



Успехи «РБВЗ» — это русский энтузиазм в действии

20–24 апреля в Академии гражданской авиации в Петербурге прошли XVII Международные научные чтения им. И.И. Сикорского. Круглый стол «Земные и небесные богатыри Михаила Шидловского. 100 лет Дальней авиации России» привлек внимание корреспондента журнала «Конкуренция и рынок».

Его участники: Михаил Опарин, генерал-лейтенант, заслуженный военный летчик РФ, Председатель Совета ветеранов Дальней авиации России; Александр Стрельцов, председатель Совета ветеранов Дальней авиации Воронежа и Воронежской области; Константин Татаринцев, протоиерей, заведующий сектором ВВС Синодального Отдела Московского Патриархата по взаимодействию с Вооруженными Силами и правоохранительными органами, настоятель Храма Вознесения за Серпуховскими воротами Москвы; Павел Панкратьев, племянник командира воздушного корабля «Илья Муромец II» А.В. Панкратьева и сын командира корабля «Илья Муромец IV» Н.В. Панкратьева, — возвращали из



забвения и делали рельефной историю становления русской дальней авиации под руководством предпринимателя-патриота М.В. Шидловского. Внешнее давление на Россию побуждает задуматься, как создать условия для появления в XXI в. атмосферы творчества, подобной той, что создал Шидловский на «РБВЗ» в начале XX в.

КиР: *С чего началась русская дальняя авиация?*

Михаил Опарин: История создания Дальней авиации, ее настоящее и будущее тесно связаны с историей отечественного тяжелого самолетостроения. Само появление тяжелых самолетов именно в России в начале XX в. было обусловлено ее особым геополитическим положением, бурным прогрессом в экономике, науке и технике, ростом образования. Громадные просторы страны, слабая транспортная инфраструктура требовали создания многомоторного самолета с большой дальностью полета. Русским авиаконструктором И.И. Сикорским из «РБВЗ» были созданы многомоторные самолеты: «Гранд», «Русский Витязь», «Илья Муромец». Это стало возможным благодаря способности М.В. Шидловского чутко уловить вектор развития авиации и вывести Россию в мировые лидеры.

В Истории Дальней авиации, как в зеркале, отразился весь путь создания и совершенствования тяжелого самолетостроения. Именно совершенствование способов вооруженной борьбы и решение задач национальной безопасности государства требовали постоянного совершенствования авиатехники. От винтовых самолетов прошлого («Илья Муромец», ТБ-1, ТБ-3, Ил-4, Пе-8, Ту-4) к турбореактивным и реактивным самолетам сегодняшнего дня (Ту-16, М-4, ЗМ, Ту-22, Ту-22М, Ту-95, Ил-78, Ту-160) и даже ПАКДА будущего — такова история тяжелого самолетостроения в России, ее Дальней авиации.





Наша история — это постоянное движение вперед по пути совершенствования авиационной техники, авиационных средств поражения, способов боевых действий.



КиР: *Можно ли говорить, что вся наша авиационная история — сплошное восхождение и череда триумфов? Все время сохранялась линия преемственности?*

Михаил Опарин: Да, наша история — это постоянное движение вперед по пути совершенствования авиационной техники, авиационных средств поражения, способов боевых действий. Да, это череда триумфов. Само создание первого в мире многомоторного самолета «Илья Муромец» — это триумф. Создание первого в мире тяжелого цельнометаллического самолета ТБ-1 и перелет на нем через весь Советский Союз в США экипажа С. Шестакова, а затем экипажей В. Чкалова и М. Громова через Северный полюс в Америку на

АНТ-25 с установлением мировых рекордов дальности, которым рукоплескал весь мир, — это тоже триумф. Создание первого в стране носителя ядерного оружия, преодоление сверхзвука на первом сверхзвуковом бомбардировщике Ту-22, создание первого сверхзвукового гражданского самолета Ту-144 и боевого стратегического ракетносца Ту-160 — это тоже все триумфы, вехи в истории нашей авиации. Но движение по пути «триумфов» — это не «сплошное восхождение», так как были и неудачи, и «тупики», да и весь путь истории авиации прошел через горечь поражений, летных происшествий, потерь человеческих жизней и дорогой авиационной техники.

