

Українські авіафілателістичні сторінки



Прагнення людини відірватися від землі, ширяти в небесах, поширити обрій відоме з давніх давен. Про це розповідають давні міфи, легенди. Та лише у ХХ-му столітті ця мрія була здійснена завдяки розвитку та досягненням авіації.

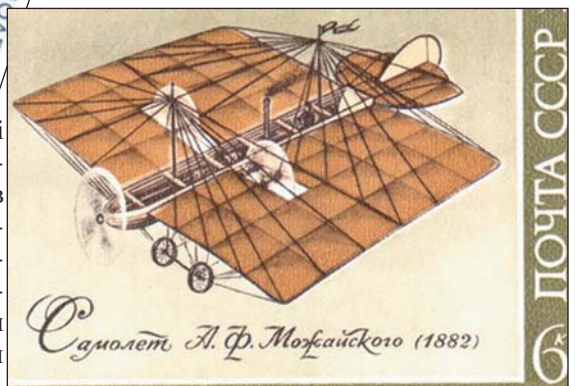
Філателія розповідає про творців, реалізаторів авіації, про події, зв'язок з нею на теренах України, за участю українців.

Якщо говорити про пов'язаних з Україною творців літальних апаратів, ентузіастів їх освоєння, то перше філателістичне свідчення стосується *О.Ф. Можайського* (1825 - 1890), який, народившись у Росії, від 1869 до 1876 року проживав у с. Вороновиці на Вінниччині у палаці свого брата, де проводив

розпочати до того досліди з літаючими зміями, неодноразово підіймався на них і в результаті у 1881 р. отримав

патент на свій літак — моноплан. У 1961 році Вінницьке міське товариство колекціонерів накладом 350 примірників випустило конверт із портретом винахідника з відповідними російськомовними надписами, який прикрашено 15 листопада того ж року клубним штемпелем. У 1963, 1975 роках Поштою СРСР випущено

поштові марки з портретом Можайського як "Создателя первого в мире самолета". Сам літальний апарат зображено на марці 1974 року, коли було випущено й конверт із портретом, який погашено



у Вінниці 21.03.1975 року ювілейним штемпелем до 150-річчя народження творця цього літака.

Про перебування О.Ф. Можайського на Вінниччині нагадують конверти 1975 року із зображенням будинку школи ім. О.Ф. Можайського у Вороновиці, який на конверті 1998 року іменується палацом О.Ф. Можайського.

На початку ХХ сторіччя прогрес у винахідництві аеропланів тісно пов'язаний з іменем *Ігоря Сікорського* (1889, Київ - 1972, Істок, шт. Коннектикут, США), який навчався в Київському політехнічному інституті (1908-1911), спроектував і побудував співсні гелікоптери і шість літаків-біпланів. У 1912-17 роках працював головним конструктором авіаційного відділу Російсько-Балтійського заводу, де під його керівництвом були побудовані перші у світі багатомоторні літаки "Руський витязь" (марка СРСР, 1974) та "Ілля Муромець" (марка СРСР, 1976). Не відчувши потреби свого таланту в Росії, а надто в Україні, у 1918 році через Фінляндію емігрував до Франції, а далі — до США, активно продовжував свою винахідницько-творчу діяльність як співвласник літакобудівної фірми. Пошта США віддала йому належне випуском марки з портретом.

Авіація розвивається, поступово переходить зі стану винахідництва до практичного використання, удосконалюючись шляхом широкого випробування літальних апаратів.

Одним із ентузіастів-випробувачів був *Левко Мацієвич* (1877-1910), якому, як висококваліфікованому творцеві кораблів за освітою, не чужою стала спеціальність авіабудівника, яку він почав освоювати, будучи свідком бурхливого розвитку авіації.

У 1910 році він за дорученням російського уряду виїжджає до Франції, передової того часу країни в розвитку авіації. Тоді у Франції працював інструктором в авіа-

школі *М.Н.Єфімов* (1881-1917), уродженець Смоленщини, який закінчив в Одесі залізничне технічне училище, після чого у Франції перекваліфікувався на пілота. Він допоміг Л.Мацієвичу освоїти техніку пілотажу, а в березні 1910 року здійснив в Одесі перший у Росії офіційний авіаполіт. Його портрет на конверті 1981 року.

В Одесі народився *С.І. Уточкін* (1874?, 1876? - 1916), який активно займався авіаспортом і в 1911 році здійснив перший політ Петербург-Москва (конв., 2001).

