В. В. Притула

БИБЛИОТЕКА
ЮНОГО
ФИЛАТЕЛИСТА

ПОЧТОВЫЕ МАЯКИ ПЯТОГО ОКЕАНА

В. В. Притула

БИБЛИОТЕКА
ЮНОГО
ФИЛАТЕЛИСТА

ПОЧТОВЫЕ МАЯКИ ПЯТОГО ОКЕАНА

Выпуск 12

МОСКВА
«РАДИО И СВЯЗЬ»
1982

БК 76.106
П76

Притула В.В.

П76 Почтовые маяки Пятого океана. – М.: Радио и связь, 1982. – 104 с., ил. – (Б-ка юного филателиста; вып. 12)

30 к.

Рассказывается о филателистических материалах, посвященных истории развития воздухоплавания и авиации. Даются некоторые исторические сведения, которые иллюстрируются почтовыми марками, блоками, цельными вещами, спецгашениями и целыми письмами.

Для юных филателистов.

$\text{П}\,\dfrac{4403020000-118}{046\,(01)-82}$ 208–82 ББК 76.106
379.45

РЕЦЕНЗЕНТЫ А.И. КАЧИНСКИЙ, В.Н. СОРОКИН

ПОЛЕТ – ОТ МИФА К РЕАЛЬНОСТИ

ПОЛЕТЫ В ДРЕВНЕЙ МИФОЛОГИИ И ЛЕГЕНДАХ

Птицы первыми покорили атмосферу Земли, ее Пятый океан. Не случайно, что наиболее часто изображения летящих птиц можно увидеть на марках воздушной почты. Ведь полеты птиц подчиняются тем же законам аэродинамики, на которых основаны авиация и воздухоплавание. Многие крупнейшие ученые и пионеры авиации использовали в своих работах наблюдения за полетами птиц. Леонардо да Винчи и Клеман Адер пытались копировать птичье крыло, создавая проекты своих летательных аппаратов. Почтовые марки Италии, Франции, других стран хранят память об ученых.

На почтовых марках, блоках, карточках, конвертах, штемпелях и другом филателистическом материале можно найти почти все сюжеты, связанные с разнообразными как по хронологии, так и по географической принадлежности событиями из истории развития авиации и воздухоплавания.

Издавна мечта человечества о свободном полете в воздушном пространстве находила отражение в мифологии и легендах многих народов мира. Мифических покорителей Пятого океана можно увидеть на различных выпусках почтовых марок, особенно вышедших на заре развития воздушного транспорта и воздушной почты. Еще в 1925 г. в связи с открытием авиапочтовой линии Бангкок–Корат–Рой-Эд–Убол Таиланд выпустил почтовые марки и карточки с изображением легендарной птицы-человека по имени Гаруда. В дальнейшем этот рисунок был повторен на выпусках 1930, 1942 и 1952 гг.

На американском континенте известна легенда о крылатой страже бога Теотиуакана. Многие государства Америки отразили ее на почтовых марках. Боливия сделала это впервые в 1932 г., Мексика – в 1934 г., Гватемала – еще пять лет спустя.

В европейской мифологии первенство следует отдать богам Древней Греции и Рима. Боги Олимпа совершали полеты различными способами. Гермес обладал крылатыми сандалиями, Ирис, Зефир и Борей сами имели крылья, а Триптолемос и Фриксос летали на крылатых животных. Все это разнообразие полетов можно увидеть на греческих марках 1935 и 1942 гг. Бога торговли древних римлян звали Меркурием, его изображения попали на ряд

марок тех стран, историческое прошлое которых связано с Римской империей. К их числу относятся Австрия (газетный выпуск 1851 г.), Венгрия (авиапочтовый выпуск 1933 г.), Бельгия (железнодорожный выпуск 1945 г.).

Постепенно круг посвященных в таинство свободного полета в пространстве расширялся. Сначала к нему приобщились полубоги, а затем и простые смертные люди, наиболее мудрые и ученые. Изменяются и средства, с помощью которых совершаются такие полеты. Среди них в филателии наиболее популярен "многоцелевой" крылатый конь Пегас. Одним из первых показал его на авиапочтовых марках Уругвай, выпустив в 1929 г. серию из 12 марок для оплаты внутренней корреспонденции. Дополнения к этой серии продолжали выходить до 1937 г.

Другого "летающего" коня, но только деревянного, на котором совершали путешествия Дон Кихот и Санчо Панса, можно увидеть на авиапочтовых марках Испании 1936 и 1947 гг. По случаю 16-го конгресса Международной федерации астронавтики, проходившего в Мадриде в 1966 г., была выпущена испанская марка, также изображавшая этого коня и всадников.

Одна из сказок Шахразады повествует об удивительных путешествиях, совершенных с помощью ковра-самолета. Как выглядел этот "летательный аппарат", можно узнать, взглянув на марки Ирака, выпущенные в 1966 г. в честь Арабского туристического союза. Любопытно отметить, что слово "самолет" применительно к такому ковру появилось задолго до создания настоящего самолета.

Во многих легендах вершиной человеческого могущества считалась возможность летать на искусственных крыльях. Одним из крылатых людей был Хезарфен Ахмед Келеби, изображенный на турецкой авиапочтовой марке 1950 г., которая выпущена по случаю региональной сессии Международной организации гражданской авиации ИКАО.

РЕАЛЬНОСТЬ СВОБОДНОГО ПОЛЕТА

Впервые, если верить легендам, полет на искусственных крыльях совершили греческий юноша из Афин Икар со своим отцом Дедалом. На рисунках марок разных стран нашли отражение основные события легенды. Вот Дедал примеряет крылья, скреп-

ленные воском, Икару (авиапочтовые марки Греции 1935 – 1937 гг.), вот отец дает сыну последние наставления, чтобы он не взлетал высоко вверх к солнцу (марка Бельгии 1944 г.). Перед тем, как отправиться в долгий и трудный путь, отец и сын возносят молитвы богам (полуофициальная авиапочтовая марка Германии 1912 г., выпущенная к открытию авиасообщения на линии Лейпциг – Линденталь).

Икар и Дедал начали свой полет с высокой скалы над морем. Последний момент перед взлетом изображен на полуофициальных авиапочтовых марках Германии (1914 г., для оплаты полетов в Пруссию) и Польши (1921 г., по случаю полетов Познань–Варшава и Познань – Данциг во время традиционной Познаньской ярмарки). И вот отважные беглецы в воздухе. Первое время полет протекает успешно (авиапочтовые марки Греции 1933 г., к открытию авиалинии Италия – Родос – Турция, и Канады 1935 г.). Но Икар все же не послушал отца и стал подниматься все выше и выше к солнцу (авиапочтовые марки Латвии 1932 г., выпущенные в пользу фонда развития авиации). Расплата не заставила себя ждать. Солнце растопило воск, крылья разрушились, и безрассудный юноша упал в морские волны у побережья одного из островов Эгейского моря (авиапочтовые марки Латвии 1933 г. в память о погибших авиаторах). Позднее этот остров назвали Икария.

Географическое положение острова показано на марках Греции, отметивших открытие в 1933 г. авиапочтового сообщения на линии Италия – Греция – Турция.

Наиболее реальный и быстрый путь к использованию воздушного пространства лежал через приручение птиц. Отдельные попытки использования голубей для доставки почтовых сообщений, вероятно, предпринимались еще в Древнем Египте и позднее в армии Александра Македонского. Однако первые письменные документы о голубиной почте связаны с античными Олимпийскими играми. Когда оливковый венок победителя венчал голову олимпионика-победителя, как это изображено на одной из первых греческих олимпийских марок, триумфальное известие об этом событии разносили крылатые вестники – почтовые голуби. На марках разных стран можно увидеть различные символы голубиной почты, положившей начало освоению человечеством Пятого океана. Одним из наиболее выразительных можно считать авиапочтовые марки Болгарии 1931 г.

Следующий пик развития голубиной почты приходится на конец XIX столетия, когда она применялась во многих странах Европы, Азии, Америки и Австралии.

Впервые почтовые документы начали доставляться голубями в Новой Зеландии. Организованная в 1897 г. компания, получивщая название "Служба почтовых голубей Большого Барьера", в ноябре 1898 г. выпустила марку с высоким по тем временам номиналом в 1 шиллинг для оплаты корреспонденции, доставляемой голубями между островами Окленд и расположенным вдоль северо-восточного побережья Австралии Большим Барьерным рифом. Эту марку наклеивали на корреспонденцию, написанную на шелковой бумаге, и гасили голубым

штемпелем с текстом "Специальная служба почтовых голубей Большого Барьера". Всего было доставлено 300 депеш. Спустя почти год, в сентябре 1899 г., вышла марка для оплаты доставки голубиной почты в Окленд с архипелага Маротири, которую организовала действовавшая на нем "Компания по добыче меди". За время существования голубиной почты в Новой Зеландии, действовавшей до 1904 г., было выпущено 6 марок Большого Барьерного рифа и 2 марки архипелага Маротири общим тиражом соответственно 34 560 и 2 200 экземпляров.

Позднее в других странах для голубиной почты стали выпускать бланки "голубеграмм" с заранее отпечатанной на них маркой. Такие "голубеграммы" использовали как для почтовой корреспонденции, так и для фиксации места и времени прибытия голубей при проведении соревнований по их полетам.

Кроме того, прирученные птицы использовались в соколиной охоте, зародившейся у магараджей Древней Индии. С небольшими изменениями соколиная


PIGEONGRAM
ČESKOSLOVENSKO
1,20 Kčs
9. 5. 1968
I. VELETRH ČS. SPOTŘEBNÍHO ZBOŽÍ
BRNO-VENKOV
9.V.68-18
Zveme Vás na X. Mezinárodní veletrh Brno
8. 17.9.1968
FOIRE INTERNATIONALE DE BRNO
BRNO
VENKOV
054
CHPH

охота дошла и до наших дней. Почтовые марки Сан-Марино, выпущенные в 1961 г., рассказывают о различных видах охоты XVI – XVIII вв.

Чем дольше в сознании людей жила идея возможности свободно летать над землей, тем более широкое применение находило для нее человечество. Первыми об этом начали думать поэты, писатели, философы, ученые, художники. Почтовые ведомства разных стран посвятили выпуски марок таким выдающимся представителям человечества, как Ломоносов, Авиценна, Данте, Гёте, Мильтон, Руссо, Гейне, Ростан, Кант, Дюрер, Гойя и другим. В своих произведениях они часто предвосхищали разнообразное применение для нужд людей свободного полета.

В память о нашем знаменитом соотечественнике М. В. Ломоносове почта молодого Советского государства выпустила в 1925 г. две марки с его портретом по случаю 200-летия созданной им Российской Академии наук.

Арабский ученый и мыслитель Авиценна в далекой древности изложил свои взгляды на проблему свободного полета в "Хрониках Мекки". Ныне древнейший арабский город Мекка связан со многими странами авиационным транспортом.

AIR MAIL

R

N 15130

982

Messrs.

J.F.SICK & SYNOVE,
JABLONEC,N/Nisou,
CZECHOSLOVAKIA.

BY AIR MAIL
PAR AVION

AIRMAIL

REGISTERED

В Испании в 1930 г. по случаю Испано-американской выставки в Севилье была выпущена серия с репродукциями картин "Лос-Капричос" известного испанского художника Ф. Гойи. Среди них интересная картина, изображающая крылатые машины, управляемые людьми.

Обычно первые выпуски почтовых марок, которые запечатлели память просветителей человечества, осуществляли у них на родине В 1926 – 1927 гг. в Германии вышла серия почтовых марок, на которых можно увидеть портреты выдающихся представителей немецкого народа – Гёте, Канта, Дюрера.

Практическая реализация человечеством идеи свободного полета началась в эпоху Возрождения. Первые шаги на этом пути сделал гениальный итальянский художник, ученый и мыслитель Леонардо да

Винчи. В 1500 г. он разработал проект махолета – летательной машины с подвижными крыльями, которые приводятся в движение мускульными усилиями человека. Махолет можно увидеть на авиапочтовых марках Италии и ее колоний (1932 г.). Кроме этого, Леонардо да Винчи успешно работал над созданием парашюта и вертолета. Почтовые службы довольно долго обходили стороной эти направления научных работ великого итальянца. Только в 1948 г. Лихтенштейн, а затем в 1969 г. Албания, отмечая 450-летие со дня смерти Леонардо да Винчи, выпустили серии марок, на рисунках которых можно было увидеть проект вертолета в авторском изображении. Позднее этот же рисунок стал сюжетом почтовой марки Сан-Марино (1977 г.) и почтовой карточки Чехословакии, изданной по случаю Всемирной выставки почтовых марок "Прага-1978".

ПЕРВЫЕ ЛЕТАТЕЛЬНЫЕ АППАРАТЫ

С самого начала существовало два пути освоения воздушных просторов. Один из них, получивший название аэронавтики или воздухоплавания, основан на законе Архимеда и развивался в направлении созда-

ния и совершенствования летательных аппаратов легче воздуха. Научные основы аэронавтики закладывали ученые разных стран: Паскаль, Торичелли, Гюйгенс, Ньютон, Эйлер, Лейбниц, Декарт и ряд других исследователей. Почти всем этим ученым посвящены выпуски или отдельные марки, изданные в первую очередь почтовыми администрациями родных стран. Так, в связи с 300-летием со дня смерти Блеза Паскаля в 1962 г. была выпущена марка во Франции. Италия в 1958 г. специальной маркой отметила 350-летие со дня рождения Торичелли. Этот же юбилей отметила и почтовая марка Советского Союза. Трехмарочная серия ГДР 1957 г. включает марку в память о Леонарде Эйлере. Этот ученый, родившийся в Швейцарии, около 30 лет жил и работал в России, был членом Российской Академии наук. Поэтому в СССР ему также посвящена почтовая марка, изданная в 1957 г. по случаю 250-летия со дня его рождения. Голландия почтила Христиана Гюйгенса, выпустив в 1928 г. серию, включавшую марку с его портретом. Портрет Лейбница впервые появился на почтовой марке Германии, входившей в серию 1926–1927 гг., чествовавшую выдающихся немецких ученых, поэтов, музыкантов. А вот Ньютону не повезло. Великобритания не сочла нужным посвятить хотя бы одну почтовую марку первооткрывателю закона всемирного тяготения. Этот долг за нее исполнили Франция и Польша, включившие марку с портретом знаменитого физика в серии выпусков 1957 и 1959 гг.

Другой путь, по которому шло завоевание воздушного пространства, был связан с изучением основных законов аэродинамики, обосновывающих воз-

можность свободного полета летательных аппаратов тяжелее воздуха.

Филателистическую галерею портретов ученых открывает итальянская марка для оплаты пневмопочтовых отправлений 1933 г., на которой запечатлен Галилео Галилей, изучавший свободное падение тел. Не очень повезло Ж. Эйфелю, занимавшемуся теорией аэродинамики. Его портрет так и не появился на марках, даже во Франции. В 40-х годах Советский Союз выпустил ряд серий в честь основателей современной аэрогидродинамики: Н. Е. Жуковского (1941, 1947 гг.) и С. А. Чаплыгина (1944 г.). Закончить перечень можно маркой Турции 1954 г., изданной по случаю 47-й конференции Международной федерации аэронавтики, на ней изображен барон де Лагранж, один из пионеров авиации.

Рубежом эпохи полетов воздушных шаров стал 1783 г., когда за три месяца состоялись пять подъемов свободных аэростатов и были испытаны две принципиально различные их конструкции. Пятого июня братья Жозеф и Этьен Монгольфье подняли воздушный шар, наполненный горячим воздухом. 19 сентября подъем был повторен в Версале. На этот раз в гондоле, прикрепленной к аэростату, находились первые воздушные путешественники – баран, петух и утка. Старшего из братьев, Жозефа Монгольфье, можно увидеть на авиапочтовой марке Лихтенштейна из серии 1948 г. в память о пионерах аэронавтики и авиации. Первый тепловой воздушный шар, получивший название "монгольфьер", стал сюжетом многих марок. В числе первых использовала такой рисунок Венгрия для одной из марок серии 1962 г., рассказы-

вающей об истории авиации. Кроме того, изображение "монгольфьера" можно встретить на многих конвертах, карточках, почтовых и бортовых штемпелях аэростатной (баллонной) почты. Одним из примеров почтового отправления с таким изображением служит конверт аэростатной (баллонной) почты 1971 г. в Варезе (Италия) с бортовым штемпелем и личным автографом его пилота Я. Бусмана, который долгое время был президентом Международной федерации аэрофилателистических обществ ФИСА.

