
КОЛЛЕКЦИЯ ЗНАЧКОВ ИЗ ФОНДОВ НАЦИОНАЛЬНОГО МУЗЕЯ АРХЕОЛОГИИ И ИСТОРИИ МОЛДОВЫ

Ольга Щипакина

Фалеристика – это первоначально наука об орденах, медалях, знаках отличия. Название произошло от латинского слова *falerae*, которым именовались металлические украшения, служившие воинскими знаками отличия. Однако, современное значение термина «фалеристика» распространилось лишь на коллекционирование нагрудных значков и знаков, а также жетонов – сувенирных, юбилейных, памятных. Фалеристика молодой вид собирательства. В Советском Союзе массовое увлечение ею началось в середине XX века (Круглов 1983, 10). Собрать интересную коллекцию, полно отражающую тему, трудно. Как всякое серьезное дело, коллекционирование требует усердия, глубокого изучения темы, тщательного систематизирования материала. Надо располагать информацией о выпущенных значках интересующей темы. Информации фалеристам катастрофически не хватало. Фалеристика не опиралась на строгую общепринятую систему. В те годы не существовало ни международных, ни национальных каталогов значков. Строгого учета, систематизации, общегосударственной централизации выпуска значков ни в одной стране не было налажено (Круглов 1983, 40).

В СССР значки выпускались в сотнях тысяч экземпляров, их изготавливали более пятидесяти заводов и фабрик среди которых – Московский комбинат «Русский сувенир», Мытищинский завод опытных и сувенирных изделий, завод им. Гастелло в Минске. В 1969 г. на Смоленском авиационном заводе был создан цех по изготовлению значков и медалей. Там выпускались значки с изображением самолетов СССР, знаки, приуроченные к авиационным выставкам и конференциям (Ильинский 1977, 39).

Значки в советское время изготавливались из различных металлов – бронзы, меди, латуни, алюминия. Главное в значке – четко и ясно выраженная суть того события, которому

он посвящен. Это не календарь, лишь фиксирующий дату, это миниатюрное графическое полотно, каждый штрих которого несет и смысловую и художественную нагрузку. Чем проще и выразительнее рисунок, чем меньше на нем деталей, в которые надо вглядываться, чтобы осмыслить их назначение, чем меньше красок, тем быстрее и лучше воспринимается значок (Круглов 1983, 32).

Значки классифицируются по их назначению на:

Наградные – вручаемые за достижения в труде, военном деле, спорте и т.д.

Служебные – указывающие на принадлежность их владельца к тому или иному ведомству, организации, предприятию.

Академические – свидетельствующие об окончании высших и средних специальных учебных заведений.

Членские – удостоверяющие принадлежность к различным политическим, молодежным, спортивным и другим организациям.

Памятные – выпускаемые в ознаменование какого-либо события, в честь того или иного выдающегося деятеля.

Юбилейные – посвященные годовщинам политических праздников, юбилеям основания городов, предприятий.

Сувенирные – посвященные странам, городам, выставкам (Ильинский 1977, 8).

В музейном собрании хранится много знаков и значков, посвященных различной тематике. Коллекция эта постоянно пополняется за счет закупок, дара отдельных лиц.

В данной статье автором сделана попытка представить коллекцию авиа-значков, которая была закуплена у И. Пилата в 80-е годы XX века.

И. Пилат (1919-2006) был известен в МССР как краевед. Он был автором таких книг как:

«Исторические и памятные места Молдавии», «Молдавия туристическая», «Маршрутами боевой славы». В 1953 г. И. Пилат окончил исторический факультет КГПИ им. И. Крянгэ, остался работать там же, был доцентом кафедры водного спорта и туризма. Он являлся автором книги «Из истории еврейства Молдовы» (Хахам 2006).

Не претендуя на исчерпывающую полноту, попытаемся сделать краткий анализ коллекции, которая включает в себя более 200 значков по различным авиационным тематикам:

1. Сувенирные значки с изображением самолетов СССР.
2. Юбилейные значки, посвященные памятным датам и событиям в истории авиации СССР.
3. Сувенирные и памятные значки, с изображением аэровокзалов СССР.
4. Сувенирные и памятные значки, посвященные участию СССР в авиасалонах во Франции, Японии, Германии.

