

Janusz R. Sobczyk

Uniwersytet Łódzki

Wydział Zarządzania

90-214 Łódź, ul. Rewolucji 1905 r., nr 39

OSIĄGNIĘCIA LOTNICTWA ANTARKTYCZNEGO LAT 1928—1937 W FILATELISTYCE POLARNEJ

Lata 1928—1937 wyznaczają umowne ramy pierwszych 10 lat rozwoju lotnictwa antarktycznego. Okres ten, zapoczątkowany pierwszym w historii lotem nad Antarktydą (1928), otworzył drogę do pierwszego w historii lotu nad biegun południowy i wreszcie, po wielu próbach, w połowie lat trzydziestych zakończył powodzeniem pierwszy w historii przelot transantarktyczny.

Pierwszy lot nad Antarktydą G.W. Wilkinsa (1928)

Upamiętnieniu tego wydarzenia w filatelistyce polarnej poświęciły dotychczas swoje emisje znaczkowe:

1. Poczta Australii. Australijskie Terytorium Antarktyczne (ATA) — w roku 1973, w 12-znaczkowej serii¹; znaczek 25c — wielobarwny, o rozmiarach 38 × 25 mm, z napisem „Wilkins' Lockheed Vega 1928”, przedstawiający sylwetkę samolotu nad pejzażem antarktycznym.

2. Poczta Wielkiej Brytanii. Brytyjskie Terytorium Antarktyczne (BTA):



¹ Seria poświęcona zwierzętom morskim Antarktyki i samolotom w lotach antarktycznych (proj. R. Honisett).

a) rok 1973, w 15-znaczkowej serii²; znaczek 25p — wielobarwny, o rozmiarach 28×45 mm, z napisem „Hubert Wilkins. San Francisco”, przedstawiający portret polarnika i sylwetkę jego samolotu;

b) rok 1983, w 4-znaczkowej serii, poświęconej 200-leciu lotów powietrznych; znaczek 50p — wielobarwny, o rozmiarach 43×30 mm, tym razem bez bezpośrednich odniesień do wydarzenia (1928), ale z możliwością włączenia do jego tematyki z uwagi na znajomą sylwetkę prezentowanego samolotu z napisem Lockheed Vega.

Pierwszy lot nad biegunem południowym R.E. Byrda (1929)

Ten sukces Byrda, obok wielu jego poprzednich, odnotowuje jako pierwsza — w związku z wyjściem jego II wyprawy antarktycznej (1933—1935):

1. Poczta USA:

a) rok 1933, wprowadzając przeznaczony dla uczestników wyprawy w bazie „Little America” i udostępniony w specjalnej sprzedaży, także filatelistom znaczek 3c — niebieski, o rozmiarach 25×40 mm z napisem „Byrd Antarctic Expedition II”, przedstawiający wyobrażenie kuli ziemskiej z zarysem kontynentów i trasami przelotów powietrznych, datowanych 1926, 1927, 1929, wraz z trasą aktualnych lotów (1933) prowadzonych z „Little America”;

b) rok 1934, powielając ten znaczek z okazji Krajowej Wystawy Filatelistycznej — Nowy Jork 10—18.02, w postaci 6-znaczkowego arkusika w kolorze niebieskim, o rozmiarach 88×95 mm;

c) rok 1986, drukując w 4-znaczkowej serii³; znaczek 25c — wielobarwny, o rozmiarach 40×25 mm, z napisem „Richard E. Byrd”, przedstawiający portret polarnika oraz kontury Antarktydy z zaznaczoną trasą lotu nad biegun.

2. Poczta ATA;

a) rok 1973, drukując w wieloznaczkowej serii⁴; znaczek 50c — wielobarwny, o rozmiarach 25×38 mm, z napisem „Byrd's Ford tri-motor 1929”, przedstawiający sylwetkę lecącego samolotu, opuszczającego flagę amerykańską (nad biegunem);

b) rok 1979, wydając z okazji 50-lecia tego wydarzenia 2-znaczkową serię — 20 i 55c; znaczki wielobarwne i jednoformatowe o rozmiarach 38×26 mm, z napisem „50 th Anniversary first flight over south pole. Admiral Byrd”, przedstawiające: profil polarnika z sylwetką samolotu i konturami części kontynentu Antarktydy (20 c) oraz — jw., profil z sylwetką samolotu nad pejzażem antarktycznym (55 c).

² Seria tematyczna, poświęcona badaczom antarktycznym.

³ Seria tematyczna, upamiętniająca amerykańskich badaczy antarktycznych.

⁴ Por. przyp. 1.



Pierwszy przelot transantarktyczny L. Ellswortha (1935)

Osiągnięcie Ellswortha odnotowują w emisjach znaczkowych:

1. Poczta ATA — rok 1973, w znanej już serii⁵, wydając; znaczek 30c — wielobarwny, o rozmiarach 25 × 38 mm, z napisem „Ellsworth's Northrop Gamma 1935”, przedstawiający samolot na tle pejzażu antarktycznego.

2. Poczta BTA — rok 1973, wydając w serii⁶; znaczek 50p — wielobarwny, o rozmiarach 28 × 45 mm, z napisem „Lincoln Ellsworth. Polar Star”, przedstawiający portret polarnika i sylwetkę jego samolotu.

3. Poczta USA — rok 1986, drukując w serii⁷; znaczek 25c — wielobarwny, o rozmiarach 40 × 25 mm, z napisem „Lincoln Ellsworth”, przedstawiający portret polarnika oraz kontury Antarktydy z zaznaczoną trasą przelotu transantarktycznego.



