

внимание к проблемам биологии развития, в частности, к эволюционной роли соматического мутагенеза.

В завершение заседания профессор Йенского университета (Германия) Г. Левит выступил с интересным докладом «Людвиг Плате и эволюционная биология». Крупнейший немецкий зоолог-эволюционист Людвиг Плате (1862–1937), преемник Эрнста Геккеля в Йенском университете, известен прежде всего как сравнительный анатом, который внес существенный вклад в исследование морфологических закономерностей эволюции. В частности, он много внимания уделял способам («принципам») филогенетических изменений органов. Для расшифровки конкретных филогенезов важно установить, какими способами осуществляются эволюционные преобразования. «Способам перехода» Дарвин посвятил специальную главу (шестую) в своей книге о происхождении видов. Как известно, эти способы классифицировал А. Н. Северцов (между прочим, общавшийся с Плате). Плате установил очень важный тип филогенетических изменений органов – «физиологический принцип усиления функций» (Северцов

обозначил его как «принцип интенсификации функций»). Кроме того, Плате сформулировал очень важный принцип расширения функций (расширяется сфера использования органа, что приводит и к расширению механизма его работы). Этот эволюционный процесс – предпосылка для эволюции путем смены функций (как известно, принцип смены функций установлен Антоном Дорном, он играет очень важную роль в филогенетических преобразованиях). Много внимания уделял Плате проблеме морфофункционального прогресса, Северцов отдает ему должное в разработке учения об ароморфозах. Большой интерес представляет составленная Плате классификация типов морфофункциональных приспособлений (Северцов приводит ее в своих «Морфологических закономерностях эволюции»). Докладчик показал, что в теоретических воззрениях Плате наблюдается некий синтез дарвиновского селекционизма с современным ламаркизмом и ортогенезом, им заложены также основы молекулярной генетики, в частности он обращал внимание на внехромосомную наследственность.

Ю. В. Мамкаев

Столетие российской авиации

26 мая 2010 г. в пресс-центре «Российской газеты» состоялась встреча заслуженных отечественных авиаконструкторов, летчиков-испытателей и летчиков-космонавтов, авиационных спортсменов и историков авиации, посвященная поиску ответа на вопрос, какую дату считать днем рождения отечественной авиации. Хотя первые успешные полеты аппаратов тяжелее воздуха в нашей стра-

не, как и основание в Санкт-Петербурге Императорского Всероссийского аэроклуба (ИВАК) датируются еще 1908 г., за точку отсчета было предложено принять 1910 г. ввиду того, что именно в этом году произошел ряд знаковых событий: Международная неделя авиации (25 апреля – 2 мая ¹); испытание «аэропланов»,

¹Здесь и далее все даты по новому стилю.

созданных нашими соотечественниками А. С. Куделевым и Я. М. Гаккелем (5–6 июня) и заводом Первого Всероссийского товарищества воздухоплавания (15 августа); международные воздушные гонки между Гатчиной и Царским Селом (июль); учреждение в Севастополе Офицерской школы авиационных кадров, прославившейся затем как Качинское военное летное училище (по названию места дислокации – пригородного поселка Кача). Многие участники встречи в редакции предлагали продлить празднование юбилея вплоть до предстоящего в октябре 2012 г. столетия формирования первых военно-воздушных отрядов России, проведя за это время масштабные авиационные парады, выставки и соревнования по всей стране: от Адлера и Мурманска до Анадыря и Владивостока. На встрече было зачитано письмо председателю правительства РФ В. В. Путину с просьбой поддержать общественную инициативу по проведению юбилейных мероприятий, приуроченных к 100-летию российской авиации.

С подробностями этого начинания и фактическим развитием дальнейших событий желающие могут ознакомиться на сайте «Российской газеты» (www.rg.ru). К настоящему же времени в Санкт-Петербурге, на фактической «родине» отечественного воздушного транспорта, 12–15 августа 2010 г. удалось провести I Международный салон гражданской авиации и воздухоплавания «ИнтерАэроКом». При этом выяснилось, что из нескольких существовавших вплоть до недавнего времени аэропортов Северной Пальмиры ныне продолжает действовать лишь сильно перегруженное Пулково, так что единственным подходящим ме-

стом для показа достаточно громоздких экспонатов и проведения представительной конференции оказался выставочный комплекс ОАО «Ленэкспо» на западной оконечности Васильевского острова, в Гавани.

Накануне открытия салона – 11 августа – Федеральное агентство воздушного транспорта РФ (Росавиация) официально разрешило открыть первую в том районе вертолетную площадку, куда некоторые участники и гости эффектно прибыли на собственных винтокрылых машинах, к сожалению, почти исключительно зарубежных марок *Eurocopter* и *Agusto*. В середине следующего дня, четверга 12 августа, над Финским заливом состоялось впечатляющее авиашоу с участием как зримо напоминавших о прошлом бипланов-«кукурузников» Ан-2, так и мастеров высшего пилотажа на современных отечественных машинах Як-52 и Л-39 «Альбатрос». Официально салон открыли генеральный директор ОАО «Ленэкспо» С. П. Алексеев, заместитель председателя комитета администрации Санкт-Петербурга по транспортно-транзитной политике Н. М. Исхаков и летчик-космонавт СССР, Герой Советского Союза И. П. Волк.

По итогам прошедшей в тот же день, 12 августа, международной конференции «Восстановление и развитие гражданской авиации России – стратегическая задача национальной политики» выяснилось, к сожалению, что за 20 «постперестроечных» лет число региональных аэропортов на территории Российской Федерации сократилось с 1300 до всего 320, а оставшиеся – пришли в полуразрушенное состояние, отчего не менее 12 млн россиян утратили возможность оперативного сообщения с «большой землей». Участники кон-

ференции сочли необходимым безотлагательно разработать и принять федеральный закон «О развитии региональной авиации в РФ и использовании авиации общего назначения для удовлетворения интересов экономики и граждан», реализовав затем на его основе соответствующую федеральную целевую программу.