Л.Мацієвич поєднав діяльність творця підводних човнів зі спробами бойового використання авіації, створивши один із перших проектів гідроплану, запропонувавши проекти корабля-авіаносця на 25 літаків, включаючи їх підйом із палуби за допомогою катапульти і гальмування сітками при посадці. У вересні 1910 року після повернення із Франції він взяв участь у Першому всеросійському святі повітроплавання в Петербурзі. Під час польоту 24-го вересня (7 жовтня) його літак "Фарман-4" розпався, і він загинув. Парашутів тоді не було.

У 1901 р. *Л.Мацієвич* закінчив Харківський технічний інститут, у 1906-му — Миколаївську морську академію. Ще в Харкові він став одним із

активних членів української студентської громади, Революційної української партії, через що був висланий до Севастополя, де створює в Народному домі самодіяльний робітничий театр з українським репертуаром, організовує вечори пам'яті Т.Шевченка. Постійно перебував під жандармським наглядом. Серед 350 вінків на похороні Л. Мацієвича в Петер-



бурзі був і вінок від Української громади, а 31 жовтня 1910 р. на вечорі його пам'яті виступив *С. Петлюра*. В газеті "Рада" 1 жовтня цього ж року *О. Олесь* написав про нього, що "Він був наш по духу і по крові... Лев Макарович був наш, українець, наш спільник і навіки останеться окрасою і честю насамперед нашої забутої нації".

Пошта України вшанувала пам'ять про Л. Мацієвича випуском конвертів з його різними портретами 1997 та 2006 років (ювілейний штемпель 13.01.2007, Олександрівка, Кіровоградська обл.).



Нові можливості використання авіації продемонстрував на теренах України *П.М. Нестеров* (1887-1914), який з 1912 року був начальником 11-го корпусного загону 3-ї Київської роти. У 1913 році він підготував і очолив перший в історії авіації політ з посадками на незнайомих територіях (Київ-Остер-Ніжин-Київ). Вперше у світі 27.08.1913 року виконав "мертву петлю", а 08.09.1914 року в районі містечка Жовква на Львівщині вперше у повітряному бою здійснив таранний удар, при якому загинув. У 1965 році випущено марку з портретом П.М. Нестерова як "Основоположника вищого пілотажа", у 1977-му — листівку з портретом і оригінальною маркою (ювілейний штемпель до 90-річчя народження 27.02.1977, м. Горький). У нижньому Новгороді споруджено йому пам'ятник (конверт, 1991).



У 1951 році рішенням Верховної Ради УРСР місто Жовква, яке під цією назвою було відоме з XVII ст., переіменовано на місто Нестеров. 1-го вересня 1991 року у відповідь на звернення Львівської обласної Ради народних депутатів старовинному місту справедливо повернено попередню назву.

Авіація поступово стає загально-новизнаним, популярним, швидким засобом зв'язку, зокрема й засобом порятунку в надзвичайних ситуаціях. У 1935 році випущено серію марок, присвячену рятувальникам екіпажу затонулого в Чукотському морі в лютому 1934 року пароплава "Челюскін". Із крижини підбирали і вивозили членів екіпажу на літаку з 5 березня до 13 квітня 1934 року. Серед 9-ти рятувальників, зображених на

поштових марках, бачимо і портрет С.О. Леваневського, який працював у 30-тих роках начальником всеукраїнської школи Тсоавіахіму в Полтаві.

У рік виходу марки з портретом С.О. Леваневського відбувся *переліт Москва-Сан-Франциско через Північний полюс*, що засвідчив надрук червоного кольору на марці, як підтвердження його участі у цьому перельоті.

Авіаційним транспортом користуються дедалі ширше й частіше, доказом чого є конверт 1964 року, на якому дуже якісно Київським товариством колекціонерів зроблено надрук: "25 травня 1964 року. 40 років повітряних сполучень на Україні". Такий самий текст ювілейного штемпеля (Київ) з цією ж датою.



Союз українських філателістів Австрії випуском двох конвертів (пам'ятник св. Володимиру в Києві, собор св. Юра у Львові) і пам'ятковим штемпелем (Відень, 30.03.1968), нагадав, що перший поштовий лет Відень-Львів відбувся 1918 року. Українськими філателістами Австрії випущено два конверти з різними візерунками пам'яткових штемпелів до 70-річчя цієї події (Відень, 20.11.1988; 24.05.1989).

