

ΑΕΡΟΦΙΛΟΤΕΛΙΣΜΟΣ

ΜΙΑ ΣΥΝΤΟΜΗ ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Γράφει ο Ιωάννης Παναγόπουλος
Γεν. Γραμματέας ΔΣ της ΦΕΑ

1. Εισαγωγή

1.1 Η συλλογή γραμματοσήμων. Γενικά.

Τα γραμματόσημα, εκτός της χρησιμότητά τους στη διεξαγωγή της ταχυδρομικής αλληλογραφίας, σύντομα αποτέλεσαν μετά την εμφάνισή τους, αντικείμενα συλλογών. Η προσπάθεια αυτή, το χόμπι και η ενασχόληση να συλλέγει κάποιος γραμματόσημα συνθέτουν το Φιλοτελισμό. Ενώ Φιλοτελιστής ονομάζεται αυτός που ενασχολείται με την συλλογή των γραμματοσήμων.

Τα γραμματόσημα με τις παραστάσεις τους συντελούν στην απόκτηση γνώσεων σε σχέση με το θέμα τους, εμπλουτίζουν τον συλλέκτη με ιστορικές, λαογραφικές, θρησκευτικές, καλλιτεχνικές και άλλες γνώσεις. Γι' αυτό σε πολλά κράτη ο φιλοτελισμός έχει καθιερωθεί στα σχολεία ως επιμορφωτική απασχόληση, αφού με την πολύτιμη ψυχαγωγική του επίδραση απομακρύνει τους νέους από άλλες επιβλαβείς συνήθειες και ροπές.

Ακόμη με τη μορφωτική δημιουργική ενασχόληση του φιλοτελισμού ο συλλέκτης αναπτύσσει την καλαισθησία του, αναπτύσσει την κρίση του, την παρατηρητικότητα και τη φαντασία, συνηθίζει στην οργάνωση, την τάξη και επιμέλεια. Συγχρόνως όμως και στην αποταμίευση, αφού τα γραμματόσημα εκτός από την ευχαρίστηση που μας προσφέρουν συλλέγοντάς τα, δεν παύουν να είναι και μια καθαρή αποταμίευση, γιατί τα γραμματόσημα έχουν αξία, οικονομική αξία, που με την πάροδο του χρόνου και ανάλογα με την προσφορά και τη ζήτησή τους όλο και αυξάνει. Μια σειρά γραμματοσήμων μικρής ονομαστικής αξίας είναι δυνατόν να φθάσει σε υψηλή τιμή με την πάροδο του χρόνου ανάλογα με την προσφορά και ζήτηση της σειράς αυτής από τους φιλοτελιστές.

1.2 Ο στόχος του άρθρου αυτού.

Το άρθρο αυτό έχει στόχο μια πολύ σύντομη συνοπτική εισαγωγή στον αεροφιλοτελισμό και σε κομβικά σημεία της αεροπορικής ιστορία. Απευθύνεται κυρίως σε νεοεισερχόμενους αεροφιλοτελιστές καθώς και σε φιλοτελιστές/συλλέκτες που αναζητούν νέους ορίζοντες αεροφιλοτελικού ενδιαφέροντος.

2. Τι είναι η αεροπορικό ταχυδρομείο- Airmail

Το αεροπορικό ταχυδρομείο είναι η φιλοτελική και η ταχυδρομική ιστορική αντανάκλαση της ανάπτυξης της αεροπορίας και της επίδρασή της στις παγκόσμιες ταχυδρομικές επικοινωνίες. Η ανάπτυξη της ίδιας της αεροπορίας αντανακλάται στις πρακτικές

ταχυδρομικής μεταφοράς με αποκορύφωμα το τακτικό αερομεταφερόμενο ταχυδρομείο. Κομβικά σημεία αναφοράς είναι:

- ❖ Οι πειραματικές πτήσεις των πρωτοπόρων αεροπορικών ερευνητών και πιλότων, οι ειδικές πτήσεις εξερεύνησης/επίδειξης που μετέφεραν αναμνηστικά ταχυδρομικές επιστολές.

- ❖ Οι επιλεχθείσες αρχικές δοκιμαστικές ή μετέπειτα τακτικές εμπορικές αεροδιαδρομές.

- ❖ Οι διαφορετικοί τύποι και η εξέλιξη των αεροσκαφών.

- ❖ Τα ατυχήματα των πτήσεων (και τα αντληθέντα διδάγματα).

