

Александр Затучный



САМОЛЕТЫ АНТ и Ту

НА ЗНАКАХ
ПОЧТОВОЙ
ОПЛАТЫ



POLYGON
PRESS

Москва, 2017 г.

УДК 629.735.33
ББК 39.53

З-37

Затучный, А. М.

Самолеты АНТ и Ту на знаках почтовой оплаты

/ Затучный А. М. — Москва : 2017. — 420 с. : цв. ил., фот. — ISBN 978-5-98734-027-1.

Книгу отличает необычный и оригинальный подход к знакомству читателей с летательными аппаратами ОКБ А.Н. Туполева: наряду с рассказом о самолетах, их истории и технических характеристиках, издание богато иллюстрировано изображениями этих летательных аппаратов на знаках почтовой оплаты, выпущенных в нашей стране и за рубежом.

34 самолета, созданных ОКБ А.Н. Туполева оказались на марках, конвертах, открытках 55 государств мира, что свидетельствует об уважении мирового сообщества к работам знаменитого конструкторского бюро. Знаки почтовой оплаты превосходно отражают неповторимую атмосферу эпохи и ее значимые события.

Автор выражает признательность за предоставленные материалы
В.Г. Ригманту, Ан.А. Туполеву и П.М. Синеокому


Редактор издания: П.М. Синеокий
Редакционный совет ИИГ «ПОЛИГОН-ПРЕСС»:
П.М. Синеокий, А.И. Алёшин, Н.П. Красникова
(тел. (910) 455-94-01, polygon@list.ru)

Дизайн, верстка, обработка иллюстраций: Д. Машьянов (www.mbp.su)
Фото: А. Нагаев, Ю. Чуприков, из архива ИИГ «ПОЛИГОН-ПРЕСС»
Рисунки: В. Золотов, А. Юргенсон



Данное издание не может быть воспроизведено полностью или частично без письменного разрешения автора издания. При цитировании ссылка обязательна.

POLYGON PRESS © ИИГ «ПОЛИГОН-ПРЕСС», 2017
© А.М. Затучный, 2017

A black and white portrait of Andrei Nikolaevich Tupolev, an elderly man with glasses, wearing a suit and tie. He has several medals pinned to his lapel. The background is dark and textured.

Авиаконструктору
и организатору
авиационной
отрасли страны
**Туполеву
Андрею
Николаевичу**
посвящается



К 130-летию со дня рождения А.Н. Туполева

Выдающийся организаторский талант, уникальные способности, работоспособность, тщательный научный подход, умение оценивать перспективу, создание замечательного творческого коллектива единомышленников, преданность своему делу позволили Андрею Николаевичу Туполеву и его ОКБ реализовать множество проектов, ставших на долгие годы образцом для создания и внедрения новых технических решений в авиационной отрасли страны.

Более 300 проектов самолетов, аэросаней, торпедных катеров было разработано под руководством А.Н. Туполева, около 90 из них были реализованы в опытных и серийных образцах. В небо поднялись более 18000 самолетов ОКБ А.Н. Туполева, на них установлено более 270 мировых рекордов, осуществлено около 30 знаменитых дальних беспосадочных перелетов.

Работы А.Н. Туполева и его соратников давали мощный импульс для развития отечественной науки и новых технологий.

Имя А.Н. Туполева золотыми буквами навечно вписано в историю нашей страны. И сегодня его самолеты стоят на страже рубежей нашей Родины, перевозят пассажиров, служат прототипами для создания новых образцов авиационной техники.



Бюст
А.Н. Туполева
на аллее
Создателей
авиации России
в г. Жуковский,
скульптор
В.Г. Иванов



Предыстория. Появление первых авиационных почтовых марок

Нужно помнить свою историю и людей, с любовью ее делавших.

А.Н. Туполев.
2 сентября 1972 г.



С развитием техники почтовых перевозок появлялись новые категории почтовых марок. Одним из величайших событий в этой области было развитие воздушного сообщения. Оно вызвало настоящую революцию в истории почты и почтовых отправок.

Первые шаги авиапочты связаны с военными действиями и относятся к началу XIX века. Первая аэростатная почта появилась в Дании летом 1808 г., в период наполеоновских войн. Об этом свидетельствуют старые письма и документы Датского королевского архива, впервые опубликованные в 1968 г. в дни выставки «Аэростат и авиапочта», организованной на праздновании 125-й годовщины парка «Тиволи» в Копенгагене.

Очередным этапом развития аэростатной «связи» и одновременно голубиной почты были события 1849 г., когда Венеция была осаждена австрийскими

войсками. Австрийцы впервые в истории осуществили массированную бомбардировку города с беспилотных воздушных шаров. Жители Венеции «прорвали» блокаду благодаря голубям, доставляющим вести из осажденного города. Когда же 18 сентября 1870 г. прусские войска окружили Париж, жители осажденной столицы Франции тоже прибегли к аэростатной и голубиной почте. Из сражающегося Парижа все чаще поднимались воздушные шары. Первый воздушный шар, «Нептун», управляемый Жюлем Дюрнофэ, поднялся в воздух 23 сентября 1870 г., забрав с собой сотни писем, а также голубей, которые потом возвращались в город с долгожданными весточками. Последний аэростат, «Генерал Камбронн», покинул Париж в день сдачи города, 28 января 1871 г. Так в условиях блокады возникла сравнительно регулярная почта, для которой



даже были выпущены специальные почтовые карточки и аэростатные письма. Ныне они являются бесценными униками, свидетельством изобретательности и отваги тогдашних жителей Парижа. В период осады, длившейся 133 дня (18 сентября 1870 г. – 28 января 1871 г.) в Париже была создана специальная школа аэронавтов и было построено рекордное по тем временам количество воздушных шаров – 67 штук. По сообщениям источников, подавляющее большинство из них выполнило свою задачу.

Успехи парижской аэростатной почты быстро стали известны в мире. В июне 1877 г. впервые была установлена аэростатная связь в Соединенных Штатах, в городе Нешвиле, где пилот Арчер Кинг поднялся на шаре «Буффало» и пролетел более 40 км. Для корреспонденции, доставленной аэростатом, и в честь полета была выпущена наклейка стои-

мостью 5 центов с надписью «Balloon Postage» («Аэростатная почта») и изображением воздушного шара. Это была первая в мире авиационная наклейка.

Первые годы XX века открыли эру самолетов. Участились пробные полеты, 1909 год принес новые, невиданные прежде достижения. Французский летчик Луи Блерио на самолете собственной конструкции перелетел из Франции в Англию через пролив Ла-Манш (из Кале в Дувр). Этот успех значительно ускорил создание авиационных линий и нового вида почтовой связи. В сентябре 1911 г. в Англии по инициативе короля Георга V и в честь его коронации возникла первая авиационная линия, связанная с перевозкой почты в Виндзор – историческую резиденцию английской королевской семьи. Подобные экспериментальные, а также более или менее регулярные авиалинии, занимающиеся перевозкой почты, возник-





М 4-1

как в других европейских государствах. Однако первая перевозка писем официальной авиачтой имела место не в Европе, а в Индии. 18 февраля 1911 г., в местности Аллахабад, где была открыта ремесленно-художественная выставка, французский пилот Пегу по договоренности с индийскими почтовыми властями взлетал с территории выставки и перевозил на своем самолете отправления в почтовую контору в Наини. Все письма были снабжены оттиском специального штемпеля с рисунком самолета и надписью: «First Aerial Post/U.P. Exhibition Allahabad, 1911» («Первая воздушная почта. Объединенная национальная выставка, Аллахабад, 1911 г.»).

В 1912–1913 гг. Баварский аэроклуб в Германии получил разрешение на открытие авиационной почты. Все отправления как бы принадлежали государственной почте, но, помимо обычных марок, на них должна была наклеиваться специально изданная аэроклу-

бом марка-наклейка авиационной почты. Кроме того, были выпущены почтовые карточки, на которых с правой стороны была напечатана официальная марка, а с левой – марка-наклейка авиачтой. Штемпелевание писем осуществлялось исключительно государственной почтой специальным почтовым штемпелем в Мюнхене и Нюрнберге.

В апреле 1914 г. Международная федерация аэронавтики организовала Авиационный звездный рейд в Монте-Карло. Между 1 и 15 апреля 27 самолетов стартовали из Лондона, Мадрида, Парижа, Брюсселя, Готы, Вены и Милана, взяв с собой почтовые отправления. По случаю рейда была выпущена специальная почтовая карточка «Le Rallye Aérien» («Авиационное ралли»), на которой была изображена трасса полетов и вид Монте-Карло. Была выпущена также авиационная виньетка, наклеивающаяся на эту карточку. Все отправления штемпелевались в местах старта



специальными штемпелями, а в Монте-Карло штемпелем «Rallye Aérien (Avril 1914), Монако» («Авиационное ралли (апрель 1914 г.), Монако»).

От первых лет XX века осталось много ценных филателистических документов: наклеек, марок и оттисков штемпелей частного или полуофициального характера.

Первая официальная марка авиационной почты появилась в Италии в 1917 г. Это была марка спешной почты (экспресс) выпуска 1903 г., на которой была сделана надпечатка: «Esperimento Posta Aerea Maggio 1917. Torino-Roma. Roma-Torino» («Экспериментальная авиационная почта, май 1917 г., Турин-Рим. Рим-Турин»).

В 1918 г. авиационные марки появились в Австрии, Венгрии и США, а в 1919 г. – в Германии, Швейцарии, Японии, Колумбии и Тунисе. Многие почтовые администрации ввели службу авиапочты, но без выпуска специальных марок или наклеек, например, французская почта.

Первоначально за перевозку почтовых отправлений воздушным путем следовало платить дополнительные сборы. Поэтому в некоторых странах выпускали специальные марки для авиационных отправлений. И сейчас многие государства, особенно в Африке и Центральной и Южной Америке, используют специальные марки для авиационной почты. Однако при современном развитии сети авиалиний авиационные марки стали ненужными и не имеют практического значения. Дело в том, что теперь нет особых почтовых полетов. Современные крупные самолеты перевозят почту одновременно с пассажирами или грузами.

К редким и ценным маркам относятся авиационные марки РСФСР, в которых соединены необычайные контрасты. Так, на марке с царским орлом видна надпечатка «Воздушная почта РСФСР» и обозначение номинала в немецкой валюте. История этих марок связана с созданием в 1922 г. первой советской международной авиалинии, соединяв-



M 1.4:1



M 1.4:1

так называемого правительства Колчака 1919–1920 гг. (всего 16 разных номиналов). Надпечатка представляла собой изображение биплана и надпись: «Владивосток. 1923. 20 коп.». Эти марки находились в обращении только один день, а некоторые номиналы существовали в количестве около 40 штук.



M 2.5:1



M 2.5:1

шей Москву с Берлином через Кенигсберг (теперь Калининград). Этими марками франкировали советскую дипломатическую почту, высылаемую из Берлина в Москву. В связи с тем, что еще не существовало новых марок, были использованы старые марки царской консульской почты с надпечаткой. Тираж этих марок (серия из 8 штук) был очень малым и составлял от 20 до 100 экземпляров, а номинал колебался от 12 до 1200 немецких марок.

К другим редким авиационным советским маркам относится марка, выпущенная в 1923 г. во Владивостоке в связи с неделей Воздушного флота. Для пропаганды перелетов между Владивостоком и Никольском-Уссурийским, а также Владивостоком и Спасском-Приморским были сделаны надпечатки примерно на 1000 марок царской России 1909–1917 гг. и на марках



M 2.5:1



M 2.5:1





САМОЛЕТЫ АНТ И ТУ НА ЗНАКАХ ПОЧТОВОЙ ОПЛАТЫ



Первые отечественные марки авиапочты были выпущены 15 июля 1922 г. Они использовались для оплаты корреспонденции на почтовой линии Москва – Кенигс-

берг, продолженной впоследствии до Берлина. Впоследствии на этой линии, помимо иностранных самолетов, начали летать и отечественные АНТ-9.

Первая советская марка воздушной почты вышла в ноябре 1922 г. Она была продолжением серии воздушных марок, выпущенных к пятой годовщине Октябрьской революции. На этих марках была наложена красная литографская надпечатка, изображавшая контуры летящего самолета.

М 35:1





На почтовом конверте для отправки корреспонденции в Берлин – марки с изображением самолета Fokker F.IV. Марки выполнены по рисунку, подготовленному к серии «Виды почтового транспорта» (1914 г.). Почтового хождения эти марки не имели, так как были выпущены в денежных знаках образца 1923 г. (номиналом 1, 3, 5, 10 рублей), а к началу авиарейсов (май 1924 г.) почтовые тарифы были переведены на золотое исчисление. Марки с надпечатками (5, 10, 15, 20 коп. зол.) поступили в обращение в 1924 г.

Благотворительные марки, выпущенные Обществом друзей воздушного флота Северо-западной области, для сбора средств на финансирование деятельности общества





САМОЛЕТЫ АНТ И ТУ НА ЗНАКАХ ПОЧТОВОЙ ОПЛАТЫ

Впервые изображение самолета конструкции А.Н. Туполева (с аббревиатурой АНТ) появилось в 1927 г. на марках, посвященных Первой международной авиапочтовой конференции в Гааге. На марке был изображен самолет АНТ-3 (Р-3). Марка была выпущена в 2 номиналах – 10 и 15 копеек – и в разном цветовом оформлении. В СССР было множество выпусков почтовых марок, приуроченных к разным памятным датам и знаменательным событиям, на которых помещались изображения самолетов ОКБ А.Н. Туполева (самолеты АНТ и Ту). Были выпущены марки с изображениями дирижаб-

лей, для которых ОКБ проектировало и изготавливало элементы конструкций. Выпуск марок централизован государством, ежегодно печатаются каталоги, в которых даются полные сведения обо всех выпущенных в стране марках за этот период, с указанием художников, тиражей и т.д. Любознательный читатель может обратиться к этим каталогам.

Как показывает опыт, полных коллекций не бывает, однако есть надежда, что в книге приведены достаточно полные филателистические материалы, посвященные летательным аппаратам ОКБ А.Н. Туполева.





M 1:15





САМОЛЕТЫ АНТ И ТУ НА ЗНАКАХ ПОЧТОВОЙ ОПЛАТЫ






ВОЗДУШНАЯ ПОЧТА
СОЕДИНЯЕТ ЦЕНТР СОЮЗА
СО ВСЕМИ ОТДАЛЕННЫМИ
О К Р А Й Н А М И.
ПОЛЬЗУЙТЕСЬ
ВОЗДУШНОЙ
ПОЧТОЙ
КАК СРЕДСТВОМ
БЫСТРОГО
СООБЩЕ
НИИ!



ПОЧТОВАЯ КАРТОЧКА
ПОШТОВА КАРТКА
ПАШТОВАЯ КАРТКА
ՆՉՅՆԵԹ ՅՉԿՅԹԹ
Φ Π Ψ - 4 Π Ρ Σ
POSTA KARTY
پوښته ګاڼه
CARTE POSTALE



Куда
Куды
Куды
كود
P. n. r.
Haga ja
كود

Кому
Кому
Кому
كوم
P. n. r.
Qima
كوم
A q. j.

МОСКВА СВЕРДЛОВСК
ХАРЬКОВ ЯКУТСК
БАКУ ТАШКЕНТ

**СПРАВКИ О ВОЗДУШНОЙ
ПОЧТОВОЙ ПЕРЕСЫЛКЕ
МОЖНО ПОЛУЧИТЬ
В КАЖДОМ ПОЧТОВОМ УЧРЕЖДЕНИИ!**

Изд. ЦКПТТ. Уп. Главл. 25/X 1961.
№ 139. Тир. 2.000.000 экз.
Москва. 1962. ГОСНАК.

ПОЧТОВАЯ
ПОШТОВА
ПАШТОВАЯ
ՆՉՅՆԵԹ
Φ Π Ψ
POSTA
KARTY
پوښته
CARTE

*Горькая
письмо
воздушным
путем*



**СПОСОБСТВУЕШЬ
МОЩНОМУ
РОСТУ
АВИАЦИИ
СОЮЗА СССР**

**СПРАВКИ О ВОЗДУШНОЙ
ПОЧТОВОЙ ПЕРЕСЫЛКЕ
МОЖНО ПОЛУЧИТЬ
В КАЖДОМ ПОЧТОВОМ УЧРЕЖДЕНИИ!**



ПОЧТОВАЯ КАРТОЧКА
ПОШТОВА КАРТКА
ПАШТОВАЯ КАРТКА
ՆՉՅՆԵԹ ՅՉԿՅԹԹ
Φ Π Ψ - 4 Π Ρ Σ
POSTA KARTY
پوښته ګاڼه
CARTE POSTALE



Куда
Куды
Куды
كود
P. n. r.
Haga ja
كود

Кому
Кому
Кому
كوم
P. n. r.
Qima
كوم
A q. j.

