

Первые уральские «ЛЮДИ-ПТИЦЫ»

Из истории Русского Авиационного Корпуса. Тайна клада Антониновых



Они жили и раньше, во всех веках, среди всех народов, но, еще бескрылые, проходили в жизни незаметно, тоскуя смутно по неведомым воздушным сферам.

– Monsieur, – сказал однажды на парижском аэродроме знаменитый Луи Блерио своему ученику, русскому авиатору, после первого с ним совместного полета, – с этого дня летайте самостоятельно, я сегодня же выдам вам ваш «brevet» (диплом авиатора). Вы родились птицей!

А.И. Куррин.
Люди-птицы, 1911.

К 1916–1917 годам в Российской Империи насчитывалось не менее 10 крупных авиационных военно-учебных заведений. Потребность в обучении авиаторов была настолько высока, что эти учебные заведения были не в состоянии удовлетворить требования фронтов в летных и технических кадрах.

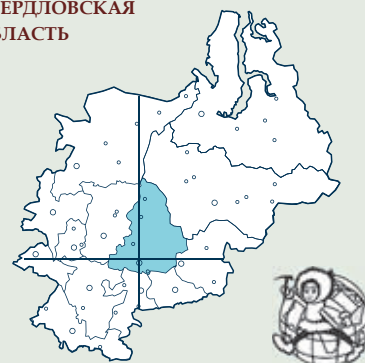
Дефицит авиационных кадров стал основным мотивом для обращения России к Франции и Англии за помощью в обучении русских пилотов и мотористов. Летные школы этих стран опережали Россию не только в масштабах подготовки кадров, но и были оснащены наиболее современной учебной и боевой техникой, которую стали использовать также и в Российской армии. В общей сложности в феврале 1917 года порядка 250-ти военнослужащих отправились в авиационные школы союзников. Для молодежи, которая только и грезила небом, возможность

прохождения подготовки во Франции или Англии была просто счастливым подарком судьбы. Среди будущих авиаторов, этих совершенно особых «людей-птиц», был и сын ректора Екатеринбургской духовной семинарии Николай Антонинов.

Протоиерей Александр Петрович Антонинов, глава семьи, служил ректором Екатеринбургской духовной семинарии, с 1896 г. состоял председателем совета Братства святого праведного Симеона Верхотурского, был членом Императорского палестинского общества. Вторым по старшинству сыном ректо-

◀ Эмблема Русского Авиационного Корпуса в Англии (Royal Flying Corps). (Фото из семейного архива Кранчли)

СВЕРДЛОВСКАЯ
ОБЛАСТЬ



Роман Фирсов

Историк, эксперт Форума поисковых движений в Великобритании. Лондон.



Ольга Потемкина

Старший научный сотрудник Свердловского областного краеведческого музея им. О.Е. Клера.

Иллюстрации
предоставлены авторами



▲ Учащиеся Авиационной школы ИВАК. Петроград. Февраль 1917 г. (Из личной коллекции семьи Визель). Мужчина в штатском в центре — Кузнецов Василий Васильевич (1866–1938), известный российский, а позднее и советский метеоролог и гидролог, организатор аэрологических исследований в разных городах и обсерваториях страны (в т.ч. в магнитно-метеорологической обсерватории г. Екатеринбурга в 1905 г.)

ра семинарии был Николай (1892 г.р.), судьбе которого в основном и посвящен наш рассказ. Ему, кстати, принадлежит значительная доля предметов из так называемого «Антониновского клада», найденного в советское время и хранящегося в Свердловском областном краеведческом музее — обувь, одежда, вещи с вышитой монограммой «Н.А.», гимназический альбом, некоторые документы и т.д. Некоторые факты его биографии открылись совсем недавно, когда стояло известно,

что Николай Антонинов в 1917 г. был направлен на обучение в Англию в составе Русского Авиационного Корпуса (Russian Flying Corps in Britain).

