

ARCHITEKTONICKÁ STUDIE

Seznam výkresů:

- 00. Obsah, seznam výkresu
- 01. Technická zpráva

Analízy

- 02. Historie letiště Medlánky
- 03. vznik OK Medlánek
- 04. Výkres územního plánu 1:10 000
- 05. Výkres limitu využití území 1:25 000
- 06. Ochrana přírody "sysel obecný"
- 07. Situace širších vztahu 1:5 000
- 08. Stávající stav letiště 1:1 000
- 09. Referenční příklady -z ČR a ze světa
- 10. Inspirace tvarů a materiálu
- 11. Inspirace výsledné formy

Areál

- 12. Situace, hlavní výkres -popis nové dispozice 1:500
- 13. Situace, - komunikační trasy 1:500
- 14. Situace, -parkovací a klidové prostory 1:500
- 15. Situace, -kompozice areálu 1:500
- 16. Situace, -odvodnění areálu 1:500
- 17. Situace, -zónování areálu 1:500

Kavárna

- 18. Půdorys kavárny, základy 1:200
- 19. Půdorys kavárny 1.NP 1:200
- 20. Půdorys kavárny 2.NP 1:200
- 21. Půdorys kavárny, střechy 1:200
- 22. Řezy kavárny 1-1, 2-2, 3-3, 4-4 1:200
- 23. Řezy kavárny 5-5, 6-6, 7-7, 8-8, 9-9, 10-10, 11-11 1:200
- 24. Výkres konstrukce kavárny 1:200
- 25. Vizualizace konstrukce kavárny
- 26. Pohledy na kavárnu 1:200

Hangár

- 27. Půdorys hangáru 1.NP 1:200
- 28. Půdorys střechy 1:200
- 29. Konstrukce hangáru 1:200
- 30. Pohledy a řezopohled hangáru 1:200

Pódium

- 31. Půdorys depozitáře a dílny 1:200
- 32. Půdorys pódia 1:200
- 33. Řez pódia a depozitáře
- 34. Pohled na pódium a dispečerskou věž 1:100

Dispečerská věž

- 35. dispečerské věž, Půdorys, pohledy a konstrukce 1:100
- 36. Pohledy a řez dispečerskou věží 1:100

Detaily

- 37. Detail ukotvení nosníku "Kavárna" 1:10
- 38. Detail pódia D1. "přední část" 1:10
- 39. Detail pódia D2. "střední část" 1:10
- 40. Detail pódia D3. "zadní část" 1:10
- 41. Detail světlíku na kavárně a hangáru 1:10

Vizualizace

- 42. Čtyři vizualizace navrženého prostoru
- 43. Celkový pohled na navržený prostor

01. TECHNICKÁ ZPRÁVA

IDEA

Počáteční myšlenka, pro návrh sportovního letiště Medláanky, vycházela ze zachování velké části stávající dispozici jednotlivých budov. Postupnými konzultacemi a neustálým zdokonalováním nápadu, byly některé budovy zcela odstraněny, dále došlo ke scelení několika objektů a přidání nových staveb s novou funkcí. Z hranatých forem se finální forma dopracovala do oblých tvarů. K těmto formám pomohla inspirace domácími i světovými stavbami.

KONCEPCE

Koncepce byla inspirována tvarem a konstrukcí letadlového křídla. Díky tomu, je tak jedinečné spojení dynamický vzhled letiště, s leteckým provozem a utváří tak jednotný celek, který nenarušuje ráz krajiny. Dále bylo cílem zdokonalit provoz a vzhled samotného letiště. Proto bylo nutné nejprve analyzovat řešené letiště a najít problémová místa, ta následně vyřešit a případně doplnit o provozní budovy, nebo změnit jejich formu a funkci. Z tohoto důvodu, byly stanoveny hlavní trasy a vedlejší trasy, dále soukromé a veřejné zóny a v neposlední řadě parkovací a klidové prostory.

GÉNIUS LOCI

Jedinečnost letiště dokresluje původní dřevěný hangár, který byl ponechán, jako memento původního letiště. Při pohledu z letadla, tak pilot pozná původní charakteristické rysy tohoto letiště. Požadavky na nový provoz letiště, vyústily v potřebu nových provozních budov, které bylo nutné zakonponovat do stávajícího areálu. Křivky nových budov, byly harmonicky včleněny do původní koncepce letiště a duch místa tak nebyl narušen.

URBANISTICKÝ NÁVRH AREÁLU

Design nových budov oživuje výjimečné letiště v Medláankách. Funkčnost letiště si vyžádala citlivou úpravu urbanistického řešení místní lokality. Parkovací plochy byly včleněny z areálu a tím byla zvýšena jejich kapacita a zlepšení provozu. Pro návštěvníky byla navržena nová tribuna, která má charakter vyvýšeného kopečku, který tak zajišťuje jedinečný výhled na letiště a jeho provoz. Součástí tribuny je nová dispečerská věž s proskleným výtahem. Pro zajištění funkčního provozu areálu a zlepšení komfortu byly navrženy dva nové objekty. Kavárna s restaurací a hostel v první budově a centrální hangár v budově druhé. Stejně jako povrch křídla jsou povrchy budov oblé a hladké. Půdorysy těchto budov byly také inspirovány symbolem "Jing a Jang", harmonická forma objektů tak uzavírá areál letiště.

FUNKCE BUDOV

- *Kavárna s vyhlídkou, restaurací a hostelem*

Tato budova má mnoho funkcí jak v prvním podlaží tak v druhém podlaží. Jak již bylo zmíněno budova má prostory pro posezení v kavárně, tato kavárna má zaoblený tvar a jde tudíž krásně využít jako vyhlídka na protější hlavní hangár. Pokud by člověk neměl chuť posedět s vyhlídkou má možnost usednout v restauraci která je velmi prostorná a vzdušná s možností stolních her jako kulečník a biliard. V zadní části této budovy jsou ubytovací prostory pro návštěvníky. Patnáct pokojů s jedním až čtyřmi lůžky, včetně dvou apartmá a pokojem pro imobilní s potřebným komfortem. Tyto prostory mají samozřejmě svůj vlastní vchod s recepcí. Druhé nadzemní podlaží slouží pro aktivity klubu Medlánek. V tomto podlaží jsou prostory pro modelářský kroužek, poslechová a promítací místnost a prostor pro galerii s možností nastavení velikosti místnosti díky posuvným dveřím které se nacházejí u každého z lepených nosníku. Tento prostor nabízí až šest možností uzavíratelných místností s vlastním vchodem podle potřeby. Do těchto prostorů proniká světlo díky střešním světlíkům. Tyto světlíky jsou bez možnosti otevření. Přívod čerstvého vzduchu zajišťuje vestavěná vzduchotechnika. V interiéru je terasa která slouží jako horizontální komunikace. Z této terasy jde vidět spodní část restaurace a kavárny. Celý prostor je tak spojen a díky tomu provzdušněn.

-*Hangár*

Tato centrální budova shromažďovat všechny letadla, ultralajty a případně helikoptéry. Střešní konstrukce zakrývá volný i obestavěný prostor. Venkovní krytý prostor bude sloužit pro zaparkování složených letadel ve svých přenosných transportérech. Tento prostor také může sloužit jako krytí před povětrnostními vlivy počasí. Vnitřní obestavěný prostor bude obsahovat prostory pro volně parkovaná letadla a také pro zavěšená letadla. Zavěšená letadla jsou uschovávána po delší dobu. Nový hangár má také vlastní zázemí jako kancelář, posluchárna s wc. Hangár má vlastní uzavíratelný prostor. Tento uzavíratelný prostor obsahuje všechny potřebné věci pro chod a údržbu hangáru a uskladněních letadel. V tomto hangáru je možnost vystoupit po schodech na pochuznou lávku. Hangár je prosvětlen střešními světlíky, tyto světlíky nebudou otevíratelné.

-*Pódium*

Tento nový objekt sloužit trojmu účelu. Střešní konstrukce je uzpůsobená tak že bude pochuzná, bude sloužit jako pódium pro diváky. Pódium bude ze tří částí, horizontální část dřevěná, šikmá část "dřevěné schody" a trávník. Další dva účely budou sloužit jako letištní depozitář a dílna pro poškozená letadla. Depozitář bude otevřen pouze v sezóně létání letadel včetně akcí klubu aeroklubu Medláanky. Depozitář nebude vytápěn bude zpřístupněn pouze v sezóně létání letadel. Dílna může být v provozu celoročně. Jižní stěna bude zděná, ve zdi budou vrata pro možnost vjetí malého letadla do dílny: rozpětí do 10m, ostatní letadla budou před vjezdem rozebrána. Součástí vstupu ze severní strany bude i možnost wc pro veřejnost. Toto zázemí bude v provozu pouze v době létání. Po ukončení létání bude i wc uzavřeno. Další možnost wc bude v kavárně a restauraci.

-*Dispečerská věž*

Tento objekt bude v provozu pouze v sezóně létání letadel není tudíž nutné zajišťovat celoroční vytápění. Bude stačit pouze lokální příležitostné vytápění. Vzhledem k tomu že při nízkých teplotách není dovoleno létat. Objekt má vertikální komunikaci "schodiště i výtah".

-*Stávající dřevěný hangár*

Tento hangár se měnit nebude, nebude se do něj zasahovat. Bude sloužit pro účely zasloužilých letců a nejstarší členy klubu. Hangár bude mít stávající funkci a bude možné v nich i nadále udržet stávající provoz. Proto tento hangár bude mít i vlastní zpevněnou plochu.

KONSTRUKCE BUDOV

- *Kavárna s vyhlídkou, restaurací a hostelem*

Základová konstrukce bude provedena ze základových pásů a tradiční základové desky, součástí této konstrukce budou i obvodové základové třecí piloty ke kterým bude následně připevněná prefabrikovaná patka. Tato patka bude s pilotou zmonolitněná. Konstrukce nad základovou deskou bude z ocelových sloupů I-Profil HEB 180. Tyto sloupky budou přikotveny pomocí šroubu k základové desce. Při přikotvení sloupů se bude provádět průběžné ztužení obvodové konstrukce. Ztužení prvního přízemního podlaží bude provedeno horizontálními dřevěnými lepenými trámy o rozměrech 150x300mm a délky dle naměřených rozměrů, tento rozměr se bude pohybovat mezi 9m až 20m, které budou položeny (přikotveny) středovému jádru. Toto jádro bude ze monolitické železobetonu. Stěny budou tvořit chodba a zároveň únikovou cestu z objektu. Tato chodba se bude směrem ven rozšiřovat. Po zajištění přízemí se na stavbu dovezou lepené dřevěné nosníky, tyto nosníky se uloží do kovového pouzdra které se ukotví do hotové základové patky, manipulaci s nosníky zajistí autojeřáb s dostatečnou nosností. Po ukotvení nosníku k základové patce se uloží nosník do předem určených kovových U-Profilu. Každý profil bude již ukotven na ocelovém sloupu. Po uložení dřevěného lepeného nosníku se přikotví stýlníky. Nosník bude také podepřen dřevěnou vzpěrou. Viz výkres vizualizace konstrukce. Po uložení všech lepených nosníku bude provedeno příčné a podélné ztužení(zavětrování).

Konstrukce střechy a stěn

Na lepených nosnících budou přikotveny dřevěné vazníky o rozměrech 80x100mm po 500mm, délka dle naměřených rozměrů převážně však v rozmezí od 3m po 5,3m. Na tuto konstrukci budou ukotveny OSB Desky tak aby kopírovaly oblouk lepeného nosníku a tak byl zachován požadované zaoblení střešní konstrukce. Pote se provede hydroizolace. Střešní krytinu bude tvořit falcový plech "titanzinek". Plášť této konstrukce bude proveden na nosnou konstrukci s ocelovými nosníky. Z interiéru bude provedena sádkokartonová konstrukce. Sádkokarton bude proveden na plechové profily k tomu určené. Součástí této konstrukce bude i parozábrana. Z exteriéru bude proveden dřevěný rošt. Povrchová úprava bude ze dřevěných palubek s povrchovou úpravou proti vodě a barvou světlešedou.

-*Hangár*

Základová konstrukce bude provedena ze základových pásů a tradiční základové desky, součástí této konstrukce budou i obvodové základové třecí piloty ke kterým bude následně připevněná prefabrikovaná patka. Tato patka bude s pilotou zmonolitněná. Obvodová konstrukce hangáru bude vyzděná v tl:400mm. Atypický tvar hangáru zajišťuje ztužení samotný tvar hangáru. Po vyzdění obvodové stěny hangáru budou provedeny monolitické žb stěpy v interiéru o tl: 200mm a sloup o roz: 500x500mm. Tyto stěny a sloup poslouží k realizaci železobetonového stropu. tento strop bude sloužit k umístění letadel která se již nepoužívají nebo pouze k dlouhodobému uschování. Tyto letadla se na tuto plochu dostanou pomocí jednoduché elektrické jeřábové kočky a následným posuvem po kolejnici na potřebné místo. Na železobetonovou desku bude napojen i železobetonový věnec. Tento věnec bude proveden nad zdi o výšce 300mm, v místě kde nebude vyzděn bude věnec spojen s žb nosníkem který bude o výšce 1500mm. Tato výška je nutná z důvodu pozdějšího uložení dřevěných lepených nosníku. Nosník bude tvořit překlad nad hangárovými vraty. Tyto vrata budou segmentová a budou se posouvat na stranu ve vrchní i spodní kolejnici pomocí elektromotoru. Na lepené nosníky se přikotví vazníky o rozměrech 80x 150mm po 1m, délka se bude pohybovat od 3m až po 5m. Na tuto konstrukci budou ukotveny OSB Desky tak aby kopírovaly oblouk lepeného nosníku a tak byl zachován požadované zaoblení střešní konstrukce. Pote se provede hydroizolace. Střešní krytinu bude tvořit falcový plech "titanzinek". Barevnost této krytiny bude šachovnicový vzor bíločervená. Součástí hangáru bude možnost i zavěšení letadel pod nosníky a zvětšení tak úložného prostoru. Nový hangár má také vlastní zázemí jako kancelář, posluchárna s wc. Hangár má vlastní uzavíratelný prostor. Tento uzavíratelný prostor obsahuje všechny potřebné věci pro chod a údržbu hangáru a uskladněních letadel. Tento prostor bude na polovině pod žb deskou. V tomto hangáru je možnost vystoupit po schodech na pochuznou lávku. Hangár je prosvětlen střešními světlíky, tyto světlíky nebudou otevíratelné.

-*Pódium s dispečerskou věží*

Základová konstrukce bude provedena ze základových pásů a tradiční základové desky. Na základové desce budou provedeny dvě železobetonové stěny o tl:250mm. Součástí východní stěny bude i základ a stěna pro dispečerskou věž. Severní stěna bude z 50% prosklená a zděná. Jižní stěna bude zděná, ve zdu budou vrata pro možnost vjetí maleho letadla do dílny: rozpětí do 10m, ostatní letadla budou před vjezdem rozebrána. Pod pódium budou dva velké prostory depozitář na severní straně a dílna na jižní straně. Depozitář nebude vytápěn bude zpřístupněn pouze v sezóně létání letadel. Součástí vstupu ze severní strany bude i možnost wc pro veřejnost. Toto zázemí bude v provozu pouze v době létání. Po ukončení létání bude i wc uzavřeno. Další možnost wc bude v kavárně a restauraci. Dílna z jižní strany

AKTIVITY

Letiště medláanky má také své nadšence a klub modelářů, Tito modeláři se scházejí na tomto letišti kdesi mohou své modely vyzkoušet. Klub také nabízí výskiv pilotu pro pilotování větrohu.

ODVODNĚNÍ

Součástí mého návrhu je i odvodnění povrchové vody. Tato povrchová voda by byla napojena na jeden centrální svod(dale jen jednotná desťovna kanalizace), který by ustil do vsaku a přebytečná voda bybyla svedena do místní vodoteče. Celý areál by byl tudíž bezproblému odvodně.



02. HISTORIE

Rok 1933 se stal pro mediánecké plachtaře rokem hledání nového terénu – díky sporům s místními sedláky měli na Medlánský plachtářský zakázán přístup. Vybrán a následně i schválen byl terén nazvaný podle obce Čebín asi 15 km od Brna.

Za spolupráce M.A.K. Brno, Masarykovy letecké ligy (MLL) Čebín a Vysokoškolského sportu Brno (VSB) byl na kopci Čebín postaven dřevěný hangár a později i ubytovací chatka a přístavek hangáru jako dílna.

Po 15.3.1939 byl v Československé republice zakázán veškerý letecký provoz. ARČS, MLL a PO VSB byly rozpuštěny a jejich majetek byl zabaven.

Zemskou plachtařskou školu v Medlánské přebírala NSFK - Nationalsozialistischen Fliegerkorps Gruppe 17 (Niederdonau) Segelflug Uebungsstelle Brunn (pozn.: NSFK - Národní socialistický letecký sbor byl založen v roce 1933 v Německu jako organizace NSDAP pro letecký sport namísto zakázaného Německého svazu leteckého sportu, byl součástí struktury Luftwaffe). Členové NSFK začali dojíždět za letáním na Medlánsko. Používali zařízení MLL na výstavě, kde prozatím skladovali letouny SG 38 a BG 11b. Vykácením průseku na vrchol upravili pro své letání mediánecký kopec a na mezi pod kopcem provedli úpravy pro startoviště kluzáků. Zahájili provoz o sobotních odpoledních a nedělích. Pro starty používali pouze gumové lano. Letový provoz se odehrával zcela ve vojenském dluhu.

Na podzim roku 1939 rozebrali budovy na Čebínském letišti a na jaře roku 1940 je převezli a postavili na Medlánské v prostoru pod dnešní rolovačkou a potokem. V té době začali Němci jednat s kominskými sedláky a vlastníky půdy o výkupu ev. pronájmech pozemků na vybudování letištní plochy. Od 15.2.1941 musela být pro potřeby frekventantů NSFK vyklizena tělocvična, přednášková síň, veřejná knihovna, sborovna a skladiště místní obecné školy (pro potřeby školy zbyly pouze tři třídy - z důvodu nedostatku prostor musely být spojeny I. a II. třída, vyučovalo se i na terase školní budovy). V březnu téhož roku byly pro potřeby předvojenské výchovy (žáci zde byli ubytováni a stravovali se zde) zabrány další dvě třídy a kabinet, v květnu i ředitelna. Z nařízení ministerstva školství měla být dokonce zabrána celá škola - toto však zastavil vedoucí plachtařské školy A. Kahlbacher.

V roce 1942 se začalo uvažovat o vybudování zázemí plachtařské školy, pro niž byly vhodné podmínky právě na Medlánské. V listopadu roku 1942 vypracoval architekt Dipl. Ing. Anton Christl z Vídně první plány pro uvažovanou výstavbu, která byla zahájena počátkem roku 1943. Vedením školy byl v té době pověřen rakouský předválečný plachtař, Gruppff. NSFK Anton Kahlbacher.

Vlastní výcvik frekventantů NSFK byl zahájen na velkém letišti pod hlavním svahem v dubnu 1943. Při této příležitosti byl uspořádán letecký den s patřičnou vlajkoslávou. Počátkem srpna 1943 byla vyklizena mediánecká škola - frekventanti NSFK se přestěhovali do nových ubikací na letišti. Život zdejší školy se zdánlivě vrátil do starých kolejí (pozn.: ne náhodou - koncem dubna 1944 byla celá školní budova zabrána pro potřeby Wehrmachtu, který zde zřídil dílny pro letecké potřeby, děti se definitivně začaly vyučovat v náhradních prostorách - restauraci u Němců; díky neuvěřitelné devastaci budovy školy - koncem války sloužila nejen pro potřeby leteckých dílen, ale také např. k ustájení koní, používaných pro potřeby vojska - se do ní děti mohly po potřebných úpravách vrátit až 24.5.1945).

Od dubna 1943 probíhal na letišti intenzivní výcvik - v šestidenních kurzech bylo cvičeno asi 150 - 180 mladých Němců pro potřeby letectva. Výcvik probíhal pomocí navigáků a vlečných letadel. Na letišti bylo v té době kolem 10 motorových a 60 - 80 bezmotorových letadel. O provoz výcvikového střediska se staralo asi 100 zaměstnanců, 16 vleků a 12 instruktorů. V roce 1944 Němci dokončili výstavbu areálu letiště včetně bazénu, které sloužilo jako požární nádrž. Ve druhé polovině roku 1944 bylo Brno několikrát bombardováno - na letišti byl proto vystaven protiletecký kryt.

Výcvik frekventantů skončil posledním kurzem, který se uskutečnil 30.3.1945. Po tomto kurzu byl materiál leteckého střediska odvezen do Řečovic, naložen na vagóny a odvezen do Rakouska.

Letiště bylo na základě rozkazu rozoráno brázdami ve čtvercích 25 x 25 m a objekty byly povolány pyrotechniky podminovány. Těsně před příchodem fronty z letiště odletěl velitel školy Anton Kahlbacher, aniž by předtím splnil rozkaz o zničení budov a zbývajících zařízení letiště.

Frontové události areál letiště příliš nepoškodily - zaznamenáno bylo pouze několik zásahů dělostřeleckou palbou v horním hangáru a garáži a zásah do rohu rozestavěného spodního hangáru.

27.4.1945 obsadili letiště rumunské oddíly, které den předtím osvobodily spolu se sovětskými oddíly Brno.

V období na počátku šedesátých let minulého století vystavla potřeba vybudovat pro aeroklub zázemí v podobě nové provozní budovy, která by zlepšila podmínky pro leteckou činnost a její ubytovací kapacitu by bylo možno využívat při pořádání plachtařských soutěží a soustředění.

Po dlouhých letech překonávání administrativních potíží se podařilo radě Aeroklubu Brno-Medlánský pod vedením Vladimíra Podroužka a Gustava Vrbického zajistit finance, schválení projektové dokumentace a zahájit výstavbu nové patrové zděné budovy. Ta měla nahradit dosluhující dřevěné budovy, jež v roce 1942 postavili Němci a které v té době sloužily jako plachtařská škola.

19. dubna roku 1985 byl položen základní kámen, který je dnes zabudován do obvodového zdiva přímo vedle hlavního vstupu do budovy. Pak už pro všechny tehdejší členy aeroklubu začal nepřetržitý, téměř tříletý kolotoč. Ke svým každodenním povinnostem (práce nebo škola, rodina, děti) a časové náročnému koníčku (plachtění), bylo potřeba přidat každý týden jedno celé odpoledne strávené na stavbě.

Práce byly prováděny v akci „Z“ a stavební dozor zajišťoval tehdejší národní výbor. Vše ostatní bylo zajištěno amatérsky z vlastních řad. Rolí „stavbyvedoucího“ převzal bývalý strojař Pavel Lanštiak (tehdy již v důchodu). Na celé tři roky se v podstatě přestěhoval na letiště a domů chodil snad jen spát. V jeho nelehké roli mu pomáhali tři studenti Stavební fakulty VUT a jeden zkušený vedoucí, pracující však v úplně jiném oboru než stavebním. Nicméně těchto pět lidí se střídalo každý den v týdnu, aby organizovalo práci pro zbývajících 135 lidí a aby se pak všichni na konci týdne v sobotu a v neděli sešli a dohodli, kdo půjde létat a kdo bude pokračovat ve výstavbě.

V druhé polovině dubna roku 1985 byla budova vytyčena a byly zahájeny výkopové práce. Probíhaly částečně s pomocí strojů, ale z velké části ručně. Zdění obvodového zdiva prvního nadzemního podlaží bylo zahájeno v polovině června a současně se přistoupilo k významné změně oproti původní projektové dokumentaci: budování sklepních prostor mezi již vybetonované základy. Již začátkem srpna byly položeny stropní konstrukce. Práce pokračovaly. Od listopadu 1985 do poloviny března 1986 byla stavba zazimována a stavební práce byly omezeny na minimum.

V březnu roku 1986 se opět naplno pokračovalo. Hrubá stavba byla prakticky dokončena a další stavební práce pokračovaly převážně uvnitř budovy. Tak tomu bylo i v roce 1987, kdy probíhaly převážně dokončovací práce.

Poslední zápis ve stavebním deníku byl proveden 1. listopadu 1987, kolaudace proběhla 5. listopadu 1987.

Z HISTORIE MEDLANSKÉHO PLACHTĚNÍ

1914 – 1924

- Richard Harabus, student techniky, v roce 1914 dokončil svůj první kluzák.
- Rudolf Dohnálek a Edmond Jelínek, ve dvacátých letech byli pokračovateli, v roce 1924 dokončili školní kluzák DI-Exp. kluzák Chanute a následně první dřevěný hangár.

1924 – 1939

- I. Národní soutěž plachtových letadel u Brna ve dnech 18.10. – 2.11. 1924.
- Vítězem se stal špkt. Maršálek s kluzákem H.L.D.Z-1, který ulétl 780 m a čas jeho nejdelšího letu byl 1 min a 51 sec.
- Mimo soutěž vytvořil ppk. Skála na kluzáku Dewoitine-5 nový národní rekord v délce letu – 1650 m i době letu – 2 hod. 21 min 51 sec.
- roku 1925 se konala na Medlánské II. Národní soutěž plachtových letadel u Brna ve dnech 4. - 9. 4.
- opět mimo soutěž čs. rekord v dosažené výšce nad startem – 202 m a ppor. Šapošnikov zlepšil čs. rekord na vzdálenost – 1716 m.

Komplikace s plachtěním:

- díky sněhové bouři došlo ke zničení resp. těžkému poškození všech kluzáků.
- další ranou pro mediánecké plachtaře byl policejní zákaz letání na Medlánské vyvolaný protesty místních zemědělců.
- Medlánečtí se tedy museli stěhovat, k obci Čebín (asi 15 km západně od Brna). Posledním letovým dnem byl pak 12.3. 1939.