21 ноября 1783 г. Пилатр де Розье и Ф.-Д′Арлан совершили 25-минутный полет на воздушном шаре "монгольфьер" в Париже. Франция в 1936 г. отметила память Пилатра де Розье, выпустив в связи со 150-летием со дня его смерти специальную почтовую марку.

Завершил столь знаменательный для аэронавтики год французский физик Александр Шарль, построивший аэростат, наполняемый водородом – "шарльер". 1 декабря 1783 г. вместе с Робертом Шарлем он поднялся в гондоле "шарльера" на высоту 3400 м и провел замеры давления и температуры воздуха. "Шарльер", который заметно отличался от "монгольфьера", изображен на авиапочтовых марках 1932 г. Латвии в пользу фонда развития авиации.

Параллельно с аэронавтикой научная мысль развивалась в направлении создания летательного аппарата тяжелее воздуха. Создатели таких аппаратов отошли от идеи махолета Леонардо да Винчи и использовали в качестве движителя воздушный винт. Один из первых проектов прототипа самолета был предложен уже в 1716 г. шведским ученым и философом Э. Сведенборгом, изображенным на марках Швеции 1938 г., отмечавших 250-летие со дня его рождения. Летом 1751 г. проект аппарата тяжелее воздуха был предложен в России. Для исследования верхних слоев атмосферы М. В. Ломоносов после теоретических расчетов построил и испытал модель предшественника вертолета – "аэродинамическую машинку", имевшую в качестве движителя архимедов винт. Позднее подобную модель с электродвигателем разработал русский ученый А. Н. Лодыгин.

Своеобразием отличался летательный аппарат, спроектированный английским инженером В. С. Хенсоном в 1842 г. В нем было предусмотрено два воздушных винта, а несущие плоскости имитировали птичье крыло и хвост. Портрет Вильяма Хенсона воспроизведен на одной из марок авиапочтовой серии Лихтенштейна 1948 г. Внешний вид аппарата запечатлен на чехословацкой марке, выпущенной в связи со всемирной филателистической выставкой "Прага-1968".

Реальным завершением серии различных проектов и моделей летательных аппаратов тяжелее воздуха стал самолет А. Ф. Можайского, запатентованный в России 3 ноября 1881 г. Впервые на марках он появился в СССР в 1963 г. Наиболее удачно самолет А. Ф. Можайского изображен на нашей марке из серии 1974 г.

АВИАЦИЯ ПРОТИВ ВОЗДУХОПЛАВАНИЯ

ВОЗДУХОПЛАВАТЕЛИ ПОКОРЯЮТ МИР

Утром 30 июня 1804 г. в Петербурге с площадки рядом с кунсткамерой взлетел воздушный шар, в гондоле которого находились русский ученый Я. Д. Захаров и бельгийский физик Э. Робертсон, портрет которого дан на авиапочтовой марке Лихтенштейна из серии 1948 г. После неполных четырех часов полета воздушный шар благополучно приземлился.

16 августа 1859 г. на американском континенте была впервые осуществлена экспериментальная доставка воздушной почты на воздушном шаре "Юпитер". Этот баллон стартовал из Лафайета в североамериканском штате Индиана. 100-летний юбилей этого события в 1959 г. отмечен в США выпуском авиапочтовой марки. Спустя три года аналогичный юбилей отметила почта Мексики, издав марку с рисунком воздушного шара первого мексиканского аэронавта Жоакина де ле Кантолла и Рико. Память о первых кубинских аэронавтах М. Пересе, Х. Блине, А. Теодоре хранят почтовые выпуски 1965 – 1970 гг.

На одной из марок Монако изображен африканский слон, в бивнях которого якорь воздушного шара. Сюжет рисунка взят из романа Жюля Верна "Пять недель на воздушном шаре", вышедшего в свет 24 декабря 1862 г. Этот роман повествует о полете над Африкой воздушного шара "Виктория", прообразом которого послужил проект баллона "Гигант", разработанный другом Ж. Верна французским аэронавтом Ф. Т. Надаром.

В 1850 г. на воздушном шаре "Миссис Грэхем" женщина-аэронавт впервые осуществила ночной по-

лет. Этот шар стал сюжетом рисунков почтового выпуска острова Ланди 1954 г. в связи с 25-летием организации почтовой службы на острове.

В историю аэронавтики вошел и полет шведского воздухоплавателя С. А. Андре на воздушном шаре "Орел". 11 июля 1897 г. со своими друзьями К. Френкелем и Н. Стриндбергом он стартовал с острова Шпицберген, рассчитывая достигнуть Северного полюса. Однако технические неисправности не позволили С. А. Андре решить поставленную задачу. Его воздушный шар упал, а все члены экипажа погибли. Память об отважных аэронавтах хранят марки Швеции (выпуск 1973 г.) и Лихтенштейна (выпуск 1948 г.).

На одной из марок Франции можно увидеть портрет физика Гей-Люссака, а почтовые выпуски ряда других стран воспроизводят портрет немецкого естествоиспытателя А. Гумбольта. Оба они неоднократно использовали воздушные шары для своих научных целей, совершая высотные подъемы на 4500 – 7500 м без специального оборудования.

С 1870 г. вопросами теории воздухоплавания и практического применения аэростата начал заниматься Д.И. Менделеев. В 1880 г. он опубликовал работу "О сопротивлении жидкости и о воздухоплавании", служившую современникам руководством в работах по воздухоплаванию, кораблестроению и баллистике.

Позднее, в 1887 г., Д.И. Менделеев, один в качестве пилота и научного наблюдателя, совершил подъем на воздушном шаре в открытой гондоле на высоту 3350 м для наблюдения солнечного затмения. Фрагменты этого полета запечатлел в своих эскизах известный русский художник И.Е. Репин. Портреты Д.И. Менделеева и И.Е. Репина можно видеть на многих советских и зарубежных марках.

Впервые достижения воздухоплавания получили широкое применение при организации "баллонной почты" во время осады немецкими войсками Парижа в конце XIX столетия. С 21 сентября 1870 г. по 28 января 1871 г. состоялось 69 полетов воздушных шаров из Парижа с почтой, грузом, пассажирами и почтовыми голубями. Почтовые карточки и письма, доставленные тогда воздушными шарами в различные города Европы и даже Северной Америки и Африки, являются документальным свидетельством исторических этапов завоевания человечеством воздушных просторов Пятого океана. Собственно, воздушным путем их перевозили в радиусе до 3000 км от Парижа, а дальнейшую доставку осуществляли другими видами транспорта.

Первые 125 кг почтовых отправлений доставил в Краконвиль баллон "Нептун", управляемый аэронавтом Ж. Дюруфом. Организатором "баллонной почты" в осажденном Париже был министр Л. Гамбетта, в качестве пассажира совершивший путешествие на воздушном шаре "Арман Барбе" во время седьмого запуска 7 октября 1870 г. Баллон, управляемый аэронавтом Трише, перевез 100 кг почтовых отправлений. Его можно увидеть на марке Франции 1955 г.

Одну из наиболее крупных почтовых перевозок осадного периода выполнил воздушный шар "Л'Арме-де-Бретань", стартовавший 7 декабря 1870 г. под командой аэронавта С. Демоншампа. Он вывез из Парижа 400 кг отправлений и 6 почтовых голубей. Каждый такой голубь, возвращаясь обратно в свою парижскую голубятню, доставлял за один раз до 30 000 специальных депеш, отпечатанных на микропленке, которую закладывали в его "почтовую сумку", изготовленную из основания трубочки махового птичьего пера. После получения микропленку закладывали в проекционный аппарат, который, увеличивая текст на экране, позволял адресату свободно его читать.

За четыре месяца "баллонная почта" перевезла 10 731 кг корреспонденции и 407 голубей. Как показали филателистические исследования, до наших дней сохранилось около двух десятков таких почтовых отправлений, адресованных в Россию.

В это время научно-техническая мысль России работала над возможностью другого применения

Madame
Rochefontaine (d'Orléans)
à l'un des hôtels de
Perigueux

средств аэронавтики. Ряд русских ученых, исследователей и армейских офицеров активно использовал каждую возможность участвовать в запусках и полетах воздушных шаров, а также вести с них научные исследования. Наиболее ранние опыты относятся к 1820 г., когда во время Русской антарктической экспедиции Ф.Ф. Беллинсгаузен и М.П. Лазарев впервые применяли воздушные шары для метеорологических наблюдений на открытом ими Белом континенте. 130-летию этой исторической экспедиции русских мореплавателей посвящен выпуск отечественных марок 1950 г.

Еще в 50-х гг. XIX столетия Д.И. Менделеев начал изучать атмосферные явления. С зарождением и развитием воздухоплавания он стал убежденным сторонником использования летательных аппаратов для научных исследований в этой области. Еще в 1875 г. он впервые разработал эскизный проект герметичной гондолы для высотных подъемов на воздушных шарах при исследовании атмосферы. В связи с тем, что реализация этого проекта задерживалась, известный русский адмирал С.О. Макаров изучал в 1886 г. атмосферу в различных районах Тихого океана с помощью беспилотных шаров-зондов. Портрет адмирала можно видеть на советских марках 1949 г.

НА ПОДЛЕТЕ К САМОЛЕТУ

Не имея возможности управлять полетом, за исключением регулирования высоты подъема в поисках подходящих воздушных потоков, воздухоплаватели часто становились игрушкой стихии. Такая си-

туация вынужденно направляла аэронавтов на поиски путей и способов осуществления перемещения летательных аппаратов легче воздуха по своему желанию независимо от атмосферных течений. Началась их машинизация, достигшая апогея в эпоху создания дирижаблей.

Одним из первых сделал попытку управлять движением воздушного шара французский адмирал Лябрусс. Он установил на баллоне "Duquesne" два винта с взаимно перпендикулярными осями. 9 января 1871 г. под командой аэронавта Ришара баллон со 150 кг почтовой корреспонденции стартовал из Парижа. Примечательно, что именно этот шар послужил моделью для рисунка французской авиапочтовой марки 1971 г. в ознаменование 100-летия "баллонной почты" осажденного Парижа.

Большой научный и практический интерес представляют работы К. Э. Циолковского, которому посвящены многочисленные марки СССР, Кубы и других стран. В 1887 г. ученый завершил первый вариант проекта цельнометаллического управляемого аэростата, который приведен в книге "Аэростат металлический (управляемый)", опубликованной в 1892 г.

Окончательный успех в создании управляемых аэростатов пришел с работами Д. Шварца и Ф. Цеппелина, сконструировавших различные модификации моторных дирижаблей с жестким каркасом или оболочкой. Летательный аппарат Д. Шварца показан на авиапочтовых марках Венгрии 1967 г., выпущенных в связи с проведением в Будапеште аэрофилателистической выставки. Один из первых дирижаблей Ф. Цеппелина, получивших в дальнейшем название "цеппе-

лины” по имени создателя, изображен на полуофициальной марке, выпущенной в связи с подготовкой германо-английской воздушной экспедиции на Новую Гвинею, которая должна была состояться в 1913 г.

Д. Шварц одно время предлагал построить дирижабль в России. В Петербурге были даже начаты работы по закладке верфи. Однако они не были закончены. В дальнейшем вплоть до 1897 г. направления работ Ф. Цеппелина и Д. Шварца были настолько близки, что, отмечая юбилей создания дирижаблей, Венгерская почтовая администрация поместила их обоих на одной из марок серии 1948 г., изданной в память о выдающихся изобретателях и исследователях.

Со времени создания в 1900 г. аппарата легче воздуха многочисленные почтовые документы – марки, специальные штемпели, целые письма и карточки – неизменно, почти на протяжении сорока лет отражали все значительные события в истории развития дирижаблей. К первым из них относятся служебные почтовые карточки с бортовым штемпелем цеппелинов Z-III и IV 1906-1908 гг., первые специальные почтовые карточки для полетов цеппелина Z-II 1909 г., полуофициальные почтовые марки для оплаты почты, доставлявшейся дирижаблями ”Швабия” и ”Саксония” в 1912 – 1913 гг.

Ряд изобретателей и конструкторов пытался создать планирующие аппараты тяжелее воздуха, которые могли бы летать без помощи специального двигателя. Наибольших успехов в этом отношении добились немецкие инженеры братья О. и Г. Лилиенталь и русский доктор медицины из Симферополя Н. А. Арендт. К сожалению, на почтово-филателистических документах показаны только братья Лилиенталь, точнее, один из них – Отто. На марках Германии 1934 г., Лихтенштейна 1948 г., Западного Берлина 1953 г. можно увидеть портрет О. Лилиенталя. На авиапочтовых марках Венгрии 1962 г. и ряда африканских стран, выпущенных в 70-х годах, использованы в качестве сюжетов рисунков изображения планеров, на которых он летал. В ГДР и ФРГ в 1966 г. по случаю 70-летия со дня смерти Отто Лилиенталя применяли специальные штемпели и художественные конверты для корреспонденции с изображением различных моментов его многочисленных планерных полетов. Отдавая должное О. Лилиенталю, не надо забывать, что его брат Густав как инженер тоже сделал достаточно много для создания планеров, на которых Отто в 1891-1896 гг. совершил более 2000 полетов. Во вре-

мя одного из них он и погиб, разбившись при падении на землю.

Доктор Н. А. Арендт, хотя и не добился таких практических результатов, но своими работами внес большой вклад в теоретические изыскания возможности парящего полета машин тяжелее воздуха. Свои основные идеи он изложил в статье ”К вопросу о воздухоплавании”, опубликованной в 1874 г. в журнале ”Знание”.

АВИАЦИЯ ПОКОРЯЕТ ПЯТЫЙ ОКЕАН

На рубеже XIX и XX столетия появились многочисленные проекты самолетов различной формы и конструкции.

Почтовые марки и другие филателистические документы позволяют познакомиться со многими пионерами авиации и их крылатыми детищами. В их числе можно назвать К.Э. Циолковского, К.Адера, Х.Максима, В. Кресса и некоторых других.

Еще в 1878 г. в письме в военное министерство Д. И. Менделеев, излагая мнение об аппаратах тяжелее воздуха (”аэродинамах”), писал, что ”этот род воздухоплавания обещает наибольшую будущность, дешевизну и, так сказать, указывается самой природой, потому что птица тяжелее воздуха и есть аэродинам...” Форму птичьего тела старался придать летательному аппарату тяжелее воздуха еще в 1842 г. В. С. Хенсон.

К. Э. Циолковский, чьи портреты даны на многих советских и зарубежных марках, в 1894 г. в журналах ”Наука и жизнь” № 43-46 опубликовал описание и

чертежи самолета, который он назвал "Аэроплан или птицеподобная (авиационная) летательная машина".

На марках Франции 1938, 1941 и 1948 гг. можно увидеть портрет К. Адера и его самолет "Авион № 3", который удивительно походил на летучую мышь. Портрет В. Кресса и, к сожалению, не очень отчетливое изображение его аэроплана, демонстрируют авиапочтовые марки Австрии 1922-1924 гг. и Лихтенштейна 1948 г. Австрийские марки составляют часть серии, выпущенной специально для оплаты перевозки корреспонденции по только что созданной в то время трансевропейской системе авиамаршрутов. Еще менее повезло Х. Максиму, построившему самолет с мощной паровой машиной. Он изображен лишь на художественном американском конверте, посвященном другим его конструкторским работам, не связанным с авиацией.

Переломным событием в создании самолетов явилась разработка аэроплана братьев О. и В. Райт, который взлетел с пилотом 17 декабря 1903 г. в Китти Хаук. Орвилл Райт был первым человеком, проведшим 12 с в свободном полете на этом самолете. Машину братьев Райт впервые изобразили на американской марке в 1912 г., а затем в 1928 г. по случаю проведения с 12 по 14 декабря Международной конференции по гражданской аэронавтике в Вашингтоне.

