

ISSN 2658-7920

# ВЕСИ

№ 10, 2020



## ТАЙНЫ

### «АНТОНИНОВСКОГО КЛАДА». (ИСТОРИЯ ОДНОЙ НЕСБЫВШЕЙСЯ МЕЧТЫ...)

**Роман ФИРСОВ**

Историк, исследователь.  
г. Лондон.

**Ольга ПОТЕМКИНА**

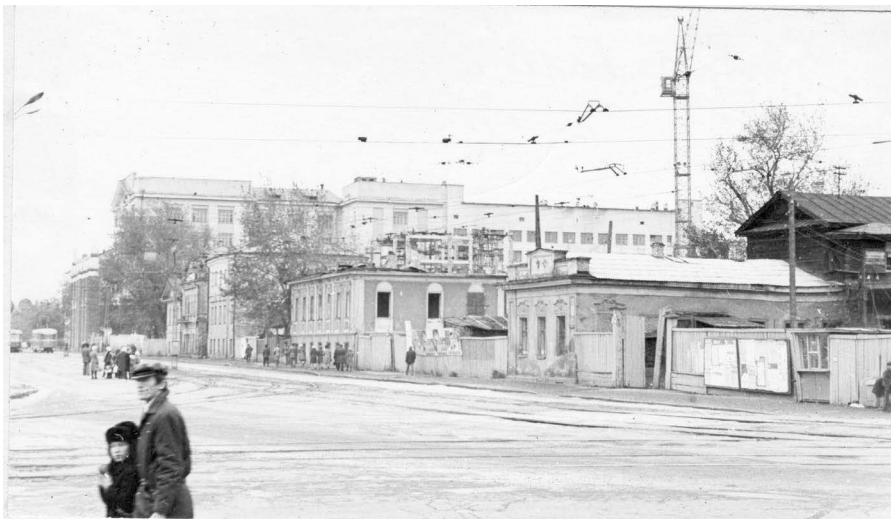
Старший научный сотрудник  
Свердловского областного  
краеведческого музея имени  
О.Е.Клера.  
г. Екатеринбург.

Эта история началась больше 100 лет назад, в далеком уже 1919 году, затем неожиданно напомнила о себе почти через 60 лет и получила свое продолжение и развитие уже в наши дни.

...В 1975 г. в Свердловске, на улице 8-го Марта (бывшей Уктусской) полным ходом шла реконструкция и строительство нового учебного корпуса Свердловского института народного хозяйства (ныне – это одно из зданий Уральского государственного экономического университета (УРГЭУ)). С утра до вечера кипела работа. Ревели бульдозеры, грохотали экскаваторы, машины не успевали отвозить строительный мусор. Город избавлялся от прошлого и стремительно расчищал место для новых, современных, построек. Наблюдавшая за этим процессом детвора с нетерпением ждала – когда же дяди-строители закончат работу, и наступит их время – время игры в «войнушку» и «казаков-разбойников» в старинных развалинах. 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 1917–1918 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 одежды) английского производства, столовая и кухонная посуда,



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

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 Свердловского государственного областного краеведческого музея, куда сразу же поступила эта находка, установить оказалось не сложно. Большинство газет, в которые были бережно обернуты предметы, было датировано 1918–1919-м годами, а на документах, найденных в тайнике, можно было прочитать 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.

Предметы из этого тайника хранятся в настоящее время в фондах Свердловского областного краеведческого музея имени О.Е.Клера и периодически экспонируются на различных выставках. И вот недавно, в связи с изучением и подготовкой материалов к новой выставке, посвященной истории кладов, обнаруженных на Урале в XIX–XX вв., вновь ожил интерес и к теме «Антониновского клада». И, конечно, появилось желание больше узнать о самих его «хозяевах», о людях, которые 100 лет назад надежно укрыли дорогие для них вещи и документы в тайнике, чтобы вернуться за ними, и вовсе не предполагали, что когда-нибудь все это станет своеобразным посланием потомкам и предметом пристального внимания историков.

Научные сотрудники Музея истории и археологии Среднего Урала (филиал Свердловского областного краеведческого музея) в настоящее время ведут активную работу по поиску архивных документов и материалов, связанных с биографией членов семьи Антониновых: какими были эти люди, ка-

кое получили образование, каково было их семейное положение, чем они занимались в жизни, каковы были их увлечения, интересы, политические взгляды и пристрастия в то беспокойное «революционное» время. 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 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 1919–1920 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 несколько 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, 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.

Из формулярного списка о службе ректора Екатеринбургской духовной семинарии протоиерея Александра Петровича Антонинова за 1916 г. (составлен 1 окт. 1916 г.): «Протоиерей Александр Петро-

вич Антонинов, кандидат богословия, ректор ЕДС, преподает Священное Писание в 5 классе семинарии, 55 лет, имеет набедренник, скуфью, камилавку, наперстный крест, от Синода выдаваемый, и палицу (6 мая 1914 г.), ордена св. Анны 3 и 2 ст. и св. Владимира 4 ст. и медали: в память царствования Александра III, 25-летия церковно-приходских школ, 300-летия царствования Дома Романовых и крест в память того же 300-летия Дома Романовых, жалование получает 3 900 руб. в год. Состоит членом Императорского палестинского общества с 21 августа 1895 г. С 1896 г. состоит председателем совета Братства святого праведного Симеона Верхотурского. Женат на Павле Николаевне Воскресенской, 48 лет, дети: Александр, 29 авг[уста] 1890; Николай, 9 июня 1892 г., Константин, 9 октября 1894; Сергей, 6 ноября 1900; Вера, 6 ноября 1888; Ольга, 10 мая 1896. Из которых старший сын Александр и дочь Вера состоят на службе, а остальные дети обучаются в разных учебных заведениях...» (Российский государственный исторический архив, СПб.).

