждений, в 1965 году построен и открыт памятник погибшим. Передняя мраморная доска памятника гласит: «В этих местах пали смертью храбрых: члены экипажа самолета - гвардии старший лейтенант Котляревский Леонид, гвардии лейтенант Шишкин Василий, лейтенант Тягай Анатолий; раненые чехословацкие воины - лейтенант Юлиус Гронский, солдат Йозеф Сикса, в настоящее время неизвестный солдат, медицинская сестра Алица Браун; раненые французские воины - Жан Лемон, Жан Косарь, Селестина Жублье, Морис Леруж. Вечная им слава! Военная часть 1603, Кожемарок.» На задней доске - краткая история катастрофы. На месте аварии, возле монумента, находятся левое крыло, левый двигатель, левые баки, винт сбитого воздушного корабля Ли-2 под номером 30. На открытии памятника 28 августа 1965 присутствовали генерал - майор Чехословацкий народной армии Зденек Каменицкий и генерал - полковник авиации Советской армии Николай Дмитриевич Антонов.

Историческая справка: Герой Советского Союза от 21 марта 1940 М.Д. Антонов - военный летчик 1-го класса. В апреле 1965 года назначен на должность помощника представителя Главного командующего Объединенными Вооруженными силами государств - участников Варшавского договора по ВВС и ПВО в Чехословацкой народной армии.

Также присутствовали живые члены экипажа, родственники погибших, среди них и мои родители. Они вспоминают, что церемония открытия прошла очень достойно и торжественно, вспоминают зависший в воздухе вертолет, с которого летчики к монументу опустили букет цветов, прозвучал артиллерийский залп, а когда над головами собравшихся пронеслись молниеносные «МИГи», люди просто уже не смогли сдержать слез... Моим родителям вручили альбом с фотографиями места падения самолета и книгу словацкого издания авторов Ю. Москвича и В. Копчака «В объятиях смерти и жизни» с дарственной надписью В. Копчака: «Леня между нами, с нами, в нас. С искренней любовью, благодарностью ему, одному из героев этой скромной повести, его родному брату».

Главными героями книги стали, прежде всего, те, кого уже нет в живых, кто погиб и поэтому сам о себе никогда ничего не расскажет. Они вместе с живыми, на тот момент, героями вырастают в единый образ, имя которому - Советский народ, народ, ценой сверх усилий победивший такого сильного и могущественного врага, как фашистская Германия.

70 лет прошло со времени окончания Второй Мировой войны. Но до сих пор в Словакии вспоминают советский самолет Ли-2 с номером 30, который привозил на территорию словацкого народного восстания части парашютно-десантной бригады, пополнение партизанским отрядам, боеприпасы, продовольствие, а вывозил, спасая, десятки, сотни раненых. Вспоминают и высокого роста, стройного русого красавца - гвардии старшего лейтенанта Леонида Филипповича Котляревского - моего дедушку!

В нашей стране мы сейчас очень часто слышим выражение: «Никто не забыт, ничто не забыто!», «Вечная память Героям!»

Так вот о вечной памяти Героям ... Мы, музейные работники, побывали в селе Запселье, где родился и вырос наш земляк. Побывали и на улице, названной в честь Котляревского Леонида Филипповича. Во-первых, перед тем, как найти эту улицу, мы спросили у нескольких местных жителей. И те, у кого спрашивали, не смогли ответить, где она находится, потому что не знали. Вообще, тот ужас, что мы увидели, просто не передать словами. Из некогда цветущего, красивого села Запселье превратилось в заброшенное, опустошенное, какое-то совсем не живет село. Во-вторых, зашли мы и в сельсовет. Там, по непонятной нам причине, никого не оказалось... Своё отчаяние, боль, выразить словами просто невозможно. Я вполне понимаю, что проблема с вымиранием сел существует. У нас села исчезают из-за демографического и социального фактора. Понимаю также, что кризисное состояние в селах обусловлено такими причинами, как бесхозяйственность и инфляция. И упадок культуры может иметь для государства трагические последствия.

Но это еще не все о нашей «вечной памяти».

Когда в 2014 году от Кременчуга поехала делегация с рабочим визитом в Словакию, коллектив нашего музея обратился к главе делегации с просьбой возложить венок, цветы, поклониться к памятнику погибшим летчикам, привезти горсть земли из города катастрофы. Нас убедили, что обязательно мы это сделаем, что это наша честь, наша обязанность, наш долг, что там героически погиб наш земляк... Но по приезду в Кременчуг нам ответили:

«Времени не было!»

Вот вам и вся наша современная «Вечная память!» ...

Мне кажется, что предать забвению память о Котляревского Л.Ф. было бы очень несправедливо. Пусть эта статья о нашем земляке согреет читателю душу, а от этого, там, на небесах, согреется и душа Леонида Филипповича.

Он это заслужил...

P.S. Когда эта статья была почти завершена, я случайно, благодаря социальным сетям, заочно познакомилась с необычным, на мой взгляд, человеком - Алёшиным Виктором Николаевичем, который проживает в городе Тамбове Российской Федерации. Благодаря своему сайту он ведет системную работу по сбору информации, рассказывает о военно-транспортных, бомбардировочных авиационных полках в период Второй Мировой войны и не только. Также на сайте В. Алешина есть много фотографий, реальных воспоминаний ветеранов Великой Отечественной войны, что является бесценной информацией для людей, которые хотят и могут, благодаря этому сайту, больше узнать о своих родственниках, об их судьбах и подвигах. А в моем случае Виктор Николаевич открыл для меня много интересных, неожиданных и неизвестных ни мне, ни моей семье фактов о последних месяцах жизни Котляревского Леонида Филипповича, рассказал о ныне здравствующем сослуживце моего дедушки - полковнике в отставке Боднаре Александре Николаевиче, которому недавно исполнилось 100 (!) лет.