В последующие годы братья Райт модифицировали аэроплан, улучшая его конструкцию и совершенствуя полетные характеристики. В частности, в 1904 г. они сконструировали специальную катапульту для его запуска, позволявшую быстрее набирать необходимую стартовую скорость. Эта катапульта отчетливо видна на марке Сан-Марино серии 1962 г., посвященной пионерам авиации и первым летчикам.

Почти все "портретные" марки и блоки братьев Райт, начиная с самой первой марки, выпущенной в США 17 декабря 1949 г. в честь создания аэроплана "Китти Хаук", позволяют увидеть их обоих. Исключение составляет почтовая марка Лихтенштейна из серии 1948 г. о пионерах воздухоплавания и авиации, на которой изображен лишь один из братьев – Вильбур, который из-за ранней смерти в 1912 г. сделал для авиации меньше, чем Орвилл. Вслед за братьями Райт успешные шаги по этому пути сделал один из пионеров авиации Альберто Сантос-Дюмон. В возрасте 18 лет он прибыл из Бразилии во Францию, где с 1893 по 1901 гг. неоднократно совершал полеты на воздушных шарах и дирижаблях. Полет (вокруг Эйфелевой башни над Парижем) отражен на марке Бразилии 1951 г., изданной по случаю национальной недели авиации.

В 1906 г. А. Сантос-Дюмон завершил постройку аэроплана, на котором установил первый официально зарегистрированный мировой рекорд, пролетев 220 м со средней скоростью 41,3 км/ч. Этот аэроплан можно видеть на марках многих стран. Но впервые он был изображен в 1956 г. на марках авиапочтового выпуска Бразилии, посвященного 50-летию первого полета аэроплана Сантос-Дюмона. Кроме серии из шести марок, этот выпуск включал памятный блок из четырех марок с юбилейным текстом на четырех языках.

В честь заслуг А. Сантос-Дюмона и в память о нем в Сент-Кло во Франции был сооружен памятник с фигурой Икара. Весь памятник и его отдельные фрагменты можно увидеть на марках трех бразильских выпусков 1933, 1934 и 1947 гг. Почтовая администрация Франции также позаботилась о том, чтобы увековечить память о Сантос-Дюмоне, и включила памятную марку с его портретом в выпуск 1973 г., посвященный выдающимся французам. Кроме перечисленных, подобные почтовые марки были выпущены в Уругвае и ряде африканских стран.

После первых испытаний аэроплана Сантос-Дюмона темпы прогресса самолетостроения значительно возросли. Одним из конструкторов был пилот Луи Блерио, построивший первый самолет еще в 1905 г. Этот французский авиатор прославил свое имя, совершив впервые на самолете "Блерио XI" перелет через пролив Ла-Манш, 25 июля 1909 г. он стартовал с французского берега из Кале и, спустя 37 мин., приземлился на побережье Великобритании в Дувре. При этом средняя скорость полета достигла 76,95 км/ч. Исторический аэроплан Л. Блерио и трасса рекордного перелета послужили сюжетом авиапочтовой марки Франции, выпущенной в 1934 г. к 25-летию этого события. Портрет пилота впервые напечатан на авиапочтовой марке Венгрии из серии 1948 г., посвященной

памяти выдающихся изобретателей, конструкторов и исследователей. Во Франции аналогичную марку выпустили лишь 24 года спустя, когда отмечали 100-летие со дня рождения Л. Блерио.

Рекордными достижениями Блерио во многом обязан установленному на самолете весьма совершенному трехцилиндровому 25-сильному мотору конструкции А. Анзани. Этот создатель авиационных двигателей – один из немногих, отмеченных почтовым выпуском. Его изобразили рядом с Блерио в выпуске острова Ланди по случаю 25-летия организации почтовой службы.

Самолеты, созданные Л. Блерио, можно видеть на марках всех континентов. Это и первые модели серии "Блерио", и более поздние, серии "Спад".

ЛЕТАТЬ РЕГУЛЯРНО И ПОВСЕМЕСТНО

ОТ АЭРОКЛУБОВ – К НАЦИОНАЛЬНОЙ АВИАЦИИ

В предвоенный период 1910–1914 гг. происходило становление национальной авиации во многих странах Европы, Азии и Америки, создавались аэроклубы, авиационные общества и школы. Успехи пионеров авиации к 1910 г. были уже столь велики, что организация аэроклубов и создание национальной авиации почти сразу же приобретали практическое применение, в первую очередь для доставки самолетами почтовой корреспонденции. Как правило, для оплаты таких перевозок по согласованию с почтовой администрацией выпускали специальные марки воздушной почты, которые гасили памятными штемпелями. Такое положение и обусловило параллельное становление и развитие гражданской авиации и аэрофилателии, ставшей наглядной летописью ее достижений и успехов.

В Европе одним из первых был организован Баварский аэроклуб в Мюнхене. По его инициативе состоялось много рекламных полетов в городах Германии. С разрешения почтовой администрации клуб выпустил тиражом 10 000 экземпляров полуофициаль-

ную марку для оплаты корреспонденции, перевозимой с такими полетами в 1912–1913 гг. Вслед за ней была издана и карточка для авиапочтовых сообщений. На американском континенте в числе первых был создан Кружок военной авиации в Буэнос-Айресе. По его инициативе в 1912 г. также была выпущена полуофициальная почтовая марка, которой оплачивали дополнительный сбор за перевозку почтовой корреспонденции во время рекламных полетов в марте и сентябре 1912 г. В азиатских странах национальная авиация появилась сначала в Японии (в 1910 г.). Однако первая японская марка, посвященная этим событиям, вышла лишь 50 лет спустя.

Большую роль в формировании национальной авиации играли праздники, фестивали и выставки, а также демонстрационные, рекламные, спортивные полеты пионеров-авиаторов России, Франции, Германии, США, Швейцарии и других стран. Почтово-филателистические документы позволяют восстановить общую картину становления гражданской авиации во всех уголках мира.

Уже в 1909 г. на выставке морской авиации во Франкфурте-на-Майне с июля по октябрь применяли почтовые карточки с эмблемой и рекламой выставки. На следующий год, когда в Нанте с 14 по 21 августа проходила неделя авиации, во Франции впервые была выпущена полуофициальная марка, которой оплачивали дополнительный сбор за авиакорреспонденцию.

В конце 1910 г. Всероссийский аэроклуб на одном из аэродромов Петербурга провел Всероссийский праздник воздухоплавания. Праздник продолжался две недели и собрал около 150 тысяч зрителей, наблюдавших полеты весьма искусных авиаторов. Среди них были М. Ефимов и Н. Попов, считавшиеся достойными соперниками таких пилотов, как Блерио, Фарман, Вуазен. До наших дней сохранились иллюстрированные почтовые карточки, отправленные из ближайшего почтового отделения гостями и участниками праздника.

Два года спустя с 10 по 20 июня 1912 г. в Германии проходили демонстрационные полеты. Участвовавшие в ней дирижабль "Швабия" и аэроплан "Желтая Собака" перевозили воздушную почту между городами Дармштадт, Франкфурт-на-Майне, Майнц, Оффенбах и Вормс, которая в дополнение к общегосу-

дарственному тарифу оплачивалась специальными марками.

Почта США впервые отметила День авиации скромно – применением 30 сентября и 1 октября 1911 г. в Гарден Сити в Бруклине календарного штемпеля с надписью "Аэропланная станция № 1".

Мирное развитие авиации было прервано первой мировой войной. Авиационную технику стали в срочном порядке приспосабливать для военных целей. Формировались специальные военные части самолетов, дирижаблей и аэростатов для различных целей, в том числе и для почтовых перевозок. Россия к началу войны имела также воздухоплавательные части.

Значительная часть воздухоплавательных подразделений в русской армии располагала специальными служебными штемпелями для пакетов и документов. Почтовая корреспонденция военнослужащих из действующей армии пересылалась бесплатно, о чем в ряде случаев делалась отметка такими штемпелями.

13 Апреля 1916 г.

КАРТОЧКА

Москва

Пятницкая ул.

д. 2

Елизав. Никол.

Бабаниной

Однако наличие таких штемпелей не является обязательным подтверждением их доставки воздушным транспортом.

Сохранились и другие почтово-филателистические документы военного периода с марками и оттисками штемпелей. Во время осады Перемышля русскими войсками военно-почтовая администрация Австро-Венгрии организовала перевозку корреспонденции между этим городом и контролируемой ею территорией на самолетах и воздушных шарах. В течение 1914–1915 гг. для такой корреспонденции применяли семь различных авиапочтовых штемпелей.

За прошедшие годы в разных странах неоднократно выходили марки с изображением военных самолетов образца 1914–1918 гг.

В послевоенный период были образованы многочисленные гражданские и транспортные авиакомпании, национальные, смешанные и частные. Из национальных можно назвать голландскую КЛМ (1919 г.), русско-германскую "Дерулюфт" (1921 г.), финскую "Аэро О. И." (1923 г.), бельгийскую "Сабена" (1923 г.). На американском континенте это колумбийская "Авианка" (1919 г.), германо-колумбийская СКАДТА (1920 г.), канадские "Патриция Эйрвейс" и "Лаурентид Эйрсервис" (1924 г.), американская "Пан Американ Эйрвейс" – РАА (1927 г.).

Компании КЛМ, "Аэро О. И.", "Сабена", "Авианка" для оплаты перевозимой ими корреспонденции применяли общегосударственные марки воздушной почты, выпущенные в их странах специально к открытию первых авиалиний. Первыми авиапочтовыми марками Голландии 1921 г. оплачивали отправления

на линиях, идущих в Великобританию (первый маршрут Амстердам – Лондон), Бельгию, Францию и Германию. Выпущенная в Колумбии 18 июля 1919 г. первая марка воздушной почты должна была быть использована для оплаты дополнительного авиапочтового сбора за корреспонденцию, перевозимую самолетами между Барранкильей и Пуэрто-Колумбией. В Финляндии и Бельгии первые марки воздушной почты вышли только в 30-х годах.

Версальский мирный договор запрещал Германии в первые послевоенные годы иметь собственный воздушный флот. Поэтому и возникли смешанно-частные авиакомпании СКАДТА ("Колумбийско-германское авиатранспортное общество") и "Дерулюфт". Первая из них по договоренности с колумбийской почтовой администрацией сразу же начала выпускать полуофициальные авиапочтовые марки. Сначала их использовали для оплаты воздушной почты, перевозимой только самолетами СКАДТА. Однако в дальнейшем вплоть до 1932 г., когда эта компания прекратила свое существование, все вновь выпускаемые ею марки воздушной почты получали статус общегосударст-

венных и ими оплачивали авиапочтовую корреспонденцию на всех линиях Колумбии.

В 20-е годы в Канаде функционировало множество частных авиакомпаний. В их числе были "Норсерн Эйрсервис" (1925 г.), "Фэйршилд Эйртранспорт" (1926 г.), "Вестерн Канада Эйрвейс" (1927 г.), "Юкон Эйрвейс Эксплорейшн" (1927 г.), "Бритиш Колумбия Эйрвейс" и "Клондайк Эйрвейс" (1928 г.), "Коммершиал Эйрвейс" (1929 г.), "Патриция Эйрвейс" и ряд других. Все они выпускали свои полуофициальные марки, которые применяли для оплаты авиакорреспонденции только на линиях, эксплуатируемых каждой компанией в отдельности.

Почтово-филателистические документы, касающиеся других авиакомпаний, стали появляться позднее, когда начали выпускать марки или специальные штемпели, отмечавшие различные их юбилеи.

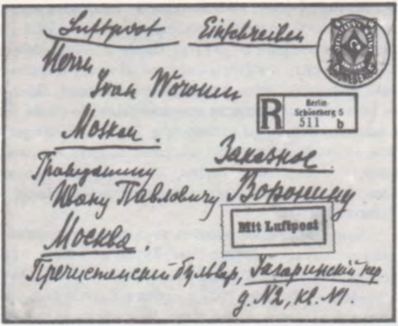
РЕГУЛЯРНЫЕ АВИАСООБЩЕНИЯ

Формально регулярные внутренние авиалинии начали открывать еще до начала первой мировой войны.

В некоторых филателистических публикациях первой такой линией называют маршрут в Британской Индии, соединивший в 1911 г. Наини с Аллахабадом. Однако в силу некоторых причин по этому маршруту был выполнен лишь один полет 8 февраля. Доставленная корреспонденция впервые была отмечена специальным почтовым штемпелем. Спустя 50 лет рисунок этого штемпеля воспроизвели на двух почтовых марках Республики Индия, посвященных юбилею первой авиапочты, перевезенной на линии Наини – Аллахабад.

Более правильно считать первыми регулярными авиамаршрутами Турин–Рим–Турин и Неаполь – Палермо – Неаполь. Первый из них был открыт 22 мая, а второй – 28 июня 1917 г., хотя в Европе еще продолжались военные действия. Для обеих авиалиний использовались марки спешной почты с надпечаткой на них соответствующих текстов. Полет из Турина первоначально был намечен на 20 мая, однако погодные условия помешали этому. В связи с этим часть туринской почты имеет измененную дату отправления. Аналогично обстоит дело и с обратной корреспонденцией из Рима, на которой можно увидеть штемпеля с датами 20 и 27 мая. Полет из Турина в Рим продолжался 4 часа 11 минут. Почта из Неаполя прибыла в Палермо на борту гидросамолета через 3 часа.

Авиалиния "Дерулюфта" Москва – Смоленск – Каунас – Кенигсберг, продолженная затем до Берлина, начала функционировать в мае 1922 г. В течение месяца самолеты перевозили на ней только служебную корреспонденцию. Но с первых дней июня стали принимать авиапочту и от частных лиц. В пер-



Luftpost Einschreiben

Herrn

Iwan Woronin

Moskau.

R Berlin-Schöneberg 5 511 b

Заказное.

Гражданину

Ивану Павловичу Воронину

Mit Luftpost

Москва.

Пречистенский бульвар, Гагаринский пер

д. №2, кв. №1.

вое время это не было широко известно и поэтому авиаотправления, датированные июнем 1922 г., встречаются сейчас в коллекциях очень редко.

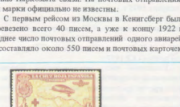
Еще одна особенность этой авиалинии связана с рядом пограничных и таможенных формальностей. Некоторое время авиапочту советские самолеты доставляли только до Смоленска, где ее перегружали на немецкие самолеты, следовавшие по дальнейшему маршруту. Советская авиапочта, адресованная в Смоленск, является значительно более редкой, чем зарубежные отправления на маршруте из Москвы в Германию.

В конце 1922 г. к 5-й годовщине Октября была выпущена первая советская марка воздушной почты. Она появилась в продаже 8 ноября и была предназначена специально для оплаты дополнительного авиа-

почтового сбора сверх обычного тарифа на международную корреспонденцию.

В том же году, но несколько ранее (15 июля), появились служебные марки воздушной почты РСФСР, отпечатанные по распоряжению советского посла в Берлине. С их помощью предполагалось учесть, сколько корреспонденции из Берлина различные советские учреждения отправляют воздушным путем, чтобы правильно установить размер оплаты. Служебные марки воздушной почты РСФСР, известные под названием "консульских", находились в употреблении очень короткое время и были изъяты по распоряжению Наркомата связи. На почтовых отправлениях эти марки официально не известны.

С первым рейсом из Москвы в Кенигсберг было перевезено всего 40 писем, а уже к концу 1922 г. среднее число почтовых отправлений одного авиарейса составляло около 550 писем и почтовых карточек.



Всего через три года эта цифра возросла втрое, а общий объем авиаперевозок между СССР и Германией увеличился почти в 6 раз.

В конце 20-х – начале 30-х годов самолеты на внутренних авиалиниях перевозили до 300 кг почты и грузов и в среднем около 20 пассажиров. На международных маршрутах эти показатели были несколько ниже, но не по техническим причинам, а в связи со значительно более высокими тарифами.