- ❖ Η πρόοδος της επιστήμης-μετεωρολογίας και της αεροναυπηγικής τεχνολογίας

Τα σημεία αυτά βοήθησαν την ανάπτυξη των αεροσκαφών και των σχετικών βοηθητικών υποδομών, καθιστώντας έτσι δυνατή, ασφαλή και αξιόπιστη την αερομεταφορά, από περιφερειακό, εθνικό, διεθνές, διηπειρωτικό, και υπερωκεάνιο επίπεδο.

Η αεροπορική αποστολή, η πραγματική πτήση, η σχετική καταγραφή/τεκμηρίωση και τα ταξιδιωτικά και ταχυδρομικά έγγραφα, είναι το θεμέλιο του αεροφιλοτελισμού. Το αεροπορικό ταχυδρομείο δεν ήταν πάντα αυτό που είναι σήμερα, αλλά αρχικά ήταν μια υπηρεσία premium που απαιτούσε την καταβολή ειδικών ταχυδρομικών τελών, και συχνά αντικατοπτρίζονταν στα αεροπορικά γραμματόσημα που έχουν εκδοθεί σε όλο τον κόσμο από τις αρχές του εικοστού αιώνα (περίπου το 1920). Ειδικές σφραγίδες εφαρμόζονταν στις αεροπορικές πτήσεις όπου καταγράφονταν οι διαδρομές, οι χρόνοι διέλευσης, η αποστολή και η άφιξη, ενώ παράλληλα επικολλώντο τα σχετικά ταχυδρομικά τέλη αεροπορικής αποστολής.

Ο κόσμος του αεροφιλοτελισμού έχει ιστορία περίπου ένα αιώνα και προσφέρει στον συλλέκτη σχεδόν απεριόριστες επιλογές. Πολλές από αυτές είναι ακόμα ανεξερεύνητες, εξακολουθούν να περιμένουν την πρωτοβουλία και των αεροφιλοτελιστών. Μερικά κομβικά σημεία που αξίζει να αναφερθούν είναι:

- ❖ Η ανάπτυξη της αεροναυπηγικής τεχνολογίας, οι πειραματικές δοκιμαστικές πτήσεις με αερόπλοια και αεροπλάνα.

- ❖ Η κατά τα αρχικά στάδια των αεροπορικών πτήσεων, ανάπτυξη των πρώτων αεροδιαδρομών, και η συνεχής επέκτασή τους για τη σύνδεση νέων περιοχών, εθνών και



Συλλογή Αεροπορικών Ετικετών και βινιετών.

ηπείρων.

◀ Οι μεγάλες προσπάθειες που καταβάλλονταν για τη μείωση των χρόνων πτήσεων και αξιόπιστης και έγκαιρης παράδοσης του αεροπορικού ταχυδρομείου.

◀ Οι συνεισφορές των Zeppelins και των ιπταμένων σκαφών στις αεροπορικές πτήσεις, που έκανε πραγματικότητα τα υπερωκεάνεια διηπειρωτικά αεροπορικά ταξίδια, πριν τα χερσαία αεροπλάνα αποκτήσουν αυτή τη δυνατότητα.

◀ Η εξέλιξη των υποδομών και δικτύων υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών, που επικοινωνούν μεταξύ τους για να καλύψουν όλο τον κόσμο.

3. Κομβικά Σημεία Αεροπορικής Ιστορίας

3.1 Η προ-Ιστορία της Αεροπορίας.

Πολλές κουλτούρες αισθάνθηκαν την επιθυμία και ανάγκη για μίμηση των πουλιών και τη δυνατότητα πετάγματος του ανθρώπου. Αυτή η επιθυμία είναι εμφανής στους θεούς, που λατρεύτηκαν, που εξουσίαζαν τους ανέμους και τον ουρανό (Αρχαίοι Αιγύπτιοι, Αρχαίοι Έλληνες), το Φτερωτό Ερμή και το μύθο του Ίκαρου και Δαίδαλου (Αρχαίοι Έλληνες), το μύθο για το Ιπτάμενο Χαλί των Αράβων, όπως επίσης και σήμερα τη λατρεία των Φτερωτών Αγγέλων. Στα πλαίσια της ανάπτυξης της επιστημονικής σκέψης στη περίοδο της Αναγέννησης, το 15^ο αιώνα ο Leonardo da Vinci παρήγαγε αρκετά σχέδια ιπτάμενων συσκευών βασισμένος στη τότε επιστημονική γνώση και το ανεπανάληπτο ταλέντο του.