Изд. ЦКПТТ. Уп. Главл. 25/X 1961.
№ 139. Тир. 2.000.000 экз.
Москва. 1962. ГОСНАК.



ЧАСТЬ 1

1922
1952

СССР
МОСКВА
ПОЧТАМ Г

2k

АНТ-20
"МАКСИМ ГОРЬКИЙ"

ПЕРВЫЙ
ДЕНЬ
PREMIER
JOUR
25-XII-69

1969
ПОЧТА
СССР 10



Самолеты АНТ и Ту на знаках почтовой оплаты (1922–1952 гг.)



История Опытного конструкторского бюро (ОКБ), созданного выдающимся авиаконструктором мирового масштаба и одним из организаторов отечественного самолетостроения Андреем Николаевичем Туполевым, берет свое начало с момента организации ЦАГИ (Центральный аэрогидродинамический институт), с декабря 1918 г., когда в составе ЦАГИ был создан «Авиационный отдел» во главе с А.Н. Туполевым. В дальнейшем, по

предложению Андрея Николаевича, за дату образования предприятия было принято 22 октября 1922 г. Основным направлением деятельности ОКБ стали работы по освоению практических подходов по созданию конструкций самолетов, аэросаней и торпедных катеров на основе использования отечественных алюминиевых сплавов. После первых удачных опытов использования дюралюминия в конструкции аэросаней и опытной авиетки АНТ-1 (1923 г.) коллектив приступил к проектированию и постройке первого отечественного цельнометаллического самолета АНТ-2 (1924 г.). Самолет АНТ-2 дал путевку в жизнь первому отечественному серийному цельнометаллическому самолету-разведчику АНТ-3 (Р-3) (1925 г.). Начиная с 1925 г. последовала серия осуществленных проектов цельнометаллических тяжелых самолетов, появление которых выдвинуло ОКБ А.Н. Туполева на передовые позиции в области тяжелого самолетостроения в мире – тяжелые бомбардировщики АНТ-4 (ТБ-1) – 1925 г., АНТ-6 (ТБ-3) – 1930 г., многоцелевой самолет АНТ-7 (Р-6) – 1929 г., которые стали основой тяжелобомбардировочных соединений ВВС РККА



Н.Е. Жуковский,
основатель и первый
руководитель ЦАГИ



в конце 1920-х – начале 1930-х гг. В 1924 г. в состав ОКБ включается опытно-строительный отдел (ОСО), возглавляемый А.А. Архангельским. Новое подразделение ЦАГИ получает название АГОС ЦАГИ – отдел авиации, гидроавиации опытного строительства. С 1931 г. АГОС входит в структуру ЦКБ ЦАГИ, а затем в сектор опытного самолетостроения СОС ЦАГИ. В 1932 г. вводится в строй Завод опытных конструкций (ЗОК). ОКБ переезжает в новое помещение и входит в структуру КОСОС ЦАГИ – конструкторский отдел сектора опытного самолетостроения (1933–1936 гг.). Помимо работ в области самолетостроения, в ОКБ, по заказу военно-морского флота, ведутся проектные работы над целой серией цельнометаллических торпедных катеров; несколько сотен катеров типа Ш-4 и Г-5 приняли активное участие в боевых действиях Великой Отечественной войны. ОКБ принимает участие в создании отечественных дирижаблей. Во второй половине 1920-х гг. в ОКБ вырабатывается концепция создания пассажирских самолетов на основе удачных разработок в области военной авиации. На основании подобного подхода проектируются и передаются в серии пассажирский самолет АНТ-9 (ПС-9) на девять пассажирских мест, 32-местный АНТ-14 и самолет-гигант АНТ-20 «Максим Горький», остававшийся самым крупным сухопутным самолетом в мире до второй половины 1940-х гг. В первой половине 1930-х гг. ОКБ переходит к созданию скоростных самолетов с гладкой обшивкой и убирающимся шасси. В этот период создаются такие выдающиеся самолеты, как скоростной фронтальной бомбардировщик АНТ-40 (СБ),



прошедший боевую проверку в Испании и воевавший в Китае. Самолет составлял основу фронтальной бомбардировочной авиации СССР в 1930-е гг. СБ стал самым массовым самолетом ОКБ — всего серийные заводы построили до начала 1940-х гг. более 7000 машин в различных модификациях. На основе самолета СБ проектируется и строится в серии пассажирский самолет АНТ-35 (ПС-35). Во второй половине 1930-х гг. создается дальний четырехмоторный бомбардировщик АНТ-42 (ТБ-7), лётно-технические характери-

А.Н. Туполев – ученик и сподвижник Н.Е. Жуковского в деле создания ЦАГИ





стики которого находились на уровне лучших мировых образцов того периода. В 1936 г. КОСОС и ЗОК выделяются из состава ЦАГИ и входят в состав НКТП, а затем в НКАП – завод № 156 (ОКБ-156 – неофициальное название). К 1935 г. внутри ОКБ складывается стройная структура с четким разделением тематик по направлениям. Отдельные бригады возглавляют В.М. Петляков, П.О. Сухой, В.М. Мясищев, А.А. Архангельский и другие ведущие специалисты ОКБ, внесшие огромный вклад в развитие отечественного самолетостроения в XX веке. Помимо сухопутных самолетов, в ОКБ разрабатывались гидросамолеты – летающие лодки. Создается серия летающих лодок различного назначения: АНТ-8 (МДР-2), АНТ-22 (МК-1), АНТ-27 (МДР-4) и АНТ-44 (МТБ-2). Четырехмоторная летающая лодка АНТ-44 в конце

тридцатых годов стала одной из лучших в своем классе. После волны репрессий, охвативших отечественный авиационный завод в 1937–1938 гг., ОКБ возрождается во главе с А.Н. Туполевым в составе ОТБ НКВД (ЦКБ-29 НКВД). С началом войны туполевский коллектив эвакуируется в Омск, где развертывается серийное производство фронтового бомбардировщика Ту-2 – одного из лучших фронтовых бомбардировщиков войны, созданного в ЦКБ-29 НКВД. В 1943 г. А.Н. Туполев и его коллеги возвращаются в Москву и продолжают работать над самолетами различного назначения. Ведутся работы над модификациями самолета Ту-2, над поддержанием его серийного производства и эксплуатации на фронте. Во второй половине Великой Отечественной войны ОКБ А.Н. Туполева работает над проектом «64» – стратегическим самолетом среднего класса. Сразу же после окончания войны ОКБ выполняет важное правительственное задание по дальнему бомбардировщику – носителю первых отечественных ядерных бомб – самолету Ту-4.





Перечень представленных самолетов (часть 1):



АНТ-1



АНТ-2



АНТ-3 (P-3)



АНТ-4 (ТБ-1)



АНТ-6 (ТБ-3)



АНТ-7 (P-6)



АНТ-9 (ПС-9)



АНТ-14



АНТ-20 («Максим Горький»)



АНТ-20бис (ПС-124)



АНТ-25 (РД)



АНТ-35 (ПС-35)



АНТ-37



АНТ-40



АНТ-42



Ту-2

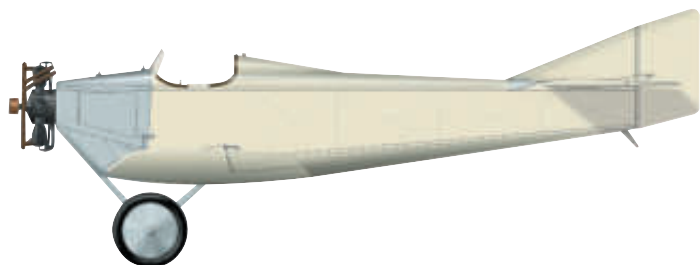


Ту-4



АНТ-1

1922



Проектирование своего первого самолета А.Н. Туполев начал еще в авиационном отделе ЦАГИ, в январе 1921 г.

Выбрали схему свobodнонесущего низкоплана, что по тем временам было уже достаточно смелым шагом. Конструкция предполагалась самая обычная – деревянная. С большим трудом удалось найти совсем не новый двигатель воздушного охлаждения Anzani. Под него и рассчитали машину, которую назвали АНТ-1 – по инициалам «главного конструктора».

Постройку первенца начали на втором этаже дома в Москве № 17 в апреле 1922 г. по Вознесенской улице (с 1929 г. – улица Радио).

Когда в комиссию по металлическому самолетостроению (ее создали в октябре 1922 г., председателем назначили А.Н. Туполева – самого страстного поборника металлического самолетостроения) поступили первые образцы из кольчугалюминия, строительство шло полным ходом. Как только стало ясно, что конструкции из кольчугалю-

Характеристики АНТ-1	
Экипаж, чел.	1
Силовая установка	1 поршневой двигатель (ПД) Anzani
Мощность максимальная, л.с.	35
Взлетная масса нормальная, кг	360
Максимальная скорость, км/час	125
Практический потолок, м	600
Продолжительность полета, час	4

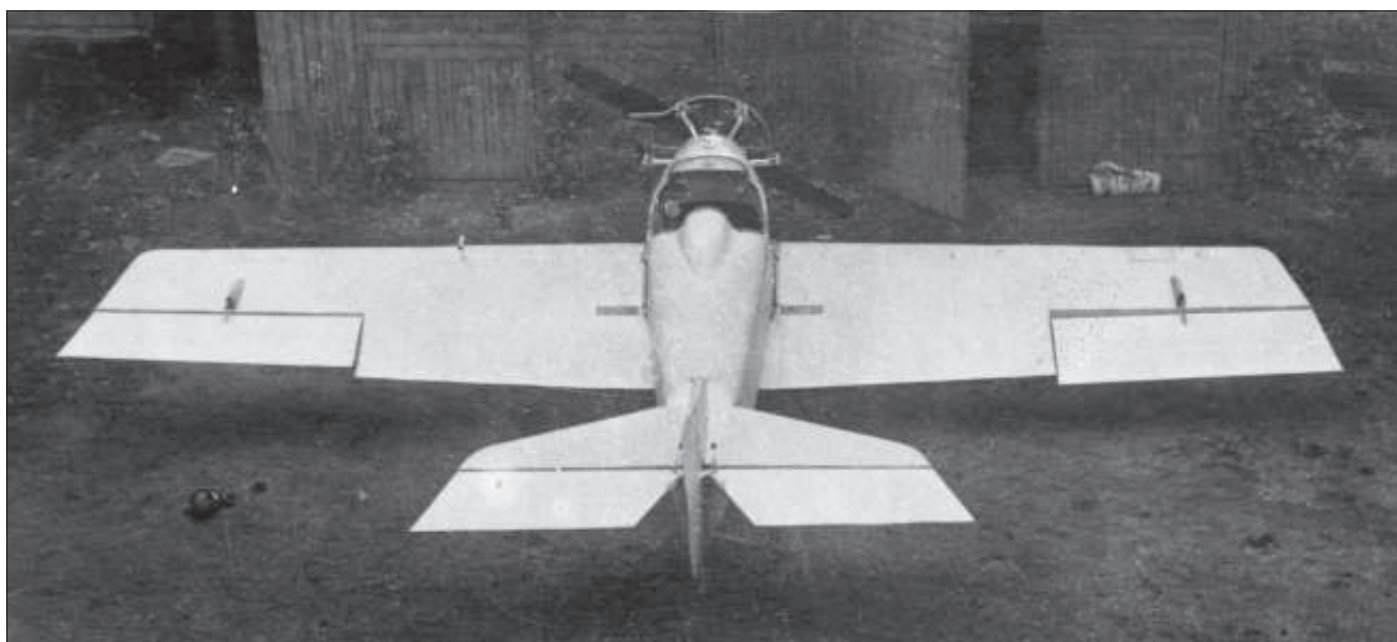
миния вполне можно применять в самолетостроении, их решили опробовать на АНТ-1. Дополнительные расчеты и испытания узлов конструкции задержали появление его на свет.

Первый полет состоялся 21 октября 1923 г. Поднял самолет в воздух Е.И. Погосский. Испытания проходили на «аэродроме им. Л.Д. Троцкого» – Ходынском поле. (Ходынский аэродром закрыт в 2003 г.)

Очень скоро изношенный Anzani совсем сдал, другого двигателя не было, и полеты пришлось прекратить. Через некоторое время АНТ-1 можно было видеть под потолком огромного сборочного цеха туполевского КБ, а в 1937 г. машину уничтожили.



Коллектив создателей АНТ-1 у самолета, 1923 г.



Самолет АНТ-1



Самолет АНТ-1 – 1922 г. – на знаках почтовой оплаты

К 60-летию ОКБ А.Н. Туполева в СССР была выпущена открытка с оригинальной маркой, посвященная этому событию. На марке – портрет А.Н. Туполева

и изображение самолета АНТ-1. На московском почтамте в честь этого события было организовано специальное гашение.



M 4:1

Индекс п

ЧАСТЬ 1. 1922-1952

АВИА



60 ЛЕТ



КОНСТРУКТОРСКОЕ БЮРО ИМЕНИ АКАДЕМИКА А.Н.ТУПОЛЕВА

АНТ-1 (1922 г.)



ПОЧТА СССР

ЛЕТ



иник А. Аксамит
88 12.02.82. МТ Гоанан

От кого _____

Откуда _____

Куда: улица, индекс



Академик
А.Н. ТУПОЛЕВ
(1888-1972),
авиаконструктор



Кому _____

Куда _____

Куда: улица, индекс

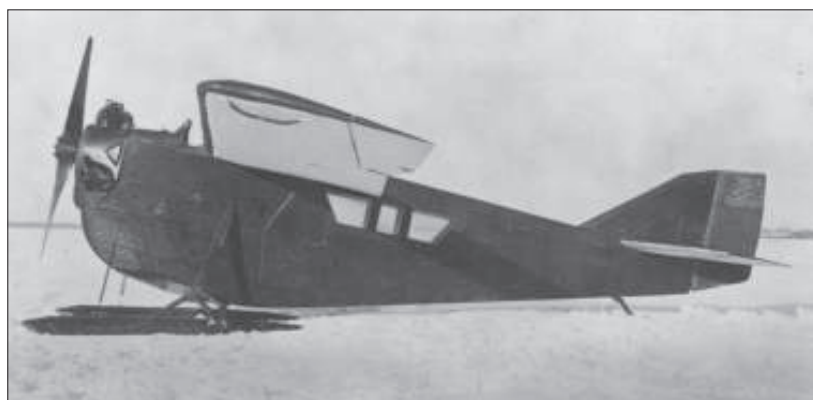
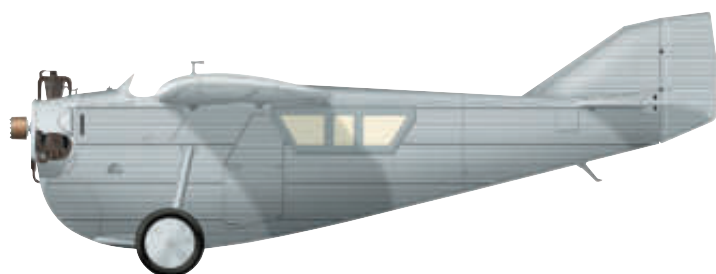