Лучшие самолеты ведущих в области авиации стран имели к этому времени достаточно высокие летные характеристики. Такие машины, как французские "Бреге-19" (выпуска 1923 г.), "Кодрон 635" (выпуска 1935 г.) можно увидеть на испанских марках 1926 г. и на авиапочтовых марках Франции 1936 г. Немецкий "Фоккер Ф–VII" нарисован на блоке авиапочтовых марок Японии 1934 г., советские АНТ-4 и АНТ-6 А.Н. Туполева показаны на марках воздушной почты СССР 1937 г.

Увеличение числа международных авиалиний, усложнение и удлинение маршрутов требовали высокого уровня предполетной подготовки самолетов и технического обеспечения полетов. В ряде случаев выполнение этих требований было возможно только при совместной эксплуатации авиалиний специалистами разных стран. Это обстоятельство послужило основанием тому, что в Европе и Америке авиалинии ряда стран обслуживались смешанными авиакомпаниями. Примерами их могут служить "Франко-румынское общество воздушных сообщений" СФРНА, основанное в 1920 г., и уже упоминавшееся колумбийско-германское объединение СКАДТА.

Общество воздушных сообщений СФРНА обслуживало большинство авиалиний юго-восточной Европы и Балканского полуострова. Хотя одним из создателей его была Румыния, первые маршруты СФРНА проходили через Чехословакию, чему обязаны своим выпуском в 1920 г. первые авиапочтовые марки этой страны, которые предназначались для оплаты воздушной корреспонденции на авиалиниях из Праги в Страсбург, Париж и Лондон, открытых в августе и октябре 1920 г. Несколько позднее, в апреле 1921 г., к городам, связанным с Прагой самолетами СФРНА, присоединилась Варшава. Бухарест включился в систему авиасообщений между востоком и западом Европейского континента в октябре 1921 г., Будапешт – осенью 1922 г., Белград – в апреле 1923 г.

Сеть авиалиний СКАДТА также широко раскинулась на американском континенте. Располагая основной базой в Колумбии, эта компания обеспечивала также авиасообщения в Боливии (с 1923 г. – линия Ла-Пас – Богота), Эквадоре (с 1928 г. – линия Гуаякиль – Буэнавентура и др.), Перу (с 1927 г. – линия Лима – Кито и др.) и частично в Бразилии, Чили и Венесуэле. Первые авиапочтовые марки ряда этих стран выходили при непосредственном содей-

ствии СКАДТА, а в Эквадоре вообще были использованы авиапочтовые марки, выпущенные этим обществом в Колумбии, на которых сделали надпечатку с другим названием государства.

СИСТЕМЫ ТРАНСКОНТИНЕНТАЛЬНЫХ АВИАЛИНИЙ

Важным этапом освоения безграничных просторов Пятого океана стало создание систем трансконтинентальных авиасообщений. В Европе такая система сложилась к 1924 г. Она связала государства на западе и востоке, севере и юге континента, согласовала маршруты и расписания как международных, так и внутренних авиалиний. Основными узловыми пунктами стали Прага, Вена, Копенгаген, Берлин, Кенигсберг, Цюрих, Марсель.

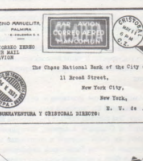
Прага, как уже было сказано, связывала Восточную и Западную Европу. Кроме того, к ней сходились воздушные трассы юга (с Балканского полуострова) и севера (из Германии). Вена также была связана авиасообщениями с Берлином и Балканами и, кроме того, с главным узловым пунктом Центральной Европы – Цюрихом. Этот маршрут был задействован с помощью все той же СФРНА 14 июля 1922 г., когда началось сообщение на авиалинии Прага – Вена. Копенгаген служил для европейских стран главными воротами в Скандинавию. На этом направлении первое время несколько особняком находилась Норвегия. В этой стране была довольно широкая сеть внутренних авиалиний. Однако первые регулярные международные авиационные связи между Норвегией и европейскими странами установились лишь в июле 1927 г. с

открытием авиалинии Осло – Гетеборг – Копенгаген – Штеттин. Через Кенигсберг проходили авиатрассы в Прибалтику и СССР. Кроме того, здесь имелась дополнительная возможность попасть самолетом через Финляндию в Скандинавию. В Цюрихе и Берлине сходилось большинство радиальных маршрутов из всех уголков Европы. Один из таких маршрутов вел в Марсель и далее на Пиренейский полуостров, расположенный несколько в стороне от основных воздушных трасс.

В период образования трансконтинентальной системы авиалиний во многих странах Европы были выпущены марки воздушной почты, необходимость в которых возникла по мере вовлечения в эту систему все новых государств. В числе первых среди них были СССР, Чехословакия, Австрия, Германия, Дания, Швейцария.

На Американском континенте создание единой системы авиалиний завершилось несколько позднее – к 1931 году. Эта система связала государства Южной, Центральной и Северной Америки, скоординировав деятельность их авиакомпаний и согласовав авиатарифы, которые вначале были очень дифференцированы. Большую роль в создании системы авиалиний на американском континенте играла авиакомпания Соединенных Штатов "Панамерикен Эйрвейс". Активная деятельность этой компании позволила ей уже через четыре года после образования занять главенствующее место в обеспечении воздушного сообщения между берегами Атлантики и Тихого океана, а также в бассейне Карибского моря.

Интересной иллюстрацией работы трансамериканских авиалиний может служить конверт письма, отправленного 7 мая 1931 г. из колумбийского города Барранкилья в Нью-Йорк. Оплаченное марками Колумбии общим номиналом 5 сентаво и дополнительно авиапочтовой маркой СКАДТА в 30 сентаво, письмо поступило в почтовое отделение авиакомпании, откуда на следующий день было доставлено на



NGENIO MANUELITA,
PALMIRA
E-COLOMBIA S. A.

POR CORREO EERE0
BY AIR MAIL
PAR AVION

The Chase National Bank of the City of N. Y.,
11 Broad Street,
New York City,
New York,
E. U. de A.

VIA BUENAVENTURA Y CRISTOBAL DIRECTO:

аэродром в Пальмире. Все эти этапы обработки письма подтверждены штемпелями. В отличие от почтовой службы СКАДТА государственная служба Колумбии погасила марки простым крестообразным штемпелем без обозначения места и времени подачи письма к отправлению. Необходимость увеличения основного тарифа в соответствии с согласованными международными тарифами потребовала наклейки половинки почтовой марки номиналом 2 сентаво. Первый этап транспортировки письма проходил до 11 мая по маршруту через Буэнавентуру в Кристобаль, расположенный в зоне Панамского канала. Авиалиния Барранкилья – Буэнавентура была открыта в ноябре 1927 г. До Кристобаля ее продлили в апреле 1929 г. Промежуточная посадка в зоне Панамского канала потребовала дополнительной оплаты маркой в 20 центов по тарифу за перегрузку почты на самолет "Панамерикен Эйрвейс", отправившийся затем по дальнейшему маршруту через Ямайку (Кингстон), Кубу и Флориду (Майами) в Нью-Йорк. Этот маршрут начал функционировать 3 декабря 1930 г., а затем был возобновлен в июне 1931 г. В связи с тем, что на конверте нет входного календарного штемпеля Нью-Йорка, можно полагать, что до возобновления авиасообщения между Кристобалем и Нью-Йорком это письмо не менее двух недель должно было ожидать дальнейшей отправки на Панамском перешейке.

Развитию международных авиасообщений на Африканском континенте было уготовано много сложностей. Колониальная раздробленность этого региона наложила отпечаток на транспортные, почтовые, промышленные и культурные связи между африканск-

ми народами. В немалой степени она служила и тормозом в установлении слаженной работы воздушного транспорта в разных районах Африки.

Трансафриканская система авиалиний сложилась лишь к 1934 г. путем сложной стыковки франко-англо-итало-бельгийских челночных международных авиарейсов из Европы и Азии. Марки для оплаты пересылки авиапочты по этим маршрутам выпускались в Африке и Европе. Причем область их применения вначале была обычно узко ограничена конкретными авиалиниями. Так, первые авиапочтовые марки Франции июня 1927 г., посвященные проведению 1-го Международного салона авиасообщений, использовали на линии Марсель–Алжир. Авиапочтовые марки Бельгийского Конго 1930 г. применяли для оплаты корреспонденции между Леопольдвилем и Брюсселем. Англо-египетский Судан выпустил в 1931 г. первые марки воздушной почты в связи с открытием прямого воздушного сообщения между Хартумом и Лондоном. По случаю специального полета Рим–Могадишо в ноябре 1934 г., открывшего регулярное авиасообщение из Италии в Итальянское Сомали, почтовая администрация в Риме выпустила памятную серию авиапочтовых марок. На одной из них была надпечатана золотая корона. Эта марка предназначалась для оплаты личной корреспонденции итальянского короля и высших государственных чиновников.

Национальный престиж и возникший с первых шагов создания авиации дух соревнования между лучшими пилотами и конструкторами ставили вопрос об организации систематического учета рекордных достижений в этой области. Для решения этих проблем были созданы три основные международные авиационные организации — Международная авиатранспортная ассоциация ИАТА, Международная организация гражданской авиации ИКАО и Международная федерация аэронавтики ФАИ.

Самой первой, естественно, возникла ФАИ. Эта федерация была основана на Олимпийском конгрессе 1905 г. в Париже. В 1936 г. дороги Международного олимпийского комитета и ФАИ еще раз пересеклись на Олимпиаде в Берлине, где проходили показательные выступления планеристов. Советский Союз стал членом ФАИ в 1936 г., и с этого времени многие достижения советских авиаторов неоднократно фиксировались в качестве мировых рекордов. Эмблему ФАИ можно увидеть и на штемпеле, которым гасили корреспонденцию 28–30 мая 1959 г., когда в Москве проходила 52-я конференция этой организации.

Ассоциация ИАТА была образована 28 августа 1919 г. на конференции в Гааге. Деятельность этой организации. была прервана во время второй мировой войны и возобновлена в 1945 г. после ее окончания. К 1970 г. ИАТА объединила 104 авиатранспортные компании из 70 стран мира, в том числе и Советского Союза. Эмблему ассоциации ИАТА можно увидеть на многих почтово-филателистических документах разных стран.

Международная организация гражданской авиации организовалась при содействии ИАТА на первичной конференции 1944 г. в Монреале. В создании ИКАО участвовали 54 государства. За 25 лет число членов увеличилось более чем вдвое и достигло 120. В ИКАО входит и Советский Союз. Многие члены ИКАО неоднократно выпускали почтовые эмиссии, отмечавшие различные события ее деятельности. Впервые это сделала Турция в 1950 г. в связи с очередным конгрессом организации. Эмблему ИКАО можно увидеть на почтовом блоке, выпущенном в 1962 г. в Южной Корее.

ПЕРВООТКРЫВАТЕЛИ НОВЫХ ВОЗДУШНЫХ ТРАСС

НОВЫЕ ЗАДАЧИ И ЦЕЛИ ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

Развитие самолетостроения и совершенствование конструкций других летательных аппаратов поставили перед аэронавтикой новые цели и задачи. С 20-х годов нашего столетия авиацию стали использовать в различных областях практической и хозяйственной деятельности: геологии, геофизике, картографии, сельском хозяйстве, для туристических путешествий и т. д. Почтово-филателистические документы позволяют наглядно познакомиться со многими из этих областей.

В октябре 1968 г. в Советском Союзе по рисункам художника Ю. Ряховского была выпущена серия марок, посвященных советской геологии. На одной из них номиналом 10 коп. изображены буровая вышка и лагерь геологоразведочной партии. Рядом с палатками – вертолет, ставший надежным транспортным средством на бескрайних просторах Средней Азии и Сибири. Другая марка номиналом в 6 коп. дает возможность познакомиться со схемой взрыва при

сейсмической разведке геофизиков и распространением магнитных волн при воздушной магнитной разведке полезных ископаемых с самолета.

Отмечая в 1962 г. день национальных военно-воздушных сил, почта Боливии издала серию из четырех марок, на одной из которых показан самолет, выполняющий аэрофотосъемку для составления картограмм.

Еще в начале 20-х годов один из первенцев советского самолетостроения АНТ-2 впервые был использован для нужд сельского хозяйства. Несколько позднее выпущена рекламно-художественная карточка, рисунок которой иллюстрировал эту область применения авиации в народном хозяйстве.

Особая роль отведена аэронавтике в исследованиях межзвездных пространств. Из наземных обсерваторий, даже расположенных высоко в горах, где воздух очень чистый и прозрачный, не всегда можно проводить эффективные астрономические и космические наблюдения.

Одним из первых принял на борт специальное оптическое оборудование французский самолет "Моран-406". Имея потолок около 10 000 м, эта машина обес-

печила астрономам возможность вести наблюдения за солнечным затмением, не опасаясь того, что в самый ответственный момент облака помешают им.

Не меньше научных заслуг и у другого высотного самолета – "Фоккера-Суперуниверсала", изображенного на чилийских марках авиапочты 1931 г. Достигая высот до 12 000 м и имея на борту специальную астрономическую аппаратуру, "Фоккер-СУ" стал незаменимым помощником космических исследователей.

Интересна история выпуска в Польше в сентябре 1938 г. почтового блока с рисунком стратостата, на котором пилот майор Буржинский собирался вместе с профессором Ядко-Наркевичем совершить подъем в стратосферу для изучения ее верхних слоев. При номинальной стоимости блока 75 грошей продажная цена составляла 2 злотых. Дополнительная плата пошла для частичного возмещения расходов по подготовке этого подъема. Таким образом удалось получить около 80 000 злотых. К сожалению, по техническим причинам интересный эксперимент не удалось осуществить.

Уже с 1905 г. профессиональное объединение авиаторов (ФАИ) одной из своих задач считает проведение спортивных состязаний летчиков, планеристов, парашютистов и авиамоделистов. Аэронавты и пилоты воздушных шаров также стали проводить свои соревнования под патронатом ФАИ. Наиболее значительными были полеты на кубок Гордона-Беннетта, которые начали регулярно проводить с начала XX столетия. Почти всегда пилоты шаров, участвующие в этих полетах, брали с собой почтовые карточки, на

которых делались отметки сопроводительными и календарными штемпелями, фиксирующими место и время их старта и финиша. В ряде стран выпускали и специальные виньетки для оплаты дополнительного сбора за доставку воздушной почты баллоном. В августе 1936 г. во время очередных соревнований в Польше были изданы две авиапочтовые марки специально для оплаты баллонной почты. Соревнования воздушных шаров на кубок Гордона-Беннетта неоднократно проводили в Европе. В ряде случаев воздушные течения уносили баллоны весьма далеко от места старта, и несколько раз их посадки происходили на территории Советского Союза, в том числе в районах Архангельска, станицы Вешенской и недалеко от Москвы. Память об этих событиях хранят специальные карточки зарубежной баллонной почты с входными советскими календарными почтовыми штемпелями.

Почтовые марки многих стран позволяют увидеть различные моменты спортивных состязаний и в других областях авиации. Среди них интересны те, которые посвящены воздушной акробатике на спортивных самолетах. Пилоты этих машин так же, как планеристы и парашютисты, в настоящее время регулярно проводят чемпионаты мира. Авиамоделисты пока не имеют такой возможности, однако их рекордные достижения в различных классах моделей подлежат регистрации в ФАИ.

С тех пор как авиация стала прочно входить в быт и трудовую деятельность людей, стали меняться и сюжеты авиапочтовых марок, а также обычных марок с авиационной тематикой. Польские почтовые марки

1976–1977 гг. позволяют увидеть монтаж панелей дома с помощью вертолета и опыление лесного массива с самолета. На марке Катара, выпущенной в 1973 г., запечатлен момент строительства нефтепровода с использованием вертолета для транспортировки и монтажа труб. Гуманная работа скорой авиационной медицинской помощи стала сюжетом для рисунков марок Мали 1963 г. и Финляндии 1966 г. В морских просторах и на пляжах несут трудную вахту самолеты и вертолеты патрульно-спасательной службы. Почтовая администрация Великобритании выпустила в 1963 г. марку в связи с 9-й международной конференцией этой организации в Эдинбурге. А во Франции и на островах Сен-Пьер и Микелон на марках можно увидеть ее служебные самолеты.