Один из разделов коллекции рассказывает о самолетах, которые были созданы в СССР авиаконструктором А. Туполевым в начале XX века. В то время одним из важных этапов развития советской гражданской авиации было становление цельнометаллического самолетостроения. Трудно переоценить роль А. Туполева в становлении советского металлического самолетостроения. В начале прошлого века весь мир строил самолеты из дерева. А. Туполев понимал, что деревянные самолеты доживают свой век. Будущее за металлом. И чем раньше свершится переход к металлическим конструкциям, тем лучше. И если сегодня пассажирский самолет строится на сотни пассажиров, то в те годы их число не превышало десяти. И получалось так не потому, что конструкторам пассажирских самолетов трудно было увеличивать их грузоподъемность, а потому что ее не хотели увеличивать. Тогда существовало такое мнение, что не следует строить пассажирский самолет более чем на 20 пассажиров, чтобы уменьшить число жертв при возможных авариях (Арлазоров 1975, 36). Первый советский цельнометаллический самолет был создан в 1924 г. и назывался он АНТ-2. Но еще в 1922 г. была создана специальная комиссия по цельнометаллическому

самолетостроению под руководством А. Туполева. Преимущества металла перед древесиной сомнения не вызывали. Но неизвестно было, как он будет себя вести в самолетных конструкциях. Начались широкие исследовательские работы. Впервые металл был частично применен в 1923 г. на спортивном самолете АНТ-1, а в 1924 г. был изготовлен первый советский цельнометаллический пассажирский самолет АНТ-2, совершивший 26 мая 1924 г. свой первый полет. Успех этих работ позволил авиаконструкторам принять задание правительства на проектирование самолетов получивших шифры АНТ-3 и АНТ-4. В июле 1925 г. прошли их заводские испытания. Недаром 1925 г. считается годом рождения советского самолетостроения (Бураков, Саукке 1967, 20). В последующие годы А. Туполев создал ряд цельнометаллических самолетов. В 1931 г. он построил пятимоторный АНТ-14 на тридцать шесть пассажиров по тем временам воспринимавшийся не меньшим, чем нынешние исполны аэробусы (Арлазоров 1975, 37).

В коллекции 13 значков с изображением самолетов, созданных А. Туполевым в те далекие годы. В данной статье мы опишем только два значка:

1. Значок с видом самолета АНТ-6. Значок представляет круг $d = 32$ мм с контурным изображением вершины земного шара. В центре символическое изображение летящего самолета, покрытого красной эмалью. По кругу, у самой кромки надпись печатными буквами: «Крупнейший в мире цельнометаллический моноплан АНТ-6-1930»¹.
2. Значок с видом самолета АНТ-14. Значок представляет круг $d = 32$ мм, все поле которого покрыто голубой эмалью. В центре изображен летящий самолет. По кругу в две строки надпись: «Первый советский сорокаместный пассажирский самолет АНТ-14 перевезено 40000 пассажиров»².

В послевоенные годы гражданская авиация СССР развивалась ускоренными темпами. Проводилась огромная работа по внедрению в эксплуатацию новых пассажирских самолетов. На воздушные линии стали выходить новые пассажирские многоместные самолеты.

¹ MNAIM, FB-15980-73.

² MNAIM, FB-15980-82

ты. Были приложены все усилия, чтобы самолетный парк гражданской авиации отвечал требованиям мирового технического прогресса. Перед советскими конструкторами была поставлена задача создавать такие самолеты, которые по своим летно-техническим данным значительно превосходили бы достигнутый уровень в капиталистических странах (Захаров 1967, 80). В это время СССР становится постоянным участником престижных авиационных салонов в Ганновере, Париже, Нагое. В 1965 г. на авиационной выставке в Париже впервые демонстрировалась модель советского сверхзвукового самолета ТУ-144, а также самый большой в мире транспортный самолет АН-22, созданный коллективом конструкторского бюро, возглавляемом О. Антоновым (Гражданская авиация 1967, 11).