На конверте, посвященном А.Н. Туполеву (2013 г.), изображен самолет АНТ-1



АНТ-2

1924

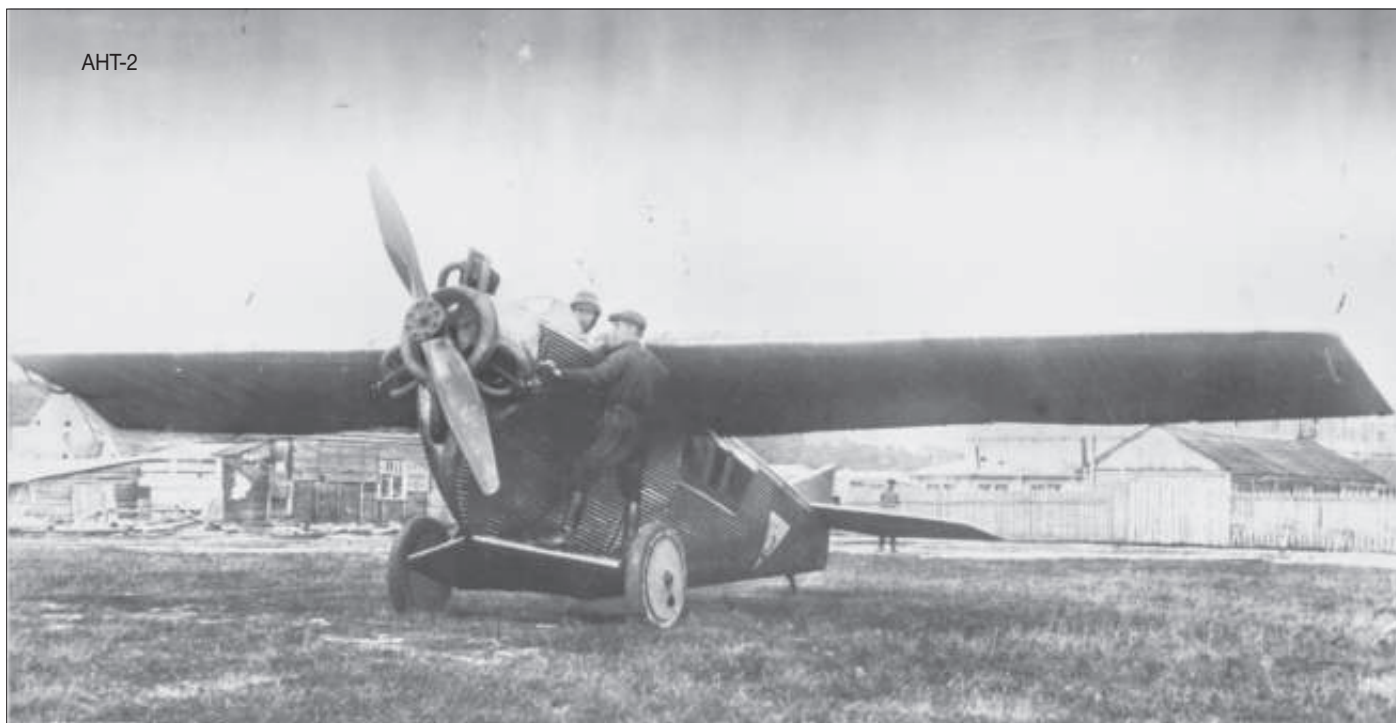


АНТ-2 на лыжах

В октябре 1922 г. при ЦАГИ была образована Комиссия по постройке металлических самолетов. Управление Военно-воздушных сил (УВВС) заказало ей цельнометаллический самолет в двух вариантах: пассажирском, для использования на местных линиях, и военном (разведчик).

В мае 1923 г. Туполев приступил к выполнению заказа. К этому времени Кольчугинский завод уже начал производство листов и профилей из дюраля, были разработаны методы расчета и опробованы на практике (в аэросанях) конструкции из нового материала. Проектировался АНТ-2 под двигатель Bristol Lucifer, имевшийся в распоряжении ЦАГИ. Через год, в мае 1924 г., самолет построили. 26 мая 1924 г. на Центральном аэродроме Н. Петров совершил на нем первый полет. Официальные испытания проходили 28 мая в присутствии руководителей УВВС и ЦАГИ. АНТ-2 «показал неплохие летные качества», правда, пришлось увеличить площадь кия из-за недостаточной путевой устойчивости. После испытаний машину передали в УВВС.

Предполагалось использовать АНТ-2 на местных пассажирских линиях, и он прошел повторные испытания с августа по апрель 1925 г. В итоге решили строить на Кольчугинском заводе небольшую серию – 5 машин. Однако заниматься этим Туполеву было некогда –



АНТ-2

Характеристики АНТ-2	
Экипаж, чел.	1
Число пассажиров	2
Силовая установка	1 ПД Bristol Lucifer
Мощность максимальная, л.с.	100
Взлетная масса нормальная, кг	360
Максимальная скорость, Н=250 м, км/час	170
Практический потолок, м	3300
Техническая дальность полета, км	750

полным ходом шла работа по разведчику Р-3 и бомбардировщику ТБ-1. Только в 1930 г. из задела, созданного Кольчугинским заводом, АГОС ЦАГИ собрал самолет АНТ-2бис, оснастив его более мощным двигателем Wright.

Машина успешно летала, беря на борт трех пассажиров. Военный вариант так и остался на бумаге.

АНТ-2 вошел в историю как первый отечественный цельнометаллический самолет.



Сохранившийся и отреставрированный АНТ-2 в экспозиции Музея ВВС в Монино

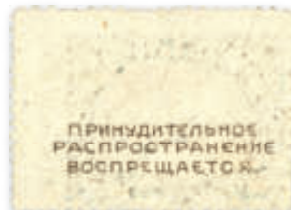


Самолет АНТ-2 – 1924 г. – на знаках почтовой оплаты

Стилизованное изображение самолета АНТ-2 появилось на благотворительных марках общества друзей воздушного флота (ОДВФ) и московского ОДВФ. На обороте марок наносилась надпись: «Принудительное распространение воспрещается».



M 1.5:1



M 1.5:1



M 1.5:1



M 1.5:1



M 3:1

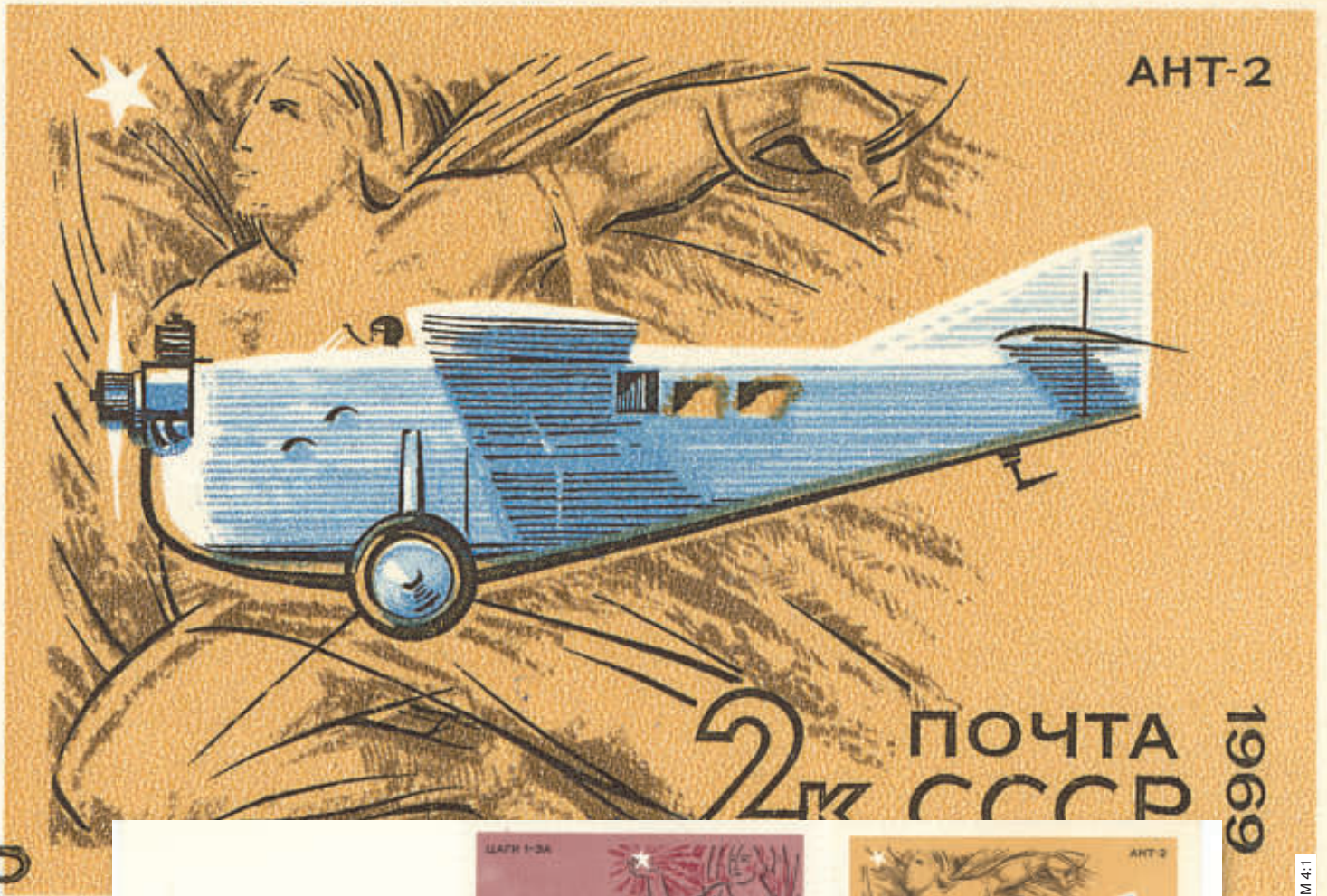


В 1969 г. в СССР была выпущена серия марок, посвященная самолетам гражданской авиации. На марке номиналом 2 копейки изображен самолет АНТ-2.





В 2016 г. в Украине была выпущена виньетка (неофициальный блок из девяти почтовых марок без номинала), посвященная соратнику Андрея Николаевича Туполева – Архангельскому Александру Александровичу. На одной из марок – изображение АНТ-2.



M 4:1



ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ СССР



АНТ-2 (1924 г.)

ПЕРВЫЙ ДЕНЬ PREMIER JOUR





АНТ-3 (Р-3)

1925



В начале 1924 г. ЦАГИ получил от УВВС задание на проектирование и постройку цельнометаллического разведчика Р-3. Несмотря на то, что Туполев был сторонником монопланов, для АНТ-3 (Р-3) пришлось выбрать схему полутороплана, чтобы обеспечить, при имевшейся мощности двигателя, приемлемую маневренность машины. К 1 июля 1925 г. первый опыт-

ный самолет с двигателем «Либерти» был построен, и в августе В. Филиппов провел заводские испытания, а в феврале – апреле 1926 г. М. Громов – государственные.

Второй опытный АНТ-3 вышел на испытания в августе 1926 г. На нем устранили некоторые недостатки, обнаруженные на первой машине. Во время испытаний «Либерти» заменили на более мощный английский двигатель Napier Lion. Именно с этим двигателем и планировалось начать серийное производство на заводе № 5. Однако из-за политических разногласий с Великобританией на серийные машины пришлось ставить старые «Либерти» и М-5. В июне 1927 г. Я. Моисеев поднял в воздух

Р-3-ЛД





Характеристики АНТ-3 (Р-3)	
Экипаж, чел.	2
Силовая установка	1 ПД Lorraine-Dietrich 12Eb
Мощность максимальная, л.с.	600
Взлетная масса нормальная, кг	2090
Максимальная скорость у земли, км/час	203
Практический потолок, м	4920



головную серийную машину. Руководил серийным выпуском А. Путилов. Выявились проблемы с центровкой машины при полной загрузке. Мощности М-5 не хватало, и во Франции закупили специально для Р-3 двигатели Lorraine-Dietrich 12Eb. В мае 1928 г. первый самолет с этим двигателем (он стал называться Р-3 ЛД) поступил на государственные испытания и стал строиться серийно. Всего было выпущено 103 самолета (включая 2 опытных), из них 79 – Р-3 ЛД.

На одну из серийных машин ставили более мощный двигатель BMW VI, проектировался вариант штурмовика. Самолеты Р-3 использовались в боевых действиях в Средней Азии, в агитационной бригаде им. «Правды», в гражданском воздушном флоте (ГВФ) в качестве почтовых под обозначением РС-3. Р-3 демонстрировался в 1928 г. на выставке в Берлине, совершил в 1926–1927 гг. два дальних перелета (самолеты «Пролетарий» и «Наш ответ»).

Р-3 с серийным мотором М-5

Первый опытный АНТ-3 «Пролетарий» с 31 августа по 2 сентября 1926 г. совершил дальний перелет по маршруту Москва – Кенигсберг – Берлин – Париж – Рим – Вена – Прага – Варшава-Москва, преодолев 7150 км (экипаж: М. Громов, Е. Родзевич)





Самолет АНТ-3 (Р-3, РС-3) – 1925 г. – на знаках почтовой оплаты



Первое изображение самолета АНТ-3 появилось в СССР в 1927 г. на двух почтовых марках (номиналом 10 и 15 копеек), посвященных 1-й Международной авиапочтовой (авиопочтовой – в написании тех лет) конференции.

В 1977 г. в СССР была выпущена серия марок, посвященная истории отечественного авиастроения. На марке номиналом 10 копеек изображен самолет Р-3 (АНТ-3).



М 1.6:1





Советская Филателистическая Ассоциация при Комиссии по организации и распоряжению фондом им. В.И. Ленина по помощи филателистическим делам
 Москва, 1-й Тверской-Ямской д. 3 тел. 1-82-36





АНТ-4 (ТБ-1)

1925



Особое техническое бюро (Остехбюро) по военным изобретениям при НТО ВСНХ в 1924 г. предложило ЦАГИ «построить самолет для сбрасывания предметов» с целью проверить на практике свои расчеты по бомбо- и торпедометанию. Интерес к машине проявили и ВВС, выдав в апреле 1925 г. ТТТ (тактико-технические требования) к бомбардировщику ТБ-1. Самолет строили на втором этаже дома № 16 по Вознесенской улице, поскольку своих производственных мощностей у коллектива еще не было.

Н.С. Некрасов и А.Н. Туполев после аэросанного пробега, 1923 г. Шлем Туполева находится в экспозиции Музея современной истории России (бывший Музей революции) в Москве



Характеристики АНТ-4 (ТБ-1)

Экипаж, чел.	5–6
Силовая установка	2 ПД BMW VI
Мощность максимальная, л.с.	по 680
Взлетная масса нормальная, кг	6717
Максимальная скорость у земли, км/час	206
Практический потолок, м	4920

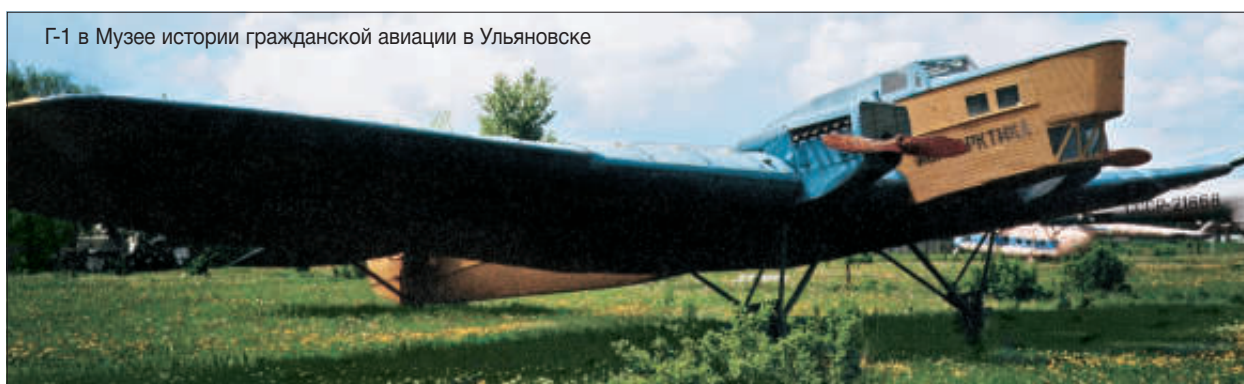
Тем не менее, 25 августа 1925 г. АНТ-4 был готов, а 26 ноября А. Томашевский впервые поднял его в воздух. 10 июля 1926 г., после сдаточных испытаний, машину передали Остехбюро.

В феврале 1928 г. по договору с УВВС построили дублер, который должен был стать эталоном для серии. С июля 1928 г. до марта 1929 г. он проходил испытания и был допущен к эксплуатации в воинских частях. Однако еще в декабре 1926 г. завод № 22 начал подготовку к серийному производству и в июле 1929 г. сдал головную машину. На заводе № 31 в Таганроге ТБ-1 поставили на поплавки и также строили серийно под обозначением ТБ-1П. Всего оба завода передали ВВС 216 самолетов ТБ-1 и ТБ-1П.