Но обо всем по порядку...

Александр Николаевич Боднар родился 24 июня 1918 в селе Горгична Дунаевецкого района Хмельницкой области (украинец, наш земляк!). В 1938 году окончил сельскохозяйственный техникум, в 1940 году - Харьковское военно-авиационное училище штурманов. Боевой путь его начался с 22 июня 1941 года в качестве штурмана в составе 1-го тяжело-бомбардировочного авиационного полка (с 1942 года - 1-й гвардейский авиаполк дальнего действия) на самолетах ТБ-3 и Ли-2. Участвовал в обороне Москвы, Ленинграда, Сталинграда. В период Сталинградской битвы совершил 60 боевых вылетов. В дальнейшем воевал на Орловско-Курской дуге, на Кубани и в Крыму, участвовал в бомбардировках Хельсинки, промышленных центров Германии и Польши. Выполнял полеты по эвакуации раненых и доставке вооружения, боеприпасов, медикаментов наземным войскам во время наступления в Яско-Кишиневской операции и при форсировании Днепра, помогал партизанским отрядам в белорусских и брянских лесах. В 1944 году принимал участие в оказании помощи Словацкому национальному восстанию. Всего за годы войны совершил 300 боевых вылетов. Два раза сбивали, был ранен. Участник Парада Победы 24.06.1945 года в г.Москве. После войны продолжил службу в Вооруженных Силах. В 1960 году уволен в запас с должности старшего штурмана полка в звании подполковника (в 1985 году присвоено звание полковника в отставке) Автор многочисленных статей в газетах "Красная звезда", "Советская авиация", "Тамбовская жизнь" и др. С 1962 года - член Союза журналистов СССР. Более 30 лет является членом Тамбовского городского Комитета ветеранов войны. Награжден орденами Ленина, Красного Знамени, Отечественной войны I степени, 3 орденами Красной Звезды, медалями "За Отвагу", "За боевые заслуги", "Партизану Отечественной войны", "За оборону Москвы", "За оборону Ленинграда", "За оборону Сталинграда" и другими. Сейчас проживает в городе Тамбове Российской Федерации. А совсем недавно, 23 августа 2018 года, Александру Николаевичу Боднару, к 100-летию, на открытии мемориала в р.п.Дмитриевка Никифоровского района Тамбовской области (где стоял полк во время войны) присвоено звание Почетного гражданина этого района.

У Александра Николаевича отличная память, и, когда он узнал, что я пишу статью о своем дедушке, он поделился с нами следующими воспоминаниями о Котляревского Л.Ф.

«... Леонид Филиппович был любимцем полка: симпатичный, общительный, и грамотный офицер, имел большой налет на самолете Ли-2 и считался в полку опытным штурманом. Незадолго до своей трагической гибели Котляревский женился (об этом наша семья не знала, дедушка, скорее всего, просто не успел рассказать родственникам об этом важном событии в своей жизни). Жену звали Вера, она была военнослужащей 255 БАО, который обслуживал 1 гв. апдд. Вера долго убивалась и страдала после смерти мужа ... ».

В какой раз я убеждаюсь - наша жизнь очень непредсказуема: ведь все в селе знали, что Леонида с фронта ждала девушка Мария Сивоконя, а женился он на совершенно другой, на боевой подруге. Все же война по-своему расставила все точки над i !!!

Именно на этом мне хотелось бы завершить свою статью о Котляревском Леониде Филипповиче. Я склоняю голову перед его памятью, перед памятью павших и единиц ныне живущих воинов Великой Отечественной войны, о бессмертных подвигах которых очень много сказано и написано.

Хочу пожелать Боднару Александру Николаевичу крепкого здоровья еще на многие годы, бодрости духа, и мирного неба! Для Вас, Александр Николаевич, авиация - это целая жизнь! Пусть ощущение семейного счастья и заботы близких всегда согревает вашу душу! Живите еще долго, дарите нам честь и радость общаться с Вами - Героем, Освободителем, Победителем!

Особая благодарность в написании статьи директору Кременчугского музея истории авиации и космонавтики Бышенко Анатолию Николаевичу, а также Алешину Виктору Николаевичу, автору сайта «Военно - транспортная авиация СССР» (<http://retrovap.ru/>).

Трудно найти слова, которыми можно было бы передать всю благодарность этим людям. С уверенностью могу сказать: «Добрые дела никогда не останутся незамеченными !!!»

Котляревская Ирина Владимировна,
мл. научный сотрудник Кременчугского
музея истории авиации и космонавтики.

Октябрь 2018 года

Источники информации:

1. ЦАМО, фонд: 33, описание: 682525, од.збереження 5, № записи: 12071428
2. Ю.Москвич, В.Копчак. «В объятиях смерти и жизни». Словацкое педагогическое издательство в Братиславе, отдел украинской литературы в Пряшеве, 1970 год. Книга написана по воспоминаниям капитана П.Ф.Губина и других, оставшихся в живых, членов экипажа самолета Ли-2
3. ЦАМО, Фонд: 33, Описание: 682526, единица сохранения: 1439, № записи 17302561
4. Сайт «История военно-транспортной авиации СССР» (<http://retrovap.ru/>)
5. Бочкарев П.П., Парыгин Н. И. Годы в огненном небе: (Авиация дальнего действия в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.) – М.: Воениздат, 1991. – 320 с.