Українська пошта 1993 року (дві поштові марки, штемпель Першого дня — Бориспіль, 31.03.93) нагадала про 75-річчя першого міжнародного перельоту Відень-Краків-Львів-Київ. Цей ювілей відзначено листівками Першого дня з надписами українською, німецькою та англійською мовами, конвертом філателістів Львова, штемпелем Першого дня іншого зразка (Львів, 31.03.93), конвертом Співки українських філателістів Німеччини (штемпель — Мюнхен, 12. 11. 1993), конвертом Союзу українських філателістів Австрії (СУФА) ("Перший міжнародний поштовий політ Відень-Київ-Відень") який погашено пам'ятковим штемпелем пошти Відня (Відень-1150, 31.03.1993) і пам'ятковим штемпелем ООН (Відень-1400, 31.03.1993). Цього ж дня у Києві використовували штемпель "75 років авіапошти. 1918-1993. Київ-Відень". А 65-річчя цього



польоту відзначено пам'ятковим штемпелем 24.09.1983 року в м. Глен Спей, шт. Нью-Йорк, США.

11.06.1993. (Відень-1150) використано штемпель із зображенням у його візерунку Софійського собору під крилами літака і з текстом "Sonderflugpost. Wien-Kiev. OON Ukrfila 93". Цього ж дня на спеціально виготовленому конверті відбито штемпель із зображенням у його візерунку фасаду Маріїнського палацу і текстом: "Grussflugpost. UN-Postverwaltung. 1400. Wien. Vereinte Nationen".

Продовжив пам'ять про міжнародний переліт 1918 року конверт СУФА із композиційно відтвореним зображенням будівель Відня, Кракова, Львова і Києва, який погашено пам'ятковим штемпелем — Відень, 1150. 25-27.09.1998. Угорська пошта випуском марки 1974 року нагадала, що в 1918 році діяв авіарейс Будапешт-Відень-Краків-Львів.

У 1982 році в Польщі випущено поштовий блок, присвячений Міжнародним змаганням туристичних літаків 1932 і 1934 років, на яких перші місця зайняли польські пілоти. У схемі туристичного авіамаршруту фігурує і Львів. Відкриття авіалінії Варшава-Київ пошта Польщі відзначила пам'ятковим штемпелем (Варшава, 01.07.1968).

Відкриття авіалінії Київ-Нью-Йорк відзначено двомовним пам'ятковим штемпелем (Київ, 11.06.1991). Українська пошта 1997 року випустила конверт, присвячений Міжнародним авіалініям України.

У 30-х роках минулого століття випробування літаків, авіамоторів, пілотів продовжуються. Як зразок героїзму, жіночої незалежності свого часу дуже пропагували ім'я *Поліни Осипенко* (1907-1939), яка народилася в с. Новоспаське Нововасилівського району Запорізької області. Після закінчення військово-авіаційної школи служила командиром авіаланки в складі винищувальної авіації. Встановила 5 міжнародних авіаційних рекордів. Найвищим досягненням її, що знайшло відображення у філателії, була участь разом з *В. Гризодубовою* і *М. Расковою* в безпере-

садочному перельоті 24-25.09.1938 року з Москви до Далекого Сходу (район Комсомольська-на-Амурі), про що нагадали конверти з портретами героїнь 1978, 1988 (пам'яткові штемпелі — 24.08.1988, Комсомольськ-на-Амурі, Хабаровськ) років. Ім'ям П.Осипенко названо сквер в Оренбурзі (конв., 1962, 1974).



02.07.1938 року П. Осипенко з М. Расковою (1912-1943) здійснила переліт із Севастополя до Архангельська. Загинула в авіакатастрофі. С. Гризодубов (1884-1965), батько В.Гризодубової, у 1909-1912 роках побудував у Харкові 4 літаки з двигунами власної конструкції. На аероплані "Гризодубов-4" у 1912 році він здійснив кілька польотів. Біплан С.В. Гризодубова №2 (1910) зображено на поштовій марці 1974 року. Його портрет — на конверті 1984 року.

У квітні 1939 року у безпересадочному перельоті за маршрутом Москва-Гренландія-о.Міскоу (Канада) разом із *В.К. Коккінакі* взяв участь *М.Х. Гордієнко* (конв., 1989).

Відомий льотчик-випробувач і планерист *К.К. Арцеулов* (1891, Ялта — 1980, Москва; конв., 1991). Від 1916 року був начальником відділення підготовки льотчиків-винищувачів у Севастопольській школі авіації. Вперше в історії російської авіації виконав фігуру вищого пілотажу "штопор", вчитель *Валерія Чкалова*. Репресований 1933 року (звільнений 1937-го).