Первые отечественные цельнометаллические бомбардировщики принимали участие в боях на станции Маньчжурия, на Халхин-Голе и у озера Хасан, в финской войне и во время Великой Отечественной войны (но уже в качестве гру-



ТБ-1П – поплавковый вариант серийного бомбардировщика



АНТ-4 «Страна Советов» совершил первый дальний перелет из СССР в США. Было пройдено 21242 км, в том числе 8000 км над океаном. Экипаж: С. Шестаков, Ф. Болотов, Б. Стерлигов, Д. Фуфаев

зовых и патрульных). После выработки ресурса ТБ-1 со снятым вооружением передавали в ГВФ, где они использовались в качестве транспортных под обозначением Г-1. Один из них летал на остров Диксон до 1948 г.!

На самолете «Страна Советов» в 1929 г. экипаж С. Шестакова выполнил перелет Москва – Нью-Йорк.

Использовались ТБ-1 для различных экспериментальных и опытных работ: для «звена» Вахмистрова, для отработки заправки топливом в полете, стартовых ускорителей, дистанционного управления.

Аэродинамическая схема ТБ-1 стала классической для бомбардировщиков на многие годы.



Самолет АНТ-4 (ТБ-1) – 1925 г. – на знаках почтовой оплаты

В 1935 г. появилась серия марок, посвященных знаменитой эпопее «спасение челюскинцев». На марке номиналом 5 копеек изображен самолет АНТ-4 и летчик Анатолий Ляпидевский, который на этом самолете принимал участие в спасении экипажа «Челюскина». В честь 50-летия героического похода «Челюскина» этому событию была посвящена серия марок (1984 г.). На марке номиналом 45 копеек изображен самолет АНТ-4.





В 1937 г. в СССР была выпущена серия марок «Авиопочта». На марке номиналом 50 копеек изображен АНТ-4 (ТБ-1).



Герои СССР

САМОЛЕТЫ АНТ И ТУ НА ЗНАКАХ ПОЧТОВОЙ ОПЛАТЫ



Итальянское Королевское
ПОСОЛЬСТВО



Имя _____
Адрес _____



**75 лет спасению
полярной экспедиции
на пароходе «Челюскин»**



Копия _____
Копия _____



Копия _____



ЧАСТЬ 1. 1922-1952



Итальянское Королевство
ПОСОЛЬСТВО





M 2:1

В 1977 г. в серии марок «История отечественного авиастроения» на марке номиналом 12 копеек размещен рисунок самолета ТБ-1 (АНТ-4).



M 1,5:1

Конверт «Первый день» с изображением самолета АНТ-4 (ТБ-1)



В 2014 г. Почтой России совместно с ПАО «Туполев» выпущена виньетка (блок неофициальных почтовых марок без номинала), посвященная

100-летию Дальней авиации России. На виньетке 9 марок, посвященных самолетам ОКБ А.Н. Туполева, начинающая с АНТ-4 (ТБ-1).

М 1,2:1



АНТ-6 (ТБ-3)

1930



В 1925 г. Остехбюро обратилось в ЦАГИ с просьбой создать машину еще большей грузоподъемности, чем ТБ-1. В июле 1926 г. были сформулированы общие ТТТ. В начале 1927 г. облик АНТ-6 определился, но целый год было неясно, какие же двигатели на самолет ставить. И только в октябре

1930 г. первый опытный АНТ-6 с моторами Curtiss Conqueror перевезли на аэродром, и 22 ноября М. Громов совершил первый вылет. К апрелю следующего года на АНТ-6 поставили двигатели BMW VI и вновь передали его на испытания, потом заменили иностранные колеса на отечественные (по паре на каждой стойке), установили вооружение и снова испытывали.

За полгода до первого полета опытного АНТ-6 началась подготовка к серийному производству на заводе № 22. Чуть позже стали строить ТБ-3 заводы № 39 и № 18 (Воронеж).

Г-2 – гражданская версия самолета ТБ-3





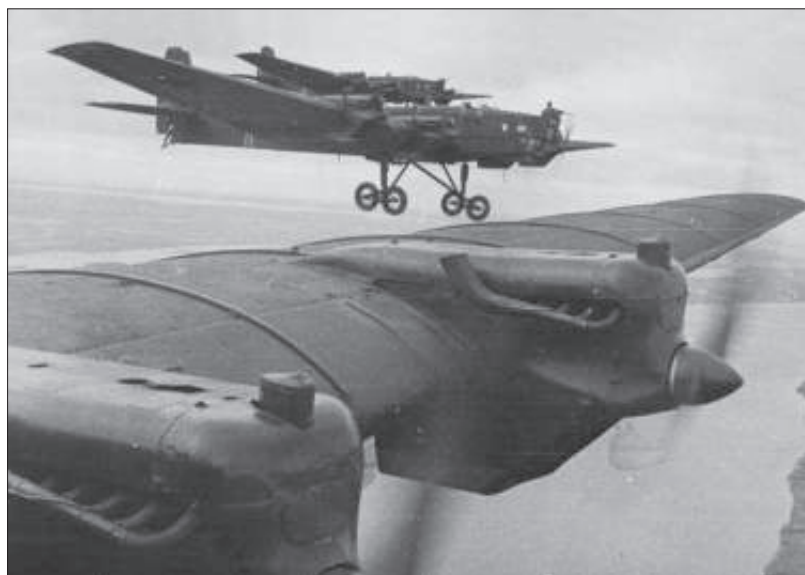
Характеристики АНТ-6 (ТБ-3)	
Экипаж, чел.	8
Силовая установка	4 ПД М-34РН
Мощность максимальная, л.с.	по 970
Взлетная масса нормальная, кг	21000
Максимальная скорость на высоте 3000 м, км/час	276
Практический потолок, м	7740
Максимальная дальность полета, км	2470

Сначала бомбардировщик выпускался с моторами М-17 (их построили больше всего), потом с М-34, М-34Р и М-34РН. С 1936 г. изменили носовую часть фюзеляжа, добавили огневую точку под рулем направления, подкрыльевые башни заменили одной установкой под фюзеляжем, две верхние перекатные турели – одной закрытой башней, вместо тележек поставили колеса большого диаметра. Всего в 1932–1938 гг. заводы сдали ВВС 819 ТБ-3. Самолет использовался для проведения экспериментальных работ: «Звено», телемеханическое управление, планирующие торпеды, установка орудий большого калибра. Для улучшения ЛТХ пробовали ставить турбокомпрессоры и дизельные двигатели.

ТБ-3 участвовали в боях в Китае и Монголии, в финской и Великой Отечественной войнах. В ГВФ они служили под обозначением Г-2 для транспортных и пассажирских перевозок. Специально для полетов в высоких широтах построили несколько АНТ-6 в варианте «Авиаарктика».

В 1934 г. ТБ-3 (без вооружения) совершили несколько перелетов по столицам европейских государств, самолеты «Авиаарктика» впервые в мире селись в районе Северного полюса. В 1936 г. экипаж А. Юмашева установил четыре мировых рекорда высоты полета с грузом.

В полете серийные ТБ-3 с двигателями М-17





Самолет АНТ-6 (ТБ-3) – 1930 г. – на знаках почтовой оплаты



M 18:1



M 2:1

В 1937 г. в СССР была выпущена серия марок «Авиопочта». На марке номиналом 30 копеек изображен АНТ-6 (ТБ-3)



M 18:1



M 23:1

В 1938 г. в серии марок «Авиационный спорт в СССР» на марках номиналом 5 копеек и 1 рубль изображен самолет АНТ-6 (ТБ-3). В 1939 г. марка с самолетом АНТ-6 (ТБ-3) номиналом 1 рубль была выпущена дополнительным тиражом с надпечаткой «18 августа. День авиации СССР»



M 2:1

В 1978 г. в СССР была выпущена серия марок «История отечественной авиации». На марке номиналом 10 копеек – ТБ-3 (АНТ-6)



2й МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПОЛЯРНЫЙ ГОД 1932-33

САМОЛЕТЫ АНТИ-И ТУ НА ЗНАКАХ ПОЧТОВОЙ ОПЛАТЫ



50 КОП
АВИАПОЧТА
СССР
1932-33

**ВОЗДУШНАЯ
ПОЧТА**
Par avion

POLAR-FORSCHUNGS-REISE
2. Polarjahr 1932/33
EXPEDITION POLAIRE
2. me année polaire 1932/33
POLAR EXPEDITION
2nd polar year 1932/33



ВТОРОЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПОЛЯРНЫЙ ГОД 1932-33
ПЕРВЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ПОЛЯРНЫЙ РЕЙС 1932

Herrn Haus Joachim Hesse
Berlin - Haselhorst
Burscheider Weg 11 d



ВТОРОЙ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПОЛЯРНЫЙ ГОД 1932-33
ПЕРВЫЙ ВОЗДУШНЫЙ ПОЛЯРНЫЙ РЕЙС 1932

**ВОЗДУШНАЯ
ПОЧТА**
Par avion



Михаилу Павловичу
Миросердову
Родовиенка 4 кв 27
Москва 9.

18000

2-й МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПОЛЯРНЫЙ ГОД 1932-33

ЧАСТЬ 1. 1932-1952





САМОЛЕТЫ АНТ И ТУ НА ЗНАКАХ ПОЧТОВОЙ ОПЛАТЫ



M 31



M 3:1



АНТ-7 (Р-6)

1929



Появление тяжелых бомбардировщиков вызвало необходимость прикрытия их от истребителей противника. Возник термин «воздушный крейсер», отражавший широкий круг задач, возлагавшихся на самолеты этого класса. В октябре 1926 г. АГОС ЦАГИ по инициативе А.Н. Туполева приступил к разработке такой машины. УВВС сочло проект перспективным и

А.Н. Туполев работает за кульманом, первая половина 1930-х гг.



вскоре сформулировало свои ТТТ. Через два года уже были готовы чертежи для передачи серийному заводу № 22. Опытные машины решили не строить, поскольку все конструктивные решения уже были отработаны на ТБ-1. Как обычно, возникли трудности с выбором двигателей, и только в сентябре 1929 г. М. Громов начал заводские испытания. После первых же полетов Р-6 отправили на доработку из-за сильной вибрации оперения и силовой установки. С 11 марта 1930 г. Р-6 проходил государственные испытания, но только в октябре, после еще одного этапа доработок и испытаний, НИИ ВВС сделал вывод, что АНТ-7 может быть запущен в серию в двух вариантах: «самолета дальней разведки» (Р-6) и «самолета сопровождения» (КР-6).

В январе 1931 г. завод № 22 начал производство, 5 октября была произведена выкатка головной машины. Затем серию передали на Таганрогский завод № 31. Строились самолеты и на заводе № 126 в Комсомольске-на-Амуре. Кроме Р-6 и КР-6 выпускался поплавковый вариант – морской разведчик МР-6. Всего было построено 406 машин всех модификаций.

В июле 1933 г. КОСОС ЦАГИ переоборудовал первый самолет АНТ-7 в пассажирский, проектировался пушечный вариант и вариант с двигателями М-34, на единичных экземплярах увеличивали емкость топливных баков, опробовали установку радиаторов внутри



Экипаж самолета АНТ-7 СССР-Н166 «Авиаарктика» перед вылетом. Слева направо: штурман А. Волков, командир корабля П. Головин, ст. бортмеханик Н. Кекушев, бортмеханик В. Терентьев. На этом самолете 5 мая 1937 г. экипаж достиг Северного полюса

крыла, испытывали систему для «траления» аэростатных заграждений.

Самолеты широко применялись в ГВФ под обозначениями ПС-7 и МП-6 (поплавковый): перевозили грузы в районах Сибири, участвовали в нескольких высокоширотных экспедициях. Использовались Р-6 и в период Великой Отечественной войны для связи, разведки, снабжения партизан.

Характеристики АНТ-7 (Р-6)

Экипаж, чел.	4
Силовая установка	2 ПД BMW VI
Мощность максимальная, л.с.	по 730
Взлетная масса нормальная, кг	5112
Максимальная скорость на высоте 3000 м, км/час	244
Практический потолок, м	7090

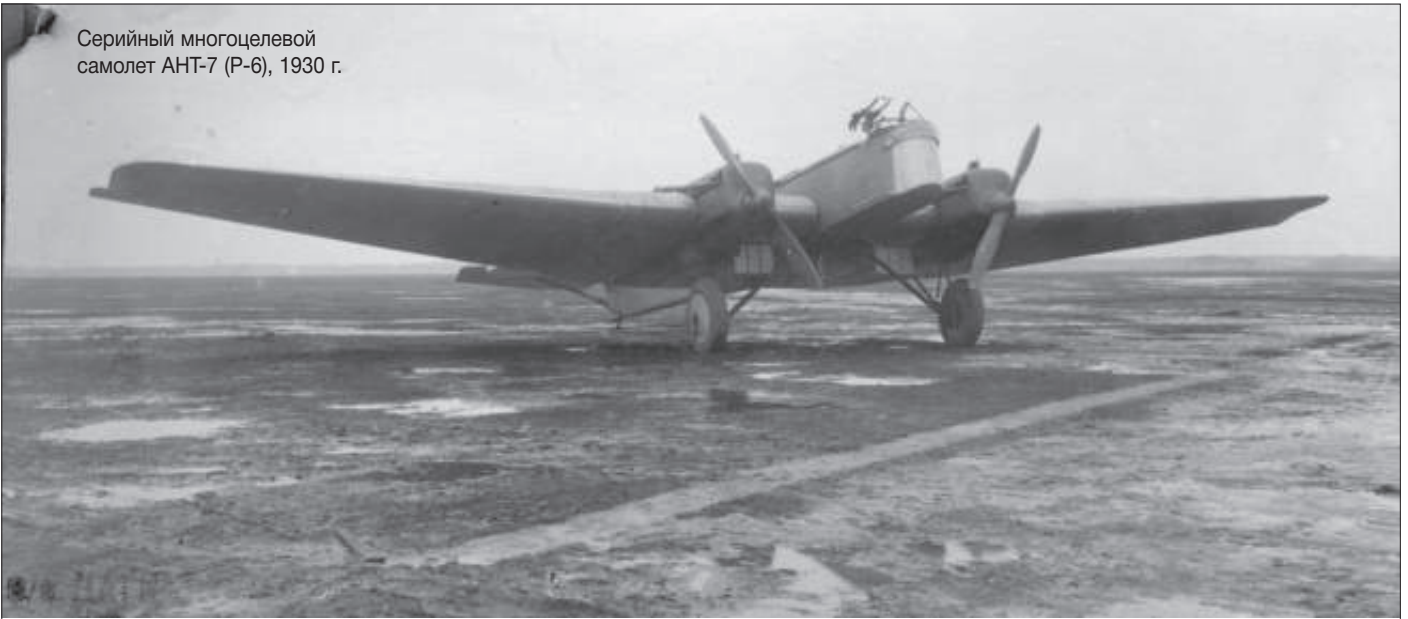
Памятник самолету Р-6 на территории КНААЗ им. Ю.А. Гагарина, Комсомольск-на-Амуре