3.2 18ος Αιώνας. Οι αδελφοί Montgolfier

Αν και μέχρι τον 18ο αιώνα δεν υπήρξε καμία παραγωγή ή πειραματική εφαρμογή ιπτάμενης συσκευής αποκτήθηκε αρκετά γνώση αεροδυναμικής και μετεωρολογίας κυρίως λόγω της γενικότερης ανάπτυξης της επιστήμης και των τεχνών της Αναγέννησης και των μετέπειτα αιώνων, καθώς της ανάπτυξης των θαλασσιών ταξιδιών.

Το όνειρο των ανθρωπίνων πτήσεων έγινε για πρώτη φορά πραγματικότητα (σε ιπτάμενη συσκευή χωρίς χρήση περυγίων) στα μέσα του 18ου αιώνα με τα αερόστατα που έλαβαν υπόψη τις ανωστικές δυνάμεις λόγω διαφοράς πυκνότητας (ή θερμοκρασίας) και χρησιμοποίησαν αρχικά θερμό αέρα. Ο Joseph Montgolfier, παρακολουθώντας την ανοδική ροή των καπνών της φωτιάς συνέλαβε την ιδέα του πειραματισμού με την ενδεχόμενη δυνατότητας χρήσης θερμών αερίων φωτιάς σαν κινούσα δύναμη για την πτήση σκαφών-συσκευών στην ατμόσφαιρα. Ο Joseph και ο αδελφός του Etienne γρήγορα πειραματίστη-



Συλλογή Συγκεκριμένων Διαδρομών Αερομεταφορέων
(Έναρξη Υπηρεσίας Αγγλίας – Αφρικής-imperial Airways)

καν επιτυχώς με ένα κυβοειδές αερόστατο από χαρτί σε ένα ελαφρύ πλαίσιο και κατόπιν κατασκεύασαν ένα πρωτότυπο δοχείο ιπτάμενης συσκευής. Δυο μήνες αργότερα οι αδελφοί Montgolfier δοκίμασαν ένα σφαιρικό αερόστατο διαμέτρου 35 ft (περίπου 10 μέτρων) και ο πλέον γνωστός επιστήμονας της εποχής J. A. C. Charles δοκίμασε ένα ελαφρότερο από τον αέρα αερόστατο, που είχε γεμίσει με το πρόσφατα ανακαλυφθέν αέριο υδρογόνο. Στη συνέχεια ο Charles και οι αδελφοί Montgolfier έκαναν σχετικές πειραματικές πτήσεις αεροστάτων μέσα και γύρω από το Παρίσι, με πλήθος πολιτών και προσωπικοτήτων παρατηρητών μεταξύ των οποίων ο Benjamin Franklin και ο John Quincy Adams από τις ΗΠΑ, ο William Pitt και ο William Wilberforce από την Αγγλία καθώς επίσης και με παρουσία του βασιλιά Λουδοβίκου του 16ου Luis XVI και της βασίλισσας Marie Antoinette. Στις 21 Νοεμβρίου 1783, ο Jean Frantz Pilatre de Rozier, ένας διάσημος καθηγητής Φυσικής και Χημείας Πανεπιστημίου και ο Μαρκήσιος Frantz Laurent, Marquis d'Arlandes, ήταν οι πρώτοι άνθρωποι που πέταξαν σε ένα αερόστατο Montgolfier. Έντεκα μέρες μετά ακολούθησε ο J.A.C. Charles σε δικού του σχεδιασμού αερόστατο υδρογόνου.

Κατά τη διάρκεια του 19ου αιώνα, οι προσεγγίσεις των πτήσεων με αερόστατα παλινδρομούσαν μεταξύ αίρεσης-τέχνης στον επιστημονικό εκσυγχρονισμό, από το μύθο και την αυθαιρεσία-speculation στη επιστήμη. Ο άνθρωπος επί του αερόστατου είχε έλεγχο της κάθετης κίνησης, του σημείου αφετηρίας πτήσης αλλά δεν μπορούσε να ελέγξει το σημείο πορείας και προορισμού μόλις βρεθεί στο «έλεος» του ανέμου. Η επιθυμία και η προσπάθεια ανεύρεσης μιας βιώσιμης ελεγχόμενης ασφαλούς πτήσης ήταν όλο και πιο μεγάλη, ενώ οι υποσχόμενοι δρόμοι που μπορούσαν να ακολουθηθούν ήταν οι ακόλουθοι δύο (ελαφρότερα του αέρα αερόπλοια ή βαρύτερα του αέρα αεροπλάνα):

