

philatelica.ro

editor-fondator: DAN N. DOBRESCU

redactor șef: LÁSZLÓ KÁLLAI

Anul III. nr. 2 - martie-aprilie 2011

Computer stamps catalog

coperta 4 ✓

**Primul om în cosmos:
Iuri A. Gagarin**

pagina 4-13 ✓

50 de ani de cosmonautică pilotată

pagina 1 ✓



Ultimul transport, al 16-lea, de poștă cosmică efectuat la bordul stației orbitale Saliut 6. Primul oficiu poștal cosmic a fost inaugurat la 26 ianuarie 1978, la bordul stației Saliut 6. Obliterări: ЗВЕЗДНЫЙ ГОРОДОК (ORĂȘELUL STELAR) 12.04.1981, obliterări de bord.

Autografe: L. I. Popov și D. Prunariu.
(colecția Dumitru - Dorin Prunariu)

**O istorie a navei
spațiale la... Mach 25**

pagina 14-21 ✓

**Cărți poștale -
buletine de...**

pagina 28-36 ✓

**Essais pour la fabrication
d'enveloppes UPU**

pagina 38-41 ✓

**Galeria celebrităților
botoșănene (IV)**

pagina 42-43 ✓

**Maria Bieșu - un simbol
al muzicii de operă**

pagina 44-45 ✓

DREPT LA REPLICĂ

Zilele trecute am luat cunoștință, întâmplător, despre conținutul articolului „Scurtul drum de la filateliea *penală* la filatelismul penal”, publicat la rubrica „inEDITORIAL” al nr. 5(10) - septembrie-octombrie 2010, coperta 1 și continuare în pagina 1.

Ascunderea autorului prin lipsa semnăturii nu este întâmplătoare, sperând că prin acest tertip fie să scape de răspunderea personală, fie să transleze această răspundere în sarcina editorului sau a revistei. Chiar dacă articolul nu este semnat de autor, el este însoțit de fotografia redactorului-șef László Kállai, care se identifică prin aceasta cu „opera”.

continuare în pagina 22

THE RIGHT TO REPLY

A few days ago I found out, by accident, about the article „The short way from the awkward philately to criminal philatelist”, published at the „inEDITORIAL” of no. 5(10) - September-October 2010, first cover and page 1.

The author's hiding due to the lack of signature is not incidental, hoping that through this trick either he removes all personal responsibility, or he transferred this responsibility to the publisher or the magazine. Even if the paper is not signed by the author it is accompanied by chief editor's photo, László Kállai, who recognizes in this way his „creation”.

continued on page 22

cartea de pe copertă

Documente - volum III

Lucrarea privind colecția de documente - volumul III, realizată sub îngrijirea domnului ing. Emanoil Alexandru SĂVOIU, apărută la editura SITECH din Craiova, 2011, 256 pagini, reunește următoarele documente: comanda guvernului român pentru fabricarea timbrelor poștale la Paris (1875-1876), contractarea cu gravorul Stern a mărcilor fiscale și demersurile privind procurarea materialelor necesare pentru imprimarea timbrelor în țară, documente din anul 1876 privind comenzile pentru achiziționarea de hârtie utilizată pentru fabricarea timbrelor în țară. Aceste documente au fost identificate în arhiva diplomatică a Ministerului de Externe al României (vol. 108, fond Franța) și privesc fabricarea timbrelor poștale, fiscale și a hârtiilor de valoare la Paris în secolul al XIX-lea.



lul al XIX-lea.

Documentele publicate pun în evidență existența, în anul 1876, a

unui tiraj suplimentar pentru valorile de 1 ½ Bani, 10 Bani și 25 Bani, ceea ce impune cuvenita rectificare atât în cataloagele naționale, cât și în cele internaționale. De asemenea, documentele publicate relevă existența *proiectului Stern*, destinat realizării de întreguri poștale românești.

O prefață amplă bilingvă (română-engleză), semnată de distinsul filatelist craiovean ing. Andrei Potcoavă și dedicată subiectului, întregeste această lucrare. Un indice de nume completează lucrarea în mod inspirat.

Apreciez efortul autorului, urmare a cercetărilor efectuate în arhiva diplomatică a Ministerului de Externe al României, și așteptăm cu mare interes cel de al patrulea volum de documente. Cei interesați de această lucrare îl pot contacta pe autor la e-mail: manu_rod2307@yahoo.com

Bancă de articole

Ing. Mircea Pătrășcoiu, președinte al Comisiei de literatură filatelică din cadrul FFR, ne propune o nouă lucrare bibliografică privind banca de articole a revistei philatelica.ro aferentă primilor doi ani de la apariție.

Lucrarea reprezintă un ghid util filateliștilor care doresc să apro-

fundeze publicistica filatelică românească.

Autorul remarcă prezența în paginile revistei philatelica.ro a unor publiciști din șapte țări aflați pe trei continente.

Pentru munca depusă și perseverența care însoțește demersul său, îl felicităm pe autor (contact: tel. 0726 563 621).



Cercetășia în filatelia argentiniană

Publicată în anul 2011 sub egida FAEF, în limba spaniolă, semnată de Ricardo O. Fernandez și Christian G. Perez, lucrarea este structurată pe mărci poștale, carnete, oblitterări ocazionale, francaturi mecanice.

Lucrarea se încheie cu un scurt istoric al cercetășiei din Argentina, precum și a modului în care a fost evocată activi-

tatea acesteia în filatelia argentiniană.

Realizată în condiții grafice foarte bune, susținută de un larg spațiu dedicat reclamei filatelice, lucrarea se constituie ca un îndreptar pentru tematici. Cei interesați se pot adresa președintelui FAEF - Dr. Eliseo Ruben Otero (e-mail: defro@arnet.com.ar).



Philatelica

<http://philatelica.ro>

Considerații personale la aniversarea a 50 de ani de cosmonautică pilotată

Cosmonaut dr. ing. Dumitru-Dorin PRUNARIU

La 50 de ani de eră cosmică pilotată este necesar și binevenit să ne amintim de pământeanul care a inaugurat această eră și prin ce anume a marcat el viața unora la căror destin - după mulți ani - i-a dus spre aceleași înalțuri cosmice.

Iuri Gagarin a fost un om de excepție, transformat pe vecie în simbolul cosmic al întregii planete Pământ. Cu el începe era cosmonauticii pilotate. Gagarin este cel care a marcat istoria omenirii, fiind primul om care s-a desprins din leagănul pământean, depășind atmosfera terestră pentru 108 minute, minute care au schimbat radical paradigma relației omului cu Universul.

Aveam opt ani și jumătate atunci când Iuri Gagarin a zburat în cosmos.

Nu voi uita niciodată dimineața aceea de miercuri, 12 aprilie 1961, nici impactul pe care l-a avut asupra sufletului meu de copil vocea gravă a comentatorului de radio care anunța că primul pământean a fost lansat în cosmos. Locuiam la parterul unui bloc din Brașov. Tata era la serviciu, eu și sora mea eram surprinși de atenția cu care mama asculta radioul, molipsindu-ne și noi de solemnitatea momentului. Un fior ne străbătea pe toți, făcându-ne să conștientizăm că suntem martorii unui eveniment de o deosebită importanță. Mama ne-a luat de mâini și am ieșit. Nu ne-am mirat atunci când am văzut că toți ceilalți locatari erau în scara blocului cu ușile apartamentelor deschise ca să poată auzi știrile de la radio. Stăteam emoționat lângă fusta mamei și ascultam comentariile pline de uimire ale vecinilor. Ochii mei căutau cerul și încercam să deslușesc înțelesul acelei întâmplări. Știam că acolo unde a zburat Gagarin este foarte sus, că acolo nu mai este aer, că viteza rachetei lui este mult mai mare decât a avioanelor care treceau pe deasupra orașului, nimic mai mult. Puzderie de întrebări îmi străbăteau mintea și așteptam sosirea tatei ca să-l supun tirului meu, conștient fiind că atunci nu mar fi auzit nimeni... Priveam tăcut la toți oamenii aceia transfigurați de atingerea imposibilului, până mai ieri.

Timpul se dilatase, emoțiile creșteau. Apoi a sosit vestea mult așteptată, aceea că Iuri Gagarin s-a întors din cosmos în siguranță pe Pământ. Este greu de descris momentul acela! Toți își atribuiau succesul, nu era doar victoria lui Iuri Gagarin, era victoria fiecăruia, era victoria Omului. După gravitatea anunțului de la radio, după atitudinea și comentariile vecinilor am înțeles că evenimentul era într-adevar foarte important, istoric.

Nimeni nu gândea atunci că după 20 de ani, o lună și două zile de la zborul lui Iuri Gagarin eu voi deveni „Gagarinul” României. Mi-e greu să spun dacă



Personal reflections on the 50th anniversary of human spaceflights

After 50 years of manned cosmic flights is necessary and welcomed to remember the man that inaugurated this era and by what means he changed the life of some people whose destiny - after many years - led them to the same cosmic heights. Yuri Gagarin was an exceptional man, forever transformed in the cosmic symbol of the entire planet Earth. With

him begins the manned cosmonautics era. Gagarin is the one who marked the history of mankind, as the first man who broke away from earthly cradle, beyond Earth's atmosphere for 108 minutes, minutes that changed the paradigm of man's relationship with the Universe.

I was eight and a half years old when Yuri Gagarin carried out his spaceflight.

I'll never forget the morning of Wednesday, April 12, 1961 and the impact on my child's soul of that serious speaker's voice announcing at radio that the first earthling was launched into space. We lived on the ground floor of a block in Brașov. My father was at work, me and my sister were surprised by how closely our mother listened to the radio, getting caught in the solemnity of the moment. A shudder passed through us all, making us realize that we are witnessing an event of great importance. Mom took our hands and went out. We were not surprised when we saw that all other tenants in the building had opened their apartment doors so they can hear the radio news. We were staying near our mother's skirt and listening to the neighbors' comments full of wonder. My eyes searched the sky and tried to make out the meaning of those events. I knew that Gagarin flew very high above, that there is no air, the rocket's speed is much higher than that of the aircrafts passing over the city and nothing more. Myriad of questions went through my mind and waited for the arrival of my father to subject him to my storm of questions, aware that nobody would hear me for now... I looked quietly at all those people transfigured by achieving of the impossible, until yesterday.

The time dilated, the excitement grew. Then came the long-awaited news that Yuri Gagarin was safely back on Earth from Space. It is hard to describe that moment! All attributed their success, it was not only the victory of Yuri Gagarin, but was a victory of each, was the victory of Man. After the seriousness of the radio announcement and the attitude and comments of neighbors, I understood that the event indeed

a fost pură întâmplare sau destin. De mic m-am simțit atras și uimit de zbor. Când am început să construiesc aeromodele, și mai târziu rachetomodele, legătura mea cu zborul s-a consolidat puternic. Direcția de acțiune a fost însă aviația și nu cosmosul, pentru că - în cazul României - spațiul de deasupra atmosferei terestre părea mult prea îndepărtat și greu de atins.



Simțeam că alături de aeromodelele mele vreau să mă înalț și eu în aer. Noaptea visam că dacă dau mai tare din mâini mă pot ridica în văzduh ca păsările și pot zbura peste văile munților care mărginesc orașul meu natal. Și uite așa, pasiunea din tinerețe s-a transformat în profesie, absolvind în final Facultatea de Inginerie Aerospațială a Politehnicii bucureștene și zburând în același timp ca sportiv la aeroclub. Poate că viteza imprimată de avioane m-a făcut să rezolv cât mai repede posibil multe capitole din viața mea. La 22 de ani eram însoțit cu Crina, colegă de aviație desigur, la 23 de ani ai mei s-a născut Cătălin, primul nostru copil care, nenăscut încă, a simțit fiorii zborului sportiv împreună cu mama sa, ca mai apoi el însuși să devină aviator. La 25 de ani ai mei s-a născut Daniel, al doilea fiu al nostru, iar eu făcusem deja armata și optasem pentru o posibilă carieră cosmică.

Când Daniel împlinea trei luni, eu deveneam ofițer de carieră, desigur de aviație, iar la o săptămână după aceea eram îmbarcat cu întreaga familie în avionul care ne-a dus în Orașelul Stelar de lângă Moscova pentru a începe pregătirea de viitor cosmonaut, alături de candidați din cinci țări.

Curând am aflat că sunt cel mai tânăr candidat cosmonaut din orașel.

Cea mai puternică amprentă pe care am simțit-o imediat ce am ajuns în orașelul cosmonauților a fost cea a lui Iuri Gagarin. Deși trecuseră doar 17 ani de la zborul lui istoric, el dispăruse deja dintre cei vii de 10 ani. Centrul de pregătire al cosmonauților din Orașelul Stelar se numește „Iuri Gagarin”. De cum depășești liziera de conifere după intrarea în orașel te întâmpină pe partea stânga, măreață, statuia omului Gagarin. La sosirea în orașel ne-a întâmpinat și condus cosmonautul, încă de pe atunci legendă, Aleksei Leonov, comandantul din acea perioadă al detașamentului de cosmonauți, fost coleg de pregătire și prieten bun cu Iuri Gagarin. Dacă mergi la Muzeul Cosmonauticii din orașel, cu cea mai mare emoție și căldură ghida îți vorbește despre Iuri Gagarin. Primul eveniment semnificativ la care am participat la numai o săptămână de la venirea în Orașelul Stelar a fost comemorarea a 10 ani de la dispariția tragică a lui Iuri Gagarin.

was very important, a historical one.

Nobody thought then that after 20 years, one month and two days after Yuri Gagarin's flight I will become the „Gagarin” of Romania. It's hard to say whether it was pure chance or fate. As a child I felt drawn and amazed by the flight. When I started to build aircraft models, and later rocket models, my connection with flight was strongly reinforced. However, my line of action was the aviation and not the cosmos, because - for Romania - the space above the earth's atmosphere seemed too remote and difficult to achieve. I felt that next my aircraft model, I was longing to get high in the air. At night I dreamed that if I flap my hands I can fly up in the air like birds and over the mountain's valleys bordering my hometown. And so, my youthful passion turned into profession, finally graduating in Aerospace Engineering at the Politehnica University of Bucharest and flying in the same time as a sportsman at the air-club. Maybe the impelled aircraft speed made me to achieve, as soon as possible, many chapters of my life. At age 22 I was married to Crina - aviation fellow of course - and at my 23 years Cătălin was born, our first child, whom - before he was born - felt the thrill of sportive flight with his mother, and later himself to become aviator. At my 25 years Daniel was born - our second son - and I had already finished my military stage and was making a choice for a possible space career.

When Daniel was three months old, I was becoming a career officer, in aviation of-course, and a week after that I boarded with the whole family the plane what took us to Star City, near Moscow, to begin training for the future cosmonaut, along with candidates from five other countries.

I soon learned that I am the youngest astronaut candidate in town.

The strongest imprint that I felt as soon as I arrived in Star City was that related to Yuri Gagarin. Although only 17 years had passed from his historical flight, he was already long gone from among the living for 10 years. The Training Cosmonauts Center in Star City is called „Yuri Gagarin”. As soon as you overcome the edge of conifers after the entry into town, on the left side facing you, the great statue of Gagarin welcomes you. On arrival in the town welcomed and led us the cosmonaut - even then a legend - Alexei Leonov, the commander of the detachment of cosmonauts at that time, a former colleague of training and a good friend of Yuri Gagarin. If you go to the Cosmonautics Museum in town, the lady guide tells you about Yuri Gagarin with the greatest emotion and warmth. The first significant event that I attended just a week after my arrival in Star City was the ten year commemoration of Yuri Gagarin's tragic death.

We, the youth who came to train for space flights in the second *Interkosmos* group, had the chance to know Yuri Gagarin not only from books but also through his former generation and training mates, who then were already about 45 years old. The memories were still alive, although all stories ▶▶▶

Noi, cei tineri, veniți la pregătire pentru a zbura în cosmos în a doua grupă *Interkosmos*, am avut șansa să-l cunoaștem pe Iuri Gagarin nu doar din cărți, ci și prin intermediul foștilor lui colegi de generație și pregătire, care atunci aveau în jur de 45 de ani. Amintirile erau încă vii, deși toate povestirile începeau cu: „a fost odată”.

Total cândva „a fost odată”...

Aniversăm acum, în 2011, 50 de ani de la istoricul zbor în cosmos al lui Iuri Gagarin. De la zborul meu cosmic se împlinesc deja 30 de ani. Între timp am fost șeful Aviației Civile Române, am fost președintele Agenției Spațiale Române, am fost ambasadorul României în Federația Rusă, am primit și a doua stea de general de aviație, am trecut în rezervă, nerenunțând însă la activitatea cosmică. Din 2010 sunt Președintele *Comitetului Organizației Națiunilor Unite pentru Explorarea Pașnică a Spațiului Extraatmosferic*. De 26 de ani sunt membru al singurei asociații profesionale, neguvernamentale și educaționale a cosmonauților și astronautilor din întreaga lume, *Asociația Exploratorilor Spațiului Cosmic*, fiind unul din fondatorii ei, iar de câteva luni am fost ales președintele filialei europene a acesteia.

Am deja trei nepoți. În familia mea zborul are o altă dimensiune, un alt înțeles.

Acum 30 de ani, fii mei, Cătălin și Daniel, povesteau la grădinița la care îi înscrisesem în București, după revenirea mea din zborul cosmic, faptul că tata este cosmonaut, și nu înțelegeau de ce nu mai sunt copii cu tați cosmonauți așa cum erau la grădinița unde merseseră în orașul de lângă Moscova. La fel de firesc, nepotul meu Andrei, la trei ani și jumătate, spune fără să clipească - oricui - că „are numai avioane în cap” și povestește ca pe cel mai banal lucru faptul că tata este pilot, bunicul este cosmonaut iar bunica este ambasador în Armenia.

Arina, sora mai mare a lui Andrei, a zburat cu planorul în brațele tatălui ei când avea numai doi ani și jumătate. I-a plăcut. Andrei a zburat la trei ani cu elicopterul în brațele mele. Poate că și Anei, verișoara lor, îi va plăcea să zboare. Acum este încă prea mică.

Andrei, Arina, Ana, nepoții noștri, vor învăța la școală despre Iuri Gagarin ca despre un deschizător de drumuri cosmice, ca despre un simbol al întregii planete Pământ. Probabil la fel vor învăța și despre bunicul lor, raportat însă la scara țării lor natale.

Pentru generația nepoților mei și pentru toate cele care vor urma este important să nu uite istoria, pentru că doar neuitând istoria și privind spre viitor vor putea construi ceva trainic și sigur, vor putea să scrie la rândul lor istorie.

Vor trece multe generații, zborul cosmic va căpăta alte valențe, dar pe Iuri Gagarin, omul acela frumos la suflet și la chip, nu-l vom uita niciodată. Deși în cei 50 de ani de la zborul lui am mai zburat în cosmos 500 de pământeni, el va fi mereu un *punct zero*, un reper, pentru împlinirile viitoare ale Omului. Gagarin nu a dispărut dintre noi, ci doar s-a înveșnicit în istorie pentru a aminti omenirii că limitele pot fi depășite, că viitorul își are începutul în trecut.

began with „once upon a time”.

Everything took place „once upon a time”...

Now, in 2011, we celebrate the 50th anniversary of Yuri Gagarin's historical flight in space. From my cosmic flight there are already 30 years. In the meanwhile I was the head of Romanian Civil Aviation, the President of the Romanian Space Agency, the Romanian ambassador in the Russian Federation, I also received the second star of general in aviation and I am now retired, but without leaving the cosmic activity. Since 2010 I am the President of the *United Nations Committee for the Peaceful Exploration of Outer Space*. For 26 years, I have been a member of the only professional, non-governmental educational organization for the world's cosmonauts and astronauts, the *Association of Space Explorers*, being one of its founders, and a few months ago I was elected the President of its European branch.

I already have three grandchildren. In my family the flight has another dimension, a different meaning.

30 years ago, after my return from the space flight, my sons - Cătălin and Daniel - told to their mates at the kindergarten entry in Bucharest that their father is cosmonaut, and they did not understand why there are no other children with cosmonaut fathers how they were in the kindergarten of the small town near Moscow. So naturally, my nephew Andrew, three and a half years old, says without blinking - to anyone - that he „has only planes in his head” and says as the most common thing that „my father is a pilot, the grandfather is a cosmonaut and the grandmother is an ambassador in Armenia”.

Arina, Andrew's older sister, flew the glider into the arms of her father when she was two and a half. She liked it. At the age of three Andrew flew in my arms by helicopter. Perhaps Anne, their cousin, would like to fly. But now she is still too small.

Andrew, Arina, Ana, our grandchildren will learn in school about Yuri Gagarin as a pioneer of cosmic roads, as a symbol of the entire planet Earth. Probably in the same manner they will also learn about their grandfather, but reported at the scale of their home country.

For my grandchildren's generation and all those who will follow it is important to not forget the history, because just by remembering history and looking to the future they will be able to build something sustainable and reliable, they will be able to make history at their turn.

Many generations will pass, the space flight will take on other meanings, but Yuri Gagarin, that beautiful man at heart and face, will never be forgotten. Although during the 50 years since his flight, into space flown 500 earthlings, he will always be a *zero point*, a benchmark for the future achievements of Man. Gagarin has not left us, but merely immortalized his name forever in the history to remind the mankind that the limits can be overcome, that the future has its beginning in the past.

Primul om în cosmos: Iuri A. Gagarin

ing. Aurel DIACONU

De la apariția sa pe Pământ, cerul - ziua, dar mai ales noaptea - l-a fascinat pe om. Noaptea înstelate l-au dus cu gândul la întrebările: *ce este acolo?, cum se poate ajunge acolo?, cine va ajunge acolo?, este cineva acolo?* - întrebări la care, între timp, s-a răspuns doar parțial.

Odată cu lansarea satelitelui Sputnik - 1 (1957), întrebările s-au schimbat un pic și au devenit: *cine va fi primul om care va zbura în cosmos?, va fi posibil acest lucru? și - dacă da - când se va întâmpla?* (zborul în cosmos începuse să devină o certitudine).

Dar omul care avea să fie primul cosmonaut al Terei se antrena deja, împreună cu alți 19 candidați, în bazele secrete al URSS; acest om era **Iuri Alekseevici Gagarin**.

Iuri Gagarin s-a născut în satul Klușino, aproape de Gjatsk (în prezent în regiunea Smolensk, Rusia Mi #1226), la 9 martie 1934. În 1968, satul a fost redenumit **Gagarin** în onoarea sa (Fig. 1 - casa în care s-a născut întâiul cosmonaut). Părinții lui, Alexei Ivanovici Gagarin și Anna Timofeevna Gagarina, au lucrat

la o fermă agricolă colectivă (URSS Mi #2473, #2897, #3872, #4464, #5056, #6185; Rusia #1536). Mamei sale îi plăcea să citească, iar tatăl său era un dulgher iscusit. Iuri a fost cel de-al treilea din cei patru copii, iar sora lui mai în vârstă se ocupa de el în timp ce părinții lui erau la lucru.

După ce a terminat școala elementară și a făcut ucenicia în meseria de turnător metalurgist, Gagarin a fost ales pentru continuarea studiilor la un liceu tehnic din Saratov. În timpul acestor studii s-a înscris în aeroclubul din localitate, învățând să piloteze aeronave ușoare și să facă salturi cu parașuta - *hobby* care i-a ocupat din ce în ce mai mult timp. În 1955, după terminarea școlii tehnice, și-a început formarea ca pilot militar la școala de piloți din Orenburg. Acolo a întâlnit-o pe Valentina Goriaciova cu care s-a căsătorit în 1957, după ce a devenit pilot pe MiG-15 (Rusia Mi #1277). După absolvire a fost repartizat la baza aeriană Luostari din regiunea Murmansk, foarte aproape de granița cu Norvegia, unde vremea grea făcea zborurile dificile. La 5



Memorable quote: « Поехали! »
« Am plecat! »
« Off we go! »

noiembrie 1957 a fost promovat la gradul de locotenent al Forțelor Aeriene Sovietice (URSS Mi #6185), iar la 6 noiembrie 1959 a primit gradul de locotenent (URSS Mi #6187). A fost membru al PCUS din anul 1960.