1939 – 1945

- okamžitě zakázán jakýkoliv letecký výcvik, technika je zabavena a piloti jsou pronásledováni.
- čebínskou školu zabírají členové NSFK a v roce 1940 ji stěhují zpátky na Medlánsko.
- výcvik pro Luftwaffe. Výcvik probíhal již od jara 1943 až do dubna 1945.

1945 – 1949

- začíná výcvik již 21.6. 1945 a od 1.9. 1945 opět začíná pracovat zemská plachtařská škola,
- v roce 1946 přichází do aeroklubu první 2 větrone čs. výroby Z-24 Krajánek.
- v roce 1947 dochází k zásadní změně filosofie výcviku a přechází se na výcvik na dvousedadlových větronech.
- hromadné propouštění členů mediáneckého plachtění.
- v roce 1949 se konali 1. Celostátní plachtařské závody, jejichž vítězem se stal Fr. Svinka

1949 – 1990

- reorganizací od 1.1. 1953 mediánecký aeroklub stává součástí Svazarmu.
- Cvičné kluzáky LF-109 Pionýr byly vystřídány začátkem 60. let vynikajícími L-13 Blaniky.
- po skončení "životnosti" byly nesmyslně zničeny po zkončení životnosti.

I když plachtění je kolektivní sport a na úspěchu jednotlivce má vždy aspoň nepatrný podíl práce mnoha jiných, neda mi to, abych ty neúspěšnější nejmenoval. Jsou to, již zmíněný František Svinka, Vladimír Vik, Libor Skála, Milan Pardon, Vladislav Zejda, Adolf Kašparovský, Jaroslav Hollan, Jindřich Martinek, Jindřich Prokeš, Gustav Vrbický, František Filipek a Jiří Kupec.

1990 –

- V roce 1990, ukončena činnost Svazarmu.
- samostatné občanské sdružení (pod Aeroklubem České republiky). Klubu zůstává v aeroklubu 10 letuschopných větrůňů, 2 motorizované kluzáky a 1 motorový letoun na 80 aktivních plachtařů.



03. HISTORIE, JAK VZNIKLO “OK - MEDLÁNKY”

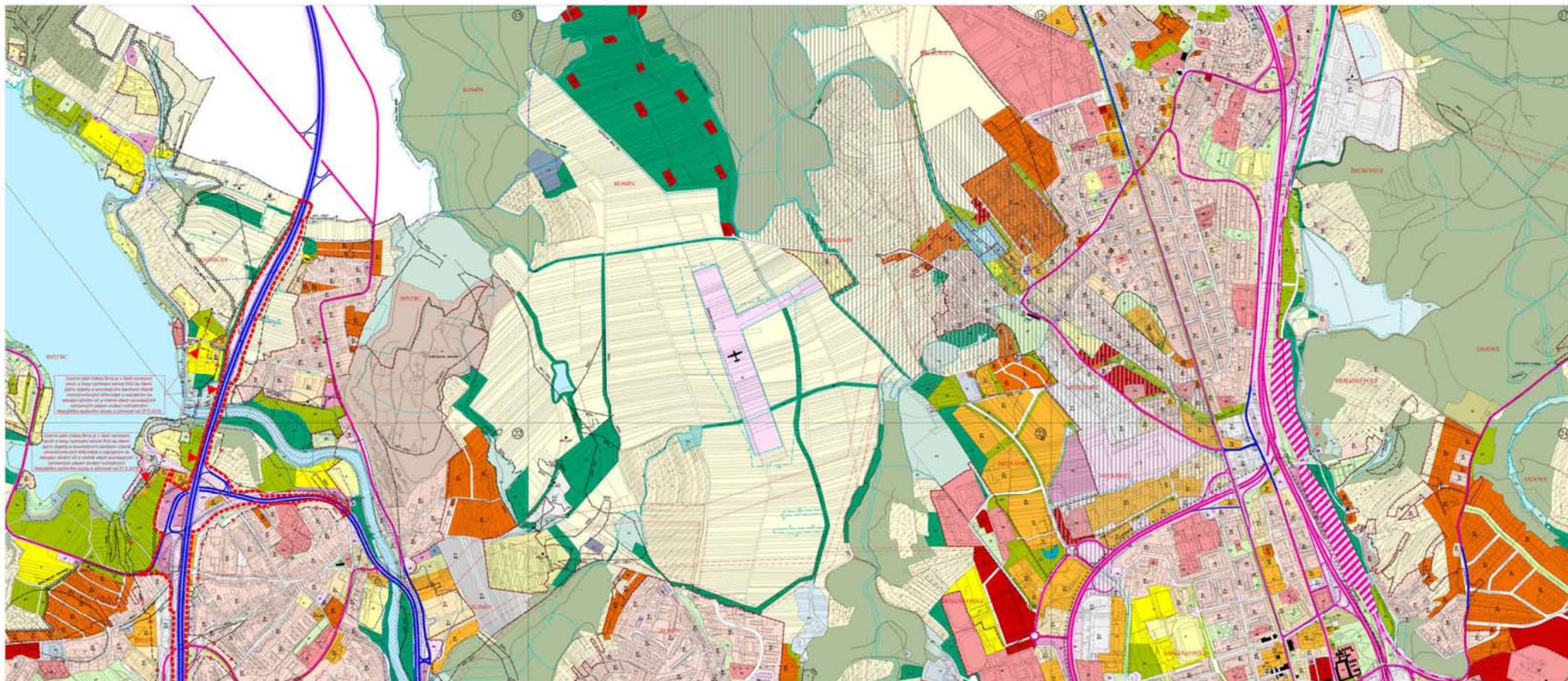
Jak se vůbec „OK“ dostalo na křídla českých letadel? Příběh je to poměrně veselý. Když se tyto značky přidělovaly jednotlivým státům (obvykle se totiž podobají zkratce daného státu – Německo má například D), Československo požadovalo imatrikulační značku „CS“. Tu si ale údajně vybrali Španělé (ač ji dnes používá Portugalsko) na počest svého krále Carlose. Československo si muselo najít náhradu. Tehdejší delegace měla ve svém čele Otakara Koudelku, právě jeho iniciály se zřejmě staly československou a následně českou imatrikulační značkou „OK“. Ta je už delší dobu ve světě oblíbeným symbolem pro souhlas, výraz „v pořádku“ nebo „skvěle“. Sice s ní nemá označení našich letadel nic společného, ale nyní jsou rozhodně nezaměnitelná.

Označení OK českých letadel vzniklo trochu kuriózním způsobem a dnes nám ho kdekoliv závidí. Na sjezd, na kterém se mělo dohodnout, jaké že označení bude mít každá země, přijela česko-slovenská delegace pozdě, a tak se stalo, že žádané CS pro Československo již nebylo volné. Vybrali si ho totiž Španělé na počest svého krále Carlose. Před naší delegací tedy ležel nelehký úkol, vymyslet označení úplně jiné... Vedoucím delegace byl tenkrát Otakar Koudelka (zřejmě dobře oddíl), a někdo navrhl jeho iniciály použít jako označení. A tak na počest tohoto pána máme dnes značku, kterou od nás již mnohokrát chtěli odkoupit. Tenkrát ještě neměla tato dvě písmena takový skvělý význam jako dnes. Jistě to bylo naše štěstí. Představte si, kdyby vedoucím delegace byl jeho zástupce Karel Ondráček.

- Samotná etymologie používané fráze OK je však opravdová záhada a existuje hned několik vysvětlení jeho vzniku. Uvedu jen ta nejzajímavější.
- Francouzští námořníci, když po dlouhé a nebezpečné plavbě stanuli na pevné zemi, říkali prý ulehčeně: „au quoi“ (ó ké / konečně) na břehu!
- Jiný výklad odvozoval původ o. k. ze jména haitského přístavu Aux Cayes (ó kéj), kde se prodával nejlepší tabák, nejlepší káva a nejlepší rum. Zkratka o.k. prý znamenala jednak označení původu zboží a jednak i kvality.
- Jazykoví znalci také tvrdili, že značka o.k. zněla původně o.r. (order recordet). Úředníci ji psali na konci spisu na znamení, že spis byl řádně zaregistrován a schválen. Když pak roku 1829 nastoupil na prezidentský úřad Andrew Jackson, přišel nepřemýšlel, co značka znamená a navíc četl omylem „k“ místo „r“. A tak to pak zůstalo.
- Jiný americký prezident za 1. světové války Woodrow Wilson, znalec indiánské kultury, vysvětloval o.k. jako zkratku indiánského slova okeh „budiž, staň se.“ Akta pak uzavíral zkratkou o.k. na znamení, že je schvaluje. Jiní znalci amerického jazyka se klóní k názoru, že o.k. je zkratkou all correct (lat. correctus / správný), všechno správné, vše v pořádku.
- Ať už to bylo tak či tak, tak tento americký výraz o.k. se velmi rychle rozšířil prostřednictvím mluvené řeči, literatury nebo filmu do celého světa.
- Vždy, když se vrátili vojáci z hlídky, průzkumu... ve válece Severu proti Jihu, na základnu, tak psali do hlášení OK – žádný zabitý. Tím se to vžilo jako výraz, že je něco v pořádku... (Zaslal Vlastimil Štukavec)
- Ovšem i následující je velice zajímavé a připomíná to příběh s označením našich letadel. Stalo se to údajně v Detroitu, v automobilové továrně Henryho Forda, krátce po zavedení pásové výroby. Na konci pásu, z něhož sjížděly hotové kusy karosérie, byl zaměstnan kontrolor německého původu jménem Oskar Kraus. Jeho úkolem bylo kontrolovat, zda jsou vyrobené díly v pořádku, a ty, které prošly, měl výrazně označit nějakou značkou, že jsou v pořádku. To, co prošlo jeho rukama a bylo shledáno vyhovujícím, tak označil na důkaz kontroly svými iniciálami O.K. – Oskar Kraus – a odtud původ onoho sousloví – vše v pořádku, čili OK.

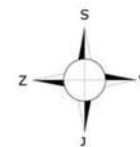


04. ÚZEMNÍ PLÁN MĚSTA BRNA



LEGENDA

	PLOCHY BYDLENÍ		OSTATNÍ ZVLÁŠTNÍ PLOCHY		OSTATNÍ LETIŠTĚ INTEGROVANÁ V JINÝCH FUNKCÍCH		VODNÍ PLOCHY
	SMÍŠENÉ PLOCHY		PLOCHY PRO VEŘEJNOU VYBAVENOST		TĚLESA DOPRAVNÍCH STAVEB (násypy, zářezy) REZERVY PLOCH PRO DOPRAVU a části území, ve kterých bude nutno upravit dopravní řešení		VODOHOSPODÁŘSKÉ PLOCHY
	PLOCHY PRACOVNÍCH AKTIVIT		PLOCHY PRO DOPRAVU		PLOCHY PRO TECHNICKOU VYBAVENOST		ZEMĚDĚLSKÝ PŮDNÍ FOND
	PLOCHY PRO ZEMĚDĚLSKOU (LESNICKOU) VÝROBU		PLOCHY PRO ŽELEZNIČNÍ DOPRAVU včetně zařízení kontejnerové a kombinované dopravy a poštovního přepravního uzlu		PLOCHY KRAJINNÉ ZELENĚ		
	ZVLÁŠTNÍ PLOCHY PRO REKREACI		VEŘEJNÉ MEZINÁRODNÍ LETIŠTĚ		PLOCHY MĚSTSKÉ ZELENĚ		



04



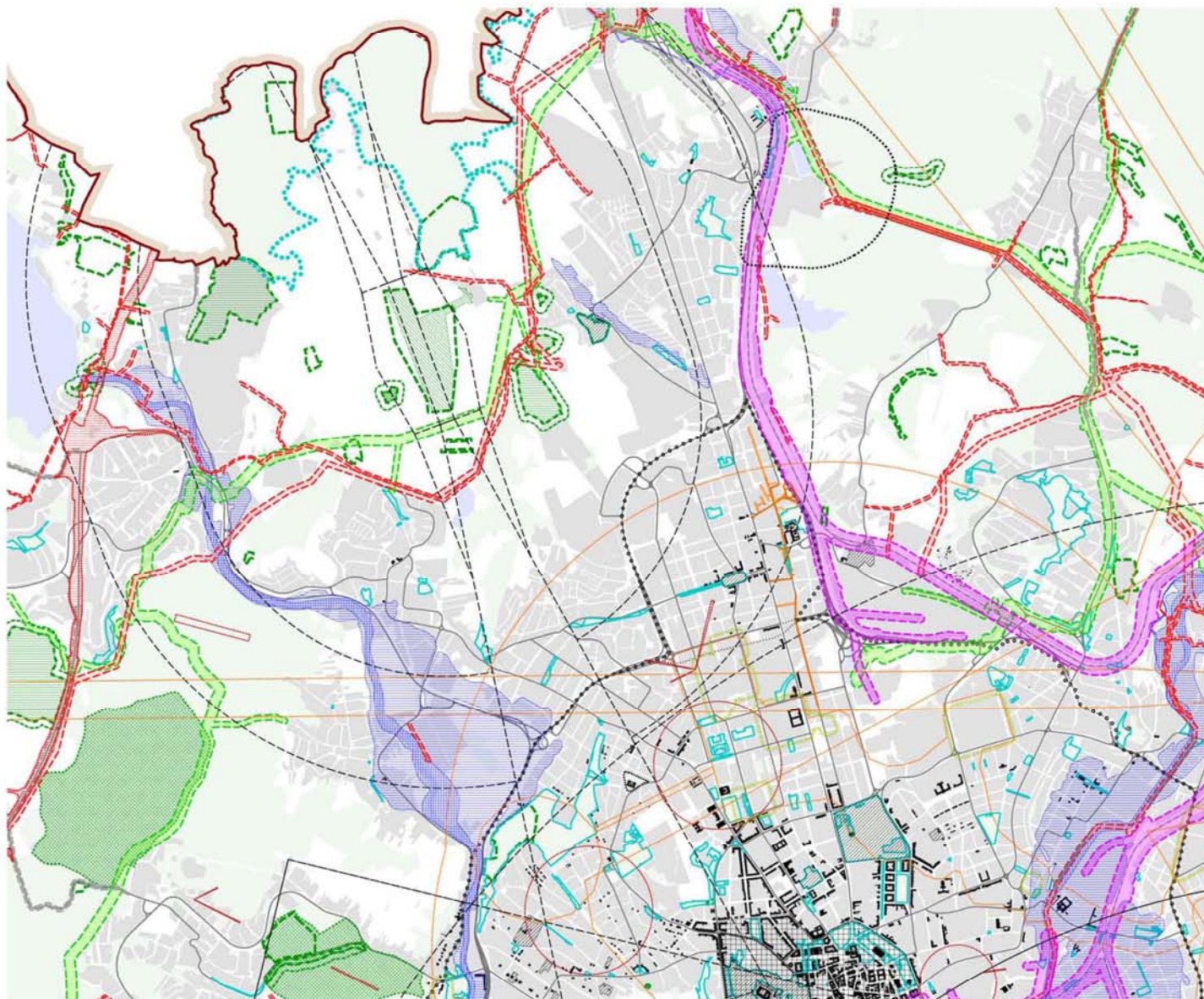
DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2015 • VEDOUcí PRÁCE: PROF. ING. ARCH. JILJÍ ŠINDLAR, CSC. • AUTOR: BC. ONDŘEJ DRIJÁK

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ • FAKULTA STAVEBNÍ • ÚSTAV ARCHITEKTURY

ÚZEMNÍ PLÁN 1:10 000

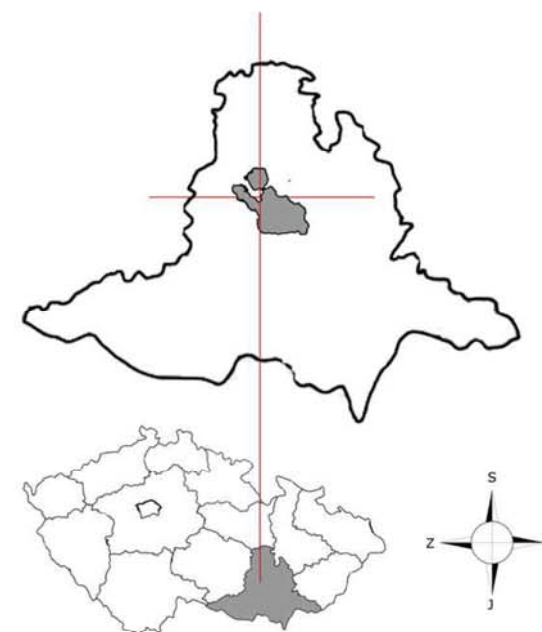
SPORTOVNÍ LETIŠTĚ BRNO - MEDLÁNKY

05. VÝKRES LIMITŮ VYUŽITÍ ÚZEMÍ



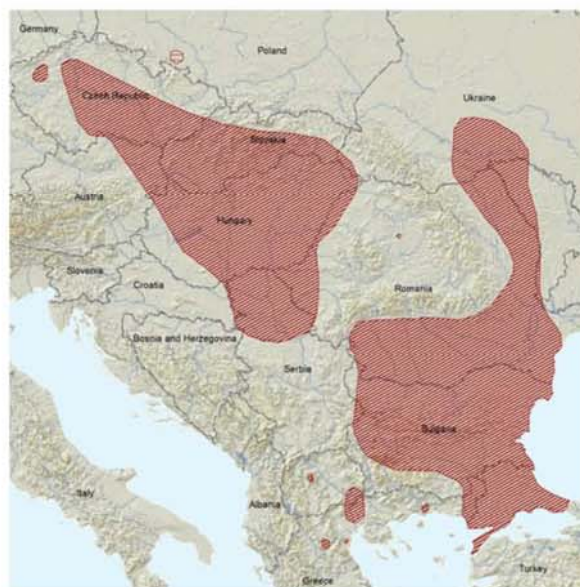
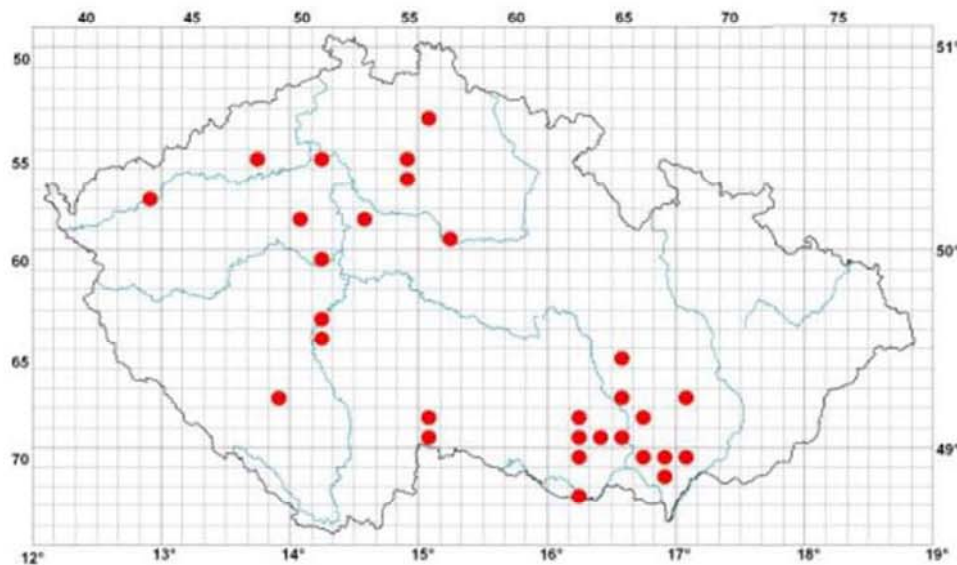
OCHRANA ÚZEMÍ Z HLEDISKA HODNOT PŘÍRODY, KRAJINY A ZELENĚ		Chráněná krajinná oblast
		Maloplošná zvlášť chráněná území
		Ochranné pásmo maloplošně zvlášť chráněného území
		Registovaný významný krajinný prvek
		NATURA 2000 - Evropsky významné lokality
OCHRANA HLAVNÍCH TRAS INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ		Lokality výskytu chráněných rostlin a živočichů národního významu
		Přírodní parky
OCHRANA HLAVNÍCH TRAS INŽENÝRSKÝCH SÍTÍ		Bezpečnostní pásma plynovodů VTL
		Ochranná pásma elektrických vedení VVN a VN
		Ochranná pásma silnic a dálnic
		Ochranná pásma železnic
		Ochranná pásma letišť
STAVAJÍCÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ		Ochranná pásma elektronické komunikační sítě
STAVAJÍCÍ USPOŘÁDÁNÍ DOPRAVY		Stavební plochy
		Plochy zeleně
HRANICE		Vodní plochy a toky
		Základní komunikační systém města
		Železnice
		Hranice administrativně správního území statutárního města Brna

Celé správní území města Brna je zájmovým územím Ministerstva obrany ČR pro zajištění obrany a bezpečnosti státu a je součástí území vymezeného ochranného pásma letišťových zabezpečovacích zařízení (radiokračních a radionavigačních prostředků ČR).



05

06. OCHRANA PŘÍRODY “SYSEL OBEČNÝ”



OCHRANA PŘÍRODY

Pro zdáný provoz letiště zajišťujeme pravidelné a trvale sečení travního porostu na celé ploše letiště. Právě díky udržování plochy letiště a nejbližšího okolí trvale bez vysokého porostu poskytuje nezbytné podmínky pro existenci kriticky ohroženého druhu – syseľ obecný. V roce 2008 byl výskyt syseľ obecný zjištěn pouze na 35 lokalitách České republiky. Zásadním faktorem ovlivňujícím možnosti přežití syseľ na dané lokalitě je trvale nízký travní porost. Ve vysoké trávě ztrácí syseľ přehled o svém okolí a stává se snadnou kořistí potenciálních predátorů. U málo početných a izolovaných kolonií pak za této situace hrozí v krátké době jejich zánik. Vědomí si této spojitosti, snažíme se sklonit naše zájmy (provoz letiště a samotné létání) s ochranou životního prostředí. Výsledkem našeho snažení je nárůst početnosti syseľ kolonie na letišti Brno – Medlánky, kdy za poslední 4 roky se početnost této kolonie téměř ztrojnásobila, v roce 2008 byla její početnost odhadována na 130 jedinců. Tato kolonie je z hlediska své početnosti velice významná, neboť náleží mezi deset největších populací syseľ obecný na území České republiky. Lokalita našeho letiště je registrována Magistrátem města Brna jako Významný krajinný prvek pod názvem Syseľ rezervace.

Pro zachování této Syseľ rezervace a další nárůst početnosti syseľ kolonie realizujeme v roce 2015 projekt „Záchrana ohroženého syseľ obecný na území letiště Medlánky“. Tento projekt je financován z prostředků EHP fondů 2009-2014 a Ministerstva životního prostředí.

Tento dokument byl vytvořen za finanční podpory EHP fondů 2009-2014 a Ministerstva životního prostředí. Za obsah tohoto dokumentu je výhradně odpovědný Aeroklub Brno – Medlánky a nelze jej v žádném případě považovat za názor donora nebo Ministerstva životního prostředí.

Popis syseľ

Hlodavec s kratším tělem na nízkých nohách. Dorůstá délky 180-240 mm a váhy 240-340 g. Má přiléhavé osrstění (vypadá štíhlejší) a nedlouhý, přiléhavý osrstěný ocas. Zbarvení je na hřbetě žlutohnědé, rezavohnědé nebo pískově šedožluté s nejasnými světlými skvrnkami, spodina těla bývá jednobarevně žlutá, jenom brada, krk a také úzké proužky kolem velkých černých očí jsou bílé. Ušní boltce jsou malé, jen částečně vystupující ze srsti.

Ekologie: Syseľ obecný je původně stepní živočich, dává přednost lokalitám s nízkou trávou, kde má dobrý výhled o okolí. V 50. letech 20. století obýval kulturní step téměř všude v nížších až středních polohách ČR (do 500-700 m n. m.), se řadí k našim nejvzácnějším savcům. Počet známých současných lokalit nepřevyšuje tři desítky a stále ubývá.