◀ Να βρεθεί ένα τρόπος ελέγχου και πλευρικής κατεύθυνσης αερόστατου με χρήση αερίων ελαφρότερων του αέρα αλλά και κινητήρων και σταθερών προσαρτημάτων αεροδυναμικής σημασίας (π.χ. κάθετα πτερύγια ουράς, ανακλαστήρες κ.λ.π), τεχνική στην οποία έδωσε προτεραιότητα η Γερμανία κυρίως λόγω της επιρροής του Κόμη Ζέππελιν. Το αερόπλοιο είναι ελαφρότερο από τον αέρα στον οποίο ρέει - floats, και οι κινητήρες του χρησιμοποιούνται για την προώθηση του, ενώ τα κάθετα και οριζόντια πτερύγια ουράς και επιφάνειες ελέγχου του δίνουν σταθερότητα και το κατευθύνουν. Μόλις οι κινητήρες του σταματήσουν το ελαφρότερο του αέρα αερόπλοιο παραμένει στον αέρα και είναι



Συλλογή Αντικειμένων Φιλοτελικού Ενδιαφέροντος Συγκεκριμένων Εταιρειών Αερομεταφορέων (TAE)

δυνατό να προσγειωθεί με την σταδιακή απώλεια του αερίου ανύψωσης που περιέχει.

◀ Να βρεθεί ένα τρόπος ελέγχου του αεροσκάφους με χρήση πλευρικών πτερύγων με την δυνατότητα ελέγχου του σε κάθε διεύθυνση πάλι με τη χρήση κινητήρων και σταθερών προσαρτημάτων αεροδυναμικής σημασίας (π.χ. κάθετα πτερύγια ουράς, ανακλαστήρες κ.λ.π) τεχνική στην οποία έδωσαν προτεραιότητα οι άλλες χώρες. Το αεροπλάνο κινείται από την συνισταμένη δύναμη της προώθησης του με τους κινητήρες του και την αεροδυναμική ανύψωση λόγω των πλευρικών πτερυγίων του ενώ παράλληλα υπάρχουν και πτερύγια ουράς και επιφάνειες ελέγχου. Όντας βαρύτερο από τον αέρα το αεροπλάνο πρέπει να κινείται σε σταθερές ταχύτητες και κινείται προς το έδαφος μόλις οι κινητήρες σταματήσουν.

3.3 Περίοδος της Αεροπορικής Πρωτοπορίας . 1900-1918

3.3.1 Περίοδος της Αεροπορικής Πρωτοπορίας. Αερόπλοια.

Ο κόμης Ζέππελιν στις 2 Ιουλίου του έτους 1900, πραγματοποιεί την πρώτη επιτυχή πτήση με το αερόπλοιο LZ-1 πάνω από την λίμνη Constance κοντά στο Friedrichshafen στη νότια Γερμανία. Το αερόπλοιο απογειώθηκε από το έδαφος και έμεινε στον αέρα για 20 λεπτά, αλλά υπέστη βλάβη κατά την προσγείωση. Στη συνέχεια ο κόμης με βοήθεια από τη Γερμανική κυβέρνηση προχωρά στη κατασκευή των LZ-2, LZ-3, LZ-4 του LZ-5 το οποίο κατασκευάστηκε και έγινε αποδεκτό στην υπηρεσία του Γερμανικού Στρατού με ην ονομασία LIII. Το έτος 1909 ο κόμης Zeppelin ίδρυσε την πρώτη αεροπορική εταιρεία στον κόσμο, την εταιρεία Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft, γνωστή ως DELAG, χρησιμοποιώντας αρχικά το αερόπλοιο LZ-6, το LZ-7 Deutschland, το LZ-8 Deutschland II, το LZ-10 Schwaben (που εξυπηρέτησε 1.553 επιβάτες σε 218 πτήσεις), το LZ-11 Viktoria-Luise (1912), το LZ-13 Hansa (1912) και τα LZ-17 και LZ-17 Sachsen (1913). Με το ξέσπασμα του πολέμου, τον Αύγουστο του 1914 τα αερόπλοια αυτά είχαν πραγματοποιήσει 1588 πτήσεις είχαν μεταφέρει 10.197 επιβάτες με εισιτήριο. Συνολικά μέχρι το τέλος του έτους 1914 η εταιρεία DELAG μετέφερε 37.250 ανθρώπους σε περισσότερες από 1.600 πτήσεις χωρίς περιστατικό ατυχήματος. Μέσα σε λίγα χρόνια η επανάσταση των αερόπλοιων Zeppelin άρχισε να δημιουργεί τη βάση και την αποδοχή των αεροπορικών μεταφορών

3.3.2 Περίοδος της Αεροπορικής Πρωτοπορίας . Αεροπλάνα.