În anul 1960, după o intensă căutare și un proces de selecție, Iuri Gagarin a fost acceptat împreună cu alți 19 viitori cosmonauți pentru programul spațial sovietic. Alături de ceilalți candidați a fost supus unor serii de teste riguroase menite să-i verifice rezistența fizică și psihică. A urmat și un antrenament intensiv pentru pregătirea zborului cosmic. Dintre cei douăzeci de selectați, primii doi aleși pentru prima lansare au fost Iuri Gagarin și Gherman Titov (URSS Mi #2522; România Mi #1995-6) datorită performanțelor excelente din timpul antrenamentelor, dar și datorită capacităților lor psihice, deși - la o simulare cu o capsulă mică VOSTOK - amândoi bărbații au fost inferiori celorlalți candidați. Oficialii sovietici au cântărit și alți factori în selectarea lui Iuri: înfățișarea acestuia, capacitatea sa de a manipula atenția presei, originile sale rusești și - nu în ultimul rând - statura sa (era scund, ceea ce reprezenta un avantaj pentru spațiul limitat din cabina navei cosmice).

Fig. 1



philatelica.ro

Pregătirea zborului, sub îndrumarea lui S. P. Korolev (1907-1966), a început cu lansarea satelitului Sputnik IV (15 mai 1960) - primul zbor test, care a fost de fapt primul zbor al unei nave cosmice în regim automat. S-au testat capacitățile de zbor ale capsulei VOSTOK (URSS Mi #2357, #2595; România Mi #1899, #2088). Următorul pas a fost făcut cu Sputnik V (19 august 1960 - Fig 2) - al doilea zbor test, tot cu o capsulă VOSTOK, dar având ca pasageri doi câini - Belka și Strelka - care după un zbor cosmic de 24 de ore au fost recuperați (URSS Mi #2390-1; Bulgaria Mi #1197; Rusia Mi #1687 - Fig 2a; R.P.D. Coreeană Mi #1289). Au urmat încă două experimente: Sputnik IX (9 martie 1961) - al patrulea zbor test (URSS Mi #2497) și Sputnik X (25 martie 1961) - al cincilea zbor test, acesta având la bord un manechin - Ivan Ivanovici - și câinele Zvezdochka, ambele experimente încheindu-se cu recuperarea capsulelor în ziua lansării (URSS Mi #2498; Bulgaria Mi #1249). A fost și un eșec în ce privește cel de al treilea zbor test (Sputnik VI - 1 decembrie 1960).

Baza de lansare a fost cosmodromul Tyura-Tam (redenumit Baikonur în anul 1995 de către oficialii ruși și kazahi), folosindu-



Fig. 2

se racheta intercontinentală R-7 (Rusia Mi #1220; URSS Mi #3605; Cuba Mi #3010; R.D.G. Mi #1640, #1642, #3005), modificată și adaptată pentru zboruri cosmice.

Racheta purtătoare a navei VOSTOK, a fost o rachetă în două trepte și jumătate, având un motor principal cu combustibil lichid (benzină și oxigen lichid) de tipul RD 108 (URSS - întregul poștal din 30.08.1976 - Fig. 3). Împreună cu cele 4 elemente de propulsie conice, dotate cu motoare de tipul RD 107 (URSS - întregul poștal din 6.09.1976), totalizând 20 de jeturi, se realiza o tracțiune de 500 tf și o putere maximă de 20 de milioane CP.



Fig. 2a

Nava cosmică (Fig. 4) era compartimentată astfel: cabina cosmonautului (de forma unei sfere cu diametrul de 2,3 m și cu volumul de 6 m³) cu lumina-toare; un sac cu aparatura de comandă; un modul de serviciu cu sistemul de frânare (rachete); butelii de rezervă cu aer comprimat și oxigen; antene de radio-comunicații; o instalație de frânare; treapta finală a rachetei purtătoare (URSS Mi #4460; Polonia Mi #1730; Mongolia Mi #1935; Cambodgia Mi #750). Pe lângă hublourile de observare directă mai dispunea de un dispozitiv optic de orientare - VZOR, care era un mic telescop cu o putere de mărire de 3x și 5x.

Un accesoriu foarte important al cabinei îl constituia ►►►



Fig. 3

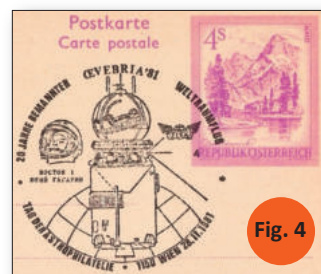


Fig. 4

philatelica.ro

fotoliul cosmonautului (Polonia Mi #1560; Surinam Mi #406; RDG Mi #823), având înglobată o instalație specială care i-a permis cosmonautului să se catapulteze la aterizare. Era un adevărat vehicul de 300 kg, dotat cu motoare și sistem de supraviețuire, care permitea cosmonautului să se catapulteze de la o altitudine de 6.000 m și apoi să coboare cu parașuta. Este important de subliniat că această realizare se baza pe un brevet de invenție românesc - *cabina de catapultare*, înregistrat în anul 1960 de către Anastase Dragomir.

Pregătirile pentru zbor au fost terminate, astfel că racheta purtătoare cu nava VOSTOK - amplasată în vârș și protejată de coafa aerodinamică - a fost transportată la rampa de lansare (Mongolia Mi #1735; Vietnam Mi #1673; Cambodgia Mi #656), unde a fost ridicată în poziția de start la 8 aprilie 1961, iar alimentarea cu combustibil a fost terminată la 11 aprilie 1961 (Cuba Mi #1854).

Gagarin și-a petrecut noaptea de dinaintea startului într-o cabană modestă din apropierea cosmodromului (Fig. 5), astfel că nava cosmică VOSTOK era gata de start în dimineața zilei de 12

aprilie 1961 (Fig. 6).

Gagarin a căpătat pe timpul zborului numele de cod Kedr (Cedru - nume de pin siberian).

Începe numărătoarea inversă. Iuri Gagarin este în cabina navei spațiale VOSTOK, pe rampa de lansare (Polonia Mi. #1560). Imaginea lui apare pe ecranele TV în camera de control a lansării prin intermediul unei camere de luat vederi aflată la bordul navei. S.P. Korolev spune la microfon: „*Cedrule, așteaptă numărătoarea inversă, este pe cale să înceapă*”. Gagarin îi răspunde: „*Am înțeles. Am o senzație de bine, de excelent, sunt gata de plecare*.” S.P. Korolev comunică prin radio: „*faza preliminară... intermediară... principală... Vă dorim un zbor bun. Totul este în regulă*.” Gagarin răspunde: „*Am plecat!*”.

Zborul a început (Fig. 7 - orbita zborului navei VOSTOK).

Pe toată durata zborului legătura radio a misiunii între VOSTOK și Pământ a fost ținută direct între Gagarin și Korolev (URSS Mi #4569). La lansare au asistat G.S. Titov (dublu) și G.G. Nelyubov (rezervă). Traectoria zborului: perigeul - 175 km; apogeul - 320 km, (65,57°) cu durata de zbor de 108 minute.

Ora 06:07 GMT - lansarea s-

filatelie tematică

a făcut în regim automat de la cosmodromul Tyura-Tam (T+0 s) - URSS Mi #2474; Kazahstan Mi #25.

Ora 06:09 GMT - două minute de zbor și cele patru elemente conice cu motoare RD - 107 au folosit până la ultimul lor gram de carburant (T+119 s).

Ora 06:10 GMT - sarcină utilă realizată; coafa aerodinamică îndepărtată, iar VOSTOK este lansată în spațiu. La picioarele lui Gagarin se deschide fereastra VZOR (T+156 s).

Ora 06:12 GMT - la cinci minute de la lansare se încheie etapa de bază a folosirii rachetelor, se desprinde ultima treaptă și VOSTOK își continuă zborul independent. În etapa finală se aprinde motorul ultimei trepte pentru a se continua călătoria spre orbita planificată (T+300 s).

Ora 06:13 GMT - racheta principală este încă în funcțiune, împingând VOSTOK spre orbita stabilită. Iuri Gagarin raportează: „...zborul continuă bine. Pot vedea Pământul. Vizibilitatea este bună... văd aproape totul. Există o anumită zonă de spațiu sub stratul de nori cumulus”.

Ora 06:17 GMT - etapa finală a rachetei VOSTOK se încheie zece secunde mai târziu, apoi se separă nava spațială și VOSTOK ajunge pe orbită (T+676 s); Gagarin raportează: „*Nava funcționează normal. Pot vedea Pământul prin fereastra VZOR. Totul se desfășoară conform planului*.” VOSTOK se află deasupra Siberiei.

Ora 06:21 GMT - VOSTOK trece deasupra peninsulei Kamciatka - RDG Mi #822; URSS Mi #3138-40 - și se îndreaptă spre nordul Oceanului Pacific. Gagarin comunică prin radio: „...luminile sunt aprinse pe monitor. Mă simt bine și sunt într-o stare de spirit bună...”

Ora 06:32 GMT - VOSTOK se află pe orbita stabilită.

Ora 06:57 GMT - VOSTOK este deasupra Pacificului de Sud, între Noua Zeelandă și Chile, când Gagarin trimite ▶▶▶

Fig. 5



acest mesaj: „Îmi continui zborul, sunt deasupra Americii. Am transmis semnalul telegrafic ON”.

Ora 07:00 GMT - VOSTOK trece pe deasupra strâmtorii Magellan. Știrea despre misiunea VOSTOK este difuzată la Radio Moscova.

Ora 07:25 - 07:35 GMT - Începe procedura de frânare, capsula se separă de modulul de serviciu. VOSTOK trece pe deasupra coastei de vest a Africii, îndreptându-se spre Egipt.

Ora 07:35 - 07:55 GMT - coborârea continuă, se închid hublourile. VOSTOK se întoarce în Uniunea Sovietică dinspre coasta Mării Negre (România Mi #B393), aproape de Krasnodar.

Ora 07:55 GMT - VOSTOK este încă la 7 km de sol. Trapa este eliberată și două secunde mai târziu Gagarin se catapulează din navă. La o altitudine de 2,5 km este deschisă parașuta principală a capsulei navei spațiale VOSTOK, care aterizează la 26 km vest de Engels Smeilovka, în regiunea Saratov la 51°N 46° E (T+108 s). Două eleve au fost martore la aterizarea navei și au descris scena: „A fost o minge uriașă, cu diametrul de doi-trei metri, a lovit pământul odată, a sărit și apoi a căzut din nou. S-a format o gaură imensă în locul în care a lovit prima dată”. Câteva minute mai târziu, un elicopter MI-4 al grupului de recuperare aterizează în apropierea capsulei VOSTOK.

Ora 08:05 GMT - Iuri Gagarin a aterizat (URSS Mi #3714) cu întârziere față de nava VOSTOK deoarece parașuta sa s-a deschis la o altitudine mult mai mare decât a navei (7 km vs. 2,5 km). O țărancă și fiica sa au observat scena: o figură ciudată, într-un costum portocaliu strălucitor cu o cască mare, aterizând cu parașuta. Gagarin și-a amintit mai târziu: „Când m-au văzut în costumul meu spațial și cu parașuta, au început să dea înapoi de frică. Le-am spus: sunt al vostru, sovietic, nu vă fie frică, nu vă fie frică. Veniți aici... Să mergem

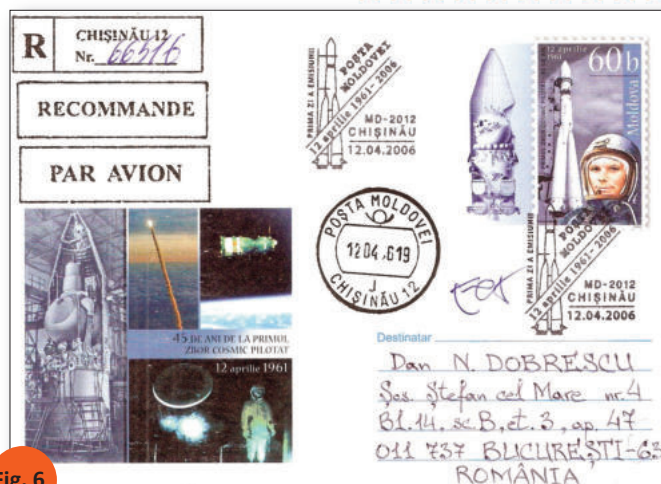


Fig. 6

spre parașute. Vă rog rămâneți aici, nu lăsați pe nimeni să le atingă, eu mă duc la stația de campanie”. Întregul „film” al zborului, cu etapele de la lansare și până la aterizarea capsulei și a cosmonautului, sunt redade pe colița din Cehoslovacia Mi #B43, pe colița din Republica Srpska Mi #B198, pe timbrele din Rusia Mi #908-9, dar și pe ștampila ocazională datată 12.04.1986 6600 IASI-1 de pe plicul special dedicat împlinirii a 25 de ani de la zborul cosmic al lui Gagarin.

La 12 aprilie 1961, Gagarin a devenit primul om care a călătorit în spațiu, la bordul navei VOSTOK (Fig. 8). Indicativul sau de apel în acest zbor a fost *Kedr* (Cedru; în limba rusă: Кедр). În timpul zborului Gagarin fluiera celebra melodie „Patria aude, Patria știe” (în limba rusă: „Слышит Родина, знает Родина”). Primele două versuri ale piesei sunt: „Patria aude, Patria știe/În cazul în care fiul ei zboară în cer”. Acest cântec patriotic a fost scris de Dmitri Șostakovici în 1951, pe versuri de Evgheni Dolmatovski.

Cam în același timp, unele surse occidentale au susținut că, în timpul zborului său spațial, Gagarin ar fi făcut un comentariu de genul „Nu văd niciun Dumnezeu aici.” Cu toate ace-

tea, niciun astfel de cuvânt nu apare în procesul-verbal al conversației lui Gagarin cu Pământul din timpul zborului spațial. Într-un interviu din 2006, un prieten apropiat al lui Gagarin, colonelul Valentin Petrov, a declarat că niciodată Gagarin nu a spus astfel de cuvinte și că fraza are originea în discursul lui Nikita Hrușciiov la «plenara Comitetului Central al PCUS», în contextul propagandei anti-religioase. Într-un anumit context Hrușciiov a spus, „Gagarin a zburat în spațiu, dar nu a văzut nici un zeu acolo”. Colonelul Petrov, de asemenea, a declarat că Gagarin a fost botezat în Biserica Ortodoxă ca un copil normal.

În ziua de 14 aprilie 1961, Gagarin se întoarce la Moscova, unde i se face o primire fastuoasă - manșeta colii Rusia Mi #908-9 (Fig. 9). Împreună cu Koroliov susține la 15 aprilie 1961 o conferință de presă, în care afirmă că a primit cea mai înaltă distincție a țării sale - MEDALIA DE EROU AL UNIUNII SOVIETICE (URSS Mi #B173, #4495, #4630, #B150).

Ziua de 12 aprilie 1961 a fost pentru FAI - Federația Aeronautică Internațională (Ungaria Mi #3643; Bulgaria Mi #1347) momentul înregistrării primelor ▶▶▶

philatelica.ro

recorduri: primul om în spațiul cosmic; durata zborului de 108 minute; viteza navei de 7.644 m/s; orbita maximă a navei de 315 km; greutatea de 4.725 kg. Reglementările FAI din anul 1961 prevedeau că - pentru a fi înregistrat recordul - pilotul trebuie să aterizeze împreună cu nava. Uniunea Sovietică a ascuns faptul că Gagarin a fost parașutat, iar modulul de coborâre al navei VOSTOK a aterizat separat.

După zbor, Gagarin a devenit o celebritate în întreaga lume, efectuând vizite în Italia, Regatul Unit, Germania, Canada și Japonia pentru a promova această realizare sovietică. Printre cei care l-au onorat au fost și locuitorii orașului Vinița al cărui cetățean de onoare era (Fig. 10).

În 1962 a revenit în Orașelul Stelar - ЗВЕЗДНЫЙ ГОРОДОК, unde a lucrat la proiecte pentru o navă spațială reutilizabilă. Gagarin a lucrat la aceste proiecte timp de șapte ani. La 12 iunie 1962 a devenit locotenent colonel al Forțelor Aeriene Sovietice iar la 6 noiembrie 1963 a primit gradul de colonel al Forțelor Aeriene Sovietice. Oficialii sovietici au încercat să-l țină departe de orice avion, fiind îngrijorați de a nu-și pierde eroul într-un accident. Gagarin a fost rezerva lui Vladimir Komarov (în prima misiune cosmică a unei nave *Soiuz*), un zbor ce s-a încheiat printr-un accident fatal. În cele din urmă i s-a interzis participarea la viitoarele zboruri spațiale. Gagarin a devenit apoi director adjunct de formare al *Centrului de pregătire a cosmonauților* din Orașelul Stelar. În același timp a

început să se recalifice ca pilot de vânătoare. La 27 martie 1968, în timp ce efectua un zbor de antrenament de rutină de la baza aeriană Cikalovski la bordul unui avion MiG-15UTI, el și instructorul de zbor Vladimir Serioghin au murit în urma accidentului produs în apropierea orașului Kirjaci. Corpurile lui Gagarin și Serioghin au fost incinerate iar urna cu cenușa lui Gagarin se află - prin tradiție - alături de ale altor nume celebre, în zidul Kremlinului din Piața Roșie, Moscova.

Nu este sigur ce anume a provocat accidentul, iar o anchetă din 1986 sugerează că turbulențele provocate de un avion de interceptare *Suhoi Su-11 „Fishpot-C”* (Cod NATO) ar fi cauzat ieșirea de sub control a avionului pilotat de Gagarin. Documente declassificate în martie 2003 au arătat că KGB-ul a desfășurat propria investigație la accident, față de una singură a guvernului și alte două anchete militare. Raportul KGB-ului a respins diferitele teorii conspirative, indicând că acțiunile personalului de la baza aeriană au contribuit la accident. Raportul afirmă că un controlor de trafic aerian i-a furnizat lui Gagarin informații depășite despre starea vremii și că, la momentul zborului său, condițiile meteo erau deteriorate semnificativ iar rezervoarele de combustibil externe atașate aeronavei au afectat activitățile planificate de zbor care necesitau vreme clară și nu rezervoare laterale. Ancheta a concluzionat că aeronava lui Gagarin a intrat în vrie fie din

filatelie tematică

cauza unei păsări, fie din cauza unei manevre bruște pentru a evita o altă aeronavă.

În cartea sa din 2004, *Cele două părți ale Lunii*, Alexei Leonov povestește că se afla într-un elicopter care zbura în aceeași zonă în acea zi, când a auzit „două bubuituri puternice în depărtare”. Coroborând cu alte teorii, concluzia lui este că un avion *Suhoi Su-15 „Flagon”* (Cod NATO) evolua într-un zbor mai jos decât altitudinea minimă permisă și „Fără să o știe, din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile, el a trecut la 10 sau 20 de metri de avionul lui luri și Serioghin în timp ce spărgea bariera sonică. Turbulențele rezultate ar fi trimis MiG-ul într-o vrie necontrolată”. Leonov consideră că prima bubuitură auzită a fost de la *Suhoi* la spargerea barierei sonice, iar a doua a fost a avionului lui Gagarin.

O altă teorie, avansată în anul 2005 de către investigatorul inițial al catastrofei lansează ipoteza că - în mod accidental - cabina a fost lăsată deschisă de către echipajul sau pilotul anterior, ceea ce a condus la privarea de oxigen, lăsând astfel echipajul incapabil de a controla aeronava. O teorie similară, publicată în revista *Air & Space*, este aceea că echipajul a detectat aerisirea deschisă și a urmat procedura de executare a catapultării rapide la o altitudine mai mică.

La 12 aprilie 2007, Kremlinul a exercitat dreptul de veto în cazul efectuării unei noi investigații privind moartea lui Gagarin. Unii experți care au fost implicați în ancheta inițială au formulat o nouă teorie, bazată pe tehnologii și metode de investigație moderne. Oficialii guvernamentali au declarat că nu au văzut niciun motiv pentru a începe o nouă investigație.

Aurel DIACONU, născut la 9 martie 1942 în Brașov, licențiat al Facultății de Construcții - Iași. Preocupări: filatelie tematică, astrofilatelie. Contact: reldiac@yahoo.com.

J. Doran și P. Bizony în cartea *Starman, the truth behind the legend of Yuri Gagarin*, arată că *US National Security* a interceptat ultimele conversații purtate de Vladimir Komarov (*Soiuz 1*) cu centrul de control al zborului. V. Komarov era conștient că nu va scăpa cu viață din acea misiune, dar nu a refuzat să execute misiunea datorită marii sale prietenii cu luri Gagarin. *Dacă eu nu voi face acest zbor, ei vor trimite în locul meu un alt pilot, iar acest pilot este lura, iar el va muri în locul meu*, îi spusese Komarov unui agent KGB.

The first man in space: Yuri A. Gagarin

eng. Aurel DIACONU

From his appearance on Earth, man was fascinated by the sky - during the day but especially at night. Starry nights led him thinking about the questions: *what is there?, how can I get there?, who will get there?, is anyone there?* - questions at which, in the meanwhile, were only partially responded.

With the launch of Sputnik-1 (1957), the questions have changed a bit and became: *who will be the first man to fly in space?, is this possible? and - if so - when will it happen?* (the space flight began to become a certainty).

But the man who would be the first earthling cosmonaut was already training, along with 19 other candidates, in the secret bases of the USSR; this man was **Yuri Alekseyevich Gagarin**.

Yuri Gagarin was born in the village of Klushino near Gzhatsk (now in Smolensk region, Russia Mi # 1226), on March 9th, 1934. In 1968, the village was renamed *Gagarin* in his honor (Fig. 1 - the house where was born the first cosmonaut). His parents, Alexey Ivanovich Gagarin and Anna Timofeyevna Gagarina, worked on a collective farm (URSS Mi #2473, #2897, #3872, #4464, #5056, #6185; Russia #1536). His mother loved to read, and his father was a skilled carpenter. Yuri was the third of four children, and his elder sister took care of him while his parents were at work.

After finishing the elementary school and starting an apprenticeship as a foundry man, Gagarin was selected for further studies at a technical high school in Saratov. During these studies he joined the city's „AeroClub”, learning to fly light aircraft and to make parachute jumps - a hobby that would take up an increasing portion of his time. In 1955, after completing his technical schooling, he entered military flight training at the Orenburg Pilot's School. While there he met Valentina Goryacheva, whom



he married in 1957, after gaining his pilot's wings in a MiG-15 (Russia Mi #1277). After graduation he was assigned to the airbase Luostari in Murmansk region, close to the Norwegian border, where harsh weather made flying difficult. On November 5th, 1957 he became Lieutenant in the Soviet Air Force (USSR Mi #6185) and on November 6th, 1959 he received the rank of Senior Lieutenant (USSR Mi #6187). He was a member of the CPSU since 1960.

In 1960, after an intensive search and selection process, Yuri Gagarin was selected with 19 other prospective cosmonauts for the Soviet space program. Along with the other candidates he underwent a series of rigorous tests designed to test his physical and psychological endurance. An intensive training for the upcoming flight also followed. Out of the twenty selected, the choices for the first launch were Yuri Gagarin and Gherman Titov (USSR Mi #2522; Romania Mi #1995-6) due to their excellent performance during training, but also because of their mental capacity, though - at a simulation with a small VOSTOK capsule - both men were inferior to other candidates. The Soviet officials balanced also other factors in selecting Yuri: his appearance, his ability to handle media attention, his Russian origins and - not least - his stature (he was short, which held an advantage for the limited space in the spaceship cabin).