Вторым по старшинству сыном ректора семинарии был Николай (1892 г.р.), судьбе которого, в основном, и посвящен наш рассказ. Ему, кстати, принадлежит и значительная доля предметов из семейного тайника – обувь, одежда, вещи с вышитой монограммой «Н.А.», гимназический альбом, некоторые документы и т.д.). Некоторые факты его биографии открылись совсем недавно, когда в очередной раз просматривая опись предметов и документов из «Антониновского клада», сотрудники музея поняли, что Николай Антонинов имел прямое отношение к авиации, и, что в 1917 г. он был направлен на обучение в Англию в составе Русского Авиационного Корпуса (Russian Flying Corps in Britain), о существовании которого историки – «военные эксперты» нашего музея раньше никогда не слышали. Решено было обратиться за помощью к известному исследователю из Англии Роману Александровичу Фирсову – эксперту Форума поисковых дви-

жений Великобритании, который долгое время работал с документами Национального архива Великобритании (National Archives), Музея Королевских военно-воздушных сил Англии (Royal Air Force Museum London), а также с российскими архивными источниками, изучал материалы частных, семейных коллекций в России и за ее пределами. В результате этой многолетней кропотливой работы, в соавторстве с российским военным историком Андреем Карташовым, в 2014 году им была написана и издана монография «В небе двух Империй», которая посвящена ранее малоизвестной истории Русского авиационного Корпуса в Великобритании в 1917 году.

Роман Александрович мгновенно и с искренней доброжелательностью откликнулся на приглашение к сотрудничеству и просьбу оказать помощь музею в поисках сведений о курсанте Русского авиационного Корпуса, уроженце города Екатеринбурга Николае Антонинове. Но сами музейщики в тот момент, честно говоря, почти не надеялись на успех этой инициативы. Ведь с той поры пронеслось столько исторических и политических бурь и событий, что любые документы могли затеряться или просто «кануть в лету», исчезнуть. Но тем больше было их удивление и радость, когда, начав активную переписку с одной из авторов этой статьи, Роман Александрович совершенно безвозмездно (за что сотрудники музея ему особенно благодарны) предоставил им ценную информацию и редкие архивные материалы, позволившие «пролить свет» на биографию одного из хозяев «Антониновского клада».

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

собности 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 то были достаточно веские причины, ведь на его судьбу, как и на судьбы тысяч молодых людей того времени, во многом повлияла начавшаяся Первая мировая война. Небывалый подъем патриотизма в России, желание всеми силами помочь стране одержать победу – это обуревало умы многих представителей молодежи того времени. Конечно, на фронтах Великой войны их ждали трудности, трагедии, даже смерть, но и – Слава! Вероятно, не избежал этого душевного подъема и Николай Антонинов.

Как известно, войны, как не прискорбно это сознавать, зачастую являются двигателями технического прогресса своего времени. Все новые средства ведения боевых действий, вооружение и военная техника семимильными шагами развиваются именно в период войн. 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 улучшалось за счет 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.

Через какое-то время после окончания гимназии (к сожалению, нами пока не установлена точная дата этого события) он поступает в Школу авиации военного времени им. Великого князя Александра Михайловича Императорского всероссийского аэроклуба (ИВАК). Базировалась школа на Комендантском аэродроме Петрограда. Согласно адресной книге за 1917 год, в Петрограде проживал тогда единственный гражданин с таким именем и фамилией – Антонинов Николай Александрович. «Потомственный дворянин. Лиговская, 131 (Ныне Лиговский проспект. Бывший доходный дом Н.Н.Елизарова. – Ф.Р.), чертежник». После окончания гимназии он, вероятно, снимал квартиру по указанному адресу. Выбор им места учебы оказался неслучайным. В дореволюционное время ИВАК являл собой ведущее авиационное учреждение страны. К 1917 году в Российской Империи насчитывалось не менее 10 крупных авиационных военно-учебных заведений. Но востребованность в обученных авиаторах 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 в 1916 году 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. Тщательно накапливаемый методический опыт позволил этим странам создать наиболее современную материальную базу и эффективную методику обучения летному делу. Управление Военного воздушного флота к началу 1917 года приняло окончательное решение о направлении в эти страны нескольких групп офицеров и нижних чинов



**Учащиеся Авиационной школы ИВАК. Петроград, февраль 1917.** (Личная коллекция семьи Визель).  
 Солидный 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 города Екатеринбурга в 1905 г.).

для обучения последних авиационному и моторному делу. В общей сложности в феврале того же года порядка 250-ти военнослужащих отправились в авиационные школы союзников. Для молодежи, которая только и грезилась небом, возможность прохождения подготовки во Франции или Англии была просто счастливым подарком судьбы.

