

SPACE PHIL NEWS

Gesellschaft der Weltall-Philatelisten Société des astrophilatelistes Society of space philatelists Общество Космической Филателии

Lieber Sammlerfreund,

Die LEMANEX 78, die nationale Briefmarken-Ausstellung der Schweiz gehört schon rund zwei Monate der Vergangenheit an. Sicher gehen auch Sie mit mir einig, dass sich die 9. "Nationale" würdig in die Reihe ihrer Vorgängerinnen einstellt. Das Organisationskomitee scheute keine Mühe, den Anlass zu einem Grosserfolg werden zu lassen. Das Resultat ihrer Anstrengungen überraschte die Besucher. Die Räume des Palais de Beaulieu waren dezent und sehr schön geschmückt - die Philatelie präsentierte sich vortheilhaft! Die Vielfalt der 300 Exponate zeugte von der Popularität und vom hohen Niveau des Briefmarkensammelns in der Schweiz.

Die LEMANEX 78 darf aber auch als Markstein in der Geschichte der Astrophilatelie angesehen werden. Erstmals an einer "Nationalen" kam das Reglement zur Jurierung von Astrophilatelie-Sammlungen in Anwendung. Dadurch wurden unsere Exponate vermehrt nach den allgemeinen Richtlinien der Philatelie beurteilt und mit allen anderen Sammlungen verglichen. In der Wettbewerbsklasse waren 11 und in der Klasse der Jury ein Astrophilatelie-Exponat vertreten. Diese wurden wie folgt prämiert:

VERMEIL (Silber-Gold): Frau Béatrice Bachmann und Herr Richard Schwer;

SILBER: Die Herren G. Schumacher, U. Lavagnolo, G. Hefti, U. Germann, P. Maissen und A. Ricois;

SILBER-BRONCE: Die Herren A. Hauri, A. Bader und O. Flüeler.

Dies ist eine schöne Bilanz - wir wollen allen Teilnehmern zu ihrem Erfolg herzlichst gratulieren. Wenn auch nicht alle den erhofften Medaillen-Rang erreicht haben, so haben sie von ihrer Teilnahme viel profitiert. Die Sammler, die sich der Herausforderung künftiger Ausstellungen stellen wollen, sind gut beraten, sich in Zukunft vermehrt auf älteres Material und auf echt gelaufene, philatelistisch saubere Stücke zu beschränken. Bei der Auswahl der Belege sollte der Seltenheitsgrad - und nicht der dafür auszulegende Geldbetrag - das entscheidende Moment darstellen. Exponate mit vielen, meist in Grossauflagen "gemachten" Belegen, mit schönen und informativen Cachets, aber ohne echte postalische Beförderung, werden kaum Chancen auf Edelmetall haben. In diesem Sinne hat die LEMANEX 78 für die Astrophilatelie klärend gewirkt!

Oskar Flüeler.

SPACE PHIL NEWS: 7. Jahrgang **** Ausgabe im Juli 1978 **** Nummer: 30

Offizielles Organ der Gesellschaft der Weltall-Philatelisten Zürich

REDAKTION / REDACTION / EDITORSHIP: O. Flüeler, Im Aebnit, CH-3150 SCHWARZENBURG.

HERAUSGEBER / EDITEUR / EDITOR:

Gesellschaft der Weltall-Philatelisten, Seefeldstrasse 7, CH-8008 ZUERICH.

DRUCK / IMPRIME PAR / PRINTING: E. Andermatt, Offset-Druck, CH-8307 EFFRETIKON.

ERSCHEINUNGSWEISE: Alle Mitglieder der GWP erhalten die SPN jährlich 4 - 6 mal zugesandt. Interessenten erhalten auf Anfrage ein Ansichtsexemplar.

----- Nachdruck nur mit Genehmigung der Redaktion gestattet. -----

DIE GESELLSCHAFT DER WELTALL - PHILATELISTEN ZUERICH
SEKTION BASEL

FUEHRT AM 18. NOVEMBER 1978 IN BASEL

IHRE ASTROPHIL. HERBST - AUKTION DURCH.

EINLIEFERUNGEN KÖNNEN BIS SPÄTESTENS AM 15. SEPT. 78
AN DEN AUKTIONSLEITER:

HERRN MAX T R A U B , EMIL-FREY-STRASSE 190,
CH - 4142 MÜNCHENSTEIN - SCHWEIZ

ERFOLGEN. FÜR DIESE AUKTION KÖNNEN NUR EINWANDFREIE
MARKEN UND BELEGE ANGENOMMEN WERDEN.

AUKTIONSKOMITEE GWP, SEKTION BASEL



Wie der Vereins-Kassier mitteilte, sind noch einige nummerierte Erinnerungs-Medaille der ersten WERABA vorrätig.

Um auch den Neumitgliedern die Gelegenheit zu geben, in den Besitz dieser einmaligen Medaille aus Feinsilber (Feinheit 900/1000, 15 g und 33 mm Durchmesser) zu kommen, soll ein Teil davon zum Verkauf freigegeben werden.

Die Medaillen können zum Preise von Fr 25.- plus Versandkosten bei Herrn Karl Niedermann, Steinbrüchelstrasse 63, CH-8053 Zürich gegen Voreinzahlung auf das Postcheck-Konto 80 - 59 815 der Gesellschaft der Weltall-Philatelisten Zürich bestellt werden. Aus verständlichen Gründen können leider nur zwei Medaillen je Mitglied abgegeben werden.

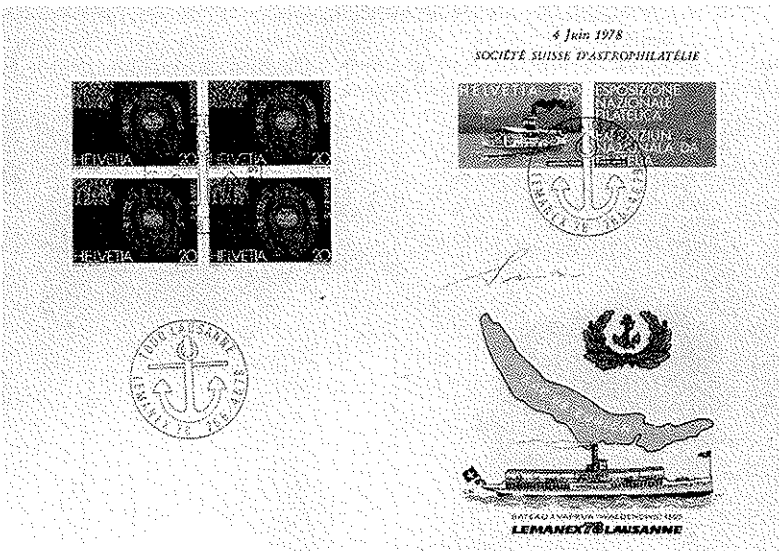
Aus dem Vereinsleben

TREFFEN DER ASTROPHILATELISTEN AN DER LEMANEX 78.

Anlässlich der LEMANEX 78 fand am 4. Juni 1978 in Lausanne ein Treffen der Astrophilatelisten statt. Der Präsident, Herr Dr. Th. Dahinden, konnte rund drei Dutzend Anwesende - Ehrengäste, Gäste, Vereinsmitglieder mit Angehörigen - begrüßen. Ein ganz besonderer Gruss galt dem Ehrengast, Herrn Ing. Friedrich Schmiedl, Pionier in Sachen Raketenpost. In seinem Eröffnungswort gab Dr. Dahinden auch in seiner Eigenschaft als Zentralpräsident des Verbandes Schweizerischer Philatelistenvereine seiner Freude über die gut gelungene Nationale Briefmarken-Ausstellung LEMANEX 78 Ausdruck. Seine Ausführungen wurden mit einem Sonder-Applaus bedacht.