The flight preparations under the guidance of S. P. Korolyov (1907-1966) began with the launch of Sputnik IV (May 15th, 1960) - first test flight, which was actually the first flight of a spaceship in automatic mode. They tested the VOSTOK capsule's flight capabilities (USSR Mi #2357, #2595, Romania Mi #1899, #2088). The next step was made with Sputnik V (August 19th, 1960 - Fig. 2) - second test flight, also with a VOSTOK capsule, but having as passengers two dogs - Belka and Strelka - which after a 24-hour space flight have been recovered (USSR Mi #2390-1, Bulgaria Mi #1197; Russia Mi #1687 - Fig. 2a, DPR Korea Mi #1289). Other two experiments followed: Sputnik IX (March 9th, 1961) - the fourth test flight (USSR Mi #2497) and Sputnik X (March 25th, 1961) - the fifth test flight, this having on board a dummy - *Ivan Ivanovich* - and the dog Zvezdochka, both experiments ending with the capsules recoveries on the launch day (USSR Mi #2498, Bulgaria Mi #1249). There was also a failure regarding the third test flight (Sputnik VI - December 1st, 1960).

The launch base was Tyura-Tam Cosmodrome (renamed Baikonur in 1995 by the Russian and Kazakh officials), using the R-7 intercontinental missile (Russia Mi #1220, USSR Mi #3605, Cuba #3010, GDR Mi #1640, #1642, #3005), modified and adapted for cosmic flights.

The carrier rocket of the Vostok spaceship was a two-and a half stage rocket, having a liquid fuel main engine (gasoline and liquid oxygen) of type RD 108 (USSR - the postal stationery issued on 30.08.1976 - Fig. 3). Together with the four strap-on booster sections equipped with RD 107 type engines (USSR - the postal stationery issued on 6.09.1976), totaling 20 jets, a thrust of 500 tons force and a maximum power of 20 million horsepower were achieved.

The space ship (Fig. 4) was divided as follows: cosmonaut's cabin (in the shape of a sphere with a diameter of 2.3 m and with the volume of 6 m³) with skylights; an air lock with control devices; a service module with the braking system (rockets); gas tanks with compressed air and oxygen; radio antennas; a braking facility; the carrier rocket's final stage (USSR Mi #4460; Poland Mi #1730; Mongolia Mi #1935; Cambodia Mi #750). In addition to the direct observation scuttles, had also an optical guidance device - VZOR (in English, „look” or „glance”), which was a small telescope with magnifications of 3X and 5X.

A very important accessory of the cabin was the cosmonaut's seat (Poland Mi #1560; Suriname Mi #406, GDR Mi #823), fitted with a special facility that allowed the cosmonaut to eject at the landing. It was a true vehicle of 300 kg, equipped with engines and a survival system, which allowed the cosmonaut to eject from an altitude of 6,000 m and then to descend via parachute, while the capsule would land separately. It is important to note that this achievement was based on a Romanian patent - the ejection cockpit - registered in 1960 by Anastase Dragomir.

The preparations for the flight were completed, so the carrier rocket with the VOSTOK spaceship - located at the top and protected by special aerodynamic shields - was transported to the launch pad (Mongolia Mi #1735; Vietnam Mi #1673; Cambodia Mi #656), where

it was raised into the upright position on April 8th, 1961, and the fueling was completed on April 11th, 1961 (Cuba Mi #1854).

Gagarin spent the night before the start in a modest cottage near the cosmodrome (Fig. 5), the VOSTOK space ship being ready to start in the morning of April 12th, 1961 (Fig. 6).

During the flight Gagarin had the codename Kedr (Cedar - a Siberian pine name).

The countdown starts. Yuri Gagarin is inside the cabin of the VOSTOK spacecraft, on the launch pad (Poland Mi #1560). His image appears on TV screens in the launch control room via a camera on board the spaceship. S. P. Korolyov says into the microphone: „Cedar, expect the countdown, it is about to begin”. Gagarin replies: „I understand. I feel good, excellent, I'm ready to go”. S. P. Korolyov radioed: „Preliminary stage... intermediate... main... LIFT OFF! We wish you a good flight. Everything is all right”. Gagarin replied: „Off we go!”.

The flight began (Fig. 7 - VOSTOK spaceship's orbital flight).

Throughout the flight, the mission radio link between VOSTOK and the Earth was directly held between Gagarin and Korolyov (USSR Mi #4569). The launch was attended by G. S. Titov (backup) and G. G. Nelyubov (reserve). Flight

path: perigee - 175 km; apogee - 320 km (65.57°) with the flight duration of 108 minutes.

06:07 GMT - The launch occurred in automatic mode from the Tyura-Tam Cosmodrome, (T+0 s) - USSR Mi #2474; Kazakhstan Mi #25.

06:09 GMT - Two minutes into the flight and the four strap-on booster sections of the Vostok rocket have used up the last of their propellant, they shut down and drop away from the core vehicle (T+119 s).

06:10 GMT - The aerodynamic shields covering Vostok is released, this uncovers the window at Gagarin's feet with the optical orientation device VZOR (T+156 s).

06:12 GMT - Five minutes into the flight and the Vostok rocket core stage has used up its propellant, shuts down and falls away from the Vostok spacecraft and final rocket stage. The final rocket stage ignites to continue the journey to orbit (T+300 s).

06:13 GMT - The rocket is still firing, pushing Vostok toward orbit. Gagarin reports: „...the flight is continuing well. I can see the Earth. The visibility is good. ...I almost see everything. There's a certain amount of space under cumulus cloud cover. I continue the flight, everything is good”.

06:17 GMT - The Vostok rocket final stage shuts down, ►►►



Fig. 8

philatelica.ro

ten seconds later the spacecraft separates and Vostok reaches orbit (T+ 676 s). Gagarin reports: „The craft is operating normally. I can see Earth in the view port of the VZOR. Everything is proceeding as planned”. VOSTOK passes over Siberia.

06:21 GMT - VOSTOK passes over the Kamchatka peninsula - GDR Mi #822; USSR Mi #3138-40 -

and out over the North Pacific Ocean. Gagarin radios: „...the lights are on the descent mode monitor. I'm feeling fine, and I'm in good spirits...”.

06:32 GMT - VOSTOK is on the established orbit.

06:57 GMT - VOSTOK is over the South Pacific between New Zealand and Chile when Gagarin sends this message: „...I'm contin-

thematic philately

uing the flight, and I'm over America. I transmitted the telegraph signal ON”.

07:00 GMT - VOSTOK passes over the Strait of Magellan. News of the VOSTOK mission is broadcast on Radio Moscow.

7:25 - 7:35 GMT - The braking procedure is started, the capsule separates from the service module. VOSTOK passes over ►►►

Fig. 9



the west coast of Africa, heading toward Egypt.

7:35 - 7:55 GMT - The reentry continues, the port-holes are closing. VOSTOK returns to the Soviet Union from the Black Sea coast (Romania Mi #B393), near Krasnodar.

7:55 GMT - VOSTOK is still 7 km from the ground. The hatch is released and two seconds later Gagarin ejects from the spaceship. At an altitude of 2.5 km is open the main parachute of VOSTOK capsule, which lands 26 km west of Engels Smelovka, Saratov region at 51° N, 46° E (T+108 s). Two school-girls witnessed the landing of the spaceship and described the scene: *"It was a huge ball with a diameter of two to three meters; it hit the earth once, bounced and then fell again. There was a huge hole where it hit the first time"*. Several minutes later, a helicopter MI-4 of the recovery group lands near the VOSTOK capsule.

8:05 GMT - Yuri Gagarin landed later than his capsule (USSR Mi #3714) because his parachute opened at a much higher altitude than VOSTOK (7 km vs. 2.5 km). A farmer and her daughter observed the strange scene of a figure in a bright orange suit with a large white helmet landing near them via parachute. Gagarin later recalled: *"When they saw me in my space suit and the parachute dragging alongside as I walked, they started to back away in fear. I told them: don't be afraid, I am a Soviet like you, who has descended from space and I must find a telephone to call Moscow. Come here... Let's go to the parachutes. Please stay here, do not let anyone touch them, I go to the camp station"*. The entire "movie" of the flight, with the steps from the launch and up to capsule and cosmonaut landings, are given on the Czechoslovakia block Mi #B43, on the Republika Srpska block Mi #B198, on the Russian stamps Mi #908-9, but also on the Romanian occasional postmark dated 12.04.1986 6600 IAȘI-1, applied on the special en-

velope dedicated to the 25th anniversary of Gagarin space flight.

On April 12th, 1961 Gagarin became the first man who rode into space aboard the VOSTOK (Fig. 8). His call name during this flight was *Kedr* (Cedar, in Russian: Кедр). During the flight Gagarin whistled the famous song *"Motherland hears, Motherland knows"* (in Russian: *"Слышит Родина, знает Родина"*). The first two verses of the song are: *"Motherland hears, Motherland knows/ Where her son flying in the sky"*. This patriotic song was written by Dmitri Shostakovich in 1951, on poems by Yevgeny Dolmatovski.

Around the same time, some Western sources claimed that, during his space flight, Gagarin had made a comment like *"There's no God here"*. However, no such word does appear in the record of Gagarin's conversations with the Earth during the space flight. In an interview in 2006, a close friend of Gagarin, Colonel Valentin Petrov, said that Gagarin never said such words and that the phrase originated in Nikita Khrushchev's speech *"of the CPSU Central Committee plenum"* in the context of anti-religious propaganda. In a certain context Khrushchev said *"Gagarin flew in space, but saw no God there"*.

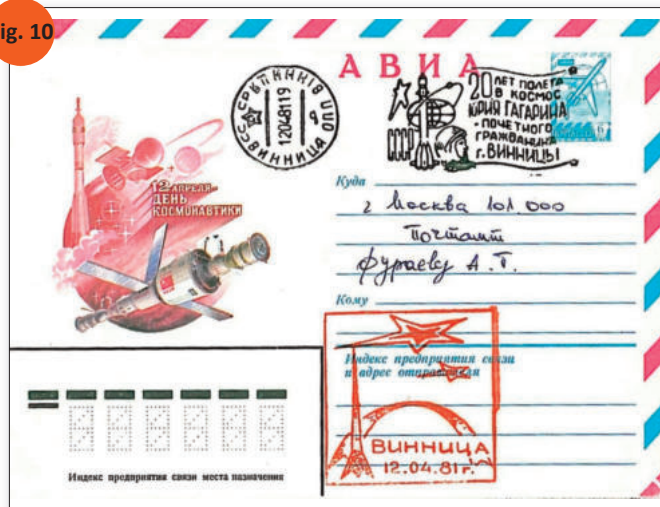
Colonel Petrov also said that Gagarin was baptized in the Orthodox Church as a normal child.

On April 14th, 1961 Gagarin returns to Moscow, where he makes a welcome pageant - the margin of Russia small sheet Mi #908-9 (Fig. 9). Together with Korolyov holds at April 15th a press conference stating that he received the highest honor of his country - THE HERO MEDAL OF SOVIET UNION (USSR Mi #B173, #4495, #4630, #B150).

For the FAI - International Aeronautical Federation (Hungary Mi #3643, Bulgaria Mi #1347) the day of April 12th, 1961 was the registration moment of the first records: the first man in space, the flight duration of 108 minutes, the space ship speed of 7,644 m/s, the maximum space ship orbit of 315 km, its weight of 4,725 kg. FAI Regulations from 1961 stipulated - for record's registration - that the pilot must land with the ship. The Soviet Union concealed that Gagarin was dropped, and the descent module of the VOSTOK spaceship landed separately.

After the flight, Gagarin became a worldwide celebrity, making visits to Italy, United Kingdom, Germany, Canada and Japan to promote this Soviet achievement. Among those honored him were also the ▶▶▶

Fig. 10



philatelica.ro

Vinnitsa city residents whose honorary citizen he was (Fig. 10).

In 1962 he returned to Star City - ЗВЕЗДНЫЙ ГОРОДОК, where he worked on designs for a reusable spacecraft. Gagarin has worked on these projects for seven years. On June 12th, 1962 he became lieutenant colonel in the Soviet Air Forces and on November 6th, 1963 he received the rank of colonel in the Soviet Air Force. The Soviet officials tried to keep him away from any flights, being worried of losing their hero in an accident. Gagarin was back-up pilot for Vladimir Komarov (in the first mission of a spaceship *Soyuz*), a flight that ended in a fatal accident. Gagarin was ultimately banned from training for and participating in further spaceflights. Gagarin then became deputy training director of the *Cosmonaut Training Center* in Star City. At the same time began to re-train as a fighter pilot. On March 27th, 1968, while performed a routine training flight from Chkalovsky Air Base aboard a MiG-15UTI, he and the flight instructor Vladimir Seryogin died following the accident near the town of Kirzhach. Gagarin and Seryogin bodies were cremated and the ashes were buried in the walls of the Kremlin on Red Square in Moscow.

It is not certain what caused the crash, but a 1986 inquest suggests that the turbulence from a *Sukhoi Su-11 „Fishpot-C”* (NATO

code) interceptor aircraft, using its afterburners, may have caused Gagarin's plane to go out of control. Documents declassified in March 2003 showed that the KGB had conducted their own investigation of the accident, in addition to one government and two military investigations. The KGB's report dismissed various conspiracy theories, instead indicating that the actions of air base personnel contributed to the crash. The report states that an air traffic controller provided Gagarin with outdated weather information, and that by the time of his flight, the weather conditions had deteriorated significantly and the external fuel tanks attached to the aircraft affected the flight planned activities which required clear weather and no side tanks. The investigation concluded that Gagarin's aircraft entered a spin, either due to a bird strike or because of a sudden move to avoid another aircraft.

In his 2004 book *Two Sides of the Moon*, Alexey Leonov recounts that he was flying a helicopter in the same area that day, when he heard „two loud booms in the distance.” Corroborating with other theories, his conclusion is that a *Sukhoi jet Su-15 „Flagon”* (NATO code) was flying below its minimum allowed altitude, and „without realizing it because of bad weather conditions, he passed

thematic philately

within 10 or 20 meters of Yuri and Seryogin's plane while breaking the sound barrier. The resulting turbulence would have sent the MiG into an uncontrolled spin”. Leonov believes the first boom he heard was that of the *Sukhoi* jet breaking the sound barrier, and the second was Gagarin's plane crashing.

Another theory, advanced in 2005 by the original investigator of the disaster, hypothesizes that a cabin air vent was accidentally left open by the crew or the previous pilot, leading to oxygen deprivation and leaving the crew incapable of controlling the aircraft. A similar theory, published in *Air&Space* magazine, is that the crew detected the open vent and followed procedure by executing a rapid ejection at a lower altitude, this causing them to lose consciousness, followed by the MiG crash.

On April 12th, 2007, the Kremlin vetoed a new investigation into the death of Gagarin. Some experts who had been involved in the original investigation had formulated a new theory, based on modern technologies and investigative methods. Government officials said that they saw no reason to begin a new investigation.

Aurel DIACONU, born on March 9, 1942 in Braşov, Romania, graduated of Iaşi Civil engineering Faculty. Specialities in philately: thematic philately, astrophilately.
Contact: reldiac@yahoo.com.

Bibliografie/Bibliography

- [1] Raportul lui I. A. Gagarin scris în oraşul Kuibîşev la data de 13 aprilie 1961/I. A. Gagarin's report, wrote in Kuibyshev city on April 13, 1961.
- [2] Iu. M. Baturina (sub redacţia/edited by), I. A. Marinin, S.H. Şamsutnikov, A. V. Gluşko - Cosmonauţi sovietici şi ruşi ai secolului XX, Moscova 2001, 406 pag./Soviet and Russian cosmonauts of the twentieth century, Moscow 2001, 406 pages.
- [3] Dan N. Dobrescu - Primul om pe orbită în jurul pământului, Romfilatelia XXI, octombrie 2006, 32-34/The first

man in orbit around the earth, Romfilatelia XXI, October 2006, p. 32-34.

[4] Nicoleta Diaconu - First space premiers, exhibit, web address http://www.philatelica.ro/04_31.html

[5] Ion Radu Dobrescu - Start April 12, 1961 06:07 GMT, exhibit, web address http://www.philatelica.ro/04_15.html

[6] Peter Fencel - Das Wostok - und Woschod programm, exhibit, web address <http://www.japhila.cz/hof/0159/index0159a.htm>

In the book *Starman, the truth behind the legend of Yuri Gagarin*, J. Doran and P. Bizony show that U.S. National Security intercepted the last conversations between V. Komarov (*Soyuz 1*) and the ground controller. Komarov was aware that it will not escape

alive from that mission, but did not refuse to execute the mission because of its great friendship with Gagarin. *If I will do not make this flight, they will send another pilot in my place, and that will be Yura, and he will die in my place*, said Komarov to a KGB agent.

30 de ani de la primul zbor al unei nave spațiale

O istorie a navei spațiale la... Mach 25

Florin PATAPIE - RAICU

Deși designul și construcția navei spațiale au fost inițiate la începutul anilor 1970, conceptualizarea a început de fapt două decenii mai devreme, chiar înainte de programul *Apollo* din anii 1960. Ideea unei nave spațiale care să revină pe Pământ printr-o aterizare orizontală a fost lansată în anul 1954 în cadrul NACA (*National Advisory Committee for Aeronautics* - Comitetul Național Consultativ pentru Aeronautică din SUA) sub forma unei cercetări aeronautice, experiment numit mai târziu *X-15* (Fig. 1) pentru primul avion hipersonic pilotat (Mach 6), capabil să efectueze un zbor spațial suborbital la 110 km altitudine. Ca majoritatea corpurilor portante din cadrul seriei X de aeronave, *X-15* a fost proiectat pentru a fi transportat la înălțime sub aripa unei nave-mamă Boeing NB-52B aparținând NASA - legendarul *Balls 8*. Printre alți candidați, Neil Armstrong a fost selectat pentru a pilota avionul *X-15*, dar și Joe Engle (Fig. 2) - unul dintre primii astronauți în cadrul programului navei spațiale, care a testat în zbor naveta *Enterprise* în anul 1977 și apoi a zburat în 1981 în calitate de comandant al misiunii STS-2 în al doilea zbor orbital de încercare al navei spațiale *Columbia*.

ASSET (*Aerothermodynamic Elastic Structural Systems Environmental Tests*) a fost un proiect spațial experimental american, implicând testarea unui vehicul de reintrare la scară redusă, nepilotat. Început în anul 1960, *ASSET* a fost inițiat conceput pentru a verifica scutul termic din superaliaj al proiectului *X-20 Dyna-Soar* înaintea zborurilor pilotate la scara 1/1. Forma biconică a vehiculului și aripa delta joasă erau destinate să reprezinte secțiunea de bot a navei *Dyna-Soar*, zonă în care în-

călzirea aerodinamică ar fi cea mai intensă. În urma anulării programului *X-20* în decembrie 1963, vehiculele *ASSET* complete, construite de McDonnell (Fig. 3, un plic astrofilatelic Swanson corect ilustrat) au fost lansate cu rachete Thor sau Thor-Delta pe traiectorii suborbitale de la Cape Canaveral, Pad 17 B la viteze de până la 6.000 m/s înainte de a efectua o amezare în Atlanticul de Sud lângă Insula Ascension. Aceste vehicule au fost utilizate în analiza structurală și termică la reintrare, cu speranța că datele culese vor fi utile pentru dezvoltarea viitoarelor vehicule cosmice, cum ar fi naveta spațială.

Proiectul *Prime* (*Precision Recovery Including Maneuvering Entry*) a fost a doua parte a programului *START* al USAF pentru un avion spațial american pilotat. Scopul programului *START* a fost de a dezvolta și demonstra tehnologia pentru manevrarea vehiculelor de reintrare tip corp portant. S-au efectuat 3 lansări suborbitale între 21.12.1966 (*Prime 1*) și 19.04.1967 (*Prime 3*, Fig. 4). *X-23 Prime* a fost un vehicul test de reintrare la scară redusă al configurației de corp portant *SV-5D* planificat pentru nava de testare aerodinamică pilotată *X-24A*. Fiecare *SV-5D* nepilotat a fost lansat de o rachetă Atlas de la Vandenberg

AFB, California.

Construcția corpului portant *M2-F1* (Fig. 5, un plic adresat lui Milt Thompson - pilot de cercetare al NASA pentru prima serie de zboruri *M2-F1*) a fost rezultatul unui efort comun al NASA *Dryden Flight Research Center* din Edwards, California și al unui producător local de planoare, *Briegleb Glider Company*. Litera „M” se referă la „manned” („pilotat”) iar litera „F” se referă la „flight version” („versiunea de zbor”). *M2-F1*, o navă din lemn nemotorizată, a evoluat în zbor de 77 de ori până la 16 august 1966. Ea a dovedit că fiind valid conceptul de corp portant și a deschis calea pentru modele ulterioare „de categoria grea”, realizate din aliaje metalice. Succesul programului *M2-F1* de la Dryden a condus la dezvoltarea și construirea de către NASA, pe baza studiilor la Centrele de cercetare Ames și Langley, a două corpuri portante grele - Northrop *M2-F2* (Fig. 6, al 16-lea zbor - ultimul din seria sa, care s-a încheiat într-un accident la aterizare pe 10 mai 1967) și Northrop *HL-10* (Fig. 7 - *HL* indicând aterizarea orizontală), ambele construite de către Northrop Corporation, și *X-24A* al US Air Force (Fig. 8, unul dintre primele plicuri *Space Voyage* ilustrate cu un corp portant de către designerul Robert Rank).

Laborator Ames al NASA a continuat cu seria de demonstrații în zbor a vehiculelor ▶▶▶



motorizate M2-F3 (Fig. 9 - primul zbor supersonic în serie la 25 august 1971).

Pentru a reduce costurile de construcție ale unui vehicul nou de cercetare, Air Force a retrimis aparatul X-24A la *Martin Marietta Corporation*, al cărei nou model X-24B a fost o aeronavă experimentală americană dezvoltată printr-un program comun USAF - NASA, numit *PILOT* (1963 - 1975). Acesta a fost conceput și construit pentru a testa concepte de corpuri portante, experimentând conceptul de *reintrare și aterizare nemotorizate*, folosit ulterior la naveta spațială. Deja în timpul primului său zbor X-24B a dovedit că un avion spațial fără motor ar putea reintra în atmosfera Pământului pentru o aterizare orizontală (Fig. 10 - un plic *Space Voyage* pentru primul zbor supersonic din serie la 5 martie 1974). Prinre zborurile finale cu X-24B au fost două aterizări precise pe pista de beton principală de la Edwards, care au arătat că aterizările de finețe ale vehiculelor de reintrare nemotorizate erau fezabile din punct de vedere operațional. Aceste misiuni au reprezentat piatra finală de hotar într-un proiect care a ajutat la scrierea planului de zbor pentru actualul program al navei spațiale.

Naveta spațială este un sistem de lansare și navă orbitală reutilizabile, operate de NASA pentru misiuni de zbor spațial cu echipaj uman. Sistemul combină startul cu rachete, nava spațială orbitală și avionul spațial de reintrare cu suplimente modulare.

De-a lungul anilor 1970, dezvoltarea și construirea navei spațiale *Enterprise* au continuat până când a fost gata pentru testare: pe 31 ianuarie 1977 (Fig. 11) naveta *Enterprise* părăsește uzina de la Palmdale și călătorește 36 de mile pe șosea de la Palmdale la *NASA Dryden Flight Research Center* din Edwards. Naveta-prototip *Enterprise* a fost atașată la un *Boeing 747* modificat pentru a-i fi verificate diferi-



tele componente. La ultimele cinci din seria acestor teste, *Enterprise* a fost lăsată în zbor liber de pe *Boeing 747*, caz în care astronauții au testat capacitățile de planare și de aterizare ale navei, cu aterizare la *Edwards AFB* în California (Fig. 12 - un plic *Space Voyage* pentru al cincilea și ultim test în zbor liber al navei *Enterprise*).