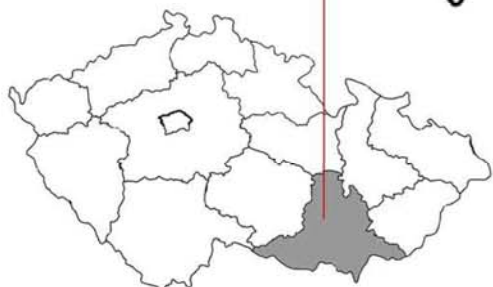
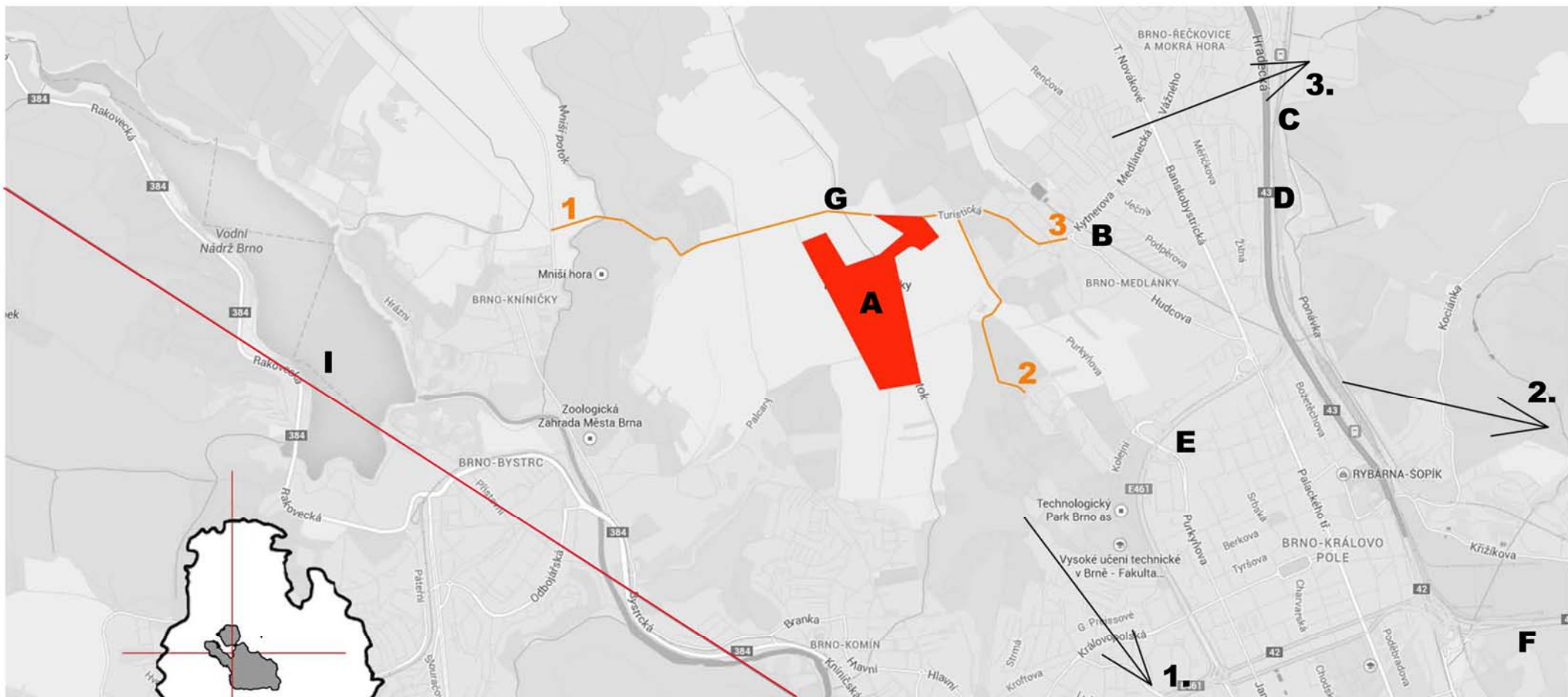
Rozšíření: Především v jihovýchodní Evropě a Malé Asii, ale místa jeho výskytu zasahují až do Polska a České republiky, kam se rozšířil s nástupem zemědělství. Počet známých současných lokalit u nás nepřevyšuje tři desítky a stále ubývá. Jsou ostrůvkovitě rozmístěny v západních, severních, středních i jižních Čechách a na střední i jižní Moravě.



DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2015 • VEDOUCÍ PRÁCE PROF. ING. ARCH. JILJÍ ŠINDLAR, CSc. • AUTOR Bc. ONDŘEJ DRIJÁK

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ • FAKULTA STAVEBNÍ • ÚSTAV ARCHITEKTURY

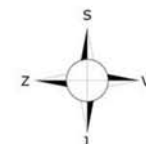
07. SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ



- 1. Trasa první z Bystroe
 - 2. Trasa druhá ze studentských Kolejí
 - 3. Trasa třetí z Medlánků
- NEJBLIŽŠÍ MEZINÁRODNÍ LETIŠTĚ**
- 1. Směr Letiště Tuřany 14km, vzdušnou čarou
 - 2. Směr Letiště Kunovice 64Km, vzdušnou čarou
 - 3. Směr Letiště Mošnov 124Km, vzdušnou čarou
- HRANICE ZA KTEROU S ENESMĚLO LÉTAT**
Hranice mezi grad vevěží a letištěm Tuřany

- A Letiště Medlánky - Brno**
- B** Nejbližší MHD, Zastávka Medlánky
- C** Vlaková zastávka Rečkovice - Brno
- D** Rychlostní komunikace směr Kufim a SVITAVY
- E** Místní rychlostní komunikace přes Brno
-sjezd a nájezd u Technologického parku, s napojením na D1
směr Praha a na Vídeň, R52
- F** Místní rychlostní komunikace přes Brno s napojením na D1, směr
Olomouc a směr D2 Bratislava
- G** Kinologické centrum
- H** Nouzová přistávací plocha

0 500 1500



07



DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2015 • VEDOUCÍ PRÁCE PROF. ING. ARCH. JILJÍ ŠINDLAR, CSc. • AUTOR BC. ONDŘEJ DRIJÁK

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ • FAKULTA STAVEBNÍ • ÚSTAV ARCHITEKTURY

SITUACE ŠIRŠÍCH VZTAHŮ 1 : 5 000

SPORTOVNÍ LETIŠTĚ BRNO - MEDLÁNKY

08. STÁVAJÍCÍ STAV LETIŠTĚ



08



DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2015 • VEDOUČÍ PRÁCE PROF. ING. ARCH. JILJÍ ŠINDLAR, CSC. • AUTOR BC. ONDŘEJ DRIJÁK

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ • FAKULTA STAVEBNÍ • ÚSTAV ARCHITEKTURY

SITUACE, STÁVAJÍCÍ LETIŠTĚ 1 : 1 000

SPORTOVNÍ LETIŠTĚ BRNO - MEDLANKY

09. REFERENČNÍ PŘÍKLADY ZE SVĚTA

LETIŠTĚ ROKYCANY



LETIŠTĚ HOLEŠOV



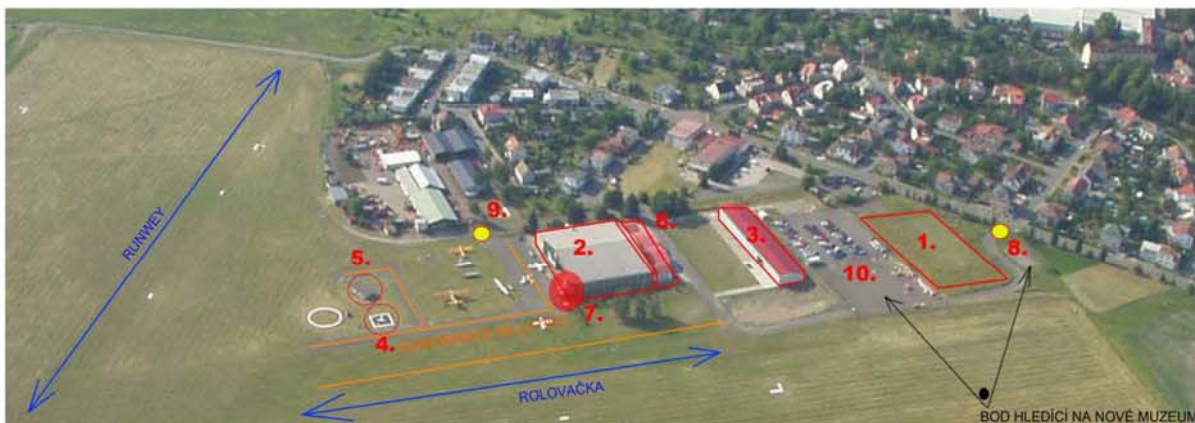
LETIŠTĚ LEOS JANAČKA



LETIŠTĚ TACHOV



REFERENČNÍ PŘÍKLADY MLADÁ BOLESLAV



LEGENDA:

1. Půdorys nového Muzea v Mladé Boleslavi
2. Hlavní hangár
3. Vedlejší hangár
4. Vztýčná bod letiště
5. Tankování
6. Přidružené objekty k hlavnímu hangáru
7. Dispečerská věž
8. Vstup na letiště u muzea
9. Vstup na letiště u stavebnin
10. Parkoviště



IDEA

Počáteční myšlenka, pro návrh sportovního letiště Medlánky, vycházela ze zachování velké části stávající dispozice jednotlivých budov. Postupnými konzultacemi a neustálým zdokonalováním nápadu, byly některé budovy zcela odstraněny, dále došlo ke scelení několika objektů a přidání nových staveb s novou funkcí. Z hranatých forem se finální forma dopracovala do obličejových tvarů. K těmto formám pomohla inspirace domácími i světovými stavbami.

REFERENČNÍ PŘÍKLADY ZE SVĚTA

Futuristický projekt nového letiště - Mexiko



Praha letná, Martina Šmidková, Výstavní hala s modelem prahy



NÁVRH TROJCÍPÉHO LETIŠTĚ OD N. FOSTER + PARTNERS



10. INSPIRACE TVARY A MATERIÁLY

Inspirace materiálu “Sportovní haly”



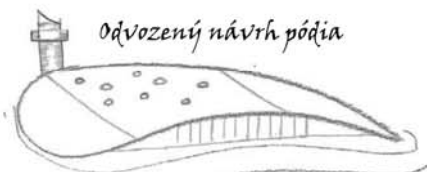
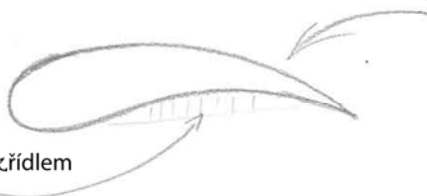
11. INSPIRATIVNÍ FORMA

Inspirace z pohledu i řezu

Hladký povrch

Prostor pod křídlem

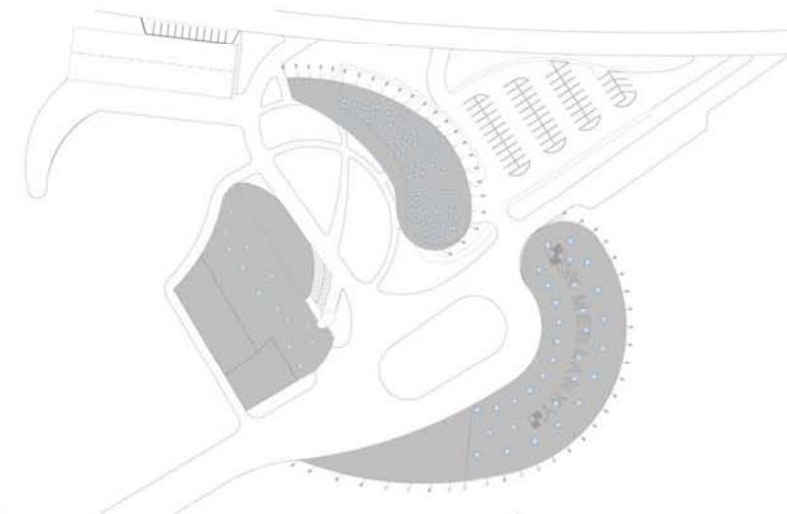
Jing Jang



Odvozený návrh pódia

Panoramatický pohľad na letište

Vnitřní žebra jako nosná konstrukce



Stávající hangár

Dispečerská věž

Kavárna

Hangár

Pódium

Závěrečná inspirace vznikla z křídla letadla. Toto křídlo posloužilo jako podklad pro rozpracování půdorysu kavárny a nového hangáru..

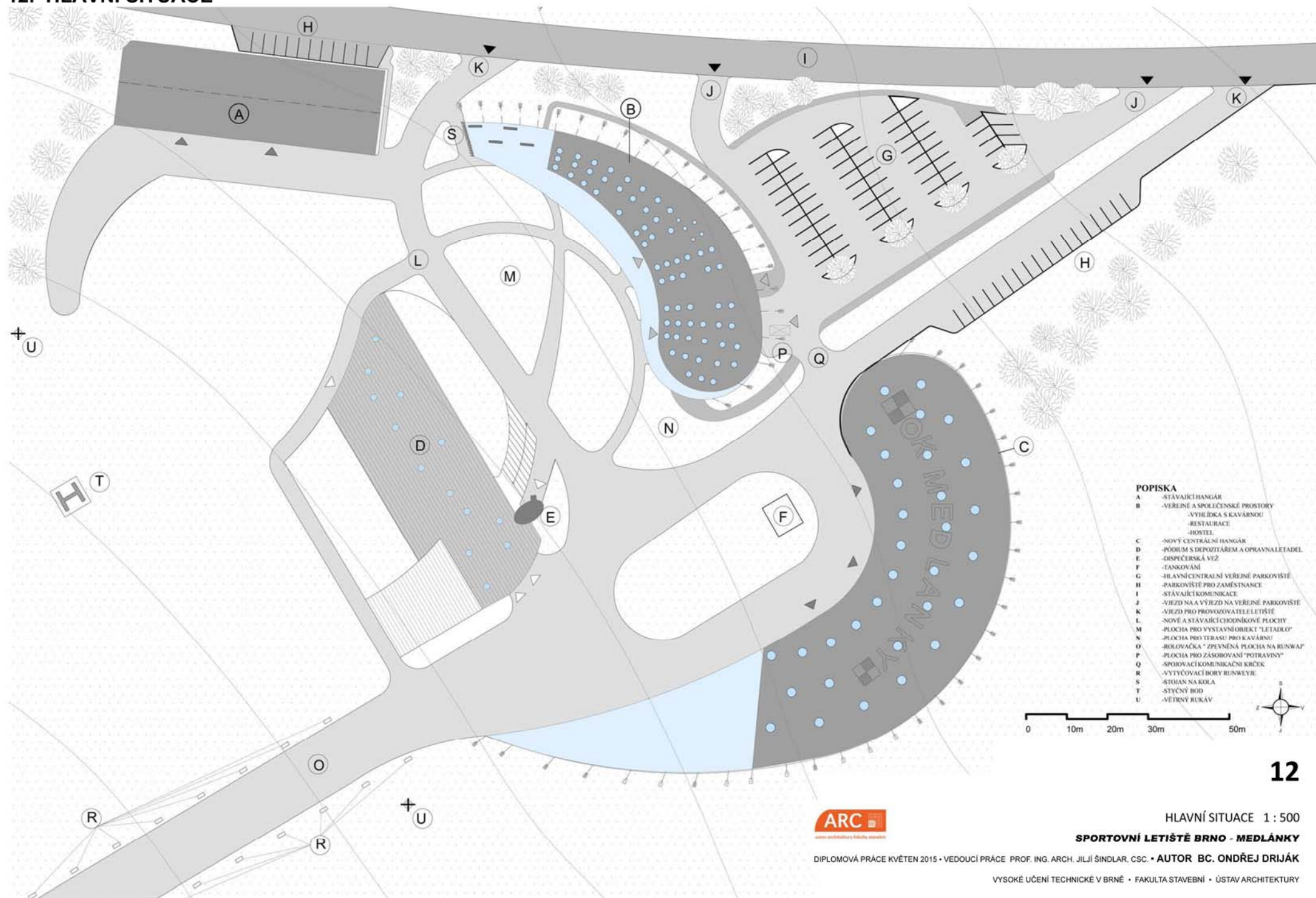
Zá zmínku stojí, že svou práci jsem chtěl mít perfektně vyváženou a k tomu se hodí symbol "Jing Jang" dokonalá harmonie.

Ale zpět k mé inspiraci, tak jako křídlo je hladké a oblé, tak stejně jsem chtěl uchopit i novou kavárnu s dalšími funkcemi a nový hangár. Forma těchto budov skutečně připomíná křídla. Jako nosná konstrukce posloužila žebra, která slouží jako nosná konstrukce letadel a mého návrhu.

Jediná vystouplá budova je dispečerská věž, ostatní budovy jsou nízké a navrženy do plochy.

Pódium je uchopeno a navrženo tak že má charakter vyvýšeného kopečku, který je nejlepším místem pro pozorování letících letadel a celkového provozu na letišti

12. HLAVNÍ SITUACE

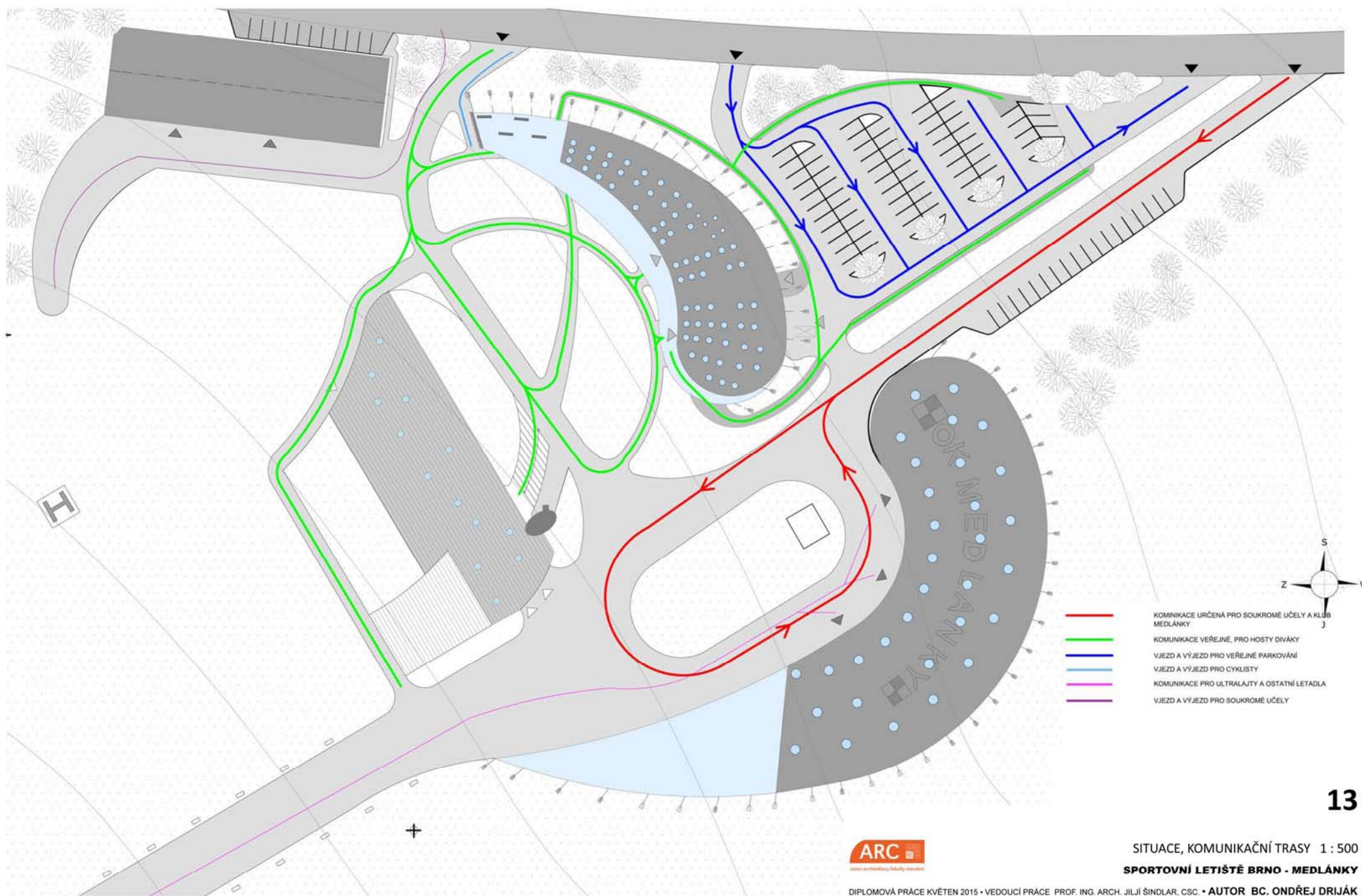


12

HLAVNÍ SITUACE 1 : 500

SPORTOVNÍ LETIŠTĚ BRNO - MEDLÁNKY

13. SITUACE "KOMUNIKAČNÍ TRASY"



13

SITUACE, KOMUNIKAČNÍ TRASY 1 : 500

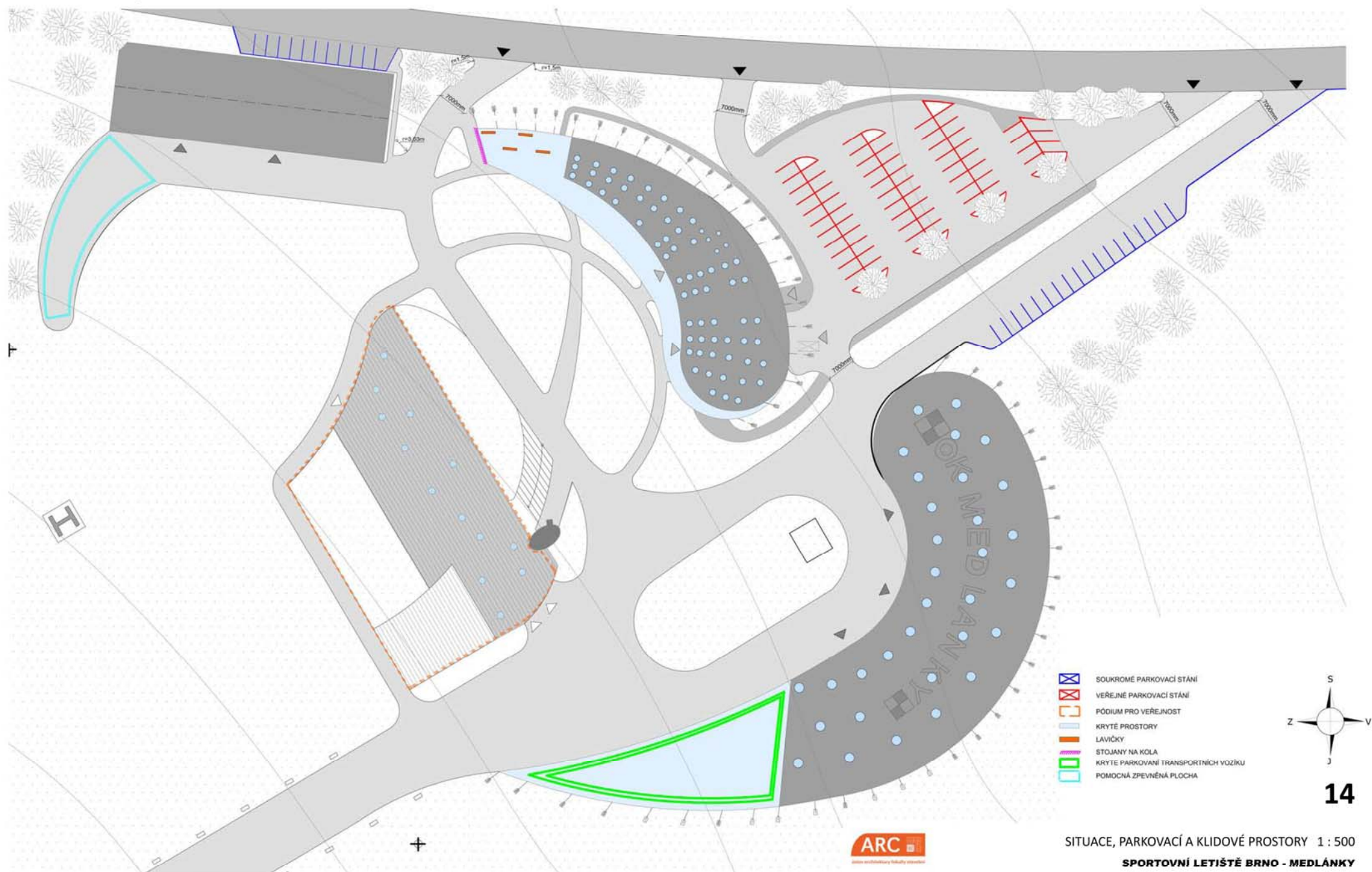
SPORTOVNÍ LETIŠTĚ BRNO - MEDLÁNKY



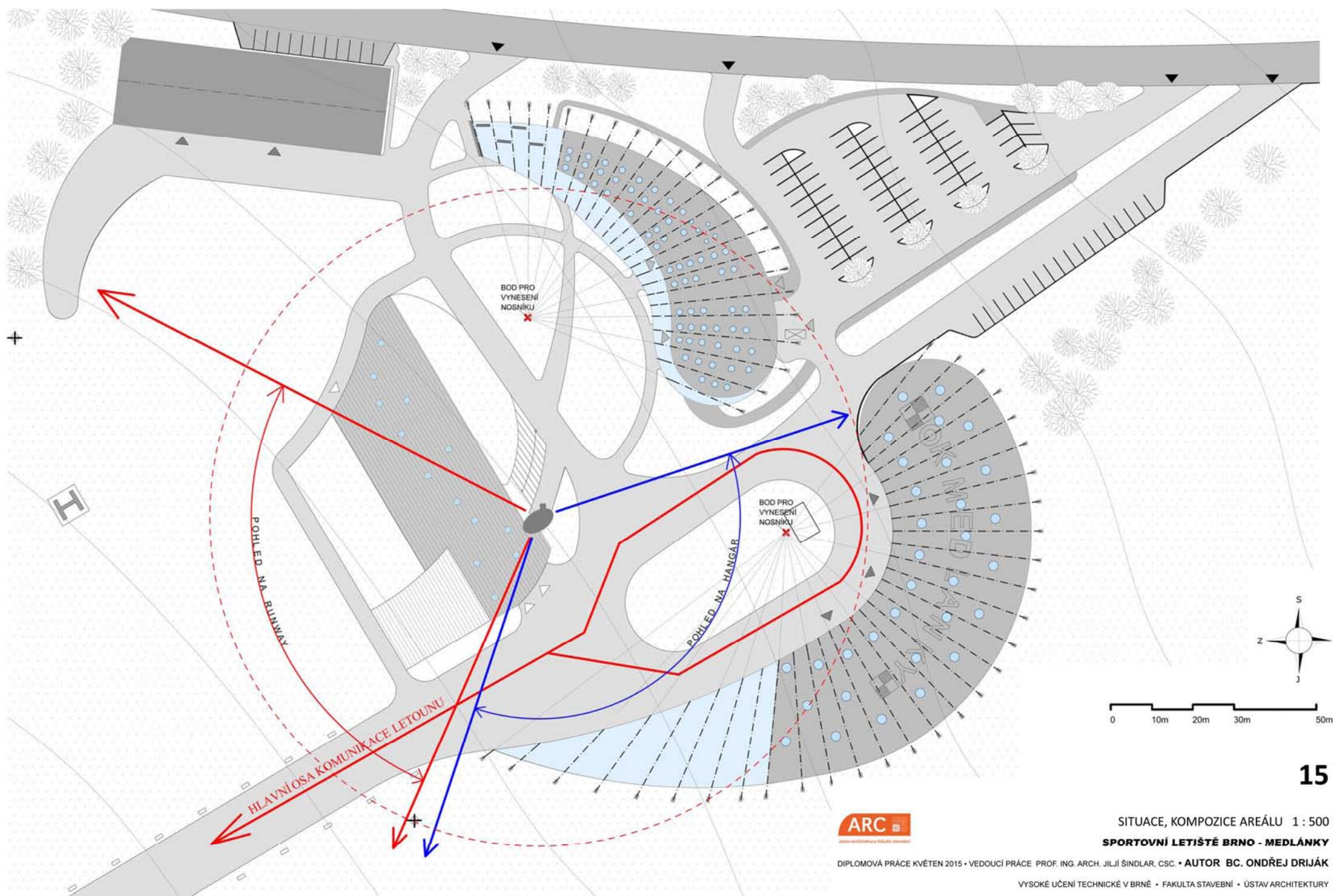
DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2015 • VEDOUCÍ PRÁCE PROF. ING. ARCH. JILJÍ ŠINDLAR, CSc. • AUTOR BC. ONDŘEJ DRIJÁK

