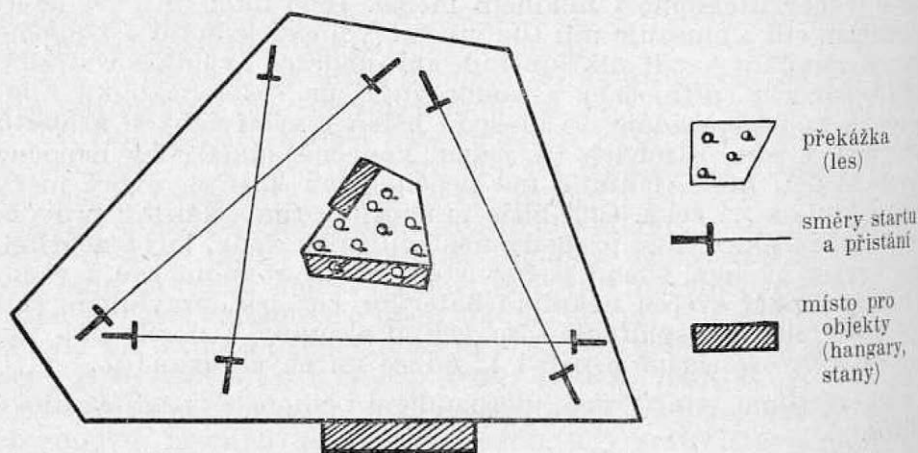


Tvar a velikost letiště.*)

Zvýšené požadavky, které klademe stále na letouny, mají v zá-
pětí i vyšší požadavky na letiště, a to především na jeho velikost.
Poněvač však terén, zvláště v některých našich krajích, neposky-
tuje příležitosti nalézt dosti velkých přistávacích ploch, je nutno
hledat způsob, jak bychom s tím, co se nám poskytuje, mohli vy-
stačiti.

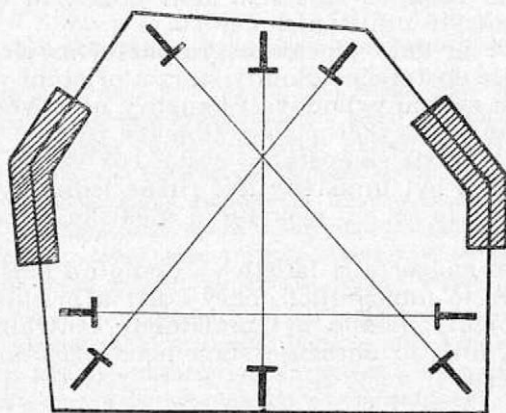


Obr. 1.

Základní pravidla pro vyhledávání letišť jsou obsažena v slu-
žebním předpise L-IV-3a. V něm v stati 3, popisující rozměry letiště,
je uvedeno, že nejdokonalejším místem pro letiště by byl čtverec
se stranou 400 m dlouhou, prostý všech překážek na svém okraji.
Dále pak je naznačeno, že by tak ideálních letišť bylo málo a proto
bude nutno spokojiti se i plochami, které v tom neb onom mají ně-
jakou nevýhodu; některé jsou obdélníkem místo čtverce, takže dá-
vají jen dva možné směry startu a přistání, jiné zase mají překážky
na okraji, částečný svah atd. Podrobněji se předpis těmito otázkami
nezabývá a výše uvedenými údaji budí více méně dojem, že se pro

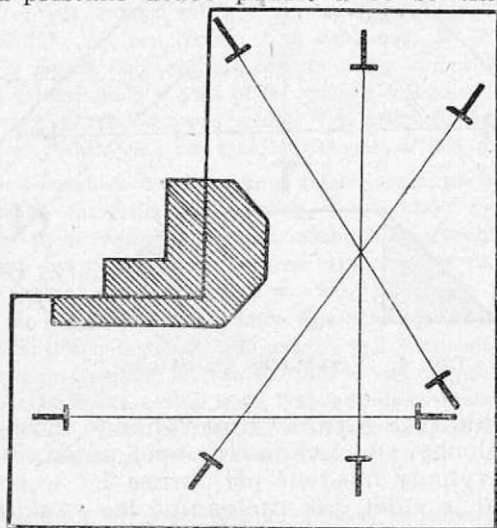
*) S použitím některých údajů z časopisu „Rivista aeronautica“, roč. 1926.

letišťe hodí nejlépe plocha čtverce nebo obdélníka. Tento názor zdánlivě potvrzuje i tvar našich dosavadních i nových letišť.