Μετά πολλές πρωτοποριακές πιλοτικές προσπάθειες και κυρίως τις προσπάθειες των αδελφών Wright στις ΗΠΑ η πρώτη επίσημη πρωτοπόρος-πioneer πτήση αεροσκάφους βαρύτερου του αέρα σταθερών πτερυγίων αεροπορική αποστολή έλαβε χώρα κατά τη διάρκεια μιας διαδρομής πέντε μιλίων μεταξύ Αλαχαμπάντ και Naini Junction στην Ινδία στις 18 Φεβρουαρίου 1911. Η εκδήλωση πραγματοποιήθηκε σε σχέση με την έκθεση United Provinces Industrial and Agricultural Exhibition και πιλότος ήταν ο Γάλλος αεροπόρος Henri Pequet.

Η Αργεντινή, η Δανία, η Μεγάλη Βρετανία, η Ιταλία, το Μαρόκο, η Νορβηγία, και οι Ηνωμένες Πολιτείες ακολούθησαν την Ινδία εκείνη τη χρονιά στη εποχή του αεροσκάφους μετά την πτήση στο Αλαχαμπάντ. Πολλές χώρες είχαν δημιουργήσει τακτικό αεροπορικό ταχυδρομείο, αλλά αυτό το αεροπορικό ταχυδρομείο είτε δεν είχε μεταφερθεί με αεροσκάφη σταθερών πτερύγων, είτε δεν είχαν μεταφερθεί από ένα επίσημο ταχυδρομικό φο-

ρέα (ιδιωτικές ταχυδρομικές πτήσεις είχαν πραγματοποιηθεί κυρίως στις ΗΠΑ).

3.4 Η Περίοδος της Ανάπτυξης 1918 -1945

Ο κόσμος μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο άρχισε να χρησιμοποιεί περισσότερο το αεροπλάνο σε ταξίδια και για την πλέον γρήγορη μεταφορά ταχυδρομείου. Τα πρώτα στάδια της περιόδου ανάπτυξης χαρακτηρίστηκαν από τις πρωτοποριακές και δοκιμαστικές προσπάθειες σε πολλά μέρη του κόσμου. Στις Ηνωμένες Πολιτείες είδαμε την έναρξη των τακτικών point-to-point αεροπορικών υπηρεσιών και τη δημιουργία ενός τεράστιου δικτύου αεροπορικών δρομολογίων. Η αναπτυξιακή περίοδος στην Ευρώπη ήταν παρόμοια με αυτή των Ηνωμένων Πολιτειών, με σύνδεση απομακρυσμένων ή δύσκολα προσβάσιμων σημείων με ολοένα και πιο ταχεία και αξιόπιστη ανάπτυξη αεροπορικών υπηρεσιών. Σε άλλα μέρη, όπως η Βρετανία και η Ολλανδία, η αναπτυξιακή περίοδος ήταν μια προσπάθεια να συνδεθούν απομακρυσμένα τμήματα των αυτοκρατοριών τους, συνδυάζοντας τόσο τις εθνικές πόλεις-μητροπόλεις μεταξύ τους αλλά και με τις αποικίες. Επίσης στην Ευρώπη ιδρύονται (κρατικές ή μη) Γαλλικές, Γερμανικές, Ιταλικές, και Βελγικές αεροπορικές εταιρείες, αρκετές από τις οποίες δραστηριοποιούνται και στην Ασία, στην Αφρική και στη Νότια Αμερική.

Τα μετέπειτα στάδια της ανάπτυξης χαρακτηρίστηκαν από πρώτες προσπάθειες, με Γερμανικά Zeppelin, υπερατλαντικών αεροπορικών πτήσεων ενώ τακτικές πτήσεις με ιπτάμενα σκάφη στη Καραϊβική και στη Νότια Αμερική τίθενται σε λειτουργία.

Στα τελευταία στάδια της περιόδου της ανάπτυξης χαρακτηρίστηκαν την εγκατάλειψη της χρήσης των Zeppelin μετά τη συντριβή του Hindenburg και τις προσπάθειες, με ιπτάμενα σκάφη κυρίως της Αμερικανικής Panamerican και της Βρετανικής Imperial Airways, υπερωκεανείων (υπερατλαντικών και υπερείρηνικών) αεροπορικών πτήσεων ενώ τακτικές πτήσεις στη Καραϊβική και στη Νότια Αμερική είχαν ξεκινήσει πολύ νωρίτερα. Τα τελευταία χρόνια της εποχής της ανάπτυξης αντανάκλασε την αναταραχή μετά το Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, το σταδιακό παροπλισμό των ιπτάμενων σκαφών και με την κυριαρχία των αεροσκαφών εδάφους.