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ • FAKULTA STAVEBNÍ • ÚSTAV ARCHITEKTURY

14. SITUACE, PARKOVACÍ A KLIDOVÉ PROSTORY



15. SITUACE "KOMPOZICE AREÁLU"



15

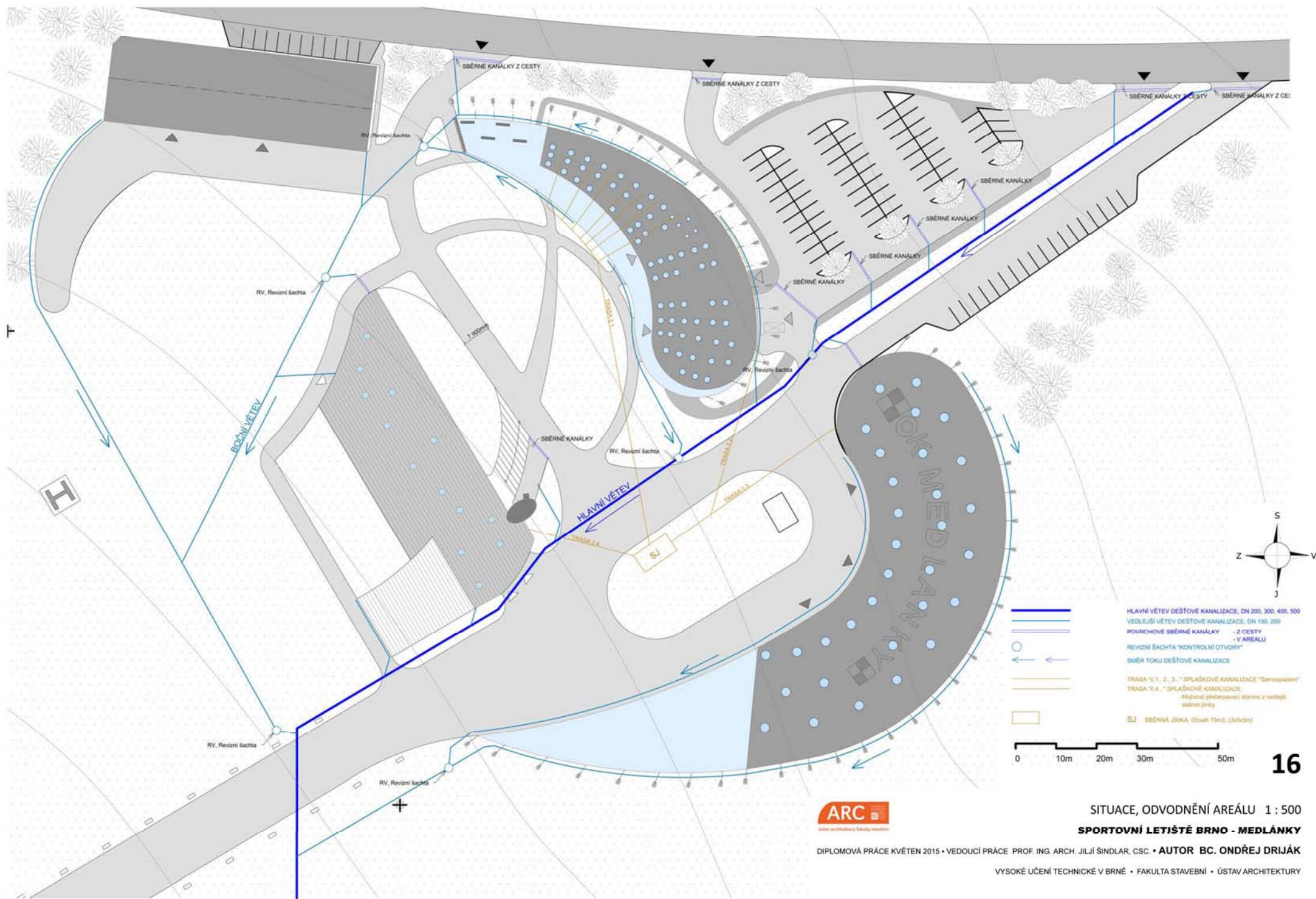
SITUACE, KOMPOZICE AREÁLU 1 : 500

SPORTOVNÍ LETIŠTĚ BRNO - MEDLÁNKY

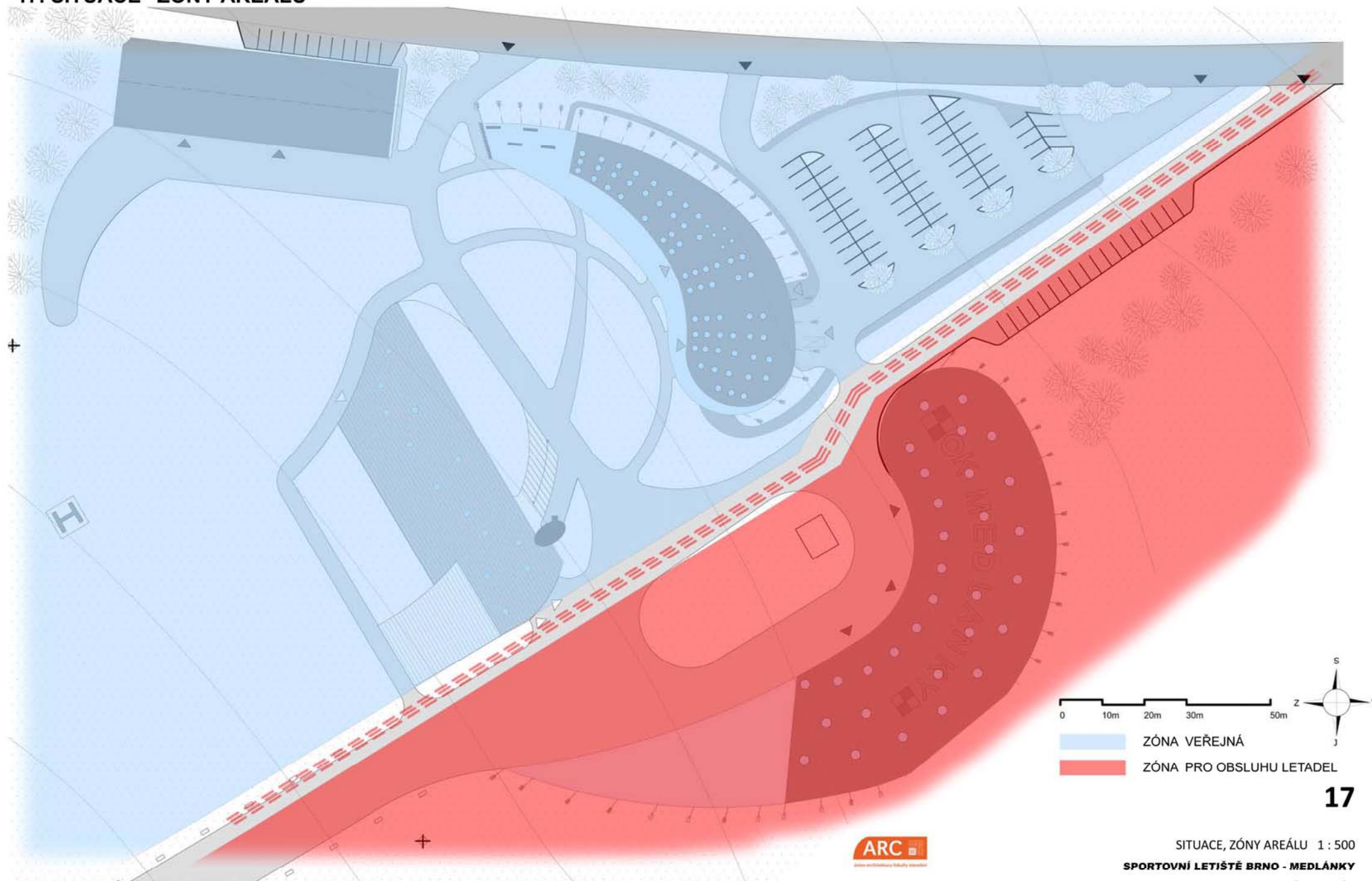
DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2015 • VEDOUČÍ PRÁCE PROF. ING. ARCH. JILJÍ ŠINDLAR, CSC • AUTOR BC. ONDŘEJ DRIJÁK

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ • FAKULTA STAVEBNÍ • ÚSTAV ARCHITEKTURY

16. SITUACE "ODVODNĚNÍ AREÁLU"



17. SITUACE "ZÓNY AREÁLU"



17



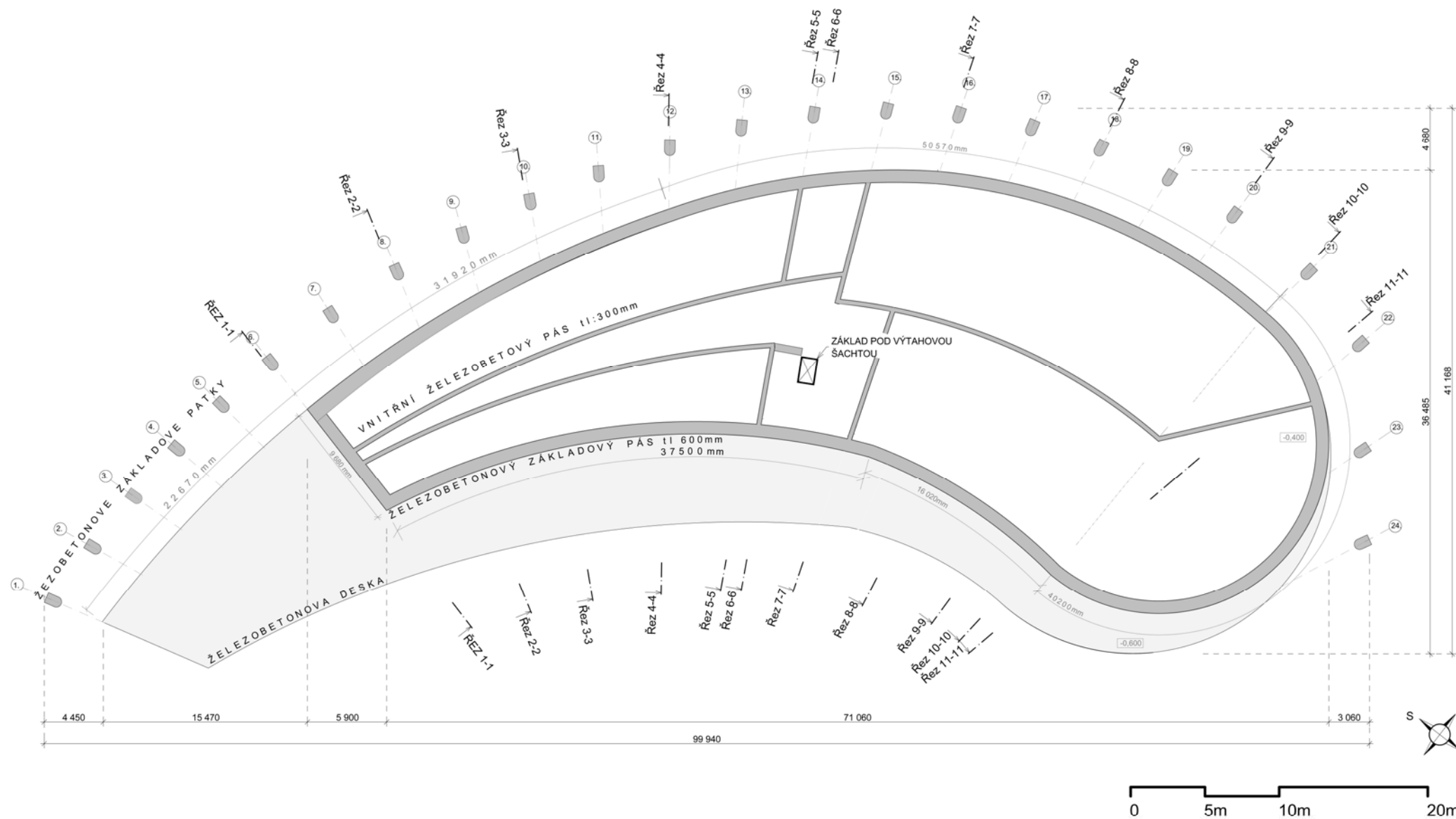
DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2015 • VEDOUCÍ PRÁCE PROF. ING. ARCH. JILJÍ ŠINDLAR, CSc. • AUTOR BC. ONDŘEJ DRIJÁK

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ • FAKULTA STAVEBNÍ • ÚSTAV ARCHITEKTURY

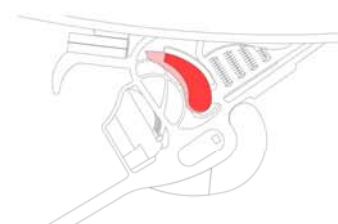
SITUACE, ZÓNY AREÁLU 1 : 500

SPORTOVNÍ LETIŠTĚ BRNO - MEDLÁNKY

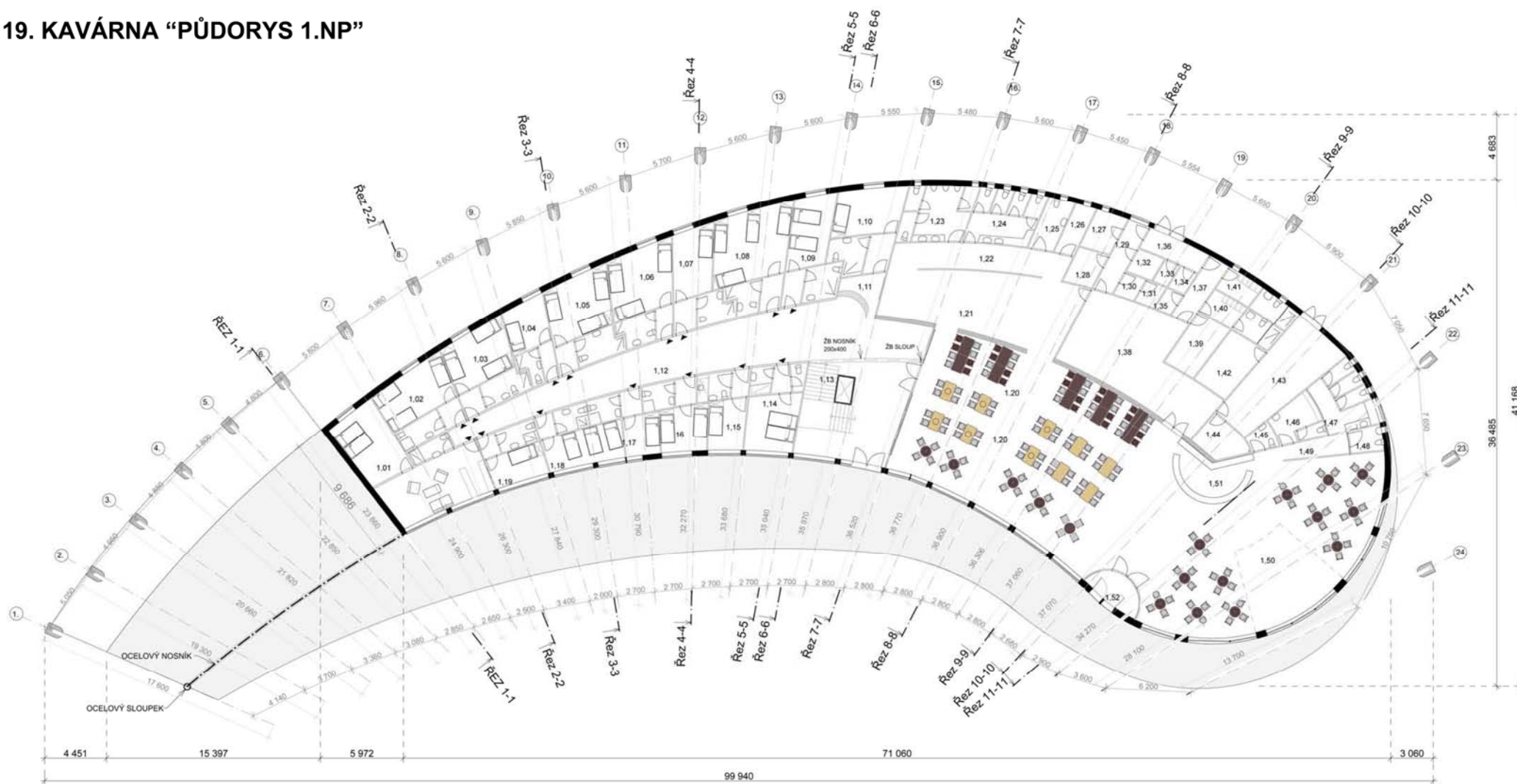
18. KAVÁRNA “PŮDORYS ZÁKLADŮ”



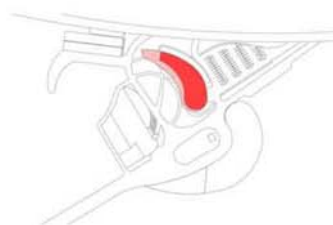
18



19. KAVÁRNA "PŮDORYS 1.NP"



1,01	APARTMÁ 2. lůžka	51,88	1,21	PROSTOR S BILIARDEM	41,71	1,42	SKLAD NÁDOBÍ A TEXTILU	12,50
1,02	POKOJ 3. lůžka	26,14	1,22	CHODBIČKA	23,78	1,43	HLAVNÍ SKLAD	33,69
1,03	POKOJ 3. lůžka	26,00	1,23	WC, MUŽI	19,37	1,44	SKLAD PIVNÍCH SUDŮ	8,27
1,04	POKOJ 1. lůžko	16,13	1,24	WC, ŽENY S DĚTMI	18,32	1,45	WC, PERSONÁL	3,08
1,05	POKOJ 3. lůžka	28,93	1,25	WC, IMOBILNÍ	7,00	1,46	WC, MUŽI	7,62
1,06	POKOJ 3. lůžka	28,88	1,26	SKLAD	5,37	1,47	WC, ŽENY S DĚTMI	16,84
1,07	POKOJ 1. lůžko	23,07	1,27	SKLAD BRAMBOR	6,44	1,48	WC, IMOBILNÍ	4,02
1,08	POKOJ 4. lůžka	34,79	1,28	SKLAD ZELENINY	5,58	1,49	CHODBIČKA	6,22
1,09	POKOJ 2. lůžka	24,22	1,29	POTRAVINOVÁ CHODBA	8,07	1,50	KAVÁRNA S VYHLÍDKOU	154,62
1,10	POKOJ RECEPČNÍHO	27,77	1,30	SKLAD CHLAZENÉHO, M...	2,65	1,51	BAR V KAVÁRNĚ	7,54
1,11	RECEPCE	6,56	1,31	SKLAD CHLAZENÉHO, M...	2,44	1,52	BAR V RESTAURACI	4,45
1,12	CHODBA	78,61	1,32	SUCHÝ SKLAD	3,44	1,53	VSTUPNÍ PROSTOR	7,85
1,13	VSTUPNÍ HALA	31,73	1,33	SKLAD ODPADU	1,91	1,01	VSTUP	33,32
1,14	APARTMÁ	22,54	1,34	CHLAZENÝ ODPAD	2,14	1,02	WC, MUŽI	28,61
1,15	POKOJ IMOBILNÍ	16,32	1,35	SKLAD NÁPOJŮ	2,04	1,03	WC, ŽENY	20,82
1,16	POKOJ 2. lůžka	17,76	1,36	VSTUPNÍ CHODBA	7,24	1,04	WC, IMOBILNÍ	6,65
1,17	POKOJ 1. lůžko	10,05	1,37	PERSONÁLNÍ CHODBA	12,19	1,05	SKLAD	10,04
1,18	POKOJ 3. lůžka	21,03	1,38	KUCHYŇ	62,61	1,06	DEPOZITÁŘ	894,32
1,19	POKOJ 1. lůžko	15,95	1,39	ADMINISTRATIVA	10,63	1,07	DÍLNA	688,96
1,20	RESTAURACE	222,90	1,40	ŠATNA S WC, ŽENY	10,04			
								2 943,4...



DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2015 • VEDOUCÍ PRÁCE PROF. ING. ARCH. JILJÍ ŠINDLAR, CSC. • AUTOR BC. ONDŘEJ DRJÁK

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ • FAKULTA STAVEBNÍ • ÚSTAV ARCHITEKTURY

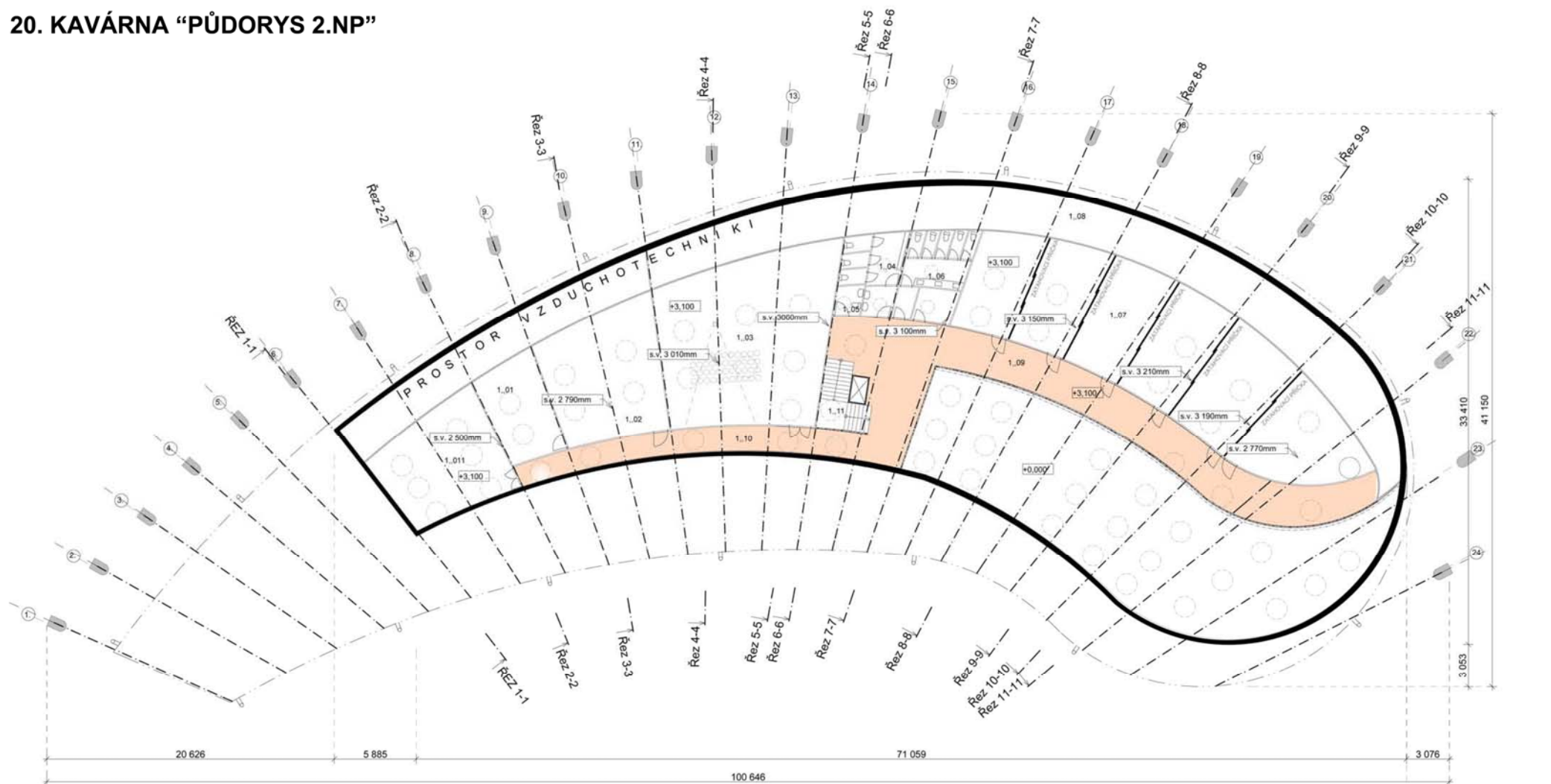


0 5m 10m 20m

19

KAVÁRNA "PŮDORYS 1.NP 1 : 200
SPORTOVNÍ LETIŠTĚ BRNO - MEDLÁNKY

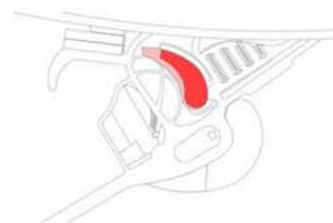
20. KAVÁRNA "PŮDORYS 2.NP"