ПРОГРЕСС ЛЕТАТЕЛЬНЫХ АППАРАТОВ

Особое место в истории авиации и воздухоплавания занимают высотные полеты стратостатов. Своими успехами в покорении воздушного океана они во многом обязаны созданию новых конструкций герметичных гондол и систем управления полетом. В начале 30-х годов XX века лидером в этой области

стал бельгийский профессор Огюст Пикар. Примечательно, что не меньших успехов он добился и в исследованиях морских глубин. Еще в 1905 г. О. Пикар изобрел аппарат для погружения в морские глубины, названный батискафом. Однако в дальнейшем, увлекшись исследованиями радиоактивности, Пикар занялся созданием стратостата, на котором собирался ”ловить” космические лучи. 27 мая 1931 г. и 18 августа 1932 г. состоялись два подъема стратостата О. Пикара, в одном из которых он вместе со своим помощником Кипфером достиг рекордной высоты в 16 200 м. Бельгийская почта в память об этих событиях выпустила в ноябре 1932 г. серию марок с изображением этого стратостата.

Идея создания герметичной гондолы, впервые высказанная в России Д.И. Менделеевым еще в конце XIX столетия, воплотилась лишь полвека спустя. 30 сентября 1933 г. на стартовом поле появился громадный стратостат ”СССР-1” объемом 25 000 кубометров. Оболочка его была заполнена газом только на одну треть, так как на большой высоте при малом

давлении наружного воздуха газ, расширяясь, должен был заполнить весь объем. Пилотировали стратостат воздухоплаватели Г.А. Прокофьев, К.Д. Годунов и Э.К. Бирнбаум, которые находились в герметически закрывающейся гондоле. Они сумели достигнуть высоты 19 000 м, почти на три километра перекрыв рекорд О. Пикара. Этому событию посвящена появившаяся 1 ноября 1933 г. серия из трех марок с изображением летящего стратостата. Спустя четыре месяца в глубины Пятого океана стартовал второй советский стратостат "Осоавиахим-1", управляемый пилотами П.Ф. Федосеенко, А.Б. Васенко и И.Д. Усыскиным. Достигнув высоты 22 000 м, он пошел на снижение. Однако из-за неисправных приборов стратостат опускался недопустимо быстро, кабина оторвалась, и стратонавты погибли. В память об отважных героях в нашей стране дважды – в сентябре 1934 г. и феврале 1944 г. – выходили марки с их портретами и изображением стратостата "Осоавиахим-1".

Успехи воздухоплавания в 30-х годах нашего столетия не ограничивались полетами в стратосферу и спортивными состязаниями воздушных шаров. Летательные аппараты легче воздуха еще раз высказали претензии на ведущее положение в просторах Пятого океана после модернизации жестких дирижаблей и создания более совершенных конструкций цеппелинов. Особый успех выпал на долю итальянских и немецких дирижаблей, которые смогли осуществить казавшиеся долгое время нереальными полеты к Северному Полюсу и в Арктических районах, ранее недоступных для летательных аппаратов легче воздуха.

Почтовая администрация Италии санкционировала выпуск в апреле 1926 г. полуофициальной марки для оплаты корреспонденции, которую должна была взять на борт дирижабля в трансарктический полет экспедиция, возглавленная Р. Амундсеном. Когда через два года Нобиле на дирижабле "Италия" вновь организовал полярную экспедицию, на итальянской авиапочтовой марке 1927 г. была сделана памятная надпечатка.

Немецкий дирижабль LZ-127 "Граф Цеппелин" появился в арктических широтах в 1931 г. Его полярный рейс был организован при участии Советского Союза. Проследовав из Фридрихсхафена через Ленинград, "Граф Цеппелин" встретился в Северном Ледовитом океане с советским ледоколом "Малыгин", вышедшим из Архангельска. Этот выдающийся по тем временам полет дирижабля получил очень широкое отражение в почтово-филателистических документах Советского Союза и Германии. Наибольшую информацию несут конверты и почтовые карточки, отмеченные штемпелями пунктов трассы полета. Известно несколько маршрутов полярной корреспонденции цеппелина: с отправлением из Ленинграда, Архангельска и Фридрихсхафена. Вся она, кроме специальных календарных штемпелей мест отправления, получила отметку специальным штемпелем полета и бортовым штемпелем цеппелина.

В двадцатых годах прогресс машин продолжался. В 1922 г. испанский авиаконструктор Хуан де ла Сиерва впервые разработал принципиально новый аппарат вертикального взлета, получивший название автожир, который стал сюжетом рисунка многих

ПОЧТОВАЯ КАРТОЧКА
CARTE POSTALE

R
LENINGRAD
Bureau de Poste centrale

ВОЗДУШНАЯ ПОЧТА
Par avion

25 VII 31

27 VII 31
ARCTIQUE

Herrn
Proffessor W. J. WIESE
Eisbrecher „Malygin"
NORDPOL

авиапочтовых марок Испании и ее колоний. Два испанских выпуска 1939 г. и 1941–1947 гг. позволяют увидеть портрет авиаконструктора и изображение его машины. Ряд испанских колоний сделал надпечатку на этих марках для использования их у себя в почтовом обращении. На авиапочтовых марках Испании 1935, 1936 и 1938 гг. можно увидеть автожир Сиервы на фоне панорамы Мадрида. Этот же рисунок на памятных блоках, выпущенных по случаю годовщины героической обороны испанской столицы бойцами-республиканцами во время гражданской войны 1936–1939 гг.

Еще один пионер вертолетной техники работал в этот период во Франции. Это Этьен Эмишен, который 4 мая 1924 г. во французском местечке Валентиньи впервые пролетел один километр на вертолете, кото-

рый можно увидеть на почтовой марке Франции, выпущенной в 1957 г.

В Советском Союзе первые вертолеты были созданы в Центральном аэрогидродинамическом институте имени Н.Е. Жуковского, где с 1926 г. работала специальная вертолетная группа под руководством академика Б.Н. Юрьева. Первый советский вертолет ЦАГИ-1-ЭА, построенный в 1930 г., можно увидеть на отечественной марке 1969 г. Этот вертолет во время испытательного полета пилота и конструктора А.М. Черемухина достиг высоты 605 м.

Еще одним принципиально новым видом воздушного транспорта, который в 20-30-х годах нашего столетия привлек внимание конструкторов Европы и Америки, стала реактивная авиация. Модель летательного аппарата с реактивным двигателем была испытана в Румынии Генрихом Коанда еще в 1910 г. Она воспроизведена на рисунке румынской авиапочтовой марки, выпущенной в 1970 г. в связи с 60-летним юбилеем этого события. Более серьезных успехов в этой области авиастроения достиг советский конструктор Ф.А. Цандер. Ему удалось создать несколько ракет, которые успешно прошли запуск и послужили основой отечественного ракетостроения.

Интенсивные работы по созданию ракетных аппаратов проводили в Германии, Австрии и США. Имен-

но этим странам принадлежит первенство в использовании ракет для почтовых целей и выпуск первых почтово-филателистических документов. Еще в сентябре 1931 г. в австрийском местечке Земриах стартовала первая почтовая ракета Ф. Шмидля, в которую была заложена корреспонденция, отмеченная штемпелями. В память об этом событии спустя 30 лет австрийская почта санкционировала выпуск полуофициального блока-виньетки и применение юбилейного почтово-сопроводительного штемпеля. Специальные полуофициальные марки для оплаты ракетной почты были выпущены 23 февраля 1936 г. в США по случаю запуска ракеты на озеро Гринвуд. Первая же официальная почтовая марка, которой оплачивали корреспонденцию, доставленную экспериментальной ракетой, была выпущена 15 октября 1938 г. на Кубе. Запуск этой ракеты был подготовлен и осуществлен Национальным департаментом связи Кубы при содействии Филателистического клуба в Гаване.

ПОД КРЫЛОМ – ОКЕАН

Темпы технического прогресса позволили авиаторам всерьез приступить к штурму океанских просторов. Первой была покорена Атлантика. Пионерами трансатлантических маршрутов стали англичане.

14 июня 1919 г. пилот капитан Д. Элкок и механик лейтенант А. Браун на самолете "Виккерс Вими" в 13 час 43 мин (по местному времени) стартовали из Сент-Джонса на острове Ньюфаундленд у восточного побережья Канады. В течение 15 ч 57 мин (по некоторым данным – 16ч 20 мин) под крыльями их машины были бескрайние дали океана. Преодолев 3041 км со средней скоростью около 190 км/ч, Элкок и Браун благополучно приземлились в Клифдене, на западном берегу Ирландии. Часы в этот момент показывали 9 час 40 мин британского времени. Шел 15-й день июня. Специально для оплаты 115 авиапочтовых отправлений, доставленных этим самолетом, была сделана соответствующая надпечатка на одной из почтовых марок Ньюфаундленда, номинал которой составил 1 доллар. 50-летие полета Элкока и Брауна отметила почта Канады, выпустив в 1969 г. специальную памятную марку.

20–21 мая 1927 г. американский пилот Ч. Линдберг на самолете "Райан НИП" – "Призрак Сент-Луиса" совершил беспосадочный перелет из Нью-Йорка в Париж. За 33 ч 30 мин он преодолел 5 809 км. Почтово-филателистических документов этого перелета, к сожалению, не существует. Однако в честь рекордного достижения пилота почта США выпустила через четыре недели марку с изображением самолета (порт-

рет авиатора по американским законам не мог быть воспроизведен на марке при его жизни). А когда в США проходил "День Линдберга", состоялся специальный полет самолета компании "Контракт Эйр Мейл". Авиапочту, доставленную этим рейсом, отмечали памятным штемпелем, на котором также был изображен самолет "Призрак Сент-Луиса".

Еще одним памятным событием в покорении Атлантического океана были два групповых перелета эскадры итальянских гидросамолетов под командованием генерала Бальбо через Южную (в 1930 г.) и Северную (в 1933 г.) Атлантику. Для оплаты авиапочтовой корреспонденции, доставленной во время этих перелетов, в Италии, ее колониях и ряде других стран, через которые проходил маршрут эскадры, были выпущены марки.

Первой женщиной-пилотом, преодолевшей простор Атлантического океана в 1932 г. на самолете "Локхид Л-5Ц Вега", была американка А. Эрхард. Как выглядела эта симпатичная последовательница

Икара, можно увидеть, взглянув на авиапочтовую марку Мали, выпущенную в 1967 г.

Индийскому океану в истории авиации повезло несколько меньше. Авиаторы не баловали его своим вниманием. Первые полеты над бассейном Индийского океана они совершали в основном в береговой зоне.

Один из первых полетов над водами Индийского океана совершил итальянский пилот Ф. де Пинедо в 1925 г., когда он на гидросамолете "Савойя С16" добирался из Рима в Австралию. Маршрут его перелета можно проследить на рисунке марки Монако, выпущенной в памятной серии 1963 г.

В 1931 г. французская авиакомпания "Эр-Ориент" открыла воздушное сообщение по трассе Марсель–Сайгон. Большой вклад в подготовку и освоение этой трассы сделал французский пилот М. Ногес, в память о котором почта Франции в 1951 г. выпустила марку с изображением авиационного маршрута в Индокитай. 17 января 1931 г. с первым полетом в Сайгон было отправлено 63 кг почтовой корреспонденции, отмеченной специальным штемпелем с изображением крылатого коня, ставшим позднее эмблемой авиакомпании "Эр-Франс".

Так же наступление на Индийский океан с берегов Африки вели французские пилоты. В числе первых среди них надо назвать комманданте Данье. Вместе со вторым пилотом Дюфаром, имея на борту 24 авиаписьма, он покинул Париж 28 ноября 1926 г. Спустя почти два месяца, 21 января 1927 г., он достиг города Тананариве на острове Мадагаскар. Еще более дальний путь над водами Индийского океана совершил другой французский экипаж – Лорен, Туж и Ленье на самолете "Роллан Гарро". 26 января 1937 г. этот самолет вылетел из Сен-Дени на острове Реюньон в 750 км восточнее Мадагаскара. Для дополнительной оплаты авиакорреспонденции, принятой на борт "Роллан Гарро", 23 января губернатор острова выпустил специальную почтовую марку. Почтовое отделение в Сен-Дени принимало оплаченные ею отправления во Францию в течение четырех дней, вплоть до самого вылета самолета. К отправке было подано всего немногим более сотни писем, которые "Роллан Гарро"

и доставил в Париж 12 февраля. Все они отмечены специальным авиапочтовым штемпелем полета.

Богата событиями история воздушных маршрутов через Тихий океан. Полеты самолетов с Азиатского и Американского континентов начались уже в 1919 г. Позднее, с конца 1926 г., началось активное наступление на Тихий океан пилотов с Австралийского континента.

Английский авиатор Р. Смит со своим братом Р. Кейсом на самолете "Виккерс Вими" вылетел 12 ноября 1919 г. из Хунслоу, начав первый этап перелета Лондон – Мельбурн. К началу декабря их самолет добрался до Малаккского полуострова, а 8 декабря вылетел из Сурабайи на острове Ява, держа курс на австралийский порт Дарвин, куда он прибыл 10 декабря. Однако закончился перелет лишь 26 февраля 1920 г., когда Р. Смит прибыл, наконец, в Мельбурн. Доставленные им 130 писем были франкированы в этот день маркой Австралии, выпущенной по случаю успешного завершения полета.

Полеты с Американского побережья ведут счет с первого кругосветного перелета самолета "Дуглас-Либерти", который стартовал из Сан-Диего в Калифорнии 18 марта 1924 г. В дальнейшем его маршрут проходил через Ванкувер, полуостров Аляску к Японским островам. Полностью он воспроизведен на марке Монако из серии, выпущенной в 1964 г.

В октябре 1926 г. состоялся первый перелет из Мельбурна в Лондон, а два месяца спустя авиатор Вильямс совершил перелет из Австралии на Папуа и Соломоновы острова. Несколько позднее большой вклад в освоение локальных маршрутов из Австра-

лии над бассейном Тихого океана сделал австралийский пилот Ч. К. Смит, портрет которого можно увидеть на авиапочтовых марках Австралии и Новой Зеландии 1958 г.

Почтово-филателистические документы разных стран хранят память и о других исторических полетах в бассейне Тихого океана. Среди них марки воздушной почты Филиппин 1928 и 1935 гг. (перелеты Гонконг – Манила и Манила – Сан-Франциско), Новой Каледонии 1932 г. (перелет Париж – Нумеа), Голландии 1928 г. (перелет Батавия – Амстердам), Голландской Индии 1931 г. (перелет Голландия – остров Ява – Австралия), а также многочисленные конверты и почтовые карточки со специальными штемпелями других перелетов.

Дольше других оставался неприступным Северный Ледовитый океан. После полетов Амундсена и дирижабля "Граф Цеппелин" долгое время никто не предпринимал новых попыток совершить перелеты в мире белого безмолвия. Своеобразным стимулирующим толчком для полярных авиаторов стала героическая эпопея по спасению экипажа советского ледокольного парохода "Челюскин", затертого льдами в водах Чукотского моря в конце 1933 г. Семь советских пилотов, первыми получившие почетное звание Героя Советского Союза, вывезли на материк экипаж ледокола, совершая сложные полеты в суровых условиях Арктики. Они продолжали их до тех пор, пока в ледовом лагере не осталось ни одного челюскинца.

Один из героев-летчиков – С. Леваневский – в августе 1935 г. предпринял попытку покорить Северный Ледовитый океан, совершив перелет из Москвы

в Сан-Франциско через Северный полюс. Специально для оплаты официальной авиапочты, которую он должен был взять с собой в полет, была выпущена марка с надпечаткой соответствующего текста и нового номинала в 1 рубль на ранее вышедшей марке с портретом С. Леваневского из серии в честь челюскинцев. К сожалению, этот полет пришлось прервать по техническим причинам. При повторной попытке трансполярного перелета еще через год самолет С. Леваневского пропал без вести.