Выход советского самолето- и вертолетостроения на международную арену отмечен значками участия в авиасалонах в Ганновере, Париже, Нагое. В коллекции 11 значков, посвященных международным авиасалонам. Рассмотрим наиболее яркие из них:

1. Значок прямоугольной формы размером 25×10 мм. В правой верхней части рельефное изображение самолета, слева – круг, на зеленом фоне которого надпись: АН-26. В правой нижней части надпись в две строки: «Нагоя Авиасалон»³.

2. Значок представляет собой круг $d = 18$ мм, поверхность которого покрыта темно-синей эмалью. Через все поле значка проходит красная лента с надписью «XXX PARIS 1973». Лента делит круг на две половины. В верхней половине изображение летящего самолета, в нижней половине у кромки значка изображение лавровой ветви и над ней текст «СССР АН-26»⁴.

3. Значок представляет собой круг $d = 40$ мм. В центре рельефное изображение взлетающего самолета. По кругу на синем фоне текст: «СССР. АН-30 Hannover-74» и изображение красной пятиконечной звезды⁵.

Во второй половине пятидесятих годов XX столетия более быстрыми темпами шло развитие международных воздушных линий Аэрофло-

та. Первой авиалинией, положившей начало международным воздушным связям СССР с другими странами, явилась линия Москва-Кенигсберг. Новый этап в развитии международных линий Аэрофлота начался в середине пятидесятих годов. В 1955 г. были заключены соглашения о воздушном сообщении с Австрией, Финляндией, а через год – соглашения с Норвегией, Швецией, Данией. В 1956 г. начались регулярные полеты как советских самолетов в Стокгольм, Копенгаген и Хельсинки, так и самолетов скандинавской авиакомпания «САС» и финской авиакомпания «Финер» в Москву. С конца пятидесятих годов Аэрофлот начал прокладывать свои линии в сторону Азии и Африки. В 1967 г. была открыта международная авиалиния из Москвы в Токио (Беседин 1967, 44). Пассажирские перевозки на международных линиях сосредоточились в Москве в отдельном аэропорту Шереметьево. В последующие годы были открыты международные аэропорты в Киеве и Куйбышеве. На магистральных трассах строились новые аэровокзалы, аэропорты оборудовались для круглосуточной работы. В 1961-1965 гг. были реконструированы или вновь построены в СССР 65 крупных аэропортов (Гражданская авиация 1967, 10). Этим событиям посвящены 17 значков коллекции разных по форме и размерам с изображением здания аэровокзала и с названием аэропорта. Три значка, которые отображают международные аэропорты в Киеве и в Куйбышеве, представим более подробно.

1. Значок прямоугольной формы размером 30×15 мм. Через все поле значка проходит рельефное изображение здания аэровокзала. На его фоне, в правой верхней части значка изображен стоящий самолет. По нижнему краю надпись «Бориспіль»⁶.

2. Значок неправильной прямоугольной формы размером 30×25 мм. В центре контурное изображение карты СССР, на которой красным кружком отмечено местонахождение города Киева. На фоне карты рельефное изображение взметнувшегося вверх самолета. В нижней части значка рельефное изображение здания аэровокзала. Текст вынесен на нижнюю кромку значка, покрытую синей эмалью «Аэропорт Борисполь»⁷.

³ MNAIM, FB-15980-52.

⁴ MNAIM, FB-15980-50.

⁵ MNAIM, FB-15980-63.

⁶ MNAIM, FB-15980-121.

⁷ MNAIM, FB-15980-122.

3. Значок прямоугольной формы размером 20×15 мм. Через все поле значка, в нижней части прослеживается рельефное изображение здания аэровокзала. В верхней части изображен летящий самолет, на фоне красного полукруга. На нижнюю и верхнюю кромку значка вынесен текст «Аэропорт Курумоч»⁸.