3.5 Η Σύγχρονη Περίοδος μετά το 1945

Η μεταπολεμική περίοδος, (κυρίως μετά το 1960) χαρακτηρίζεται από:

- ❖ Νέες αεροναυπηγικές τεχνολογίες (π.χ. τουρμπίνες)
 - ❖ Μείωση χρόνου και κόστους αεροπορικών ταξιδιών
 - ❖ Αύξηση των επιβατών που επιλέγουν αεροπορικά ταξίδια
 - ❖ Το ότι οι περισσότεροι διεθνείς μεταφορείς, αεροπορικές εταιρείες εθνικές ή κρατικές ή ιδιωτικές, παρέχουν υπηρεσίες αερομεταφορών όχι μόνο στις δικές τους τοπικές εθνικές επικράτειες και αγορές, αλλά και τον υπόλοιπο κόσμο.
 - ❖ Την αύξηση του ανταγωνισμού μεταξύ των αερομεταφορέων με αποτέλεσμα είτε το κλείσιμο εταιρειών είτε τη δημιουργία ομάδων συνεργαζόμενων εταιρειών.
- Όλα αυτά τα ιστορικά γεγονότα μπορούν να τεκμηριωθούν αεροφιλοτελικά μέσω της μελέτης και συλλογής φακέλων πρώτης πτήσης.

4. Η Αεροφιλοτελική συλλογή

Γενικά κάθε υλικό, ειδικά αν έχει μεταφερθεί με αεροπορική πτήση πριν από την εκ-

κίνηση των δοκιμαστικών, εξερευνητικών, έκτακτων ή τακτικών προγραμματισμένων αεροπορικών δρομολόγιων από οποιαδήποτε χώρα είναι αεροφιλοτελικά συλλεκτικό. Το υλικό αυτό είναι δυνατό να συλλέγεται ανά χώρα, ανά πιλότο ή ανά τύπο αεροσκαφών.

Φυσικά η αεροπορική ταχυδρομική ιστορία αλληλεπιδρά και γενικά είναι κομμάτι της ταχυδρομικής ιστορίας του 20ού αιώνα, και αναγνωρίζει το σημαντικό ρόλο του αεροπλάνου και του αεροπορικού ταχυδρομείου στον αιώνα αυτόν. Οι αεροφιλοτελιστές και συλλέκτες κινούνται πέρα από τις καταγραφείσες πρώτες πτήσεις και μελετούν το ταχυδρομείο κάθε αεροπορικής υπηρεσίας (η τακτική εμπορική αλληλογραφία συχνά διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην αφήγηση αυτής της αεροπορικής ιστορίας στη συγκεκριμένη ιστορική περίοδο). Ένας κοινός αεροπορικός φάκελος μιας διαδρομής ή ενός τμήματός της είναι συχνά πιο αποκαλυπτικός των πτυχών και λεπτομερειών των αεροπορικών υπηρεσιών της ιστορικής περιόδου.

Αναπόφευκτα ο αεροφιλοτελισμός συνδέεται με τις εξελίξεις στα αεροσκάφη και στην αεροναυπηγική τεχνολογία, καθώς και την ανάπτυξη διαφορετικών τύπων αεροσκαφών που με τη σειρά τους έπαιξαν ρόλο τόσο στην υιοθέτηση νέων διαδρομών όσο και σε μειωμένο χρόνο παράδοσης του ταχυδρομείου. Οι υπερωκεάνιες αερομεταφορές προς στο τέλος της εποχής της ανάπτυξης σχετίζονται πολύ με την ανάπτυξη ισχυρών μεγάλου βεληνεκούς πολεμικών αεροσκαφών καθώς και τη κατασκευή πολλών αεροδιαδρόμων εδάφους για πολεμικούς σκοπούς, με αποτέλεσμα τα αεροσκάφη εδάφους να έχουν ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα έναντι των μέχρι τότε ευρέως χρησιμοποιούμενων υδροπλάνων και ιπτάμενων σκαφών, γεγονός που οδήγησε σε αύξηση πτήσεων από/προς μη παράκτιες πόλεις ή προορισμούς. Εδώ οι αεροφιλοτελιστές μπορούν με μεγάλη επιτυχία να προσεγγίσουν μέρος της παγκόσμιας ιστορίας μέσω είτε τοπικών είτε θεματικών προσεγγίσεων.