Дать однозначную оценку развития авиации на рубеже тысячелетий нельзя. На рубеже XIX и XX вв. — это триумф создания первого в мире многомоторного тяжелого самолета «Илья Муромец», бурное развитие экономики, науки и техники.

На рубеже XX и XXI вв. — острый кризис после развала Советского Союза во всех областях жизни. Мы выживали, стремились сохранить все то, чего достигли за прошедшие 85 лет. Не хватало топлива, запасных частей, опытных специалистов. Падала исправность авиационной техники, количество боеготовых экипажей. Шла реорганизация организационно-штатной структуры в ВС и ДА. Был нанесен тяжелый удар по системе подготовки кадров. Но ничто не могло остановить прогресс в военно-технической сфере. Слишком мощные заделы были сделаны в XX в. Нам удалось сохранить и стратегические, и дальние ракетносцы и приступить к их модернизации, и установить новые высокоточные авиационные средства поражения. Именно тогда мы закончили их испытания и получили их на вооружение. Именно тогда, после почти десятилетнего перерыва, мы восстановили навыки летного состава в полетах в удаленных военно-географических районах.

Да, сегодня можно смело говорить о сохранении преемственности и в развитии авиационной техники, и в подготовке личного состава. Это основное условие в развитии авиации в целом и дальней авиации, в частности.

КиР: *И Шидловский, и Сикорский были глубоко верующими людьми, но прославились именно как создатели военной авиации. Как совмещаются война и христианство? Зачастую, когда речь идет о военном духовенстве, звучит мысль, что священник в армии — личность противостоительная, поскольку война вообще противоречит христианским ценностям. Другие расхожие штампы: протестантская этика развивает дух предприимчивости, а православие его убивает. Или еще штамп — вера и наука противостоят друг другу. Что можете сказать об этом Вы — священник, капитан Дальней авиации и кандидат физико-математических наук?*

Константин Тагаринцев: Противостоит как раз является отсутствие священника там, где его присутствие наиболее необходимо и в силу смысла духовной поддержки воинов, и в силу сложившихся с древности традиций. Военного духовенства нет только в армиях Китайской Народной Республики, Северной Кореи и некоторых стран Юга-Востока (Вьетнам, Камбоджа).

Во всех других государствах, и не только в христианских, есть штатное военное духовенство. Так, например, в 2004 г. я был свидетелем единовременного крещения 2000 солдат в одной из частей армии Южной Кореи военными священниками, которые в том числе через Вооруженные Силы осуществляют христианизацию страны. Замечательно, что и в России после двух с небольшим десятков лет взаимодействия Церкви и армии





Замечательны слова святителя Московского Филарета Дроздова: «Любите врагов своих, гнушайтесь врагами Веры, уничтожайте врагов Отечества».

утвердилось и развивается штатное военное духовенство, что является возвращением к нашим многовековым традициям.

Война, действительно, противоречит христианским и общечеловеческим ценностям. Но она сопутствует человечеству, причем по христианскому вероучению непрестанно и до конца этого временного мира, когда в окончательной битве сойдутся все силы Добра и Зла. И если уж такова реальность, то крайне необходимо быть готовыми к войне и не попускать злу творить свое беззаконие. В этом смысле замечательны слова святителя Московского Филарета Дроздова: «Любите врагов своих, гнушайтесь врагами Веры, уничтожайте врагов Отечества».