Отношение многих сверстников Николая Антонова к авиации и авиаторам того времени очень образно характеризует фрагмент из рассказа его старшего современника, писателя А.И.Куприна – «Люди-птицы», созданного им в 1911г. (правда, во многом оно остается таким и сегодня): «...Да, это новая, совсем новая, странная порода людей, появившаяся на свет божий почти вчера, почти на наших глазах. Мы, их современники, перевалившие через четвертый десяток лет, были свидетелями многих чудес. При нас засияло на улицах электричество, заговорил телефон, запел фонограф и задвигались на экране оживленные фигуры, забегали трамваи и автомобили, радиотелеграф понес без проволоки на сотни верст человеческую мысль, подводные лодки осуществили дерзкую мечту Жюль Верна. И вот мы уже перестали удивляться большинству

открытий. Щелкая медным выключателем, мы в тот момент, когда комната озаряется ровным ярким сиянием, уже не говорим себе с радостной гордостью: «Да будет свет!» И любой петроградский коммерсант, слыша голос своего доверенного, говорящего из Москвы, кощунственно восклицает: «Прошу погромче! Сегодня телефон чертовски скверно работает!» Но авиация никогда не перестает занимать, восхищать и всегда снова удивлять свободные умы. Вот они высоко в воздухе проплывают над нами с поражающим гулом, волшебные плащи Мерлина, сундуки-самолеты, летающие ковры, воздушные корабли, ручные орлы, огромные, сверкающие чешуей драконы – самая смелая сказка человечества, многотысячелетняя его греза, символ свободы духа и победы над темной тягостью земли!.. И летчики, эти люди-птицы, представляются мне совсем особой разновидностью двуногих. Они жили и раньше, во всех веках, среди всех народов, но, еще бескрылые, проходили в жизни незаметно, тоскуя смутно по неведомым воздушным сферам, или в судорожных попытках умерли безвестно, осмеянные безумцы, поруганные, голодные изобретатели. – Monsieur, – сказал однажды на парижском аэродроме знамени-

тый 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 пилота-авиатора – прим. автора). Вы родились птицей!»

Но предстоящему обучению в Англии предшествовал тщательный и кропотливый процесс отбора кандидатов. Решено было привлечь к нему следующие военные и учебные заведения: Запасной авиационный батальон, Школу авиации ИВАК и Петроградский Политехнический институт, а точнее Теоретические курсы авиации при нем. Увофлот (Управление военно-воздушного флота) выдвигал жесткие требования к курсантам. В первую очередь они сводились к способностям и навыкам будущих «кадетов» Русского авиационного корпуса, как окрестили их англичане позднее. Предпочтение отдавалось знакомым с техникой солдатам и унтер-офицерам.

Образование – первое что подвергалось проверке при отборе в группы. Ни социальное положение, ни национальность не играли никакой роли в этом процессе. Например, в списках нижних чинов Запасного авиационного батальона в графе «Специальность» у многих кандидатов значится: слесарь, механик, техник, машинист, чертеж-

ник. В графе «Сословие» можно увидеть: мещанин, крестьянин, сын купца, потомственный дворянин и т.д. О национальном составе групп и говорить не приходится. Здесь были представители многих народов, населявших просторы Российской империи. Из нескольких сотен желающих были отобраны самые способные и надежные курсанты. Но следует заметить – благонадежность тоже играла немалую роль. Всем этим критериям отвечала и кандидатура Николая Александровича Антонинова: образован, дисциплинирован, физически здоров, благонадежен и способен к обучению.

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. 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, что на этом снимке запечатлен и Николай Антонинов. Безусловно, очень сложно на первый взгляд определить, кто же из них наш герой. Но мы все же попытаемся это сделать. И для этого снова нужно будет вернуться к «Антониновскому кладу». В нем, наряду со многими важными для членов этой семьи документами, бережно хранился гимназический альбом Николая. «Жизнь в рисунках» – так, наверное, можно было бы его назвать. Многие молодые люди той эпохи вели дневники, храня в них свои наиболее важные воспоминания и переживания, а также рисунки и памятные записи, сделанные их друзьями и знакомыми. На титульном листе этого альбома расположен карандашный набросок – портрет молодого гимназиста в форменной фуражке и шинели. Под ним нет подписи автора, в отличие от всех остальных рисунков в альбоме, выполненных разными людьми, и можно предположить, что это – автопортрет

нашего героя. Это предположение находит свое подтверждение при внимательном рассмотрении группового фото из личного архива семьи Визель (Оскар фон Визель – сын известного художника и действительного члена Императорской Академии Художеств тоже входил в группу курсантов, отправлявшихся в Англию). Во втором ряду, скромно выглядывая из-за голов своих товарищей, стоит молодой солдат, поразительно похожий на гимназиста из старого альбома (к сожалению, других изображений или фотографий Николая Александровича Антонинова история для нас не сохранила).

В начале февраля на сборном пункте полным ходом шла работа по подготовке группы к длительному путешествию. По приказу Увофлота всех поставили на довольствие, снабдили документами, теплым обмундированием. Путь из Петрограда до Романована-Мурмане (ныне г. Мурманск) не близкий, да и не легкий. Именно оттуда, опасным морским путем, должны были они отправиться на туманный Альбион. 120 офицеров и нижних чинов обязаны были быть к нему готовыми и, как говорится, во всеоружии. До отъезда в Англию офицеры большое внимание уделили политической стороне вопроса. Давались наставления

по правилам поведения в дороге и в «гостях» у «инглизов», как стали называть курсанты будущих гостеприимных хозяев. Лишнего не болтать, в контакты не вступать, не употреблять и за дамами не ухаживать. Учиться прилежно, приказы исполнять! По примеру «французской» группы, офицеры подготовили текст своеобразной присяги для курсантов. Ее принял каждый солдат и офицер, оставив под нею свою личную подпись.