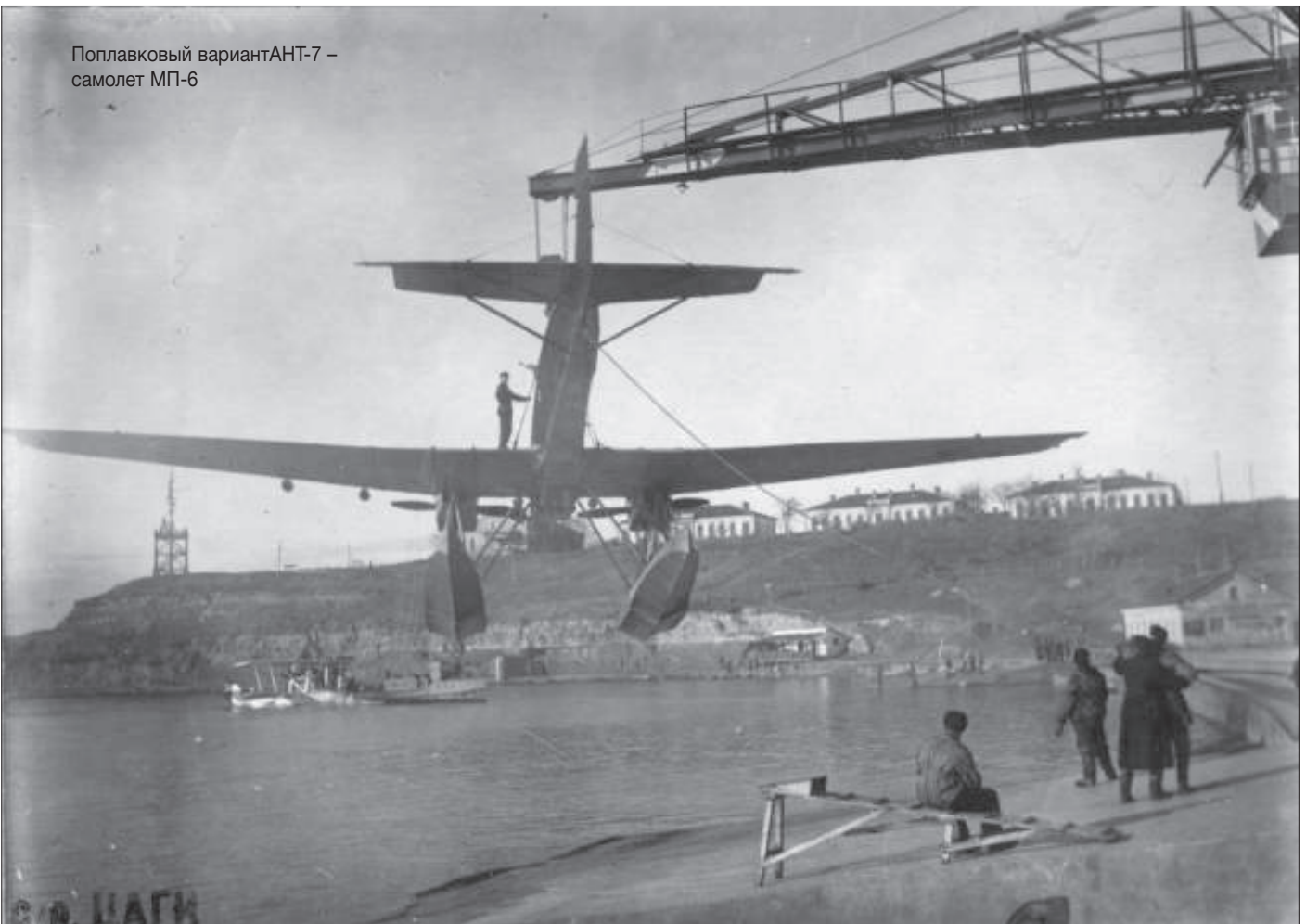


САМОЛЕТЫ АНТ И ТУ НА ЗНАКАХ ПОЧТОВОЙ ОПЛАТЫ

Серийный многоцелевой
самолет АНТ-7 (Р-6), 1930 г.



Поплавковый вариант АНТ-7 –
самолет МП-6





Самолет АНТ-7 (Р-6, КР-6, ПС-7, МП-6) – 1929 г. – на знаках почтовой оплаты



В 2011 г. в Сомали
выпущен блок из шести
марок, на котором
приведен рисунок
самолета Р-6.





Опытный самолет АНТ-9 на Красной площади демонстрирует новый успех советского самолетостроения, 1 мая 1929 г.

АНТ-9 (ПС-9)

1929



Пассажирский самолет АНТ-9 («Крылья Советов») АГОС ЦАГИ начал проектировать по заданию УВВС, выданному в октябре 1927 г. Он должен был выполнять также функции санитарного самолета, а в перспективе – и бомбардировщика. Ведущим инженером по машине стал А. Архангельский. Работам уделялось особое

внимание – АНТ-9 «записали» на первомайскую демонстрацию 1929 г. на Красной площади.

В октябре 1928 г. утвердили макет, а в апреле 1929 г. построили первую машину, оснащенную тремя двигателями Gnome-Rhône Titan 5Ba. В мае – июне 1929 г. М. Громов провел заводские летные испытания, а в июле АНТ-9, получивший название «Крылья Советов», начал перелет по городам Европы. С самого начала проектирования планировалось серийное производство, и в мае 1929 г. чертежи передали заводу № 22. Но двигателей Titan не было, и первые серийные АНТ-9 оснащались



Характеристики АНТ-9 (ПС-9 2М-17)	
Экипаж, чел.	2
Число пассажиров	9
Силовая установка	2 ПД М-17
Мощность максимальная, л.с.	по 680
Взлетная масса нормальная, кг	6200
Максимальная скорость у земли, км/час	215
Практический потолок, м	5100
Максимальная дальность полета, км	700

Пассажирская кабина АНТ-9

американскими моторами Wright J-6 Whirlwind. Когда кончились и эти двигатели, пробовали ставить отечественные. Решилась проблема несколько неожиданно. В январе 1932 г. УВВС предложили проработать вариант с двумя М-17, а вместо среднего мотора установить кабину стрелка. Была ли сделана кабина стрелка – неизвестно, но АНТ-9 стали выпускать с М-17, а затем – с М-17Ф. Всего заводы № 22 и № 31 сдали 66 машин.

Самолеты успешно летали на линиях ГВФ в 1933–1943 гг., два АНТ-9 с моторами Wright передали в компанию Derulft. Особенно ярко проявились

преимущества цельнометаллической конструкции в жарких районах Средней Азии. После ареста Туполева самолет стали именовать ЦАГИ-9, а потом – ПС-9.

Планировалось установить самолет на поплавки, разрабатывался санитарный вариант.



САМОЛЕТЫ АНТ И ТУ НА ЗНАКАХ ПОЧТОВОЙ ОПЛАТЫ

Раскрашенное фото АНТ-9



Пионеры у агитсамолета
«Крокодил»



Серийный пассажирский самолет
АНТ-9 с двигателями М-17



АНТ-9 (регистрационный номер СССР-Л105)
с тремя двигателями Wright J-6, 1931 г.





Самолет АНТ-9 (ПС-9, «Крылья Советов») – 1929 г. – на знаках почтовой оплаты



M 1,5:1

В 1933 г. в СССР была выпущена серия «Авиа-почта» из пяти марок. На марках номиналом 5, 10, 20, 50, 80 копеек изображен АНТ-9. Марки выпущены в двух вариантах – на бумаге с водяными знаками и без водяных знаков.



4к ПОЧТА СССР 1969

4к ПОЧТА СССР 1969

САМОЛЕТЫ АНТ И ТУ НА ЗНАКАХ ПОЧТОВОЙ ОПЛАТЫ



В 1937 г. в СССР была выпущена серия марок «Авиапочта». На марке номиналом 20 копеек изображен АНТ-9.

M 2.5:1



В 1969 г. в СССР была выпущена серия марок «Гражданская авиация». На марке номиналом 4 копейки – АНТ-9.

M 2.5:1





АНТ-9

АНТ-9



В 2008 г. в Республике Кыргызстан был выпущен блок из девяти марок, посвященных истории гражданских самолетов Кыргызстана. На марке номиналом 20 сом изображен самолет АНТ-9.

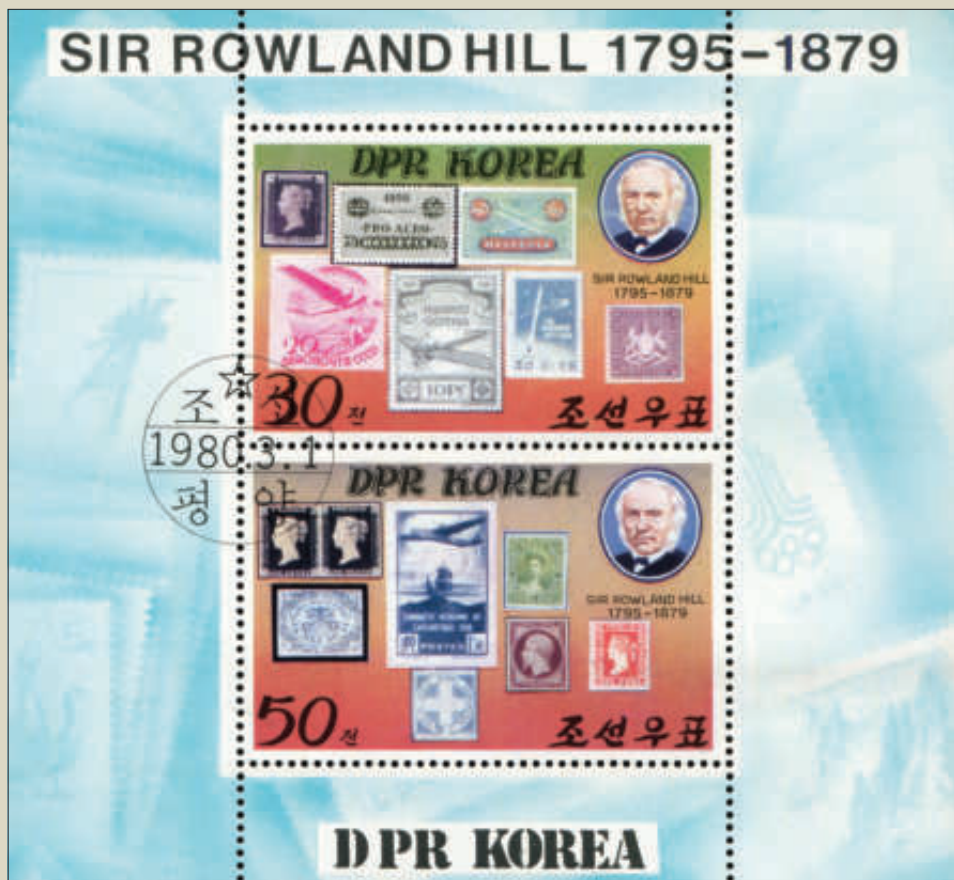
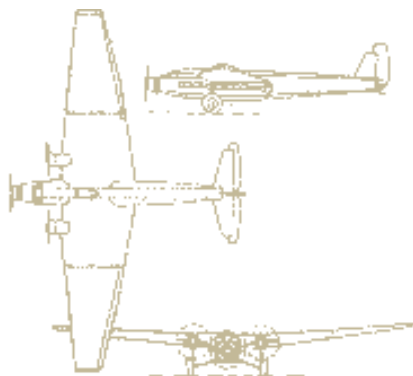


M 2-1

АНТ-9



В 1973 г. в Сан-Марино выпущена серия марок, посвященных конструкциям самолетов. На марке номиналом 60 лир изображен АНТ-9.



В 1979 г. в Демократической Республике Корея были выпущены серия марок и блок, посвященные английскому учителю, изобретателю и реформатору, автору реформы в деле установления почтовых такс, изобретателю почтовой марки Роуленду Хиллу (1795–1879 гг.). На марке и блоке изображен АНТ-9.





АНТ-9



АНТ-9 — двух- или трёхдвигательный цельнометаллический пассажирский самолёт. Длина самолёта — 17,01 м, размах крыла — 23,72 м; нормальная взлётная масса — 6700 кг, максимальная скорость полёта — 215 км/ч, максимальная дальность полёта — 700 км, практический потолок — 5100 м; количество пассажиров — 9 человек, экипаж — 2 человека.

АНТ-9 –
открытка
Почты России

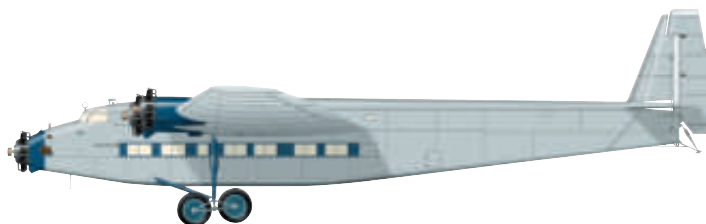


Открытка
с изображением
самолета АНТ-9
«Крылья Советов»



АНТ-14 («Правда»)

1930



А.Н. Туполев, 1933 г.

Характеристики АНТ-14

Экипаж, чел.	5
Число пассажиров	36
Силовая установка	5 ПД Gnome-Rhône 9Aq
Мощность максимальная, л.с.	по 480
Взлетная масса нормальная, кг	17530
Максимальная скорость у земли, км/час	236
Практический потолок, м	4220
Максимальная дальность полета, км	1000

Разработка пассажирского самолета АНТ-14 началась в марте 1930 г. по заданию ГВФ. Он предназначался для эксплуатации на сверхдальней линии Москва – Владивосток. В конструкции самолета решили использовать ряд готовых агрегатов и узлов самолета ТБ-3, и уже в декабре 1930 г. был готов макет. 2 августа АНТ-14 перевезли на аэродром. 14 августа М. Громов выполнил первый полет. Испытания прошли без каких-либо осложнений, но в серию самолет не пошел. Объем перевозок на линии Москва – Владивосток был невелик, и с ним вполне справлялись АНТ-9 и К-5.

Проектировался бомбардировочный вариант.

АНТ-14 передали в агитэскадрилью имени Максима Горького. Он получил имя газеты «Правда» и оставался флаг-



В полете АНТ-14 «Правда» – флагман агитэскадрильи имени Максима Горького



Опытный пассажирский самолет АНТ-14 «Правда», 1931 г.

маном эскадрильи до появления гиганта «Максим Горький». В основном, в течение почти десяти лет, машину использовали для платных полетов над Москвой. Более тысячи вылетов АНТ-14 совершил без единого отказа в воздухе. В 1935 г. самолет участвовал в международном празднике в Будапеште.

После выработки ресурса АНТ-14 эксплуатировали в качестве кинотеатра в парке культуры и отдыха им. М. Горького для демонстрации документальных и научно-популярных фильмов. Во время войны самолет, вероятно, сдали в металлолом.



Самолет АНТ-14 («Правда») – 1930 г. – на знаках почтовой оплаты



M 2,5:1

В 1937 г. в СССР были выпущены серия марок с зубцами и блок из четырех беззубцовых марок «Авиапочта». На марке номиналом 1 рубль изображен АНТ-14.





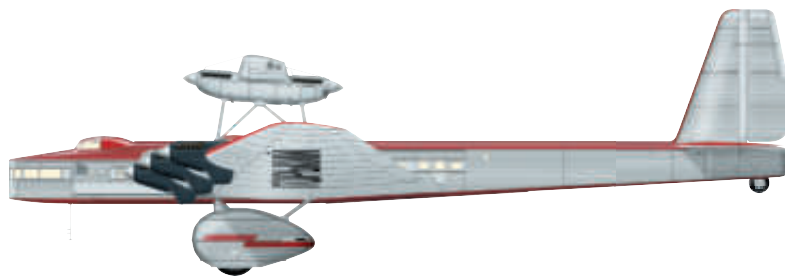
В 1989 г. к VI Всероссийскому съезду филателистов выпущена марка номиналом 10 копеек и малый лист «Филателия – мир познания».

На купоне малого листа есть марка с изображением самолета АНТ-14.





