

Коллаж «Семейная коллекция»

«В мире марок»

Автор

Педагог: Черенкова В. А

В детстве мне подарили марку, на которой был изображен первый самолет.

Эта марка мне очень понравилась и я начала собирать марки с самолетами.

В наследство от деда и отца мне перешли марки с изображением автомобилей, пароходов, космоса и космонавтов и многие другие. Разбирая марки по годам, сериям выпуска, по разновидностям, я привыкала к порядку, мышление мое развивалось, внимание увеличивалось - это принесло мне пользу в будущем, ошутимо помогало в учебе.

Наклеивая марки в альбом, я узнала многое, например: после изобретения англичанином Джорджем Стефенсоном первого локомотива и в России тоже появились свои паровые машины, именно у нас было впервые придумано слово «паровоз» и в связи с этим были выпущены марки серии «Первые паровозы».

При правильной постановке дела, марочный альбом представляет неистощимую тему для беседы родителей с детьми, для исследования прошлого. Коллекционирование марок - занятие приятное и осмысленное времяпровождение после трудов. Перелистывая марочный альбом, мы воскрешаем в памяти своей все, чему когда-то учились: историю, географию, а кроме того добавляем и новые знания, чтение надписей на марках ведет нас к знакомству с иностранными языками.

Собирая марки у нас возникает непреодолимое желание узнавать еще что-то новое для себя, интересные факты из истории прошлого, расширять кругозор. Благодаря этому мы обретаем ценное духовное богатство, которое пригодится и нашим внукам.

Мир, который отражают марки – это целая история, которую должны
знать и помнить мы и наши потомки.

История возникновения первых марок СССР

Первые марки с надписью «Почта СССР» появились в августе 1923 года.

Это была серия коммеморативных зубцовых и беззубцовых марок, посвящённая открытию первой Всероссийской сельскохозяйственной и кустарно-промышленной выставки.



Первая Всероссийская сельскохозяйственная и кустарно-промышленная выставка проходила в Москве с 17 августа по 2 ноября 1923 г. Наркомпочтель СССР от непосредственного участия в выставке отказался. Предполагалось, что он только окажет содействие, открыв на территории выставки временные почтово-телеграфные отделения с быстродействующими буквопечатающими телеграфными аппаратами.

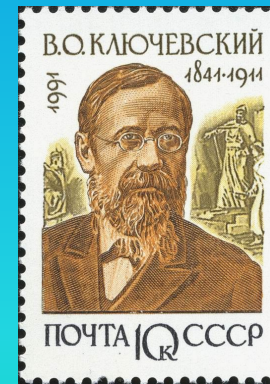
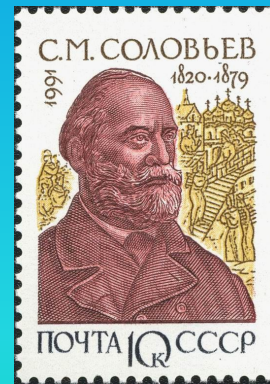
Ещё в начале 1923 года харьковскими филателистами Петром Николаевичем Котовым и Сергеем Александровичем Илларионовым был разработан проект выпуска «почтовых марок Всероссийской с.х.и к.п. выставки», который позднее был представлен главному директору выставки Абраму Григорьевичу Брагину.

В проекте в частности говорилось:
В Западной Европе и Америке ещё в конце прошлого столетия начали пользоваться почтовыми марками для цели рекламирования выставок. <...> Такой своеобразный способ всеобщего осведомления и агитации имеет много преимуществ перед другими своей необъятностью и потому незаменим. <...> Он имеет ещё и важное культурно-просветительское значение, отражая народное хозяйство, его государственность и сохраняя память о минувшем на поколения и даже века. Помимо всего сказанного, представляется небезынтересным и материальная сторона дела. Такие марки вызывают в них спрос не только для отправления корреспонденции, но ещё и со стороны коллекционеров.