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. Но была ли здесь еще какая-нибудь скрытая цель? Да, конечно, была. До отъезда в заграничную командировку Увофлотом был разработан образец «формального договора», подписав который каждый курсант тем самым обязывался по окончании командировки отслужить 2 года в авиационных или воздухоплавательных частях, или учреждениях. По возвращении из-за границы они должны были быть назначены на соответствующие должности, которые намечались для них заблаговременно, «при определении на военную службу, дабы каждый,



Автопортрет Н.А.Антонинова (?)

(Свердловский областной краеведческий музей имени О.Е.Клера).

с одной стороны, знал для несения каких обязанностей он предназначается, а, с другой – более ясно представлял себе цель и главную задачу своей командировки»<sup>1</sup>. То есть, каждый курсант и офицер, отправляясь в Англию или Францию, уже должен был быть осведомлен о своей будущей службе и минимальном сроке ее несения. 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 заграничных авиационных школ должны были передать в будущем полученный опыт новобранцам в России, что в последствии и происходило.

25 февраля 1917 года крейсер «Варяг» поднял якорь и в сопровождении двух миноносцев вышел в море. Да, да, именно «Варяг»! Знаменитый крейсер, приютивший 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 флагами, 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 преподать

<sup>1</sup> Российский Государственный Военно-исторический архив. Фонд: № 493. Управление военного воздушного флота. Опись: № 3, [отсутствует]. Номер дела: 63.

впоследствии стали предметом воспоминаний многих инструкторов-англичан. Открытая русская душа растопила холодные английские сердца. Вопреки предупреждениям и запретам возникали дружественные связи, симпатии, а иногда даже развивались и романтические отношения между местными юными леди 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).

Из воспоминаний одного из кадетов Корпуса, курсанта из Литвы Пранас Хикса: «Прибыв в Лондон, осмотрели расположенные рядом аэродромы и заводы. В театре был организован концерт в честь русских летчиков. Выступали наш оркестр балалаек и хор, потом английский оркестр и хор. Перед концертом мы провели несколько репетиций, во время которых познакомились со множеством англичан, с отличными английскими девушками, которые приглашали нас на развлечения. Были и девушки, хотевшие, даже, выйти замуж за кого-нибудь из русских летчиков, но наше руководство распустило слух, что нашим жениться нельзя. Это нас и спасло, так как в Англии существовал закон, по которому, если молодой человек официально ухаживал за какой-либо девушкой, навещал ее дома и знакомился с ее родителями, – то она на такого жениха могла подавать заявление в суд, требуя, чтобы он женился на ней, или поделить с ним пополам его собственность...» (Из неоконченных воспоминаний вольноопределяющегося 23КАО П.Хикса // Sparna (Крылья). 1970. № 1, 3.

По прибытии в город Ридинг, что близ Лондона, на базу Первой технической школы авиации (No 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). Школа военной авиации в Ридинге (с 1917 г. – Первая техническая школа авиации) в период первой Мировой войны была школой подготовки кадров для Королевских ВВС (RFC) Великобритании, образована в 1915 году как инструкторский колледж, но в 1916 году – реорганизована в полноценную школу обучения летчиков RFC. Большинство уроков преподавалось в одном из зданий недавно построенного общежития Университета города Ридинг – Wantage Hall. В 1917 году обучение специальным техническим и летным навыкам было перенесено также и на близлежащие аэродромы.

Многие из 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.

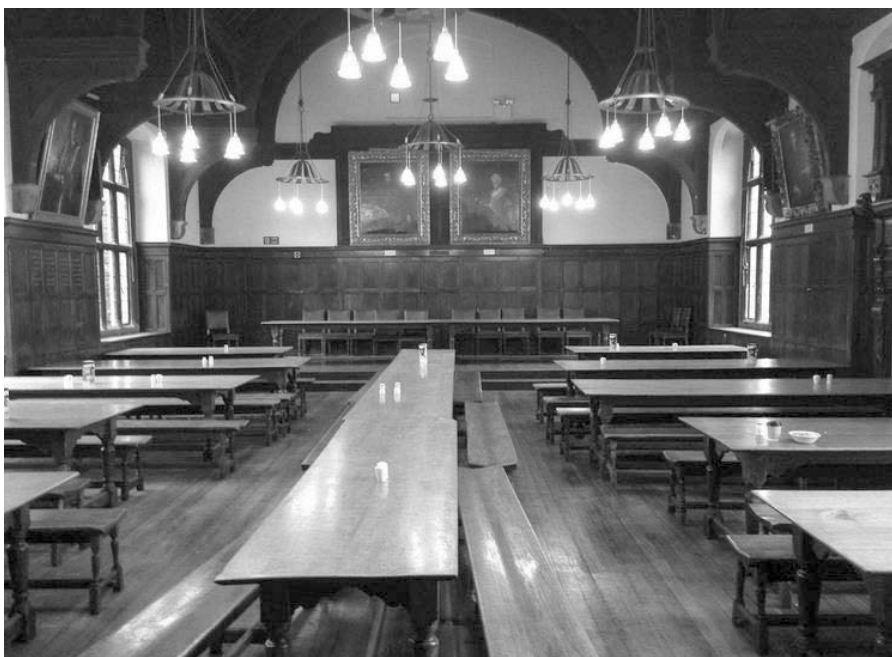
«Заведующим полетами» Русского авиационного Корпуса в Англии был штабс-капитан Порфирий Васильевич Вяткин (1883–1938), он курировал обучение курсантов Корпуса. На личности этого человека хотелось бы остановиться особо. Потомственный сибирский казак, родом из Омска, окончил Омское Императора Александра III механико-техническое училище, затем Оренбургское казачье училище по 1-му разряду, получив в награду за особые успехи в учебе именную шашку. Свободно владел английским и французским языками. В 1909 году служил в 3-м Сибирском казачьем полку. Сотник с 1910 года. С 1912 года – полковой адъютант, награжден орденом Святого Станислава 3-й степени. В 1913 г. есаул Порфирий Вяткин сдал экзаме́н на звание военного летчика в Севастопольской летной школе,