Победным для советской полярной авиации стал 1937 год. Сначала 21 мая 1937 г. флагманский самолет АНТ-6 "Авиаарктика", пилотируемый Героем Советского Союза М. Водопьяновым, совершил посадку на лед в районе Северного полюса и высадил там научную экспедицию в составе И. Папанина, Э. Кренкеля, Е. Федорова и П. Ширшова. Затем с 18 по 20 июня 1937 г. экипаж самолета АНТ-25 РД – В. Чкалов, Г. Байдуков, А. Беляков – совершил беспосадочный перелет через Северный полюс в США (Ванкувер), пробыв в воздухе 63 ч 16 мин и пролетев более 12 000 км. И, наконец, с 12 по 14 июля 1937 г. экипаж другого самолета АНТ-25 М. Громов, А. Юмашев и С. Данилин также совершил беспосадочный перелет по маршруту через Северный полюс в США (Сан-Джасинто). За 62 ч 17 мин он преодолел 10 148 км по прямой, установив новый мировой рекорд дальности беспосадочного полета. Советская почта достойно отметила все эти события, выпустив в марте, апреле и мае 1938 г. три серии почтовых марок, посвященных нашим полярным летчикам.

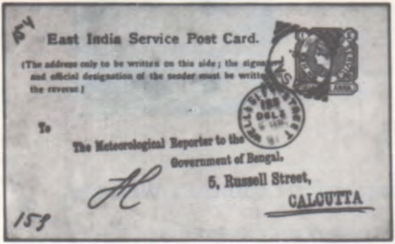
КОНТИНЕНТЫ СБЛИЗИЛИСЬ НА НЕДЕЛЮ

КАТАПУЛЬТА НА СУДОВОЙ ПАЛУБЕ

Говоря о различных направлениях и событиях в истории покорения человечеством воздушных просторов Пятого океана, нельзя обойти вниманием один из аспектов этой проблемы, начало которому было положено в 1873 г., когда была создана Всемирная (Международная) метеорологическая организация (ВМО).

Необходимость прогнозирования метеорологической обстановки требовала знания атмосферной ситуации в широком регионе, примыкавшем к основным направлениям трансокеанских авиационных маршрутов. Первоначально прогнозы составляли на основании информации от различных метеостанций. Для облегчения и ускорения доставки такой информации в ряде стран были выпущены специальные метеорологические почтовые карточки.

Со временем система сбора и анализа данных о метеорологической обстановке была значительно усовершенствована и автоматизирована, в связи с чем



East India Service Post Card.

(The address only to be written on this side; the signa
and official designation of the sender must be writte
the reverse.)

To

The Meteorological Reporter to the
Government of Bengal,
5, Russell Street,
CALCUTTA

159

необходимость использования специальных почтовых карточек отпала. Однако до сих пор почтовые администрации стран всех континентов продолжают уделять внимание деятельности ВМО. Неоднократно выпускали почтовые марки, посвященные дню метеорологии, метеорологическим конференциям и юбилеям СССР, Куба, Верхняя Вольта, Индонезия, Австралия и ряд других государств.

Обеспечив прогнозирование атмосферных условий, метеорологи способствовали прокладке первых регулярных трансокеанских авиалиний. Соображения безопасности способствовали первоочередному использованию на них гидросамолетов, которых не пугала вынужденная посадка на воды океана. Однако дальность полета гидропланов в первые 10–15 лет после окончания первой мировой войны была недостаточной для преодоления межконтинентальных океанских просторов. В этот период возникла идея ката-

пультирования[1] легких гидросамолетов с судовой палубы кораблей, совершающих трансокеанские рейсы.

Для катапультирования стали приспосабливать такие гидропланы, как "Дистрибьютор", "Каталина", "Савойя С-55", "Дорнье Валь". Летающая лодка-катамаран "Савойя С-55", изображенная на авиапочтовых марках Триполитании 1931 г., создана в 1925 г. итальянскими конструкторами и получила широкое применение. Пять таких машин было закуплено Советским Союзом и после некоторого переоборудования их использовали для почтово-пассажирского сообщения на воздушных линиях Тихоокеанского побережья СССР.

Летающая лодка-моноплан "Дорнье Валь", впервые выпущенная в 1922 г., имела хорошую мореходность. Ее можно увидеть на авиапочтовых марках Испании 1926 г. На таком гидросамолете в 1925 г. Амундсен летал к Северному полюсу, а позднее на нем совершил несколько перелетов через Атлантику. Строили "Дорнье Валь" преимущественно в Италии, так как немецкой фирме Дорнье по Версальскому договору не разрешалась постройка самолетов на территории Германии. Советский Союз в 1926 г. приобрел 20 таких машин для полетов в бассейне Черного моря. Позднее, в 1931–1933 гг. самолеты "Дорнье Валь" выпускал по лицензии ремонтный завод в Севастополе.

Особого внимания заслуживает советский гидросамолет СПЛ конструкции И. Четверикова. Его по-

---

[1] Катапульта – механическое устройство для пуска самолета с корабля в воздух со скоростью, достаточной для взлета.

стройка была закончена к декабрю 1934 г. и на следующий год его испытал советский летчик А. Кржижевский. Особенность конструкции СПЛ заключалась в том, что он складывался, благодаря чему мог транспортироваться и запускаться с подводных лодок. В 1936 г. этот гидроплан экспонировался на Международной авиационной выставке в Милане, где получил высокую оценку.

Взлет гидросамолетов с палубы океанских лайнеров при их подходе к берегам Америки и Европы позволил на 3–4 дня сократить сроки доставки почтовой корреспонденции между странами этих континентов. Впервые "катапультный" способ перевозки почты был опробован с американского пакетбота "Левиафан", шедшего курсом из Нью-Йорка в Европу. 20 августа 1927 г. с его палубы стартовал самолет, доставивший корреспонденцию, отмеченную специальным штемпелем "Авиапочта с "Левиафана".

Следующая попытка смешанной авиационно-пароходной доставки почты была осуществлена при содействии Генерального консула Франции в США. С борта французского лайнера "Иль-де-Франс", вышедшего из Нью-Йорка, 23 августа 1928 г. в 7 час. утра более чем в 300 км от берегов Франции катапультировали гидросамолет, который в 15 час. приземлился на аэродроме Бурже в Париже. Для оплаты корреспонденции, доставленной с этим рейсом, были выпущены две авиапочтовые марки номиналом по 10 франков. Конверты писем "катапультной" почты "Иль-де-Франс" получили отметки соответствующими штемпелями.

Наиболее широкое распространение "катапультная" почта получила в 1929–1935 гг. в Германии. Для этой цели использовали океанские лайнеры "Бремен", "Европа", "Колумбус", "Кап Аркона", "Кап Полонио". За семь лет, совершая рейсы в Нью-Йорк, "Бремен" 91 раз катапультировал со своей палубы самолет с грузом почты. На "Европе" "катапультная" почта действовала на линии в Нью-Йорк шесть лет. За это время был совершен 81 полет с почтовой корреспонденцией. С обратными рейсами в Европу эти пакетботы доставляли "катапультную" почту в разные страны. Самолеты с их палубы приземлялись на аэродромах Саутгемптона, Шербура, Амстердама, Кельна, Бремена и Берлина. Обычно "катапультная" почта в Европу оплачивалась почтовыми марками США и Германии. С пакетбота "Колумбус" "катапультную" почту доставляли только четыре года, совершив за это время лишь 19 полетов.

Пакетботы "Кап Аркона" и "Кап Полонио" доставляли "катапультную" почту в 1930–1931 гг. совместно с авиакомпанией "Кондор" между Бразилией и островом Фернанду ди Норонья. Кроме того, они катапультировали со своей палубы самолеты с почтой во время рейсов между Канарскими островами и Европой. В Бразилии и Европе было выполнено по 8 полетов с почтовой корреспонденцией.

Наибольших успехов в сочетании основных транспортных качеств самолета и корабля добились немецкие авиаконструкторы фирмы Дорнье, построившие в 1929 г. летающую лодку "Дорнье DO-X". Этот гигант с 12 моторами мощностью по 700 л. с. с легкостью преодолевал океанские просторы на межконтинентальных трассах Атлантики и Тихого океана. Для своего времени DO-X был уникальным самолетом, размеры которого могут поразить воображение даже сегодня. Его габариты позволяли принять на борт до 170 пассажиров. Обладая собственным весом около 28 тонн, DO-X при полной загрузке увеличивал его вдвое. Крейсерская скорость этой летающей лодки составляла 230 км/ч, а потолок достигал 3800 м. На марках разных стран появлялось изображение DO-X. Одними из первых среди них являются египетские марки 1933 г., выпущенные в декабре по случаю Международного авиационного конгресса в Каире.

Очень выразительно изображена эта летающая лодка на почтовой марке Монако из юбилейной серии выпуска 1964 г.

Впервые почтовая корреспонденция была доставлена DO-X 17 ноября 1929 г. во время испытательного полета с озера Констанц. Она была отмечена штемпелем с названием летающей лодки. Наиболее выдающийся перелет DO-X выполнила в 1930–1931 гг. в Южную Америку через Атлантику, преодолев 15 000 км. Весь маршрут этого перелета отмечен почтово-филателистическими документами. Корреспонденция из Фридрихсхафена имеет штемпель отправления 13 ноября 1930 г. На почте следующего этапа из Лиссабона, оплаченной португальскими марками, стоит оттиск выходного штемпеля 30 января 1931 г. К вылету на третий этап перелета с Канарских островов в Лас-Пальмасе почтовые отправления штемпелевались календарным штемпелем дня отправления – 1 мая 1931 г. Дальнейший путь DO-X проходил через Викторию (Натал), Байю, Рио-де-Жанейро, Парамарибо, Порт-оф-Спейн, Нью-Йорк и завершился в Берлине. А в 1932–1933 гг. DO-X совершил еще несколько полетов в Европе, однако его дальнейшее использование затормозилось в связи с большими успехами, достигнутыми в этот период в практическом использовании дирижаблей.

ЦЕППЕЛИНЫ НАД АТЛАНТИКОЙ

Первые шаги в этом направлении были сделаны еще в начале 20-х годов, когда с 12 по 15 октября

1924 г. состоялся первый трансатлантический перелет немецкого дирижабля ZR-3 из Фридрихсхафена (Германия) в американский город Лейкхерст. Правда, еще в июле 1919 г. английский дирижабль R-34 совершал перелет над Атлантическим океаном по маршруту Ист-Фортун (Шотландия) – Нью-Йорк – Кливден (Ирландия) и даже перевез 14 почтовых отправлений. Однако, как и в случае с Элкоком и Брауном, трасса этого полета проходила между островами у материкового побережья и поэтому ее нельзя было считать полностью трансокеанской.

Дирижабль ZR-3 стартовал с Боденского озера, приняв на борт "цеппелинную" почту, отмеченную штемпелем воздушной почты и синим сопроводительным штемпелем цеппелина. По пути следования он сделал продолжительную остановку в Ангре на Азорских островах, куда доставил часть корреспонденции. Затем дирижабль ZR-3 (имевший порядковый номер LZ-126) благополучно пересек Северную Атлантику


Mit Luftschiff Z. R. III. ab Friedrichshafen.

Mit Luftschiff Z. R. 3 befördert

FRIEDRICHSHAFEN Bodensee 10 OKT 24 5-6 N LUFTPOST

15 SEP 24 2-3 N LUFTPOST

Mit Luftpost

Mr. R. Amort,
134, Hendrix St.
Brooklyn, N.Y., U.S.A.

First Zeppeline trip from Friedrichshafen (Germany) to Lakehurst, N. J., U. S. A.

From Editor „The Airpost Stamp" GEORGE H. JAEGER, Libau, Latvia.

и на третий день пути пришвартовался в воздушной гавани Лейкхерста.

Успешный опыт трансокеанского полета, закрепленный на той же трассе дирижаблем LZ-127 в мае 1929 г., послужил тренировкой перед выполнением этим цеппелином с 8 августа по 4 сентября 1929 г. кругосветного перелета протяженностью 34 200 км, состоявшего из четырех этапов: Фридрихсхафен – Токио (11 247 км), Токио – Лос-Анжелес (9 653 км), Лос-Анжелес – Лейкхерст (4 822 км) и Лейкхерст – Фридрихсхафен (8 478 км). На всех этапах "Граф Цеппелин" доставлял специальную "цеппелинную" почту, отмеченную почтовыми и сопроводительными штемпелями. Кроме того, часть корреспонденции совершила полный кругосветный перелет и была снова возвращена во Фридрихсхафен.

На первом этапе (15–19 августа) трасса перелета проходила над территорией Советского Союза. По метеорологическим причинам цеппелин сделал остановку над Якутском, во время которой на землю были сброшены в контейнере 73 письма, отмеченные бортовым штемпелем LZ-127 и штемпелем его бортового почтового отделения. Второй этап перелета через Тихий океан продолжался четыре дня с 23 по 26 августа, а трансконтинентальный бросок из Лос-Анжелеса в Лейкхерст был еще короче – с 27 по 29 августа. Заключительный отрезок маршрута перелета через Атлантику обратно в Фридрихсхафен был преодолен LZ-127 1–4 сентября. Этот успешный перелет подтвердил возможность использования дирижаблей на межконтинентальных воздушных трассах, включая трансокеанские маршруты любой протяженности.

Однако первую пробу организованной перевозки воздушной почты цеппелином все же провели в несколько меньших масштабах в пределах Европейского континента. Внутриконтинентальные перелеты цеппелина LZ-127 в 1929–1930 гг. стали подготовкой к организации его регулярных полетов из Европы в Южную и Северную Америку.

За два года "Граф Цеппелин" побывал почти во всех европейских странах, в том числе и в Советском Союзе. Со всеми его полетами доставлялась специальная воздушная почта. Поэтому "цеппелинная" корреспонденция позволяет проследить всю хронологию его путешествий за этот период. После завершения кругосветного перелета "Граф Цеппелин" до конца 1929 г. успел трижды побывать в Швейцарии (26–28 сентября, 2 и 6 октября), совершить перелет в 1740 км до Амстердама (Голландия, 13 октября), с 15 по 17 октября проложить трассу протяженностью 4756 км на Балканах, посетив Бухарест, Софию, Земун (Югославия), Сибиу и Брашов (Румыния), нанести визит 23–24 октября в испанский город Барселону, преодолев для этого 2 750 км. Завершился 1929 г. снова двумя полетами в Швейцарию, во время которых 2 и 15 ноября LZ-127 побывал в Цюрихе, Романсхорне и Сант-Галлене.

В 1930 г. странствования "Графа Цеппелина" начались 12 апреля полетами в Берн и Базель. Одно перечисление городов и стран, в которых он побывал за восемь месяцев этого года, можно занять очень много места. И память о всех его полетах хранят конверты "цеппелинных" писем и почтовые карточки. Среди них отправления из Испании, Франции, Великобрита-

нии, Австрии, Лихтенштейна, Финляндии, Швеции, Голландии, Латвии, Эстонии. Во многих государствах специально для оплаты такой корреспонденции выпускали авиапочтовые "цеппелинные"марки. Особенного внимания заслуживает перелет по маршруту Фридрихсхафен–Москва–Фридрихсхафен, который состоялся 9–11 сентября. "Граф Цеппелин" под командованием капитана Г. Эккенера доставил в нашу столицу 23 пассажира и 21 кг почтовой корреспонденции из девяти стран Европы. В обратный путь дирижабль отправился 10 сентября, имея на борту 25 пассажиров и два почтовых мешка с корреспонденцией, состоявшей примерно из 9000 писем и 4500 почтовых карточек общим весом 65 кг. Для оплаты этой корреспонденции в Советском Союзе выпустили специальные почтовые марки. Внутриевропейские полеты цеппелина продолжались и в дальнейшем, сопровождаемые, как и раньше, выпуском марок и доставкой "цеппелинной"почты.