1.02	MÍSTNOST PRO MODELA...	73,61
1.03	POSLECHOVÁ MÍSTNOST	143,22
1.04	WC, MUŽI	21,16
1.05	WC, IMOBILNÍ	4,05
1.06	WC, ŽENY	22,55
1.07	MÁLÁ GALERIE	242,00
1.08	PROSTOR PRO VZDUCHO...	257,44
1.09	VNITŘNÍ TERASA	125,60
1.10	CHOUBA	60,79
1.11	VERTIKALNÍ KOMUNIKACE	16,80
1.011	SKLADOVÝ PROSTOR	63,76
1.01	VSTUP	33,32



20



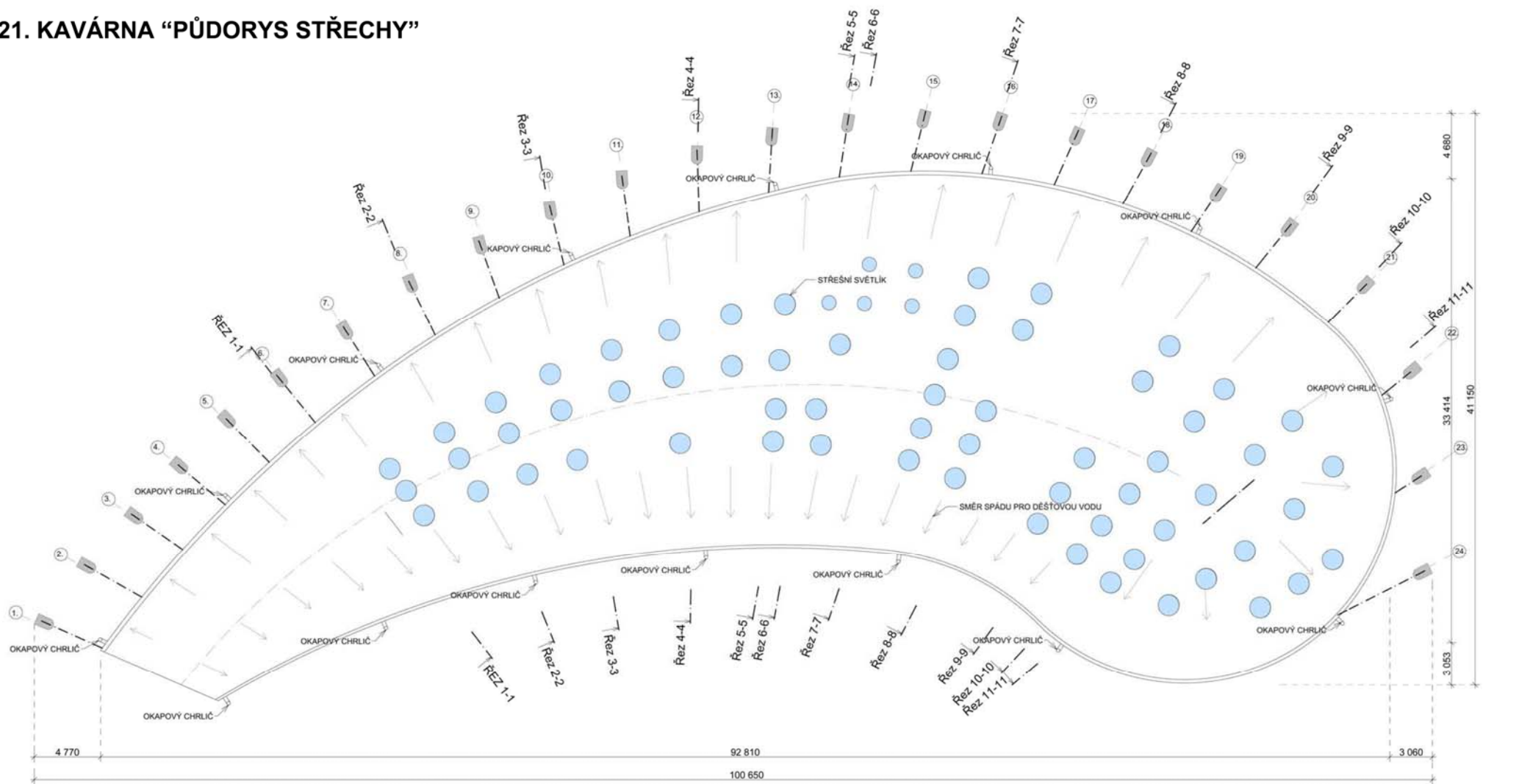
KAVÁRNA "PŮDORYS 2.NP 1 : 200

SPORTOVNÍ LETIŠTĚ BRNO - MEDLÁNKY

DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2015 • VEDOUČÍ PRÁCE PROF. ING. ARCH. JILJÍ ŠINDLAR, CSc. • AUTOR BC. ONDŘEJ DRIJÁK

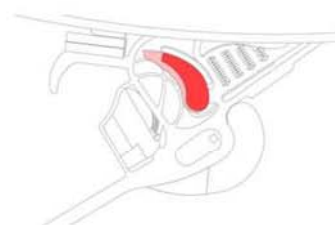
VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ • FAKULTA STAVEBNÍ • ÚSTAV ARCHITEKTURY

21. KAVÁRNA “PŮDORYS STŘECHY”



0 5m 10m 20m

21



KAVÁRNA “PŮDORYS STŘECHY” 1 : 200

SPORTOVNÍ LETIŠTĚ BRNO - MEDLÁNKY

DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2015 • VEDOUČÍ PRÁCE PROF. ING. ARCH. JILJÍ ŠINDLAR, CSc. • AUTOR BC. ONDŘEJ DRIJÁK

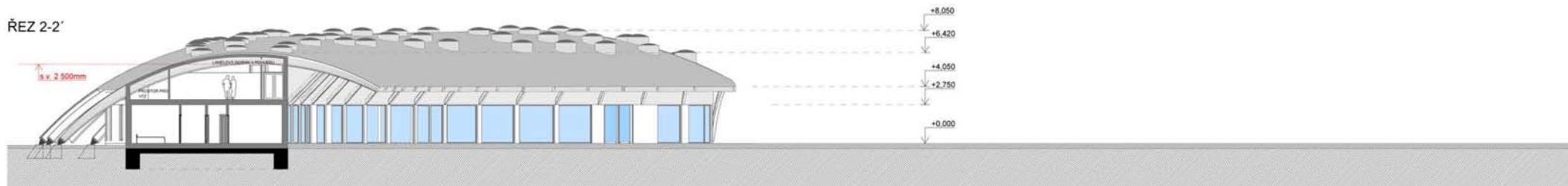
VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ • FAKULTA STAVEBNÍ • ÚSTAV ARCHITEKTURY

22. KAVÁRNA “ŘEZY 1-1, 2-2, 3-3, 4-4”

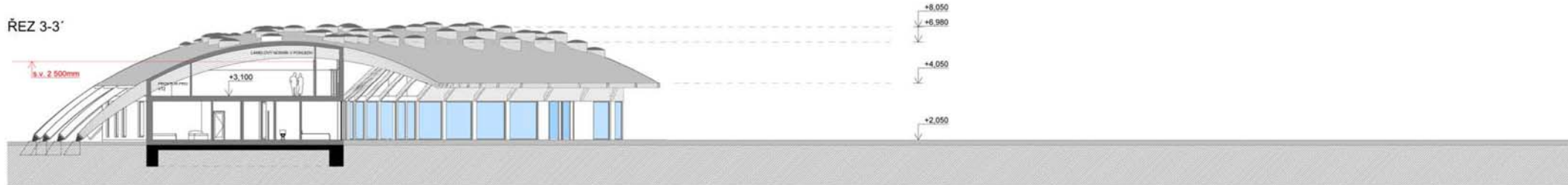
ŘEZ 1-1'



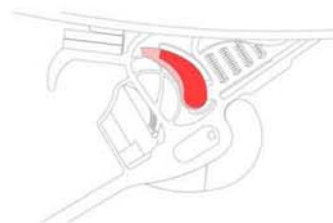
ŘEZ 2-2'



ŘEZ 3-3'



ŘEZ 4-4'

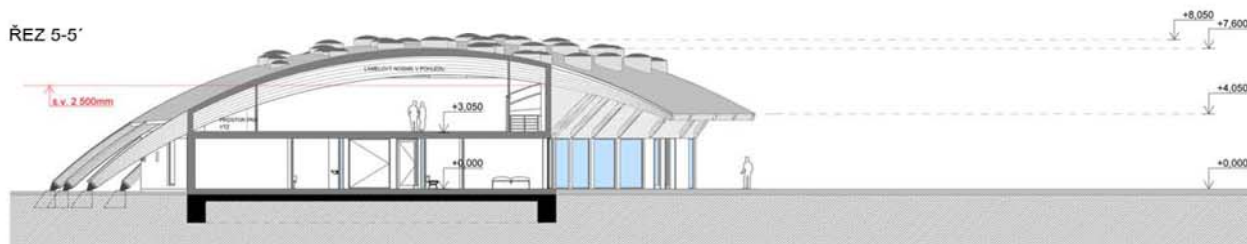


DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2015 • VEDOUcí PRÁCE PROF. ING. ARCH. JILJÍ ŠINDLAR, CSC • AUTOR BC. ONDŘEJ DRIJÁK

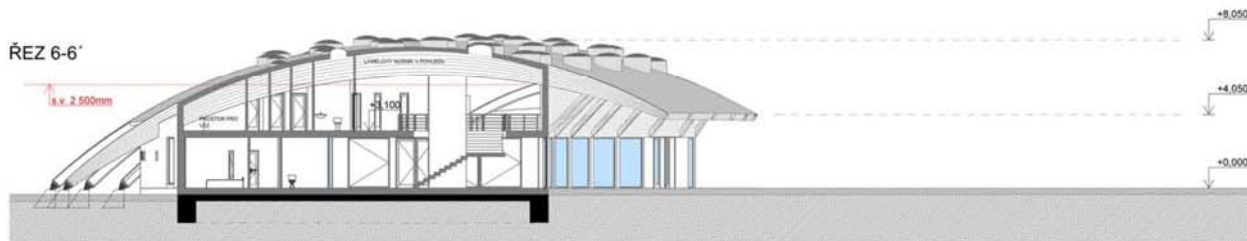
VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ • FAKULTA STAVEBNÍ • ÚSTAV ARCHITEKTURY

23. KAVÁRNA “ŘEZY 5-5, 6-6, 7-7, 8-8, 9-9, 10-10, 11-11”

ŘEZ 5-5'



ŘEZ 6-6'



ŘEZ 7-7'



ŘEZ 8-8'



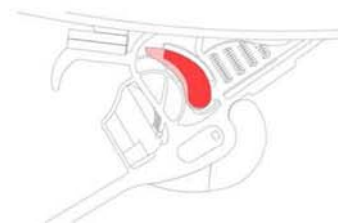
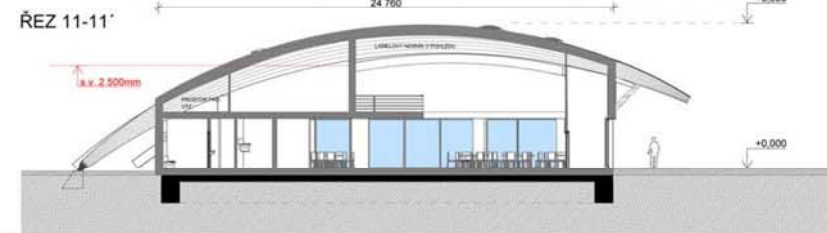
ŘEZ 9-9'



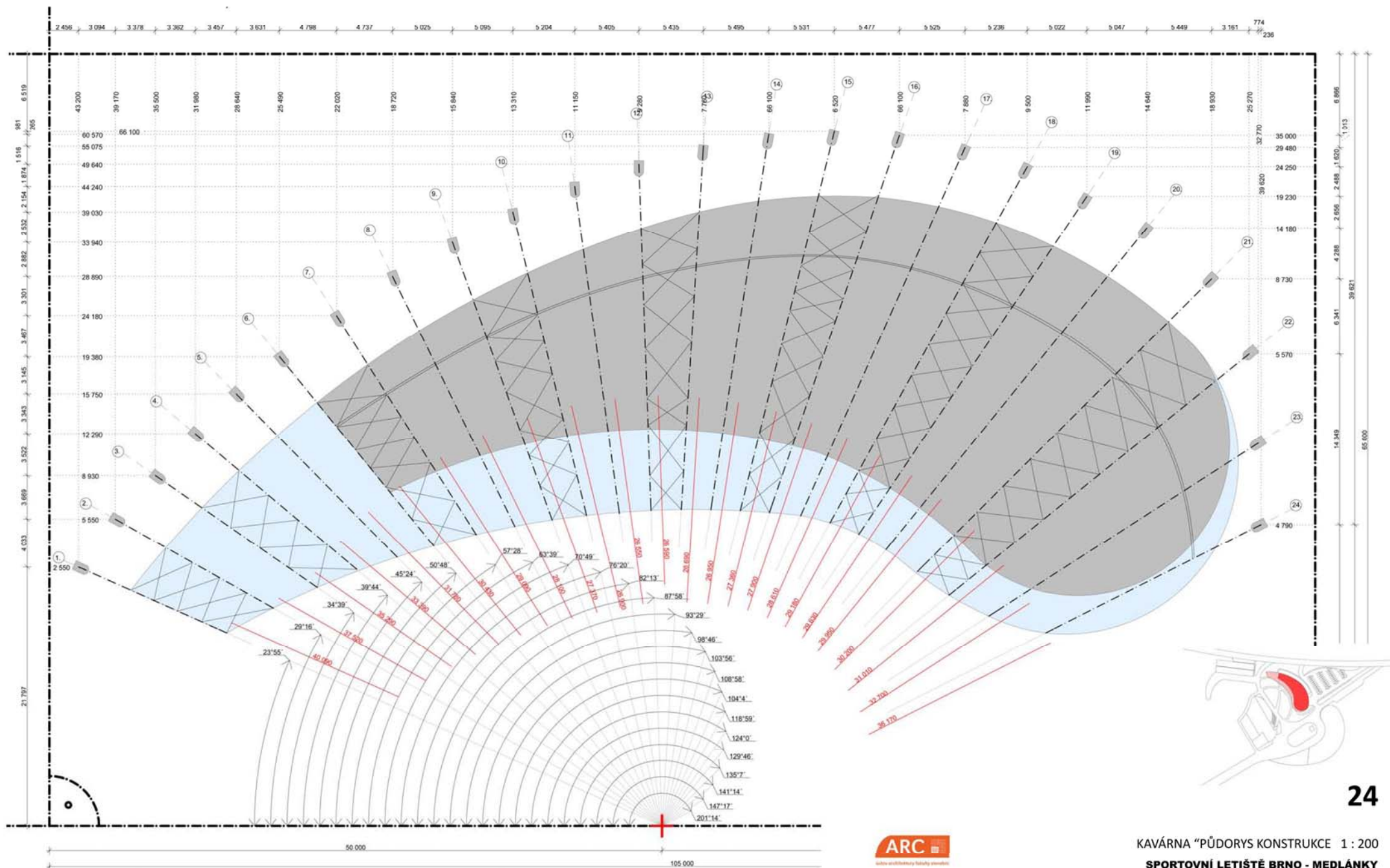
ŘEZ 10-10'



ŘEZ 11-11'



24. KAVÁRNA "PŮDORYS KONSTRUKCE"



24



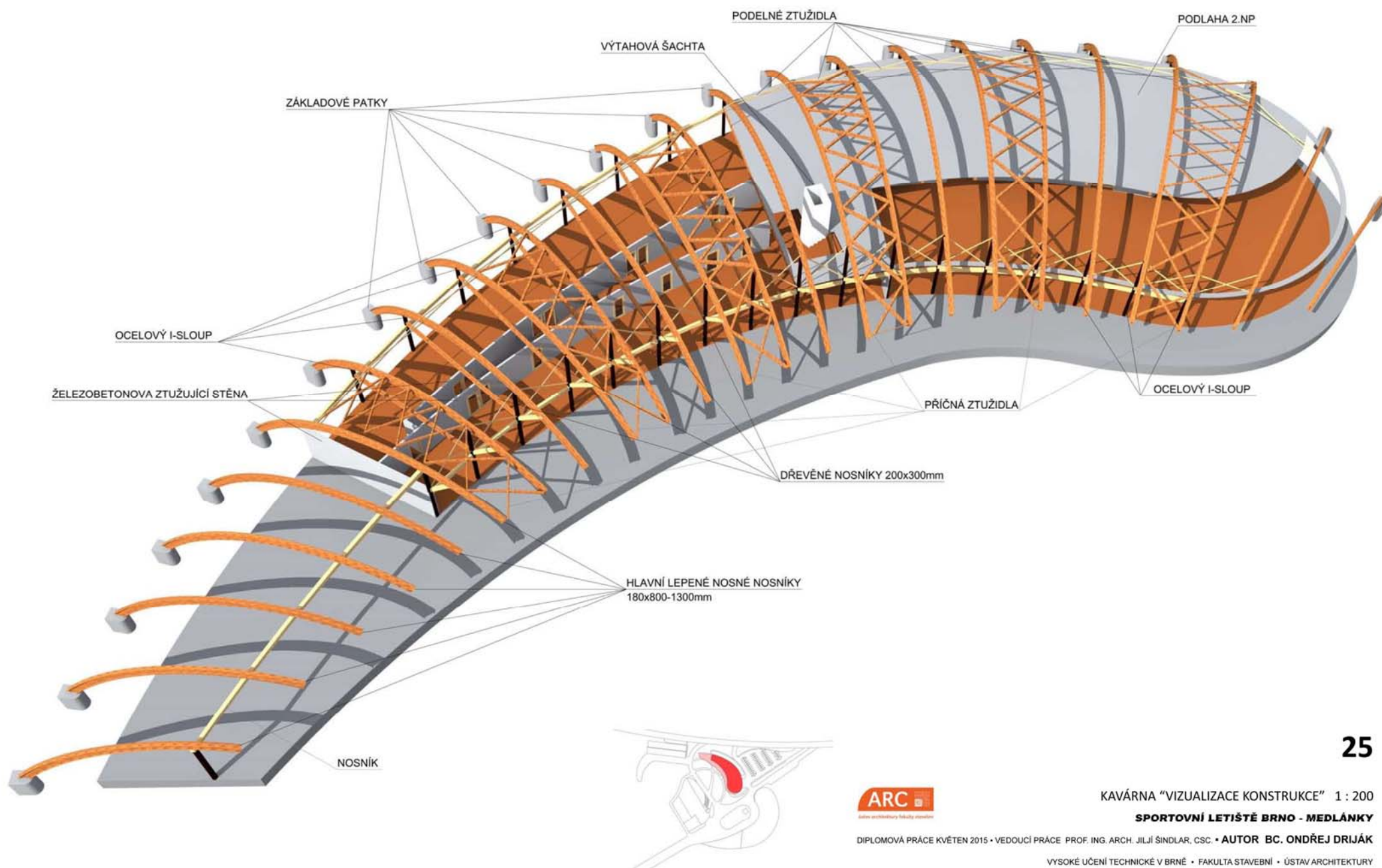
KAVÁRNA "PŮDORYS KONSTRUKCE" 1 : 200

SPORTOVNÍ LETIŠTĚ BRNO - MEDLÁNKY

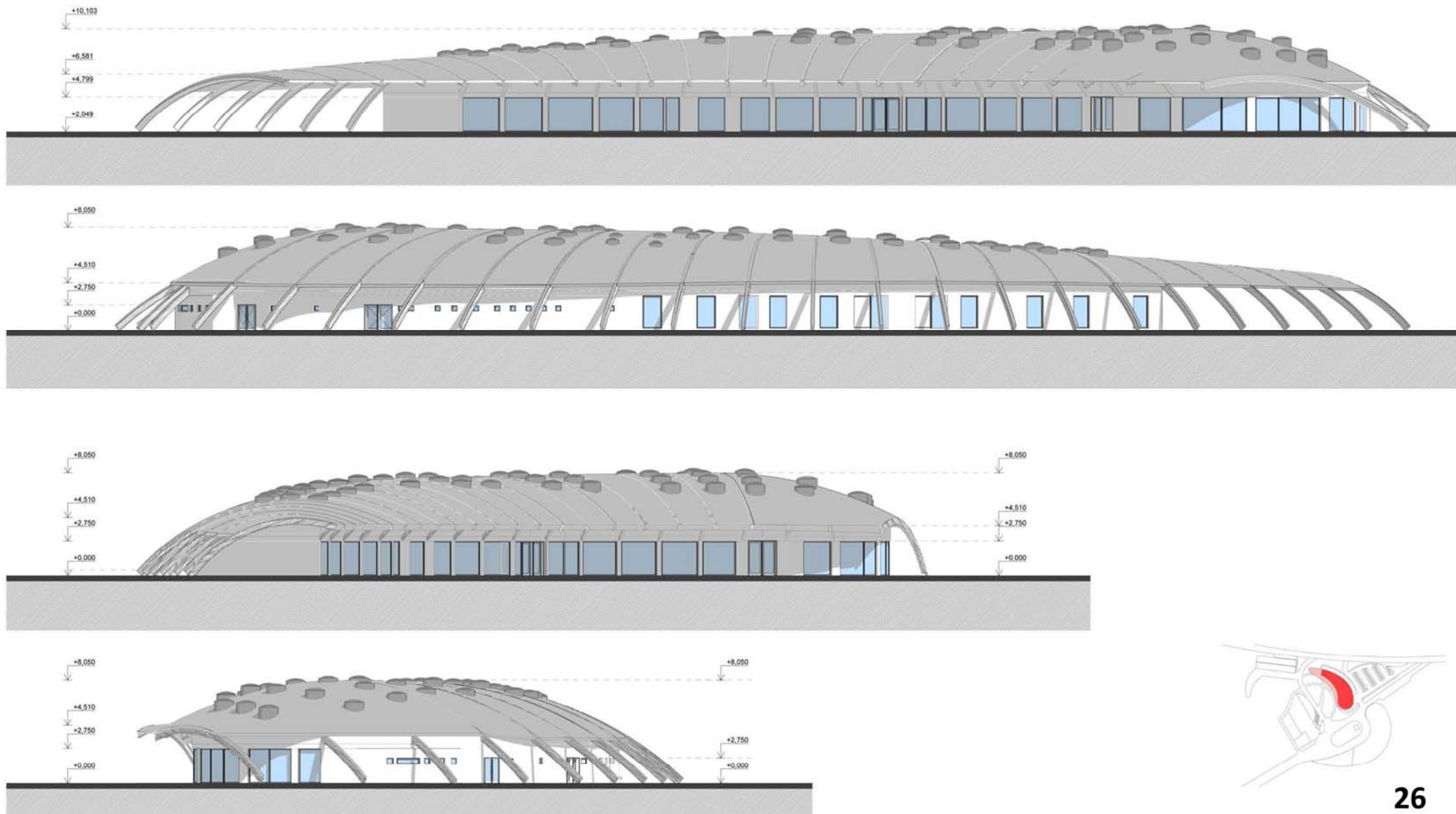
DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2015 • VEDOUČÍ PRÁCE PROF. ING. ARCH. JILJÍ ŠINDLAR, CSc. • AUTOR BC. ONDŘEJ DRIJÁK

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ • FAKULTA STAVEBNÍ • ÚSTAV ARCHITEKTURY

25. KAVÁRNA “VIZUALIZACE KONSTRUKCE”



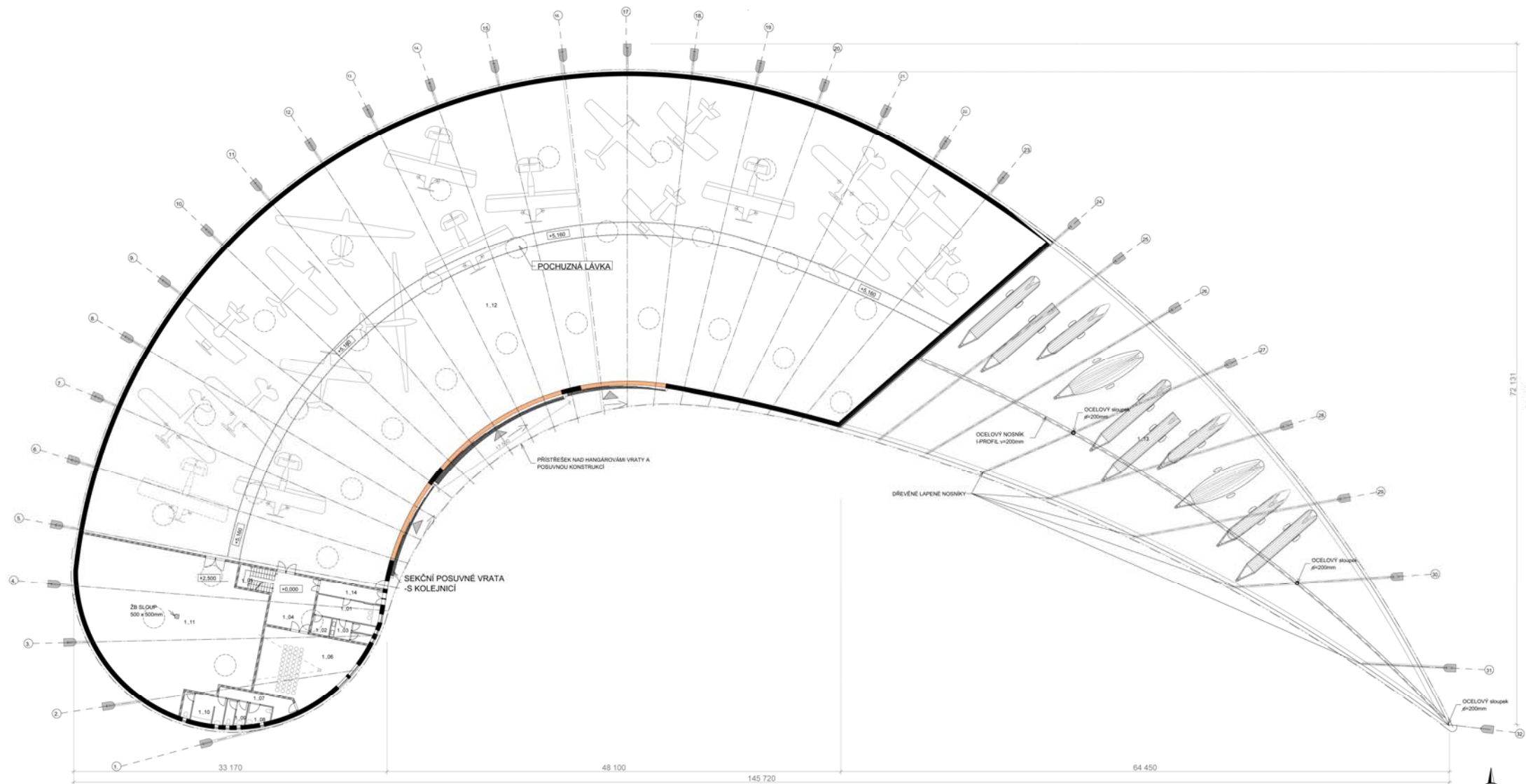
26. KAVÁRNA “POHLEDY”