В многообразии значков по авиационной тематике, выделяются серии значков, одинаково оформленных, но посвященных различным событиям. Серии значков появляются в СССР со второй половины шестидесятых годов. Каждая серия была посвящена определенной авиационной теме и включала в себя не более 24 значков (Круглов 1983, 44). Музейная коллекция включает в себя несколько неполных серий.

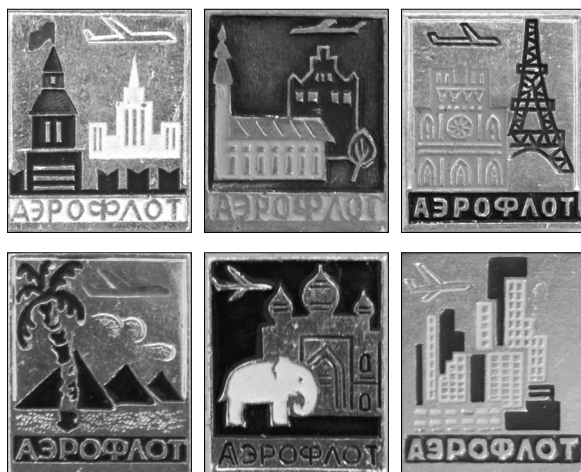
1. Самолеты СССР – серия представлена 13-ю значками прямоугольной формы размером 37×15 мм. Значки трехцветные с изображением самолета и указанием года взлета первого образца⁹.



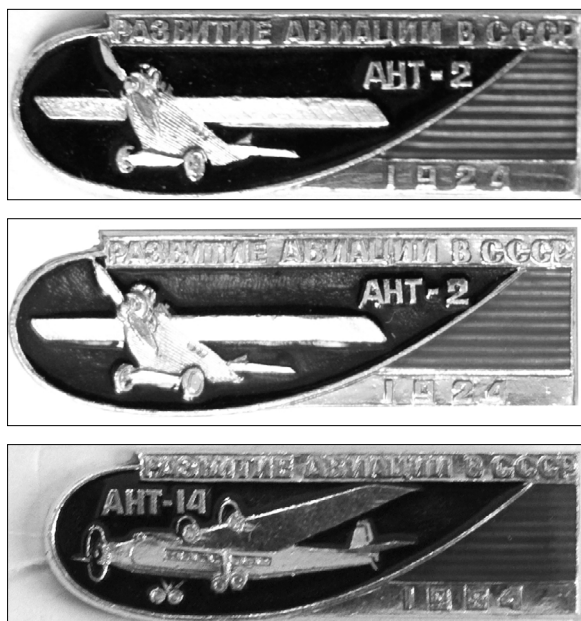
⁸ MNAIM, FB-15980-136.

⁹ MNAIM, FB-15980-70.

2. Аэрофлот на международных линиях – в коллекции представлено семь значков из этой серии. Значки прямоугольной формы размером 22×18 мм с изображением основных достопримечательностей страны и с надписью «Аэрофлот»¹⁰.



3. Развитие авиации в СССР – в коллекции только три значка из этой серии. Размеры 37×15 мм, трехцветные, с изображением самолета, указанием года взлета первого образца и типа самолета¹¹.



4. Самолеты Антонова (АН) – в коллекции представлено восемь значков из этой серии. Значки оригинальной формы, двухцветные с

¹⁰ MNAIM, FB-15980-150-155, 145.

¹¹ MNAIM, FB-15980-66, 67, 80.

изображением самолета, указанием года взлета первого образца и типа самолета¹².



¹² MNAIM, FB-15980-8, 14a-б, 18, 19, 40, 69, 78.