Трансатлантические регулярные полеты цеппелин LZ-127 начал с южной части Американского континента. Еще в 1930 г. с 18 мая по 6 июня этот дирижабль совершил круговой перелет по странам Южной Америки протяженностью 27 000 км. Этот перелет оставил след в почтово-филателистических документах Бразилии, Аргентины, Боливии, Парагвая и Уругвая. Первые три государства выпустили по случаю перелета "Графа Цеппелина" 28 почтовых марок. Кроме того, на всем пути следования дирижабля принятую им на борт воздушную почту отмечали специальным штемпелем. Аналогичные штемпели южноатлантического перелета LZ-127 получила цеппелинная почта в

Лейкхерсте (США) и Севилье (Испания), промежуточных пунктах его обратного маршрута во Фридрихсхафен. В организации перелета между Ресифи, Пернамбуку и Рио-де-Жанейро принимала участие авиакомпания "Кондор", что и нашло свое отражение на бразильском авиапочтовом штемпеле.

Первый полет в Южную Америку, открывший регулярную линию, "Граф Цеппелин" совершил 29 августа – 7 сентября 1931 г. В том же году он еще дважды летал в Рио-де-Жанейро – 28 сентября и 28 октября. В 1932 г. конечным пунктом южноамериканского маршрута LZ-127 стал Пернамбуку. Шесть из девяти регулярных полетов этого года были направлены в этот город. А на следующий год вообще все восемь регулярных полетов проходили по маршруту из Фридрихсхафена в Пернамбуку. В 1934 г. один из полетов цеппелина в Южную Америку (23 июня – 6 июля) проходил по маршруту в Буэнос-Айрес (Аргентина). Однако затем все полеты 1935–1936 гг. неизменно заканчивались в Рио-де-Жанейро. Всего с 1931 по 1936 гг. дирижабль LZ-127 "Граф Цеппелин" выполнил 60 полетов между Фридрихсхафеном, Пернамбуку, Буэнос-Айресом и Рио-де-Жанейро, перевозя почту, грузы и пассажиров более 30 стран Европы и Южной Америки. После первых "цеппелинных" выпусков почтовых марок 1930 г. аналогичные эмиссии повторялись ежегодно в какой-либо из трех ранее названных южноамериканских стран, к которым с 1931 г. присоединился и Парагвай. Такими авиапочтовыми марками оплачивали специальную "цеппелинную" почту этих стран, адресованную в Европу.

На североамериканский континент регулярные воздушные трассы немецких дирижаблей были проложены несколько позднее, чем в южной части океана, – с 1933 г. Причиной этого была первоначально успешная конкуренция "катапультной" связи, функционировавшей на этом направлении. На смену "Графу Цеппелину" пришел дирижабль LZ-129 "Фон Гинденбург", который продолжал доставлять почту, грузы и пассажиров из Европы в Соединенные Штаты Америки вплоть до катастрофы 6 мая 1937 г., когда он сгорел в Лейкхерсте. Пожар LZ-129 положил конец эпохе дирижаблей.

Начало регулярному цеппелинному сообщению с Соединенными Штатами положил перелет LZ-127 через Рио-де-Жанейро – Майами – Акрон в Чикаго в октябре 1933 г. Почта из Европы подлежала оплате специальными "цеппелинными" марками с надпечаткой "Чикагофарт – Всемирная выставка-1933". Американскую почту, отправленную с обратным рейсом, также надо было дополнительно оплачивать специальной "цеппелинной" маркой США номиналом 50 цен-

тов, которую выпустили 2 октября. Впервые корреспонденцию с такой оплатой "Граф Цеппелин" принял на борт 23 октября в Майами, а затем позднее в Акроне и Чикаго. 2 ноября она была доставлена во Фридрихсхафен, откуда обычной авиапочтой разослана в другие города Европы.

Дирижабль LZ-129, заменивший "Графа Цеппелина" на североамериканском маршруте, выполнил первый опытный полет 23 марта 1936 г. с озера Констанц. Свой первый регулярный перелет до Нью-Йорка он совершил в том же году 6–14 мая. Почтовая корреспонденция, доставлявшаяся LZ-129, также получала отметки специальными штемпелями. Изображение этого дирижабля можно увидеть на одной из марок Лихтенштейна, выпущенных в 1936 г. В общей сложности дирижабли LZ-127 и LZ-129 выполнили 12 опытных и регулярных полетов в Северную Америку, доставив туда достаточно много почты, грузов и пассажиров из Европы.

МЕЖКОНТИНЕНТАЛЬНЫЕ ТРАССЫ САМОЛЕТОВ

В результате прогресса авиации лидерство на трансокеанских маршрутах окончательно перешло к самолетам. Первую регулярную трансатлантическую авиалинию, получившую позднее название "Мермоз", открыла в 1930 г. французская авиакомпания "Сосьете Женераль Эриен" (CGA). Эта линия, соединившая Европу с южноамериканским континентом, сократила сроки сообщения между ними на семь дней.

11 мая поплавковый гидросамолет "Латекер-28" стартовал из Тулузы, имея на борту 130 кг коррес-

понденции, отмеченной сопроводительным штемпелем "Первый коммерческий перелет через Южную Атлантику на почтовом гидросамолете". Эту корреспонденцию можно было подать для отправки авиапочтой 9 и 10 мая в Париже. Уже на третий день после этого она была проштампована календарным штемпелем Пернамбуку или Рио-де-Жанейро, а 14 мая авиапочта из Парижа прибыла в Буэнос-Айрес. На следующий день экипаж перелетел Кордильеры и, завершая маршрут протяженностью 13 380 км, совершил 15 мая посадку в Сант-Яго (Чили). В обратный путь "Латекер-28" отправился 8 июня. Почту для доставки с обратным рейсом, оказавшимся более сложным и продолжительным, принимали в течение четырех дней с 4 по 7 июня. Посадку в Париже Ж. Мермоз совершил 17 июня.

Память об открытии первой трансатлантической авиалинии хранят как марки, так и штемпели, выпущенные и применявшиеся спустя несколько лет после этого события. На французских марках 1937 г. можно увидеть как портрет командира "Латекера-28" Ж. Мермоза, так и схему маршрута первой трансатлантической авиалинии. Сам гидросамолет и еще более наглядную схему маршрута изобразили на марке Монако 1964 г. По случаю седьмой годовщины первого полета на регулярной авиалинии Тулуза – Буэнос-Айрес почта Аргентины применяла памятный штемпель для юбилейной авиакорреспонденции. Однако на штемпеле так же, как и на французских марках 1936 г., выпущенных по случаю сотого перелета на трансокеанской авиалинии, изменено изображение самолета Мермоза, который показан как двухмотор-

ная летающая лодка вместо одномоторного поплавкового гидроплана.

Над бассейном Тихого океана прямая регулярная авиалиния впервые пролегла лишь в 1937 г. Она была организована американской авиакомпанией "Панамерикен Эйрвейс" (PAA или PANAM) и получила название авиапочтового маршрута ФАМ-14. Первый полет по трассе Кантон – Гонконг – Манила – Гуам – Гонолулу – Сан-Франциско начался 27 апреля. Время и даты вылета были назначены с таким расчетом, чтобы охватить возможно большее число городов Китая и иметь возможность доставить на борт гидросамолета к моменту вылета авиапочту. Этого удалось добиться согласованием расписания основных внутренних китайских авиалиний Кантон – Шанхай, Кантон – Ханчжоу и Пекин – Шанхай с расписанием авиалинии PAA Кантон – Сан-Франциско. Так, на первый полет успела попасть корреспонденция, поданная в Шанхае даже накануне 26 апреля 1937 г.

Вся трансокеанская авиалиния из Китая в США состояла из нескольких этапов, что снижало ее цен-

ность в ускорении доставки почтовой корреспонденции. Действительно, выигрыш во времени после открытия прямого маршрута достигался только за счет исключения перегрузки почты с самолета на самолет, которую приходилось до этого делать в случае доставки ее разными локальными маршрутами, но с теми же промежуточными этапами. Таким образом, в целом сроки доставки авиапочты через Тихий океан сократились лишь на 4–5 дней.

На первом этапе маршрута Кантон – Гонконг корреспонденция штемпелевалась дополнительно в Гонконге, так как эта британская колония также принимала участие в подготовке прямого воздушного сообщения между Азией и Америкой. Из Гонконга гидроплан вылетел 29 апреля, из Манилы – 30 апреля, а в Сан-Франциско приземлился 4 мая. Весь путь от Кантона до Сан-Франциско занял 8 дней, тогда как раньше на это уходило не менее двух недель. Для сравнения можно сказать, что в Нью-Йорк из Сан-Франциско письма, доставленные первым трансокеанским полетом РАА, попали всего через день – 5 мая.

Большой вклад в развитие воздушного транспорта и создание трансконтинентальных авиасообщений внесли советские авиаторы. Их усилиями была налажена прямая связь на евроазиатских маршрутах, соединивших европейские страны с государствами Дальнего Востока. Почтово-филателистические документы позволяют восстановить хронологическую последовательность отдельных этапов освоения воздушных пространств суровой Сибири.

Еще в 1927 г. советский летчик С. А. Шестаков на самолете "АНТ-3", осваивая транссибирский

маршрут, совершил перелет Москва – Сарапул – Курган – Омск – Новосибирск – Красноярск – Иркутск – Чита – Нерчинск – Благовещенск – Хабаровск – Спасск Дальний – Пхеньян (Корея) – Окаяма (Япония) – Токио. Успех этого перелета позволил на следующий год начать регулярное сообщение на авиалинии Москва – Казань – Свердловск – Курган – Омск – Новосибирск. Первый полет на этой линии "Добролета" состоялся 1 августа. В Свердловске для заказной авиапочты по новому маршруту применяли специальную наклейку. Спустя полтора месяца, 18 сентября, авиалинию продлили до Иркутска. Авиапочту, доставленную первым полетом Москва – Иркутск – Москва, отмечали специальными штемпелями. В мае 1929 г. на этой трассе была достигнута рекордная скорость, позволявшая пройти весь маршрут за 36 часов.

31 мая 1931 г. начал функционировать первый евроазиатский почтовый маршрут смешанной доставки. Почтовые штемпели, которыми отмечены конверты, отправленные из Шанхая и Пекина, позволяют проследить путь следования корреспонденции. Самолетную трассу в Китае Шанхай – Пекин продлили до пограничной с Советским Союзом станции Манчжурия. Отсюда почту по железной дороге через Читу и Улан-Удэ доставили в Иркутск, где ее принял на борт самолет "Добролета", следовавший регулярным рейсом в Москву. В Москве корреспонденцию перегрузили на другой самолет, теперь уже советско-германского общества воздушных сообщений "Дерулюфт", который и доставил ее в Берлин.

Дальнейшее развитие транссибирских воздушных маршрутов можно проследить с помощью рекламной почтовой карточки, выпущенной НКПиТ СССР в 1932 г. (продление авиалинии до Якутска), авиапочтовых марок СССР выпуска 1931 г. "Дирижаблестроение" (продление авиалинии до Хабаровска) и конвертов авиапочтовых отправлений из Москвы во Владивосток с календарным выходным штемпелем 1 июня 1936 г. (продление линии до Владивостока). С этого же времени начала работать авиалиния Улан-Уде – Улан-Батор, подключившая к транссибирской авиамагистрали и Монголию. Таким образом, сроки доставки почтовой корреспонденции Дальнего Востока сократились не менее чем на 10 дней.

Дольше других вне регулярных межконтинентальных сообщений оставался далекий Австралийский материк, лежащий за Индийским и Тихим океанами. В течение многих лет почта и грузы из Австралии, прежде чем добраться даже до ближайших государств Азии и Южной Америки, совершали неоднократные промежуточные остановки, во время которых их передавали с одного самолета на другой. Сложная система внутренних и международных авиарейсов, не всегда увязанных друг с другом по срокам прибытия и отправления, приводила к длительным задержкам в доставке почтовой корреспонденции на пути из Австралии в далекую Африку и еще более отдаленную Европу.

Сюжеты рисунков, цели и мотивы выпусков многих почтовых марок различных стран практически всех континентов имеют самое прямое отношение к истории установления прямого авиасообщения между Австралией и Европой, двумя наиболее удаленными

друг от друга материками Земли. Среди них в первую очередь надо назвать австралийские авиапочтовые выпуски 1931 г., посвященные авиатору К. Смиту – пионеру воздушных сообщений Австралии и с изображением его самолета "Южный Крест". Выпуск Новой Зеландии 1934 г., отмечавший перелет летчика Ульма на самолете "Честь Австралии" из Окленда в Сидней, напоминает о начале авиационных сообщений в Океании. На марках Египта (1933 г.), Маската (1944 г.) и острова Джерси (1973 г.) можно увидеть английские самолеты "Де Хэвилленд ДХ-86" и "Армстронг-Уитворт", которые в 30 -х годах исправно несли службу на маршруте "Британский авиаэкспресс", обеспечивавшем доставку почты из Африки в Юго-Восточную Азию по пути на Австралийский континент. Другие авиапочтовые марки Египта с изображением самолета ДХ-34 были выпущены еще в 1926 г. в связи с открытием авиалинии Каир – Багдад, обеспечившей регулярное сообщение между Африкой и Азией. Открывшаяся 27 января 1932 г. авиалиния "Империал Эйрвейс " Лондон – Кейптаун вобрала в себя ряд ранее действовавших локальных авиалиний на юге Африки, которым также посвящены специальные марки воздушной почты. Именно такой маршрут послужил основой для организации и открытия 14 июня 1940 г. межконтинентальной авиалинии "Британской компании заморских авиалиний" BOAC Лондон – Дурбан – Сидней – Окленд. Самолеты BOAC доставляли почту и грузы между любыми пунктами на этой линии не дольше 7 дней, тогда как другие маршруты не позволяли попасть из Лондона в Окленд ранее чем через две недели.

СЕГОДНЯ И ЗАВТРА ЛЕТЯЩЕГО

ЭРА РЕАКТИВНОЙ АВИАЦИИ

В середине 50-х годов возникло новое направление в филателии, связанное с коллекционированием почтовых марок, конвертов авиаписем и других почтовых документов, посвященных реактивной авиации.

Первой на международную пассажирскую авиалинию Лондон – Мельбурн в феврале 1956 г. вышла английская "Комета-1", скорость которой достигала 865 км/ч. В дальнейшем первый вариант "Кометы" усовершенствовался, в результате чего появились три модификации "Комета-4", "Комета-4В" и "Комета-4С", вмещающие соответственно 81, 101 и 122 пассажира. Первый полет "Кометы-4" состоялся 27 апреля 1958 г., а ее филателистическое крещение – около года спустя, когда 16 мая 1959 г. в Аргентине выпустили марку с ее изображением по случаю начала реактивных полетов компании "Аэролинии Аргентины". А вообще впервые "Комету-I" изобразили на доплатной марке Монако в 1953 г.

В Советском Союзе первенцем реактивной гражданской авиации стал самолет ТУ-104 конструкции А. Н. Туполева. В первом варианте, опробованном еще в 1955 г., он был рассчитан на 50 пассажиров, однако в окончательном виде число пассажирских мест увеличили до 70. Эксплуатация ТУ-104 началась 15 сентября 1956 г. на внутренней авиалинии Москва – Иркутск. Так же, как и в случае с "Кометой-4", почтовая служба впервые отметила его появление лишь год спустя. Сделали это в Чехословакии 28 сентября 1957 г. в связи с передачей Советским Союзом нескольких машин ТУ-104 авиатранспортной организации "Чехословацкие аэролинии" ЧСА и началом их полетов из Праги в Москву, Париж, Дамаск, Бейрут и на Кипр. Открытие авиалинии ЧСА Прага – Москва, рейсы на которой выполнялись самолетом ТУ-104, состоялось 9 декабря 1957 г. Письма, доставленные с первым рейсом в Москву, были проштемпелеваны специальным почтовым штемпелем.

Советская почта издала марки с изображением ТУ-104 в 1958 г. Две из них, поступившие в обращение 19 августа, вошли в серию, посвященную 100-летию русской марки. Министерство связи СССР выпустило также два маркированных конверта, на кото-

рых повторялись рисунки этих марок. Третью марку с изображением ТУ-104 выпустили 1 октября 1958 г. в числе знаков почтовой оплаты, составляющих серию "Гражданский воздушный флот СССР". Международные авиалинии СССР, на которые впервые вышел самолет ТУ-104, можно увидеть на марке из той же серии, которую выпустили 11 августа 1958 г. ко Дню авиации.