На войне перед реальностью своей смерти и необходимостью уничтожить врага безусловно мобилируются все человеческие силы. Душа воина сталкивается со всеми проявлениями страха, ненависти, жестокости, малодушия. Как же важно в это время поддержать не окрепших молитвой и примером, чтобы люди не ожесточились и не превратились в зверей, чтобы в Душах воинов возобладали совсем иные чувства: любовь к Отечеству, смелость и мужество, благородство и самопожертвование. Этому учила, это и проповедовала повседневным примером на протяжении столетий Церковь, окормляя наше воинство.

Что же касается протестантской этики, то там не все так примитивно, как нам зачастую представля-

ют апологеты западной цивилизации. Действительно, в протестантской этике содержится тезис о том, что видимым проявлением благословения Божия является успешность в делах и карьере. Не умаляя добросовестности и честности в делах земных, а также необходимой для них помощи свыше, православному мироощущению свойственно концентрироваться на иной успешности — успешности не здесь и сейчас, а той, которая должна состояться за пределами земной жизни, в Вечности. Это противоположный вектор, иное целеполагание, совсем другая мотивация в поведении и поступках. Однако при всем при том никоим разом православие не умаляло предприимчивости и деловой активности. Достаточно вспомнить очень успешное в своих делах русское купечество, его крепкую веру, его верность своему слову, бурное развитие фабрик и заводов, совершенные для своего времени технические конструкции и изделия. Православие учит стяжать Отечество Небесное через служение Отечеству земному.

Противоречие между наукой и верой является надуманным, следствием идеологизации научного мировоззрения. У науки и веры одна цель — поиск Истины, вот только средства и пути приближения к ней разные. Так, например, Михаил Ломоносов писал: «Наука и религия суть две родные сестры, дочери Всемилостивого Родителя; они никогда между собой в распри прийти не могут, разве кто из некоторого тщеславия и показания своего мудрования на них вражду всклеплет. Напротив, наука и вера взаимно дополняют и подкрепляют друг друга» (Ода «Вечернее размышление о Божием величестве при случае великого северного сияния»). Многие выдающиеся ученые прошлого, такие, как Коперник, Кеплер, Галилей, Ньютон, Дарвин, Ломоносов, Эйнштейн, верили в Бога и не видели противоречий между своими научными и религиозными взглядами. Лейбниц в переписке с Ньютоном отмечал, что человек, который занимается наукой немного, может в силу гордыни отойти от веры в Бога, но тот, кто занимается наукой очень много и серьезно, неминуемо к Богу приходит.

Об ответственности за свои слова, поступки, изобретения много думал Игорь Иванович Сикорский, перу которого принадлежат 17 глубоких работ по богословию. Он был глубоко верующим человеком, и ответственность он понимал как возможность дать добрый ответ Богу, в том числе за последствия для человека и человечества его изобретений.

Взаимодействие Русской Православной Церкви с военными летчиками установилось на заре русской авиации. По инициативе начальника воздухоплавательного парка генерал-лейтенанта Алексан-

дра Матвеевича Кованько в 1899 г. на Волковом поле в Санкт-Петербурге по проекту военного инженера Архангельского всего за полтора месяца устроена из прежнего барака деревянная церковь с двумя главками и звонницей специально для военных и их семей. Александр Матвеевич был глубоко верующим человеком, находился в личных контактах с иерархами Петербурга, которые поддержали

Противоречие между наукой и верой является надуманным, следствием идеологизации научного мировоззрения. У науки и веры одна цель — поиск Истины, вот только средства и пути приближения к ней разные.

его идею. Естественно, что этот замечательный первый авиационный храм посещали и И.И. Сикорский, и генерал М.В. Шидловский, первый начальник эскадры воздушных кораблей (ЭВК) «Илья Муромец», и инструктора офицерской воздухоплавательной школы, и будущие летчики эскадры воздушных кораблей. Здесь они духовно возрастали, благословлялись на начало учебного года и полеты. Священники этого храма освящали воинское оружие, хоругви и знамена, аэростаты, дирижабли и аэропланы. Знаменитый полет самолета «Илья Муромец» в июле 1914 г. из Санкт-Петербурга в Киев, который по замыслу Сикорского должен был доказать скептикам возможность многомоторного самолета с большим грузом летать на огромные расстояния, успешно завершился как раз в день убийства эрцгерцога Фердинанда в Сараево. Началась Первая мировая война. С этого момента начинается и новая стезя для этого самого крупного в мире самолета — стезя самого крупного в мире бомбардировщика.