Первые марки СССР с надписью «Почта СССР» которая сохранялась на всех марках Советского Союза, были выпущены в августе 1923 г. Это была серия из четырёх памятных марок в честь Всероссийской сельскохозяйственной и кустарно-промышленной выставки. Эскизы подготовил художник Г. Пашков. Марки продавались только в крупных городах страны. Были изъяты из обращения 1 декабря 1923 года. Сюжеты миниатюр были следующими: «Жнец - 1 рубль», «Сеятель - 2 рубля», «Трактор-5 рублей» и «Общий вид выставки - 7 рублей»



Последние марки почты СССР — серия из четырёх миниатюр, посвящённая отечественным историкам (В.Н.Татищеву, Н.М.Карамзину, С.М.Соловьёву и В.О.Ключевскому) вышла 12 декабря 1991 года.



Последний знак почтовой оплаты с надписью «Почта СССР» — миниатюра из 12-го стандартного выпуска почтовых марок СССР с изображением атомного ледокола в полярных льдах, был эмитирован 20 апреля 1992года.



Первые автомобили



После октября 1917 года Советской России досталось всего 8 тыс. автомобилей: из них только немногим более 3 тыс. было годными к эксплуатации. В стране решались сложнейшие проблемы. Среди них – проблем транспорта, в том числе автомобильного. Они делятся на две категории.

Первая – проблема срочная: направить на перевозку хлеба 137 Петроградских грузовиков, отремонтировать поступающие с фронтов броневики и санитарные машины; недостроенные до революции автомобильные заводы превратить в ремонтные.

Вторая категория проблем – перспективные. Уже в 1918 году была организована центральная автолаборатория, в 1921 преобразованная в научный автотранспортный институт (НАМИ), существующий поныне, централизованное управление автомобильной промышленностью для подготовки к серийному производству автомобилей.



Первый массовый легковой автомобиль СССР был позаимствован у американского автопрома. ГАЗ А — лицензионная копия американского Ford-A. СССР купил у американской фирмы оборудование и документы на производство в 1929 году

В 1949 году на заводе имени Сталина началось серийное производство ЗИС-110 с открытым верхом сразу в двух модификациях - фаэтон и кабриолет. Автомобили без крыши требовались для праздничных выездов высшего командования Советской армии, во время военных парадов, а также поездок членов политбюро и правительства СССР вместе с зарубежными гостями.

Первые автомобили



С декабря 1932 г. началась сборка легкового автомобиля среднего класса ГАЗ-А. Выпущено 41917 штук. ГАЗ-АА (полуторка) — грузовой автомобиль грузоподъемностью 1,5 т, известный как полуторка. Представлял собой доработанную лицензионную копию американского грузовика Форда образца 1930г.

Первый серийный ГАЗ-АА сошёл с конвейера Нижегородского автозавода 29 января 1932 года. Уже к концу года завод выпускал по 60 грузовиков в сутки.

Последний ГАЗ-ММ сошёл с горьковского конвейера 10 октября 1949 года. Всего собрано 829 808

авт.
це.



Первый советский служебный автобус АЗ-03-30 малого класса на шасси грузовиков ГАЗ разрабатывался на основе изучения американского школьного автобуса «Туре-330».

На базе автобуса были построены: санитарный автомобиль, с индексом «ГАЗ-55», автолавки с боковыми сдвижными створками, при поднятии которых автобус превращался в магазин на колесах. Санитарные автобусы «ГАЗ-55» во время войны повсеместно использовались для перевозки раненых.

В первые послевоенные годы на ГАЗе возобновилось производство автобусов «ГАЗ-03-30. Но модель окончательно устарела. И в 1949 году на заводе были созданы автобус для местного сообщения модель «ГАЗ-651» и санитарный автобус «ГАЗ-653».

Машины «ГАЗ-03-30» и «ПАЗ-651» являлись самыми распространенными автобусами довоенного периода и первых послевоенных лет. Многие «ГАЗ-03-30» эксплуатировались до середины 70-х годов. ГАЗ был самым массовым отечественным автобусом, широко применялся не только как служебный и

Советское автомобилестроение



Сегодня на дорогах нашей страны встречается множество различных автомобилей. Это и шикарные иномарки, и скромные представители отечественного автопрома, среди них все еще находятся машины, выпущенные в Советском Союзе. А ведь какие-то тридцать лет назад все было совершенно иначе, всюду сновали «копейки» и «шестерки», лучшим джипом заслуженно считался «бобик», а самым престижным седаном для простого гражданина была «Волга», «Чайка», однако эта машина представительского класса редко встречалась на дорогах, потому что делалась только для обслуживания партийной элиты. Советская автомобильная промышленность крепко держала под контролем внутренний рынок страны, «Жигули» и «Москвичи» не имели зарубежных конкурентов, поэтому стали самыми популярными автомобилями того времени.