Construcția *Columbiei* a început în anul 1975 la principala uzină a firmei *Rockwell International* (fosta *North American Aviation/North American Rockwell*, în prezent *Boeing North America*) din Palmdale, California, o suburbie a orașului Los Angeles. După construcție, *Orbiterul* (OV-101) a ajuns la *Kennedy Space Center* pe 25 martie 1979 în vederea pregătirii pentru prima sa lansare^[1].

După o pauză de șase ani, odată cu apariția navei spațiale, NASA a revenit la zborurile

cosmice cu echipaj uman. La data de 29 decembrie 1980 - după 12 ore de la începerea *roll-out*-ului - naveta spațială *Columbia* ajunge la Complexul de Lansare 39 (LC-39) de la Centrul Spațial Kennedy (Fig. 13) în prezența administratorului NASA Robert Frosch. Între 16 - 20 februarie 1981 a avut loc repetiția la rece a numărătorii inverse și au fost testate motoarele *Columbiei* la unison în timpul procedurilor de aprindere din faza gata de zbor.

La data de 19 martie 1981, în timpul pregătirii unui test la sol (Fig. 14), cinci tehnicieni au fost asfixiați în timp ce lucrau în compartimentul motor purtat cu azot de la pupa *Columbiei*, doi dintre ei decedând. John Bjornstad, în vârstă de 50 de ani, unul dintre cei cinci tehnicieni ai firmei *Rockwell International* care au intrat într-o secțiune din spate

a *Orbiter*-ului, deasupra motorului, a murit în drum spre spital. A doua victimă, Forrest Cole, a murit două săptămâni mai târziu. Purjarea cu azot era o procedură de rutină care utiliza azot pentru a spăla tot oxigenul din compartimentul motorului înainte de aprinderea-test, atunci când orice scântee accidentală putea declanșa un incendiu. Cele două decese au fost primele accidente mortale pentru programul spațial american după 27 ianuarie 1967, dată la care astronauții Virgil Grissom, Ed White și Roger Chaffee au fost uciși atunci când focul a devastat interiorul capșulei lor în timpul testării la sol pentru prima misiune *Apollo*. Dar tragedia își poate aștepta timpul și va lovi *Columbia* din nou pe 1 februarie 2003^[2]. Se pare că spațiul cosmic cere, adeseori, un tribut sub forma unor vieți umane.

Lansarea navei *Columbia* fusese planificată pentru 10 aprilie 1981, dar înainte de start s-a anunțat că o defecțiune în sistemul de calculatoare al navei (computerul de rezervă ieșise din sincronizarea cu cele patru calculatoare operaționale) a determinat o întârziere a lansării (Fig. 15).

Primul zbor al *Columbiei* (STS-1) a fost comandat de John Young - un veteran al zborurilor cosmice *Gemini* și *Apollo* care, în 1972, a fost al noulea pământean ce a pășit pe Lună - și a fost pilotat de Robert Crippen - un astronaut începător, selecționat inițial pentru a zbura pe *Laboratorul Orbital Pilotat militar MOL* (*Manned Orbital Laboratory*), dar transferat la NASA după anularea acestui proiect și servind apoi ca membru al echipajelor de sprijin pentru misiunile *Sky-lab* și *Apollo-Soiuz*.

Naveta spațială *Columbia* (Fig. 16) a decolat de la Centrul Spațial Kennedy, Florida, pe 12 aprilie 1981, la ora 6 a.m. CST (12:00 GMT) pentru debutul în prima sa misiune. Data finală de lansare a misiunii STS-1 a căzut (nu întâmplător) în ziua celei de-



Fig. 4



Fig. 5



Fig. 6

a 20-a aniversări a primului zbor spațial uman efectuat de către Yuri Alekseevici Gagarin cu nava *Vostok*. Obiectivele primare ale misiunii STS-1 au fost de a realiza o ascensiune pe orbită în condiții de siguranță, de a verifica toate sistemele de pe naveta spațială și de a reveni pe Pământ printr-o aterizare în siguranță.

Toate aceste obiective au fost îndeplinite cu succes. Sarcina utilă principală transportată la misiunea STS-1 a fost un complet instrumentar de zbor în desfășurare, care conținea senzori și dispozitive de măsură pentru a înregistra performanțele *Orbiter*-ului și tensiunile care se produc în timpul lansării, ►►►

philatelica.ro

ascensiunii, zborului orbital, coborârii și aterizării. Centrul de Control al Misiunilor Spațiale Pilotat de la Houston a monitorizat întregul zbor, incluzând *lift-off-ul*, faza de ascensiune la o viteză maximă de Mach 15, verificarea tuturor sistemelor pe orbita terestră, ieșirea de pe orbită, faza de coborâre critică la viteză maximă de Mach 25 (Fig. 17) și, în final - aterizarea în siguranță.

După înconjurul Pământului de 36 de ori, *Columbia* cu echipajul său a aterizat pe pista de pe albia secată a lacului de la *Edwards Air Force Base* din California (Fig. 18) pe 14 aprilie 1981, la ora 12:20 p.m. CST (18:20 GMT).

Columbia a efectuat apoi trei misiuni de cercetare pentru a testa caracteristicile sale tehnice și de performanță. Prima sa misiune operațională - cu un

echipaj format din patru astronauți - a fost STS-5, care a fost lansată pe 11 noiembrie 1982. La acel moment *Columbia* i s-a alăturat *Challenger*, care a efectuat următoarele trei misiuni, în timp ce *Columbia* a suferit modificări pentru prima misiune *Spacelab*.

Acum, după 30 de ani de zboruri ale navetelor spațiale și la momentul retragerii la pensie a flotei de navete, oamenii folosesc în fiecare zi tehnologii inventate în programele spațiale americane. Fără programul navetei spațiale, *Stația Spațială Internațională (ISS)* nu ar fi putut fi construită, *Telescopul Spațial Hubble*^{[3],[4]} nu ar fi putut fi reparat și modernizat, lansarea și repararea sateliților GPS și de telecomunicații nu ar fi fost posibile astfel încât toată lumea să poată utiliza telefoanele mo-

bile... și multe altele pe care le utilizăm în mod curent ca și cum ne-ar fi fost dintotdeauna la îndemână.

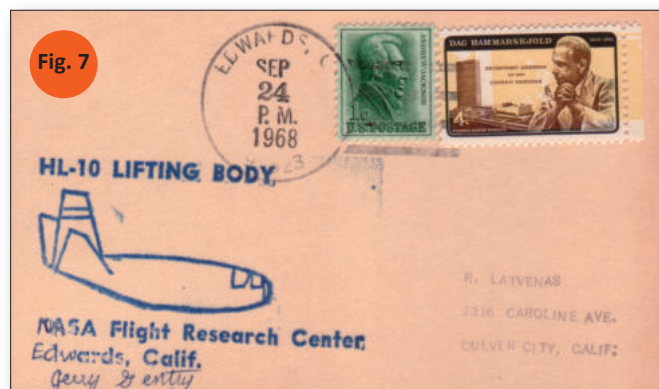
Bibliografie/Bibliography

^[1] Florin Patapie - Raicu, 20 de ani de la primul zbor al unei navete spațiale/20 years since the first flight of a Space Shuttle, *Curierul Filatelice*, nr.113, martie - aprilie/ March - April 2001, p. 22-27

^[2] Florin Patapie - Raicu, Ultimul zbor al navetei spațiale *Columbia* (OV-102)/The last flight of the Space Shuttle *Columbia* (OV-102), *Romfilatelia XXI*, nr. 6, iunie/June 2007, p. 28-30

^[3] Florin Patapie - Raicu, Povestea Telescopului Spațial Hubble (1)/ The Story of Hubble Space Telescope (1), *Romfilatelia XXI*, nr. 7, octombrie/October 2007, p. 34-37

^[4] Florin Patapie - Raicu, Povestea Telescopului Spațial Hubble (2)/The Story of Hubble Space Telescope (2), *Romfilatelia XXI*, nr. 8, ianuarie/January 2008, p. 24-30.



Florin PATAPIE-RAICU, licențiat al facultății de fizică a Universității *Al.I. Cuza* din Iași, cercetător științific principal cu activitate în domeniul biofizicii membranelor celulare și în cel al științei materialelor cu aplicații în aeronautică și în energetica nucleară. Domeniile de specializare filatelice: astrofilatelia, filatelia tematică axată în principal pe istoria științei, de la micro- la macrocosmos; machetator a peste 250 de ștampile ocazionale (în țară, dar și în străinătate), al unui număr similar de ilustrații pentru plicuri ocazionale și al unor întregiri poștale, autor a peste 220 de articole filatelice în diverse publicații din țară și din străinătate. Președinte al Societății Filatelice *Moldova* - Iași. Contact: flpatapie@yahoo.com

THE LION ROMANIA districtul 124, nr. 38 - decembrie 2010, p. 16-17, sub semnătura cunoscutului filatelist băcăuan Prof. Ioan Micu, prezintă materialul *Concurs filatelic pentru copii diabetici*, ce evidențiază o zi dedicată filateliei, animată și moderată de Ioan Catană.

philatelica.ro

30 years of the first flight of a Space Shuttle

A story of Space Shuttle at... Mach 25

Florin PATAPIE - RAICU

Though design and construction of the *Space Shuttle* began in the early 1970s, conceptualization actually began two decades earlier, even before the *Apollo* program of the 1960s. The concept of a spacecraft returning from space to a horizontal landing began in 1954 within NACA (National Advisory Committee for Aeronautics) in the form of an aeronautics research, experiment later named *X-15* (Fig. 1) for the first manned hypersonic aircraft (Mach 6), capable of suborbital spaceflight at 110km altitude. Like most X-series aircraft or lifting bodies, the *X-15* was designed to be carried aloft, under the wing of a NASA Boeing NB-

52B mothership, the legendary *Balls 8*. Between other candidates, Neil Armstrong was selected to pilot the *X-15*, but also Joe Engle (Fig. 2) - one of the first astronauts in the *Space Shuttle* program, having flight tested the *Space Shuttle Enterprise* in 1977 and then flying in 1981 as commander of STS-2 mission in the second orbital test flight of the *Space Shuttle Columbia*.

ASSET (Aerothermodynamic Elastic Structural Systems Environmental Tests) was an experimental US space project involving the testing of an unmanned sub-scale reentry vehicle. Begun in 1960, ASSET was originally designed to verify the superalloy heat shield of the X-

20 *Dyna-Soar* prior to full-scale manned flights. The vehicle's biconic shape and low delta wing were intended to represent *Dyna-Soar's* forward nose section, where the aerodynamic heating would be the most intense. Following the X-20 program's cancellation in December 1963, completed ASSET vehicles (Fig. 3, a right illustrated *Swanson* space cover), built by *McDonnell*, were launched on suborbital trajectories from Cape Canaveral's Pad 17 B by Thor or Thor-Delta missiles at speeds of up to 6,000 m/s before making a water landing in the South Atlantic near Ascension Island. They were used in reentry heating and structural investigations with hopes that data gathered would be useful for the development of future space vehicles, such as the *Space Shuttle*.

The *Prime* (Precision Recovery Including Maneuvering Entry) project was the second part of the USAF *START* program for an American manned spaceplane. The purpose of *START* was to develop and demonstrate the technology for maneuvering lifting body re-entry vehicles. They were made 3 suborbital launches, between 1966.12.21 (*Prime 1*) to 1967.04.19 (*Prime 3*, Fig.4). The *X-23 Prime* was a subscale re-entry test vehicle of the *SV-5D* lifting body configuration planned for the *X-24A* manned aerodynamic test aircraft. Every unmanned *SV-5D* was launched by an Atlas booster from Vandenberg AFB, California.

The construction of the *M2-F1* lifting body (Fig. 5, a cover addressed to Milt Thompson - the NASA's research pilot for the first series of the *M2-F1* flights) was a joint effort by NASA *Dryden Flight Research Center* at Edwards, California and a local glider manufacturer, the *Briegleb Glider Company*. The „M” refers „flight” version. The *M2-F1*, an unpowered craft made of wood, was ▶▶▶



Fig. 9



Fig. 10

philatelica.ro

flown 77 times, until August 16th, 1966. It proved the *lifting body* concept and led the way for subsequent, metal „heavy-weight” designs. The success of Dryden's M2-F1 program led to NASA's development and construction of two heavyweight lifting bodies based on studies at NASA's Ames and Langley research centers - the Northrop M2-F2 (Fig. 6, its 16th flight - the last in series which ended in a crash landing on May 10th, 1967) and the Northrop HL-10 (Fig. 7 - HL indicated *horizontal landing*), both built by the Northrop Corporation, and the U.S. Air Force's X-24A (Fig. 8, one of the first *Space Voyage* cover illustrated with a lifting body by the designer Robert Rank).

NASA's Ames laboratory continued with M2-F3 series of flight demonstration vehicles (Fig. 9 - the first supersonic flight in series on August 25th, 1971).

To reduce the costs of constructing a new research vehicle, the Air Force returned the X-24A to the Martin Marietta Corporation, which new brand X-24B was an experimental US aircraft developed from a joint USAF-NASA program named *PILOT* (1963–1975). It was designed and built to test lifting body concepts, experimenting with the concept of unpowered reentry and landing, later used by the *Space Shuttle*. Already during its first flight the X-24B proved that an unpowered spaceplane could re-enter Earth's atmosphere for a horizontal landing (Fig. 10 - a *Space Voyage* cover for the first supersonic flight in series on March 5th, 1974). Among the final flights with the X-24B were two precise landings on the main concrete runway at Edwards which showed that accurate unpowered reentry vehicle landings were operationally feasible. These missions represented the final milestone in a program that helped write the flight plan for today's *Space Shuttle program*.

The *Space Shuttle* is a

astrophilately



Fig. 11



Fig. 12

reusable launch system and orbital spacecraft operated by NASA for human spaceflight missions. The system combines rocket launch, orbital spacecraft, and re-entry spaceplane with modular add-ons.

Throughout the 1970s, development and building of the space shuttle *Enterprise* continued until it was ready to be tested: on January 31st, 1977 (Fig. 11) the shuttle *Enterprise* leaves the Palmdale factory and travels 36 miles overland from Palmdale to NASA Dryden Flight Research Center at Edwards. The prototype-shuttle *Enterprise* was attached to a modified *Boeing 747* to test the various components of the shuttle. The last five of these tests, the *Enterprise* was released from the *Boeing 747* where astronauts tested the gliding and landing capabilities of the new shuttle, landing at

Edwards AFB in California (Fig. 12 - a *Space Voyage* cover for the fifth and the last free flight test of shuttle *Enterprise*).

Construction began on *Columbia* in 1975 at *Rockwell International's* (formerly *North American Aviation/North American Rockwell*, now *Boeing North America*) principal assembly facility in Palmdale, California, a suburb of Los Angeles. After construction, the orbiter arrived at Kennedy Space Center on March 25th, 1979, to prepare for its first launch^[1].

After a gap of six years, NASA returned to human spaceflight, with the advent of the *Space Shuttle*. On December 29th, 1980 - 12 hours after the roll-out begins - the space shuttle *Columbia* arrives at Launch Complex 39 (LC-39) from Kennedy Space Center (Fig. 13) in the presence of the ▶▶▶

philatelica.ro

NASA Administrator Robert Frosch. Between February 16th - 20th, 1981 took place the „wet” countdown rehearsal and they were tested the Columbia's engines in unison during the Flight Readiness Firing procedures.

On March 19th, 1981, while setting up a ground test (Fig. 14), five technicians were asphyxiated while working in *Columbia's* nitrogen-purged aft engine compartment and two of them died. John Bjornstad, 50, one of the five *Rockwell International* technicians who entered a rear section of the orbiter above the engine, died en route to the hospital. The second fatality, Forrest Cole, died two weeks later. The nitrogen purge was a routine procedure that used nitrogen to flush all the oxygen out of the engine compartment prior to test-firing, when any errant spark could touch off a fire. The two deaths were the first fatalities for the U.S. space program since January 27th, 1967, when astronauts Virgil Grissom, Ed White and Roger Chaffee were killed when fire swept through their capsule during ground testing for the first *Apollo* mission. But tragedy can bide its time and will strike *Columbia* again on February 1st, 2003^[2]. It seems that Space asks, often, a tribute in the form of human lives.

The launch of *Columbia* was planned for April 10th, 1981 but it said that a computer failure (the back-up computer was out of synchronization with the four primary computers) caused a launch delay (Fig. 15).

The first flight of *Columbia* (STS-1) was commanded by John Young, a *Gemini* and *Apollo* veteran who - in 1972 - was the ninth earthling to walk on the Moon, and was piloted by Robert Crippen, a rookie astronaut originally selected to fly on the military's *Manned Orbital Laboratory (MOL)* spacecraft, but transferred to NASA



Fig. 13



Fig. 14



Fig. 15

after its cancellation, and served as a support crew member for the *Skylab* and *Apollo-Soyuz* missions.

Space Shuttle *Columbia* (Fig. 16) lifted off from Kennedy Space Center, Florida, on April 12th, 1981, at 6 a.m. CST (12:00 GMT) to begin the first shuttle mission. The ultimate launch

date of STS-1 fell on the 20th anniversary of the first human spaceflight performed by Yuri Alekseyevich Gagarin in *Vostok*. The primary mission objectives for STS-1 were to accomplish a safe ascent into orbit, check out all the systems on the space shuttle and to return to Earth for a safe landing. All of ▶▶▶

philatelica.ro

these objectives were met successfully. The main payload carried on STS-1 was a *Development Flight Instrumentation package*, which contained sensors and measuring devices to

record orbiter performance and the stresses that occurred during launch, ascent, orbital flight, descent and landing. The *Houston Mission Control Center* monitored all the flight, includ-



Fig. 16



Fig. 17



Fig. 18

astrophilately

ing the lift-off, the ascent phase at a maximum speed of Mach 15, then the check out of all the systems in Earth orbit, the deorbit burn, the critical descent phase at maximum speed of Mach 25 (Fig. 17), and finally - the safe landing.

After orbiting the Earth 36 times, *Columbia* and its crew landed on the dry lakebed runway at *Edwards Air Force Base* in California (Fig. 18) on April 14th, 1981, at 12:20 p.m. CST (18:20 GMT).

Columbia then undertook three further research missions to test its technical characteristics and performance. Its first operational mission, with a four-man crew, was STS-5, which launched on November 11th, 1982. At this point *Columbia* was joined by *Challenger*, which performed the next three shuttle missions, while *Columbia* underwent modifications for the first *Spacelab* mission.

Now, after 30 years of Space Shuttle flights and at the moment of the Shuttle fleet retirement, the people use the technology every day that the US space programs invented. Without the Space Shuttle program, the *International Space Station (ISS)* could not have been built, the *Hubble Space Telescope*^{[3],[4]} couldn't have been repaired and upgraded, the launching and repairing of GPS and communication satellites couldn't have been done so everyone can use their cell phones... and many other things which we currently use as they would have been forever here.

Florin PATAPIE - RAICU, graduate in Physics at University Al. I. Cuza - Iași. Working in astrophilately and topical philately. Author of over 220 philatelic papers. Chairman of the Philatelic Society *Moldova* - Iași. Contact: flapatapie@yahoo.com

DREPT LA REPLICĂ

urmare de pe coperta 1

Apreciez că articolul sus-menționat are un caracter profund defăimător atât la adresa subsemnatului, cât și a mișcării filatelice și expoziționale interne și internaționale.

În privința subsemnatului, articolul face mai multe referiri. Astfel:

<Toată lumea se așteaptă ca acest editorial să fie cu referire la Leonard Pașcanu și faptele sale penale și penibile>.

Autorul „scrierii” nu pomeniște care sunt faptele penale. Am eu curajul să susțin că toate plângerile penale făcute împotriva mea (...) s-au soluționat prin înfirmarea, de către oamenii legii, a oricărui caracter penal.

<Nu, nu sunt interesat să iau în vizor un om învins>.

Nici pe departe nu sunt un om învins! Am avut, am și continui să am o recunoaștere internă și internațională, la cel mai înalt nivel, în domeniul filateliei, care se identifică, practic, cu viața mea. Civic, duc o viață ordonată, las omenirii un urmaș demn. Înving de cine? De detractori? Nici vorbă...

<Ținta mea de această dată sunt acei penali care îl înconjoară și îl susțin pe Pașcanu, chiar și după o sentință defavorabilă dată de o instanță. Personaje sinistre ale lumii filateliei, oameni care din te miri ce interese obscure l-au promovat, susținut în demersul său penal (jargon) și penal (referitor la infracțiuni sancționate cu pedepse)>.

În mod explicit, László Kállai își întinde tentaculele defăimătoare și asupra colectivului în care îmi desfășor activitatea în lumea filateliei, pe care îi denumește „penali”, „personaje sinistre”, oameni „cu interese obscure”, fără a avea vreun motiv sau vreo calitate să o facă. Este real că, în ciuda unei sentințe defavorabile ca urmare a unor probleme procedurale, au fost anulate lucrările Congresului FFR din 25 octombrie 2008, contestate de o minoritate, dar congresul din anul 2009, care i-a urmat, a reconfirmat cu o majoritate covârșitoare măsurile organizatorice adoptate în repetiție, inclusiv calitatea de președinte de onoare al FFR. Detractorii mei au fost de acord cu hotărârile adoptate cu acea ocazie, dovadă că nu le-au mai contestat niciodată. Să înțeleg că, la rândul lor, au devenit „penalii” care mă înconjoară și mă susțin?!

<Unii dintre ei sunt implicați, alături de Pașcanu, în acțiuni care pot face obiectul unor cercetări penale(...)>.

<(...) alții sunt legați de personagiul secundar al acestei scrieri, prin afaceri nu tocmai oneste, penale sau nu, dar cel puțin dezonorante>.

László Kállai preferă să lase învăluiți în mister și pe „unii” implicați și pe „alții” legați, din moment ce nu îi numește. Același „autor” al defăimărilor urmărește să creeze impresia falsă că eu și colaboratorii mei am comite fapte penale, ne-am preocupat de afaceri ▶▶▶

pagina 22 ✓

THE RIGHT TO REPLY

following from cover 1

I consider that the previously mentioned article has a profoundly slanderous nature both towards the undersigned, as well as towards the philatelic movement and internal and international exhibitions.

Regarding the undersigned, the article makes many references. Such as:

<Everyone expects that editorial is referring to Leonard Pașcanu and his criminal and awkward actions>.

The „writings” author does not say what are the penal doings. I have the courage to sustain that all the penal complaints filed against me by (...) have been ruled as invalid, by the law people, of any penal character.

<No! I am not interested to aim at a defeated man>.

I am far from being a defeated man! I have had, had and will continue to have an internal and international recognition, at the highest level in the philately field, that identifies, virtually, with my life. Civic, I lead an orderly life, leaving mankind a worthy follower. Defeated by whom? By detractors? No way...

<My target this time are those criminals surrounding Pașcanu and supporting him, even after an unfavorable ruling by a court date. Sinister characters of the philately world, people who, you wonder why they have obscure interests promoted, supported him in his awkward endeavor and criminal one (referring to crimes punishable by criminal penalties)>.

Clearly, László Kállai spreads his slanderous tentacles over the team I work within the world of philately, which he calls „convicted”, „sinister characters”, people „with obscure benefits”, without having any reasons or competence to do so. It is true that, despite an unfavorable sentence following some procedural problems, the proceedings of RPF Congress of October 25th, 2008 were canceled, disputed by a minority, but the Congress of 2009, that followed them, repeated the confirmation, with an overwhelming majority, of the organizational measures repeatedly taken on, including the status of Honorary President of the RPF. My detractors have agreed with the decisions taken on that occasion, proof being that they never questioned them. Am I to understand that, in return, they have become „the sinister ones” that surround and support me?!

<Some of them are involved with Pașcanu in actions that may be subject to criminal investigations (...)>.