Значительное место в коллекции занимает ряд значков с изображением самолетов, созданных в конструкторском бюро под руководством О. Антонова. В середине XX столетия город Киев занял одно из ведущих мест в развитии конструкторской мысли в области самолетостроения. Коллектив, во главе которого стал О. Антонов (1906-1984), известный в мире авиаконструктор, академик АН СССР и АН УССР, лауреат Ленинской премии, Государственной премии СССР, Государственной премии УССР, создал большое семейство пассажирских самолетов, а также крылатых машин для военно-транспортной авиации. В те годы на Украине создавались самые большие и грузоподъемные самолеты в мире (Бойченко 1967, 171). В коллекции насчитывается 52 значка с изображением самолетов, созданных авиаконструктором О. Антоновым. Это значки, посвященные пассажирским самолетам – АН-2, АН-10, АН-24, а также военно-транспортным – АН-22, АН-26, АН-28, АН-30¹³.

В коллекции есть сувенирный значок Управления Гражданской авиации МССР. Значок оригинальной формы, размером 20×15 мм. На фоне государственного флага республики изображен летящий самолет, в нижней части значка – эмблема Аэрофлота¹⁴.



Музейная коллекция представляет собой уникальное свидетельство развития советской авиации в XX столетии. Некоторые значки достигают уровня произведений искусства, являясь, по сути художественной миниатюрой. СССР прекратил свое существование, прекращен и выпуск советских значков. В настоящее время у коллекционеров возрос интерес ко всему, что связано с историей СССР. Музейная коллекция познавательна и очень весома, каждый значок в ней несет смысловую нагрузку, имеет определенное назначение. Уже сейчас коллекция может служить прекрасным фоном на выставках, отражающих советскую эпоху.

¹³ MNAIM, FB-15980-1-52.

¹⁴ MNAIM, FB-15980-169.

Библиография

- Арлазоров 1975:** М. Арлазоров, Конструкторы (Москва 1975).
Беседин 1967: А. Беседин, На международных линиях. В сб.: Ордена Ленина Гражданская авиация (Москва 1967).
Бойченко 1967: В.Бойченко, Героический путь киевских авиаторов. В сб. Ордена Ленина Гражданская авиация (Москва 1967).
Бураков, Саукке 1967: Н. Бураков, М. Саукке, Цельнометаллические самолеты. Гражданская авиация 8, 1967.
Гражданская авиация 1967а: Гражданская авиация 10, 1967.
Гражданская авиация 1967б: Гражданская авиация 11, 1967.
Захаров 1967: Н. Захаров, Наука на службе гражданской авиации. В сб.: Ордена Ленина Гражданская авиация (Москва 1967).
Ильинский 1977: В. Ильинский, Значки и их коллекционирование (Москва 1977).
Круглов 1983: Г. Круглов, Что такое фалеристика (Минск 1983).
Хахам 2006: Д. Хахам, Ушел Израэль Пилат. Еврейское местечко 28, 2006.

Colecția de insigne din fondurile Muzeului Național de Arheologie și Istorie a Moldovei

Rezumat

Muzeul Național de Arheologie și Istorie a Moldovei dispune de o colecție de insigne dedicate dezvoltării aviației civile din URSS, deschiderii liniilor aeriene și producerii noilor avioane. Aceste insigne, numărul cărora este mai mare de 200, au fost achiziționate de la colecționari în anii '80 ai secolului trecut. Valoarea colecției se află în creștere permanentă, datorită interesului major al colecționarilor față de documente și materiale care reflectă perioada sovietică. Colecția muzeului reprezintă o dovadă unică a istoriei dezvoltării aviației sovietice, exprimată prin micile bucăți de metal, lucrat artistic.

Collection of badges from the National Museum of Archaeology and History of Moldova

Abstract

The National Museum of Archaeology and History of Moldova owns the collection of badges dedicated to the development of civil aviation in the USSR, opening of airlines, and production of new aircrafts. These badges, whose number exceeds 200, were purchased from collectors in 1980^s. The value of collection is constantly growing due to the great interest of collectors to documents and materials which reflect the Soviet period. The museum collection is a unique evidence of the history of Soviet aviation development expressed by small pieces of metal.

11.04.2011

Ольга Щипакина, Национальный музей археологии и истории Молдовы, ул. 31 Августа 1989, 121А, МД-2012, Кишинэу, Республика Молдова