Obr. 2. (Vysvětlivky viz na obr. 1.)

Chci zde proto na několika příkladech ukázati, že i plochy, které se na první pohled pro letišťe nehodí, možno vhodným uspořádáním směru startu a přistání dobře použít a že se tím plocha, kterou



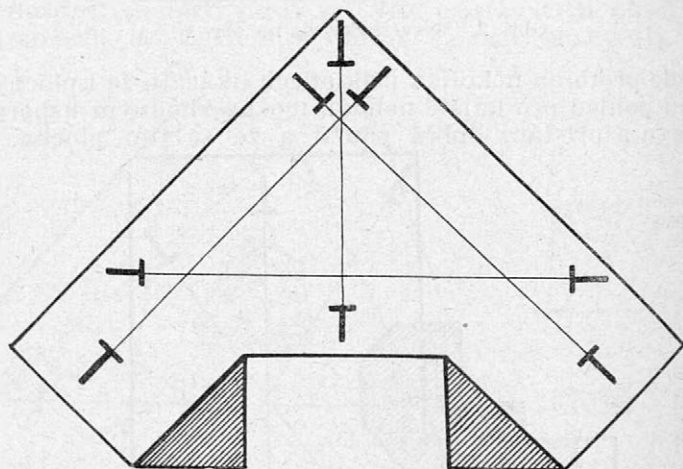
Obr. 3. (Vysvětlivky viz na obr. 1.)

je tak těžko u nás pro letišťe získat, zmenší na minimum. Při tom nám musí býti zásadou, abychom na každé ploše mohli uskutečniti start a přistání v osmi hlavních směrech vyhovujících svou délkou. Neopomineme také hledati způsob, jak bychom umístili hangary (stany) a nutné objekty, aby nebyly v cestě při startu a přistání a nezmenšovaly nám tak přistávací plochu.

Obraz 1. znázorňuje plochu tvaru nepravidelného víceúhelníka s překážkou uprostřed, kde přes to můžeme uskutečnit dobrý start a přistání v osmi různých směrech. Je-li překážka uprostřed (les), umožňuje nám skryté umístění hangarů.

Na obraze 2. je dále plocha nepravidelného víceúhelníka, jež nám zase dovoluje dostatečně dlouhý start a přistání v osmi různých směrech. Při tom možno vybudovati hangáry na obvodu letiště, aniž tím jsou ohrožena přistávací pásma. Objekty jsou od sebe odděleny, ke každému může vésti samostatná cesta, což skýtá určité výhody, když na letišti mají být umístěny dvě různé jednotky nebo letectvo vojenské a civilní. Je to též výhodné s hlediska obrany proti letadlům.

Obraz 3. nám znázorňuje letiště vyřešené na ploše zdánlivě nevýhodné, ale přes to umožňující dobrý start a přistání v náležitém počtu směrů. Objekty mohou být umístěny centrálně s největším využitím plochy, aniž to ohrožuje start nebo přistání v kterémkoli naznačeném směru.



Obr. 4. (Vysvětlivky viz na obr. 1.)

Obraz 4. nám ukazuje rovněž velmi výhodné vyřešení letiště při použití nejmenší plochy. Objekty možno opět umístit ve dvou skupinách, což skýtá výhody uvedené při obraze 2.

Z těchto řešení je vidět, jak racionálně lze využít i menší plochy pro letiště a že umístění hangarů a objektů lze vyřešit tak, aby to směr startu a přistání neohrožovalo. Je též najevo, že dovoli-li to okolnosti, volíme plochu letiště tak, aby nejvýhodnější (nejdelší) směr startu a přistání ležel ve směru větru v tomto místě převládajícího.

To platí stejně pro letiště stálá i pro letiště v poli. Bylo by proto předsudkem volit pro letiště jen plochy tvaru čtverce nebo obdélníka.