Der ungezwungenen Zusammenkunft lag keine Traktandenliste zu Grunde. In einem kurzen Rapport orientierte Vizepräsident Hans Müller, in seiner Eigenschaft als Mitglied der LEMANEX - Jury über die Beurteilung und Rangierung der Astrophilatelie-Exponate. Nach seinen Worten haben die bisher bekannten Exponate gute Fortschritte gemacht und brauchen den Vergleich mit anderen Sammlungen nicht zu scheuen. Sehr grosse und erfreuliche Fortschritte seien auch bei allen anderen Sammlungen, ganz besonders bei jenen der Motivklasse, zu verzeichnen. Die Astrophilatelisten dürften daher nicht auf den errungenen Lorbeeren ausruhen. So sind ihre Sammlungen qualitativ, durch den "Einbau" von älteren und echt beförderten Belegen, zu verbessern. Kleinere "Sünden" sind auch immer wieder bei der "themengerechten Beschreibung" und beim "Aufbau und Entwicklung des Themas" zu beobachten. Dies gelte es in Zukunft vermehrt zu beachten, besonders deshalb, weil die Astrophilatelie allgemein auf ein wachsendes Interesse stosse.

Nach dieser kritischen Lagebeurteilung konnte der Präsident zum Hauptereignis des Tages übergehen. An der letzten Generalversammlung der GWP wurde Herrn Ingenieur Friedrich



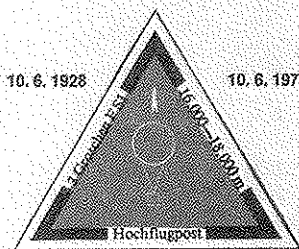
Faltblatt zum Treffen der Astrophilatelisten vom 4. Juni 1978 in Lausanne mit der Unterschrift des Ehrenmitgliedes der GWP, Herrn Ing. Friedrich Schmiedl.

Schmiedl zum Ehrenmitglied der Gesellschaft der Weltall-Philatelisten ernannt. Für den Präsident, alle Anwesenden und die ganze GWP war es eine besondere Freude, dass der verdiente Raketenpost-Pionier persönlich unter uns weilte. Herr Schmiedl und seine Gemahlin waren eigens zu diesem Anlass nach Lausanne gereist. Unter grossem Applaus aller Anwesenden wurde Herrn Friedrich Schmiedl die Ehrenmitgliedschafts-Urkunde überreicht. Frau Schmiedl wurde in sinniger Weise mit einer Flasche des berühmten KOSMOS-Parfum beehrt. Der Geehrte dankte mit bewegten Worten für die grosse Ehrung, die ihm zu teil wurde. Anschliessend erzählte er in freier Rede über seine ersten und bedeutendsten Raketenversuche sowie aus seiner Tätigkeit als Naturwissenschaftler (Bakteriologe). Für alle Anwesenden war es von grösstem Interesse zu hören, wie der eigentliche Grundgedanke zur Postbeförderung mittels Raketen aus der Not heraus entstand, Menschen in abgelegenen und unerreichbaren Gebieten mit Post zu versorgen. Interessant war auch zu hören, dass Ing. F. Schmiedl Versuchsraketen mit Messgeräten für die Atmosphärenforschung (Temperatur, Druck) ausrüstete und diese von einem Ballon aus in grosse Höhen (ca 18 km) startete.

Wie den meisten Zuhörern erging es auch dem Redaktor der Space Phil News so, dass er ob den äusserst interessanten Ausführungen des Vortragenden das Anfertigen von Notizen vergas. Herr Schmiedl erhielt für seinen begeisternden Vortrag, der rund eine Stunde dauerte, einen langanhaltenden und herzlichen Applaus.

Das Treffen der Astrophilatelisten an der LEMANEX lässt sich auch, wie könnte das auch anders sein, philatelistisch belegen. Die Organisatoren legten dazu ein Falblatt mit dem Cachet DS Wädenswil auf. Dieses konnte mit der entsprechenden Marke aus dem LEMANEX-Block versehen zur Abstempelung an einem der Sonderpostämter vorgelegt werden. Herr Schmiedl war so freundlich und signierte im Anschluss an seinen Vortrag alle ihm vorgelegten Souvenirbelege (Abbildung). Eine besondere Ueberraschung für alle Anwesende bereitete Herr Richard Schwer. Zur Verleihung der Ehrenmitgliedschaft an Herrn Ing. F. Schmiedl organisierte er in eigener Regie einen Sonderbeleg (Abbildung unten) und verteilte die signierten Belege an alle Anwesenden. Wir wollen unserem Kollegen, Herrn R.Schwer, diese nette Geste herzlichst verdanken.

RUNDESENDEDIENST: Dieser Nummer liegt anstelle des Raumfahrt-Kalenders ein Fragebogen der neugegründenden Rundsendestelle bei. Zur Organisation des Rundsendedienstes sind einige Informationen notwendig. Alle Interessenten sind deshalb gebeten diesen Fragebogen ausgefüllt an den Rundsendeleiter zurückzusenden.

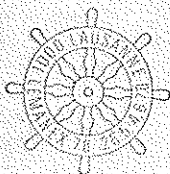


Vor 50 Jahren Postbeförderung
mit dem unbemannten
Stratosphärenballon «FS 1»

Ing. Friedrich Schmiedl liess von diesem
Ballon automatisch in 17 600 Meter Höhe
eine kleine Rakete starten.

10. 6. 1978

Techn. Rat. Ing. Friedrich Schmiedl nimmt
an der Tagung der Gesellschaft der Weltall-
philatelisten am 4. 6. 1978 an der LEMANEX
in Lausanne teil und wird in Anerkennung
seiner Verdienste auf dem Gebiet der Raketen-
entwicklung und Raketenpost zum 1. Ehren-
mitglied ernannt.



Raumfahrt in der Sowjet-Union

(Fortsetzung aus SPN Nr 29)

Mit der Aufgabe des Projektes einer baldigen bemannten Mondlandung rückte das Projekt einer Orbital-Raumstation ins Zentrum des bemannten Raumprogrammes der Sowjets, - ein Projekt das schon KONSTANTIN E. ZIOLKOWSKI vorgeschlagen hatte. Die erste dieser Stationen, SALJUT-1, wurde am 19. April 1971 gestartet. Obwohl der Tod der zweiten Mannschaft während des Wiedereintrittes in die Erdatmosphäre den Erfolg dieser Mission überschattete, wurde die SALJUT-Serie fortgesetzt. Als eines der erfolgreichsten SALJUT-Unternehmen gilt die im Jahre 1975 durchgeführte SOJUS-18/SALJUT-4-Mission. Die Kosmonauten P. Klimuk und W. Sewastjanow hielten sich dabei 63 Tage lang im Weltraum auf und erbrachten einen neuen sowjetischen Dauerflugrekord. Zu den wissenschaftlichen Aufgaben des SALJUT-Programmes gehören das Studium physikalischer Prozesse und Erscheinungen im kosmischen Raum, die Erdbeobachtung, Ausführung physikalischer und technologischer Experimente in der Schwerelosigkeit sowie Untersuchungen in medizinisch-biologischer Hinsicht.