Многие также подписались под обращением к Президенту РФ Д. А. Медведеву с просьбой создать в Приморском районе Санкт-Петербурга Всероссийский президентский аэроклуб для возрождения и продолжения лучших традиций упоминавшегося выше Императорского Всероссийского аэроклуба, который в 1910-х гг. располагал 26 филиалами по всей стране и первым стал представлять Россию во вновь сформированной тогда Международной федерации гражданской авиации (ИКАО).

Тем временем в наиболее просторном и современном седьмом павильоне «Ленэкспо» демонстрировались наряду с традиционными уже образцами авиационной техники также новаторские разработки, как раз способные, по замыслу их создателей, дать новую жизнь местным авиалиниям российской глубинки. В частности, московским ЗАО «Авиационный научно-производственный центр “ЭКИП”» («Экология И Прогресс») было представлено довольно точное подобие «летающей тарелки», разработанное совместно с такими признанными лидерами аэрокосмической отрасли, как Ракетно-космическая корпорация «Энергия», НПО «Сатурн» имени А. М. Люльки, Центральный аэрогидродинамический институт им. Н. Е. Жуковского, НИИ «Геодезия» и Саратовский авиационный завод. А конструктор-любитель В. В. Книжников из Санкт-Петербур-

га выставил «аэробайк», или самый легкий самолет мира, изготовленный им за год в обычной однокомнатной квартире из подручных материалов; этим же умельцем демонстрировался еще и беспилотный летательный аппарат, довольно точно напоминавший внешне... живого орла.

На следующий день, в пятницу 13 августа, проверяя домыслы о якобы повышенной суверенности авиаторов, прошли «круглые столы» по истории отечественного воздушного флота и проблемам современной авиационной медицины. Первый, фоном для которого послужили уже отреставрированные дирижабль, аэропланы «Ньюпорт» и «Фарман-4» как раз почти столетней давности, увенчался предложением председателя секции истории авиации и космонавтики Санкт-Петербургского отделения Национального комитета по истории и философии РАН В. В. Лебедева учредить в Санкт-Петербурге государственный музей авиации РФ для «глубоко аргументированных изучения и защиты отечественных исторических и научно-технических приоритетов в сфере освоения воздушного пространства». Медики же обсудили, главным образом, весьма насущную уже при нынешней (не говоря уже о перспективах) интенсивности воздушного движения проблему диагностики возможных заболеваний летного состава до того, как эти недуги обернутся катастрофами. В частности, были представлены мобильный и недорогой, доступный как раз провинциальным аэропортам комплекс аурикулярной (т. е. основанной на сопоставлении состояния определенных зон ушной раковины с состоянием внутренних органов и систем организма человека) диагностики организма *ERGaton-2000*

(АЭДКК) и аппаратура кардиологической телеметрии, призванная контролировать сердечную деятельность пилотов уже в воздухе. Интересно, что первая крупномасштабная апробация такой аппаратуры намечается на также испытывающих немалые нагрузки спортсменах – участниках зимней олимпиады 2014 г. в российском Сочи.

Также в пятницу 13 августа на фоне подлинных отечественных легких вертолетов Ка-226, Ка-226Т и Ми-34С1, среднего спасательного Ка-32А11ВС, был подписан меморандум о взаимопонимании между изготовившим эти машины ОАО «Вертолеты России» и Государственным учреждением «Агентство внешнего транспорта». Последнее учредил в мае 2010 г. комитет администрации Санкт-Петербурга по транспортно-транзитной политике специально для широкого внедрения винтокрылых машин в повседневную жизнь все более мучимой заторами наземного транспорта Северной Пальмиры.

Суббота 14 августа стала подлинным «Днем будущего авиатора». В Гавань бесплатно доставили юных воспитанников детских домов и интернатов Санкт-Петербурга, которым фирма «Авиатехникс» из Новосибирска подарила воздушных змеев и дала урок управления этими древнейшими и простейшими летательными аппаратами. Затем было объявлено, что в рамках намеченного на лето

2012 г. следующего, второго, салона «ИнтерАэроКом» впервые состоится выставка авиационного научно-технического творчества молодежи «АэроЮность-2012», и все желающие могут начинать подготовку к ней уже сейчас.

Во все дни работы салона можно было также осмотреть представленные клубом «РетроЮнион» из Санкт-Петербурга легковые автомобили середины минувшего XX в., гипертрофированно-«аэродинамический» дизайн которых был навеян как раз бурным развитием авиации и затем космонавтики; кстати, одна из таких машин французского производства была подарена в свое время именно космонавту № 1 Юрию Гагарину.

Первый «ИнтерАэроКом», привлекая более ста деловых участников, завершился в воскресенье 15 августа повторением авиашоу, проведенного при его открытии 12 августа, когда многие зрители-непрофессионалы были заняты на работе. Остается лишь пожалеть, что столь актуальное и привлекательное для многих мероприятие не получило должного освещения в центральных, общероссийских средствах массовой информации. Не упоминался отчего-то вековой юбилей авиации и при последовавшем 21 августа 2010 г. праздновании Дня воздушного флота в Центральном музее Военно-воздушных сил подмосковного поселка Монино.

Н. М. Семенов

Премия «Просветитель» 2010 г. и ее лауреаты

Среди множества возможных приложений историко-научного или историко-технического знания есть одно, приходящее на ум первым. Это научная популяризация. Описание кон-

текста, в котором возникает новое знание или образуется новая предметность, делает последние более понятными, позволяет лучше оценить их роль даже человеку, далекому от