АНТ-20 («Максим Горький») 1934



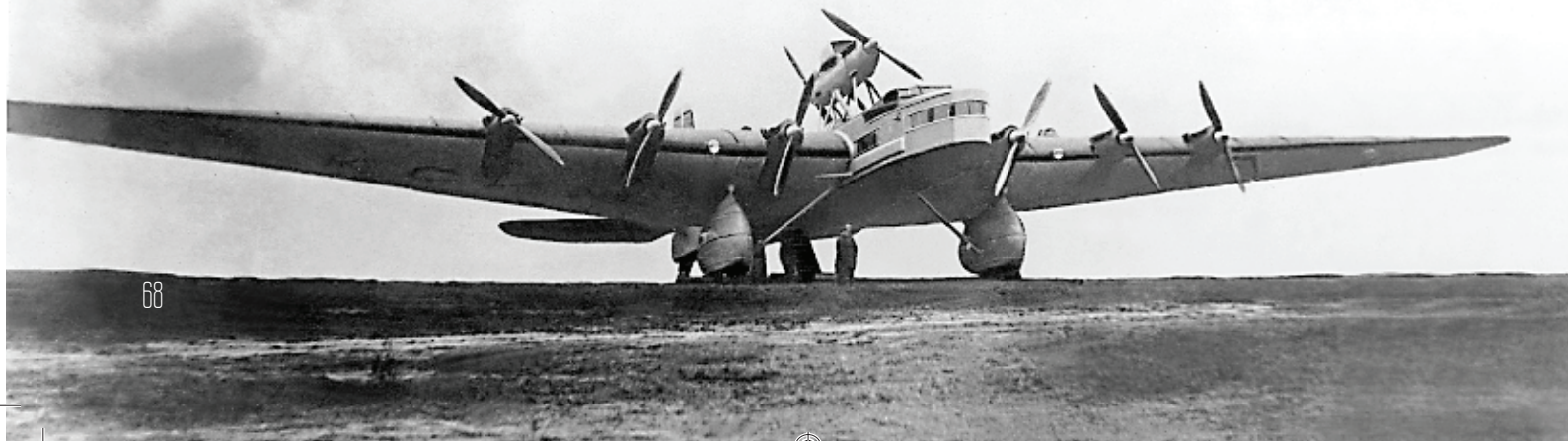
Характеристики АНТ-20	
Экипаж, чел.	20
Силовая установка	8 ПД М-34ФРН
Мощность максимальная, л.с.	по 950
Взлетная масса нормальная, кг	53000
Максимальная скорость у земли, км/час	260
Практический потолок, м	7500
Максимальная дальность полета, км	1000

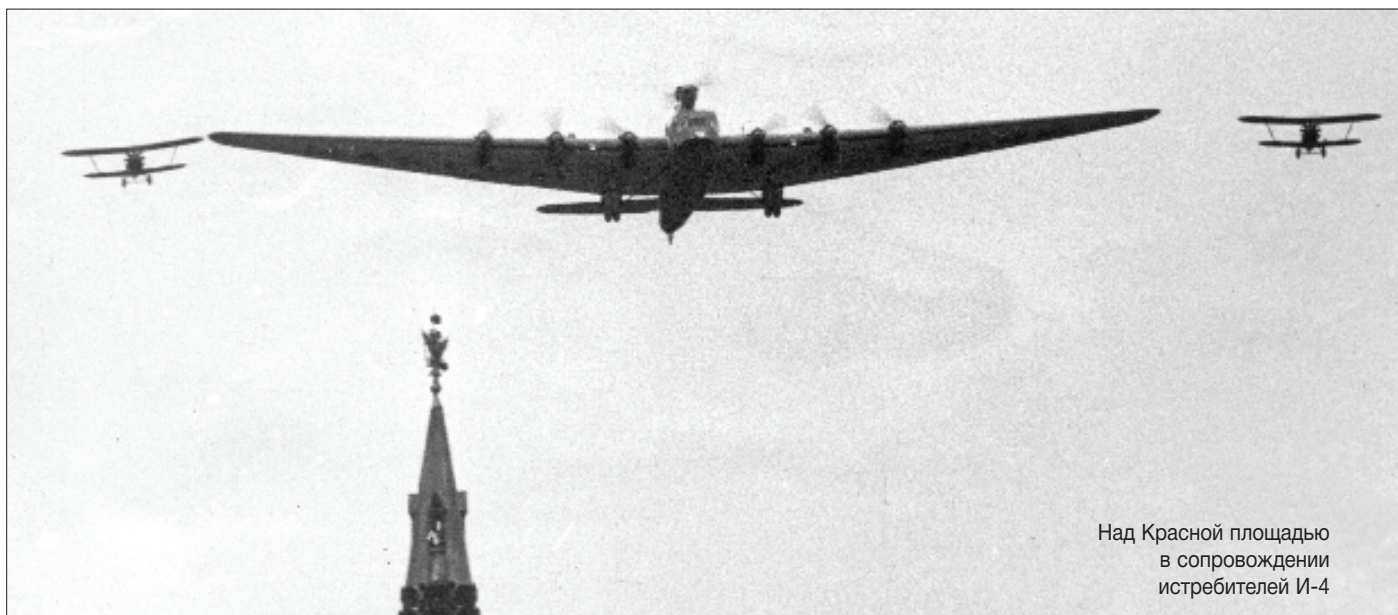
Первоначально, под обозначением АНТ-20 АГОС ЦАГИ разрабатывал проект четырехмоторного пассажирского самолета, который был развитием АНТ-16. В 1932 г. Михаил Кольцов выдвинул идею отметить сорокалетие литературной деятельности Максима Горького постройкой самолета-гиганта. Создали Всесоюзный комитет по строительству, собрали деньги и поручили работу ЦАГИ. За машиной сохранилось название АНТ-20, ведущим инженером назначили Б. Саукке. К апрелю 1934 г. подготовили эскизный проект, а 4 июля начали постройку. В апреле 1934 г. самолет по частям перевезли на Центральный аэродром,

а 17 июня 1934 г. М. Громов совершил первый полет. Уже через два дня, во втором полете, «Максим Горький» («МГ») прошел над Красной площадью в сопровождении двух истребителей И-4, 18 августа участвовал в воздушном параде в Тушине. В тот же день его передали в агитэскадрилью им. М. Горького. М. Громов и Н. Журов установили на АНТ-20 два мировых рекорда, подняв грузы 10 и 15 т на высоту 5000 м.

«Максим Горький» был единственным в мировой практике агитационным само-

АНТ-20 «Максим Горький»





Над Красной площадью
в сопровождении
истребителей И-4

летом. Проектировался, правда, и военный вариант, но дальше эскизов дело не пошло. На борту АНТ-20 имелись типография и фотолаборатория, радиоцентр и киносъемочная аппаратура, мощная звуковоспроизводящая установка, установка для световых надписей на облаках, библиотека. По своим

размерам «МГ» превосходил все самолеты того времени.

18 мая 1935 г. произошла катастрофа: истребитель сопровождения И-5 врезался в крыло «МГ», и гигант стал рассыпаться в воздухе. Погибли и экипаж, и пассажиры.

АНТ-20
на Центральном
аэродроме





Самолет АНТ-20 («Максим Горький») – 1934 г. – на знаках почтовой оплаты



Для сбора денег на строительство самолета «Максим Горький» были выпущены благотворительные марки «Построим агитсамолет-гигант «Максим Горький» номиналом 10 копеек.



В 1937 г. в СССР были выпущены серия марок с зубцами и блок беззубцовых марок «Авиапочта». На марке номиналом 80 копеек изображен АНТ-20.



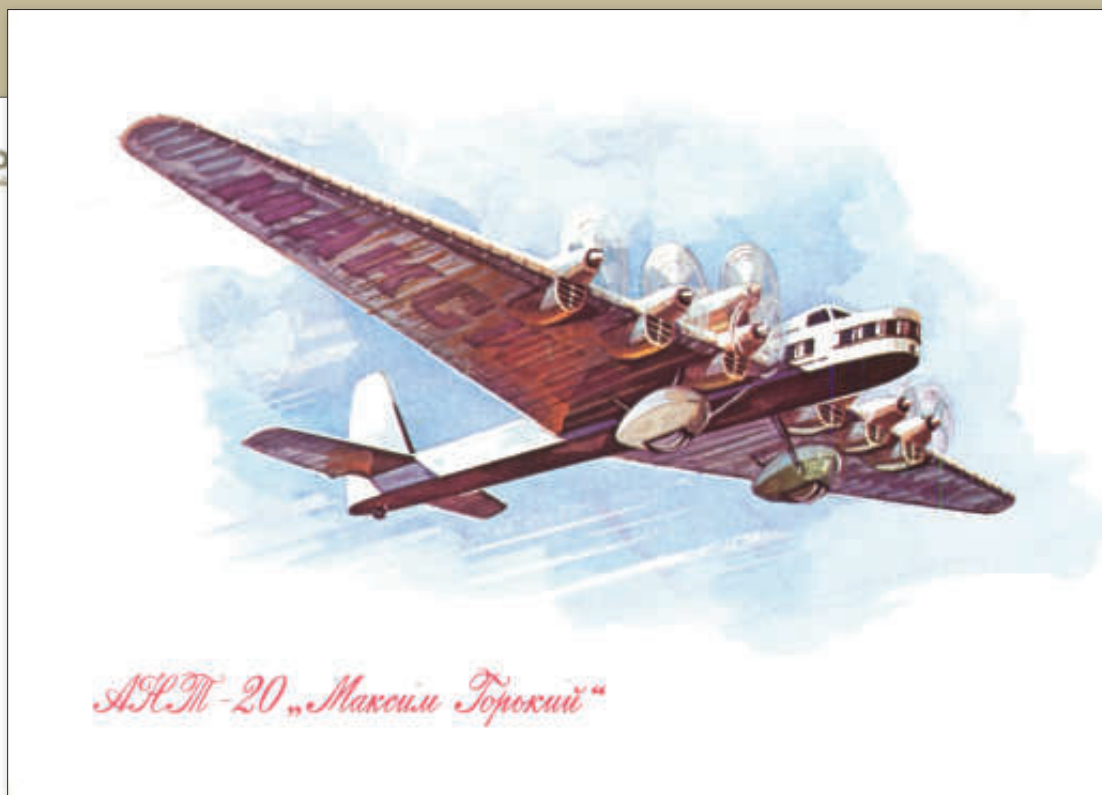


В 1945 г., после окончания Великой Отечественной войны, была выпущена агитационная листовка формата А4 «Обращение тов. И.В. Сталина к народу». На обратной стороне листовки были размещены шесть агитационных марок без номинала, на одной из которых изображен самолет АНТ-20.



M 2:1

Открытка с изображением самолета АНТ-20 «Максим Горький»



Самолет АНТ-20 „Максим Горький“. 1934 г.
The Ant-20 aircraft, "Maxim Gorki". 1934.



M 21

В 1969 г. в СССР была выпущена серия марок, посвященная самолетам гражданской авиации. На марке номиналом 10 копеек изображен самолет АНТ-20 «Максим Горький».

Конверт со спецгашением «50 лет Аэрофлоту». На конверте первого дня и почтовой марке – изображение самолета АНТ-20 «Максим Горький».







АНТ-20бис (ПС-124) 1934



Катастрофа «МГ» потрясла всю страну. Совет народных комиссаров (СНК) СССР сразу же постановил: построить взамен АНТ-20 еще три гиганта, однако собранные средства позволили дополнить список именных самолетов еще тринадцатью машинами. Казанский завод № 124 готовился к серийному производству, туполевцам пришлось даже отложить куда более актуальную работу – АНТ-42.

АНТ-20бис был, в общем-то, новой машиной. Появление двигателей М-34ФРНВ позволило отказаться от тандемной установки, фюзеляж переделали для размещения 64 пассажиров. Руководил работами Б. Саукке. АНТ-20бис построили только весной 1939 г. А.Н. Туполев уже полтора года числился «врагом народа», сидели Б. Саукке и директор завода. Поэтому самолет называли ПС-124 (пассажирский самолет завода № 124). 15 мая 1939 г. экипаж Э. Шварца впервые поднял его в воздух. Затем машину перегнали в Москву, она без осложнений прошла испытания и стала эксплуатироваться в «Аэрофлоте» на линии

Самолет ПС-124
на линии Москва –
Минеральные Воды



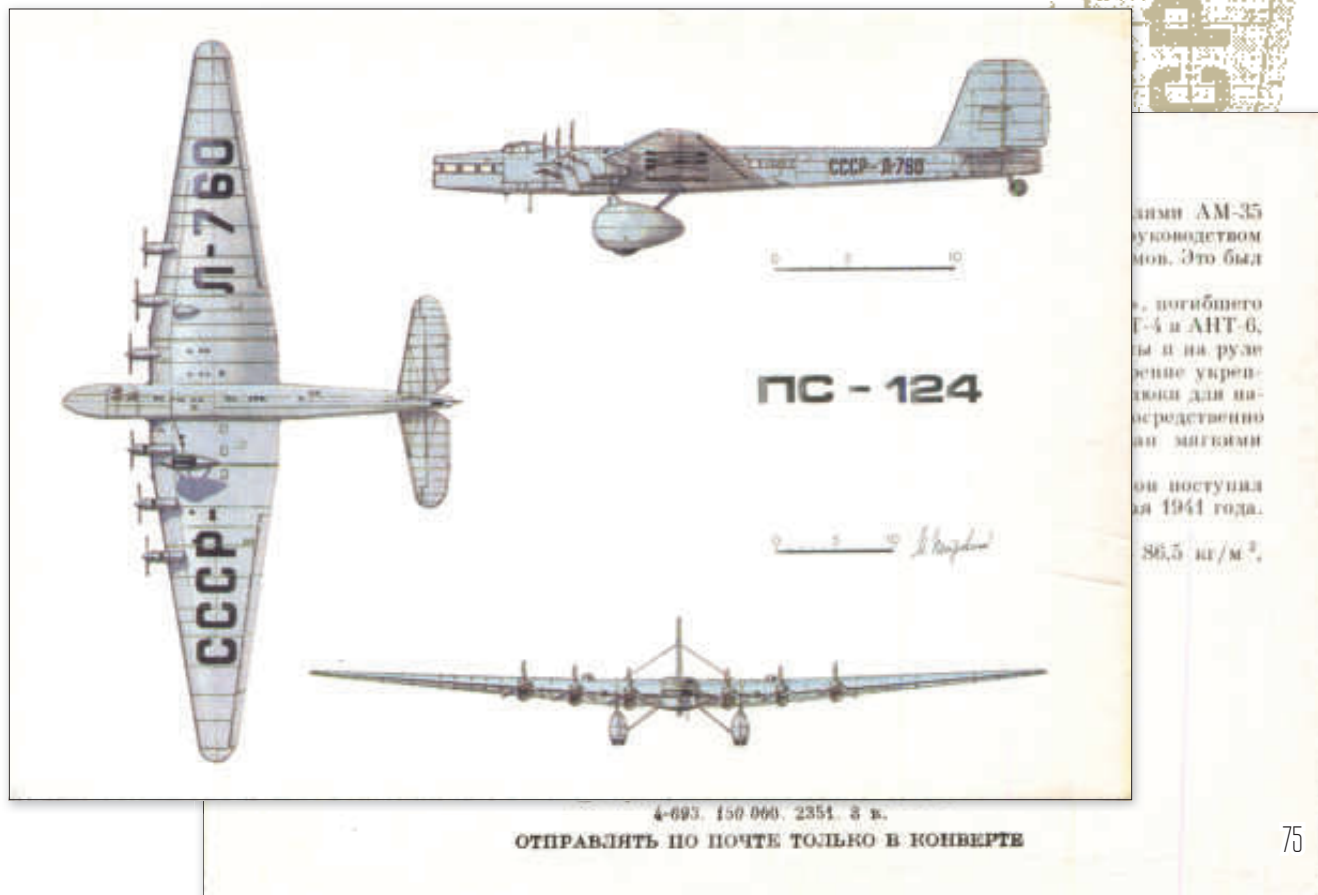
Москва – Минеральные воды. В октябре 1941 г. ПС-124 передали Узбекскому управлению ГВФ, и он возил грузы и пассажиров из Ташкента в Куйбышев, Чарджоу и Ургенч. 14 декабря 1942 г. в 90 км от Ташкента машина стала круто снижаться и врезалась в землю, вероятно, из-за ошибок экипажа.

Остальные гиганты строить не стали: они не были нужны ни ВВС, ни ГВФ.

Характеристики АНТ-20бис	
Экипаж, чел.	7
Силовая установка	6 ПД М-34ФРНВ
Мощность максимальная, л.с.	по 1200
Взлетная масса нормальная, кг	45000
Максимальная скорость на высоте 3500 м, км/час	275
Практический потолок, м	5500
Макс. дальность полета, км	около 1000

Самолет АНТ-20бис (ПС-124) – 1934 г. – на знаках почтовой оплаты

В серии открыток, посвященных авиации СССР, была выпущена открытка с изображением трех проекций самолета ПС-124.