Из-за отсутствия конкуренции автомобили модернизировались крайне редко. В то же время за рубежом активно шла работа над усовершенствованием машин. По сравнению с иномаркой советский автомобиль выглядел на порядок хуже, однако он хорошо ездил. Наши авто до 70-х годов составляли иномаркам достойную конкуренцию на внешнем рынке. Например, «Москвич 408» пользовался большим спросом в западных странах из-за отличного дизайна, надежных агрегатов и сравнительно низкой цены, он достойно представлял автомобильную промышленность советского Союза за рубежом.

Первые летательные аппараты



С давних времён человек мечтал покорить небо и создать летательный аппарат, с помощью которого можно было бы передвигаться по воздуху.

Люди пытались подняться в небо по-разному. Первыми летательными аппаратами были крылья, приводимые в движение мускульной силой человека. Все попытки взлететь с их помощью оказались безуспешными. Позже были созданы воздушные шары, планеры, дирижабли.

Удивительно, но первый самолёт был создан не авиатором, а русским морским офицером Александром Фёдоровичем Можайским, которого называют пионером авиации. Можайский имел прекрасное инженерное образование. Будучи профессиональным моряком, он приобрёл огромный практический опыт строительства кораблей с паровыми двигателями.

17 декабря 1903 г. можно считать датой рождения авиации. В этот день американские изобретатели, конструкторы и лётчики братья Райт, Орвилл и Вильбур, поднялись в воздух на созданном ими самолёте. Летательный аппарат братьев Райт смог продержаться в воздухе 59 секунд, пролетев расстояние в 260 м. Изобретение братьев Райт было официально признано первым летательным аппаратом с двигателем, на котором был совершён управляемый полёт.

Авиатехника

Самолет — летательный аппарат тяжелее воздуха, подъемная сила которого создается неподвижным относительно других частей аппарата крылом при его поступательном движении в воздухе. Необходимая для полета самолета тяга создается силовой установкой.

Самолет благодаря большой скорости, грузоподъемности и радиусу действия, надежности в эксплуатации, высокой маневренности, устойчивости и управляемости стал основным средством передвижения в воздухе.

Самолеты, снаряды и ракеты относятся к беспилотным летательным аппаратам тяжелее воздуха. Первоначально такие аппараты были созданы для изучения работы ракетных двигателей и верхних слоев атмосферы. Достижения в области ракетной техники за последние десятилетия позволили создать многочисленные системы баллистических летательных аппаратов, ракет для запуска искусственных спутников Земли и пилотируемых космических кораблей.

Вертолет (геликоптер) — летательный аппарат тяжелее воздуха, у которого подъемная сила и тяга, необходимые для полета, создаются одним или несколькими несущими винтами, приводимыми во вращение поршневыми или реактивными двигателями.



Самодвижущиеся корабли



Мысль о создании самодвижущегося корабля, который мог бы плыть против ветра и течений, приходила людям очень давно. Особенно остро нужда в таких судах ощущалась при подъеме вверх по реке. Идти под парусом, следуя извилистому руслу со сложным фарватером, часто было невозможно, двигаться на веслах против течения - тяжело. Для подъема грузов приходилось нанимать бурлаков, но те исполняли эту работу очень медленно.

Уже в средневековье некоторые механики предлагали использовать для движения корабля водяное колесо, которое приводилось бы в действие людьми или животными (описание такого движителя дано в одной древней рукописи приблизительно в 527 году). Однако реальная возможность построить быстроходное самодвижущееся судно с большой грузоподъемностью появилась только после изобретения парового двигателя.

Советский военно-морской флот

Советский военно-морской флот, также как и русский морской флот имел большую историю развития. Список кораблей морского флота СССР исчисляется сотнями единиц судов.