Поглиблення вивчення можливостей повітряного зв'язку, удосконалення літальних апаратів в Україні за участю українських вчених продовжувалося.

Дмитро Григорович (1883, Київ-1938, Росія) навчався в Київському політехнічному інституті. Упродовж свого творчого життя, переважно в Петербурзі, Москві, а також, будучи репресованим у зв'язку з "Шахтарською справою", в Бутирській тюрмі, він створив понад 70 оригінальних конструкцій літаків. Особливим попитом, зокрема в країнах Європи, в США, користувалися його проекти гідролітаків, один із яких (1914) зображено на поштовій марці 1974 року.

Значний вклад у розвиток авіації першої половини ХХ ст. вніс *Костянтин О. Калінін* (1887-1938), уродженець слобідського козацького міста Валуйки. Ще 1923 року, до закінчення Київського політех-



нічного інституту, він побудував на київському заводі літак власної конструкції К-1. У Харкові він створив одне з перших констук-



торських бюро авіаційної промисловості, був одним із організаторів і перших викладачів Харківського авіаційного інституту. За 10 років під його керівництвом було створено від К-1 до К-13. Наймасовіший в СРСР у довоєнні роки пасажирський літак К-5 зображено на поштовій марці 1978 року. Загинув як жертва репресій 30-их років. За звинуваченням у шпигунстві у 1938 році був арештований і 21-го квітня розстріляний (В.Сергійчук). УРЕ (1961) подає дату смерті 21.04.1940 року.

Видатний конструктор авіадвигунів, академік АН СРСР, Герой Соціалістичної Праці, Лауреат Ленінської, Державної премій, *Архип Люлька* (1908, с. Саварка, Богуславського району Київської області — 1984, Москва) після закінчення Київського політехнічного інституту (1931) працював у Харкові, де створив проект першого турбокомпресорного повітря-реактивного двигуна. Пізніше працював у Ленінграді, Москві. Створив понад 10 типів двигунів та їх модифікацій, які сприяли досягненню понад 20 світових авіаре-



Запоріжжя) після закінчення Харківського механіко-машинобудівного інституту (1935) займався конструюванням поршневих і, головним чином, турбореактивних і турбогвинтових двигунів, які піднімали в повітря літаки, в тому числі Ан-10А, "Україна", Ан-8, Ан-24. Академік, Герой Соціалістичної Праці, Лауреат Ленінської, Державної премій, — філателія поки що вшанувала його па-



кордів висоти, швидкості польоту. Після його смерті в Москві його ім'ям назване конструкторське бюро, в якому він працював з 1957 року, його іменем названа одна із площ столиці Росії. Його портрет — на поштових конвертах 1987 (СРСР) та 2007 (Україна) років.

Олександр Івченко (1903, м. Токмак, Запорізької області — 1968,



м'ятковим штемпелем (Запоріжжя, 23.11.2003) і випуском немаркованого конверта з портретом.

Найбільше філателістичного матеріалу присвячено літальним машинам *О.К. Антонова* (1906, с. Троїцьке Подільського повіту Московської губернії- 1982, Київ). З початку 30-х років минулого сто-



ліття він займається конструюванням планерів ("Красная звезда", 1930, марка 1982; А-9, 1948, марка 1983; А-15, 1960, марка 1983). У 1947 році, працюючи головним конструктором ОКБ в Новосибірську, створенням літака АН-2 започатковує величезну сім'ю АНів, популярних у всьому світі (на деяких філателістичних випусках — Ан, на інших — АН).

Вперше Ан-2 зображено на конверті 1969 року, пізніше на конвертах 1975, 1976, 1989 років. На купоні до марки України 1996 року із зображенням цього літака відзначено, що "Транспортний багатопільовий літак АН-2 — родоначальник великого сімейства АНів, створений у 1947 році. АН-2 — один з наймасовіших та найдовговічніших літаків у світі".

Творчий потенціал О.К.Антонова отримав оптимальні умови для реалізації з переїздом у 1952 році до Києва, де він очолив ОКБ, яке як Авіаційний науково-технічний комплекс (АНТК) ім. О.К.Антонова у 1996 році відзначило 50-річчя, що засвідчив конверт цього року із зображенням АН-2. Цього ж року була видана Поштою України серія марок із зображенням АНів, що відзначено було штемпелем Першого дня — "Літаки конструкції О.К.Антонова. Київ-1, 14.09.1996".