Das Programm zur Schaffung einer grossen Raumstation stand im Mittelpunkt der Feierlichkeiten zum 20. Jahrestag der sowjetischen Raumfahrt. Mit dem Unternehmen SALJUT-6 scheint die SOWJET-Union diesem Ziel einen grossen Schritt näher gekommen zu sein.

Nach Ausführungen des Akademikers Georg I. Petrov dient das SALUT-Programm drei verschiedenen Zielen - Erderkundung, astrophysikalischer Forschung und physikalischen Experimenten in der Schwerelosigkeit. Bis heute wurden bereits eine Reihe interessanter Ergebnisse bezüglich dem Kristallwachstum und dem Abkühlen flüssiger Metalle in der Schwerelosigkeit erbracht. In einem unlängst in der PRAWDA erschienenen Interview schlug I. Petrov vor, dass solche Raumstationen zur Produktion von super-reinen Stoffen geeignet seien. Er schlug ferner vor, solche Raumstationen als Basen für langandauernde Mond-Expeditionen einzusetzen. Dabei dachte er an eine Mond-umkreisende Station mit einer Besatzung an Bord, welche mit Hilfe automatischer Sonden die Oberfläche des Mondes erkunden, Proben einsammeln und diese zur Station zurückbringen würde. "Ich kann den Grund dazu nicht sehen", sagte Petrov, "dass dazu ein langdauernder Mondaufenthalt der Menschen erforderlich ist." Dann fuhr er nicht ohne Ueberraschung fort, dass im Hinblick auf nichtauszuschliessende Mars-Missionen, das Problem der biologischen Auswirkungen langandauernder Schwerelosigkeit auf den menschlichen Körper noch unerforscht sei. Wenn die Schwerelosigkeit wirklich so eine Gefahr darstelle, so scheine eine sowjetische Mond-Mission aus dem Mondorbit ein wenig ungewöhnlich, statt von der reduzierten, aber



wahrnehmbaren Schwerkraft des Mondes zu profitieren. Wie es im Moment scheint, studieren die Sowjets dieses Problem in erdumreisenden Stationen. Ein künftiges Unternehmen von grösstem Interesse für die Sowjets wird nach Petrov der Einsatz unbemannter Raumsonden sein, um unzerstörtes Meteoriten-Material aus dem Weltraum zu bergen und zur Erde zu bringen. Andere interessante Projekte automatischer Sonden schliessen Flüge über die Pole der Sonne und einen Tiefflug durch die Atmosphäre des Jupiters ein. Petrov sagte weiter, dass der einzige Weg zur Lösung der uralten Frage nach Leben auf dem Mars, in der ferngelenkten Bergung von Bodenmaterial des Mars liege. Hier würden sich vor allem die reichen Erfahrungen der Sowjets aus dem ferngelenkten Mondforschungsprogramm LUNA auszahlen. Die Mondgesteinsproben, welche durch die Luna-Sonden geborgen wurden, waren zwar kleiner als jene, die die US-Astronauten zur Erde zurückbrachten - ein Punkt, den die Massenmedien in den USA immer wieder betonten und welcher von den sowjetischen Publizisten mit dem Hinweis auf die Beherrschung der Technik automatischer Sonden abgetan wurde. Für die Erforschung des Mars wird vor dem bemannten Flug das automatische Sammeln von Proben zweckdienlich, im Falle der Venus jedoch unentbehrlich sein. Dabei könnte ein ferngelenktes Fahrzeug, ähnlich dem bekannten LUNOCHOD-Typ, mit einigen wenigen Modifikationen, als MARSOCHOD eingesetzt werden. Um solche Missionen zu starten wird, so Petrov, die Möglichkeit des Einsatzes eines wiederverwendbaren Raumfahrzeuges, entsprechend dem US-Space-Shuttle, "lebhaft diskutiert". Dabei soll nach Bedarf eine zweiteilige, rückkehrbare Startstufe Verwendung finden!

INTERNATIONALE ZUSAMMENARBEIT

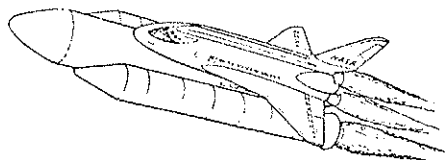
Ein Aspekt des Raumprogrammes wurde von Petrov nicht erwähnt - die internationale Zusammenarbeit. Dies ist der Verantwortungsbereich seines Namensvetters, des Akademikers Boris N. Petrov, des Kopfes des INTERCOSMOS-Programmes. Intercosmos ist die Raumforschungsorganisation des Comecon-Blockes. Sie beschäftigt sich mit dem Bau, Start und Betrieb der INTERCOSMOS-Satelliten (bis heute 17 Stück) sowie mit den astrophysikalischen Höhenforschungsraketen VERTIKAL. Wie dem auch sei, die Sowjet-Union unterhält auch Programme für die Zusammenarbeit in der Raumforschung mit anderen Ländern, besonders Frankreich, Indien, Schweden und den USA. Die Art der Zusammenarbeit ist von Land zu Land verschieden.

Bis heute nehmen die französisch-sowjetischen Programme den breitesten Raum ein und beinhalten Experimente aus der Geodäsie, zur Erforschung der Nord- und Südlichter, Partikeifluss im interplanetaren Raum sowie Laser-Entfernungsmessung von der Erde zum Mond, wobei in LUNOCHOD-1 und -2 Laserreflektoren französischer Herkunft eingesetzt wurden. Ein schwedisches Experiment über UV-Strahlung war innerhalb eines Abkommens mit der sowjetischen Akademie der Wissenschaften bei INTERCOSMOS-16 beteiligt. Ein vor Kurzem unterzeichnetes Zusammenarbeits-Abkommen sieht ein schwedisches Magnetosphären-Plasma-Experiment an Bord eines sowjetischen Hoch-Apogäums-Satelliten vor.

Das bedeutendste Zusammenarbeitsabkommen der letzten 20 Jahre war jenes zwischen der USA und der Sowjet-Union, welches mit der erfolgreichen Koppelung eines Apollo- und einem Sojus-Raumschiff (ASTP-Projekt) im Juli 1975 endete. Das Raumfahrtzeitalter begann für die beiden Supermächte in einer Atmosphäre des gegenseitigen Zweifels - die Sowjets triumphierend, die USA durch die Propaganda des Erfolges von Sputnik-1 verletzt. In der Folge benötigte es mehrere Jahre bis so harmlose Dinge, wie der Austausch meteorologischer Aufnahmen aus grossen Höhen zur Selbstverständlichkeit wurde. Die praktische und psychologische Bedeutung eines Raumfluges ist eine zu grosse Sache als dass sie in Paragraphen abgetan werden sollte; nichtsdestoweniger könnte es gut sein, dass einerseits Entspannung und andererseits wachsendes Interesse an Umweltschutz und Oekologie das Gleiche ist, wie ein Produkt des Raumfahrtzeitalters oder wie eine Apollo-Raumkapsel und eine Venus-Sonde. ****



Space Shuttle News



(Fortsetzung aus Space Phil News Nr 27)

Die Erprobung des Space Shuttle-Orbiters macht grosse Fortschritte. Ende Februar 1977 wurden fünf unbemannte Huckepackflüge des Boeing-747 mit dem Orbiter OV-101 durchgeführt. Ursprünglich waren sechs solcher Flüge geplant, doch alle gesetzten Ziele wurden bereits in fünf Flügen erreicht. Diese erste Phase wurde als "Inert Captive Phase" bezeichnet, folgende Flüge wurden dabei durchgeführt:

- IC-1: 18. Febr. 1977, Edwards; unbemannter Orbiter,
- IC-2: 22. Febr. 1977, Edwards; unbemannter Orbiter,
- IC-3: 25. Febr. 1977, Edwards; unbemannter Orbiter,
- IC-4: 28. Febr. 1977, Edwards; unbemannter Orbiter,
- IC-5; 3. März 1977, Edwards; unbemannter Orbiter,

Die Besatzung des Boeing-747 bestätigte, dass die Flugeigenschaften des Gesamtflugkörpers äusserst annehmbar waren, somit konnte die bemannte Flugphase beginnen. In der Zwischenzeit hatten auch die Schleudersitze des Orbiters die Tests auf dem Raketenschlitten der Holloman Air Force Base erfolgreich überstanden. Dabei wurde der Schleudersitz bei einer Geschwindigkeit von 265 km/h betätigt. Somit stand den bemannten Flügen des Orbiters, im Rahmen der "Captive Active Phase", nichts mehr im Wege. Das Mannschaftstraining, das vor einem Jahr begonnen hatte, war durch Trainingsflüge auf einem Flugsimulator sowie auch mit einem Spezialflugzeug (Grumman "Gulfstream-II" und "Jet Star"), das die Flugeigenschaften des Orbiters aufwies, durchgeführt worden. Die Testflüge der "Captive Active Phase" fanden statt:

- CA-1: 18. Juni 1977, Edwards; bemannter Orbiter (Haise, Fullerton),
- CA-2: 28. Juni 1977, Edwards; bemannter Orbiter (Engle, Truly),
- CA-3: 26. Juli 1977, Edwards; bemannter Orbiter (Haise, Fullerton).

Diese Serie diente dazu, die Besatzungen mit dem Fluggerät vertraut zu machen und die Zusammenarbeit der Orbiter- und Trägerflugzeug-Besatzung mit jenen der Bodenstelle zu üben. Dank des erfolgreichen Verlaufes konnten zwei der geplanten fünf Flüge gestrichen werden. Die Besatzung des Orbiters, die das Trägerflugzeug aus ihrem Cockpit nicht sehen konnte, hatte ein Gefühl des freien Fluges. Während des Fluges wurden die Bremsklappen des Seitenruders getestet, die Verfahren für die Zeitspanne vor und nach dem Abtrennen vom Träger und während der Landung auf dem "Rücken" der B-747 bei einer Geschwindigkeit von 144 km/h das Fahrwerk des Orbiters ausgefahren. Dabei wurden verschiedene Fehler entdeckt und korrigiert, um ein einwandfreies Funktionieren aller Geräte während der kommenden Gleitflüge sicherzustellen. Bei diesen Tests betrug die Startgeschwindigkeit 261 km/h, die Maximalgeschwindigkeit 525 km/h, als kürzeste Landestrecke der Orbiter-Boeing-747-Flugeneinheit konnte 1800 m gemessen werden. Die Erfassung dieser Daten war für die kommenden Ueberführungsflüge notwendig.

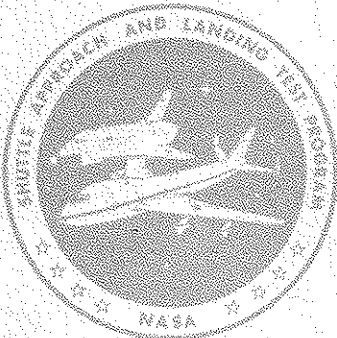
Bis zu diesem Zeitpunkt hatte der Orbiter nur als Nutzlast des Trägerflugzeuges gedient. In den weiteren Tests sollte sich erweisen, ob er auch selbstständig flog. Der erste Freiflug sollte, die Wirksamkeit des Abtrennverfahrens bestätigen, Aufschluss über die wichtigsten Flugeigenschaften geben und das Ausfahren des Fahrwerkes im Flug testen; die Wirksamkeit der wichtigsten Geräte (APU, Kraftstoffzellen, Flugcomputer) im Flug testen sowie die Wirkung der Fahrwerksbremsen, die Bugradlenkung und die Rollstabilität nach der Landung testen. Der erste Flug wurde am 12. August 1977 durchgeführt. Alle Tests verliefen erfolgreich und sämtliches Gerät, mit Ausnahme eines der drei redundanten Bordcomputer, funktionierte zufriedenstellend. Die Mannschaft hatte erwartet, dass das Abtrennen vom Trägerflugzeug bedeutend geräuschvoller vor sich gehen würde. Statt dessen verspürten sie nur einen relativ leichten Stoss. Nach dem Abtrennen wurden eine Rechtskurve mit 20 Grad Schräglage und dann eine Linkskurve geflogen, gefolgt von einem simulierten Abfangprozess. Trotz Betätigung der Seitenruder-

Bremsklappen erhöhte sich die Geschwindigkeit des Orbiters, die Sinkgeschwindigkeit erreichte dabei Werte zwischen 46 und 63 m/s. Nach dem Abfangen betrug diese nur noch 0.3 bis 1.0 m/s. Sobald die Piloten das Aufsetzen des Fahrwerkes verspürten, wurden die Bremsklappen des Seitenruders auf 100% (45 Grad) ausgefahren. Da diese Klappen hoch liegen, hilft das so erzeugte Moment, die "Nase" hochzuhalten. Laut Aussagen der Besatzung flog sich der Orbiter wie ein gutes Jagdflugzeug, was für ein Fluggerät dieser Grösse durchaus ein Kompliment bedeutet.

Der zweite Flug wurde dazu verwendet, die Flugeigenschaften über einen erweiterten Geschwindigkeits- und Lastenbereich zu erproben. Dazu gehörte ein 1.8-g-Kurvenflug mit 55 Grad Schräglage, beginnend mit einer Geschwindigkeit von 554 km/h und endend mit 346 km/h. Ferner wurden Fluglagenänderungen durch den Bordcomputer erprobt. Die Landung des Orbiters war "sehr weich" und verlief glatt. Während des dritten Fluges wurde für 53 Sekunden erstmalig das Mikrowellen-Landeverfahren angewandt. Als das System in einer Höhe von etwa 2000 m eingeschaltet wurde, war der Orbiter etwas vom Kurs abgewichen; die Automatik leitete sofort eine Kurve ein, um den genauen Kurs zu erreichen. Instinktiv berührte dabei der Pilot den Steuerhebel, wodurch das Kommando sofort dem Piloten zurückgegeben wurde. Das Mikrowellen-Landeverfahren "flog" den Orbiter automatisch, bis eine Höhe von etwa 600 m erreicht war, dann übernahm der Pilot das Flugzeug. Die Landung verlief wiederum ohne besondere Vorkommnisse. Beim Ausrollen wurde bei einer Geschwindigkeit von ca 166 km/h der Bremsdruck beider Räder variiert. Dadurch gelang es den Orbiter zuerst auf die eine Seite und dann auf die andere Seite der Mittellinie der Landebahn zu bringen, ohne Ausbrechtendenzen zu beobachten.