История с семейным тайником началась больше 100 лет назад, в далеком уже 1919 году, затем неожиданно напомнила о себе спустя более полувека, когда был обнаружен клад, и получила свое продолжение и развитие уже в наши дни. В 1975 г. в Свердловске, на улице 8-е Марта (бывшей Уктусской), полным ходом шла реконструк-

ция и строительство нового учебного корпуса Свердловского института народного хозяйства (ныне — это одно из зданий Уральского государственного экономического университета (УРГЭУ)). Так и случилось в тот день, когда, даже не догадываясь об этом, вездесущие мальчишки, играючи, неожиданно запустили «машину времени». Нечаянное движение, и обвалившаяся ветхая стена под лестницей на втором этаже полуразрушенного здания открыла дверь в прошлое, в жизнь постояльцев дома № 58 по улице Уктусской, в тревожное начало XX века. С этого момента начинается история клада, который позднее был назван «Антониновским».

В небольшом помещении за фальшивой стеной не переливались мягким светом жемчуга и самоцветы, не блистали чаши, наполненные серебром и золотом. Там были аккуратно упакованы самые разные предметы: церковная утварь, оружие (несколько винтовок, пистолетов, штык-ножей), документы, продовольственные карточки 1917–18 гг., альбомы для открыток и марок, газеты, открытки и письма, лотерейные билеты, мужская одежда и обувь, в том числе добротные военные сапоги (и несколько других предметов



◀ Автопортрет Н.А. Антонинова, рисунок на листе гимназического альбома (из тайника семьи Антониновых)



▲ Учебный корпус Wantage Hall. Университет г. Ридинг (Беркшир, Англия). 2020 г. (Фото Р. Фирсова)

одежды) английского производства, столовая и кухонная посуда, большой самовар, несколько упаковок чая, две огромные сахарные головы, иностранные сигары и даже фотоаппарат и микроскоп, — словом все то, что было ценно для людей, которые так заботливо все это пытались сохранить в беспокойное время.

Владельцев тайника, как и время его создания, научным сотрудникам музея, куда сразу же поступила эта находка, установить оказалось не сложно. Большинство газет, в которые были бережно обернуты предметы, было датировано 1918–19-м годами, а на документах, найденных в тайнике, можно было прочесть фамилию — Антониновы. Почти 60 лет «Антониновский клад» ждал возвращения своих хозяев, которые так никогда им и не воспользовались. Сотрудники музея попытались выяснить судьбу этой семьи, но в 1975 году почти никаких сведений о ней найти не удалось.

К этому времени нам удалось прочесть лишь несколько страниц из жизни «создателей» «Антониновского» тайника. Ранее уже было известно, что в разгар Гражданской войны, в связи с отступлением белых из Екатеринбурга, хозяин квартиры, где был обнаружен

► «Заведующий полетами» Русского Авиационного Корпуса в Англии штабс-капитан П. В. Вяткин. На заднем плане — самолет ВУАЗЕН (Фото из семейного альбома М. Вяткина)



▲ Кадет Русского Авиационного Корпуса Василий Ефимович Батулин. Ридинг, Англия. 1917 г. (Национальный Архив Великобритании. British Archives. London)

клад — Александр Петрович Антонинов, вместе с семьей, как и многие его современники, вынужден был бежать из города и, по некоторым данным, умер от тифа в 1919–20 гг. во время эвакуации с армией Колчака. Никаких материалов о дальнейшей судьбе остальных членов семьи в архивах нашего города до настоящего времени обнаружено не было. Но фамилия Антониновых была весьма известна в дореволюционном Екатеринбурге. Ведь протоиерей Александр Петрович Антонинов, глава семьи, окончивший Казанскую духовную академию (выпуск 1896 г.), служил ректором Екатеринбургской духовной семинарии. На эту должность он был назначен указом Святейшего Синода в 1916 году. Екатеринбургская семинария в начале XX в. занимала нескольких городских строений по адресу ул. Уктусская, 60. В одном из соседних домов (под № 58) на той же улице снимала квартиру семья ректора (все эти здания по ул. 8 Марта, бывшей Уктусской,

► Столовая общежития Университета. Ридинг. (Беркшир, Англия)



► Курсанты Русского Авиационного Корпуса возле университетского общежития г. Ридинг (Беркшир, Англия). 1917 г. (Фото из архива Р. Фирсова)

до наших дней не сохранились). Службу свою А.П. Антонинов нес честно и исправно. Семья не купалась в роскоши, но имела постоянный и хороший доход. Жена Александра Петровича — Павла Николаевна Вознесенская — подарила ему шестерых детей, которым родители стремились дать достойное по тому времени образование.