<(...) others are related to the secondary personage of this writing, by not-so-honest business, criminal or not, but at least dishonorable>.

László Kállai prefers to leave some mystery around „some” that are involved and „others” connected, seeing as he doesn't give names. ▶▶▶

dezonorante, afirmații pe care de asemenea nu le concretizează, pentru simplul motiv că sunt fabulații și nimic altceva. Sau autorul „scriiturii” încredințate își asumă - din motive obscure - calitatea juridică de tănuitor și consecințele penale ale acestei atitudini? Să fie oare vorba de o încercare de șantaj? Din nefericire pentru noi, suntem oameni săraci, i-am da și praful de pe tobă dacă l-am avea... Îi stimulez spiritul civic și nu are decât să sesizeze, ca răspundere, organele în drept asupra oricărei neregularități pe care ne-o impută. Și denunțul calomnios este o faptă care se pedepsește, nu este așa?

<Cu alte cuvinte, Pașcanu a fost și este înconjurat de o serie de potențiali purtători de băț, boabă, patalama, porție, trofeu (...), fetețe penale (...), gite penale (...) și jeguri penale.>

Scriitura ineditălistului este asortată cu tot felul de expresii triviale, suburbane, ținând de un limbaj de pușcăriabil pe care autorul se pare că îl stăpânește. Nici una dintre acestea nu mă caracterizează, după cum nu caracterizează nici colaboratorii sau anturajul meu. Personal, desfid public asemenea apelative la adresa noastră și, mai mult ca sigur, mi se vor alătura în acest demers și alți oameni onești și maturi.

<Aplaudacii lui Pașcanu (...) Mulți dintre ei au obținut rezultate plăind bani grei. Mii de mărci, dolari sau în ultima vreme de euro. Acest lucru este de notorietate. Există chiar o listă de prețuri - necrisă, firește - cu cât te costă un Aur sau un Aur Mare. (...) Cum se pot mândri ei cu un rezultat care a fost obținut pe nedrept, cu mită? (...) să obțină un rezultat pe cale frauduloasă (...)>

Demersul publicistic la care se dedă L.K. este descalificant pentru el, dar și periculos pentru el, care își asumă conotația penală a ireponsabilității sale. Este absolut real că subsemnatul am fost, sunt și voi mai fi membru în mari jurii internaționale, la expoziții în care participă și români, cu expozate de o incontestabilă valoare competitivă. La acele manifestări sunt în primul rând sau deopotrivă român și jurat. Am obligația să fiu obiectiv, și sunt de fiecare dată, iar simțul onoarei îmi dictează să relev și să apreciez calitățile unui expozant, să încurajez expozantul, fără să fiu vreodată singur în juriu.

Acuza la care se dedă, ireponsabil, L.K. este gravă și de netolerat. Există expozate românești de mare valoare competitivă, de largă recunoaștere internațională și pot afirma cu tărie că acest lucru este de notorietate. La marile confruntări interne (expoziții naționale) și internaționale (dintre care doar una, EFIRO 2008, s-a desfășurat în România, sub patronaj FIP), România a acumulat, începând cu anul 2004, cca 80 medalii de Aur și 2 de Aur Mare, revenind unui număr de 33 de expozanți de clasă mondială. La nici una dintre cele două expoziții la care expozanții români au cucerit Aur Mare (dr. Dragoțeanu Mircea, Hunfila 2009 și ing. Săvoiu Emanoil, Indipex 2011) nu am fost membru în juriu, ba chiar nici nu am fost prezent la manifestare. Cât ▶▶▶▶

The same „author” of defamation seeks to create the false impression that my collaborators and I have committed criminal actions, were concerned with dishonorable business, statements that he otherwise does not demonstrate, through the simple reason that they are just fables and nothing more. Or the author of the incriminating „writing” assumes - out of unclear reasons - the legal character of a secret-holder and the criminal consequences of this attitude? Could this be about an attempt to blackmail? Unfortunately for us, we are poor people, we would give him our last penny if we could... I am trying to stimulate his civic spirit and he might as well call, taking full responsibility, the law people regarding any irregularities he points to us. Even a slanderous denouncement is a punishable offense, is it not?

<In other words, Pașcanu was and is still surrounded by a number of potential carriers of the stick, berry, certificate, portion, trophy (...), fetețe penale (...), criminal girls (...) and criminal filth.>

The writing of the so-called editor is garnished with all kinds of such suburban, trivial expressions, belonging to prisoners and lowlives, that the author seems to master. None of these describe me, nor do they apply to any of my collaborators or my entourage. Personally, I publicly challenge and defy such names given to us and, most certainly, more people that are mature and honest will march with me against this.

<Pașcanu's yes-men (...) Many results have been achieved by paying money. Thousands of German marks, US dollars or, lately, euros. This is renown. There is even a price list - unwritten, of course - with the costs of a Gold or a Large Gold. (...) How can they boast with such a result which was obtained falsely, by bribing? (...) getting a result through fraud (...)>

The publicist march to which L.K. adheres is dishonorable for him, but also dangerous, assuming the criminal connotation of his irresponsibility. It is absolutely real that the undersigned was, is and will be a member of high international juries, at exhibitions where Romanians also participate with displays of undeniable competitive value. During such manifestations I am foremost or alike Romanian and a jurist. I have the obligation to be impartial, as I am every time, and honor dictates that I reveal and appreciate the qualities of an exhibit, to encourage the exhibitor, without ever being alone in a jury.

The accusation to which L.K. adheres is serious and intolerable. There are Romanian exhibits of great competitive value, of large international recognition and I can firmly confirm that this is notorious. At the great internal contests (national exhibits) and international (out of which only one, EFIRO 2008, was held in Romania, under the FIP patronage), Romania has gathered, beginning with 2004, about 80 Gold medals and two Large Gold medals, given to a number of 33 world class exhibitors. At ▶▶▶▶

privește expozițiile la care românii și-au adjudecat medalii de Aur, am fost membru de juriu în 6 din 21 de expoziții. Lista celor 33 expozanți distinși cu Aur/Aur Mare este pe deplin grăitoare: cuprinde nu numai activiști și colaboratori în domeniul filatelic, dar și dușmani sau adversari declarați care s-au manifestat tot astfel chiar și în justiție față de mine. Nu știu ce medii frecventează editorialistul și din care și-a cules lista de „notorietăți” despre care vorbește iresponsabil, dar nu am cunoștință nici măcar despre vreo tentativă din partea vreunui expozant de a-și „plăti” premiul mituind vreun membru de juriu internațional, fie că este vorba de mine sau despre oricare altă personalitate mondială în această calitate.

László Kállai folosește cuvântul „mită”, care implică cu necesitate nu numai persoana mituită, dar și existența mituitorilor. Kállai va fi dator, pentru că îl voi obliga prin justiție, să îi dezvăluie și pe unii și pe alții. Pentru că nu îi voi cere să trădeze sursele, ci să dea pe mâna legii infractorii mituitori sau mituiți, ceea ce este altceva!

<Cât despre Leonard Pașcanu...știți vorba aia! Despre morți numai de bine!>

<Pașcanu singur s-a descalificat, singur și-a tras șuturi în propriul dos pentru a părăsi scena filatelică pe ușa din spate.>

<May he rest in peace!>

Am tăria să recunosc: ca multă altă lume, nici eu nu am o sănătate fizică perfectă, spre deosebire de sănătatea mintală, care este ireproșabilă. Cum nu sunt deloc pe același calapod cu László Kállai, probabil că situația este ranversată. După cum se vede, însă, ura nedisimulată a lui L.K. față de persoana mea vizează moartea: el mă vrea mort, mă vede mort și mă „ocrotește” cu slogane funebre („Odihnească-se în pace!”). Nimeni și nimic nu îți dă dreptul să afec-tezi imaginea unei persoane pe motiv de boală, dar demersul lui L.K. nu este o luare în derâdere față de mine, ci o incitare la ură, la nimicirea fizică. Pe cine a tocmit pentru asta?

<P.S.2 - O scurtă perioadă era să devin și eu unul dintre penalii lui Pașcanu, dar am ales o altă cale.>

În final, Kállai face dovada, prin recunoaștere sinceră, că are momente de „rătăcire”, sau că răvnește la statutul juridic de penal pe care nu l-a putut dobândi când era să devină și el unul din penalii lui Pașcanu.

Niciodată nu este prea târziu sau, vorba din popor, mai bine mai târziu decât niciodată. Iată, acum ți-ai văzut visul cu ochii: **ești de-a dreptul penal** și îți urez un sincer „la mulți, mulți ani!”

București, 4 martie 2011 Leonard PAȘCANU
leonardpascanu@yahoo.com

Ne cerem scuze față de cititori, frustrându-i de cele patru pagini dedicate emisiunii anului 2011, urmare a publicării acestui *drept la replică*.

neither of the two exhibits where the Romanians were awarded with the Large Gold medals (Dr. Dragoteanu Mircea, Hunfla 2009 and eng. Săvoiu Emanoil, Indipex 2011) was I member of a jury, even more, I wasn't present at the exhibit. Regarding the exhibits where the Romanians won the Gold medals, I was jury member in six out of the 21 exhibitions. The list of the 33 exhibitors awarded with the Gold/Large Gold medal speaks for its own: includes not only the names of the participants and collaborators in the philatelic field, but also the declared enemies or opponents that have manifested against me even in the court of justice. I don't know what communities the author attends and where he gathered the „notorious” list of which he irresponsibly talks, but I have no knowledge of attempts of any exhibitor to „buy” the award by bribing any of the members of the international jury, either me or any other global person in this quality.

László Kállai uses the word „bribe”, which necessarily involves not only the bribed person, but also the existence of the bribers. Kállai will be indebted, because I will force him by law, to name both of them. Because I will not ask of him to reveal his „sources”, only to hand over to the law the criminal bribers and bribed ones, which is totally different!

<As Leonard Pașcanu...you know that saving! About the dead, only good!>

<Pașcanu alone got himself disqualified and self-kicked from the philatelic scene through the back door.>

<May he rest in peace!>

I have the courage to admit: as do many, I no longer have a perfect physical health, unlike my mental health which is perfect. Seeing as how I have a different opinion from László Kállai, it is likely that the situation is reversed. As it is obvious, however, L.K.'s undisguised hate for targets my death: he wants me dead, he „sees” me dead and „guards” me with funeral slogans („May he rest in peace!”) Nobody and nothing gives you the right to damage the image of a person on account of a disease, but L.K.'s march is not meant to mock me, but to encourage to hatred, to physical undermining. Who did he dispatch to do so?

<P.S.2 - For a brief period also myself came close to becoming one Pașcanu's awkward philatelists, but I chose another path.>

In the end, Kállai proves, through honest admission, that he has moments when he is „lost”, or craves for the legal status of penal person which he couldn't obtain when he almost became one of Pașcanu's hideous.

It is never too late or, as the saying goes, better late than never. Behold, now that you saw your dream come true: **you are truly hideous** and I wish you an honest „many, many years!”

Bucharest, March 4th, 2011 Leonard PAȘCANU
leonardpascanu@yahoo.com

În loc de editorial

Am citit cu mare atenție dreptul la replică remis revistei philatelica.ro de Leonard Pașcanu. Nu găsesc a fi în neregulă să ai opinie. Am avut, am și voi avea și eu opinii. Astfel, publicarea opiniei lui Leonard Pașcanu este ceva firesc. Este o altă problemă în ce măsură sunt de acord sau nu cu cele enunțate în acest text. Atacurile personale nu mă interesează. Epitetele nu mă revoltă. De ce? Sunt jurnalist de carieră de mai bine de două decenii, iar în acest timp am publicat mii de articole, reportaje și anchete. Mulți dintre cei despre care am scris m-au atacat. Care mai de care au trimis drepturi la replică. Sunt călit la acest capitol. Nici analiza textului nu mă supără. Toate cuvintele și expresiile din editorialul meu se regăsesc în *Dicționarul explicativ al limbii române* ori în lucrări precum *Dicționarul de argou al limbii române*, *Dicționarul de neologisme*, *Dicționarul de arhaisme și regionalisme*, *Dicționarul de sinonime* sau *Dicționarul de antonime*.

Un singur lucru doresc să îndrept. Acuzațiile lui Leonard Pașcanu că aş dori să-l văd mort. Fals și morbid! Nu doresc moartea nimănui. Nici măcar a unui terorist precum Osama bin Laden. Și cu asta nu am intenția de a face vreo comparație, ci pur și simplu vreau să subliniez atitudinea mea iertătoare față de cei care au greșit sau au păcătuit. Aici încerc să-i aduc aminte lui Leonard Pașcanu că în urmă cu câțiva ani, când a trecut prin momente dificile în privința sănătății sale, m-am interesat zilnic despre starea lui. Lucru știut de domnia sa.

Și în final o singură frază: nu voi mai menționa niciodată numele lui Leonard Pașcanu în revista philatelica.ro ori în vreo altă publicație tipărită sau în format electronic.

București, 3 aprilie 2011

László KÁLLAI



Instead of editorial

I read with great attention the right of reply submitted by Leonard Pașcanu to philatelica.ro magazine. I don't find anything wrong in having opinions. I had, I have and I will have opinions. Thus, the publication of Leonard Pașcanu's opinion is something natural. It's a different issue regarding the extent in which I agree or not with those set forth in this text. Personal attacks are not of interest to me. The epithets don't outrage me. Why? I am a career journalist for more than two decades, and during this time I have published thousands of articles, reports and surveys. I was attacked by many of those about whom I wrote. Trying to outdo each other they sent rights to reply. I am hardened in this chapter. Also the analysis of the text doesn't anger me. All words and expressions in my editorial can be found in the *Explanatory Dictionary of the Romanian language* or in works such as *The Romanian language slang dictionary*, *The Dictionary of neologisms*, *The Archaisms and Regionalism Dictionary*, *The Dictionary of synonyms* or *The Dictionary of antonyms*.

One thing I wish to correct. The Leonard Pașcanu's accusations that I'd like to see him dead. False and morbid! I do not want anyone's death. Not even for a terrorist like Osama bin Laden. And I have no intention of making a comparison, but simply I want to point my forgiving attitude towards those who did wrong or sinned. Here I tried to remind to Leonard Pașcanu that few years ago, when he went through difficult moments on his health, I was concerned daily about his. A thing well known by him.

And finally a single sentence: I will never mention again the name of Leonard Pașcanu in the philatelica.ro magazine or in any other printed or electronic publication.

Bucharest, April 3, 2011

László KÁLLAI

ROMANIA - Ministerul Justiției
Judecătoria în Bănești cetățenilor

Curtea de apel BUCUREȘTI
BUCUREȘTI

Informații detaliate despre dosar

Numer unic dosar:	11532/302/2008 (1260/2010)
Înregistrat în data de:	18.05.2010
Obiect dosar:	Înșelăciune (art. 215 C.p.)
Materia juridică:	Penal
Stadiu procesual:	Recurs
Părți:	PAȘCANU LEONARD - Recursant SC ROMFILATELIA SA - Întâmpnat

TERMENE DE JUDECATĂ:

Data	Soluție	Detalii
15/06/2010	Imposibilitatea de prezentare a recurentului inculpat din motive medicale. La cererea apărătorului întemnețat pârți civile - în vederea pregătirii apărării.	Amânat
18/06/2010	Amână pronunțarea la data de 30.09.2010. Amânare de pronunțare la data de 07.10.2010 Decizie nr. 1542 - în temeiul art. 385/15, pct. 1, lit. b, c.p.p., respinge ca nefondat recursul formulat de inculpatul Pașcanu Leonard împotriva deciziei penale nr. 215/A/31.03.2010 pronunțată de Tribunalul București - secția a-11 - a penală în dosarul nr. 11532/302/2008. În temeiul art. 192, alin 2, c.p.p., obligă pe recurentul inculpat la plata sumei de 300 lei - cheltuieli judiciare către stat. Definitiv.	Soluționare

Concept grafic și realizare
indaco

11 Înapoi la hartă 11

Pentru cei care se
îndoiesc, iată dovada că
Leonard Pașcanu este
condamnat penal
definitiv pentru fapta de
înșelăciune în legătură cu
filatelia.

For those who doubt, this
is the proof that Leonard
Pașcanu is **definitively**
convicted for the act of
fraud in connection with
the philately.

10 Mai - Ziua națională a României între 1866-1947

10 Mai 1881 - Carol I de Hohenzollern-Sigmaringen a fost încoronat Rege al României (1881-1914), după ce anterior fusese Principe al României (1866-1881). 10 Mai a fost timp de 82 de ani Ziua națională a României.

După exilarea lui Alexandru Ioan Cuza țara era în plin haos. Alegerea lui Cuza ca domnitor în ambele principate fusese singurul motiv pentru care puterile europene permisese unirea principatelor Moldovei și Țării Românești, iar acum țara risca să ajungă la dizolvarea acestei uniuni. Tânărul Carol a trebuit să călătorească incognito, sub numele de Karl Hettingen, cu trenul pe ruta Düsseldorf-Bonn-Freiburg-Zürich-Viena-Budapesta, datorită conflictului care exista între țara sa și Imperiul Austriac. Nici chiar în țara sa de origine nu era bine văzută această preluare a scaunului Principatelor. După ce a pășit pe teritoriul țării, punând prima dată piciorul pe pamânt românesc în localitatea Drobeta Turnu-Severin, Brătianu I-a însoțit mai departe cu trăsura până la podul Mogoșoaiei.

Pe 10 mai 1866, Carol a intrat în București. Vestea sosirii sale fusese transmisă prin telegraf și a fost întâmpinat de o mulțime entuziastă de oameni, dornici să cunoască noul conducător. La Băneasa i s-a înmănat cheia orașului. Și-a rostit jurământul în limba franceză: „Jur să păzesc legile României, să-i apăr drepturile și integritatea teritorială”.

Domnia lui Carol I a început, de fapt, în aprilie 1866, odată cu



Eseul albastru nedantelat al emisiunii de uzuale „Carol I - Gravate”, în pereche fără valoare nominală înscrisă. Eseurile denumite pentru această serie au fost tipărite doar în culorile roșu-carmin și albastru (colecția Daniel Marcu)

intrarea sa în țară. Proclamat domnitor al României în ziua de **10 mai 1866**, rămâne cu acest titlu până în 26 martie 1881, când este proclamat rege, devenind astfel primul rege al României. A fost primul monarh din dinastia Hohenzollern-Sigmaringen, al cărei nume se transformă, începând cu Regele Ferdinand I, în Casa Regală de România, dinastie care va conduce țara până la proclamarea Republicii Populare Române în 1947.

Prima Constituție regală a României

Imediat după sosirea în țară, parlamentul României a adoptat la 29 iunie 1866 prima constituție a țării, una dintre cele mai avansate constituții ale timpului, aceasta fiind inspirată din constituția Belgiei, care dobândise independența din 1831. Aceasta a permis dezvoltarea și modernizarea țării. S-a decis ca aceasta să ignore dependența curentă a țării de Im-

periul Otoman, acțiunea care s-a constituit într-un prim pas spre independență.

Articolul 82 specifica: „Puterile conducătorului sunt ereditare, pornind direct de la Majestatea Sa, prințul Carol I de Hohenzollern-Sigmaringen, pe linie masculină prin dreptul de primogenitură (primului-născut), excluzând femeile. Descendenții Majestății Sale vor fi crescuți în spiritul religiei ortodoxe.”

Pentru consolidarea prestigiei personale și al țării, pe 9 septembrie 1878 a primit titlul de „Alteță regală”. Pe 15 martie 1881, Constituția a fost modificată pentru a specifica, printre altele, faptul că din acel moment șeful statului va fi numit rege. Ceremonia de încoronare a avut loc pe **10 mai 1881**.

Ideea de bază a tuturor constituțiilor regale din România era aceea că regele conduce fără a guverna.

László Kállai după Wikipedia, enciclopedia liberă

O lucrare bibliografică privind mecanotelia

Ing. Mircea Pătrășcoiu - *Bancă de articole publicate în revista "Filatelistul feroviar", privind activitatea de mecanotelia 2001-2011*, București 2011, 69 pagini, grupează articolele sale de *mecanotelia* - francaturi me-

canice, publicate în revista mai sus menționată.

Autorul identifică revista *Curierul Filatelic* ca fiind cea mai productivă revistă a domeniului din spațiul românesc, care a publicat 213 articole. De asemenea, este

de remarcat că în România au fost publicate, până în prezent, un număr de aproximativ 300 de articole de către 30 de autori.

Cei mai productivi autori români ai acestui gen de colecționare sunt prof. Nicolae Ilișiu cu 102 articole, urmat de ing. Mircea Pătrășcoiu cu 70 de articole.

NATURA/LUNA PLANTĂRII ARBORILOR 2011

dr. ing. Marius MUNTEAN

Sub acest generic s-a desfășurat la Timișoara, între 15 - 20 martie 2011, în sălile de expoziție ale Cercului Militar, o expoziție filatelică interjudețeană în organizarea Asociației Filatelite Timișoara cu sprijinul Direcției Silvice, al Consiliului Județean Timiș și al Cercului Militar din Timișoara.

Au participat 15 exponanți (13 la secțiunea *maturi* și 2 la cea de *tineret*). Juriul - președinte dl. Arsenie Arădean - a acordat 5 medalii în rang de *Vermeil* exponanților Sorin Arădean - *Pădurea*, George Gligor - *Les oiseaux d'Europe et leurs nids*, Tiron Martin - *Vânătoarea de la mijloc de existență la hobby*, Traian Șiclovan - *Incursiune în ihtiologie*, Traian Șiclovan - *Enciclopedia ihtiologică*. Exponanții Andra Borțun - *Păsări cântătoare* și Gabriela Dowel - *Grădini zoologice* au primit medalii în rang de *Argint Mare* la secțiunea *tineret*. Au expus în afara concursului doamna Monica Muntean, precum și domnul Arsenie Arădean.

Manifestarea a fost marcată prin trei plicuri ale expoziției, de-



dicate celor două evenimente evocate mai sus, pentru care s-au folosit două ștampile ocazionale datate 15 martie 2011.

Machetatori au fost domnii Marius Muntean și Adi Ciobanu. Un catalog a fost pus la dispoziția participanților.



Noi realizări cartofile

Asociația Filateliștilor Feroviari din România (AFFR) - președinte ing. Gabriel Mărgineanu (margineanugabriel@rds-link.ro) a realizat - în luna martie 2011 - un set de opt cărți poștale ilustrate, color, la tematica *Trenuri în peisaj*, distribuite gratuit membrilor și colaboratorilor asociației, din fondurile acesteia.

Cărțile poștale ilustrate au fost tipărite pe baza unor fotografii realizate în perioada 1999-2010 de domnii ing. Mircea Dorobanțu și ing. Cristian Hultoaia.

Tematica acestor cărți poștale ilustrate privește: tren turistic pe linia Sibiu - Sighișoara, tren turistic prin halta Bălnaca, tren turistic în apropiere de Sinaia, tren de călători pe viaductul Caracău, tren turistic pe viaductul Săluța I (Glođu), tren turistic pe linia forestieră de la



Comandău, tren de călători pe linia Ploiești - Predeal, tren de călători pe linia Cluj Napoca - Oradea.
(ing. Mircea Pătrășcoiu, vicepreședinte AFFR)

Cărți poștale - buletine de avertizări 1961-1989 și Cărți poștale - buletine de semnalizarea dăunătorilor și bolilor 195...

Ing. Călin MARINESCU

1. Cărțile poștale - buletine de avertizare (CPBA) erau o categorie specială de cărți poștale oficiale de sine stătătoare, folosite în economia centralizată din România, prin care stațiile de prognoză și avertizare teritoriale anunțau G.A.C.-urile (Gospodăriile Agricole Colective), respectiv C.A.P.-urile (Cooperativele Agricole de Producție) despre apariția în zonă a dăunătorilor agricoli și asupra metodelor de combatere a lor.