Für den vierten Flug wurde die 2608 kg wiegende Heckverkleidung (Tail-Cone) entfernt und die Triebwerksattrappen installiert. Der Flug sollte die Eigenschaften der nunmehr nicht mehr aerodynamisch günstigen Form des Orbiters ermitteln. In dieser Ausführung wird der Orbiter in Zukunft auch aus dem Orbit zurückkehren. Vor dem Abtrennen des Orbiters vom Trägerflugzeug wurden bei einer Geschwindigkeit von 451 km/h die Schwingungen gemessen, die bei dieser Flugkombination zu erwarten waren. Man registrierte eine Schüttelfrequenz von 3 bis 4 Hz was weniger als erwartet war. Zum Ausgleichen dieser Schwingungen wurde im Boenig-747 ein 454 kg schwerer Schwingungsdämpfer installiert, dadurch wurde das Schwingungsverhalten verbessert. Diese Vorsichtsmaßnahme war notwendig, da man fürchtete, dass die Instrumente nicht mehr richtig abgelesen werden könnten. Anschliessend an diese Messungen wurde das Abtrennen des Orbiters eingeleitet. Bei diesem Flug sollte er ohne Kurven zu fliegen die Landebahn im Gerade-

First Active Captive



JOHN DEWEY
UNITED STATES

JOHN DEWEY
UNITED STATES

30 CENTS

50 CENTS

CERTIFIED

No. 470948

MAIL

P.O. Box 5
1477
1478

ausflug anfliegen. Dabei zeigte sich, dass die Flugeigenschaften nicht viel von den bekannten Werten mit der Heckverkleidung abwichen: Die Bahnneigung betrug zeitweilig 25 Grad und die Anfluggeschwindigkeit 534 km/h. Nach 155 Sekunden freien Fluges setzte der Orbiter auf der Landebahn auf. Es erfolgte sofort ein starkes Abbremsen, so dass die Rollstrecke mit 1738 m fast um die Hälfte kürzer war als bei den vorhergehenden Flügen. Damit wurde nachgewiesen, dass der Orbiter ohne weiteres auch auf der Betonbahn von Edwards AFB, die eine Länge von 4570 m aufweist, landen kann. Vor diesem Flug wurde das Antiblockiersystem der Bremsen eingestellt, was zu einer bedeutend besseren und geräuschloseren Bremswirkung führte. Beim Ausrollen wurde bei etwa 211 km/h die Bugradlenkung ausgelöst und eine leichte Rechtskurve eingelegt. Der fünfte und letzte Flug der Erprobung sollte nachweisen, dass der Orbiter auf einer 4500 m langen Betonbahn landen kann, wie dies für zukünftige Flüge aus dem Erdorbit vorgesehen ist. Die Landung brachte einige aufregende Momente. Die Anfluggeschwindigkeit war etwas höher als vorgesehen, deshalb wurde das Fahrwerk schon früher ausgefahren. Als der Orbiter die Schwelle der Landebahn überflog, war die Geschwindigkeit noch immer 40 km/h zu hoch. Da die zur Verfügung stehende Bahnlänge schnell abnahm, versuchte der Pilot, den Orbiter auf den Boden zu drücken, da beim Orbiter die Querruder auch als Höhenruder dienen, wirkten diese wie Landeklappen und erhöhten den Auftrieb. Dadurch schwebte der Orbiter länger als vorgesehen. Als er endlich etwa 350 m hinter dem Zielpunkt aufsetzte, sprang er wieder etwa 8 m hoch, um dann noch ein zweites Mal zu "hopsen" und erst 2300 m vom Rollbahnende entfernt endgültig am Boden zu bleiben. Trotz der relativ milden Bremsbetätigung kam der Orbiter etwa 600 m vor dem Ende der Landebahn zum Stehen. Diese Landung darf, wie es scheint, als ein zusätzlicher Bonus der Flugerprobung betrachtet werden: Man hat nun Gewissenheit, dass trotz nicht ganz einwandfreiem Landeablauf die Pistenlänge ausreichend sein wird. Im Rahmen der "Free Flight Phase" wurden folgende Flüge ausgeführt:



- FF-1: 12. Aug. 1978; Edwards, Freiflugdauer: 322 s, Höhe: 7320 m, mit Tail-Cone, Piloten: Haise, Fullerton.
- FF-2: 13. Sept. 1978; Edwards, Freiflugdauer: 328 s, Höhe: 8018 m, mit Tail-Cone, Piloten: Engle, Truly.
- FF-3: 23. Sept. 1978; Edwards, Freiflugdauer: 335 s, Höhe: 7530 m, mit Tail-Cone, Piloten: Haise, Fullerton.
- FF-4: 12. Okt. 1978; Edwards, Freiflugdauer: 155 s, Höhe: 6830 m, ohne Tail-Cone, Piloten: Engle, Truly.
- FF-5: 26. Okt. 1978; Edwards, Freiflugdauer: 124 s, Höhe: 6067 m, ohne Tail-Cone, Piloten: Haise, Fullerton.

Damit waren die Erprobungsflüge des Shuttle-Orbiters erfolgreich abgeschlossen. Das zukünftige Raumtransportsystem erfüllte bis dahin alle Erwartungen. Nun standen dem Orbiter OV-1 "Enterprise" noch die sogenannten Vibrations-

tests bevor; diese Schwingungstests sollen ein Jahr dauern und finden im Marshall Space Flight Center der NASA, Huntsville Alabama 35812 USA statt. Der Orbiter musste mit Hilfe des Boeing-747 im "Huckepack-Verfahren" dorthin überflogen werden. Für diese Überführungsflüge (Ferry Flights) wurden vom 15. Nov. - 18. Nov. 1977 vier Probeflüge (Ferry Qualification Flights) in Edwards durchgeführt. Dabei waren lediglich die vier SCA-Piloten beteiligt. Die eigentlichen "Ferry Flights" begannen am 10. März 1978 mit dem Abflug

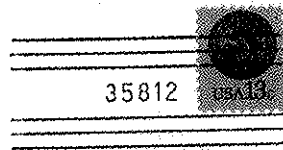


des Orbiters auf dem Rumpf der Boeing-747 von Edwards in Californien nach Houston in Texas. Dort blieb die Flugkombination Orbiter/B-747 zwei Tage lang und war Anziehungspunkt für Millionen interessierter Schaulustiger. Am 13. März 1978 schliesslich erhob sich die einmalige Flugkombination erneut vom Boden und flog gegen Huntsville in Alabama. Dort wurde der Orbiter bereits von ungezählten Technikern erwartet, denn in

wenigen Wochen sollen ausgedehnte Vibrationstests mit eingebauten Triebwerken, montiertem Zusatztank sowie den beiden Feststofftriebwerken beginnen. Die Shuttle-Kombination steht dabei in vertikaler Lage (wie beim Start) am Boden. Der eigentliche Vibrationstest wird sieben Monate dauern. Danach wird die "Enterprise" zum Montagewerk in Palmdale, Kalifornien zurückgebracht, um für den endgültigen Orbiteinsatz ausgerüstet zu werden. OV-101 wird etwa 1980 ebenfalls nach Cape Canaveral überführt werden und wird dann auch an Weltraumeinsätzen teilnehmen.

Der Orbiter (OV-102) wird 1979 als erster Space Shuttle in den Weltraum fliegen. Die OV-102 steht zur Zeit in der letzten Herstellungsphase, der Roll-out wird im Oktober dieses Jahres erfolgen. Gegen Ende des Jahres soll der noch namenlose OV-102 im bekannten Huckepachverfahren auf einer Boeing-747 nach Cape Canaveral überführt werden. Im Kennedy Space Center sind die Vorbereitungsarbeiten zum Beginn der Space-Shuttle-Aera schon nahezu abgeschlossen.