**Учебный корпус Wantage Hall  
Университета. Г. Ридинг (Рединг).  
Беркшир, Англия.**

где оставался до начала Первой мировой войны в должности летчика-инструктора. Его коллегами там были Петр Николаевич Нестеров и Виктор Владимирович Дыбовский.

В период 1916–1917 годов, по соглашению между правительствами России и Великобритании, есаул (в армейской кавалерии соответствовало званию штабс-капитана) П.В.Вяткин выполнял специальные поручения в Лондоне, а начиная с февраля 1917 года, он становится руководителем обучения полетам курсантов Русского авиационного корпуса. В Российском государственном военно-историческом архиве сохранились характеристики русских летчиков за личной подписью штабс-капитана Вяткина, который внимательно следил за процессом обучения и успехами кадетов. Но в то же время он успевает заниматься в физической лаборатории в Теддингтоне (район Лондона) серьезными исследованиями в области создания самолетных приборов, результаты их были оформлены патентами. Всего штабс-капитан Вяткин сделал свыше 20 подтвержденных технических изобретений. В конце лета 1917 года он возвращается на Родину, а после Октябрьской революции уезжает в свой родной



**Столовая общегития Университета. Ридинг (Беркшир, Англия).  
<https://en.wikipedia.org/wiki/Wikipedia>**



**Здание общегития Университета. Г. Ридинг (Беркшир, Англия). 2020 г.  
(Фото Р.Фирсова).**



**Курсанты Русского авиационного Корпуса возле университетского  
общегития. Г. Ридинг (Беркшир, Англия). 1917 г. (Фото Р.Фирсова).**



**«Заведующий полетами» Русского авиационного Корпуса в Англии штабс-капитан Порфирий Вяткин. На заднем плане – самолет ВУАЗЕН.**  
(Фото из семейного альбома М.Вяткина).

город Омск. Примкнув к Белому движению, П.В.Вяткин становится советником в штабе армии Колчака.

В 1919 году он был в первый раз арестован ЧК. Как многие бывшие офицеры того времени, под угрозой расстрела семьи Вяткин был вынужден вступить в Красную армию как военспец, получив должность заместителя начальника учебного отдела Главвоздухфлота, на которой прослужил с 1920 по 1924 год. Им была разработана структура учебных заведений страны для подготовки летчиков, а также инженеров и других специалистов для конструирования, производства и обслуживания самолетов. Под его началом была организована сеть летных школ, в том числе и Первая школа красных летчиков (в Москве, на Хо-

дынке). Порфирий Васильевич Вяткин был расстрелян 31 января 1938 г. на Бутовском полигоне под Москвой. Реабилитирован 7 января 1957 г. за отсутствием состава преступления.

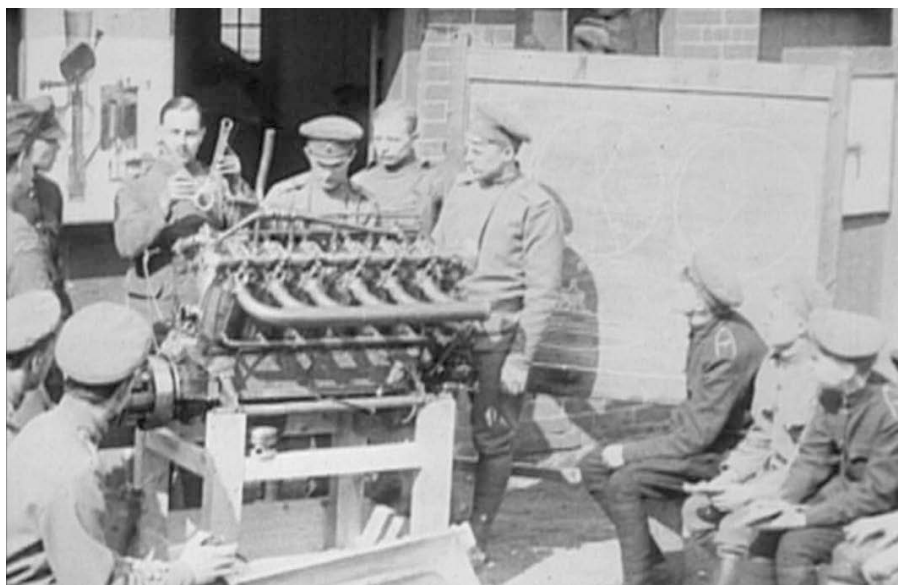
Но вернемся снова в Англию, в 1917 год, в город Ридинг, где группа русских курсантов, занимаясь базовой теоретической подготовкой находилась первоначально чуть более месяца. Английские инструкторы в первую очередь «налегали» на матчасть и моторное дело. Ведь каждый будущий летчик, во-первых, должен знать, 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 все-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