Николай Александрович Антонинов родился 9 июня 1892 года. Волею родителей, стремившихся дать ему хорошее образование, совсем юным был отправлен в Санкт-Петербург, где по-



Уральский следопыт, июль 2020

ступил в «престижную» Вторую гимназию имени Императора Александра I (к слову, и сегодня вторая гимназия Санкт-Петербурга располагается в том же здании и считается весьма престижным учебным заведением). Во время учебы проявил способности к точным наукам, рисованию и черчению. И к моменту окончания гимназии у молодого человека, вероятно, уже сложилось точное представление о будущей специальности и карьере. На фронтах начала XX столетия стали доминировать бронированные корабли, танки, артиллерия и едва «оперившаяся» боевая авиация. В условиях широкомасштабных позиционных действий 1916–1917 годов военное командование и политики воюющих стран высоко оценили достоинства нового средства борьбы — аэропланов. Авиация росла количественно и качественно. Воюющие страны в несколько раз увеличили производство самолетов и авиационных моторов.

В России формировались новые авиационные отряды, росло производство боевых самолетов. Качество авиационной техники непрерывно улуч-

Через какое-то время после окончания гимназии он поступает в Школу авиации военного времени им. Великого князя Александра Михайловича Императорского всероссийского аэроклуба (ИВАК). Базировалась школа на Комендантском аэродроме Петрограда. В дореволюционное время ИВАК являл собой ведущее авиационное учреждение страны. Так, в первых числах февраля 1917 года в числе 24-х представителей Авиационной школы ИВАК Николай Антонинов прибыл на сборный пункт, который находился в здании Адмиралтейства. Узнать подробности об этом интересном факте биографии Николая Антонинова нам помогла помощь Романа Фирсова, известного историка-исследователя из Великобритании, который долгое время работал с документами Национального Британского архива, Музея Королевских военно-воздушных сил Великобритании (Royal Air Force Museum London). В личных архивах многих кадетов Русского авиационного корпуса сохранилась групповая фотография того времени. На ней запечатлены учащиеся авиационной школы в обществе новых друзей и высокопоставленных лиц. Датируется она 10–11 февраля 1917 года. С большой долей уверенности можно утверждать, опираясь на имеющийся рисунок-автопортрет, что на этом снимке запечатлен и Николай Антонинов.

Если ранее в статье уже был освещен вопрос: «Почему именно в Англию или Францию?», то настало время ответить и на другой вопрос, не менее важный: «Зачем?» То, что Россия нуждалась в опытных летчиках и техниках, мы знаем. Сделано это было для того, чтобы таким образом пополнить штат ВВС Российской империи опытными инструкторами, владеющими приемами воздушного боя, стрельбы, бомбометания и т.д. Выпускники зарубежных авиационных школ должны были передать в будущем полученный опыт новобранцам в России.

25 февраля 1917 года крейсер «Варяг» поднял якорь и в сопровождении двух миноносцев вышел в море. Да, да, именно «Варяг»! Знаменитый крейсер, приотивший на борту именитых и не очень гостей, уходил от родных берегов к берегам холодной Шотландии. 4 марта, не заходя в Ливерпульский порт, «Варяг» бросил якорь в его акватории. Все ожидали высокопоставленного гостя. Армейский чин в генеральских погонах озвучил перед строем шокирующую для многих информацию: «В России — Революция! Царь то ли отрекся, то ли свергнут с престола...» А Ливерпуль встретил гостей флага-

ми, цветами и гимном ... «Боже царя храни». Сейчас уже трудно сказать, что именно испытывали в душе молодые курсанты в этот момент. Возможно, радость перемен, а может быть, страх перед неизвестностью и предчувствие горечи будущих потерь. Вот так началась их «английская» жизнь.