Πολλά έθνη, φυσικά, έχουν εκδώσει αναμνηστικές σειρές γραμματοσήμων, αναμνηστικές σφραγίδες και φακέλους τόσο για τις προσωπικότητες όσο και για τα γεγονότα που μεταμόρφωσαν τις εξελίξεις της αεροπορικής και αεροναυπηγικής του 20ου αιώνα. Μια συλλογή, που συνδέει πρώιμες, αρχικές ιστορικές πτήσεις με μετέπειτα εκδοθείσες αναμνηστικές σειρές γραμματοσήμων ή φακέλων, μπορεί επίσης να είναι συναρπαστική, όπως επίσης και η επανεπεξεργασία του αεροπορικού υλικού της περιόδου ανάπτυξης και η σχέση του με νεότερες επιτεύξεις και προσεγγίσεις.



Συλλογή Αντικειμένων Φιλοτελικού Ενδιαφέροντος Συγκεκριμένων Τύπων ή Πτήσεων Ελικοπτέρων.

Η συλλογή αεροπορικών φακέλων μπορεί να είναι τόσο φθηνή, όσο τα ταχυδρομικά τέλη για μια αεροπορική αποστολή ταχυδρομείου ή τόσο ακριβή όσο η τιμή αγοράς μιας διάσημης σπανιότητας, όπως ένας αεροπορικό φάκελος που “επιβίωσε” της συντριβής του Zeppelin Hindenburg στις ΗΠΑ. Ο αεροφιλοτελιστής μπορεί να ξεκινήσει επιλέγοντας ένα περιορισμένο στόχο, και σχετική κατηγορία συλλογής και μελέτης και φυσικά μπορεί να αλλάξει την κατεύθυνσή του ή να ανακαλύψει νέες περιοχές αεροπορικώς ενδιαφέροντος.

Αεροδιαδρομές, ταχυδρομικά αεροπορικά τέλη, εξυπηρετούμενες πόλεις, χώρες, ήπειροι, πρώτες πτήσεις, πρώτες ημέρες, ειδικές εκδηλώσεις αεροπορικού αεροναυπηγικού ενδιαφέροντος, αυτόγραφα πιλότων, και αεροπορικά επισήματα -σημάνσεις είναι όλα επιθυμητές περιοχές κάλυψης αεροφιλοτελικής συλλογής. Άλλοι φάκελοι μπορεί να είναι φάκελοι πτήσεων (πρώτων ή εμπορικών ή πολεμικών), ενώ άλλοι μπορεί να έχουν εκδοθεί αναμνηστικά για μια ειδική εκδήλωση ή ένα γεγονός αεροπορικής σημασίας, όπως π.χ. έκδοση φακέλων αφιερωμένων σε ένα αεροδρόμιο (κατασκευή, εγκαίνια, συμπλήρωση δραστηριότητας 50 ετών).

5. Ενδεικτικές Συλλογές Αεροφιλοτελικού Ενδιαφέροντος

Στη συνέχεια σε πίνακα ενδεικτικά παρουσιάζονται ορισμένες ενδεικτικές συλλογές αεροφιλοτελικού ενδιαφέροντος. Φυσικά ο πίνακας αυτός είναι ενδεικτικός. Ένας αεροσυλλέκτης μόλις αισθανθεί ότι η συλλογή επιλογής του έχει εξαντλήσει τις (οικονομικές, προσωπικές, εξερευνητικές) δυνατότητες της, συνεχίζει να ψάχνει, να εξετάζει άλλα συλλεκτικά θέματα ιδέες νέων κατευθύνσεων για να συνεχίσει, να βρεί νέο συναρπαστικό υλικό και μέσα από τη μελέτη και την προσπάθεια του συμβάλει στη συνολική βελτίωση της φιλοτελικής γνώσης της ειδικότητας του.

Συλλογή Αεροπορικών Γραμματοσήμων
 Συλλογή Αεροπορικών Ετικετών και βινιετών
 Συλλογή δοκιμίων Αεροπορικών γραμματοσήμων.
 Συλλογή πλαστών Αεροπορικών γραμματοσήμων.
 Συλλογή Αεροπορικών Κάρτ Ποστών.
 Συλλογή Αεροπορικής Λογοτεχνίας
 Συλλογή Φακέλων Πρώτων Πτήσεων



Συλλογή αντικειμένων αεροφιλοτελικού ενδιαφέροντος συγκεκριμένων ιστορικών περιόδων ή θεμάτων (Β' Παγκόσμιος Πόλεμος).