**П.В.Вяткин. Фото середины 1920-х гг.**  
(Фото из семейного альбома М.Вяткина).



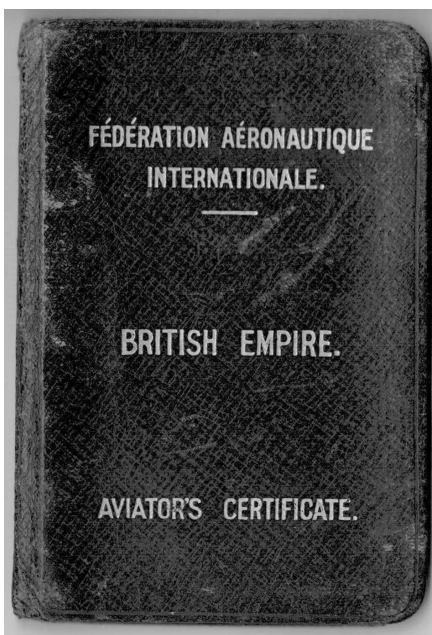
Российские курсанты на занятиях. Англия, 1917 г.  
(Из личной коллекции Р.Фирсова).

встречи!» и разъехаться по разным авиационным школам Англии. Впереди их ждали полеты! Классы направлялись в разные авиационные эскадроны, которые порой находились за многие сотни километров друг от друга. Ну а механики остались в Ридинге. Им предстояло с головой окунуться в мир поршней, винтов, в запахи бензина и масла. Для них наступил «второй год».

«Второгодники», как и курсанты-летчики, приобретали навыки в основных авиационных дисциплинах английских летных школ. Каждый из них обычно осваивал матчасть и пилотирование от 4-х до 6-ти видов летательных аппаратов. Вооружение самолетов, а это конечно же были пулеметы, необходимо было знать назубок и уметь справляться с их разборкой-сборкой с закрытыми глазами. И это были не только всем известные английские пулеметы Льюиса и Виккерс, но и оружие других стран Антанты и даже ее противников. В период Первой мировой войны в Российской империи не было единого стандарта принимаемых на вооружение самолетов и вооружения к ним. Закупки производились в Англии, Франции, Италии и Японии. Строились и использовались летательные аппараты и российских конструкторов. Все это, конечно, стало большой головной болью для мотористов и техников того времени. Ведь все

это следовало изучить и уметь починить в полевых условиях. 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»<sup>2</sup>. 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,



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



Эмблема Royal Flying Corps  
инструктора школы авиации  
Геральда Кранчли. (Фото  
из семейного архива Кранчли).

<sup>2</sup> Российский Государственный Военно-исторический архив. Фонд: № 493. Управление военного воздушного флота. Опись: № 3, [отсутствует]. Номер дела: 63.



**Памятный крест на могиле кадета  
Андрея Новикова.**

*Кладбище Хаверлок, район Сатхол,  
Англия. (Фото Р.Фирсова).*

повредив организм. По выздоровлении вся наша команда была отправлена в Россию»<sup>3</sup>.

Неожиданная поломка самолета, или же ошибка пилотирования, вероятно, 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.

Но происходили порой и более трагические события. Группа потеряла трех своих товарищей. Их тела навечно остались лежать в английской земле. К слову сказать, на раннем этапе становления авиации, небоевые потери были вполне сравнимы с боевыми. Хотя в отношении смерти у русских курсантов существовало, очевидно, свое особое мнение. Об этом красноречиво рассказывал в своих воспоминаниях один из бывших английских инструкторов группы. Приведу краткий его рассказ: «После гибели кадета Батурина я зашел в казарму справиться о настроении русских курсантов. Застал я их веселыми и бодрыми. Казалось, что трагедия никак не повлияла на них. Причиной для смеха стало то, что Батурина накануне выиграл в курсантский тотализатор, а за-

<sup>3</sup> Там же.

брать свой выигрыш теперь не сможет...»<sup>4</sup>

Но именно это, кажущееся нам довольно легкомысленным, отношение кадетов к постоянной возможности гибели или получения серьезной травмы (впрочем, такое отношение вообще свойственно многим молодым людям), и позволяло, вероятно, этим ребятам сохранять душевное равновесие, оптимизм и уверенность в себе, без которых было бы просто невозможно продолжать обучение летному делу, полному риска.

Интересно, что на самом деле курсант Василий Батурин не погиб во время того злополучного полета, о котором говорилось в мемуарах бывшего английского «наставника», а лишь получил легкие травмы. Инструктор просто перепутал имена кадетов, и в своих поздних воспоминаниях указал, вероятно, то имя, которое хорошо запомнил. Но прошло время, и уже в период Великой Отечественной войны, в феврале 1942 года, под Тулой, смерть все же настигла бывшего курсанта. Полковник 40-го дальнебомбардировочного полка Батурин Василий Ефимович погиб за штурвалом самолета ДБ-3.