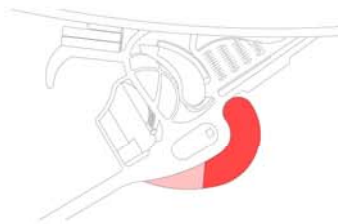
26



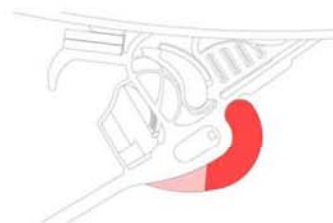
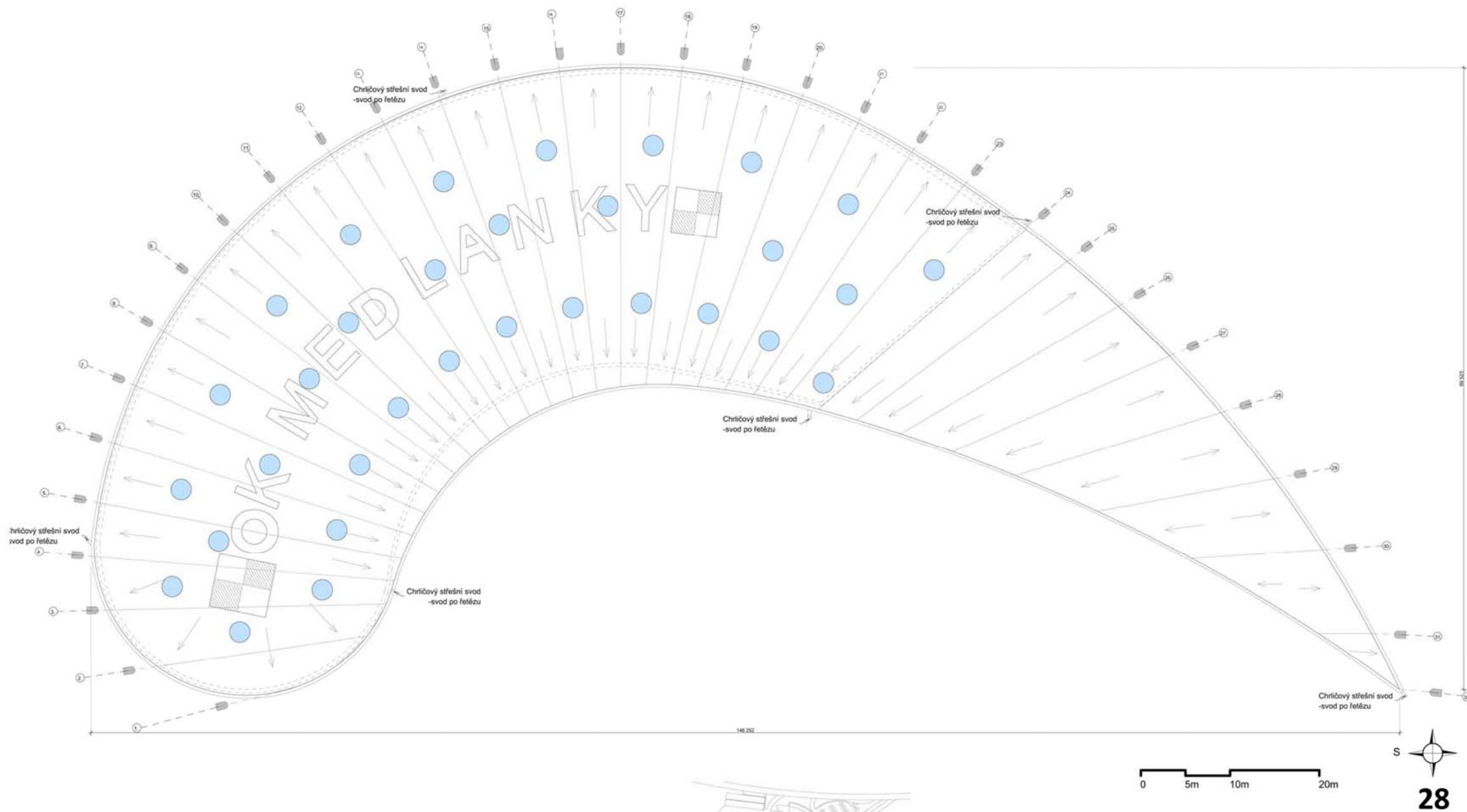
27. HANGÁR “PŮDORYS 1.NP”



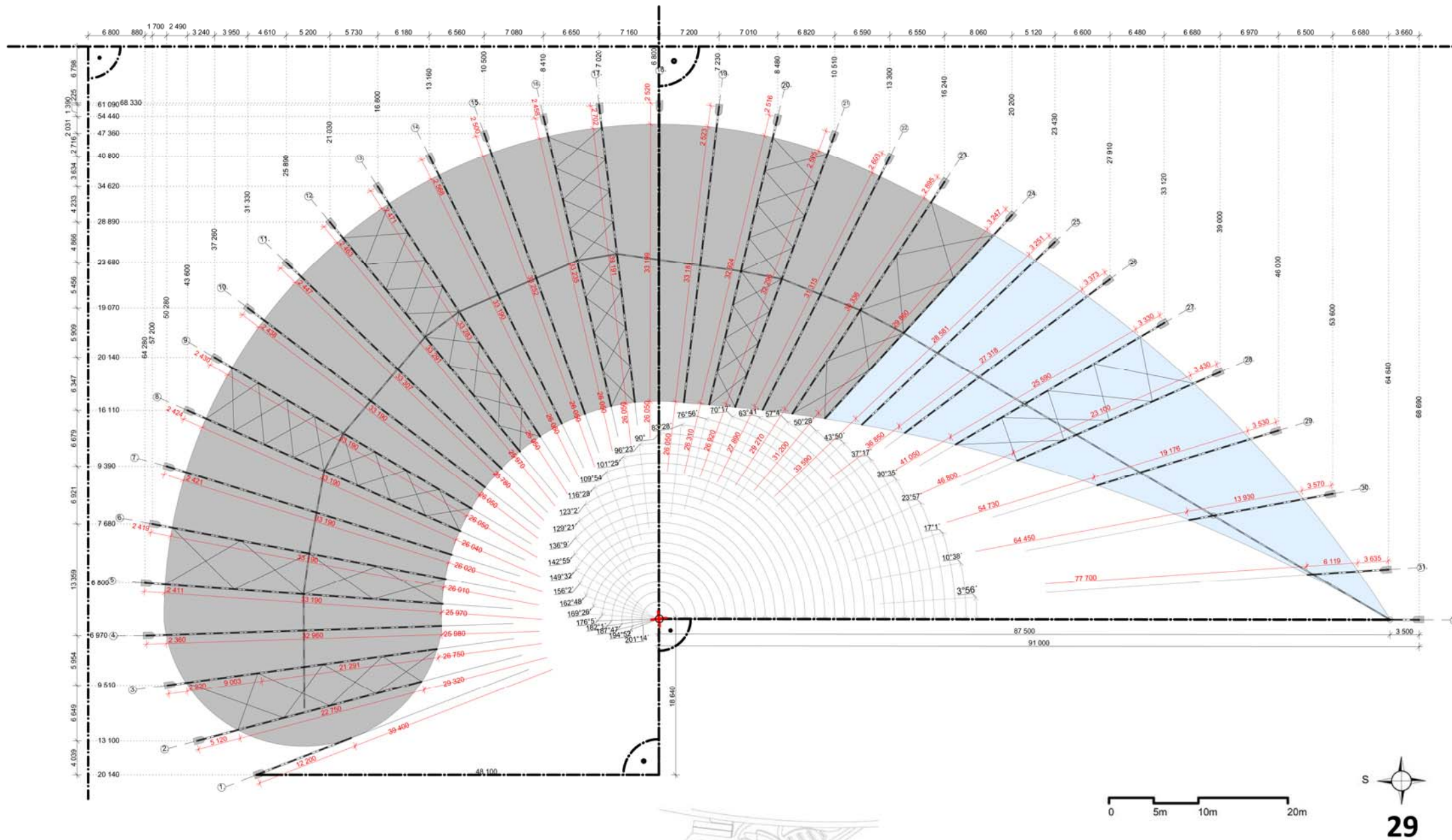
1.01	KANCELAR	14.65	POCHUZNÝ KOBEREC	SÁDROKARTONOVÝ PODHLED, s.v. 2 750mm
1.02	SKLAD	3.65	KERAMICKÁ DLAŽBA	SÁDROKARTONOVÝ PODHLED, s.v. 2 750mm
1.03	WC	7.24	KERAMICKÁ DLAŽBA	SÁDROKARTONOVÝ PODHLED, s.v. 2 750mm
1.04	CHODBA	29.60	KERAMICKÁ DLAŽBA	SÁDROKARTONOVÝ PODHLED, s.v. 2 750mm
1.05	SCHOD. PROSTOR	9.54	KERAMICKÁ DLAŽBA	SÁDROKARTONOVÝ PODHLED, s.v. 2 750mm
1.06	POSILUJÍCÍ	67.96	POCHUZNÝ KOBEREC	SÁDROKARTONOVÝ PODHLED, s.v. 2 750mm
1.07	CHODBA	13.19	KERAMICKÁ DLAŽBA	SÁDROKARTONOVÝ PODHLED, s.v. 2 750mm
1.08	WC, IMOBILNÍ	4.87	KERAMICKÁ DLAŽBA	SÁDROKARTONOVÝ PODHLED, s.v. 2 750mm
1.09	WC, ŽENY	5.71	KERAMICKÁ DLAŽBA	SÁDROKARTONOVÝ PODHLED, s.v. 2 750mm
1.10	WC, MUŽI	13.11	KERAMICKÁ DLAŽBA	SÁDROKARTONOVÝ PODHLED, s.v. 2 750mm
1.11	SKLADOVÝ PROSTOR	255.98	HLAZENÝ BETON	HLAZENÝ BETON
1.12	HLAVNÍ HANGÁR	3 024.40	HLAZENÝ BETON	HLAZENÝ BETON
1.13	KRYTÝ PROSTOR	1 001.44	ZATRAVŇOVACÍ DLAŽBA	ZATRAVŇOVACÍ DLAŽBA
1.14	CHODBA	9.97	KERAMICKÁ DLAŽBA	SÁDROKARTONOVÝ PODHLED, s.v. 2 750mm



28. HANGÁR “PUDORYS STŘECHY”

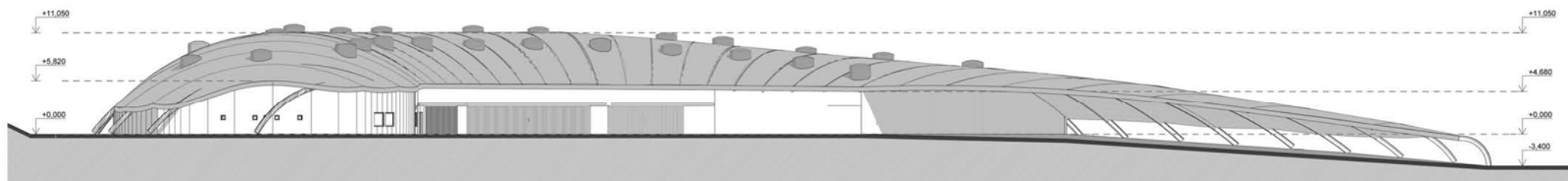


29. HANGÁR “PŮDORYS KONSTRUKCE”

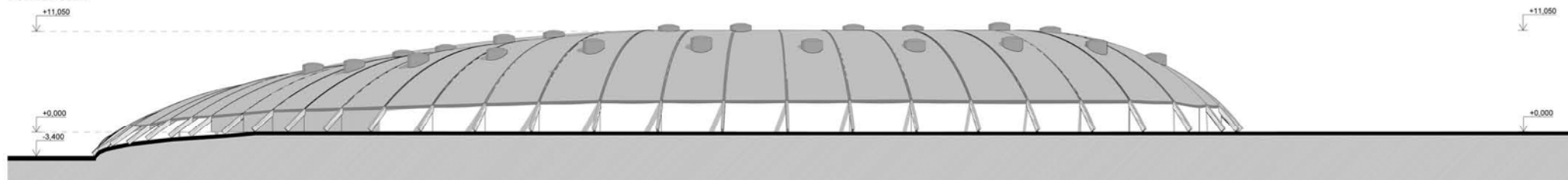


30. HANGÁR “POHLEDY A ŘEZPOHLED”

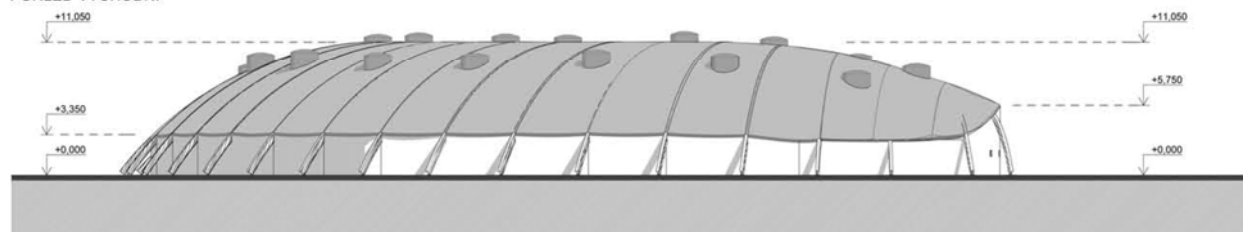
POHLED SEVERNÍ



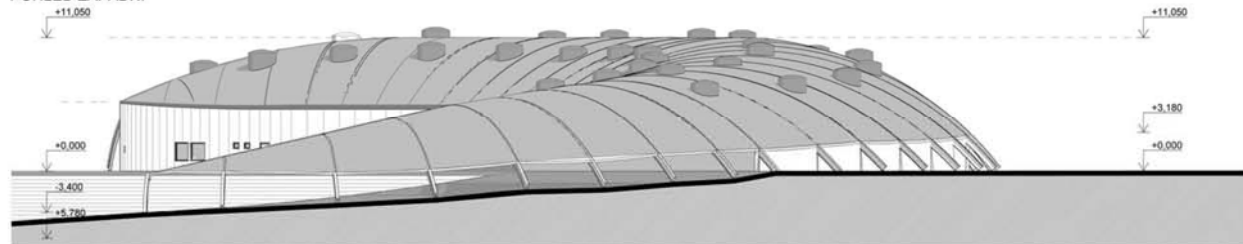
POHLED JÍŽNÍ



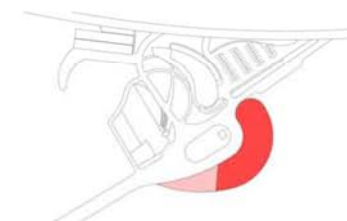
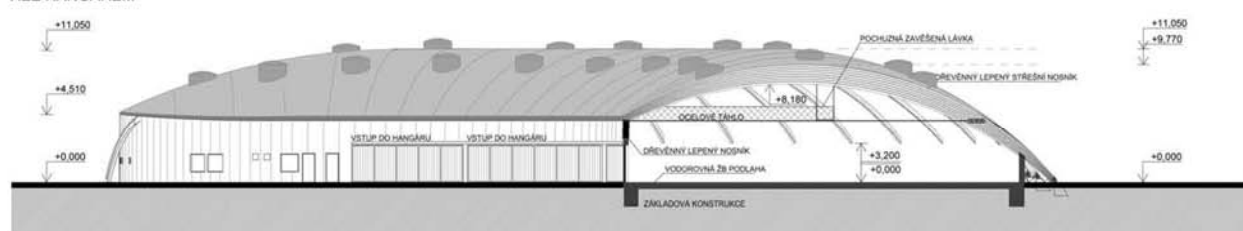
POHLED VÝCHODNÍ



POHLED ZÁPADNÍ



ŘEZ HANGÁREM



0 5m 10m 20m **30**

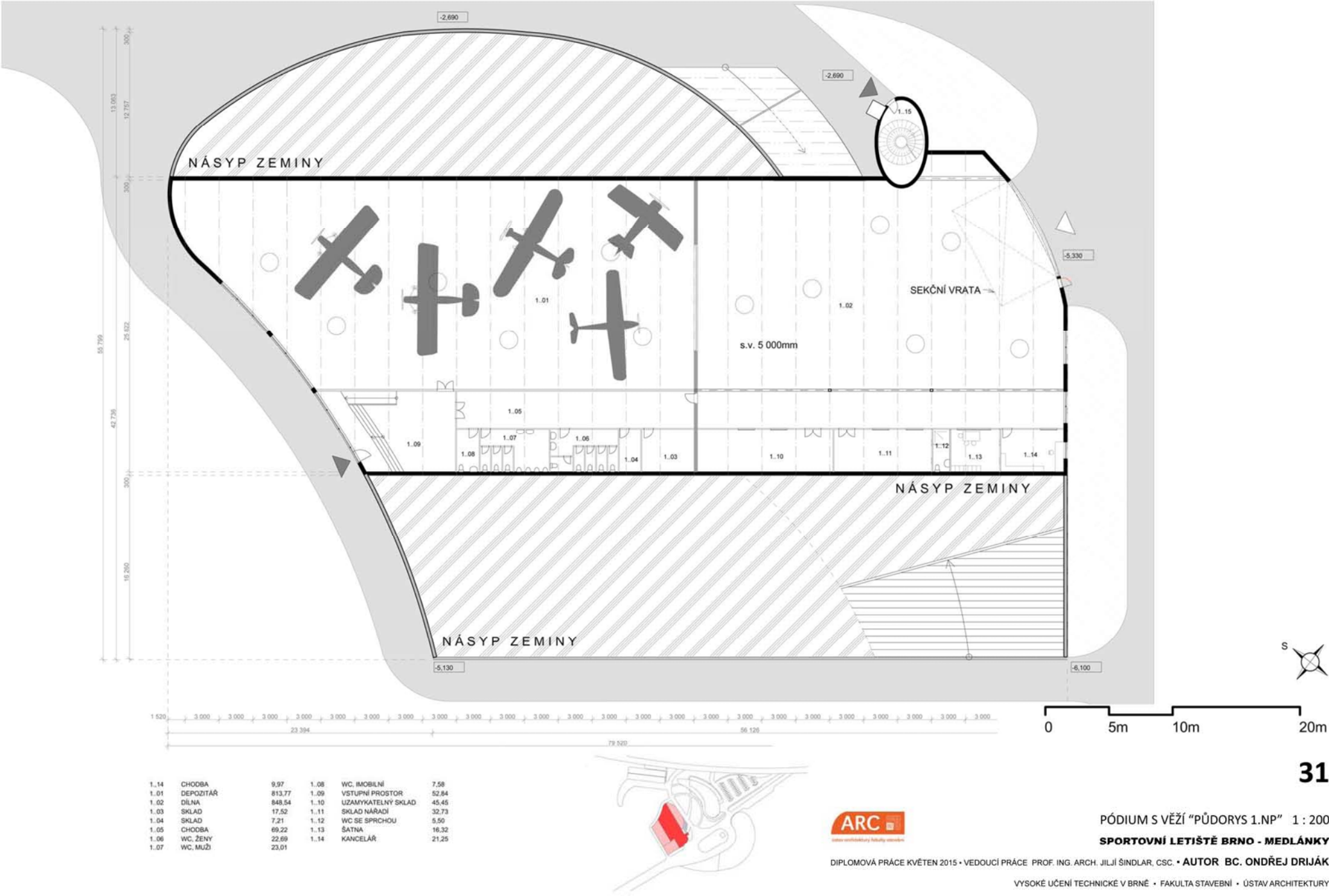


DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2015 • VEDOUČÍ PRÁCE PROF. ING. ARCH. JILJÍ ŠINDLAR, CSc. • AUTOR BC. ONDŘEJ DRIJÁK

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ • FAKULTA STAVEBNÍ • ÚSTAV ARCHITEKTURY

HANGÁR “POHLEDY A ŘEZPOHLED” 1 : 200
SPORTOVNÍ LETIŠTĚ BRNO - MEDLÁNKY

31. PÓDIUM S VĚŽÍ “PŮDORYS 1NP”



This technical drawing is a cross-section of a building. The structure is shown with various floor levels and structural components. Key features include:

- Floor Levels:** Indicated by numerical values in boxes, such as $+0.000$, $+0.330$, $+0.500$, $+0.420$, -2.600 , -5.770 , and -5.870 .
- Structural Elements:** A large, curved, hatched area at the top left, a hatched area at the bottom left, and a hatched area at the bottom right.
- Internal Features:** Several blue circles are distributed throughout the central area, possibly representing columns or other structural elements. A circular feature with a radial pattern is located near the top right, possibly a window or a ventilation system.
- Dimensions and Scale:** A vertical dimension of 42.560 is shown on the left. Horizontal dimensions at the bottom are 62.752 , 79.520 , and 19.780 . A scale bar at the bottom right indicates 0 to $5m$.
- Annotations:** Various lines, arrows, and numbers (e.g., 1 , 39) are used to specify details and levels.