Folosirea CPBA era statuată prin mai multe aprobări/ordine ale organelor poștale, respectiv ale Direcției Generale a Poștelor și Telecomunicațiilor (D.G.P.Tc.) de la acea dată. În Tabelul nr. 1 sunt prezentate numărul și anul emiterii aprobărilor/ordinelor poștale respective. Acestea erau menționate pe fiecare CPBA.

Toate CPBA erau tipărite fără marcă fixă și trebuiau francate la tariful poștal intern pentru cărțile poștale obișnuite în valoare de 0,40 lei (1961-31 martie 1982) și de 1,00 leu (1 aprilie 1982 - 31 decembrie 1989).

CPBA aveau în perioada 1961-1989 caracteristicile generale ale cărților poștale semi-ilustrate cu marcă fixă, cu singura deosebire că, în locul mărcii fixe era tipărit un dreptunghi cu linii punctate. Dimensiunile lor erau cele generale de 150x95 mm și de 160x105

mm. Au fost tipărite pe carton alb, alb-lucios sau gri. Fața CPBA (avers) era alcătuită din două părți, despărțite în general printr-o linie verticală. În partea dreaptă erau tipărite linii și cuvinte pentru scrierea adresei destinatarului, iar în partea stângă era tipărită o ilustrație color (multicoloră), subiectul acesteia fiind în concordanță cu textul de pe verso.

După desenul adresei destinatarului pot fi diferențiate mai multe tipuri de cărți poștale-buletine de avertizare (Fig. 1... Fig. 7).

În partea stângă a cărților poștale au fost tipărite ilustrații multicolore cu subiecte în legătură cu dăunătorii agricoli, grupate pe tipuri de destinatari, de dăunători, etc. Se pot diferenția mai multe tipuri de cărți poștale, astfel: COLECTIVIȘTI (Fig. 8... Fig. 12), AGRICULTORI (Fig. 13... Fig. 18), CULTIVATORI (Fig. 19... Fig. 21), LEGUMICULTORI (Fig. 22), POMICULTORI (Fig. 23... Fig. 36), PODGORENI (Fig. 37, Fig. 38), COMBĂTÂND... (Fig. 39... Fig. 44).

Pe spatele cărților poștale erau tipărite următoarele:

-în partea de sus - titlul „BULETIN DE AVERTIZARE”;

-în partea din dreapta sus - textul „Stațiunea (punctul) de prognoză și avertizare...”, respectiv „Stația de prognoză și avertizare...”;

-în partea din stânga sus - denumirea forului agricol tutelar;

-în partea din stânga jos - textul

„Tematica și textul...”;

-în partea din dreapta jos - textul „Șeful stației,” (semnătura);

-în partea centrală era textul propriu-zis al Buletinului de avertizare, diferențiat în două tipuri, în funcție de destinatar:

a) Texte care se refereau la descrierea și combaterea unui anumit tip de dăunător agricol

-MINISTERUL AGRICULTURII (Fig. 45);

-CONSILIUL SUPERIOR AL AGRICULTURII (Fig. 46, Fig. 47);

-MINISTERUL AGRICULTURII ȘI SILVICULTURII (Fig. 48);

-MINISTERUL AGRICULTURII ȘI INDUSTRIEI ALIMENTARE (Fig. 49);

-MINISTERUL AGRICULTURII, INDUSTRIEI ALIMENTARE ȘI APELOR (Fig. 50);

-MINISTERUL AGRICULTURII (Fig. 51);

b) Texte generale, care puteau fi folosite pentru orice dăunător agricol

-CONSILIUL SUPERIOR AL AGRICULTURII (Fig. 52);

-MINISTERUL AGRICULTURII ȘI SILVICULTURII (Fig. 53);

-MINISTERUL AGRICULTURII, INDUSTRIEI ALIMENTARE ȘI APELOR (Fig. 54);

-MINISTERUL AGRICULTURII ȘI INDUSTRIEI ALIMENTARE (Fig. 55);

-.....

-MINISTERUL AGRICULTURII (Fig. 56).

Toate ilustrațiile prezentate fac parte dintr-un lot de peste 400 de piese adunate de filatelistul Tomiță Marinescu (1920-1999) din Dorohoi.

2. Cărțile poștale - buletine de semnalizarea dăunătorilor și bolilor au fost folosite pentru anunțarea Direcției Protecției Plantelor din Ministerul Agriculturii și Silviculturii privind apariția dăunătorilor și bolilor în agricultură și măsurile care au fost luate pentru înlăturarea lor.

Nu s-au semnalat până în prezent cărți poștale tipărite special pentru aceste avizări, dar ▶▶▶

Tabel nr. 1

Nr. crt.	Forul poștal care a dat aprobarea	Nr. aprobării/an
1	D.G.P.Tc.	3218 PP/1961
2	D.G.P.Tc.	560/1171/1964
3	D.P.D.P.	137/4049/1972
4	D.G.P.Tc.	137/5043/1974
5	D.G.P.Tc.	137/860/1975
6	D.G.P.Tc.	4274/82
7	D.G.P.Tc.	137/3319/86
8	D.G.P.Tc.	137/4274/82

philatelica.ro

În Fig. 57 și Fig. 58 sunt prezentate fața și spatele unei cărți poștale semilustrate, emisiunea anului 1952, care a fost transformată în BULETIN DE SEMNALIZAREA DĂUNĂTORILOR și BOLILOR, prin tipărirea unor texte adecvate. O carte poștală asemănătoare a fost reprodusă (numai fața) pe cunoscutul site <http://www.romaniastamps.com/-postkort/index.htm>.



Fig. 1 - Adresa era formată din patru linii punctate, prima începând cu cuvântul „Destinatar”. Dedesubt, într-un chenar, sunt cuvintele „Oficiul Poștal”



Fig. 3 - Adresa era scrisă pe șase rânduri, primele cinci la fel ca în Fig. 2, iar al șaselea cu textul „Sectorul... Jud. ...”. Dedesubt - un chenar cu textul asemănător celui din Fig. 2.



Fig. 4A - Adresa era asemănătoare celei din Fig. 4, dar literele aveau un design diferit.

cărți poștale



Fig. 2 - Adresa era scrisă pe șase rânduri: „Destinatar... / ... / Strada ... Nr... / Blocul ... Scara ... Etajul ... Apart. ... / Localitatea ... / Raionul ... Reg. ...”. Dedesubt, într-un chenar, sunt cuvintele „Oficiul poștal:...”



Fig. 4 - Adresa era scrisă pe șase rânduri: „Destinatar... / ... / ... / Strada... Nr... / Localitatea... / Județul...”. Dedesubt - un chenar cu textul asemănător celui din Fig. 2.



Fig. 5 - Adresa era scrisă pe șase rânduri: „Destinatar... / ... / Strada ... Nr... / Blocul ... Scara ... Etajul ... Apart. ... / Sectorul ... Județul ... / Oficiul poștal ...”. Dedesubt, într-un dreptunghi împărțit în două, sunt cuvintele „Codul” și „Localitatea”

philatelica.ro

cărți poștale



Fig. 6 - Adresa era scrisă pe șase rânduri: „Destinatar... / ... / Strada ... Nr... / Bloc ... Sc. ...Et. ... ap. .../ COD ... / LOCALITATE ...”. Dedesubt, într-un dreptunghi, era cuvântul „JUDEȚUL...”. Linia verticală care despărțea cele două părți avea un text suplimentar „CPCS LABORATORUL CENTRAL DE CARANTINĂ FITOSANITARĂ”



Fig. 7 - Adresa era scrisă la fel ca în Fig. 6, dar existau texte suplimentare în două locuri: un cod de formular al forului agricol tutelar sub cod și localitate (ex. „MA 44-5-13 A 6 t 2”) și un text care întrerupe linia verticală despărțitoare de pe fața cărții poștale (ex. „C.P.C.S. cda 63 187”, etc.)



Fig. 8 - Gărgărița sfecei



Fig. 9 - Gărgărița de porumbiște

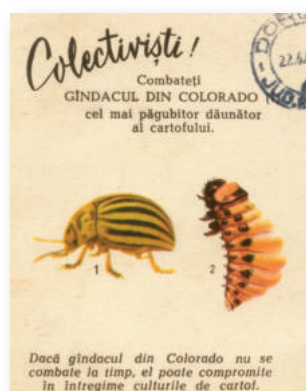


Fig. 10 - Gândacul din Colorado



Fig. 11 - Gândacul ghebos



Fig. 12 - Gărgărița mazărei



Fig. 13 - Gărgărița sfecei

philatelica.ro



Fig. 14 - Gărgărița de porumbiște



Fig. 15 - Gândacul din Colorado



Fig. 16 - Ploșnița cerealelor

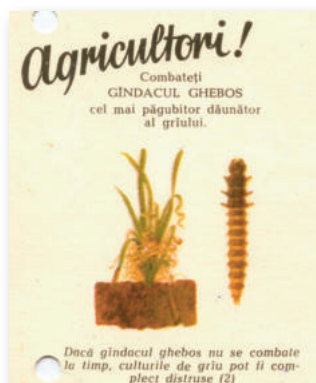


Fig. 17 - Gândacul ghebos



Fig. 18 - Gărgărița mazărei

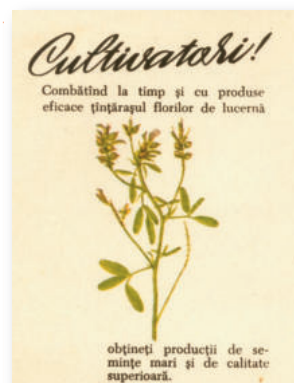


Fig. 19 - Țânțărașul florilor de lucernă



Fig. 20 - Țânțărașul florilor de lucernă



Fig. 21 - Gărgărița florilor de trifoi



Fig. 22- Buha verzii

philatelica.ro



Fig. 23 - Gărgărița florilor de măr



Fig. 24 - Gărgărița florilor de măr



Fig. 25 - Rapăn



Fig. 26 - Viermele merelor



Fig. 27 - Păduchele din San José



Fig. 28 - Viermele prunelor



Fig. 29 - Viespea neagră



Fig. 30 - Musca cireșelor



Fig. 31 - Omida păroasă

philatelica.ro



Fig. 32 - Rapăn

Fig. 33 - Pătarea roșie
a frunzelor

Fig. 34 - Rapăn

Fig. 35 - Gărgărița florilor
de măr

Fig. 36 - Viermele mărului



Fig. 37 - Mana

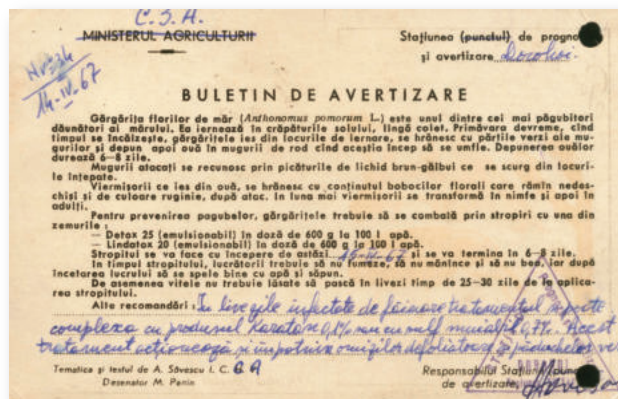
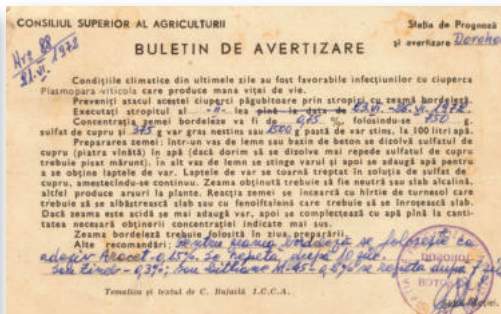


Fig. 38 - Mana

Fig.
39Fig.
40

philatelica.ro

cărți poștale

Fig.
41Fig.
42Fig.
43Fig.
44Fig.
45Fig.
46Fig.
47

philatelica.ro

cărți poștale

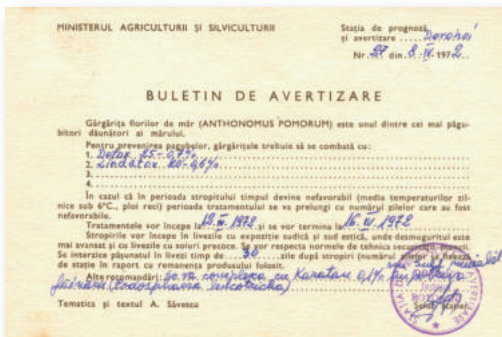
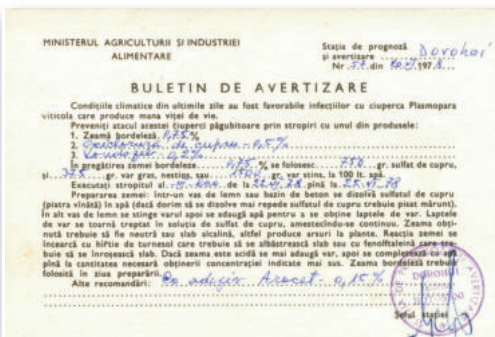


Fig. 48



philatelica.ro

postcards

MINISTERUL AGRICULTURII, INDUSTRIEI ALIMENTARE ȘI APELOR

Starea de prognoză și
avertizare

Nr. 30 din 14.5.1974

BULETIN DE AVERTIZARE

Condițiile favorabile din ultimele zile au favorizat dezvoltarea dăunătorului (bolii) *D. nigr. difformis* ceea ce a făcut ca acesta să se înmulțească și să devină păgător.

Pentru combatere se recomandă produsele:

1. *Lindane 0.1%*
2. *Difex 25-0.5%*
3. *Carbater 52-0.4%*
- 4.
- 5.

Combaterea trebuie să înceapă la *10.5* și să se termine la *10.5*

Alte recomandări: *folosirea și protejarea cu pălărie deasupra capului*

la curățarea elerilor

Se vor respecta normele de protecția muncii.

Seful Stației

Fig.
54

MINISTERUL AGRICULTURII ȘI INDUSTRIEI ALIMENTARE

Starea de prognoză și
avertizare

Nr. 100 din 7.11.1973

BULETIN DE AVERTIZARE

Condițiile favorabile din ultimele zile au favorizat dezvoltarea dăunătorului (bolii) *Hana. caribaea (Phytophthora infestans) la cartofii* ceea ce a făcut ca acesta să se înmulțească și să devină păgător.

Pentru combatere se recomandă produsele:

1. *Lindane 0.1%*
2. *Difex 25-0.5%*
3. *Carbater 52-0.4%*
- 4.
- 5.

Combaterea trebuie să înceapă la *10.11.1973* și să se termine la *15.11.1973*

Alte recomandări:

Se vor respecta normele de tehnica securității muncii, protecția silinelor și animalelor.

Seful Stației

Fig.
55Fig.
57

MINISTERUL AGRICULTURII

Starea de prognoză și
avertizare

Nr. 19 din 3.08.1982

BULETIN DE AVERTIZARE

Condițiile favorabile din ultimele zile au favorizat dezvoltarea dăunătorului (bolii) *hama. caribaea* ceea ce a făcut ca acesta să se înmulțească și să devină păgător.

Pentru combatere se recomandă produsele:

1. *Lindane 0.1%*
2. *Difex 25-0.5%*
3. *Carbater 52-0.4%*
- 4.
- 5.

Combaterea trebuie să înceapă la *7.08* și să se termine la *10.08*

Alte recomandări:

Se vor respecta normele de tehnica securității muncii, protecția animalelor și animalelor.

Seful Stației

Fig.
56

BULETIN DE SEMNALIZAREA DĂUNĂTORILOR ȘI BOLILOR Nr.

Regiunea _____ Raionul _____ Comuna _____

Satul _____ Unitatea _____ Numele dăunătorului/bolii _____

A apărut la data de _____

În stadiul de _____ la cultura _____ ha. cu intensitate de _____ buci la _____ (la o plantă, pom) distrugând _____ % din _____ ha. Configurația terenului (deal, șes, luncă) _____

Temperatura aerului _____ °C Umiditatea aerului _____ % Precipitații _____ mm.

La data de _____ s-au luat măsuri de combatere prin folosind material _____ în conc. de _____ % în cantitate de litri (kg) (la pom, la ha), pe o suprafață totală de _____ ha.

Greutăți în combatere _____ Eficacitatea combaterii _____ %

Semnătura, _____ Data, _____

Fig.
58

REPUBLICA POPULARĂ ROMÂNĂ

CARTE POȘTALĂ

BORSEC

Localitatea _____ București

Regiunea _____ București

Raionul _____ T. Vladimirescu

Str. _____ B-dul Republicii Nr. 24

Destinatar _____

Adresa Expeditorului: _____

Localitatea _____

Regiunea _____

Raionul _____

Str. _____ Nr. _____

Expeditor: _____

MINIST. AGRICULTURII ȘI SILVICULTURII
Direcția Protecției Plăntelor

Postcards - warning newsletters 1961-1989 and Postcards - pest and diseases warning newsletters 195...

1. Postcards - warning newsletters (PCWN) were a special category of official postcards, independent, used in the Romanian centralized economy, through which the forecast and local warning stations would announce the G.A.C.s (Collective Farms), also the C.A.P.s (Agrarian Production Cooperatives) about the presence in the area of agricultural pests and ways to control them. The use of these postcards' status was stated in several approvals/orders from the postal authorities. All of the PCWN were printed without a printed stamp and they had to be franked with the domestic postage tax for regular postcards with the value of 0.40 lei (1961 - March 31st, 1982) and 1.00 leu (April 1st, 1982 - December 31st, 1989). PCWN, in the period 1961-1989, had the general appearance of semi-illustrated postcards with printed stamp, the only difference being that instead of the printed stamp there was a printed rectangle with dotted lines.

2. Postcards - pests and diseases warning newsletters were used to signal the Plant Protection Directorate of the Ministry of Agriculture and Forestry regarding the presence of pests and diseases in agriculture and the measures that have been taken to remove them.

INDIPEX 2011

În perioada 12-18 februarie 2011 s-a desfășurat la New Delhi, sub patronaj FIP, expoziția filatelică mondială INDIPEX 2011, unde au fost jurizate 555 de expozate. Calitatea acestora a fost de un înalt nivel, ceea ce s-a reflectat în 41 de medalii de Aur Mare și 62 de medalii de Aur.

Expozanții români au participat la următoarele clase, obținând distincțiile menționate după cum urmează:

- Filatelie tradițională: Emanoil SĂVOIU - *Romania 1872-1879, Aur Mare* cu felicitări, 95 puncte. La această clasă, subclasa *Europa*, s-au acordat 4 medalii de Aur Mare, acest expонат fiind singurul care a primit și felicitări

- Întreguri poștale: Emanoil SĂVOIU - *Postal stationery of Romania 1858-1919, Vermeil Mare*, 85 puncte.

- Fiscale: Francisc AMBRUȘ -

Romania, the earliest mobile general revenue stamps issues of 1872-1919, Vermeil Mare cu felicitări, 88 puncte.

- Literatură: Călin MARINESCU și Ștefan VÎRTACI - *Revenue stamps used in the Romanian postal service 1872-1915, Vermeil*, 83 puncte; Mihai COJOCAR - *Romanian revenue & cinderellas catalogue 2011, Vermeil*, 81 puncte.

- Un panou: Francisc AMBRUȘ - *Postal tax exempt, Silistra issue 1913*, 81 puncte; Ioan CATANĂ - *Romania -First World War- „Printed” Military Postcards*, 78 puncte.

De subliniat că dl Emanoil Săvoiu este singurul expozant român care în ultimii 8 ani obține o medalie de Aur Mare la o expoziție aflată sub patronaj FIP. Exponatul tratează de o manieră completă perioada 1872-1879 bazată pe metoda Hulot de tipărire a mărcilor poștale, pe-



rioadă ce a succedat „tiparului manual” (1858-1865) și mărcilor poștale „litografiate” (1865-1872). Acest expонат revoluționară înțelegerea emisiunilor *Paris - București*, aducând multe elemente noi ce vor constitui obiectul unei monografii pe care autorul, probabil, ne-o va pune în curând la dispoziție.

(Dan N. DOBRESCU, AIJP)



Francatură mixtă România - Marea Britanie - Germania. Scrisoare recomandată nr. 482 francată cu 10 B, Emisiunea București 1 - planșe Paris, perf. 11/1876; 50 B, Emisiunea Paris/1872, carmin-roz.

Obliterări: Plecare - CRAIOVA 28 JUN 78, Sosire - LONDON JY 20 78, recomandată.

Trimisă ca scrisoare simplă la BADEN și re-adresată la DARMSTADT 8 10 78 pentru LICHTENTHAL 11 8 78, în care scop a fost francată cu 10 Pf carmin/1875.

(colecția Emanoil Săvoiu, Romania 1872-1879)

philatelica.ro

entiers postaux

Essais pour la fabrication d'enveloppes UPU (1875-1876)

ing. Emanoil SĂVOIU

En conformité avec les documents présentés ci-joint, le graveur parisien Stern a été chargé par le Gouvernement Roumain de composer et graver deux timbres destinées à la fabrication d'enveloppes timbrées avec les valeurs de 10 Bani et de 25 Bani (Fig. 1 - 3).

Dans ma collection, en présent, se trouvent cinq cartes postales (ex-collection Liviu Cristea), qui correspondent partiellement à la commande donnée par le Gouvernement Princier Roumain à M. Stern. (Fig. 4 - 8).

Pour soutenir ça je vous propose de regarder les cartes postales françaises de la même époque, qui sont similaires avec les cartes qui sont illustrées dans les Fig. 4 - 8.

En ce qui concerne ces enveloppes timbrées, jusqu'à présent rien à dire.

No. 374 Paris, le 17 décembre 1875

Monsieur,

J'ai l'honneur de vous informer que le gouvernement Princier a besoin de quatre estampilles destinée à la production d'enveloppes timbres semblable à celui qui sont en usage dans les part faisant de l'Union Postale.

Les timbres à frapper seront de deux valeurs seulement: 10 bani et 25 bani, il y aura deux par conséquent estampilles pour chaque valeur.

Les timbres seront de forme ovale et semblable aux modèles marques I et III ci annexes. Ils portent au milieu l'effigie des Prince, autour de l'effigie, en haut l'inscription **Posta Română**, en bas la valeur de timbre: 10 ou 25 Bani.

M. le Ministre de finances désirons vous charges de ce travail je vous serai obligé de faire savoir à cette agence à quelles conditions et dans quel délai vous pouvais l'exécuter.

Veuillez...

pour l'Agent

Monsieur Stern

Note: Ces timbres doivent ancrasses.

Fig. 1

MINISTERUL FINANTELOR
DIRECȚIUNEA VĂMILOR ȘI CONTRIBUȚIUNILOR INDIRECTE
Serviciul Timbrului

No. 28.041

Bucuresti, Noiembrie 28, 1875

Domnule Agent,

Cunoașteți că cele mai multe țeri pe lângă timbrele poștale au adoptat și sistemul plicurilor timbrate. Ast fel fiind și mai ales acum că s'a adoptat uo singură taxă pentru teritoriul Uniunii Poștale dorim a pune în circulațiune asemenea plicuri timbrate și în serviciul nostru poștal.

Valoarea ce urmează să aibă menționatele plicuri ar fi de două categorii, de 10 bani pentru interiorul țerii și de 25 bani pentru tot cuprinsul Uniunii Poștale.

În cât privește forma acestor plicuri, ele urmează să aibă forma Ovală, cu efigia Domnitorului în mijloc purtând inscripțiunea „Poșta Română” și sub efigie valoarea în cifre, 10 bani sau 25 bani.