Альбион принял россиян по-английски сдержанно, с долей строгости, интереса и зачастую полного непонимания. Непонятны были и поведение, и манеры, и строжайшая дисциплина, которой английские офицеры просто восторгались. Безукоризненный внешний вид русских кадетов, их выучка и умение себя преподавать впоследствии стали предметом воспоминаний многих инструкторов-англичан. Открывая русская душа растопила холодные английские сердца. Вопреки предупреждениям и запретам возникали дружественные связи, симпатии, а иногда даже развивались и романтические отношения между местными юнками и русскими кадетами. И это несмотря на то, что большинство курсантов не владело английским, а офицеры имели практику лишь во французском (общение порой происходило часто с помощью жестов и словаря).

По прибытии в город Ридинг, что близ Лондона, на базу Первой технической школы авиации (№ 1 School of Military Aeronautics at Reading), общая группа курсантов была разделена на 10 классов. В каждом насчитывалось 10 человек во главе со старшим офицером. Одна из них — отдельная группа механиков, которые тоже имели возможность обучаться летному мастерству. Для учебных полетов использовались аэродромы в районе современного Хитроу (Thetford, Northolt and Croydon). Большинство уроков преподавалось в одном из зданий недавно построенного общежития Университета города Ридинг — Wantage Hall. Наставником группы русских кадетов был военный летчик лейтенант Герард Гвин Кратчлей, свободно владевший русским языком, с марта по октябрь 1917 года.

Многие из английских инструкторов школы, несмотря на молодость, были уже опытными «ветеранами» Западного фронта. Будучи совсем еще молодыми людьми, они обучали кадетов, которые были часто того же возраста, что и сами преподаватели. Английский инструктор, свободно владевший русским языком, военный летчик лейтенант Герард Гвин Кратчлей, с марта по октябрь 1917 года был наставником группы русских кадетов.

Английские инструкторы в первую очередь «налегали» на матчасть и мо-

шлось за счёт совершенствования конструкции и аэродинамических форм летательных аппаратов, повышения мощности и надежности силовых установок, оснащения новыми образцами оборудования и вооружения. Возможно, еще будучи гимназистом, Николай Антонинов понял — вот именно то, чем он хочет заниматься, именно то, в чем он сможет себя проявить и применить свои знания и способности. Молодой российской авиации необходимы были не только профессиональные летчики, но и умелые, талантливые механики.

торное дело. Ведь каждый будущий летчик, во-первых, должен знать, с чем ему предстоит иметь дело, как все это устроено и почему летает. Если многие из наших соотечественников и знали, что такое мотор, то большая часть из них никогда не имела дела с самолетами и в российских авиашколах еще не летала. В отдельный класс были определены механики. Предполагалось, что мотористы не будут обучаться летному делу. Но впоследствии многие из них всё-таки получили дипломы пилотов, тем самым открыв для себя небо. Именно в эту группу механиков и попал герой нашего рассказа — Николай Антонинов.

К концу апреля 1917 года первоначальный курс обучения всеми был пройден. Теперь «кадетам» пришлось сказать друг другу «До встречи!» и разехаться по разным авиационным школам Англии. Впереди их ждали полеты!

Николай Антонинов писал: «Я прошел курс пулеметного дела, радио, телеграф, бомбометания, фотографии, корректировки артиллерийского обстрела, познакомился со всей авиационной техникой, проходил все типы авиационных моторов всех стран» (фонд). Здесь, рукою самого Николая Александровича, перечислены все основные дисциплины, с которыми пришлось ознакомиться кадетам Русского Авиационного Корпуса. Конечно, эти знания не пришлось бы «носить за плечами». Такие кадры были необычайно востребованы в боевых условиях на полях сражений. Но, как я уже говорил ранее, эти люди нужны были в первую очередь в классах российских авиационных школ.