Przelot transantarktyczny Ellswortha — obok dwóch wielkich, wcześniejszych dokonań jego poprzedników: Wilkinsa i Byrda — należy do najbardziej spektakularnych i zarazem największych osiągnięć lotnictwa antarktycznego, pierwszych 10 lat jego rozwoju i wydaje się, że wraz z nim tzn. w roku 1935 — kończy się jednocześnie ów najbardziej efektowny i pasjonujący okres jego historii.

Pamiętać jednak należy, że w tym samym czasie (1928—1937), obok tak wielkich miały też miejsce wydarzenia inne, nie tak głośnie i efektowne — co nie oznacza, że mniej ważne, zwłaszcza z punktu widzenia, systematycznego umacniania się roli tego lotnictwa jako efektywnie wspomagającego narzędzia — prowadzone prace odkrywczo-badawcze. Staje się to możliwe dzięki stopnio-

⁵ Por. przyp. 1.

⁶ Por. przyp. 2.

⁷ Por. przyp. 3.

wemu i coraz szerszemu wykorzystywaniu samolotów — w lotach *stricte* badawczych, takich m.in. jak loty terenowo-zwiadowcze, rozpoznawcze np. warunków terenowych i atmosferycznych, loty obserwacyjne i pomiarowe — oraz dzięki wykorzystywaniu ich możliwości, nieocenionych zwłaszcza w szeroko zakrojonych pracach kartograficznych.

Wiele kolejnych wypraw antarktycznych lat 1927—1937, otwierających się m.in. na te właśnie możliwości — związane z pierwszymi próbami wykorzystania lotów antarktycznych jako całkiem nowego środka, wspomagającego prowadzone badania — zaznacza swe prekursorstwo, dokumentując zarazem w historii rozwoju lotnictwa antarktycznego jego kolejne nowe osiągnięcia.

Do takich, przede wszystkim, należy jako pierwsza wyprawa Larsa Christensena statkiem „Norvegia” 1927—1931. Uczestniczący w niej, m.in. pilot Hjalmar Riiser Larsen, przeprowadza loty samolotowe, wykonując przy ich udziale — jako pierwszy w Antarktyce — wrywkowe prace kartograficzne i obserwacje sezonowego przemieszczania się wielorybów.

Podobnie w latach 1929—1931, znany polarnik australijski Douglas Mawson, kontynuując swój udział w wyprawie australijsko-brytyjsko-nowozelandzkiej, podczas drugiego rejsu — statkiem „Discovery” 1930—1931, wykorzystuje samolot w lotach terenowo-zwiadowczych, odkrywając m.in. Ziemię Mac Robertsona (1931).

W latach nieco późniejszych (1933—1937), ponownie Lars Christensen — podczas swej kolejnej wyprawy statkiem „Torshavn”, prowadząc szeroko zakrojone badania morskie i lotnicze, m.in. dzięki systematycznie przeprowadzanym lotom — rozpoznaje większą część wybrzeża Ziemi Królowej Maud oraz położony w kierunku wschodnim od niej, odcinek linii brzegowej 60—90°E, opisany następnie jako Wybrzeże Larsa Christensena i Wybrzeże Ingrid Christensen (1934).

Również brytyjska wyprawa Johna Rymilla statkiem „Penola” (1934—1937), będąca obok wyprawy Christensena — kolejną i zarazem ostatnią, która zamyka ów przedział lat pierwszej dekady rozwoju lotnictwa antarktycznego (1928—1937), a poświęcona kompleksowym badaniom Ziemi Grahama — znaczy historię swoich odkryć badawczych, szerokim współudziałem w ich dokonaniu (m.in. prace kartograficzne) lotnictwa antarktycznego.

Znaczące epizody lotnicze tych wypraw, m.in. jako osiągnięcia lotnictwa antarktycznego, upamiętniają:

1. Poczta ATA — rok 1973, wydając w serii⁸; znaczki wielobarwne — 5c i 8c, o rozmiarach 25 × 38 mm, z napisem „Mawson's D.H. Gipsy

⁸ Por. przyp. 1.

Moth 1931" (5c) oraz „Rymill's D.H. Fox Moth 1934—1937" (8c); znaczek — 35c, o rozmiarach 38 × 25 mm, z napisem „Christensens Avro Avian 1934" — wszystkie przedstawiające sylwetki odnośnych samolotów nad pejzażem antarktycznym.

2. Poczta BTA — rok 1985, wydając w 4-znaczkowej serii; znaczek 27p, wielobarwny, o rozmiarach 45 × 30 mm, z napisem „British Graham Land Expedition 1934—1937" oraz „D.H. Fox Moth at southern base, Barry Island", przedstawiający, obok pomieszczeń bazy antarktycznej, sylwetkę przyziemionego samolotu.



W uzupełnieniu końcowym do przedstawionego tutaj materiału dokumentacyjnego dodać należy, że owa skromna z pozoru prezentacja znaczkowa, mimo iż spełniająca warunki całościowego i w pełni zaktualizowanego przeglądu emisji znaczkowych całej filatelistyki polarnej, wynika ze ściśle ograniczonego zakresu tematycznego tej dokumentacji (osiągnięcia odkrywczo-badawcze) oraz ściśle określonych ram czasowych dokumentowanego okresu (lata 1928—1937).

Poza tym, rzecz jasna, znaczków poświęconych lotnictwu antarktycznemu w ogóle, spotyka się w filatelistyce polarnej znacznie więcej.