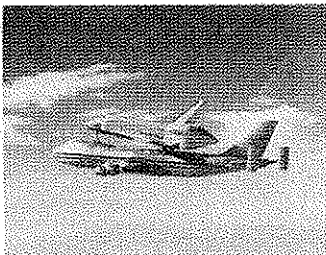
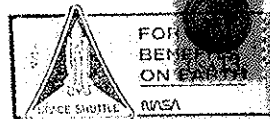
SHUTTLE ORBITER 101/NASA 747
FERRY FLIGHT FROM
EDWARDS TO HOUSTON TO
HUNTSVILLE



SHUTTLE ORBITER 101/NASA 747
FERRY FLIGHT FROM
EDWARDS TO HOUSTON TO
HUNTSVILLE



SHUTTLE ORBITER 101/NASA 747
FERRY FLIGHT FROM
EDWARDS TO HOUSTON TO
HUNTSVILLE



The mailed OV-101/NASA 747 departed from Edwards, Calif. March 10, 1978 en route for the Huntsville flight to the Marshall Space Flight Center in Huntsville, Ala. Once there it will undergo vibration tests with its external tank and solid rocket boosters.

Crew: Fitz Fulton and Tom McMurtry
Flight Vic Horton and Skip Guidry
Engineers:

SCS

SMITHSONIAN INSTITUTION



DIE SMITHSONIAN INSTITUTION IN WASHINGTON, D.C., USA

Die Smithsonian Institution wurde 1846 durch einen Erlass des Kongresses der Vereinigten Staaten gegründet, in Vollstreckung der Testamentsbestimmung des Engländers James Smithson, der den Vereinigten Staaten von Amerika sein gesamtes Vermögen hinterließ, "damit in Washington unter dem Namen 'Smithsonian Institution' eine Einrichtung zur Förderung und Verbreitung von Wissen unter den Menschen geschaffen werde."

Nach Uebernahme der Stiftung für die Vereinigten Staaten übertrug der Kongress die Verantwortung für ihre Verwaltung dem sogenannten "Smithsonian Board of Regents", einem Kuratorium, das sich aus dem Obersten Richter des Bundesgerichtshofes, dem Vizepräsidenten, drei Senatoren, drei Abgeordneten des Repräsentantenhauses und 9 vom Kongress in gemeinsamer Resolution ernannten Privatpersonen zusammensetzt. Als unabhängige Stiftung führt die Smithsonian Institution wissenschaftliche Forschungsarbeiten durch, verwaltet die nationalen Kunstsammlungen und erfüllt andere öffentliche Bildungsfunktionen. All dies wird finanziert durch ihren Stiftungsfonds sowie Schenkungen, Zuschüsse und Forschungsaufträge und vom Kongress zur Verfügung gestellte Mittel.

Die SMITHSONIAN INSTITUTION im Zentrum von Washington DC umfasst die folgenden einzigartigen Museen und Institute:

- HAUPTGEBAEUDE der Smithsonian Institution, erbaut anno 1855; Verwaltung, Empfangszentrum für Mitglieder der Smithsonian Institution, Grabmal von James Smithson, des Gründers der Institution sowie Gegenstände von ihm.
- GEBAEUDE FÜR KUNST UND INDUSTRIE, erbaut zur Einhundertjahrfeier der USA im Jahre 1876. Ausgestellt sind Gegenstände, die die Atmosphäre des Jahres 1876 wiederaufleben lässt.
- FREER KUNSTGALERIE: Dieses Gebäude beherbergt Kunstsammlungen, die Charles Lang Freer der Nation testamentarisch hinterlassen hat.
- HIRSHHORN-MUSEUM und SKULPTURGARTEN: Es beherbergt eine umfassende Sammlung von Werken des 20. Jahrhunderts in allen Darstellungsformen. Vertreten sind berühmte europäische und amerikanische Meister.
- NATIONALMUSEUM FÜR GESCHICHTE UND TECHNIK: Das viergeschossige Museum umfasst die Gebiete Atomenergie, Physik, Textilien, Eisen und Stahl, Erdöl, Medizin, Mathematik, Elektronen-Rechnung sowie Instrumente zur Zeitmessung, leichte Maschinen, Geräte der Landwirtschaft, Elektrotechnik, historische Strassen-, Schienen- und Wasserfahrzeuge, Tiefbau, Werkzeuge und schwere Maschinen, wie auch eine Landwirtschafts-Ausstellung.
- NATIONALMUSEUM FÜR NATURGESCHICHTE: Ausstellung naturhistorischer- und naturwissenschaftlicher Gegenstände wie Fossilien, Vögel, Säugetiere, Reptilien, Amphibien und Insekten. Im weiteren Mineralien, Edelsteine, Geophysik uam.
- NATIONALE GEMAELEDEGALLERIE: Sie ist aus einer grosszügigen Schenkung von Andrew Mellons an das amerikanische Volk im Jahre 1937 hervorgegangen und beinhaltet unschätzbare Kunstschätze. Das Gebäude selbst ist ein eindrucksvoller Marmorbau.

- **NATIONALE PORTRAITGALERIE:** Das Gebäude wird als eines der edelsten Gebäude Washingtons bezeichnet und gilt allgemein als das beste Beispiel klassizistischer Baukunst in Amerika. Es beherbergt annähernd 900 Bildnisse von "Männern und Frauen die die Geschichte, Entwicklung und Kultur der Vereinigten Staaten entscheidend beeinflussten". Ihm ist eine Sammlung von weiteren 30'000 Portraitdrucken angegliedert.
- **NATIONALE SAMMLUNG DER SCHOENEN KUENSTE:** Mit einem Bestand von über 17'000 Werken bietet die Nationale Sammlung der Schönen Künste einen Querschnitt durch die amerikanische Malerei, Skulptur und Graphik vom 18. Jahrhundert bis zur Gegenwart.
- **RENWICK-GALERIE:** Sie wurde im Januar 1972 als nationales Forum für amerikanische schöpferische Leistungen auf dem Gebiete der Entwurfsgestaltung, des Kunsthandwerks und der dekorativen Künste eröffnet.
- **DER NATIONALE ZOOLOGISCHE GARTEN:** Fünfzehn Busminuten von Washingtons Stadtzentrum entfernt erstreckt sich über eine Fläche von 64 Hektar im Rock Creek Park der zoologische Garten, der etwa 2000 Tiere aller Gattungen enthält.
- **MUSEUM FÜR LUFT- UND RAUMFAHRT (National Air- and Space Museum):** Das 1976, zur 200. Jahrfeier der Vereinigten Staaten von Amerika, eröffnete Luft- und Raumfahrtmuseum darf mit Recht als das grösste und umfassendste Museum seiner Art bezeichnet werden. Zur Geschichte dieser Ausstellung wird folgendes geschrieben:

Das Interesse der Smithsonian Institution am Flugwesen geht auf die Gründungsjahre zurück. Der erste Verwaltungsdirektor des Smithsonian, Joseph Henry, riet dem Präsidenten Lincoln im Jahre 1861, dem Ballonflieger Thaddeus Low Erlaubnis zu geben, die Verwendungsmöglichkeiten von Ballons für militärische Beobachtungszwecke zu demonstrieren. Der dritte Verwaltungsdirektor, Samuel P. Langley, konstruierte eine Anzahl von bemannten und unbemannten schwerer-als-Luft-Flugapparaten in den Jahren 1887 bis 1903. Zwei dieser unbemannten "Aerodrome" Modelle flogen, von Dampfkraft angetrieben, ungefähr 1 km entlang des Potomac. Langley baute gleichfalls ein Observatorium hinter dem Smithsonian "Schloss" - und so begannen die Smithsonian astronomischen Studien. Es war der Anfang des Smithsonian astrophysikalischen Observatoriums, das seit 1955 mit der Harvard Universität in Cambridge, Massachusetts assoziiert ist. Unter dem Namen 'Center for Astrophysics' gilt es als eines der bedeutendsten Forschungsinstitute auf dem Gebiet der Universumsforschung. Das Smithsonian ist seit langem an der Raketenforschung interessiert. Auf Anregung von Charles Abbot, der der fünfte Verwaltungsdirektor des Smithsonian wurde, unterstützte die Institution finanziell die ersten Arbeiten des amerikanischen Pioniers der Raketenforschung, Robert H. Goddard. Und es war Goddard, der im Anfang des 20. Jahrhunderts das Potential des Raketenmotors als Antriebsmittel von Raumfahrzeugen voraussah. Im Laufe der Jahre ist die Smithsonian Luft- und Raumfahrtsammlung ständig gewachsen. Sie enthält jetzt viele der wichtigsten und bedeutsamsten Luft- und Raumfahrzeuge die uns von den Anfängen der Brüder Wright in Kitty Hawk auf den Mond und darüber hinaus gebracht haben.