Все тяжелые бомбардировщики «Илья Муромец», собранные на заводе «АвиаБалт» (отделение Русско-балтийского вагонного завода) в Санкт-Петербурге или доставленные в ящиках по железной дороге и собранные в местах дислокации боевых отрядов ЭВК, обязательно освящались в присутствии летных экипажей и наземной службы обеспечения. К сожалению, мы почти ничего не знаем о духовных подвигах и именах тех священников, которые окормляли воинов-авиаторов на фронтах Первой мировой войны. Как правило, это были либо священники близлежащих храмов, либо получавшие разовые поручения по линии



ведомства протопресвитера военного и морского духовенства, либо штатные священники соседних пехотных полков.

Поездка по местам боев ЭВК, состоявшаяся осенью 2013 г. вместе с председателем Совета ветеранов Дальней авиации ВВС РФ, генерал-лейтенантом М.М. Опариным и П.Н. Панкратьевым, дала нам возможность сделать удивительное открытие. В Минске членам экспедиции довелось повстречаться с внучатой племянницей Авенира Марковича Констенчика — Тамарой Валентиновной Фенчук, которая поведала о своем дедушке — Аполлинарии Марковиче Констенчике.

Братья Констенчик происходили из потомственных белорусских дворян; сын священника, вместе со старшим братом сначала закончил в Вильнюсе духовную семинарию, а затем там же военное пехотное училище по первому разряду. Как лучший выпускник он направляется в Гатчинскую школу летчиков, которую заканчивает с отличием. Со временем он становится командиром экипажа самолета «Илья Муромец-10». 13 апреля 1916 г. он вылетает с аэродрома Зегевольд (Сигулда, Латвия), где базируется второй боевой отряд ЭВК, для бомбардировки узловой станции Даудзевас в 60 км от Риги. При первом заходе экипаж сбрасывает очень метко 13 бомб по путевым стрелкам и полотну железной дороги, уничтожив при этом комендатуру

Братья Констенчик происходили из потомственных белорусских дворян; сын священника, вместе со старшим братом сначала закончил в Вильнюсе духовную семинарию, а затем там же военное пехотное училище по первому разряду.

станции. Но плотный огонь зенитных орудий также наносит ущерб бомбардировщику. Взорвавшиеся снаряды перед кабиной и под ней осколками навывлет в грудь и живот тяжело ранят командира экипажа — Авенира Марковича. Контуженный, истекая кровью, он находит в себе силы сделать еще один боевой заход на станцию и сбрасывает 7 бомб на эшелон, в котором находилось 25 000 артиллерийских снарядов. Последовал взрыв такой мощности, что от станции почти ничего не осталось. Продолжающийся зенитный обстрел привел к остановке трех двигателей. На единственном исправном двигателе экипаж сумел дотянуть до своего аэродрома и посадить самолет, в котором потом было обнаружено 70 огромных пробоин. Это еще раз показало надежность конструкции и огромную

Аполлинарий
Констенчик, будущий
настоятель Константино-
Михайловской церкви
в Вильнюсе, родился в
1888 г., а его младший
брат Авенир Маркович —
в 1889 г., в Гродненской
области.



живучесть самолета «Илья Муромец». Экипаж, невзирая на ранения, выжил, а поручик Констенчик был произведен в капитаны и награжден высшей военной наградой Российской империи — орденом Георгия Победоносца 4-й степени. Последние годы Авенир Маркович прослужил псаломщиком в храме своего старшего брата священника А.М. Констенчика (1888–1973), где также преподавал в детской и взрослой воскресных школах.