32

SPORTOVNÍ LETIŠTĚ BRNO - MEDLÁNKY

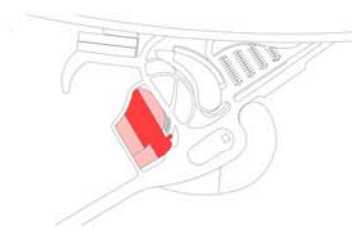
ARC
Institute of Architecture
Faculty of Architecture

DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2015 • VEDOUCÍ PRÁCE PROF. ING. ARCH. JILJÍ ŠINDLAR, CSC. • **AUTOR BC. ONDŘEJ DRIJÁK**

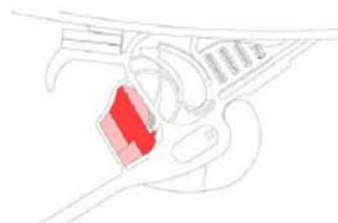
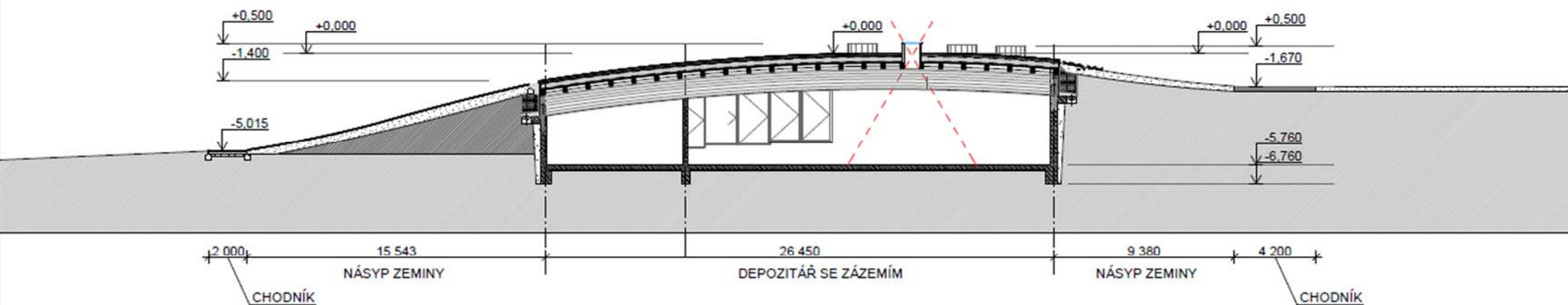
VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ • FAKULTA STAVEBNÍ • ÚSTAV ARCHITEKTURY

	POCHUZNÁ PROTISKUZNÁ PODLAHA, DŘEVĚNÁ DŘÁŽKOVANÁ
	DŘEVĚNÉ SCHODY SLOUŽÍCÍ JAKO PÓDIUM 39x148x600mm
	KRUHOVÉ SVĚTLÍKY, Ø=1600mm, (pochůzně z bezpečnostního skla)
	PÓDIUM, PLOCHÝ ZE DŘEVA S DŘÁŽKAMI
	ZELENÁ PLOCHA, Travník
	DISPEČERSKÁ VĚŽ, v=11600mm
	ZPEVNĚNÁ ZPEVNĚNÁ CHODNÍKOVÁ PLOCHA

 VCHOD PRO VEŘEJNOST DO DEPOZITÁŘE
 BOČNÍ VJEZD PRO POŠKOZENÁ LETADLA Z RUNWAYE
 OKAPOVÝ CHODNÍČEK

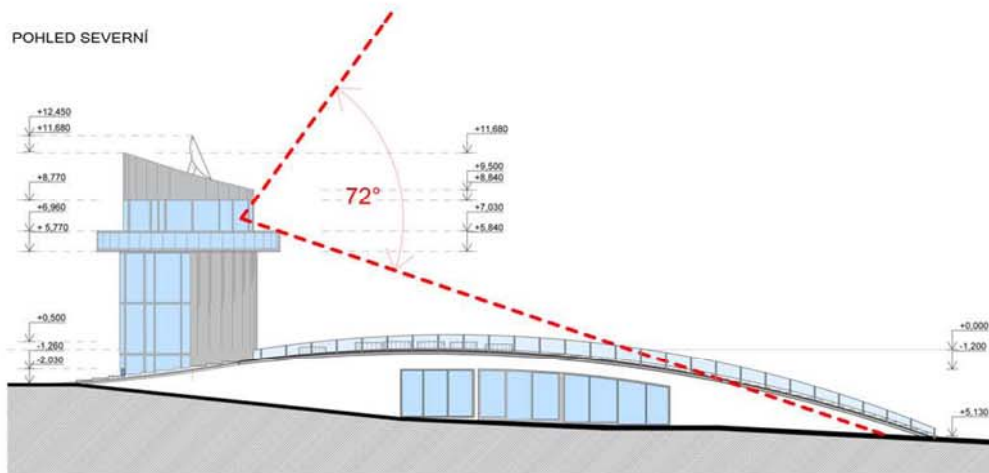


33. PÓDIUM S VĚŽÍ "ŘEZ "

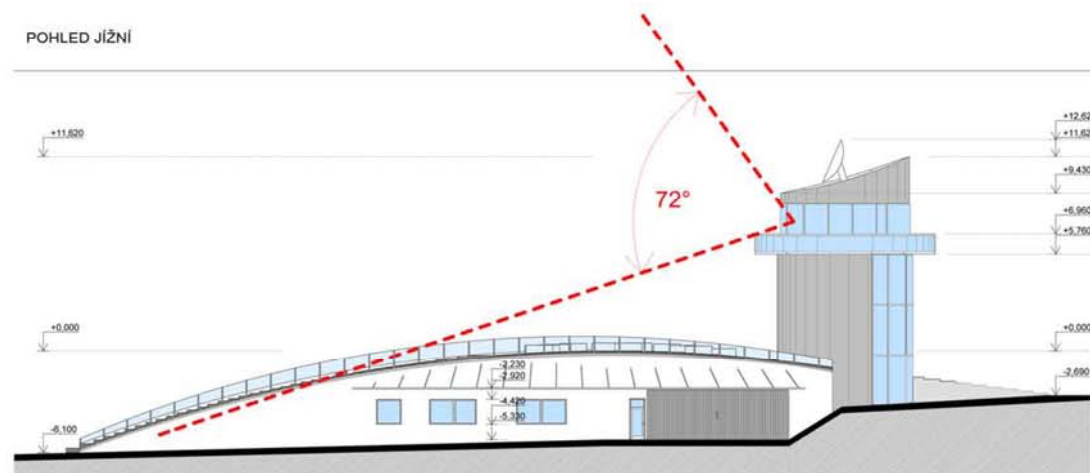


34. PÓDIUM S VĚŽÍ “POHLEDY”

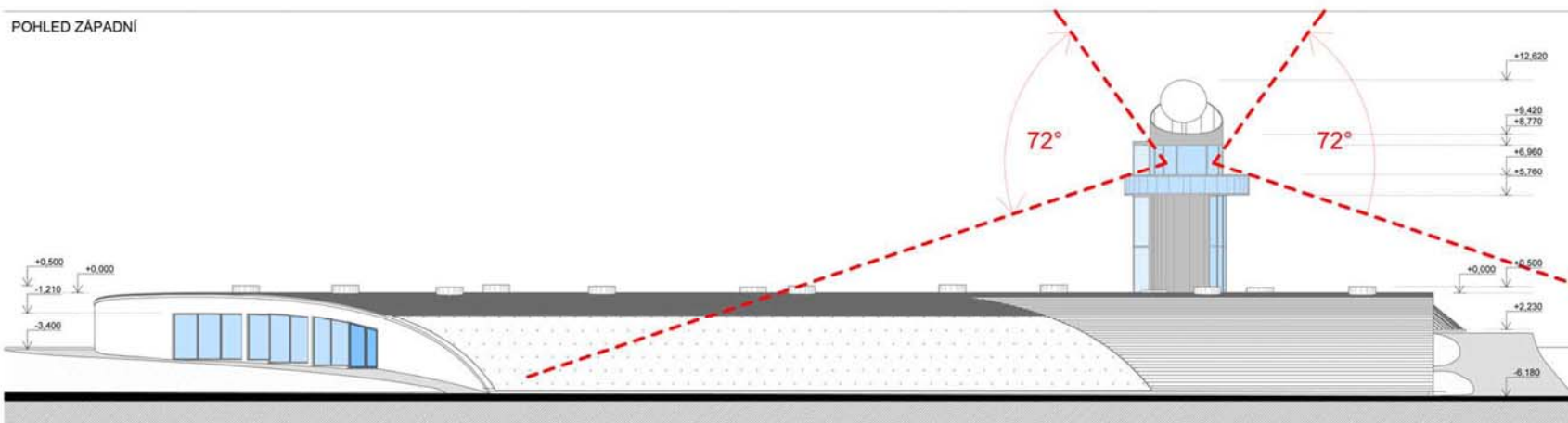
POHLED SEVERNÍ



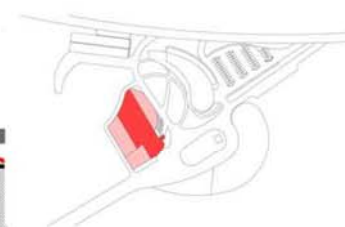
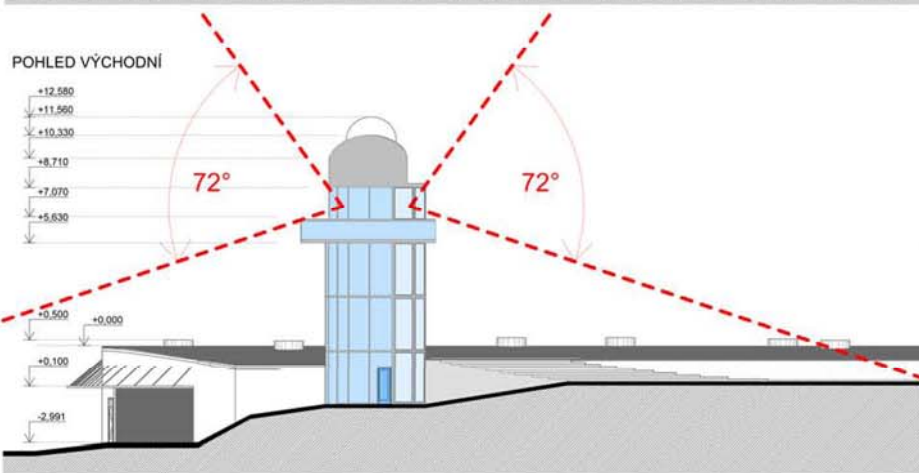
POHLED JÍŽNÍ



POHLED ZÁPADNÍ



POHLED VÝCHODNÍ

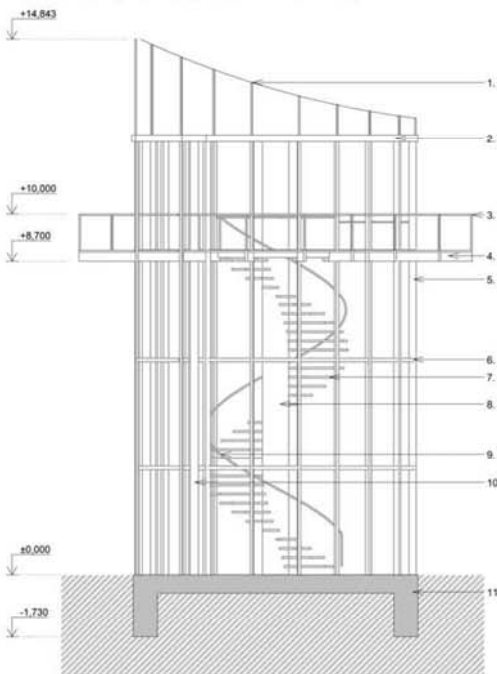


DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2015 • VEDOUcí PRÁCE PROF. ING. ARCH. JILJÍ ŠINDLAR, CSc. • AUTOR Bc. ONDŘEJ DRIJÁK

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ • FAKULTA STAVEBNÍ • ÚSTAV ARCHITEKTURY

35. DISPEČERSKÁ VĚŽ “KONSTRUKCE A PŮDORYS”

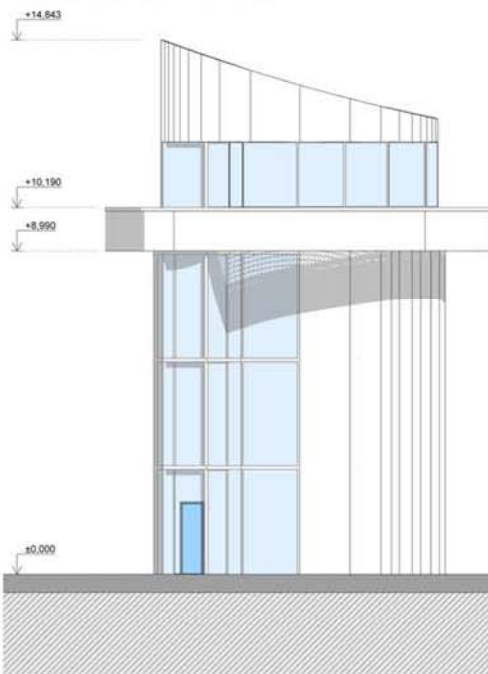
POHLED NA KONSTRUKCI VĚŽE M = 1:100



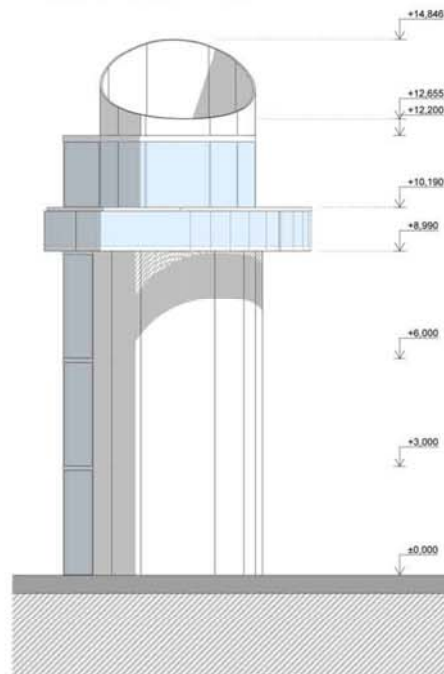
VIZUALIZACE KONSTRUKCE VĚŽE M = 1:100



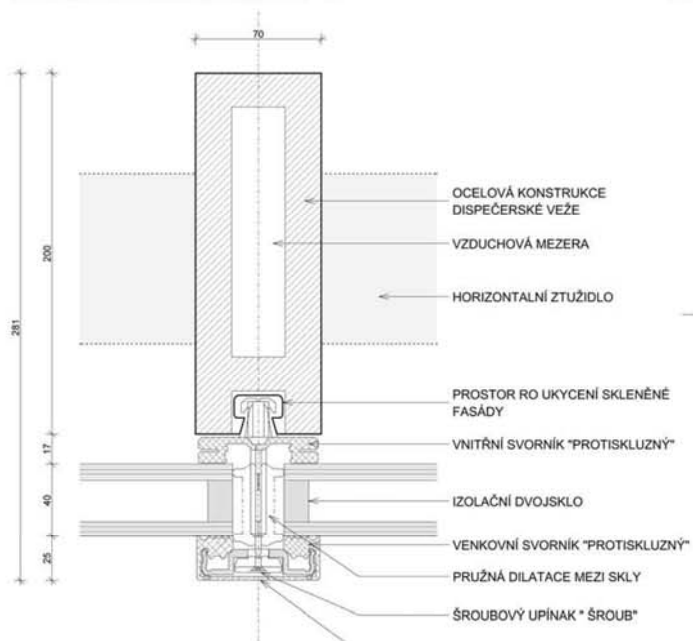
VÝCHODNÍ POHLED M = 1:100



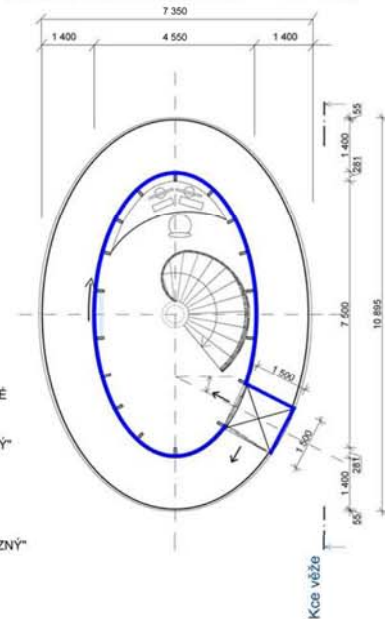
SEVERNÍ POHLED M = 1:100



DETAIL UCHYCENÍ FASADNÍHO SKLA M = 1:2



PŮDORYS DISPEČERSKÉ VĚŽE M = 1:100



REFERENČNÍ PŘÍKLAD VÝTAHOVÉ PLOŠINY



DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2015 • VEDOUCÍ PRÁCE PROF. ING. ARCH. JILJÍ ŠINDLAR, CSC. • AUTOR BC. ONDŘEJ DRIJÁK

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ • FAKULTA STAVEBNÍ • ÚSTAV ARCHITEKTURY

VERTIKALNÍ PLOŠINA PRO OBSLUHU DISPEČERSKÉ VĚŽE

Všechny dodávané výrobky mají tyto vlastnos :

- Elegantní design
- Tichý a bezpečný provoz
- Použití ve venkovním i vnitřním prostoru
- Umístění v novém i stávajícím objektu
- Snadné ovládání
- Nenáročná údržba
- Nosnost až 400 kg
- Maximální výška zdvihu až 12.000 mm

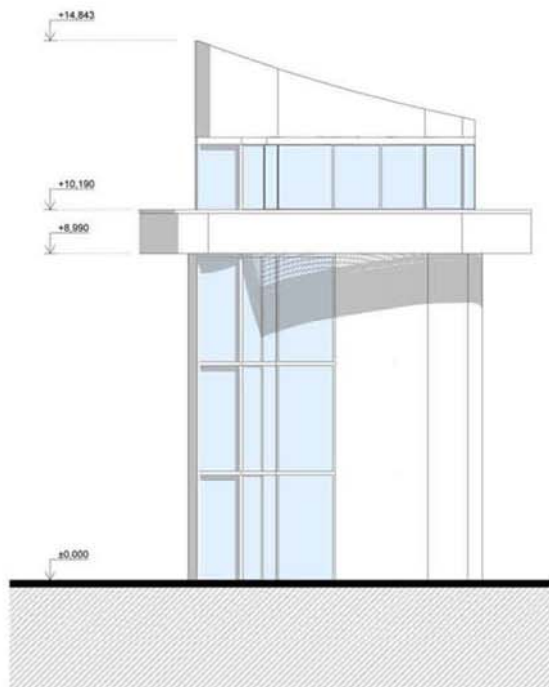
Na přání klienta lze provést nadstandardní úpravy nebo přidat doplňky:

- Instalace záložního zdroje pro případ výpadku elektrické energie
- Výběr z různých typů ovládní
- Možnost výběru provedení dveří (s okénkem prosklené, hliníky, železo)
- Možnost výběru provedení šachty (sklo - čiré, mléčné, křovové nebo plast)
- Úprava rozměrů přepravní desky dle potřeby a plání klienta
- Možnost umístění v šachtě nebo bez šachty s brankami

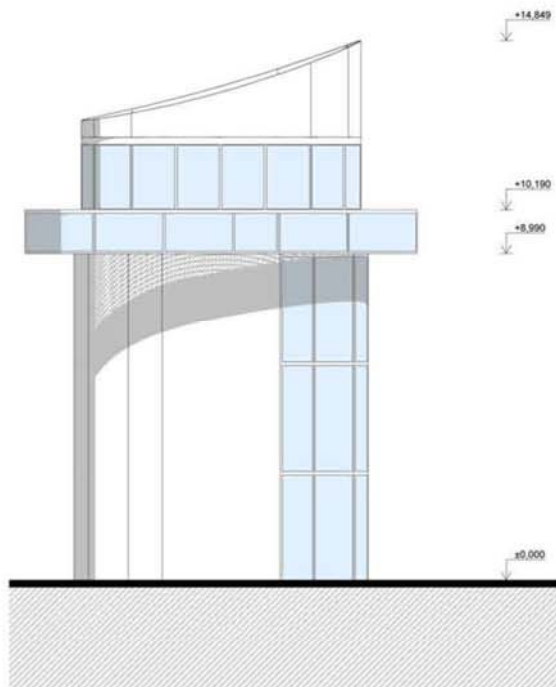
- Všechny dodávané šikmé schodišťové plošiny jsou certifikovány a splňují požadavky nejnovějších vyhlášek a norem.
- Dodávka zahrnuje kompletní instalaci svislé schodišťové plošiny včetně projektové dokumentace, montáže a revize.
- Na svislé schodišťové plošiny je poskytována záruka 3 až 5 let podle modelu a v případě Poškození zájmu i pozorušný servis.

36. DISPEČERSKÁ VĚŽ “POHLEDY A VIZUALIZACE”

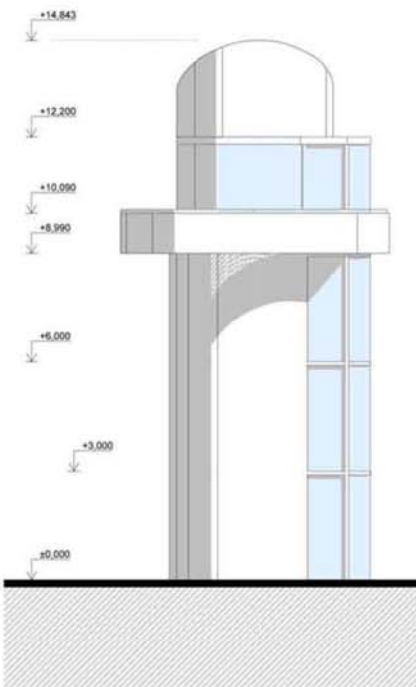
POHLED JIŽNÍ



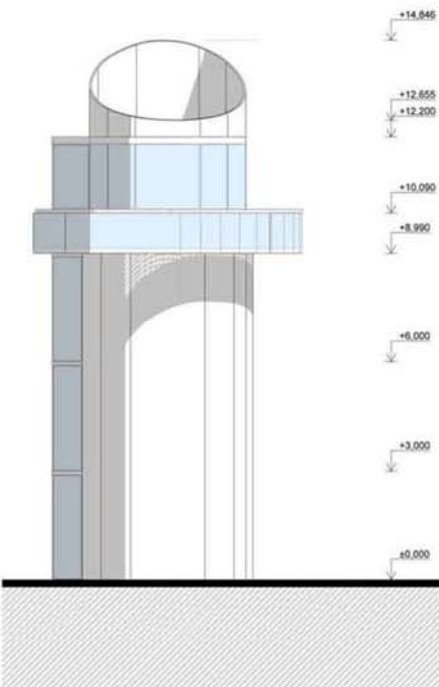
POHLED VÝCHODNÍ



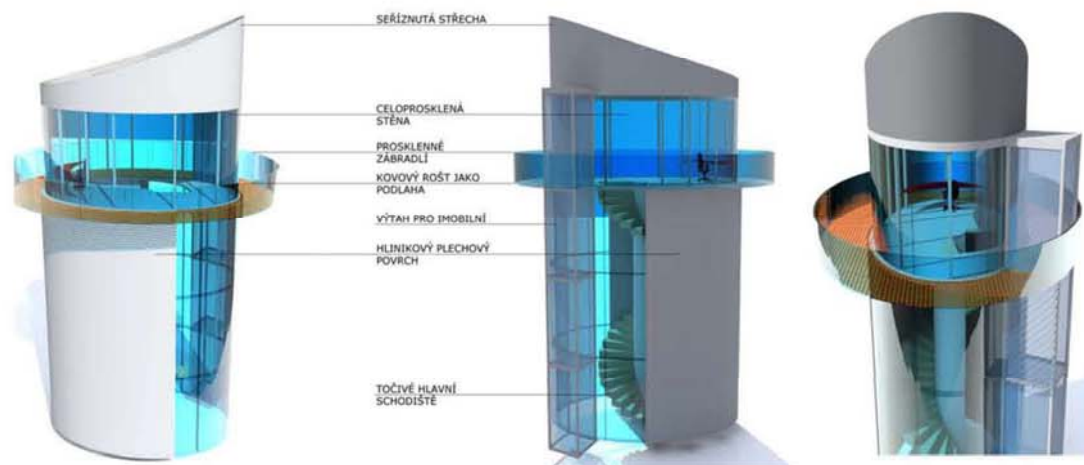
POHLED VÝCHODNÍ



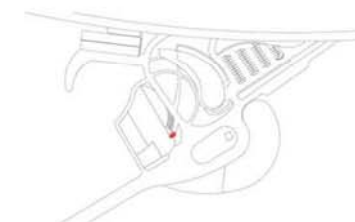
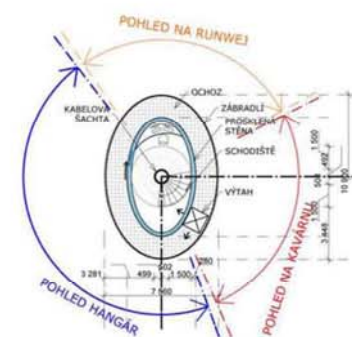
POHLED ZÁPADNÍ



VIZUALIZACE



ROZHLED Z DISPEČERSKÉ VĚŽE



36



DISPEČERSKÁ VĚŽ “POHLEDY A VIZUALIZACE” 1 : 100

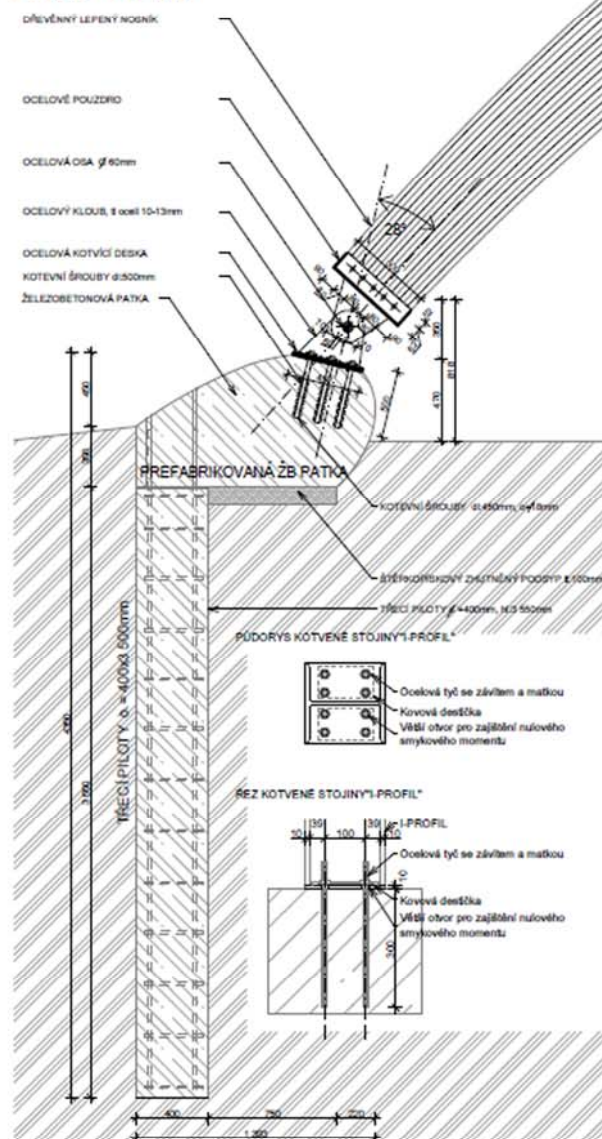
SPORTOVNÍ LETIŠTĚ BRNO - MEDLÁNKY

DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2015 • VEDOUcí PRÁCE PROF. ING. ARCH. JILJÍ ŠINDLAR, CSC. • AUTOR BC. ONDŘEJ DRIJÁK

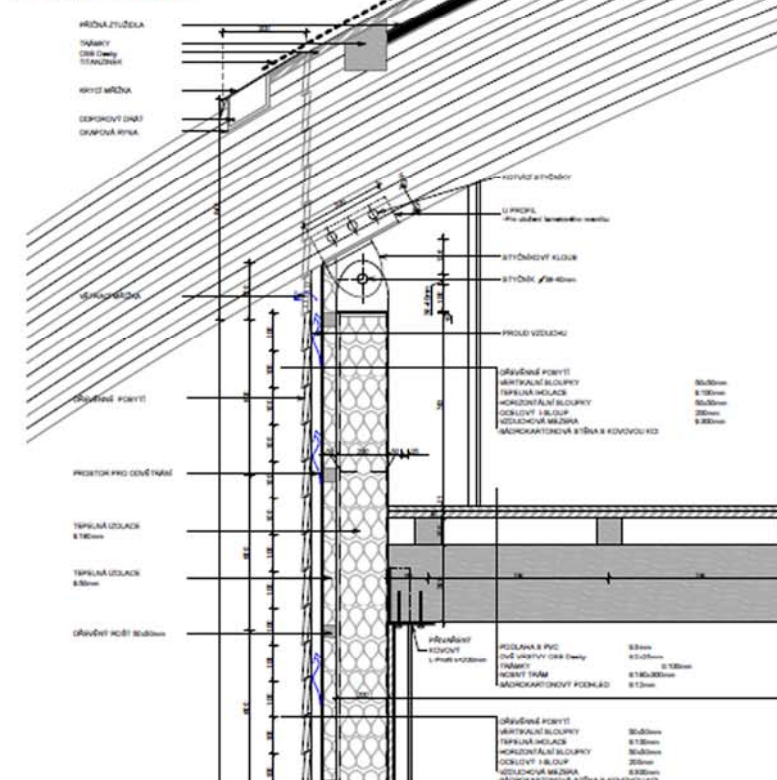
VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ • FAKULTA STAVEBNÍ • ÚSTAV ARCHITEKTURY

