



Naklejka Ikar Lotnictwo

Cena	20,00 zł
------	-----------------

Czas wysyłki	3 dni
--------------	--------------

Numer katalogowy naklejki	ikar_01-pop
---------------------------	--------------------

Kod producenta	afe.2015
----------------	-----------------

Opis naklejki

Naklejka "IKAR" - grafika lotnicza.

Ikar to nie tylko mitologiczna postać, ale także doskonały **symbol lotnictwa**, który może stać się wyjątkowym elementem Twojego **samochodu**. **Naklejka "IKAR"** to świetny sposób na podkreślenie swojej pasji do **lotnictwa** i nadanie pojazdowi niepowtarzalnego charakteru. Dzięki tej **grafice**, Twój **samochód** zyska nowy, **oryginalny wygląd**, który z pewnością przyciągnie wzrok innych entuzjastów. Jeśli jesteś **miłośnikiem lotnictwa**, to naklejka "IKAR" jest stworzona właśnie dla Ciebie. Oferujemy **szeroki wybór grafik lotniczych**, które można zastosować nie tylko **na samochodach**, ale także na innych powierzchniach. Nasze **naklejki** są wykonane z wysokiej jakości materiałów, co zapewnia ich trwałość i odporność na warunki atmosferyczne, dzięki czemu będą cieszyć oko przez długi czas.

Produkt posiada dodatkowe opcje:

Wymiar standardowy (10 cm x 10 c: 10 cm x 10 cm , 15 cm x 15 cm (+ 5,00 zł) , 20 cm x 20 cm (+ 15,00 zł)

Specyfikacja

Naklejka wydrukowana na folii , druk wysokiej jakości odporny na warunki atmosferyczne, zabezpieczona dodatkowo laminatem.

Historia polskiego lotnictwa



Historia Sił Powietrznych Polski ma swoje korzenie w końcowych latach I wojny światowej. W 1918 roku istniały już polskie eskadry, które zostały utworzone w różnych krajach. W Rosji działała eskadra związana z oddziałami generała Józefa Dowbor-Muśnickiego, która została rozwiązana w maju tego samego roku. Z kolei we Francji, w ramach armii generała Józefa Hallera, powstało pięć eskadr lotniczych, które w 1919 roku wróciły do Polski wraz z całym swoim wyposażeniem.

Proces formowania Sił Powietrznych rozpoczął się w listopadzie 1918 roku. Na początku opierały się one na maszynach zdobycznych oraz tych, które zostały porzucone przez armie zaborcze, zarówno niemiecką, jak i austriacką. Największe zdobycze miały miejsce podczas bitwy o Ławicę, która miała miejsce 6 stycznia 1919 roku. Powstańcy wielkopolscy zdobyli tam kilkaset rozmontowanych i zakonserwowanych samolotów bojowych oraz balonów obserwacyjnych, co miało ogromną wartość, szacowaną na 200 milionów marek niemieckich, stanowiąc tym samym największy łup wojenny w historii polskiego wojska.

Na podstawie zdobytego sprzętu, 9 stycznia 1919 roku, poznańska eskadra przeprowadziła bombardowanie lotniska we Frankfurcie nad Odrą, używając samolotów LVG i zrzucając łącznie 900 kg bomb. Maszyny zdobyte na Ławicy były później wykorzystywane w walkach o Lwów w czasie konfliktu polsko-ukraińskiego oraz w trakcie wojny polsko-bolszewickiej w latach 1919-1920. Od 1919 roku Polska zaczęła również importować samoloty z zagranicy, co doprowadziło do tego, że w 1920 roku Siły Powietrzne dysponowały różnorodnym sprzętem, w tym maszynami brytyjskimi, francuskimi, niemieckimi.

Po zakończeniu konfliktu z ZSRR, w polskim lotnictwie nastąpiła wymiana przestarzałych maszyn na nowoczesne, które w większości pochodziły z Francji. W latach 1924-1926 wprowadzono do służby myśliwiec SPAD 61C1, z którego wyprodukowano 280 egzemplarzy. W zakresie lekkich bombowców, na pierwszy plan wysunęły się modele takie jak Potez XV (245 sztuk), Breguet XIX (250 sztuk) oraz Potez XXV, którego produkcja w Polsce na licencji wyniosła 316 sztuk. W kategorii cięższych bombowców, w użyciu znajdowały się maszyny Farman F-68BN4 Goliath, a później Fokker F.VIIB/3m, również wytwarzany na polskiej ziemi.

W 1933 roku do służby weszły myśliwce PZL P.7a, wyprodukowane w liczbie około 150 sztuk, a następnie około 50 egzemplarzy PZL P.11a. W latach 1935-1936 jednostki wyposażono w myśliwce PZL P.11c (około 150 sztuk). Niestety, nowoczesne w 1935 roku samoloty cztery lata później były już przestarzałe. Rozwinięcie tych konstrukcji w postaci PZL P.24 było kierowane wyłącznie na eksport. Jedynie PZL.23 Karaś (166 sztuk) i PZL.37 Łoś (36 sztuk) względnie odpowiadały standardom ówczesnej broni. PZL.50 Jastrząb, który miał wprowadzić nową jakość lotnictwa myśliwskiego na miarę przełomu lat 30. i 40, nie zdążył wejść do produkcji seryjnej. Podobny los spotkał ciężkie myśliwce PZL.38 Wilk i PZL.48 Lampart.

24 sierpnia 1939 roku w ramach mobilizacji wojennej rozwiązane zostały pułki lotnicze. Eskadry przydzielono do poszczególnych armii oraz brygad. Eskadry liniowe zostały przemianowane na eskadry rozpoznawcze lub bombowe. Eskadry towarzyszące zostały przemianowane na eskadry obserwacyjne zwane również łącznikowymi. Kilka eskadr zmieniło również swój numer lub zostało rozwiązanych aby zasilić pozostałe eskadry załogami i samolotami. Według danych z 1 września 1939 roku ogólna liczba samolotów wojskowych lotnictwa polskiego wynosiła 745, z czego w oddziałach bojowych 400 maszyn. Pozostałe 345 stanowiło sprzęt rezerwy.

Źródło : wikipedia