Das Nationale Luft- und Raumfahrtmuseum ist 208 Meter lang und 28 Meter hoch. Das Aeusserere des Baus besteht aus Tennessee-Marmor von rosiger Färbung. Im Inneren sind 24 Hauptgalerien. Einige sind künstlich erleuchtet, andere erhalten ihr Licht durch Rauchglasfenster. Die ausgestellten Luft- und Raumfahrzeuge sind die Originalmaschinen oder fertiggestellte Reservemaschinen, Ausnahmen sind durch Etiketten gekennzeichnet. Die Südeingangshalle zeigt zwei grosse Wandgemälde, eine "Wolkenlandschaft" von Eric Sloane und Robert McCall's "Weltraum". Gegenüber der Eingangshalle befindet sich die "Galerie der Meilensteine des Flugwesens", die das Flugzeug der Gebrüder Wright, Lindberghs "Spirit of St. Louis", John Glenns Mercury-Kapsel, das Raumfahrzeug "Friendship 7", die Apollo 11 Kommandokapsel "Columbia" und ein Stück Mondgestein enthält. Zusätzliche Ausstellungsgegenstände im Ostflügel des Museums entwickeln die Thematik der Weltraumforschung weiter, während der Westflügel die Luftfahrt und die damit zusammenhängenden wissenschaftliche und technische Probleme

matik erfasst. Die entsprechenden Ausstellungen tragen Namen wie "Halle des Welt-raums", "Halle des Lufttransports", "Satelliten und Forschungsraketen", "Senkrecht-flug" und "Leben im Weltraum".

In einem Auditorium im Erdgeschoss östlich der Galerie der Meilensteine des Flug-wesens werden auf Riesenleinwänden Vorführungen zum Thema Luftfahrt und Raumflug geboten. Von den Balkonen des zweiten Stockwerkes kann man in Augenhöhe die Gegen-stände bewundern, die an der Decke der drei grossen Hallen aufgehängt sind. Hier konzentrieren sich die Ausstellungsgalerien auf Ballons und Luftschiffe, Flugtech-nologie, Wasser-Flugwesen und verschiedene Aspekte der Militärluftfahrt. Die Er-forschung des Mondes steht im Mittelpunkt der "Apollo zum Mond"-Galerie, während die Galerie "das Flugwesen und die Künste" die in der Obhut des Museums befindli-che Sammlung astronautischer und aeronautischer Kunst vorführt. Das Albert-Einstein Planetarium bietet der Oeffentlichkeit zugängliche Programme, die Himmel und Welt-raum simulieren. Im dritten Stock gibt es neben Verpflegungsräumen eine umfassende Forschungsbücherei.

Das Nationale Luft- und Raumfahrt Museum, das im Rahmen der Amerikanischen Zwei-hundertjahrfeier am 1. Juli 1976 eröffnet wurde, dient als das Amerikanische Zentrum für die Sammlung, Erhaltung und Ausstellung, sowie für das Studium der Geschichte des Fliegens.

Anschriften: Office of Public Affairs,
Smithsonian Institution,
900 Jefferson Drive SW,
Washington, D.C. 20560

National Air and Space Museum,
Independence Avenue,
4th and 7th Street, S.W.
Washington, D.C. 20560

Als Direktor des National Air and Space Museums zeichnet kein geringerer als der ehemalige Kommandant der Komandokapsel von Apollo 11: Astronaut Michael Collins.

Das National Air and Space Museum verausgibt seit einiger Zeit unter der Bezeich-nung "Milestones of Flight Commemorative Series" philatelistische Souvenirbelege. Diese Belege werden aus Anlass besonderer Jubiläen im Flugwesen aufgelegt und do-kumentieren die grossen Leistungen unserer Flug- und Raumfahrtspioniere. Neuer-dings werden diese Belege auch im Briefmarken-Handel angeboten.

SMITHSONIAN INSTITUTION
NATIONAL AIR AND SPACE MUSEUM
Milestones of Flight Commemorative Series

Number 56



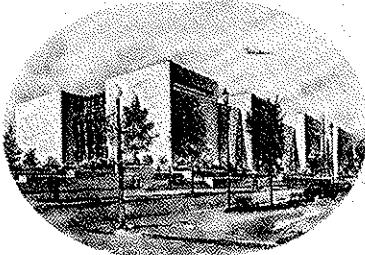
20th ANNIVERSARY
First Earth Satellite
Sputnik 1
October 4, 1957



Souvenir-Beleg der Smithsonian Institution zum 20. Jahrestag von Sputnik-1.

SMITHSONIAN INSTITUTION
NATIONAL AIR AND SPACE MUSEUM
Milestones of Flight Commemorative Series

Number 41



Dedication and Opening of the
NATIONAL AIR AND SPACE MUSEUM
July 1, 1976



Wichtige Neu-Ausgaben

16	BULGARIEN:	Interplanetare Raumfahrt (3)	3.10
250	TSCHECHOSLOWAKEI:	Bemannte Raumforschung (5)	2.55
281	UNGARN:	Satelliten: Sputnik - Viking (6)	2.10
338	BRASILIEN:	150 Jahre Observatorium (1)	-.45
413	JAPAN:	50 Jahre Radio (1)	-.80
550	TOGO:	Space Shuttle, Flugphasen (6)	7.85
		desgl. 1 Block	4.85
561	TSCHAD:	Mariner-10, Viking, Lunochod-2 (3)	9.65
682	POLEN:	Kleinbogen: Komos-Eroberung	6.75
695	RUSSLAND:	Freimarken: Rakete, Gagarin (2)	1.80
809	GABON:	Viking auf dem Mars (1)	15.40
928	RWANDA:	Aufdruck: Wernher von Braun (8)	5.80
1157	BENIN:	Weltraumforschung, Viking (4)	14.--
1244	MONGOLEI:	Fernmeldewesen (1)	1.--
1472	UNGARN:	Science Fiction (7)	7.20
1752	RUSSLAND:	CSSR-Kosmonaut (3)	3.15
1773	TSCHECHOSLOWAKEI:	CSSR-Kosmonaut, Aufdr. (2)	2.50
1858	GRENADA:	Space-Shuttle: Flugphasen (6)	3.90
		desgl. 1 Block	4.--
1862	GRENADINES:	Space-Shuttle: Flugphasen (6)	5.--
		desgl. 1. Block	2.70
2139	MONACO:	Jules Verne (8)	7.30
2192	RUSSLAND:	Tag der Raumfahrt: Salut-6 (1)	-.35
2291	IRAN:	Fernmeldewesen: Intelsat-4A (1)	1.20
2306	KUBA:	Komonautikttag: Div. Satelliten (6)	2.90
2362	TOGO:	10. J'tag von Apollo-8 (1)	14.75
		desgl. 1 Block	14.75



HINWEISE: Die oben angeführten Marken-Neuheiten sind ein Auszug aus der Neuheiten-Liste der Firma ZUMSTEIN & Cie, Zeughausgasse 24, Postfach 2585, CH-3001 Bern. Zur Bestellung ist die Nummer anzugeben. Preisänderungen bleiben vorbehalten.