Tot de odată aceste timbre trebuie să fie incrustate asupra plicurilor precum sunt modelele sub No. 1 și 3 ce am onore a ve anexa pe lângă acesta. În cosecvență am onore a ve comunica cele ce preced și ve rog Domnule Agent să bine voiați a ve adresa gravorului Stern cerându'i a ne întocmi două modele pentru timbrarea unor asemenea plicuri în sensul deslușirilor arretate mai sus, pe care le veți înainta Ministrului cât s'ar putea mai ne întârziat însoțite de un devis din partea Domnului Stern, de cheltuielile ce ar necesita confecționarea a patru bucăți ștampile, socotite câte două de fie care valoare, cu care să se potă timbra plicurile ce voim a introduce.

Bine voiați ve rog Domnule Agent a primi încredințarea prea distinsei mele considerațiuni.

p. Ministru,

Director,

ss. M. Sutz

ss. Cândescu

Domnului Agent al României la Paris

Fig. 2

Version en française de la lettre ci-dessus:

Le Ministère des Finances

La Direction des Douanes et Contributions Indirectes

Le Service de timbre

No 28.041

Bucarest, le 28 Novembre 1875

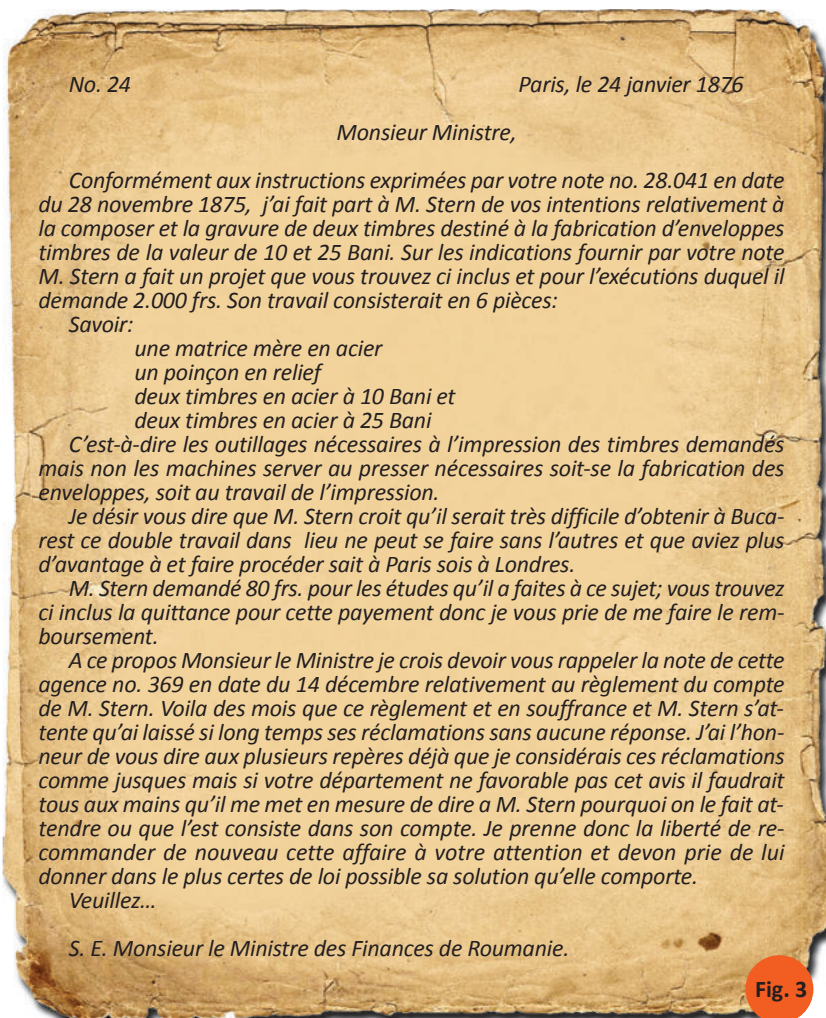
Monsieur l'Agent,

Vous connaissez que beaucoup des pays, à côté des timbres-poste, ont adopté le system d'enveloppes timbres.

Étant donné que sur le territoire de l'Union Postale a été adoptée une seule taxe, nous souhaitons de mettre en circulation d'enveloppes timbres pour notre service postal.

La valeur qui suivie être mentionnée sur les plis doit être de deux catégories, celle pour l'intérieur de la Roumanie de 10 bani et celle pour toute l'entendue de l'Union postale de 25 bani.

En ce qui concerne le format de ces plis, ils seront de forme ovale, il y aura au milieu l'effigie du Prince Roumain, autour de l'effigie en haut l'inscription «Posta Română» et en bas la valeur du timbre, 10 bani ou 25 bani. ▶▶▶



No. 24

Paris, le 24 janvier 1876

Monsieur Ministre,

Conformément aux instructions exprimées par votre note no. 28.041 en date du 28 novembre 1875, j'ai fait part à M. Stern de vos intentions relativement à la composition et la gravure de deux timbres destinés à la fabrication d'enveloppes timbrées de la valeur de 10 et 25 Bani. Sur les indications fournies par votre note M. Stern a fait un projet que vous trouvez ci inclus et pour l'exécution duquel il demande 2.000 frs. Son travail consisterait en 6 pièces:

Savoir:

une matrice mère en acier
un poinçon en relief
deux timbres en acier à 10 Bani et
deux timbres en acier à 25 Bani

C'est-à-dire les outillages nécessaires à l'impression des timbres demandés mais non les machines servant au pressage nécessaires soit-se la fabrication des enveloppes, soit au travail de l'impression.

Je désire vous dire que M. Stern croit qu'il serait très difficile d'obtenir à Bucarest ce double travail dans lieu ne peut se faire sans l'autres et que aviez plus d'avantage à et faire procéder soit à Paris soit à Londres.

M. Stern demandé 80 frs. pour les études qu'il a faites à ce sujet; vous trouvez ci inclus la quittance pour cette paiement donc je vous prie de me faire le remboursement.

A ce propos Monsieur le Ministre je crois devoir vous rappeler la note de cette agence no. 369 en date du 14 décembre relativement au règlement du compte de M. Stern. Voilà des mois que ce règlement et en souffrance et M. Stern s'attente qu'il ai laissé si long temps ses réclamations sans aucune réponse. J'ai l'honneur de vous dire aux plusieurs repères déjà que je considérais ces réclamations comme justes mais si votre département ne favorable pas cet avis il faudrait tous aux mains qu'il me met en mesure de dire à M. Stern pourquoi on le fait attendre ou que l'est consiste dans son compte. Je prenne donc la liberté de recommander de nouveau cette affaire à votre attention et devon prie de lui donner dans le plus certes de loi possible sa solution qu'elle comporte.

Veuillez...

S. E. Monsieur le Ministre des Finances de Roumanie.

Fig. 3

Ces timbres doivent être incrustés de la façon indiquée sur les modèles 1 et 3 annexés. En conséquence nous souhaitons à adresser cette demande au graveur Stern pour composer deux timbres pour d'enveloppes timbrées au sens mentionnée ci-dessus, accompagnée d'un devis pour les quatre estampilles, calculées comme deux pour chaque valeur, destinées à la pro-

duction d'enveloppes timbrées.
Veuillez...

p. Ministre
ss. M. Sutz

Directeur
ss. Căndescu

Monsieur l'Agent de Roumanie à Paris



Bibliographie

[1] SĂVOIU, Emanoil Alexandru - Documente identificate în arhiva diplomatică a Ministerului de Externe al României referitoare la fabricarea timbrei postale, fiscale și a hârtiilor de valoare la Paris în secolul al XIX-lea (vol. 107, fond Franța), volumul II, SITECH, Craiova 2010, pag. 60-61

[2] SĂVOIU, Emanoil Alexandru - Documente identificate în arhiva diplomatică a Ministerului de Externe al României referitoare la fabricarea timbrei postale, fiscale și a hârtiilor de valoare la Paris în secolul al XIX-lea (vol. 108, fond Franța), volumul III, SITECH, Craiova 2011, pag. 223

philatelica.ro

entiers postaux

Fig. 4 - BILET POSTAL,
10 BANI, marron,
tarif pour l'intérieur.
Deux cartes postales sont
connues.



Fig. 5 - BILET DE
CORRESPONDENTIA,
10 BANI, brique,
tarif pour l'intérieur.
Deux cartes postales sont
connues.



Fig. 6 - BILET DE
CORRESPONDENTIA,
rose carmine,
tarif pour l'intérieur.
Une carte postale est connue.

philatelica.ro

entiers postaux



Fig. 7 - BILET DE CORRESPONDENTIA, 10 BANI, bleu, tarif pour l'intérieur. Deux cartes postales sont connues.

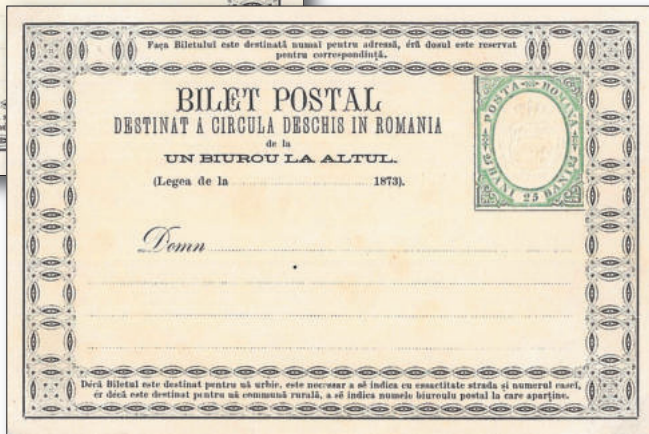


Fig. 8 - BILET POSTAL, 25 BANI, vert, armoire du pays imprimé en relief par pressage. Une carte postale est connue.



Emanoil SĂVOIU, née le 4 juin 1951 à Craiova, Roumanie. Ingénieur diplômé en génie pétrolier (1975). Juré FIP pour la philatélie traditionnelle. Spécialités: philatélie traditionnelle. Médaille FIP de Grand Or pour la collection Roumanie 1872-1879. Contact: manu_rod2307@yahoo.com.

Revistă francată cu trei mărci
postale de
1 ½ B, emisiunea București 2
(culori UPU, planșe București).
Obliterări: Plecare - PLOIESTI
24 MAR 84;
Sosire - LUGOJ 84 MAR 30; in-
suficient
francată, completată la
destinație - LUGOJ
(Ungaria) cu două mărci pentru
ziare de 1 kr.
(Colecția Emanoil Săvoiu)

Galeria celebrităților botoșănene (IV)

Spătarul Costache ROSET (1790-?) - 11 noiembrie 2010 - 220 de ani de la naștere

Dr. Gică MARIȚANU

Boier filantrop, ctitor de biserică și de școală, Costache Roset s-a născut în 1790 la Constantinoș, ca fiu al lui Matei Roset. În 1806 vine la Iași, dar în scurt timp se mută la Botoșani unde se căsătorește cu Maria, fiica stolnicului Constantin Gheuca (anterior, Maria a fost căsătorită cu Vasile Vârnav, cu care a avut trei copii). În 1824 s-a aflat în fruntea târgoveților botoșăneni care cereau domnitorului scutirea de taxe. În 1826 ctitorește Biserica Roset cu hramul *Întâmpinarea Domnului și Sf. Împărăți Constantin și Elena*. Recunoașterea meritelor sale în ceea ce privește bunul mers al treburilor urbei vine în 1836, când este ales în fruntea Eforiei Orășenești, iar în 1843 este vornic de Botoșani. A fost un apropiat al Domnului

Moldovei Gr. Alex. Ghica, botoșănean de origine. Actul său cel mai de seamă rămâne cel din 1 septembrie 1851, când dăruiește bisericii casele sale din mahalaua Vrăbienilor pentru Școala de Psaltichie care va asigura pregătirea cântăreților bisericești și nu numai, din moment ce aici se preda citirea, aritmetica și gramatica, în limbile greacă și română. În 1864 devine școală primară de stat sub denumirea de „Școala primară Roseti nr. 3 de băieți din Botoșani”.



Referințe:

Mănucă, Mihai Preot, *O închinare a vornicului Costache Roset de la Botoșani*, în „Mitropolia Moldovei”, Iași, nr. 6-7/1942, pag. 3-11;

Ciubotaru, Ștefan, *Pagini din istoria învățământului botoșănean 1759-1948*, Editura Litera, București, 1987, pag. 14-15.

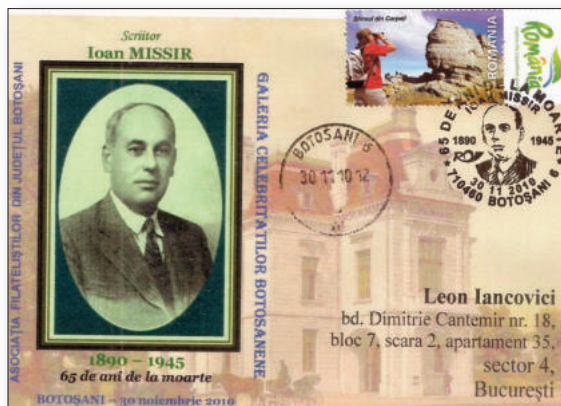
Ioan MISSIR (1890-1945) - 30 noiembrie 2010 - 65 de ani de la moarte

Scriitorul Ioan Missir s-a născut în 1890, la New-York, în S.U.A. Venit cu familia în țară, la Botoșani, urmează aici clasele primare și Liceul „A.T. Laurian”, după care se înscrie la Facultatea de Drept din București. Participă cu Regimentul 8 Vânători din Botoșani la epopeea întregirii țării, 1916-1918, realizând o carte - frescă a eroismului ostașilor români, unică prin dramatismul ei în literatura română - „Fata Moartă”, apărută la „Cartea Românească”. Prefațându-o, Nicolae Iorga o socotea „o frumoasă carte de adevăr”. Atras de opțiunile politice ale lui Nicolae Iorga, Ioan Missir avea să fie ajutor de primar (1919-1920) și primar al Botoșanilor (1931-1932), străduindu-se să-i asigure o bună administrare. Puternic mișcat de asasinarea istoricului N. Iorga, propune Academiei Române - în numele botoșănenilor - ca Liceul din Botoșani să poarte nume

le „Nicolae Iorga”. S-a afirmat și în publicistică, contribuind la apariția periodicului „Crai Nou”, foaia Partidului Naționalist-Democrat din Botoșani, organ al Federației Democrației Național-Sociale. Începe viața la 15 decembrie 1945, la Botoșani.

Referințe:

Bejenaru, Ionel, *Ioan Missir*, în



„Caiete botoșănene” („Ateneu”, Bacău, 1985);

Predescu, Lucian, *Enciclopedia „Cugetarea”*, București, 1940, pag. 558;

Răutu, N., „Istoria liceului Laurian din Botoșani 1859-1909”, Tipografia „Reînvierea”, Botoșani, 1909.



Dimitrie RALLET (1815-1858) - 2 decembrie 2010 - 195 de ani de la naștere

Fiu al spătarului Alecu Rallet, primul președinte al Judecătoriei Botoșani, Dimitrie s-a născut în anul 1816. După ce și-a petrecut copilăria la Botoșani, Bucecea și Nicșeni, a studiat în Germania și Franța și a intrat în magistratură la Botoșani, ca judecător și apoi ca președinte de tribunal în anii 1842, 1843, 1847 și 1848.

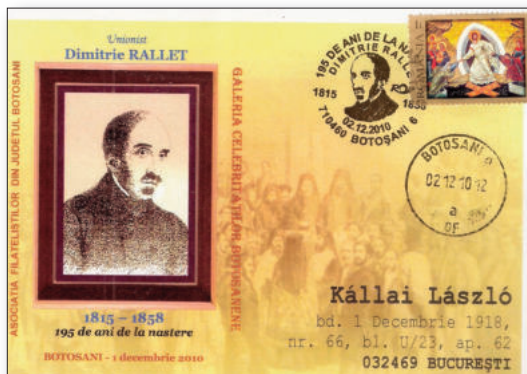
A intrat în mișcarea revoluționară alături de Alecsandri, Kogălniceanu, Negri, Rolla, Al.I. Cuza, N. Pisoski ș.a., luptând pentru obținerea unor libertăți, printre care dezrobirea țăganilor și emanciparea socială a țăranilor. Ca fruntaș al mișcării liberale din Moldova a luat parte la evenimentele de la 1848, când a intrat în conflict cu Domnul Mihail Sturdza. După reprimarea revoluției s-a refugiat în Bucovina, la casa familiei Hurmuzaki, împreună cu vechi prieteni de gânduri și idei, unde și-a continuat activitatea în Comitetul Revoluționar Român. A atacat regimul lui M. Sturdza prin foi volante, cu pamflete virulente.

După venirea în scaunul domniei a lui Grigore Alexandru Ghica (el însuși revoluționar de origine botoșăneană), a devenit lider al Partidei Naționale. A fost director în Departamentul Dreptății

din Moldova (1849), Ministru al Cultelor și Învățămintului Public (1854), președinte al Societății de Medici și Naturaliști din Iași (1855). Ca bun diplomat, împreună cu C. Negri a tratat în 1855 la Constantinopol problema soluționării averilor mănăstirești închinăte.

În lupta pentru Unire, a fost membru în Comitetul Central al Unirii constituit la Iași în 1856, după care, în 1857 a plecat la Paris ca să susțină alături de alți patrioți români ideea Unirii. În casa sa din clădirea Societății de Medici și Naturaliști s-a desfășurat adunarea care a propus susținerea candidaturii lui Al. I. Cuza. Ca urmare a acestei bogate activități politice, a fost ales deputat de Botoșani în Divanul ad-hoc și secretar al acestuia.

A încetat din viață la 25 octombrie 1858 în Botoșani, cu puțin timp înainte de a vedea



împlinit visul său - Unirea - și regretat de cei cu care a luptat pentru împlinirea acestui mare act istoric.

Referințe:

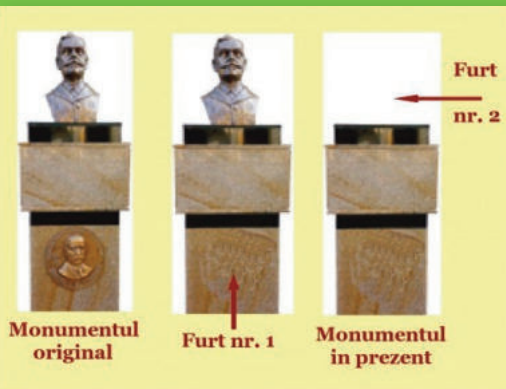
1. *** *Dicționarul literaturii române de la origini și până în anul 1900*, Editura Academiei R.S.R., București, 1979, p.210, 211.
2. **Bejenaru, Ionel**, *Dicționarul Botoșănenilor*, Editura Moldova, Iași, 1994, pag.210-212.

Cei interesați în procurarea acestor materiale le pot solicita prin intermediul următoarelor adrese de e-mail: c_coriolan@yahoo.com, maritanugica@yahoo.com

Revista presei

TOPICAL TIME, vol. 62, nr. 1(365), ianuarie-februarie 2011, revistă de filatelie tematică a *Asociației Tematicienilor Americani (ATA)*, în cadrul rubricii de periodice din străinătate, sub semnătura lui George B. Griffenhagen, este semnalată din România revista philatelica.ro, fiind prezentat și comentat conținutul numărului 4(9)/Iulie-august 2010.

KOLECTOR.NET. Daniel Marcu, într-un material intitulat *L-au furat pe Butculescu! Găsitorului, recompensă!* (<http://www.kolector.net/page/2/>) și postat pe acest blog la data de 21 decembrie 2010, ne semnalează dispariția bustului lui Dimitrie C. Butculescu aflat în fața sediului FFR din Boteanu 6 (vezi imaginea alăturată, care a fost postată pe blog).



Maria Bieșu - un simbol al muzicii de operă

Prof. Valentin BEREZOVSKI

Numele Mariei Bieșu (Fig. 1) este un simbol al muzicii de operă din Republica Moldova, fiind asociat cu cel de primadonă a Teatrului de Operă și Balet din Chișinău.

Poetul Grigore Vieru spunea despre cântăreață că succesele obținute pe marile scene muzicale ale lumii se datorează talentului său nativ, hărniciei în pregătire, temperamentului și muzicalității vocii, care s-au adăugat frumuseții unei voci inegalabile.

Calea cântăreței spre culmile Olimpului vocal a fost impetuoasă. În tinerețe - artistă amatoare, elevă studioasă la Conservatorul din Chișinău, apoi - angajată a Teatrului moldovenesc de operă și balet. A urmat stagiul de perfecționare la Scala din Milano. Rezultatele muncii sale, împletite cu talentul nativ, s-au concretizat în numeroase premii obținute la diferite concursuri internaționale, dintre care: premiul III la Concursul Internațional P.I. Ceaikovski din Moscova - ediția a III-a, locul I pentru cea mai bună interpretare a rolului Cio-Cio-san din opera „Madame Butterfly” de Giacomo Puccini, la prima ediție (1967) a Concursului Internațional de canto „Miura Tamaki”, Tokio (Poșta Moldovei, întreg poștal cod 09/2002 - Fig. 2) și, în sfârșit, evoluțiile sale de excepție, pe cele mai prestigioase scene muzicale din Europa, America, Asia și Australia, în operele: *Tosca*, *Madame Butterfly*, *Aida*, *Trubadurul*, *Paiațe*, *Evgheni Oneghin*, *Dama de Pică*, *Norma*, *lola* și alte capadopere ale genului.

Ascensiunea în interpretare a Mariei Bieșu, artistă îndrăgită de toți iubitorii muzicii de operă, a fost neobișnuit de stabilă. Ajungând la culmile autoexprimării artistice, cu fiecare rol ea a urcat pe culmile măiestriei artistice. Acest lucru este cunoscut și apreciat atât de către specialiști, cât și de presa internațională de specialitate, care - unanim - i-au elogi creatia ar-

tistică. Spicuim din presă:

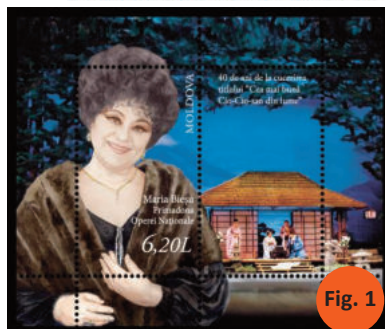
O întâlnire cu Maria Bieșu poate fi numită o întâlnire cu un veritabil belcanto. Vocea ei e aida unei nestemate într-o montură splendidă. Avem în față o rară îmbinare a unui talent înnăscut și o strălucită manieră de a cânta. (Viața Muzicală, Moscova)

Vocea Mariei Bieșu este foarte frumoasă. Ea sună admirabil în registrul mediu și urcă lin spre cel superior... Interpretarea este pur și simplu excelentă... Este o femeie fermecătoare, despre care este plăcut să scrii. (New-York Times, SUA)

În ariile de operă și oratoriile lui Händel, Bellini și Stradella, soprana Maria Bieșu a atins o expresivitate neobișnuită... Vocea ei sună frumos în toate registrele și acționează uimitor asupra publicului. (Berliner Morgenpost, Berlinul de Vest)

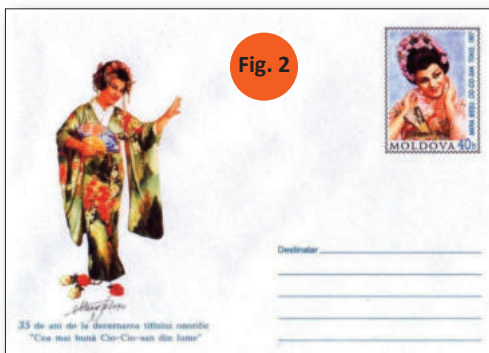
Vocea lină și frumoasă în toate registrele, desăvârșirea chipului, maniera elegantă de interpretare și înalta cultură muzicală o situează pe Maria Bieșu printre cântărețele de renume mondial. (Otecestven glas, Sofia)

Pentru succesele sale interpretative, **Maria Bieșu** a fost răsplătită cu numeroase premii și titluri, ca de pildă: **artistă a poporului din Uniunea Sovietică**, **laureată a Premiilor de Stat ale Uniunii Sovietice**



tice și Republicii Socialiste Moldova, decorată cu numeroase ordine și medalii. I s-a acordat de asemeni și titlul de membru al Academiei Republicii Moldova. Poetul Grigore Vieru a spus despre artistă: **MARIA - trandafir de aur, în palmele Patriei.**

Tot întru cinstirea ei s-a instituit un festival internațional anual de operă, intitulat „Invită Maria Bieșu” (Fig. 3), festival la care participă - ca invitați - cântăreți de operă din întreaga lume. În anul 2010, cu prilejul aniversării a 50 de ani ▶▶▶



philatelica.ro

de activitate artistică, la 3 august 2010, Poșta Moldovei a pus în circulație o carte poștală ilustrată având ca marcă fixă portretul artistei (Fig. 4), pe aversul căreia apar imagini cu Maria Bieșu în rolurile din operele *Turandot* și *Madame Butterfly*.