Вперше АН (це був АН-10) відтворено у філателії 1958 року на марці у зубцевому і беззубцевому варіантах. Українське управління цивільного повітряного флоту виготовило конверт із надписом "Перший пасажирський рейс на літаку АН-10 21.VII.1959". Цей же текст у візерунку пам'яткового штемпеля трьох різних кольорів із доповненням "Київ-Москва-Сімферополь-Київ". АН-10, крім цього, - на конвертах 1960, 1961, 1963 (два останні з однаковим малюнком), 1969 (АН-10А), 1976 років. Цей самий літак — на стандартній марці 1968 року (без зазначення назви). Літак АН-12 зображено на конвертах 1969, 1974 років, АН-14 — на конвертах 1962, 1969 років, АН-22 — на конвертах 1969, 1976 років і марці ("Антей") 1966 року, АН-24 — на конвертах 1962, 1963



(по 2), 1976 років, на марці 1976 року, АН-28 — на конверті 1989 і марці 1976 років, АН-32 — на конверті 1989 року. На поштових марках України знайшли відображення 1996 року АН-225 ("Мрія"), АН-124 ("Руслан"), 1997 р. — АН-74ТК-200, АН-38-100, у 1998 році — "Антонов-70", "Антонов-140".

Кільканадцять марок із зображенням АН-2 і АН-24 випущено в Афганістані, НДР, Угорщині, Монголії, Китаї, Румунії, на Кубі. Тільки в Болгарії видано поштову марку із зображенням АН-12.

Поштова марка СРСР 1963 року засвідчила, що у 1961 році на АН-10 здійснено трансконтинентальний переліт із Москви до Антарктиди (обсерваторія Мирний).

Портрет Генерального конструктора СРСР, Героя Соціалістич-

ної праці, академіка АН УРСР, АН СРСР, лауреата Державної премії УРСР, завідувача кафедри конструкторів літаків Харківського авіаційного інституту ім. М.Є.Жуковського бачимо на конверті з оригінальною маркою 1985 року (штемпель Першого дня — "80 лет со дня рождения О.К.Антонова. Киев, 07.02.1986"), на марках України 1996, 2006 (штемпель Першого дня — 07.02. 2006, Київ), на марці Росії 2006 року блоку з марками із зображеннями літаків АН-12, АН-31, АН-24, АН-74, АН-124.

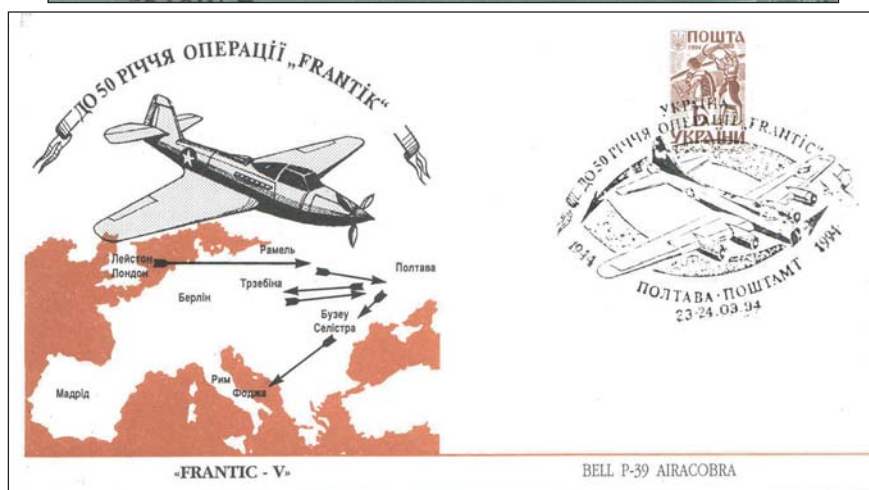
Талант геніального винахідника-конструктора в особі О.К.Антонова поєнувався з непересічним талантом живописця, не цурався він і поетичної творчості. Був людиною широкої ерудиції, шляхетних переконань, чуйним до людей, з критичними поглядами на багато чого, що відбувалося за тих часів, що й підтверджено його підписом під протестом з приводу арештів української інтелігенції у 70-их роках. Підтримуючи близьке знайомство між нашими сім'ями з 1962 року до його смерті, я духовно збагачувався, про що з приємністю виклав у своїх спогадах про нього (Укр. газета, 1997, № 3. Медицина і українське суспільство.— К.: 1998.—С. 422-428. О.К.Антонов — многогранность таланта.— К.: Аэрохобби, 2006;—; До 100-річчя від дня народження Генерального конструктора О.К.Антонова.—К.: 2008).