Ungereimtes

Der unten abgebildete Beleg wurde entsprechend dem Poststempel von TARTU UdSSR am 24. April 1965 zum erfolgreichen Start des ersten sowjetischen Fernmeldesatelliten MOLNIJA-1 (Startdatum: 23. April 1965) verausgabt. Die zur Frankierung verwendete Marke, eine Gedenkausgabe der CCCP-Post zum Start von MOLNIJA-1, wurde am 12. April 1966 ausgegeben. Diese Marke kam demnach erst 353 Tage nach der Abstempelung des besagten Beleges an die Postschalter! Wie ist dies möglich? Wer weiss Rat?



Sofern Sie etwas über die Entstehung dieses oder ähnlicher Belege wissen, so bitten wir Sie höflich, dies der Redaktion der SPACE PHIL NEWS (Adresse: Reaktion Space Phil News, Im Aebnit 14, CH-3150 Schwarzenburg BE) zu melden. Wir bitten gleichzeitig alle Besitzer von ähnlichen Belegen, Nachschau zu halten, ob sich weitere solcher unerklärlicher Belege finden lässt. Senden Sie uns davon eine Fotokopie oder den entsprechenden Beleg im Original. Die Dokumentationsstelle der GWP wird sich mit diesen Unterlagen befassen, das Ergebnis werden wir jeweils an dieser Stelle veröffentlichen. Durch Ihre Bemühungen helfen Sie mit, das Geheimnis vieler unerklärlicher Belege zu lüften und ungezählte Astrophilatelisten vor Enttäuschungen zu bewahren.

Uebrigens, wussten Sie, dass die Gesellschaft der Weltall-Philatelisten eine eigene Sammlerschutzstelle unterhält, die allen ihren Mitgliedern zur Verfügung steht?? Ihr ist eine umfassende Dokumentationsstelle angegliedert. Sie beinhaltet den grössten Teil der bisher erschienen astrophilatelistischen Belege in Form von Fotokopien. Sammlerschutz-Stelle und Dokumentationsstelle wurden im Jahre 1970 gegründet. Ihr Betreuer war während langen Jahren unser Gründungsmitglied, Hrn. Dr. C. Mettler. Dabei leistete er eine immense Aufbauarbeit. Seit 1977 liegen diese Aufgaben in den Händen von Herrn Ing. Hans Müller, Emil-Angst-Str. 35, CH-4000 Basel.

Katalog-Besprechung

ASTROPHILATELIE - THEMATIK-KATALOG DER US-RAUMFAHRT von E. Cölle und W. Richter.

Katalog in 3 Teilen; 1. und 2. Teil in Ringordner, 3. Teil gebunden; 296 Seiten, ca 400 Abbildungen; alle Belege in deutscher und englischer Sprache beschrieben. Bezugsquelle: Eberhard Cölle, Postfach 184, D-7000 STUTTGART 70. Preis: DM 32.- +VK

Der neue Katalog ist den bisher erschienenen astrophilatelistischen Katalogwerken gegenüber völlig neuartig. Während bisher nur die Sammelobjekte, getrennt nach Belegen und Briefmarken, nach den Gesichtspunkten der Chronologie oder der Zugehörigkeit zu den einzelnen Weltraumprojekten aufgezählt wurden, wird hier das Sammelgut nach Themen und Unterthemen gegliedert und in eine der Wichtigkeit entsprechende Rangordnung gebracht. Dabei wurde so vorgegangen:

Jedes (zivile) Weltraumprogramm wurde mit technischen Erläuterungen kurz beschrieben, bei jedem Start auch die Aufgaben der Nutzlast sowie die Ergebnisse, soweit sie für den Sammler von Interesse sind. Die Belege erhielten Katalognummern, die aus dem Namen des Raumflugkörpers und zusätzlichen Zeichen gebildet sind (z.B.: Startbeleg von Explorer 52 = EXP-52/1). Dies vereinfacht das Arbeiten mit den Nummern stark. Bei der Auflistung der Sammelobjekte einzelner Projekte wurde stets folgende Reihenfolge eingehalten: Start-, Flug- und Bergungs-Belege / Belege der Bodenstationen und Hilfseinrichtungen (tabellarisch) / Sonderstempel / Briefmarken. Letztere sind weitgehend mit MICHEL-Nummern bezeichnet. Es wurden nur jene philatelistischen Stücke im Katalog aufgenommen, die dem jeweiligen Thema direkt zugeordnet werden konnten.

Dank der zweisprachigen Beschreibungen ist der Katalog auch für englischsprechende Sammler bestimmt. Die englischen Texte sind jedoch immer kürzer gehalten als die entsprechenden deutschen. Für Sammler, die kein Englisch sprechen, wird dadurch das Einordnen der Belege erleichtert. Die Preisnotierungen sind in Dollar und DM gehalten - bei der heutigen internationalen Währungslage dürfen diese aber höchstens als Richtwerte angesehen werden.

Inhaltlich ist der Katalog wie folgt aufgegliedert:

1. Teil: Bemannte US-Raumfahrt: Mercury, Gemini, Apollo, Skylab und Apollo-Sojus-Test-Projekt; unbemannte NASA-Raumflugkörper in Verbindung mit dem Apollo-Unternehmen zur Erforschung des Mondes, 128 Seiten.
2. Teil: Unbemannte US-Raumfahrt, Planetensonden, Space Shuttle- und Spacelab-Vorbereitungen, KSC-Belege, Marken und FDC, Bewertungsmaßstäbe, Europa- und Japanraumfahrt 116 Seiten.
3. Teil: Chronologische Zusammenstellung aller US-Weltraumstarts seit Goddard (1926) bis METEOSAT (Oktober 1977), gebunden 40 Seiten.

Die Handhabung des Kataloges ist, trotz der neuartigen Gliederung, sehr einfach. Zum Auffinden eines bestimmten Ereignisses bedient sich der Benutzer der entsprechenden Seitenangabe in der chronologischen Zusammenstellung (Teil 3) oder des alphabetischen Verzeichnisses am Ende des 2. Teiles. Die Projektbeschreibungen - eine Neuheit gegenüber den meisten früheren Katalogen - sind informativ und knapp gehalten. Von grossem Vorteil ist die Aufgliederung der Bodenstationen entsprechend der Aufgabe und Priorität am jeweiligen Unternehmen. Es ist klar, dass ein solch umfassendes Werk in seiner ersten Auflage gewisse Mängel aufweist - bei den vielen Vorteilen des neuen Kataloges sind diese aber unbedeutend. Sicher werden die beiden Autoren alle Erfahrungen bei einer Neuauflage berücksichtigen. Dieser Katalog erleichtert den Aufbau einer Astrophilatelie-Sammlung wesentlich und gehört zum Werkzeug jedes Sammlers. Den Autoren können wir zu diesem Werk gratulieren - dem neuen Katalog wünschen wir eine weite und angemessene Verbreitung!