Существует две модификации ТУ-104: ТУ-104А ТУ-104Б, отличающиеся размерами и числом пассажиров, увеличенным до 100. Одну из этих машин – ТУ-104А, имеющую скорость 950 км/ч, потолок 10 000 м и дальность беспосадочного полета до 3100 км, можно увидеть на марке Сан-Марино 1963 г.

На почтово-филателистических документах изображен и один из наиболее известных французских турбореактивных самолетов – "Каравелла". Этому лайнеру особенно повезло как по числу различных модификаций, так и почтовых марок с его изображением.

Первый вариант был опробован 27 мая 1955 г. После ряда усовершенствований его вторично испытали 6 мая 1956 г. В серийное производство с 18 мая 1958 г. пошла модель, получившая название "Каравелла-1". Дальнейшие модификации "Каравеллы" были связаны с улучшением системы двигателей, повышением их мощности и надежности. В результате появились "Каравелла-1А", "Каравелла-3" (испытана 30 декабря 1959 г.), "Каравелла-6Н" (испытана 10 декабря 1960 г.), "Каравелла-6Р" (испытана 6 февраля 1961 г.). Максимальные показатели технических летных характеристик этих машин составили: ско-

рость – 850 км/ч, потолок – 11 000 м, дальность беспосадочного полета – 2335 км.

Хотя почтовые администрации многих стран выпускали марки с изображением "Каравеллы" в течение всего периода ее совершенствования, вряд ли стоит пытаться различить на них отдельные варианты ее исполнения. Можно указать лишь на один характерный признак, который отличает все первые модификации. Он заключается в том, что передняя часть крыльев образует четкий тупой угол с корпусом(фюзеляжем) самолета без промежуточных переходов. Особенно хорошо это видно на авиапочтовых марках Франции 1957 и 1960 гг., Габона 1962 г., Бразилии 1959 г. и ряда других. В то же время почтовые марки Алжира и Центральноафриканской республики 1967 г., в большей степени, а также Сан-Марино 1963 г., в меньшей степени, четко воспроизводят более поздние модификации "Суперкаравелл"–"Каравеллу-10Р" и "Каравеллу-12", у которых сопряжение передней части плоскости крыльев с фюзеляжем выполнено по ломаной линии.

В США первым пассажирским турбореактивным самолетом стал "Боинг-707", который обладал максимальной для этого класса самолетов скоростью 960 км/ч. В первые годы существования фирма

"Боинг" специализировалась на создании транспортных самолетов, обеспечивающих трансокеанские коммуникации, а также тяжелых бомбардировщиков для военно-воздушных сил США. Длительное время В. Боинг сотрудничал с авиаконструкторам из Санта-Моники Г. Мартином. Результатом этого сотрудничества стало создание серии гидросамолетов типа "Мартин", которые сыграли важную роль в развитии воздушных сообщений над просторами Тихого океана.

Начало работ по созданию турбореактивного лайнера "Боинг-707" было положено в 1954 г., однако в окончательном варианте он впервые вышел на авиалинию США – Европа 11 января 1969 г. Промежуточные модификации "Боинга", отличающиеся в основном, подобно "Каравелле", конструкцией системы двигателей, проходили самостоятельные испытания. "Боинг-707-120" совершил первый полет 20 декабря 1957 г., "Боинг-707-320" – 11 января 1959 г., его модификация "Боинг-707-320В" – 31 января 1962 г. Максимальный потолок, достигнутый "Боингом-707", составлял 11 000 м. Максимальная дальность беспосадочного полета – 8690 км. Такой большой полетный ресурс предопределил создание на базе "Боинга-707" транспортных самолетов военно-воздушных сил США "Боинг-Стратотанкер" и "Боинг-Стратолифтер".

Изображения самолета "Боинг-707"можно увидеть на почтовых марках многих стран. Среди них знаки почтовой оплаты Бельгии, Сан-Марино, Дагомеи, Суринама, Индии, Французской Полинезии.

СКОРОСТЬ ПЛЮС КОМФОРТ

Основными задачами гражданской авиации сегодня являются скорость плюс комфорт. Создание пассажирских и транспортных сверхзвуковых самолетов направлено на решение этих задач. Первенство в этой области принадлежит Советскому Союзу.

В канун новогоднего праздника 31 декабря 1968 г. впервые в экспериментальный полет отправился сверхзвуковой пассажирский лайнер ТУ-144, созданный в конструкторском бюро А. Н. Туполева.

Со времени первого полета ТУ-144 Советский Союз и ряд других стран, в первую очередь социалистических, постоянно выпускает почтовые марки, блоки, штемпели и другую филателистическую документацию. К настоящему времени филателистические мате-

Первый экс[illegible]ный полет сверхзвукового
пасса[illegible]та "ТУ-I44". 3I декабря I968г.

МИНИСТЕРСТВО ГРАЖДАНСКОЙ
АВИАЦИИ СССР
Москва А-I67 Ленинградский пр.3
Н.В.Свиридову

Борт самолета "ТУ-I44"
Пилот I-го класса Панов Ю.К.

ЮПанов

риалы, посвященные ТУ-144, потребуют для своего размещения не один десяток альбомных листов.

Если же говорить в целом обо всех почтово-филателистических документах, отражающих историю развития пассажирского сверхзвукового воздушного транспорта, то из них уже можно скомпоновать самостоятельную коллекцию для выставочного экспонирования. Быстрый рост числа документов происходит также и за счет выпусков, посвященных созданию, испытанию и регулярным полетам франко-английского сверхзвукового пассажирского авиалайнера "Конкорд", обладающего скоростью около 2000 км/ч.

Изображение "Конкорда" стало популярной темой рисунков марок авиапочты с 1969 г., когда оно впервые и почти одновременно было использовано для памятных выпусков знаков почтовой оплаты во Франции и Великобритании. Появление этих выпусков было связано с состоявшимся в Тулузе 2 марта 1969 г. первым полетом самолета "Конкорд-001". Хотя уже 9 апреля того же года в Бристоле была испытана другая модификация – "Конкорд-002", первый вариант самолета эксплуатировался еще долгое время. Так, 13 сентября 1971 г. он совершил показательный перелет Буэнос-Айрес – Тулуза, затратив на него почти вдвое меньше времени, чем любые другие пассажирские самолеты. Этот перелет показал, что сроки доставки межконтинентальной корреспонденции можно еще сократить (однако не более чем на 10 ч).

На заре развития авиации выигрыш во времени исчислялся неделями. Теперь, несмотря на то, что самолеты превысили скорость звука, счет идет на часы

и минуты. Это свидетельство того, что полезное увеличение скоростей в пассажирской авиации подошло к своему пределу. Тем не менее сверхзвуковые лайнеры стали такой же заметной вехой в истории авиации, как и первенцы пионеров самолетостроения в 20–30-х годах. Поэтому очень символичен рисунок французской марки 1970 г., на котором суперлайнер "Конкорд" изображен рядом с портретами двух выдающихся летчиков – Жана Мермоза и Антуана Сент-Экзюпери.

В результате работ по улучшению комфорта пассажиров родился симбиоз двух теперь привычно связанных друг с другом транспортных средств – аэроплана и автобуса, который получил название аэробус.

Лидерами в создании аэробусов стали Советский Союз, США, Франция и ФРГ. На базе наиболее вместительных пассажирских и транспортных самолетов, таких как Ил-62, ТУ-154, АН-22, Ил-76, Боинг-727, Дуглас ДЦ-8, в этих странах сконструировали комфортабельные аэробусы Ил-86, Боинг-747, Дуглас ДЦ-10, А-300-В. Самый большой из них вмещает до 490 пассажиров, а также их багаж, почтовую корреспонденцию и другие грузы.

Почтовые администрации разных стран и в этом случае не остались в стороне, выпустив марки и маркированные конверты, позволяющие увидеть многие из перечисленных выше машин.

В создании аэробусов кооперирование усилий нескольких авиастроительных фирм, в том числе из разных стран, дает положительные результаты, как и при конструировании сверхзвуковых воздушных лайнеров. Примером такого сотрудничества является совместная работа над аэробусом А-300-В французской фирмы "Зюд Авиасьон" и консорциума авиастроительных фирм ФРГ из Мюнхена, в который входят "Дорнье", "Мессершмит-Бёлков" и другие. Аэробус А-300-В вмещает 250 пассажиров, которых он может доставить на расстояние в 2200 км со скоростью 945 км/ч. Для сравнения, советский аэробус Ил-86 рассчитан на 350–380 пассажиров, имеет максимальную скорость 950 км/ч и дальность беспосадочного полета с полной нагрузкой 3250 км.

Ныне современные сверхмощные самолеты потребовали коренной перестройки аэродромного обслуживания, создания не менее совершенных аэропортов. В почтово-филателистических документах с первых дней создания самолетов и организации гражданской авиации находят отражение почти все пассажирские аэродромы, а позднее аэровокзалы и аэропорты. Вначале это были только почтовые штемпели с наименованием аэродрома или аэропорта. В США их именовали "аэропланными станциями". Наличие на конвертах или почтовых карточках оттисков таких штемпелей являлось обязательным подтверждением их авиационной доставки адресату. Однако в

дальнейшем с развитием системы почтового обслуживания аэродромные и аэропортовые почтовые отделения стали принимать корреспонденцию и для доставки ее наземным транспортом. В то же время появились специальные почтамты для воздушной почты, которые были расположены не обязательно в аэропортах и на аэродромах. Многие из них, в том числе в Берлине, Праге, Париже, имели свои календарные штемпели.

Одновременно с изменением системы службы авиапочты изменился и внешний облик гаваней для воздушных кораблей. Если расположить рядом марки с изображениями различных аэродромов и аэропортов, то можно проследить всю их эволюцию за последние 70 лет. На марке Тонга показан простой грунтовой аэродром, с которого стартовали первенцы самолетостроения, которым требовалось только ровное поле для разбега и посадки. Выпуск островов Самоа и Сисифо 1962 г. включает марку, на которой изображен также грунтовой аэродром, но уже оборудованный примитивной вышкой для руководства полетами и небольшим залом для пассажиров, что позволило назвать этот комплекс аэропортом. Большой аэропорт в Цюрихе, изображенный на марке Швейцарии 1953 г., оснащен специальной смотровой башней, откуда диспетчеры координируют взлеты и посадки самолетов, и комплексом помещений и залов ожидания, в которых происходит оформление билетов и багажа авиапассажиров. В 1974 г. в Париже был открыт новый аэропорт имени Шарля де Голля. Этому событию почта Франции посвятила марку с изображением аэропорта, которая позволяет наглядно представить его.

масштабы и оценить превосходство над аэропортом Цюриха. Еще более наглядно степень сложности и совершенства современных воздушных гаваней можно увидеть на конверте первого дня выпуска марки Западного Берлина, на которой изображен новый аэропорт Берлин-Тегель, открытый в 1974 г.

ИЗ ВОЗДУШНОГО ОКЕАНА – В КОСМОС

Пионеры космонавтики начали свои эксперименты с ракетной техникой почти одновременно с созданием первых летательных аппаратов тяжелее воздуха.

Кто же они, эти "ракетчики"? Н. И. Кибальчич – русский революционер и изобретатель, разработавший в Петропавловской крепости, накануне своей казни, проект первого реактивного летательного аппарата. К. Э. Циолковский – создатель теории космических полетов. Анри Гарсе – французский математик, выполнивший расчеты для полета космического корабля, на основании которых Жюль Верн написал свой известный роман "Из пушки на Луну". Р. Годдар – американский авиаконструктор и создатель первых ракет в 1914–1920 гг., имеющий 150 патентов в области авиационной и ракетной техники. Р. Эно-Пельтри – французский пионер авиации и астронавтики. В 1908 г. на самолете собственной конструкции Р. Э. П.-II установил мировой рекорд высоты подъема, поднявшись на 1200 м. Свои концепции по ракетной технике изложил в фундаментальной работе "Аэронавтика", опубликованной в 1928 г.

Ф. А. Цандер и С. П. Королев – первые создатели советской ракетной техники, положившей начало освоению космического пространства. Г. Оберт – немецкий пионер астронавтики и конструктор ракет, впервые приступивший к их созданию в 1910 г. Всех их следует считать причастными к созданию реактивной авиации, открывшей путь сначала к полетам в стратосферу, а затем проложившей дорогу из воздушного океана в космос.

Экспериментальные стратопланы, или, как их иногда называют, ракетопланы, обещающие стать авиатранспортом будущего, созданы к настоящему времени в Советском Союзе и США. Советские самолеты серии "Е", призванные решить главным образом транспортные задачи, испытывали в полете с грузом в 1 и 2 тонны. 20 сентября 1973 г. летчик-испытатель А. Федоров на самолете Е-266 достиг высоты 36 240 м

и развил скорость 3300 км/ч. Американские самолеты серии Х разрабатывают две фирмы – "Белл" и "Норт Америкен Авиэйшн". Наибольшую известность получил стратоплан Х-15, созданный последней из них. Еще 17 июля 1962 г. американский пилот Р. Уайт установил на нем рекорд высоты подъема, достигнув отметки 95 935 м и развив максимальную скорость 6090 км/ч. Спустя пять месяцев, 19 декабря того же года, Р. Уайт превысил свой рекорд, поднявшись на высоту 143 км. Изображения самолетов Х-15 № 1 и № 2 (на нем 4 октября 1967 г. американский летчик-испытатель В. Найт развил скорость 7300 км/ч) можно увидеть на почтовых марках Суринама 1964 г. и Габона 1962 г. Еще один американский стратоплан типа "Конвейр-Дельта" изображен на почтовых марках Кубы 1955 г. и Канады 1959 г. Однако самолеты этой конструкции, бывшие среди первых ракетопланов, штурмовавших космическое пространство, впоследствии стали применять на более "земных" высотах.

Почтово-филателистическая документация позволяет познакомиться с различными аспектами практического использования и околоземных космических аппаратов. Выпущенная в 1966 г. в Эквадоре эмиссия, посвященная 100-летию образования Международного союза телекоммуникаций, включает одну из марок, на которой изображена схема ретрансляционной радиотелефонной связи через спутник Земли между Северной Америкой и Европой, заменяющей трансатлантический подводный кабель связи. На советской марке 1966 г. изображен запущенный 23 апреля 1965 г. спутник связи "Молния-1", показаны его орбита и область действия. Очень интересна компо-

новка рисунка на советской почтовой марке 1974 г., выпущенной к Дню космонавтики 12 апреля. Его сюжетом является космическая метеорологическая система "Метеор". Отдельные фрагменты дают необходимую информацию по этой теме: внешний вид метеорологического спутника Земли; фотографию нашей планеты, сделанную из космоса; фрагмент карты погоды одного из районов нашей территории, составленной на основе космических фотографий; приемно-ретрансляционное устройство для сбора метеорологической информации и символические изображения основных отраслей народного хозяйства, наиболее широко использующих эту информацию, – сельского хозяйства и морского транспорта.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Всеволод Всеволодович Притула

Почтовые маяки Пятого океана

Выпуск 12

Редактор Н. С. Копылова
Художник В. А. Былинкин
Художественный редактор Р. А. Клочков
Технический редактор Л. К. Грачева
Корректор И. Г. Зыкова

ИБ №951

Подписано в печать 7.06.82 г. Т-05318 Формат 70х90/32
Бумага офс. № 1 Гарнитура "Пресс роман" Офсет
Усл. печ. л. 3,80 Усл. кр.-отт. 19,28 Уч.-изд. л. 3,66
Тираж 30 000 экз. Изд. № 19352 Зак. №1015 Цена 30 к.
Издательство "Радио и связь".
101000 Москва, Главпочтамт, а/я 693

Типография издательства "Калининградская правда". 236000
Калининград обл., ул. Карла Маркса, 18

30 к.

ИЗДАТЕЛЬСТВО "РАДИО И СВЯЗЬ"