Felicitări conducerii Poștei Moldovei, care știe să cinstească și să popularizeze valorile artistice naționale.

Valentin BEREZOVSKI, născut la 26 decembrie 1927, Hîncești, Republica Moldova, membru de juriu - treapta I în specialitățile *filatelie tematică* și *filatelie tradițională*. Preocupări filatelice: filatelie tematică, maximafilie. Medalie de Aur, în anul 1978, la expoziția bilaterală Craiova - Rzeszow. Contact: 0251 524 279.



Fig. 4

Revista presei: Flash nr. 113 - 2010

Av. Leon IANCOVICI

O **fericită coincidență** a făcut ca, după predarea la tipar a pledoariei mele¹⁾ (care se alătură altor demersuri publicistice în favoarea ilustratelor maxime cu timbre poștale personalizate ca, spre exemplu, cel al colecționarului și realizatorului american de origine română Dorin Cojocariu), să intru în posesia unui excepțional punct de vedere pe aceeași temă exprimat, de astă dată, în chiar oficiosul FIP, FLASH, de o prestigioasă autoritate în domeniul poștal internațional, anume J.F. Logette director de programe al UPU.²⁾

În mod explicit, oficialul UPU consideră că **timbrele poștale personalizate reprezintă o nouă perspectivă pentru filatelie**. Autorul remarcă, cu just teamei, că autoritățile poștale emittente se află în fața unei **inovații** în materia emiterii de timbre poștale, ceea ce reprezintă, de fapt, **un nou concept**.

Noua tehnologie de realizare a timbrelor poștale personalizate conduce în mod efectiv la abandonarea aceleiași tipologii, oferind posibilitatea **diversificării abordărilor tehnice**, clientul devenind astfel el însuși realizator, iar toate acestea într-un **minim timp record**.

Se cuvine să remarcăm, în ton cu autorul articolului, că acest nou concept constituie, deopotrivă, nu doar o **inovație în materia emiterii de timbre poștale**, ci și o **inovație în materie filatelică**. Este firesc, așadar, ca timbrele poștale personalizate, care constituie un nou produs pentru administrațiile poștale emittente, să devină **un vector dinamic de dezvoltare a pieței filatelice**.

În mod inevitabil, apariția timbrelor poștale personalizate conduce și la **aparitia și dezvoltarea unei noi categorii de colecționari**, atrași nu numai de di-



versitatea temelor abordate și a tehnicilor de realizare, dar și de **tirajul extrem de redus** (20-25 timbre, de obicei), ceea ce constituie un motiv major de atractivitate.

Lumea poștală și filatelică, precum și organismele internaționale în domeniu se mișcă, fiind receptive la orice inovație meritorie, precum aceea de care ne ocupăm. Deja în cursul anului 2010, Uniunea Poștală Universală împreună cu WADP au organizat un forum dedicat timbrelor poștale personalizate, la care au fost abordate **aspectele tehnice, comerciale și deontologice, ca și repercusiunile asupra filateliei**. Succesul manifestării a fost deosebit.

Trăim, se pare, un moment crucial: inovația timbrelor poștale personalizate generează **noi populații de colecționari**, cu o perspectivă și abordare diferite de clasicismul tradițional, iar **viitorul colecționării timbrelor poate fi în mâinile noilor colecționari**. Concluzia lui J.F. Logette: „timbrele poștale personalizate - o nouă perspectivă pentru filatelie” se cuvine a fi împărtășită pe deplin.

Filатели, expozanți, organizatori, administrație poștală română, prindeți startul!

¹⁾ Av. Leon Iancovici - Ilustrate maxime realizate cu timbre poștale personalizate/Maximum cards achieved with personalized postage stamps, *philatelica.ro*, III, 1(12) - ianuarie-februarie 2010, 42 - 46.

²⁾ J.F. Logette - The customized postage stamp: a new perspective for philately/Le timbre-poste personnalisé: une nouvelle perspective pour la philatélie, *FLASH*, 113 - 2010, 19 - 20.

philatelica.ro

DUMITRU NECULĂEASA - un poștaş cercetător

Ing. Călin MARINESCU

Publicațiile filatelice românești și străine apărute până în prezent nu au făcut nicio referire cu privire la cărțile dlui Dumitru Neculăeasa din Fălticeni. Menționarea lor în inventarele marilor biblioteci din București (*Biblioteca Națională* și *Biblioteca Academiei*) a făcut posibilă cunoașterea și introducerea acestora în zona filatelică. Este vorba de patru cărți despre istoria P.T.T., dintre care trei - strict despre istoria poștală a zonei natale a autorului lor, Fălticeni.

1. Poșta Fălticeni (1780-1950), Suceava, 1998, 104 pagini. Cartea începe cu o privire generală asupra activității poștale din partea de nord a Moldovei până spre sfârșitul secolului al XVIII-lea și continuă cu descrierea începuturilor poștale la Fălticeni și în Ținutul Suceava. În continuare este descrisă activitatea poștală la Fălticeni și în Județul Suceava, respectiv în Județul Baia până în anul 1950. Sunt descrise și ilustrate o parte dintre ștampilele poștale aplicate în zonă și sunt prezentate tabele cu personalul oficiilor poștale din Fălticeni și zona adiacentă, toate foarte interesante pentru istoria poștală a zonei.

2. Poșta și telecomunicațiile la Mălini (1899-1999), București, 2000, 66 pagini. În cea de-a doua carte a sa autorul se ocupă de activitatea poștală dintr-o singură localitate - Mălini, aflată tot în zona Fălticeniului. De această dată este urmărită activitatea poștală din zonă până în anul 1999, fiind prezentate și activitățile telegrafice și telefonice, pe lângă cea poștală. Sunt reproduse date statistice poștale privind oficiul poștal Mălini, un tabel cu persoanele care au lucrat în activitatea de poștă și telecomunicații în cadrul oficiului Mălini între anii 1899-1999 și principalele ștampile aplicate la oficiul poștal Mălini (și nu numai) între anii 1950-1988. O a doua ediție a acestei cărți a fost publicată un an

mai târziu (2001) la Suceava.

3. Din istoricul telegrafiei, Suceava, 2003. Această lucrare a fost destinată strict istoriei telegrafiei, fiind mai puțin interesantă pentru istoria poștală.

4. Poșta și telecomunicațiile în zona Fălticeniilor (1780-2000), Iași, 2009, 230 pagini. Această carte reprezintă o chintesență a informațiilor prezentate în primele trei cărți, dar aducându-se foarte multe informații noi și fără a fi reproduse multe din informațiile anterioare. Autorul pune accent pe activitatea P.T.T.R. din perioada 1950-2000, aducând informații inedite privind această activitate. Informațiile PTTR din perioada 1950-2000 sunt cele mai greu de obținut astăzi, neexistând - deocamdată - arhive poștale disponibile cercetării și fiind foarte puține lucrări publicate la temă. La fel ca și la celelalte cărți, o bogată *Bibliografie PTT* încheie acest volum.

Autorul acestor interesante cărți, dl Dumitru Neculăeasa, s-a născut în anul 1927 la Fălticeni și a lucrat în Poșta și Telecomunicații, ca economist, în perioada anilor 1954-1989 la Fălticeni și la Suceava. În anul 1997 a predat viitorului muzeu al poștei din București (azi *Muzeul Național Filatelic*) o mulțime de obiecte PTT de o valoare istorică deosebită: utilaje (cutie scrisori, lăzi valori, goarne poștale, etc.), aparate (Morse, Telemprimator ST 35, etc.), cărți, reviste, instrucțiuni, documente. Printre acestea erau: cartea „Rațiunea tarifelor” de M. Havriș și I. Lungu publicată în anul 1945, periodicele „Revista pentru răspândirea culturii generale și profesionale” (1925), „Revista Poștelor, Telegrafelor și Telefonoanelor” (1926), „Revista poștală, telegrafică și telefonică” (1932, 1935, 1936), etc.

În acest an, la împlinirea a 83 de ani de vârstă, neobositul poștaş cercetător lucrează la o ediție mult îmbunătățită a cărții sale din 2009. Îi dorim multă putere de muncă și „La mulți ani!”.

literatură



philatelica.ro

ecouri

Lumir BRENDL,
svetla.brendlova@seznam.cz,
 18 februarie 2011, 4:02 PM

Dear friend **Dan Dobrescu**,

In magazine philatelica.ro no. 5 (10)/2010 I find extremely interesting article titled The philately is an auxiliary science of the history - The history of philatelic movement in Romania - A thesis PhD in sciences sustained by Mr. Cristian-Andrei Scăiceanu, published on pp. 6-7. It'd like to do me a favour and give me a permission to translate this valuable article written by Revue in Czech philatelic bi-monthly MERKUR REVUE. I also like the fact that Eng. Cristian-Andrei Scăiceanu, PhD, is known in Czech Republic. He was the Romanian Commissioner at PRAGA 1998 and served in BRNO 2000 Jury - his mentor was excellent FIP juror and exhibitor Mr. Kurt Kimmel, Switzerland, the present chairman of the FIP Commission for Postal History (elected at EFIRO 2008 FIP Board meeting). I hope Cristian's thesis can be a good example and assistance also to Czech philately.

Another interesting article in no. 6 (11)/2010 is dedicated to Professor (retired) Valentin Berezovschi, Cronicar al filateliei craiovene. It was in 1973, in Rzeszów, Poland, at the Philatelic Youth World Competition to honour 500th anniversary of Nicolas Copernic - His Life and Work. Prof. Berezovschi was leader of the Romanian team (Cristian-Andrei Scăiceanu and Mircea Scarlat) while I was a team leader of the Czechoslovakian team.

Since those days, 38 years ago, our mutual friendship and co-operation continues. I wish Valentin many more fruitful years as exhibitor and cronicar of not only craiovean but Romanian philately. Best wishes and kindest regards,

President of Union of Czech Philatelists

Lumir Brendl



Heinz FRIEDBERG,
HFriedberg@T-Online.de,
 7 februarie 2011, 10:40 AM

Hi Dan,

Many thanks for the no. 6 (11)/2010 issue of philatelica.ro that arrived Saturday.

Even not being my collection area I learned a lot of interesting details from the „Wrappers for newspapers...” series of articles. I also love your „Information technology's impact...” article.

And many thanks for mentioning our RUNDBRIEF as a reference Daguin publication. It would be helpful for your readers to find a copy of the RUNDBRIEF if you include our International Standard Serial Number ISSN 1439-3433. (...) Also: Our Study Group recently received material from a former member who passed away some time ago and it contains many automation items. If you need any coded covers, test items or pieces from the early address readers from Germany please let me know, I will try to find and mail you scans for further decision.

Kind regards,

Heinz Friedberg

Antonin STANISLAVCIK,
 Praga, 19 februarie 2011

Dear Mr. Dobrescu,

A friend of mine in Romania sent me a copy of your philatelic magazine philatelica.ro recently and I must say that I found it very interesting. Of course that I was able to read only the articles written in English. Luckily there are quite a lot of articles written also in English and they enable the foreign readers to understand at least some of the contents of the magazine.

One of my friends here in Prague is interested in

the classic postal traffic and I am going to lend him that magazine so that he could read the articles through. I am sure that he will find them very interesting similarly as I did.

My friend is also rather an expert on polar philately and he has connections with similar collectors in the USA. I don't know if it could be of any use for your magazine. I wish you a lot of success in the future.

Sincerely yours,

Antonin Stanislavcik



StampLand

Link to World

<http://www.stampland.net/>

pagina 47 ✓

philatelica.ro

ETNIC 2011

Forumul Democratic al Germanilor din județul Caraș-Severin, în colaborare cu Asociația Filatelică din Reșița, organizează în perioada 4-6 noiembrie 2011 expoziția filatelică interjudețeană cu participare internațională **ETNIC 2011**.

Expoziția se adresează exponanților ce posedă exponate cu tematica *Minorități naționale* și tot ce decurge din această tematică.

Expoziția cuprinde următoarele clase de participare:

A. Clasa în afara concursului

B. Clasa de competiție (tematică, maximafilie, cartofilie, între-

guri poștale, istorie poștală locală și din zonă).

Cererile se adresează Comitetului de organizare (Erwin Josef Ţigla, Ioan Borca, Gustav Hlinka) până la data de **15 august 2011**, pe adresa: Biblioteca Germană *Alexander Tietz*, bd. Revoluția din Decembrie nr. 22, 320086 Reșița, județul Caraș-Severin.

Exponatele trebuie să cuprindă minimum 3 fețe de panou a 15 file cu dimensiunile 21x30 cm, urmând a fi expediate până la data de **15 octombrie 2011** pe adresa comitetului de organizare.



Revista presei

FILATELISTUL FEROVIAȚ, nr. 62 (1), februarie 2011, buletin informativ al Asociației Filateliștilor Feroviarilor din România. Din sumar: *Primul stâlp pentru electrificarea C.F.R.* (ing. Gabriel Mărgineanu), *Linia de cale ferată Târgu Mureș - Reghin* (ing. G. Mărgineanu), *Poșta Principatului Moldova în perioada 1776-1800 (I)* (Aurel Maxim), *Cunoașterea tipurilor mașinilor de francat - FRAMA* (ing. Mircea Pătrășcoiu), *Francatura mecanică a „Poștei guvernamentale” în SUA* (ing. M. Pătrășcoiu), *Un caleidoscop de locomotive!* (Jim Ballantyne), *Performanțe tehnice remarcabile în domeniul artileriei feroviare și clarificarea unei confuzii în literatura franceză de resort* (prof. Helmut Kulhanek), *Filateliile masonice* (Corneliu Bristan), *Filateliile feroviare în Europa* (ing. G. Mărgineanu).

Cei interesați în procurarea revistei o pot face și din incinta Muzeului Național de Istorie a României, București,

Calea Victoriei nr. 12. Pentru abonamente adresați-vă dlui Coriolan Chiricheș, e-mail: c_coriolan@yahoo.com

► schimb filatelic ► cumpărare ► vânzare ►
► philatelic exchange ► buy ► sell ►

► Cumpăr piese (pentru colecție OPEN) tematica (zona) Snagov (lac, pădure, canotaj, personalități asociate), mănăstirile Căldărușani+Tigănești (detalii în www.FundatiaSnagov.ro). Tel: 0722 601 830, e-mail: fundatia@snagov.ro

► Cumpăr piese obliterate BUCUREȘCI/BUCUREȘTI din perioada 1872-1910, Dan N. Dobrescu, e-mail:

dndobrescu_dannd@yahoo.com

► Sell Romanian railway post until 1914 (over 500 different items) or until 1947 (over 700 different items). Răzvan Popescu CP 44-110, București 44, Romania; e-mail: razvanrdp@rdslink.ro

► Cumpăr piese tematica trandafir, office@stampland.com

► Responsabilitatea juridică pentru conținutul articolelor aparține autorilor

► Responsabilitatea pentru conținutul anunțurilor (schimb, vând, cumpăr) revine exclusiv celor care au solicitat apariția lor

► Reproducerea parțială sau integrală a materialelor din revistă este permisă numai cu acordul scris al editorului

► Manuscrisele spre publicare se transmit editorului: dndobrescu_dannd@yahoo.com

pagina 48 ✓

anunțuri

► licitații ► auction ►



Corinphila Auktionen
<http://www.corinphila.ch>



David Feldman
<http://www.davidfeldman.com>



YAMAN AUCTION HOUSE
<http://www.yamanauction.com>



Profila Auctions
<http://www.profila.hu>



Darabanth Aukciósház
<https://darabanth.hu>



Antonio M. Torres
<http://www.antoniotorres.com>



Céres Philatélie
<http://www.ceres.fr/vso/default.asp>



Christoph Gärtner Auktionen
<http://www.auktionshaus-gaertner.de>



François Feldman
<http://www.francoisfeldman.com>



Roumet
<http://www.roumet.fr>

Publicitate. Machete și negociere tarife
Advertising. Up-making and
publicity price list

László KÁLLAI

e-mail: laszlo_kallai@yahoo.com

► Minimum charge €4.00. Six times for the price of five. Twelve times for the price of nine. Send text to László KÁLLAI, laszlo_kallai@yahoo.com and payment to Coriolan CHIRICHEȘ, e-mail: c_coriolan@yahoo.com

► Taxa de mică publicitate (schimb filatelic, vânzare - cumpărare) este de 0,20 € pentru fiecare cuvânt, dar nu mai puțin de 4,00 € - 20 de cuvinte. Pentru 6 apariții se plătesc 5 apariții, iar pentru 12 apariții se plătesc 9 apariții. Textul se trimite d-lui László KÁLLAI, (laszlo_kallai@yahoo.com) iar contravaloarea anunțurilor de mică publicitate se achită d-lui Coriolan CHIRICHEȘ, (c_coriolan@yahoo.com).

philatelica.ro este o marcă înregistrată sub nr. 101604



Tipărit la Director: Coriolan CHIRICHEȘ

Cap limpede: Florin PATAPIE-RAICU

Traduceri: Florin PATAPIE-RAICU, Gilda ROȘCA

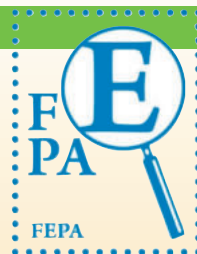
Pentru abonamente: c_coriolan@yahoo.com

Format electronic: <http://www.philatelica.ro/revista.html>

ISSN 2065-6009

Press release

Ludwik MALENDOWICZ, Marisa GIANNINI, and Patrick MASELIS are the recipients of the FEPA medals



The FEPA Board analyzed the proposals received from the member Federations for the FEPA Medals 2010 in its meeting in Prague on January 29th, 2011.

The recipients of the FEPA awards are:

FEPA Medal 2010 for exceptional service to organized philately:

- Ludwik MALENDOWICZ (Poland), President of the Union of Polish Philatelists.

FEPA Medal 2010 for exceptional support to organized philately:

- Marisa GIANNINI, Director of Philatelic Division, Poste Italiane.

FEPA Medal 2010 for exceptional philatelic study and research:

- Patrick MASELIS (Belgium), editor and co-author of the Catalogue of *MonacoPhil 2009*, published by the Club de Monte-Carlo.

All the other co-authors of this research: Jacques Stes, Claude Delbeke, Vincent Schouberects, Tavano, Jean Huys, Pierre Kaiser, Luc Van Pamel and Hendrik Slabbinck, will receive a Diploma.

The FEPA Board took also in consideration the following works:

- Harry von Hoffmann (Germany): *Estland vor dem und als Teil vom Generalpostkommissariat Ostland*, published by the author.

- Luciano Calenda (Italy): *Dante's Inferno*, co-authored with other 33 members of the Centro Italiano di Filatelia Tematica (publisher).

FEPA Certificate of Appreciation for outstanding activities for the promotion of philately to:

- Jihlava Philatelic Club, Jihlava (Czech Rep.)
- Philatelisten-Club Berlin-Mitte e. V., Berlin (Germany)

- Associazione Filatelica Numismatica Italiana „Alberto Diena“, Rome (Italy).

A short profile of the awardees



Prof. Ludwik Malendowicz had a very important role in the organization of the international philatelic events in his country (POLSKA'73, POLSKA'93, and EURO-CUPRUM 2001) and played a very active role for the development of

organized European philately as member of the FEPA Board from 1993 to 2005.

Dr. Marisa Giannini, in charge of the Philatelic Division of Poste Italiane since



1998, has implemented a successful cooperation with the Italian Federation for developing philately in the schools and supported the publication

of several philatelic publications including some of high relevance at international level. In addition to the sponsorship of Italian national exhibitions, she chaired the Managing Committee of the Festival of Philately „Italia 2009“ and of the multilateral show Romafil 2010.



Mr. Patrick Maselis, president of the Club de Monte-Carlo, is the initiator and editor of the outstanding catalogue of *MonacoPhil 2009*, a superbly presented set of six books covering for the first time important aspects of the Belgian philately with an outstanding depth of research. Such an accumulation of valuable

The previous FEPA awards

philatelic information in a collective work shall not be easily surpassed in the years to come.

1. FEPA Medal for exceptional service to organized philately:

2006: Giancarlo MOROLLI (Italy)
2007: Sandor KURDICS (Hungary)
2008: Michael ADLER (Germany)
2009: Alan HUGGINS (Great Britain)

2. FEPA Medal for exceptional support to organized philately:

2005: Adrian NĂSTASE (Romania)

3. FEPA Medal for exceptional philatelic study and research:

2005: Patrick MASELIS (Belgium)
2006: Bruno CREVATO-SELVAGGI (Italy)
2007: Michelle CHAUVET - Jean François BRUN (France)

2008: Mario MENTASCHI - Thomas MATHA (Italy)
2009: Nino AQUILA - Francesco ORLANDO (Italy)

4. FEPA Certificate of Appreciation, started in 1999, has been assigned to 21 philatelic societies from 10 countries.

Details at <http://fepanews.com/node/46>.

Segrate, March 13th, 2011

Giancarlo MOROLLI, RDP
Director Literature & Awards
giancarlo.morolli@fastwebnet.it

Dan N. DOBRESCU - Computer stamps catalog

Publishing House AXA, Botoșani, Romania sets at your disposal the book *Computer stamps catalog* (ISBN 978 - 973 - 660 - 425 - 6) in electronic format, in two tomes - tome 1 (ISBN 978 - 973 - 660 - 426 - 3) and tome 2 (ISBN 978 - 973 - 660 - 427 - 0).

The catalog, signed by Dan N. Dobrescu, contains a story about the history of calculating tools and devices, the evolution of computers from the hand to the first calculating device, computer applications, computer industry and the implications of the computer technology in our lives, the information technology speeds up our society.

This catalog has been created to help all collectors of *Computer stamps*.

The catalog is structured on two levels: by country and by subjects.

Prices are indicated in €.

Classification:

The *classification by country* from A to Z is starting with: 1st - the name of the country, 2nd - the year and the name of each stamp issue, 3rd - the catalog number in the present edition and the price, 4th - the face value and the subject of the stamp, 5th - the *Scott* and respectively, the *Michel* catalogues numbers. On the right or left, or up or bottom is the photo of a stamp.

The *classification by subjects - categories* is starting with scientific informations and data concerning the year of issue, the country and the present catalog number (Cat. No.).

Reproduction of the stamps is made at a different scale.

The cover is designed by Ioan Daniliuc, MD.

To buy the catalog in pdf format use *eBay* (<http://www.ebay.com>), searching in accordance to key words *Stamps and computer*.

Contact: dndobrescu_dannd@yahoo.com



Licitație Christoph Gärtner - Rarități internaționale

Casa de licitații *Christoph Gärtner* (<http://www.auktionshaus-gaertner.de>) ne oferă, într-o ediție de lux, un catalog special (volumul 2), reunind raritățile internaționale propuse la licitația nr. 17 din 7 - 12 martie 2011. Dl. Christoph Gärtner are plăcerea să vă ofere acest catalog al unor rarități, bazat nu numai pe aprecierea sa ci și pe sugestiile unui număr important de prieteni filatelici și colecționari.