По традиции названия советских кораблей выбирались либо устрашающими, либо нарекались именами известных советских военачальников и адмиралов. Не редко суда советского союза именовали названиями территорий, располагавшихся в СССР.



Железнодорожный транспорт



Локомотив появился на свет после великого изобретения Уатта.

Как только паровая машина получила некоторое распространение, нашлось много изобретателей, пытавшихся приспособить ее для нужд транспорта — например, использовать паровую машину в качестве двигателя для самодвижущейся повозки.

Первую попытку сделал помощник Уатта Мердок. Он понял, что двигатель паромобиля должен отличаться по конструкции от стационарной паровой машины. В последующие годы многие инженеры пытались создавать паровозы.

Самым удачливым среди изобретателей той поры оказался англичанин Джордж Стефенсон. — он и создал первый по-настоящему работоспособный паровоз. Чуть позже паровоз Стефенсона появился и в России, на первой железной дороге протяженностью 27 км, открытой в 1837 г. между Петербургом и Царским Селом. С этим же событием связано изобретение русского слова «паровоз». Оно приписывается Н. И. Гречу, который в середине XIX в. издавал газету «Северная пчела», где как раз и появилось сообщение об открытии Царскосельской железной дороги. До этого паровоз называли «самокатная паровая машина» (или просто «машина»), «паровая фура», «паровая телега», «пароходка» — у Черепановых и В. А. Жуковского, и даже «пароход».

Железнодорожный транспорт



Свой собственный первый паровоз в России был построен механиками отцом и сыном Е. А. и М. Е. Черепановыми на Нижнетагильском заводе лишь в 1833—1834 гг. Паровоз Черепановых возил поезда с рудой весом более 200 пудов (3,2 т) со скоростью 12—13 вёрст в час (13—14 км/час).

До первой половины XIX в. паровозы в Россию, в основном, ввозились из-за рубежа. Серийное производство было налажено лишь в 1870-е годы и продолжалось до 1956 г. (на отдельных заводах – до 1960 г.) В феврале 1956 г. в СССР было принято решение о переводе железных дорог на перспективные виды тяги – дизельную и электрическую.

А еще были паровозы... летающие. Многим при этих словах, вероятно, сразу же вспомнится летающий паровоз времени профессора Дока из знаменитого американского кинофильма «Назад в будущее». Но следует оговориться, что летающим паровозом считается транспортное средство, имеющее паровой двигатель и способное летать.

За свою долгую историю паровозы накопили внушительную коллекцию разнообразных рекордов



Космос



Космос – это определенные участки вселенной, которые окружают собой небесные тела и их атмосферы. Однако полностью пустым это пространство назвать нельзя.

Было доказано, что оно содержит некоторое количество водорода и имеет межзвездное вещество. Ученые также подтвердили существование электромагнитного излучения в его пределах.

Сейчас науке не известны данные о конечных пределах космоса. Астрофизики и радиоастрономы утверждают, что приборы не в состоянии «увидеть» весь космос. Это несмотря на то, что их рабочее пространство охватывает 15 миллиардов световых лет. Научные гипотезы не отрицают возможного существования вселенных подобно нашей, однако подтверждения этому также нет.

В целом космос – это вселенная, это целый огромный мир.

Космонавты

12 апреля 1961 года, Юрий Гагарин, космонавт Советского Союза, совершил первый пилотируемый полет в космос, продолжавшийся 108 минут. Это был огромный успех. Колоссальный шаг в освоении космического пространства.

Полет Ю. Гагарина в космос, был крайне важен для Союза, ведь шла гонка космических завоеваний двух супердержав, СССР и США. И надо было доказать всему Миру, что только в Союзе все самое передовое, и только под управлением компартии вершатся великие дела.

С тех пор там побывало более 500 человек, из них - более 50 женщин, представители 36 стран. К сожалению, не обошлось и без жертв на этом славном пути человечества.

В России и США первые космонавты набирались из числа военных летчиков. Стали востребованы и другие профессии: врачи, инженеры, биологи.

Каждый космонавт, без сомнения - герой. Однако в этом отряде есть самые известные люди, чья известность, поистине, мировая.