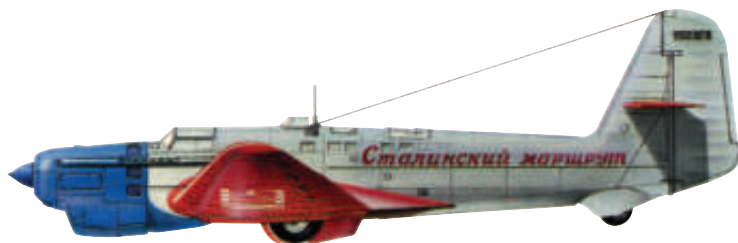


самолет АНТ-20бис
управляемым
мод. Это был
самолет, погибшего
АНТ-6,
ны и на руле
ление укреп
люки для на
средственно
ан миглами
он поступил
ля 1944 года.
86,5 кг/м²,



АНТ-25 (РД)

1933



Характеристики АНТ-20

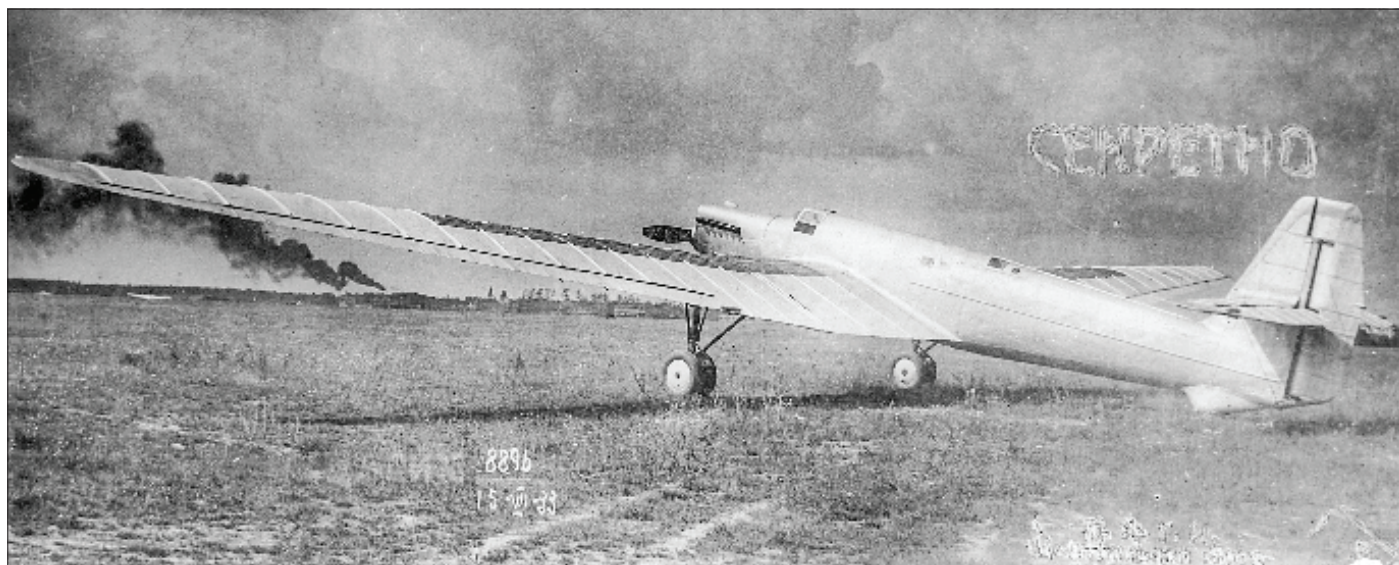
Экипаж, чел.	3
Силовая установка	1 ПД М-34Р
Мощность максимальная, л.с.	900
Взлетная масса нормальная, кг	10000
Максимальная скорость, км/час	246
Практический потолок, м	2100– 7850
Максимальная дальность полета, км	10800

В 1931 г. А.Н. Туполев выступил с предложением завоевать самый престижный рекорд – дальности беспосадочного полета по прямой. Предложение приняли и постановлением правительства обязали АГОС ЦАГИ построить самолет с проектной дальностью 13000 км. Ведущим конструктором был назначен П. Сухой. Рекордная машина отличалась крылом невиданного удлинения, и для него пришлось разрабатывать специальную

методику расчета, проводить исследования в аэродинамической трубе и на динамически подобных моделях.

1 июля начали строительство первой машины – РД-1, а немного спустя – второй – РД-2. 22 июля 1933 г. М. Громов поднял первый самолет в воздух. Завод-

Заводские испытания,
1933 г.





М.М. Громов,
С.А. Данилин
и А.Б. Юмашев

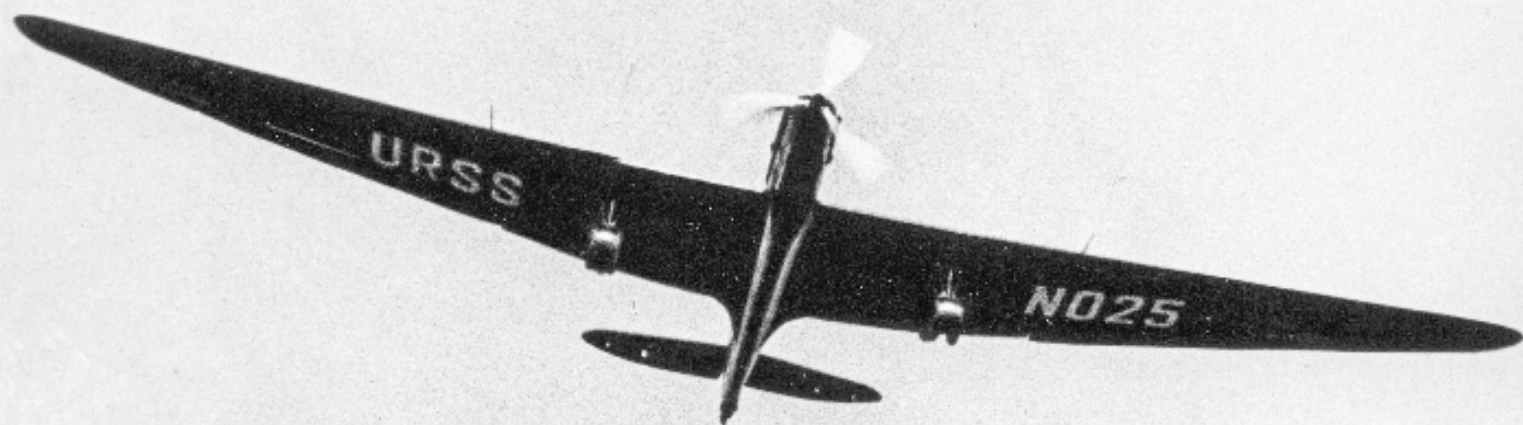
ские испытания показали, что дальность недостаточна, эффективность элеронов и руля направления малы. 10 сентября 1933 г. М. Громов начал испытывать РД-2 с мотором М-34Р, но вскоре стало ясно, что гофрированная обшивка «съедает» драгоценные километры. Пришлось обшить гофр полотном. Возможность достижения расчетной дальности стала реальной. 24–25 августа 1934 г. для проверки этой возможности экипаж М. Громова



А.Н. Туполев с А.В. Беляковым, В.П. Чкаловым
и Г.Ф. Байдуковым

Подготовка к перелету
по Сталинскому
маршруту, 1936 г.





Г.Ф. Байдуков,
В.П. Чкалов
и А.В. Беляков



Подъем с бетонированной дорожки
в перелет по Сталинскому маршруту,
1936 г.



совершил на РД-2 беспосадочный перелет, установив три мировых рекорда скорости с грузом на базе 5000 км и шесть рекордов дальности и продолжительности полета. 12–15 сентября тот же экипаж установил мировой рекорд дальности по ломаному маршруту.

3 августа 1935 г. экипаж С. Леваневского на РД-2 предпринял попытку установить мировой рекорд дальности полета по прямой. Окончилась она неудачно, и на совещании у Сталина Леваневский крайне нелестно отозвался об АНТ-25. Казалось, что судьба самолета решена. Однако 20 июля 1936 г. экипаж В. Чкалова на РД-2 стартовал из Москвы по «Сталинскому маршруту» для проверки самолета и оборудования. Чкалов сумел не разбить машину при вынужденной посадке на остров Удд, и 10 августа самолет вернулся в Москву.

И наконец, в июне – июле 1937 г. экипажи В. Чкалова и М. Громова совершили знаменитые перелеты через Северный полюс, установив всесоюзный и мировой рекорды дальности полета по прямой.

Дальнейшая судьба АНТ-25-1 и АНТ-25-2 сложилась по-разному.



Щелковский аэродром. Перед стартом перелета Москва – Сан-Джасинто, 1937 г.



В.П. Чкалов сдает самописцы комиссару Ф.А.И., 1937 г.



Экипаж Чкалова на приеме у генерала Дж. Маршалла

АНТ-25-1 в конце 1938 г. стоял в одном ряду со списанными и переданными на полигон в Воронеж самолетами Р-6 (использовавшимися как мишени для бомбометания и стрельбы) и был уничтожен.

АНТ-25-2 разобрали и на пароходе доставили в СССР. В 1939 г. он опять отправился в США – на Всемирную выставку в Нью-Йорке. Обратный самолет прибыл только в январе 1941 г. Осенью того же года его переправили в

Чкаловск, где он стоял на берегу Волги под открытым небом до 1947 г. Затем РД-2 поместили в ангар музея и пристыковали к фюзеляжу одну из плоскостей (целиком машина не помещалась). В 1947 г. машину перевели в новый ангар, уже с обеими плоскостями. Там она и находится по настоящее время. Полноразмерный макет РД-2, изготовленный в ОКБ А.Н. Туполева, демонстрируется в музее ВВС России в Монино.



Самолет АНТ-25 (РД) – 1933 г. – на знаках почтовой оплаты

18–20 июня 1937 г. экипаж самолета АНТ-25 в составе Героев Советского Союза комбрига В.П. Чкалова, Г.Ф. Байдукова, штурмана А.В. Белякова совершил беспосадочный перелет из Москвы до Ванкувера (США) через Северный полюс, покрыв расстояние в 9130 км (8582 км по прямой) за 63 часа 16 минут в сложных метеорологических условиях. Американцы с восторгом приветствовали русских летчиков. В апреле 1938 г. советская почта увековечила этот подвиг выпуском серии из четырех почтовых марок номиналом 10, 20, 40 и 50 копеек с портретами героев и маршрутом полета по рисунку художника В. Завьялова. Марки были отпечатаны на плотной бумаге способом фототипии. Они вышли в двух вариантах – с линейной зубцовкой 12 ½ и без зубцов. Марки в беззубцовом исполнении в почтовое обращение не поступали. Марка номиналом 10 копеек на простой бумаге встречается с водяным знаком I по краю листа. Марка 10 копеек с зубцовкой 11 – пробная. Тиражи зубцовых марок составили 2,9 млн, 1,9 млн, 1,1 млн, 1,0 млн экземпляров соответственно.



M 1.5:1



M 1.5:1

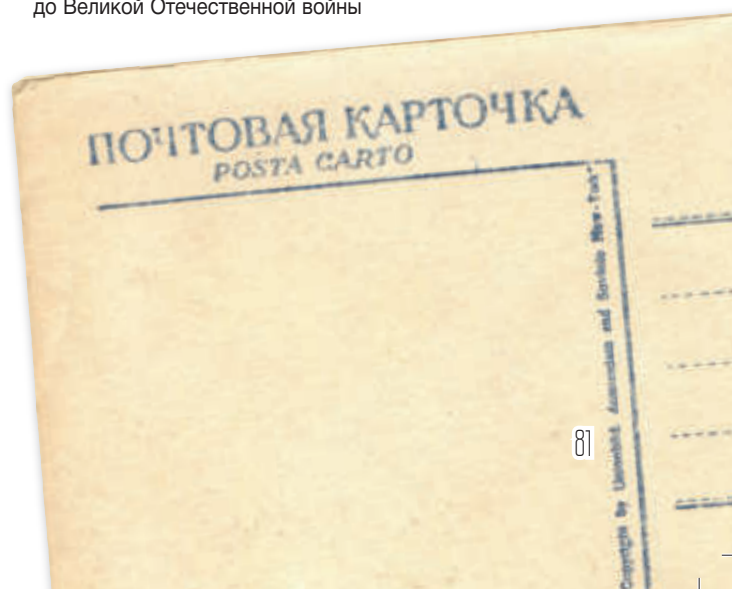


M 1,5:1



M 1,5:1

Фотографии экипажа В.П. Чкалова, выпущенные «Союзфото» на почтовых карточках, изданных до Великой Отечественной войны









Месяц спустя после чкаловского перелета состоялся второй советский транс-антарктический перелет в Америку. Экипаж самолета АНТ-25 в составе Героя Советского Союза командира М. Громова, второго пилота А. Юмашева и штурмана С. Данилина 12 июля 1937 г. вылетел с подмосковного аэродрома и 14 июля достиг Сан-Джасинто (США), установив мировые рекорды дальности полета по прямой линии (10 148 км) и по ломаному маршруту (11 500 км). Полет продолжался 62 часа 17 минут.



M 1.5:1



В 1938 г. в СССР была выпущена серия из трех марок номиналом 10, 20, 50 копеек, посвященных беспосадочному перелету экипажа М.М. Громова через Северный полюс.

Впервые в истории на борту самолета, пролетевшего над Северным полюсом, находилась почта. Изданный в 1966 г. в США «Американский каталог воздушной почты» опубликовал фотографию одного из конвертов вместе с письмом, которое

было вложено в него. Но необходимо отметить, что показанный экземпляр нельзя считать почтовым отправлением. Марка, напечатанная на конверте, не была погашена штемпелем. Не исправляют положения и надписи, которые имеются на конверте («Воздушной почтой СССР – США рейсом № 2»), ссылки на адресата и отправителя, а также приписка, имеющаяся сбоку: «Письмо было взято на борт АНТ-25 из Москвы 12.07.37. Громов».





Фотографии экипажа М.М. Громова, выпущенные на почтовых карточках «Союзфото», изданных до Великой Отечественной войны

Другой интересный факт приведен в воспоминаниях участника этого перелета – Героя Советского Союза летчика А. Юмашева, которые были опубликованы на страницах «Филателия СССР» (№ 8 за 1970 г.). Он рассказал, что на приеме в Белом доме экипаж подарил президенту США Рузвельту

конверт, доставленный историческим рейсом через Северный полюс. На конверте были поставлены почтовый штемпель и дата вылета. По просьбе президента, который был серьезным коллекционером, все участники перелета оставили на конверте свои автографы 1 сентября 1937 г.



Сигизмунд Леваневский планировал совершить беспосадочный полет через Северный полюс. В 1935 г. на марке из серии «Спасение челюскинцев» с портретом С. Леваневского (номинал 10 копеек) была сделана надпечатка «Перелет Москва – Сан-Франциско через Сев. полюс. 1935». Однако по

разным причинам, этот перелет не состоялся.

Эта марка была издана десяти тысячным тиражом. Со временем оказалось, что на немногих экземплярах название «Франциско» напечатано со строчной (малой) буквы «ф». Кроме того, был обнаружен лист с перевернутой надпечаткой.

Именно с этой маркой связано интересное событие, которое произошло в 1943 г. во время Тегеранской конференции (28 ноя-

бря – 1 декабря) глав правительств США, Англии и СССР. Как рассказал в 1960 г. Леонид Лепешинский, тогдашний председатель Московского общества коллекционеров, в 1943 г. государственные власти СССР обратились к известному коллекционеру Лысенко с просьбой достать марку с портретом летчика Леваневского. Она предназначалась для подарка страстному филателисту президенту США Франклину Делано Рузвельту. У Лысенко была такая марка. Утверждают, что, когда марку вручили, руки президента США задрожали. Так государственный деятель, принимавший в Тегеране участие в решении судеб мира, не смог скрыть волнения при виде «невзрачного кусочка бумаги».