До сих пор жители Столбцов с благодарностью вспоминают этого удивительного человека.

Вот что рассказала Тамара Валентиновна: Аполлинарий Констенчик, будущий настоятель Константино-Михайловской церкви в Вильнюсе, родился в 1888 г., а его младший брат Авенир Маркович — в 1889 г., в Гродненской области. Их отец, священник, хотел, чтобы оба его сына посвятили себя служению Господу, но Авенир избрал профессию военного летчика. Аполлинарий Констенчик после

завершения семинарии в Вильнюсе работал в церковно-приходских школах Гродненской области. В 1916 г. был рукоположен во диакона, и вскоре в иерея, после чего служил войсковым священником. Так вот он как раз и был штатным полковым священником во втором боевом отряде ЭВК «Илья Муромец». Таким образом, современным штатным священникам Дальней авиации стало известно имя их первого предшественника, которое записано в Синодике храмов Дальней авиации и поминается на каждом богослужении. Два брата служили вместе в одном втором боевом отряде ЭВК «Илья Муромец», и у каждого это служение было по своему сложным, опасным, ответственным, являя собой действенный пример сотрудничества Русского Воинства в лице воинов-авиаторов эскадры и Русской Православной Церкви.

В семье Т.В. Фенчук из поколения в поколение с особой бережностью хранят кулончик, в который вставлены фотографии двух братьев, сыгравших столь знаковую и символичную роль в истории становления Дальней авиации России.

КиР: *Чем можно объяснить феномен М.В. Шидловского? Ведь дворяне не очень стремились стать предпринимателями. Шидловский — выходец из провинциального дворянства — в общем-то, не имел особых связей, но добился успеха в столице. Откуда корни патриотизма и успеха? Из Воронежа?*

Александр Стрельцов: Михаил Шидловский — один из представителей старинного дворянского рода, который, начиная с 1535 г., с достоинством и честью служил и продолжает служить России, проливал свою кровь на полях сражений, был удостоен высоких

правительственных наград, пожалован большими чинами и землевладениями. Спектр службы Шидловских был весьма широк и многообразен — от генерала, губернатора, политического деятеля до астронома, медика и математика. Отец Михаила — Дмитрий Андреевич отставной поручик, — был одним из предводителей дворянства Бирючинского уезда Воронежской губернии, воспитывал 12 своих детей в строгости и любви к России. Труд на черноземной земле и предпринимательство с использованием машинных механизмов всегда были в семье Шидловских в почете.

Искать корни патриотизма и успеха М.В. Шидловского надо не только на Воронежской земле, где прошло его детство, где он многое узнал, увидел и услышал, взял за основу в дальнейшей жизни, но и в полученном им образовании, сформировавшемся мировоззрении и великолепных организаторских способностях.

Его феномен заключался в практической реализации связки «слово—дело». В умении Шидловского найти руководящие кадры и средства для исполнения своих проектов, которые всегда были направлены на создание конкурентоспособных отечественных образцов техники с высоким уровнем качества. Примером тому могут служить автомобили «Руссо-Балт», на капоте которых император России Николай II разрешил разместить герб России — двуглавого орла — как символ качества.

Новаторство и первенство России — вот характерные черты стиля работы М.В. Шидловского, его проектов, вложения капиталов на родной земле.

КиР: *Мощь авиации определяется взаимосвязями конструктор—предприниматель—летчик. Можно ли сказать, что Шидловский был первым, кто создал такую цепь (Сикорский—АвиаБалт—Эскадра)? Как обстоит дело со звеньями этой цепи сегодня? Что вообще наши современники знают об АвиаБалте и Эскадре?*

Павел Панкратьев: М.В. Шидловский проявил удивительное чутье, оценив устремления тогда еще начинающего авиаконструктора И.И. Сикорского, который весной 1912 г. сформулировал концепцию многоместного, многомоторного аппарата весом несколько тонн. Строительство такого большого самолета не только в России, но и за границей считалось немислимим. Будучи председателем правления АО «Русско-балтийский вагонный завод», Михаил Владимирович предложил Сикорскому построить самолет за счет средств общества.