Но Николаю Александровичу не суждено было стать счастливым и гордым обладателем заветного синего диплома FAI (Международной Воздухоплавательной Федерации), не красовались на его кителе крылышки Королевского авиационного корпуса RFC, как, впрочем, и у некоторых других его товарищей по учебе, хотя причины этого у всех были разные. Есть данные, что из 112 «английских» курсантов дипломы летчиков получили только 74 человека. Вот как сам Николай описал происшествие, не позволившее ему тогда стать дипломированным авиатором: «При обучении полетам был вначале на Морис Фарман, а потом на Кертис. На последнем был выпущен solo (самостоятельно), но через некоторое время ... упал, повредив организм. По выздоровлении вся наша команда была отправлена в Россию».

Неожиданная поломка самолета, или же ошибка пилотирования, ве-

роятно, и лишила его возможности получить диплом военного летчика. По официальным данным, не менее пяти курсантов побывали в авариях, уже находясь в Англии. Но их травмы оказались не опасными и они с успехом окончили обучение полетам.

Планируемое всего на три месяца обучение русских кадетов в Англии для некоторых из них продлилось гораздо дольше. Но большинство из них летом-осенью 1917 г. вернулись на родину. Время тяжелой работы (а обучение продолжалось по 12–14 часов, плюс 2 полета в день — утром и вечером), но спокойной жизни в Англии закончилось. Последняя, небольшая группа пересекла границу уже Советской России спустя почти год с началаграничной командировки. И, конечно, у многих из них перед отъездом возникал вопрос: «Как и куда возвращаться?» Россия стояла на пороге глобальных перемен. «Золотопогонники», которыми являлись многие из курсантов, были уже вне всякого уважения в обществе будущей «советской России». Поэтому малыми группами, без всяких почестей, отправлялись новоиспеченные летчики в родные края. Кто куда — в Петроград, Вильно, Москву, Киев, Таллин. Кто-то остался в Англии, кто-то отправился во Францию. Некогда сильная дружная группа разлетелась в разные стороны.

И уже точно известно, что им пришлось стрелять друг в друга в беспокойном русском небе, подсвеченном сполохами Гражданской войны.

Но вернемся к нашему герою. Судя по личным записям Н.А. Антонинова, он приезжает на родину из Англии в сентябре 17-го года. Из его писем в Увофлот следует, что после возвращения он был направлен для дальнейшего прохождения службы в Школу авиации при ИВАК, то есть на то же место, которое оставил в феврале месяце 1917 года. К сожалению, полученная во время аварии в Англии травма постоянно давала о себе знать. И вместо того, чтобы приступить к новым для себя обязанностям, Антонинов опять оказывается на больничной койке. А в России на полные обороты был запущен маховик новой революции. Развал и неразбериха коснулись и таких государственных институтов, как армия. Не обошло это и Управление Военно-воздушного флота. Многие выпускники английских и французских авиационных школ направляли

► Российские курсанты на занятиях. Англия, 1917 г. (Из личной коллекции Р. Фирсова)



► «Brevet» (диплом) авиатора. Диплом FAI Ф.Н. Комиссарова (Фото А. Карташова)

в Управление Военно-воздушных сил письма с просьбами найти и доставить до адресата оставленные за границей вещи, выплатить положенное за время учебы жалование, найти утерянные документы и дипломы. Такие письма писал и Николай Александрович.

Надо отдать должное служащим Увофлота. На его запросы все же высылались ответы, правда, больше похоже на отписки, в отличие от писем самого бывшего курсанта. Его сообщения полны драматизма и пропитаны чувствами человека, взывающего о помощи. Последнее его запросы относятся к весне 1918 года. К этому времени, находясь в состоянии постоянной материальной нужды, он все еще не терял надежды получить свое жалование за время учебы.