Джанибеков, Владимир Александрович
Николай Николаевич Рукавишников
Геннадий Михайлович Стрекалов
Владимир Алексеевич Соловьёв
Георгий Тимофеевич Береговой
Светлана Евгеньевна Савицкая
Юрий Викторович Романёнок
Георгий Михайлович Гречко

Валерий Викторович Рюмин



Космонавты



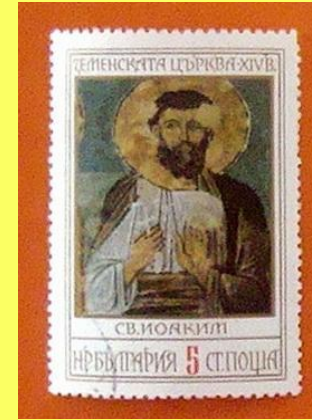
Каждый космонавт, без сомнения - герой. Однако в этом отряде есть самые известные люди, чья известность, поистине, мировая.

Алексей Архипович Леонов совершил первый в истории выход в открытый космос, который продлился 12 минут 9 секунд. Леонов проявил исключительное мужество столкнувшись с непредвиденными трудностями - ведь его скафандр разбух, что мешало выходить в космос. Приземлился корабль в глухой тайге, космонавты двое суток провели на морозе.

Валентина Владимировна Терешкова первая женщина-космонавт, совершившая одиночный 3х дневный полет 16 июня 1963 года на корабле Восток-6.

Юрий Викторович Романенко дважды Герой Советского Союза. В книге рекордов Гиннеса за 1998 год Юрий Романенко был признан самым опытным космическим путешественником, так как за 3 полёта провёл в космосе 430 суток 18 ч 20 мин, с выходом в открытый космос продолжительностью 1 час 28 минут.

Русские святые



Список угодников Божиих неиссякаем.

Своим образом жизни они угодили Господу и благодаря этому стали ближе к вечному бытию.

Каждый святой имеет свой лик. Данный термин обозначает категорию, к которой причисляют Божьего Угодника при его канонизации. К ним относятся великомученики, мученики, преподобные, праведные, бессребреники, апостолы, святители, страсотерпцы, юродивые (блаженные), благоверные и равноапостольные.

Первые святые русской церкви среди угодников Божьих – это великомученики, которые пострадали за веру Христову, скончавшись в тяжких и долгих муках. Среди русских святых первыми причислены к данному лику были братья Борис и Глеб, они называются первомучениками – страсотерпцами и были первыми канонизированы в истории Руси. Братья погибли в междоусобной войне за престол, начавшейся после смерти князя Владимира. Ярополк, прозванный Окаянным, сначала убил Бориса, когда тот спал в шатре, находясь в одном из походов, а затем и Глеба.

Лик подобных Господу Преподобные – это те святые, которые вели аскетический образ жизни, находясь в молитве, трудах и посте. Среди русских угодников Божьих можно выделить преподобного Серафима Саровского и Сергия Радонежского, Савву Сторожевского и Мефодия Пешношкого. Первым святым на Руси, канонизированным в этом лике, считается инок Николай Святоша. До принятия чина

Палехская миниатюра



Это вид традиционной русской лаковой миниатюрной живописи темперной краской на папье-маше, сложившийся в начале 1920-х гг. в поселке Палех на основе местного иконописного промысла, возникшего в 17 в. Наибольшего расцвета палехское иконописание достигло в 18 - начале 19 вв. Эти иконы славились тонкостью письма с большим применением золота на одеждах святых и в орнаментах.

Писание икон было в несколько этапов, каждый выполнялся разными мастерами: один грунтовал доску, второй (знаменщик) наносил контур будущей иконы, третий писал доличное, т.е. всю композицию, кроме ликов, художник-личник писал руки и другие обнаженные части тела. Имена и тексты писал мастер - подписывальщик. И заканчивал работу над иконой олифщик.