Συλλογή σφαλμάτων εκτύπωσης, οδόντωσης κλπ Αεροπορικών γραμματοσήμων.

Συλλογή εντύπων αλληλογραφίας (μονοφύλων), δηλ. ταχυδρομικών δελταρίων και φακέλων με έντυπο γραμματόσημο, αεροπορικού ενδιαφέροντος .

Συλλογή Ταχυδρομικών σφραγίδων αεροπορικού ενδιαφέροντος (ΕΝΑΕΡΙΩΣ, PAR AVION. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ κ.λ.π)..

Συλλογή Φακέλων Α΄ Ημέρας Κυκλοφορίας αεροπορικού ενδιαφέροντος .

Συλλογή ειδικών αναμνηστικών σφραγίδων, που χρησιμοποιούνται από την Ταχυδρομική υπηρεσία για γεγονότα και επετείους αεροπορικού ενδιαφέροντος.

Συλλογή Καρτών Μάξιμουμ αεροπορικού ενδιαφέροντος

Συλλογή Αντικειμένων Φιλοτελικού Ενδιαφέροντος Συγκεκριμένων Αεροπορικών Διαδρομών

Συλλογή Αντικειμένων Φιλοτελικού Ενδιαφέροντος Συγκεκριμένων Τύπων ή Πτήσεων Αεροστατών

Συλλογή Αντικειμένων Φιλοτελικού Ενδιαφέροντος Συγκεκριμένων Τύπων ή Πτήσεων Ελικοπτέρων.

Συλλογή Αντικειμένων Φιλοτελικού Ενδιαφέροντος Συγκεκριμένων Τύπων βαρύτερων του Αέρα Αεροσκαφών (π.χ. Ιπτάμενα σκάφη)

Συλλογή Αντικειμένων Φιλοτελικού Ενδιαφέροντος Συγκεκριμένων Τύπων ελαφρότερων του Αέρα Αεροπλοίων (π.χ. Graff Zeppelin, Hindenburg, LZ-130)

Συλλογή Αντικειμένων Φιλοτελικού Ενδιαφέροντος Συγκεκριμένων Εταιρειών Αερομεταφορέων (π.χ. Ολυμπιακή Αεροπορία, ΤΑΕ, Air France)

Συλλογή Αντικειμένων Φιλοτελικού Ενδιαφέροντος Συγκεκριμένων Προσώπων σημαντικών για την ανάπτυξη της Αεροπορίας-Αεροναυπηγικής (π.χ. κόμης Zeppelin, Bleriot, Lindberg, αδελφοί Wright)

Συλλογή Αντικειμένων Φιλοτελικού Αστροναυτικού Ενδιαφέροντος

Συλλογή Αντικειμένων Αεροφιλοτελικού Ενδιαφέροντος Συγκεκριμένων ιστορικών περιόδων η θεμάτων (π.χ. ταχυδρομείο δύο ωκεανών, Πολικές διαδρομές, Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος).

6. Επίλογος

Οι αεροφιλοτελιστές, προέρχονται από όλα τα κοινωνικά στρώματα σε όλο τον κόσμο. Όλοι μοιράζονται ένα πάθος για την αεροπορία και τις επιπτώσεις της στην παγκόσμια επικοινωνία και στην ταχυδρομική ιστορία. Κάποιοι είναι πιλότοι, εργαζόμενοι στον τομέα της αεροναυπηγικής, ενώ άλλοι είναι φιλοτελιστές που αναζητούν μια φιλοτελική συλλογή και ειδικότητα που προσφέρει νέες προκλήσεις και γνώση. Μερικοί είναι προχωρημένοι φιλοτελιστές μιας συγκεκριμένης χώρας που επιθυμούν να διερευνήσουν τις ιδιαιτερότητες των σφραγίδων και γραμματοσήμων αεροπορικής αποστολής του τομέα ειδίκευσής τους. Γενικά αυτή η περιοχή του φιλοτελισμού προσφέρει άφθονο χώρο για μια εξειδίκευση που είναι συνδεδεμένη με τα συμφέροντα ή επιδιώξεις των ενδιαφερομένων. Πάνω από όλα είναι ένα χόμπι γεμάτη διασκέδαση για, δημιουργικούς ανθρώπους!

Υπάρχουν απεριόριστες επιλογές και δυνατότητες μιας αεροπορικής συλλογής, συμβατές με διαφορετικά οικονομικά βαλάντια. Ο ουρανός και η φαντασία των ενδιαφερομένων είναι το όριο. ■