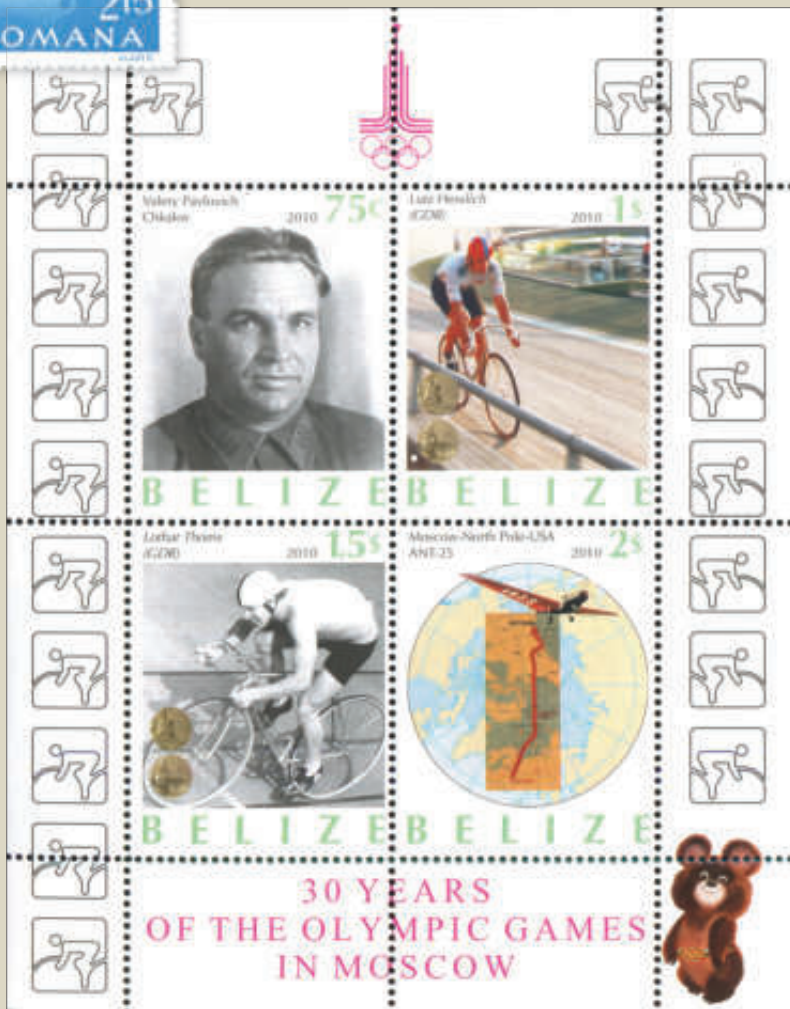
Напомним, что указанный перелет Леваневского не достиг цели. Леваневский был вынужден прервать его из-за обледенения самолета, а предпринятая им в 1936 г. следующая попытка перелета через Северный полюс закончилась трагической гибелью героического летчика.



M 1,5:1

В 1954 г. в СССР была выпущена почтовая марка, посвященная 50-летию со дня рождения выдающегося летчика Валерия Павловича Чкалова, совершившего 18 июня 1937 г. беспосадочный полет через Северный полюс на самолете АНТ-25.

Почтовые марки, посвященные беспосадочному перелету экипажа В.П. Чкалова через Северный полюс были выпущены в Монголии, Румынии, Беларуси, КНДР, Белизе.



M 2:1



Воздушный рейс
МОСКВА—САН-ФРАНСИСКО

САМОЛЕТЫ АНТИТУ НА ЗНАКАХ ПОЧТОВОЙ ОПЛАТЫ







В 2004 г. Почтой России выпущены марка и малый лист с художественно оформленными полями, посвященные 100-летию со дня рождения В.П. Чкалова.



M 3-1



90





В 2012 г. Почтой России выпущены марки и малые листы с купонами, посвященные 75-летию беспосадочных полетов экипажей В.П. Чкалова и М.М. Громова через Северный полюс.

М 3-1

75 ЛЕТ ПЕРВОМУ ТРАНСПОЛЯРНОМУ БЕСПОСАДОЧНОМУ ПЕРЕЛЁТУ



13 Р.

РОССИЯ
RUSSIA • 2012

75 ЛЕТ ПЕРВОМУ
ТРАНСПОЛЯРНОМУ
БЕСПОСАДОЧНОМУ
ПЕРЕЛЁТУ



13 Р. РОССИЯ
RUSSIA • 2012

75 ЛЕТ ПЕРВОМУ
ТРАНСПОЛЯРНОМУ
БЕСПОСАДОЧНОМУ
ПЕРЕЛЁТУ



13 Р. РОССИЯ
RUSSIA • 2012



В.П. ЧКАЛОВ · Г.Ф. БАЙДУКОВ · А.В. БЕЛЯКОВ

75 ЛЕТ ПЕРВОМУ
ТРАНСПОЛЯРНОМУ
БЕСПОСАДОЧНОМУ
ПЕРЕЛЁТУ



13 Р. РОССИЯ
RUSSIA • 2012

75 ЛЕТ ПЕРВОМУ
ТРАНСПОЛЯРНОМУ
БЕСПОСАДОЧНОМУ
ПЕРЕЛЁТУ



13 Р. РОССИЯ
RUSSIA • 2012

75 ЛЕТ ПЕРВОМУ
ТРАНСПОЛЯРНОМУ
БЕСПОСАДОЧНОМУ
ПЕРЕЛЁТУ



13 Р. РОССИЯ
RUSSIA • 2012



В.П. ЧКАЛОВ · Г.Ф. БАЙДУКОВ · А.В. БЕЛЯКОВ



РЕСПУБЛИКАНТИ ВЪЗДУХА НА ЗНАКАХ ПОЧТОВОЙ ОПЛАТЫ

М. ГРОМОВ

А. ЮМАШЕВ

С. ДАМИЛКИН

КАНАДА

От кого _____

Откуда _____

70 лет

70 лет истории авиапочты



Проект «История России на марках»
«Второй перелёт СССР – США»
апрель 1938 г.



Кому: _____



УФПС г. Москвы — филиал ФГУП «Почта России» тираж 500 экз.



Почта России
Почтовый индекс: 125071 № 01077

75 ЛЕТ РЕКОРДНОМУ ТРАНСПОЛЯРНОМУ ПЕРЕЛЁТУ

ЧАСТЬ 1. 1922-1952



13 Р



75 ЛЕТИЕ



ВТОРОГО ВЕСПОСАДОЧНОГО ПЕРЕЛЁТА
СССР - США
ЧЕРЕЗ СЕВЕРНЫЙ ПОЛУС

Почтовый дополнительный материал. Это продукция почтовой предпринимательской или редакционной фирмы, созданная и распространяемая на коммерческой основе. Она не является государственной или муниципальной. Адрес: Санкт-Петербург, ул. Царскосельский проспект, д. 126, к. 2. Контактный телефон: (812) 491-1212. Интернет-адрес: www.sanktpost.ru. Дата выпуска: 18.07.12. Тираж: 100 000 экз.



M1113

В 2016 г. Республикой Бенин выпущены марки и блоки, посвященные беспосадочным полетам экипажей В.П. Чкалова и М.М. Громова через Северный полюс.







САМОЛЕТЫ АНТ И ТУ НА ЗНАКАХ ПОЧТОВОЙ ОПЛАТЫ

А В

Было выпущено много специальных конвертов (с обычными и оригинальными марками), посвященных беспоса-

дочным полетам экипажей В.П. Чкалова и М.М. Громова через Северный полюс. Некоторые из них приводятся ниже.



ЧАСТЬ 1. 1922-1952



И А

40 ЛЕТ ПЕРЕЛЕТА
СССР-США



АНТ-25

URSS

NO25

6к

ПОЧТА СССР

СССР
40 ЛЕТ ПЕРВОГО ПЕРЕЛЕТА СССР-СЕВЕРНЫМ ПОЛНОС-США

40 ЛЕТ ПЕРВОГО ПЕРЕЛЕТА СССР-СЕВЕРНЫМ ПОЛНОС-США

А В И А



Куда

А В И А



Куда

Four horizontal lines for the recipient's address.

Index of enterprises and address of the sender.

Кому
А. Вейсман

Инде

Grid for the index of enterprises and address of the sender.

Индекс предприятий связи места назначения

СИГНЕЛКОВО
MUSK.OBL.



САМОЛЕТЫ АНТ И ТУ НА ЗНАКАХ ПОЧТОВОЙ ОПЛАТЫ

50 ЛЕТИЕ
 Десятилетия полета
 В. П. Чкалова, Г. Ф. Байдукова
 и А. В. Белякова по маршруту
 Москва — Северный полюс —
 Портленд (США)

МОСКВА ПОРТЛЕНД
 18-20-VI-1937

1937 1987
 ПОЧТА СССР 5к

Куда _____

Кому _____

50 ЛЕТИЕ БЕСПЛОСАДОЧНОГО ПЕРЕЛЕТА
 В. П. ЧКАЛОВА
 Г. Ф. БАЙДУКОВА
 И А. В. БЕЛЯКОВА
 ПО МАРШРУТУ
 МОСКВА —
 СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС —
 ПОРТЛЕНД (США)

50 ЛЕТИЕ
 Десятилетия полета
 В. П. Чкалова, Г. Ф. Байдукова
 и А. В. Белякова по маршруту
 Москва — Северный полюс —
 Портленд (США)

МОСКВА ПОРТЛЕНД
 18-20-VI-1937

1937 1987
 ПОЧТА СССР 5к

Куда _____

Кому _____

50 ЛЕТИЕ
 БЕСПЛОСАДОЧНОГО ПЕРЕЛЕТА
 В. П. ЧКАЛОВА
 Г. Ф. БАЙДУКОВА
 И А. В. БЕЛЯКОВА
 ПО МАРШРУТУ
 МОСКВА — СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС —
 ПОРТЛЕНД (США)



Пишите индекс предприятия связи места назначения



50-ЛЕТИЕ
ПОСАДКИ
ШЕЛКОВО-
МОСКОВСКОГО ОБЛА.

R N _____
STCHELKOVO
MUSK.OBL.



Par avion

RECOMMANDE



Полшите индекс предприятия связи места назначения



Кому _____
Индекс предприятия связи и адрес отправителя

Ко



Герой Советского Союза
Валерий Павлович
ЧКАЛОВ
1904—1988



Куда _____
Кому _____



Индекс предприятия связи места назначения

Индекс предприятия связи и адрес отправителя



Пишите индекс предприятия связи места назначения



Куда _____

Кому _____

Индex предприятия связи и адрес отправителя



Пишите индекс предприятия связи места назначения



Куда _____

Кому _____

Индex предприятия связи и адрес отправителя



1986

4к

ПОЧТА СССР

Куда _____

Кому _____

Индекс предприятия связи и адрес отправителя _____

50 ЛЕТИЕ

ВНЕОБЫЧНОЕ ПЕРВЫЕ

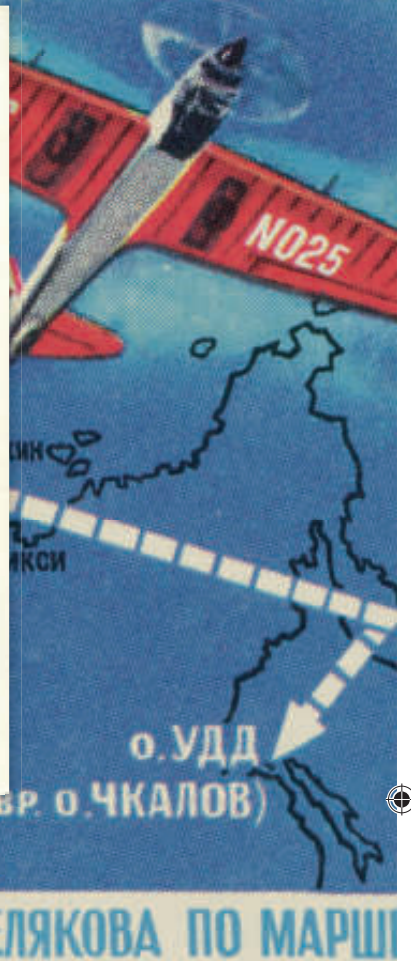
МОСКВА

о. УДД (совм. с ЧКАЛОВ)

МОСКВА - ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

В.П.ЧКАЛОВА, Г.Ф.БАЙДУКОВА И А.В.БЕЛЯКОВА ПО МАРШРУТУ

Коллекция: А. Шкворникова
Сейчас в музее МП (Почта) 1. 400 руб. И почтовый от. по 40 руб. в к.



1986

4к

ПОЧТА СССР

Куда _____

Кому _____

Индекс предприятия связи и адрес отправителя _____

50 ЛЕТИЕ

ВНЕОБЫЧНОЕ ПЕРВЫЕ

МОСКВА

о. УДД (совм. с ЧКАЛОВ)

МОСКВА - ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

В.П.ЧКАЛОВА, Г.Ф.БАЙДУКОВА И А.В.БЕЛЯКОВА ПО МАРШРУТУ

Коллекция: А. Шкворникова
Сейчас в музее МП (Почта) 1. 400 руб. И почтовый от. по 40 руб. в к.

1986

4к

ПОЧТА СССР

ПЕРВЫЙ ДЕНЬ

20-07 1986

Куда _____

Кому _____

Индекс предприятия связи и адрес отправителя _____

50 ЛЕТИЕ

ВНЕОБЫЧНОЕ ПЕРВЫЕ

МОСКВА

о. УДД (совм. с ЧКАЛОВ)

МОСКВА - ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

В.П.ЧКАЛОВА, Г.Ф.БАЙДУКОВА И А.В.БЕЛЯКОВА ПО МАРШРУТУ

ПЕРВЫЙ ДЕНЬ

20-07 1986

Куда _____

Кому _____

Индекс предприятия связи и адрес отправителя _____

50 ЛЕТИЕ

ВНЕОБЫЧНОЕ ПЕРВЫЕ

МОСКВА

о. УДД (совм. с ЧКАЛОВ)

МОСКВА - ДАЛЬНИЙ ВОСТОК

В.П.ЧКАЛОВА, Г.Ф.БАЙДУКОВА И А.В.БЕЛЯКОВА ПО МАРШРУТУ



САМОЛЕТЫ АНТ И ТУ НА ЗНАКАХ ПОЧТОВОЙ ОПЛАТЫ

300 РОССИЯ



18—20. VI. 1937 г. В. П. Чкалов, Г. Ф. Байдуков и А. В. Белоню
 впервые в мире совершили беспосадочный перелет
 по маршруту Москва — Северный полюс — Ванкувер (США).

Пашите индекс предприятия связи места назначения

300 РОССИЯ
 ЛЕТАТЕ-ИСПЫТАТЕЛЬ
 В.П.ЧКАЛОВ 1904-1938

РОССИЯ
 А

Куда _____

100 ЛЕТ
 СО ДНЯ
 РОЖДЕНИЯ
 В.П.ЧКАЛОВА

ПЕРВЫЙ ДЕНЬ - PREMIER JOUR
 МОСКВА ПОЧТАМТ
 23-01-2004

Кому _____

Индекс предприятия связи и адрес отправителя

От кого _____

Откуда _____

Индекс места назначения

100 лет со дня рождения В.П.Чкалова

Пашите индекс предприятия связи места назначения

РОССИЯ
 А

100 ЛЕТ
 СО ДНЯ
 РОЖДЕНИЯ
 В.П.ЧКАЛОВА

ПЕРВЫЙ ДЕНЬ - PREMIER JOUR
 МОСКВА ПОЧТАМТ
 23-01-2004

300 РОССИЯ
 ЛЕТАТЕ-ИСПЫТАТЕЛЬ
 В.П.ЧКАЛОВ 1904-1938

РОССИЯ
 А

Кому _____

Куда _____

100 ЛЕТ
 СО ДНЯ
 РОЖДЕНИЯ
 В.П.ЧКАЛОВА

ПЕРВЫЙ ДЕНЬ - PREMIER JOUR
 МОСКВА ПОЧТАМТ
 23-01-2004

Индекс предприятия связи и адрес отправителя



СО ДН
РОЖДЕ
В.П.Ч
ПЕРВЫ
МО



РОССИЯ
100
ЛЕТ СО ДНЯ
РОЖДЕНИЯ
М. М. ГРОМОВА
МОСКВА-ПОЧТАМТ
24-02-1999

Куда _____

Кому _____

Никак предприятия связи в адрес отправителя

От кого _____

Откуда _____

Почтовый индекс отправителя



с. Нижний Новгород

Почтовый индекс получателя



Кому _____

Куда _____

Почтовый индекс получателя





DB-A

1000F

RÉPUBLIQUE DU CONGO

1934. Héros de l'Union soviétique №4. Attribué pour le sauvetage de l'équipage et les passagers du paquebot «Chelyuskin».

STALINE
Les héros des années 30

S. Levanevsky
Pilote

2012

1000F

RÉPUBLIQUE DU CONGO

les faucons de Staline

V. Tchkalov

ANI-25

M 1.5:1