Одним із заходів і шляхів завоювання позаземного простору, етапом до освоєння космосу була стратонавтика. Серед трьох стратонавтів, які 30 січня 1934 року досягли висоти 22000 метрів над поверхнею Землі, були українці *О.Б. Васенко* (1899-1934) і *П.Ф. Федосієнко* (1898-1934). На жаль, у процесі під час повернення на Землю трапилася аварія, і вони загинули. Цього ж року випущено 3 поштові марки з їхніми портретами та портретом їхнього товариша *І.Д. Усискіна* (1910-1934) з повторенням серії (іншого кольору) в 1944 році. Пам'ять про них вшановано випуском конверта 1983 року, на оригінальній марці якого відтворено медаль із профі-

лями трьох стратонавтів. Ця ж медаль — на марках 1964 (зубцевий і беззубцевий варіанти), 1968 років з пам'ятником (скульптор О.Письменний), відкритим на їхню честь у Саранську 1963 року. Цей самий пам'ятник — на конверті 1983 р. Пам'ятник героям-стратонавтам споруджено в Донецьку (конв., 1985).

Свої бойові властивості авіація реалізувала під час Другої світової війни. Філателістичними випусками СРСР вшановано пам'ять про льотчиків-героїв Радянського Союзу, які народилися в Україні.

Із них портрет на марці 1966 року першого в СРСР двічі Героя *Г.П. Кравченка*, портрети на конвертах 80-их років *М.Г. Лескокоженка*, *М.О. Навроцького*, *Г.І. Тхора*, *Л.Л. Шестакова*. Здобули в Україні пілотну освіту Герої Радянського Союзу *М.Ф. Гастелло*, (марки 1942, 1944). *В.Д. Лавриненков*, двічі Герой, з 1977 року був заступником начальника Цивільної оборони УРСР, з 1984-го — військовим командантом Київського військового училища ПВО (конв., 1989). Брали участь у повітряно-військових операціях над Україною пілоти Герої Радянського Союзу *І.С. Полбін* (марка 1965), *О.І. Покришкін*, *М.І. Сімейко*, *О.І. Тимошенко*, *С.О. Худяков* (їх портрети на конвертах 80-их років; *О.І. Тимошенко* — 1969 року). “Пам'ятники радянським льотчикам” споруджено у Вінниці (конв., 1980), в Луцьку (листівка 1984). Під час Другої світової війни авіація західних союзників СРСР інтенсивно бомбардувала об'єкти в Німеччині та її сателітах (Румунії, Угорщині). Союзні бомбардувальники неспроможні були забезпечити себе паливом, щоб долетіти до об'єктів бомбардування і повернутися назад. Тому створено було тимчасові аеродроми в Полтаві, Миргороді, Пирятині, з яких було здійснено 1944 р. 7 операцій “Френтік”. Полтавське товариство колекціонерів до 50-річчя операції “Френтік” видало 8 конвертів, на семи з яких відтворено маршрути бомбардувальників з Полтавщини (штемп. Полтава, 23-24.09.1994).



Наукові досягнення, винахідництво, мистецтво конструкторів, розвиток техніки кінця XIX-го — XX сторіч сприяли створенню широкої світової мережі авіаційного зв'язку, включаючи Україну.

На поштовій марці СРСР 1949 року зображено схему авіалінії Союзу того часу. З міст України значаться тільки Київ, Харків,

Львів, Одеса, Сімферополь, Жданов, Чернівці. Приблизне уявлення про нинішню мережу авіаліній можна отримати на підставі перегляду численних конвертів і поштових листівок, на яких зображено будівлі аеропортів України.

Як бачимо, філателістичний матеріал досить широко віддзеркалює усі аспекти розвитку авіації в Україні — від початкових конструкторських спроб, перших випробувань до визнаних у світі досягнень авіапромисловості. Філателія на прикладі України також дає уявлення про можливості використання досягнень авіації у численних сферах існування людини і суспільства.

*Любомир Пиріг,
доктор мед. наук,
академік АМН України,
член-кореспондент НАН України,
зав. кафедри нефрології
Національної медичної академії
післядипломної освіти
ім. П.Л. Шупіка, м. Київ*