Сейчас мы однозначно можем утверждать, что Николай Антонинов в Петроград больше не вернулся. Его



Уральский следопыт, июль 2020



▲ Улица 8 Марта. Накануне сноса домов под строительство нового учебного корпуса Института народного хозяйства (СИНХ). Свердловск. 1975 г. (Государственный архив Свердловской области)

мечта посвятить себя работе в Авиационной школе при И В А К не сбылась. Несмотря на то, смог ли бы он получить направление в Екатеринбургскую авиационную школу, которая так и не была сформирована, хотя предложение о ее создании в городе активно обсуждалось. Ведь уже 27 июля 1917 года в Екатеринбурге появилось «Общество друзей авиации», а 19 ноября 1917 года в библиотеке имени В.Г. Белинского под председательством и военного лётчика А.Д. Муратова и Г.А. Олесова первое состоялось учредительное собрание отделения Всероссийского аэроклуба под названием «Екатеринбургский аэроклуб». К сожалению, никаких документальных свидетельств или упоминаний о дальнейшей судьбе Н.А. Антонинова нами пока не выявлено, но поиски и работа в этом направлении, конечно, будут продолжены.

Примечательно, что представленная в этой публикации яркая страница неизвестной ранее биографии бывшего екатеринбуржца Николая Анто-

нинова (а одновременно — и страница летописи становления русской авиации) открылась нам сегодня благодаря именно той случайной находке 1975 года — «Антониновскому кладу», невольно, но бережно сохранившему для нас свидетельство личной человеческой истории, неотделимой от истории страны в целом.

...1919 год. Карта Урала полыхает кострами Гражданской войны. Кострами, в которых сгорают мечты, надежды, воспоминания. Сгорают человеческие жизни. В Екатеринбурге, в доме на тихой некогда улице, кто-то, скрываясь от посторонних глаз, бережно заворачивает в газеты дорогие его сердцу вещи. В душе теплится надежда на скорое возвращение в родной дом. Был ли этот человек Николаем Антониновым или его отцом, матерью, братьями или сестрами, мы уже никогда не узнаем — никто из них в отчий дом не вернулся.

Можно позволить себе окунуться в гипотезы и домыслы. Есть вероятность, что Николай Александрович, как и его отец, умер от тифа в 1919 г. или погиб на фронтах братоубийственной войны. А возможно, ему удалось уцелеть, но он не захотел или не сумел вернуться домой. Или не пережил сталинских чисток 1930–40-х гг. Пока еще немного нам известно и о судьбе его родных и близких, но благодаря энтузиазму и интересу к этой теме сотрудников Областного краеведческого музея в этом отношении уже есть значительное продвижение. Как говорится, «лед тронулся».

Родственники Николая Александровича Антонинова, ныне живущие в России, располагают очень небольшой информацией о своих предках и о нем почти ничего не знают, ведь в нашей стране люди старшего поколения зачастую скрывали свое прошлое, и, испытывая уже укоренившийся привычный страх за судьбу свою и своих детей, рассказывали о себе довольно скупо, упоминая о каких-то фактах биографии очень осторожно. Порой они специально уничтожали все «компрометирующие» старые документы и фотографии. Однако, согласно семейной легенде, рассказанной нам правнучкой его старшего брата — Александра, есть версия, что «несостоявшийся» авиатор Николай Антонинов после революции покинул родину и оказался в Канаде. Но подтверждений этому пока не найдено. Тем более, что спустя 100 лет после описанных событий Канаду можно было и перепутать с Англией, а «покинул родину» — с «был командирован на учебу».

Прошло столетие. Сменились поколения. Но история не перестает удивлять нас новыми открытиями. Люди создают ее, пишут и переписывают. А она иногда, очень редко, но по точному адресу присылает нам свои письма из прошлого. Не заигрались бы дети на развалинах дома, не открыли дверь в 1919 год, и никто никогда, возможно, не узнал бы и не вспомнил о жизни и судьбе этого человека, в прошлом — уральского мальчишки, когда-то мечтавшего летать. **VC**