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 начала заграничной 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 род-

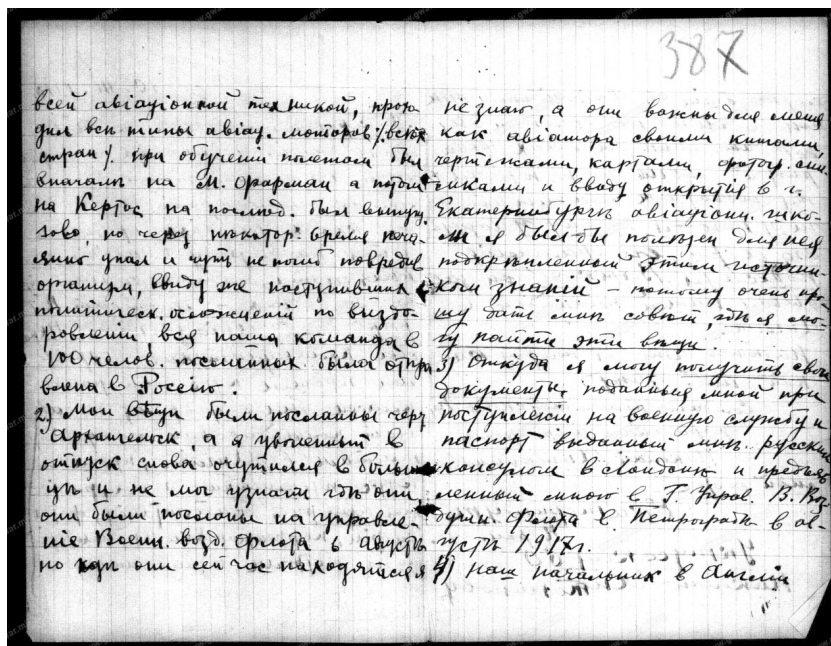
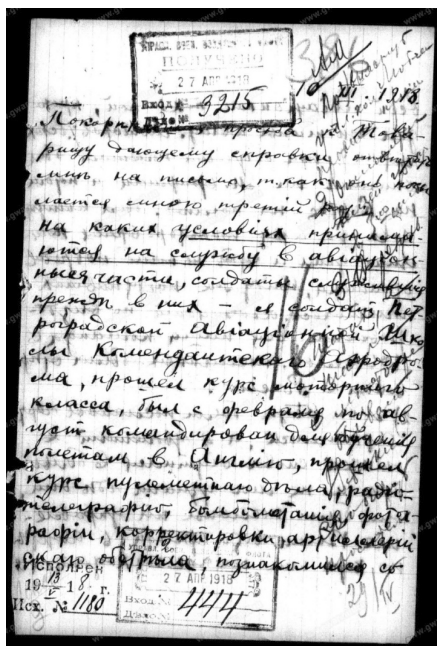
<sup>4</sup> В небе двух империй: Монография / Карташев А.В., Фирсов Р.А. – М.: Издательский центр «Мой учебник», 204. – 264. Стр. 128.

ные 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 в друг друга в беспокойном русском небе, подсвеченном сполохами Гражданской войны. Если бы судьбы бывших английских кадетов вопреки ходу истории сложились более удачно, то мы, наверное, знали бы о большинстве из них только как о великолепных летчиках, покорителях воздушных трасс, рекордсменах высоты и скорости, авиационных конструкторах, замечательных наставниках-педагогах и ученых. Ведь имена многих из бывших кадетов Русского авиационного корпуса в Англии позднее были внесены в книгу истории российской авиации. Выдающимися в своих странах военными летчиками стали бывшие кадеты Корпуса Петр Абаканович (Польша), Пранас Хикса (Литва), Арнольд Ундер (Эстония). И многие другие...

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



**Кадет Русского авиационного  
Корпуса Василий Ефимович  
Батурин. Г. Риддинг. Англия. 1917 г.  
(Национальный Архив  
Великобритании. British Archives.  
London).**



Письмо Н.Антонинова в Управление Военно-Воздушного флота. Екатеринбург. Апрель 1918 г.  
(Российский государственный военно-исторический архив, г. Москва).

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 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 похожие на отписки, в отличие от писем самого бывшего курсанта. Его сообщения полны драматизма и пропитаны чувствами человека, взывающего о помощи. Последние 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.