Особенности палехской живописи - тонкий и плавный рисунок на черном фоне, обилие золотой штриховки, четкость силуэта уплощенных фигур, полностью покрывающих поверхность крышки и боковых стенок шкатулок. Декоративность пейзажа и архитектуры, вытянутые изящные пропорции фигур, выразительность работы на плоскости. В 1918 мастера объединились в Палехское лаковое жемчужное дерево-ручное артель, выпускавшую деревянные изделия с росписью. Впервые палехские миниатюры на папье-маше выставлялись на сельхоз.выставке в 1924. В 1925- на Всемирной выставке в Париже. В 1932 артель была преобразована в Палехское товарищество художников, в 1953 - в Художественно - производственные мастерские Художественного фонда СССР, а сейчас - России. Художников палехской миниатюры готовит

Палехское художественное училище, основанное в 1935 на базе профтехшколы, открытой в 1930г.

Микеланджело Буонарроти



Микеланьоло ди Лодовико ди Лионардо ди Буонаррото Симони

(1475-1564) - один из самых удивительных мастеров Высокого и Позднего Возрождения в Италии и в мире. По масштабу своей деятельности он был подлинным универсалом - гениальным скульптором, великим живописцем, архитектором, поэтом, мыслителем. Монументальность, пластичность и драматизм образов, преклонение перед человеческой красотой проявились уже в ранних произведениях мастера. Его творения утверждают физическую и духовную красоту человека, его безграничные творческие возможности. Великая страсть владела его существом, и он был страшен потому, что все подчинял своей страсти, не милуя ни других, ни себя. Он знал, чего хотел, и, как бывает даже у самых замечательных людей, твердо считал, что только его воля достойна уважения: что заветная цель ясна ему как никому другому. Вместе с Леонардо да Винчи и Рафаэлем, Микеланджело составляет триаду величайших светил, явившихся на горизонте искусства за всю христианскую эпоху. Он стяжал себе громкую, неувядающую славу во всех трех главных художественных областях, но был скульптор по преимуществу: пластический элемент преобладал в его гении до такой степени, что этим элементом запечатлены его живописные

Рембрандт Харменс Ван Рейн



Рембрандт Харменс Ван Рейн - один из самых известных художников мира. Родился 15 июля 1606 года в Лейдене (Нидерланды, Южная Голландия). Несколько лет он проучился подмастерьем у лейденского художника, а затем обучался тонкостям живописи у Питера Ластмана в Амстердаме, который в свою очередь учился в Италии. Именно Ластман впервые познакомил Рембрандта с искусством светотени, эффектами передачи объёма, глубины, а также драматизма сюжета.

Рембрандт - это настоящий и непревзойденный мастер библейских и мифологических тем, портрета и передачи светотени.

Павел Андреевич Федотов



Павел Андреевич Федотов (22 июня 1815— 14 ноября 1852) — русский живописец и график, академик живописи, один из крупнейших представителей русского романизма, родоначальник критического реализма в русской живописи.

Выйдя в отставку после военной службы, в первое время он работал в батальном жанре искусства, но истинным призванием художника позднее являлась жанровая живопись. В 1848 году Совет Академии единогласно признал художника академиком, и после выставки имя Федотова стало известно широкой публике, в журналах появились хвалебные статьи критиков.

Сделанного им достаточно для того, чтобы его имя осталось навеки одним из самых славных имён в истории русского искусства. Он открыл новую, ещё никем до него не тронутую в русской живописи жилу национальности и сатиры, первый из всех художников показал пример удачной её разработки и

Государственный Эрмитаж

Государственный Эрмитаж — один из крупнейших и самых значительных художественных и культурно-исторических музеев России и мира. Находится в Санкт-Петербурге.

Свою историю музей начинает с коллекций произведений искусства, которые приобретала в частном порядке российская императрица Екатерина II.

Первоначально эта коллекция размещалась в специальном дворцовом флигеле — Малом Эрмитаже (от *ermitage* — место уединения, келья, приют отшельника, затворничество), откуда и закрепилось общее название будущего музея. В 1852 году из сильно разросшейся коллекции был сформирован и открыт для посещения публики **Императорский Эрмитаж**.

Современный Государственный Эрмитаж представляет собой сложный музейный комплекс. Основная экспозиционная часть музея занимает пять зданий, расположенных вдоль набережной реки Невы в центре Санкт-Петербурга, главным из которых считают Зимний дворец.

Коллекция музея насчитывает около трёх миллионов произведений искусства и памятников мировой культуры, начиная с каменного века и до нашего столетия.

Государственный Эрмитаж входит в первую двадцатку самых посещаемых