В условиях Первой мировой войны качество самолетов «Илья Муромец» проверялось во время боевых вылетов.

М.В. Шидловский, по собственной инициативе став командующим ЭВК «Илья Муромец», имел воз-

можность объективно оценивать создание воздушных кораблей, их конструктивные качества, умение летного состава успешно применять самолеты в различных условиях (в воздушном бою, разведке, бомбометании), совместно с Сикорским организовать отбор летчиков и членов экипажей, их обучение и подготовку к полетам, совершенствование тактики применения. Поэтому, безусловно, Шидловский — первый в России создал взаимоувязанную цепь неразрывного процесса: конструирование—производство—испытание и практическое применение летательных аппаратов.

После революционных событий 1917 г. и отстранения Шидловского от командования эскадрой наступили трудные времена для русской авиации. Но все же усилиями его сподвижников и новых энтузиастов отечественной авиации эти традиции не были забыты и получили новое содержание. Сначала в г. Сарапуле, куда в 1919 г. были переведены оставшиеся «Муромцы», на базе ликеро-водочного завода были организованы мастерские по ремонту и сборке новых самолетов из оставшихся запчастей. Затем на базе дивизионных мастерских организован авиазавод № 14, где началась сборка нового тяжелого самолета «КОМТА».

Впоследствии росло число авиаконструкторов и авиазаводов, а также подразделений, обеспечивающих научные изыскания, конструирование, производство и, конечно же, применение новых образцов авиационной техники различного назначения.

Радостно наблюдать, что в последние годы авиационному стало уделяться больше внимания, что, несомненно, отражается на укреплении обороноспособности страны.

Трудно давать оценку, насколько глубоко наши современники осведомлены о событиях более чем вековой давности, в том числе о таких выдающихся людях как И.И. Сикорский, М.В. Шидловский, о летчиках, осваивавших применение первых в мире тяжелых воздушных кораблей «Илья Муромец», положивших начало Дальней авиации России, 100-летие которой отмечалось 23 декабря 2014 г. Одно можно констатировать с уверенностью — интерес к этой теме в последние годы растет, в том числе среди молодого поколения.

КиР: *Что делается для увековечивания памяти М.В. Шидловского?*

Константин Татаринцев: Это значимо и для семьи самого Михаила Владимировича, и для семьи в более широком смысле, под каковой я подразумеваю всех воинов Дальней авиации. И для семьи в еще более широком смысле — для той христианской семьи, в которую нас собирает Господь своей любовью, потому что, невзирая на пространство и время, мы мистически оказываемся вместе, под-

держивая друг друга и служа каждый в своей ипостаси своему любимому Отечеству.

Павел Панкратьев: Сохранение памяти о М.В. Шидловском как о выдающемся организаторе первого серийного производства отечественных самолетов, как о первом командующем ЭВК «Илья Муромец», патриоте своей страны, безусловно, необходимо. Равно как и о многих его соратниках того времени.

В дополнение к немногочисленным изданиям прошлого века авторов С.Н. Никольского, М.Н. Никольского и В.Д. Солнцева, В.Р. Михеева в последние 10 лет появились в свет книги и публикации авторов А.М. Сергиенко, М.А. Хайруллина; целый ряд короткометражных фильмов по истории авиации и участию «Муромцев» в Первой мировой войне. Все чаще слышатся фамилии Шидловский и Сикорский в связи с событиями Первой мировой.

Я рад, что наша семья участвует в этой важной миссии сохранения и развития памяти об истории зарождения нашей авиации и о выдающихся представителях нашей Родины, стоявших у ее истоков.