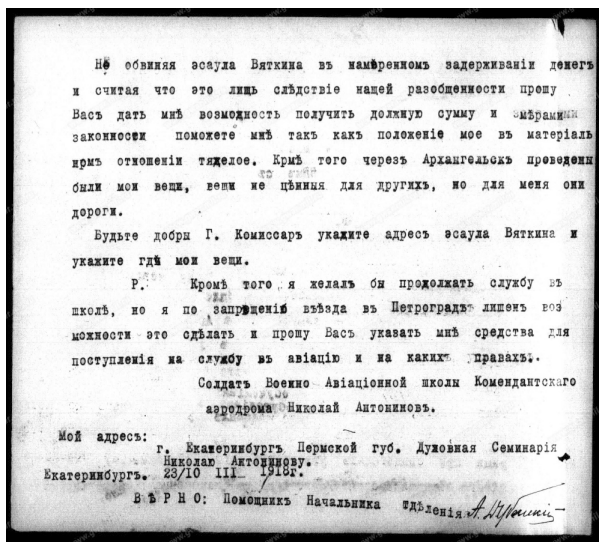
Вероятно, еще в период своей болезни, Николай Александрович потерял возможность проживать в Петрограде. Причин этому можно найти много. Но это будут только версии, а нам нужны факты. И они есть. Из его писем известно, что в архивах Увофлота был утерян паспорт, выданный ему в Англии в консульском отделе. В письме он указывает на это, сокрушаясь по поводу того, что не может вернуться к службе на Комендантском аэродроме Петрограда. В это неспокойное, бурное время человек остался без средств к существованию, без вещей, без денег и с подорванным здоровьем. Изыскивая пути и возможности как-то устроить свою жизнь в новой стране, Николай Александрович решает вернуться на свою малую родину – в Екатеринбург, где его отчий дом и семья. В письме от апреля 1918 года он указывает свой обратный адрес – г. Екатеринбург, улица Уктусская, 60<sup>5</sup>. Сейчас, спустя 100 лет с момента произошедших со-

<sup>5</sup> «Антониновский клад» был обнаружен в доме 58, где и проживала семья до революции. Н.А.Антонинов указывает в своем письме официальный адрес Екатеринбургской семинарии, располагавшейся в соседнем доме, с которого отправлялась и на который, очевидно, доставлялась корреспонденция семьи ректора А.П.Антонинова

бытий, возможно кто-то с улыбкой прочтет эти строки: «...мои вещи были посланы на адрес Увофлота в августе, но где они сейчас находятся, не знаю, а они важны для меня как авиатора своими книгами, чертежами, картами, фотографическими карточками. Ввиду открытия в г. Екатеринбурге авиационной школы, я был бы полезен для нее, подкрепленный этим источником знаний...»<sup>6</sup>. Автор строк перечисляет список вещей действительно очень дорогих для него. Следует еще раз взглянуть на этот список – это именно то, что необходимо преподавателю авиационной школы. Это так называемая методическая литература и учебный материал. Вот наглядное подтверждение и одновременно ответ на вопрос: «Зачем и для чего они учились в Англии?»

Сейчас мы однозначно можем утверждать, что Николай Антонинов в Петроград больше не вернулся. Его мечта посвятить себя работе в Авиационной школе при ИВАК не сбылась. Не известно, 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

<sup>6</sup> Российский Государственный Военно-исторический архив. Фонд: № 493. Управление военного воздушного флота. Опись: № 3, [отсутствует]. Номер дела: 63.



Лист из письма-обращения солдата Военно-Авиационной школы Комендантского аэродрома Н.А.Антонинова в Управление Военно-Воздушного флота. 23/10. 03.1918 (Российский государственный военно-исторический архив, г. Москва).

уже 27 июля 1917 года в Екатеринбурге появилось «Общество друзей авиации». 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 Антонинова (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, братом или сестрой, 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 1930–1940-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 не-

большой 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 скупое, 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.

#### Источники и литература:

Вестник Екатеринбургской духовной семинарии. Выпуск 3/15. 2016 г.

Интернет ресурс «Нашей родины красные соколы». <http://www.airaces.ru/stati/ivak-imperatorskijj-vsrossijskijj-aehtroklub.html>

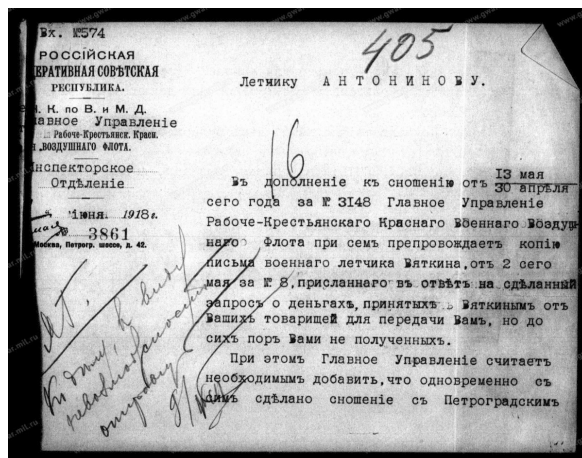
Весь Петроград на 1917 год: адресная и справочная книга г. Петрограда. – [СПб.]: издание т-ва А.С.Суворина – «Новое время», [1917]. – 930 с., 2086 стб.: ил., пл. – Электронная копия доступна на сайте Рос. нац б-ки. URL: <https://vivaldi.nlr.ru/bx000020038/view>.

Фонды Свердловского областного Краеведческого музея имени О.Е.Клера, г. Екатеринбург.

Российский Государственный Военно-исторический архив Фонд: № 493, Управление военного воздушного флота Опись: № 3, [отсутствует] Дело: № 63, Командировки за границу. Именные списки, телеграммы и переписка.

В небе двух империй: Монография / Карташев А.В., Фирсов Р.А. – М.: Издательский центр «Мой учебник», 2014 г., 204. – 264

Национальный Архив Великобритании (British Archives. Visit of Russian officers and men to England for training in aeroplane duties.) AIR 2/10. 41/2. 53/1. P. 8-10.



Ответ на запрос Н.А.Антонинова из Инспекторского отделения Главного Управления Рабоче-крестьянского Красного Военно-воздушного флота.

Москва. Май 1918 г. (Российский государственный военно-исторический архив, г. Москва).