За последние годы нами опубликовано несколько статей в журналах «Вестник Героев», «Авиасоюз» и «Крылья Родины». Довелось принять участие в различных конференциях. Найдено много потомков и родственников тех, кто служил в Эскадре, а затем в Дивизионе Воздушных Кораблей «Илья Муромец». Знаменательными были встречи с сыном И.И. Сикорского — Сергеем Ивановичем, и сыном С.Н. Никольского, помощника А.В. Панкратьева, — Александром Сергеевичем. А в апреле этого года во время научных чтений имени И.И. Сикорского состоялось знакомство с родственниками М.В. Шидловского.

Конечно же, пропаганда традиций русской Дальней авиации и сохранения памяти о первых русских авиаторах и специалистах «РБВЗ» необходима не только посредством статей, книг, фильмов и рассказов об их вкладе в развитие авиации России. Важно увековечить память посредством установления памятников, наименования улиц, оформления музейных экспозиций и многими другими средствами.

Александр Стрельцов: Историческую память о создателе автомобильной промышленности России, руководителе крупнейшего завода в царской России («РБВЗ»), основателе производства тяжелого авиационного двигателя в России, первом генерале — командующем стратегической авиации (начальнике ЭВК «Илья Муромец», который по зову сердца в 58 лет вновь надел военный мундир) Михаиле Владимировиче Шидловском восстанавливают. Делают это, в основном, летчики Дальней авиации ВВС России.

Ракетносец Ту-22МЗ «Михаил Шидловский», бюст в штабе ДА, сайт Союза ветеранов www.da-sv.ru, мемориальная доска в селе Новохуторное, экскурси-

онный маршрут «На малой родине М.В. Шидловского» и серия публикаций (о том, что он был создателем ДА и ее первым командующим), — вот тот небольшой арсенал памяти потомков, который создан Государственному Мужу, созидателю и защитнику Государства Российского, награжденному 4 орденами за службу Отечеству. Считаю, что этого очень мало.

Надо привлекать к работе свежие силы, поднимать архивные документы, восстанавливать историческую справедливость вокруг незаслуженно забытого вклада М.В. Шидловского в развитие промышленности и обороны России.

Совместно с руководителями РЖД, Автопрома, Авиапрома и Военно-воздушных сил России необходимо составить план мероприятий по подготовке к 160-летию со дня рождения Михаила Владимировича, который мы будем отмечать 20 июля 2016 г. Следует создать инициативную группу, «состояние души» и возможности которой были бы направлены на показ дел этого человека, его организаторского таланта и истоков создания отечественного промышленного концерна европейского уровня.

Престижно поднять в воздух «Илью Муромца», установить памятник М.В. Шидловскому на его малой родине и в Санкт-Петербурге, отчеканить медаль, написать книгу, снять кинофильм...

Все это и другое вполне возможно, если наши «отцы-командиры» от власти и бизнеса посчитают нужным поднять «на щит» историю создания отечественной составляющей нашей промышленности.

Нам важно показывать лица и дела соратников П.А. Столыпина, которые в вихре революций и войн были порядком подзабыты.

Руководители предприятий Хруничева в Москве, Горбунова в Казани, вагоностроения в Твери и Санкт-Петербурге смогут открыть для себя и членов своих коллективов много нового и интересного в истории создания и развития своих объединений, как только начнут интересоваться деятельностью М.В. Шидловского.

Связь времен, взлеты и падения, вектор исторического движения вперед, — все это можно и нужно показывать.

На страницах журнала «Конкуренция и рынок» можно часто обнаружить упоминания о М.В. Шидловском и И.И. Сикорском, равно как и о Х.С. Леденцове и Н.Н. Путилове — гениях русского предпринимательства XIX и XX вв. Мало помнить великих русских предпринимателей — не менее полезно овладеть их методами создания конкурентоспособных предприятий и мотивации людей с русской ментальностью. ●

Беседовал Дмитрий Митюрин