37. KAVÁRNA. "DETAILY ULOŽENÍ A UKOTVENÍ NOSNÍKU"

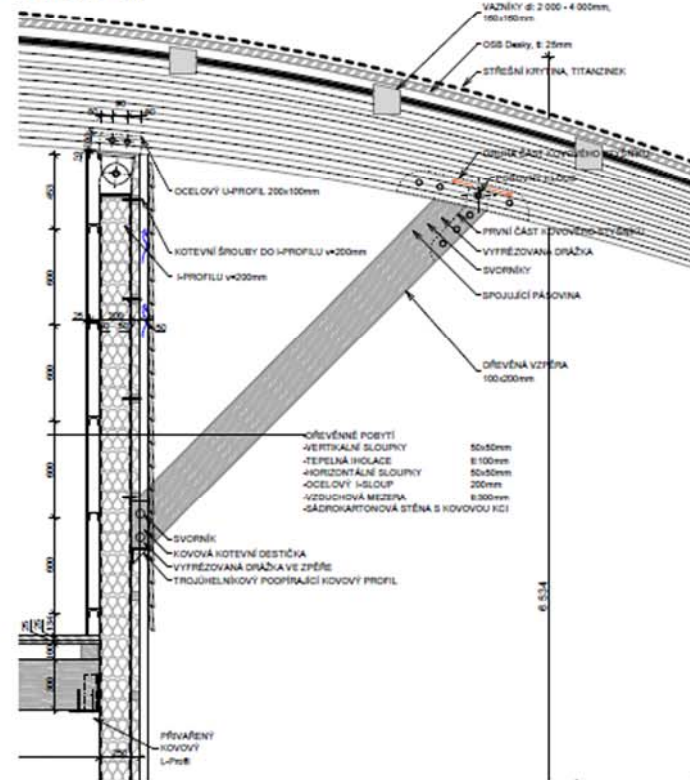
DETAIL - D1, 1:10



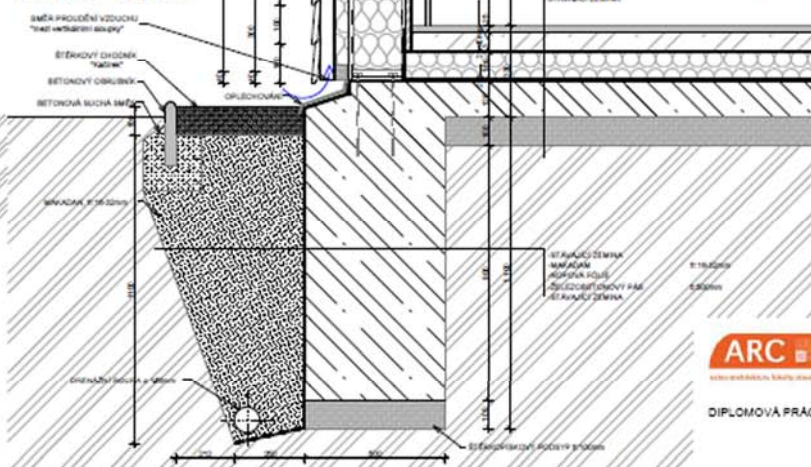
DETAIL - D2, 1:10



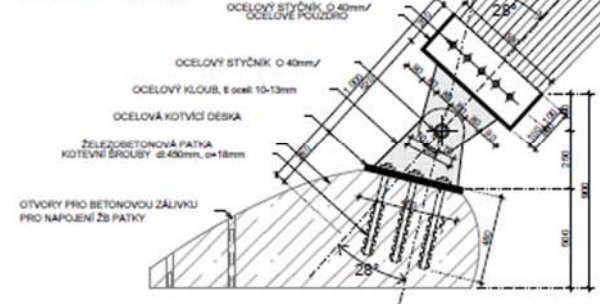
DETAIL - D4



DETAIL - D3, 1:10



DETAIL - D1, 1:5



37

KAVÁRNA "DETAILY ULOŽENÍ A UKOTVENÍ NOSNÍKU" 1:10

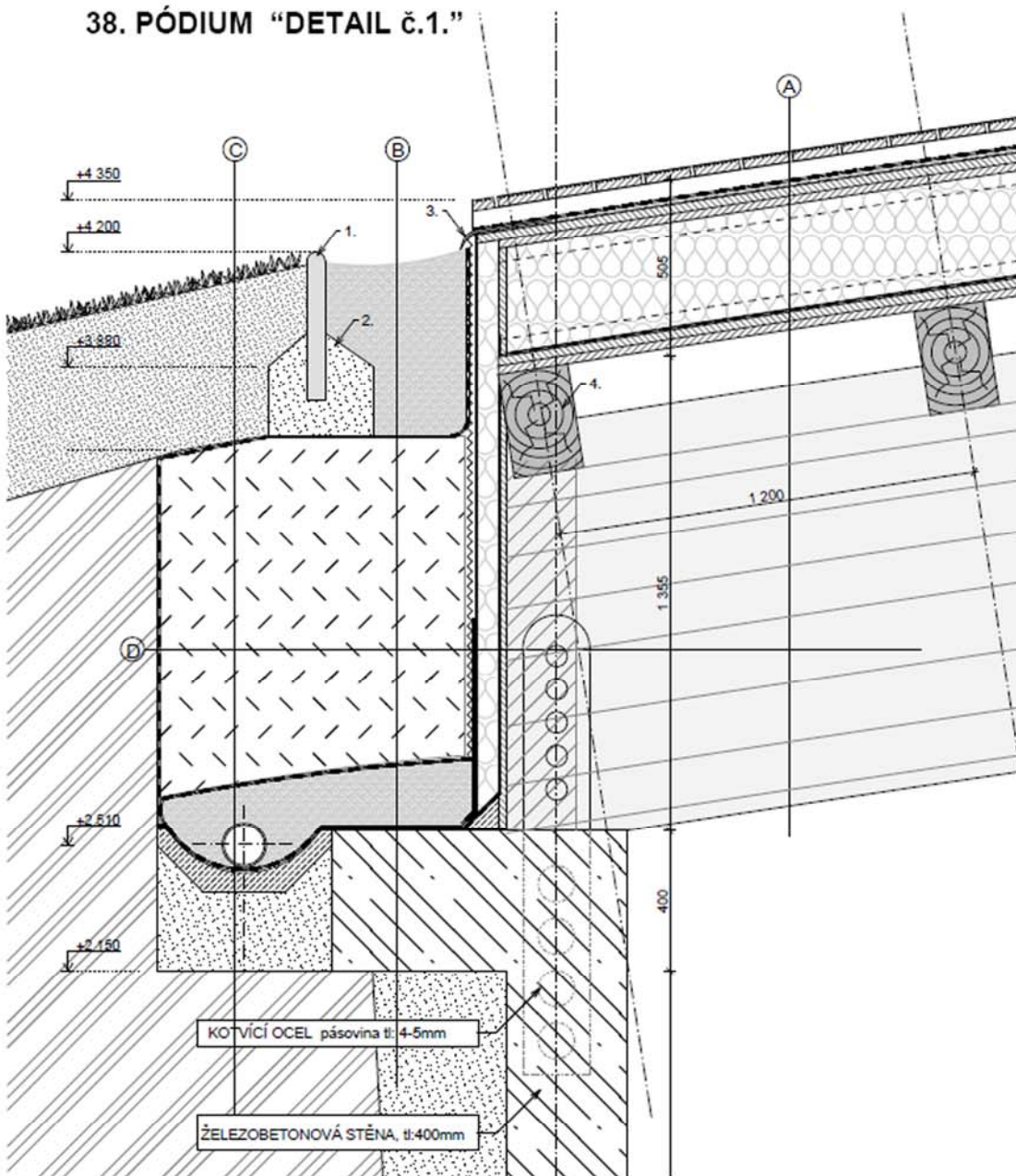
SPORTOVNÍ LETIŠTĚ BRNO - MEDLANKY

DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2015 • VEDOUČÍ PRÁCE PROF. ING. ARCH. JIŘÍ ŠINDLAR, CSc. • AUTOR BC. ONDŘEJ DRJÁK

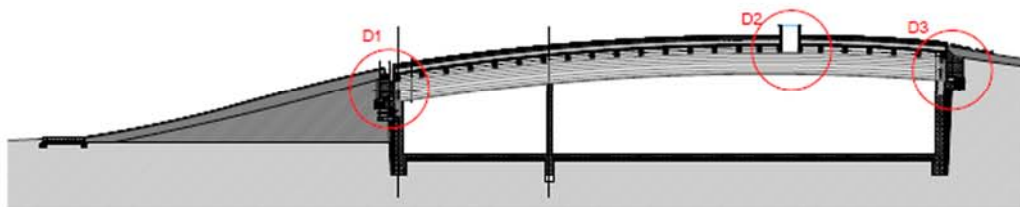
VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ • FAKULTA STAVEBNÍ • ÚSTAV ARCHITECTURY



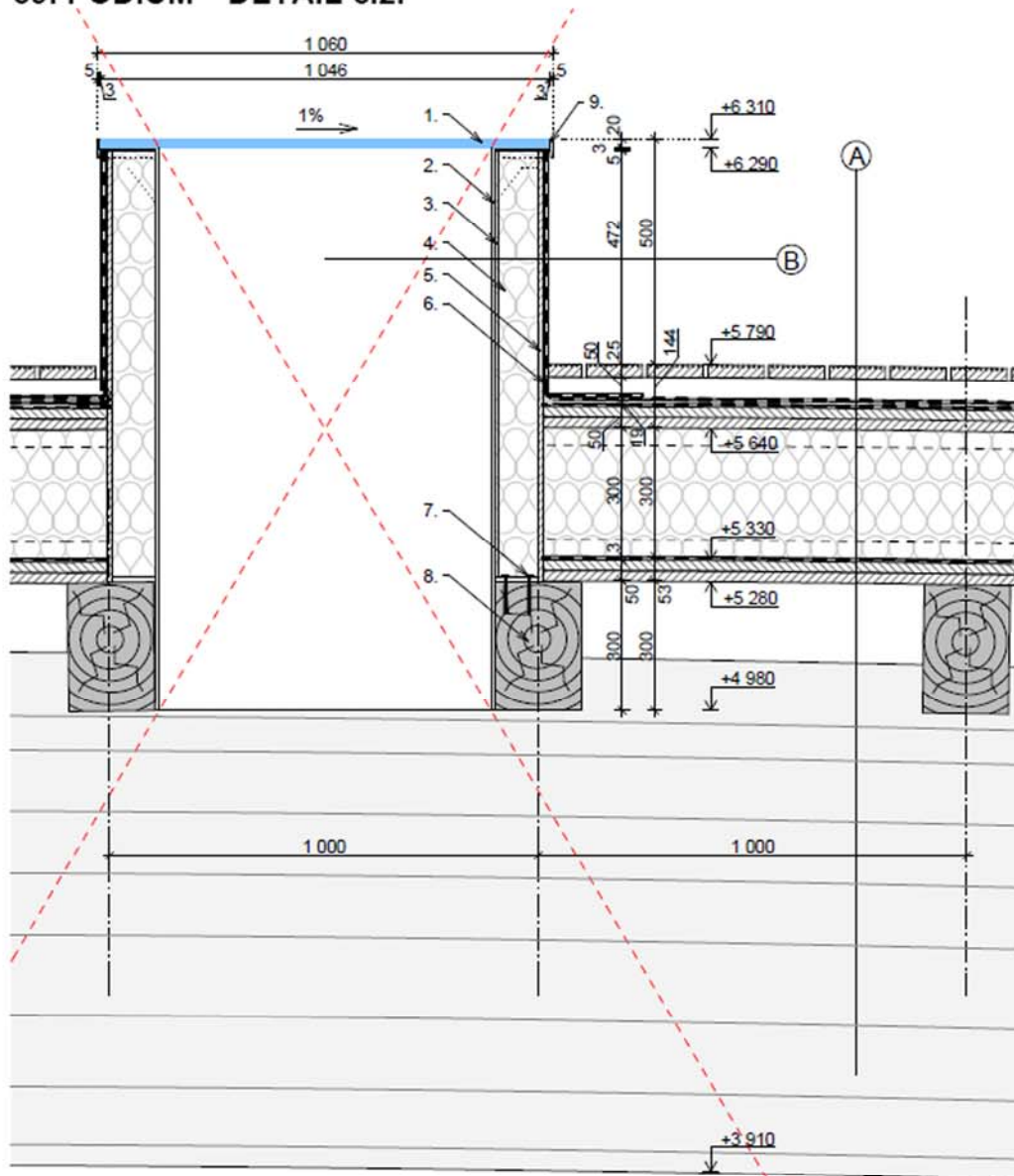
38. PÓDIUM "DETAIL č.1."



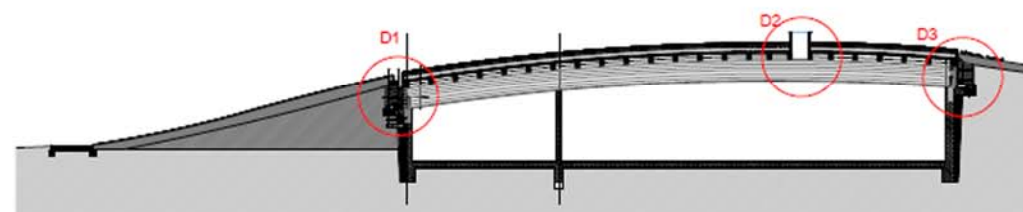
- A** -PRKNA DŘEVĚNÉHO ROŠTU, s impregnací $\pm 25\text{mm}$
 -DŘEVĚNÝ ROŠT $50 \times 50\text{mm}$
 -HLAVNÍ ASFALTOVÝ MODIFIKOVANÝ HYDROIZOLAČNÍ PÁS, bez posypu $\pm 3\text{mm}$
 -PODKLADNÍ ASFALTOVÝ MODIFIKOVANÝ HYDROIZOLAČNÍ PÁS, celoplošně natavená $\pm 3\text{mm}$
 -HORKÝ ASFALT AOSI $85/25 - \text{cca } 4\text{kg/m}^2$
 -OSB DESKY, KŘÍŽEM LOŽENÉ 2x $\pm 25\text{mm}$
 -STŘEŠNÍ STEICO NOSNÍK SE ZESÍLENOU STOJINOU Z MINERÁLNÍ IZOLACE, $\pm 150 \times 150\text{mm}$
 -NOSNÍK PRO VYTVOŘENÍ VRSTVY TEPELNÉ IZOLACE V TLOUŠČE 300 mm, OSOVÁ VZDÁLENOST 625 mm $\pm 25\text{mm}$
 -TEPELNÁ IZOLACE, MINERÁLNÍ VLNA, ORSIL $\pm 200 \times 300\text{mm}$
 -OSB DESKY, KŘÍŽEM LOŽENÉ 2x $v=1200\text{mm}, \delta=180\text{mm}$
 -DŘEVĚNÝ TRÁM, ULOŽENÝ V JEDNÉ POLOVINĚ
 -HLAVNÍ NOSNÝ LEPENÝ NOSNÍK
- B** -OKAPOVÝ CHODNÍK, KAČÍREK $\pm 500\text{mm}, \text{Frakce}=26-32\text{mm}$
 -KRYCÍ VRSTVA GEOTEXILIE min. 300g/m^2
 -MAKADAM $\text{Frakce}=32\text{mm}$
 -KRYCÍ VRSTVA GEOTEXILIE min. 300g/m^2
 -ŠTĚRKOPÍSEK $\text{Frakce}=16-32\text{mm}$
 -ASFALTOVÝ MODIFIKOVANÝ HYDROIZOLAČNÍ PÁS, bez posypu $\pm 3\text{mm}$
 -PENETRAČNÍ NÁTĚR
 -ŽELEZOBETONOVÝ SCHOD
 -ŠTĚRKOPÍSEKOVÝ PRÍSYP K ŽB STĚNĚ
 -PŮVODNÍ ZEMINA
- C** -VEGETAČNÍ SUBSTRÁT, VČETNĚ OSAZENÍ ZELENĚ, "TRÁVA" $\pm 150-500\text{mm}$
 -KRYCÍ VRSTVA GEOTEXILIE min. 300g/m^2
 -MAKADAM $\text{Frakce}=32\text{mm}$
 -KRYCÍ VRSTVA GEOTEXILIE min. 300g/m^2
 -ŠTĚRKOPÍSEK $\text{Frakce}=16-32\text{mm}$
 -DRENÁŽNÍ POTRUBÍ, HDPE POTRUBÍ, DN 150 mm, PODÉLNÝ SPÁD 1,5% min. 300g/m^2
 -KRYCÍ VRSTVA GEOTEXILIE
 -PRVEK PRO POUZDROVÉ ODVOZOVÁNÍ,
 ODVOZOVACÍ PREFABRIKOVANÝ BETONOVÝ ŽLAB, $590/669/330\text{mm}$
 -CEMENTOPÍSEKOVÝ PODSYP
 -PŮVODNÍ ZEMINA
- D** -HLAVNÍ NOSNÝ LEPENÝ NOSNÍK V POHLEDU $v=1200\text{mm}, \delta=180\text{mm}$
 -DOZDÍVKA, YTONG $\pm 200\text{mm}$
 -VYROVNÁVACÍ OSB DESKA $\pm 25\text{mm}$
 -PENETRAČNÍ NÁTĚR $\pm 3\text{mm}$
 -ASFALTOVÝ MODIFIKOVANÝ HYDROIZOLAČNÍ PÁS, bez posypu $\pm 60\text{mm}$
 -ZÁKLADOVÝ EXTRUDOVANÝ POLYSTYRÉN $\pm 3\text{mm}$
 -ASFALTOVÝ MODIFIKOVANÝ HYDROIZOLAČNÍ PÁS, bez posypu $\pm 20\text{mm}$
 -NOPOVÁ FÓLIE $\text{Frakce}=32\text{mm}$
 -MAKADAM min. 300g/m^2
 -KRYCÍ VRSTVA GEOTEXILIE
 -PŮVODNÍ ZEMINA
- LEGENDA:**
- PRKNA DŘEVĚNÉHO ROŠTU, s impregnací $\pm 25\text{mm}$
 - DŘEVĚNÝ TRÁM, ULOŽENÝ V JEDNÉ POLOVINĚ $\pm 200 \times 300\text{mm}$
 - OSB DESKY, KŘÍŽEM LOŽENÉ 2x $\pm 25\text{mm}$
 - TEPELNÁ IZOLACE, MINERÁLNÍ VLNA, ORSIL $\pm 150 \times 150\text{mm}$
 - OKAPOVÝ CHODNÍK, KAČÍREK $\pm 500\text{mm}, \text{Frakce}=26-32\text{mm}$
 - CEMENTOPÍSEKOVÝ ZÁKLAD, SUČÁ SMĚS
 - VEGETAČNÍ SUBSTRÁT, VČETNĚ OSAZENÍ ZELENĚ, "TRÁVA" $\pm 150-500\text{mm}$
 - MAKADAM, $\text{Frakce}=32\text{mm}$
 - ODVOZOVACÍ PREFABRIKOVANÝ BETONOVÝ ŽLAB, $590/669/330\text{mm}$
 - STÁVAJÍCÍ ZEMINA
 - HL. ASF. MODIF. HYDR. PÁS, bez posypu $\pm 3\text{mm}$
 - PODKLADNÍ ASFALTOVÝ MODIFIKOVANÝ HYDROIZOLAČNÍ PÁS, celoplošně natavená $\pm 3\text{mm}$
 - HORKÝ ASFALT AOSI $85/25 - \text{cca } 4\text{kg/m}^2$
 - NOPOVÁ FÓLIE $v=20\text{mm}$



39. PÓDIUM "DETAIL č.2."

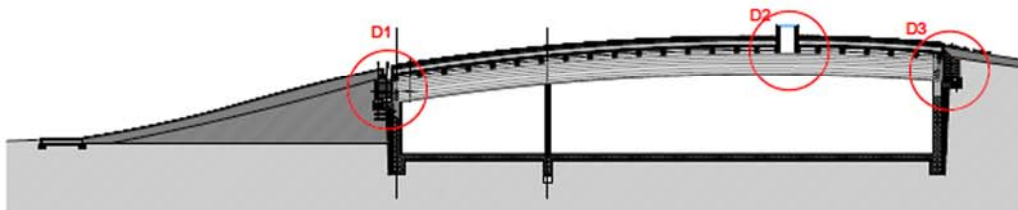


- A**
- PRKNA DŘEVĚNÉHO ROŠTU, s impregnací tl:25mm
 - DŘEVĚNÝ ROŠT 50x50mm
 - HLAVNÍ ASFALTOVÝ MODIFIKOVANÝ HYDROIZOLAČNÍ PÁS, bez posypu tl:3mm
 - PODKLADNÍ ASFALTOVÝ MODIFIKOVANÝ HYDROIZOLAČNÍ PÁS, -celoplošně natavená tl:3mm
 - OSB DESKY, KŘÍŽEM LOŽENÉ 2x tl:25mm
 - HORKÝ ASFALT AOSI 85/25 - cca 4kg/m²
 - STŘEŠNÍ STEICO NOSNÍK SE ZESÍLENOU STOJINOU Z MINERÁLNÍ IZOLACE, tl:150+150mm
 - NOSNÍK PRO VYTVOŘENÍ VRTSVY TEPELNÉ IZOLACE V TLOUŠČE 300 mm, OSOVÁ VZDÁLENOST 625 mm tl:25mm
 - TEPELNÁ IZOLACE, MINERÁLNÍ VLNA, ORSIL tl:200x300mm
 - OSB DESKY, KŘÍŽEM LOŽENÉ 2x v=1200mm, š=180mm
 - DŘEVĚNÝ TRÁM, ULOŽENÝ V JEDNÉ POLOVINĚ
 - HLAVNÍ NOSNÝ LEPENÝ NOSNÍK
- B**
- POHLEDOVÝ PLASTOVÝ KRYT tl:5mm
 - KOVOVÁ NOSNÁ KONSTRUKCE tl:8mm
 - ZTUŽUJÍCÍ ŽEBRA KOVOVÉ KONSTRUKCE
 - TEPELNÁ IZOLACE, EXTRUDOVANÝ POLYSTYRÉN tl:200mm
 - OSB DESKA, tl:25mm
 - PENETRAČNÍ NÁTĚR
 - BOČNÍ ASFALTOVÝ MODIFIKOVANÝ HYDROIZOLAČNÍ PÁS, s posypem tl:3mm 2x
- 1.**
- STŘEŠNÍ SVĚTLÍK, POCHUZNÉ PRŮHLLEDNÉ SKLO tl:20mm
 - SOUČÁSTI POCHUZNÉHO SKLA JE I IZOLAČNÍ DVOJSKLO
- 2.**
- POHLEDOVÝ PLASTOVÝ KRYT tl:5mm
- 3.**
- KOVOVÁ NOSNÁ KONSTRUKCE tl:8mm
- 4.**
- TEPELNÁ IZOLACE, EXTRUDOVANÝ POLYSTYRÉN tl:200mm
- 5.**
- OSB DESKA, tl:25mm
- 6.**
- BOČNÍ ASFALTOVÝ MODIFIKOVANÝ HYDROIZOLAČNÍ PÁS, s posypem tl:3mm 2x
- 7.**
- KOTVÍCÍ ŠROUBY
- 8.**
- DŘEVĚNÝ TRÁM"VAZNÍK" roz:200x300mm
- 9.**
- SILIKONOVÉ LOŽE
- LEGENDA:**
- PRKNA DŘEVĚNÉHO ROŠTU, s impregnací tl:25mm
 - DŘEVĚNÝ TRÁM, ULOŽENÝ V JEDNÉ POLOVINĚ tl:200x300mm
 - OSB DESKY, KŘÍŽEM LOŽENÉ 2x tl:25mm
 - TEPELNÁ IZOLACE, MINERÁLNÍ VLNA, ORSIL tl:150+150mm
 - OKAPOVÝ CHODNÍK, KAČÍREK tl:500mm, Frakce=26-32mm
 - CEMENTOPÍSKOVÝ ZÁKLAD, SUČÁ SMĚS tl:150-500mm
 - VEGETAČNÍ SUBSTRÁT, VČETNĚ OSAZENÍ ZELENĚ, "TRÁVA" tl:150-500mm
 - MAKADAM, Frakce=32mm
 - ODVOZOVACÍ PREFABRIKOVANÝ BETONOVÝ ŽLAB, -590/ 669/ 330 mm
 - STÁVAJÍCÍ ZEMINA
 - HL. ASF. MODIF. HYDR. PÁS, bez posypu tl:3mm
 - PODKLADNÍ ASFALTOVÝ MODIFIKOVANÝ HYDROIZOLAČNÍ PÁS, -celoplošně natavená tl:3mm
 - HORKÝ ASFALT AOSI -85/25 - cca 4kg/m²
 - NOPOVÁ FÓLIE v=20mm



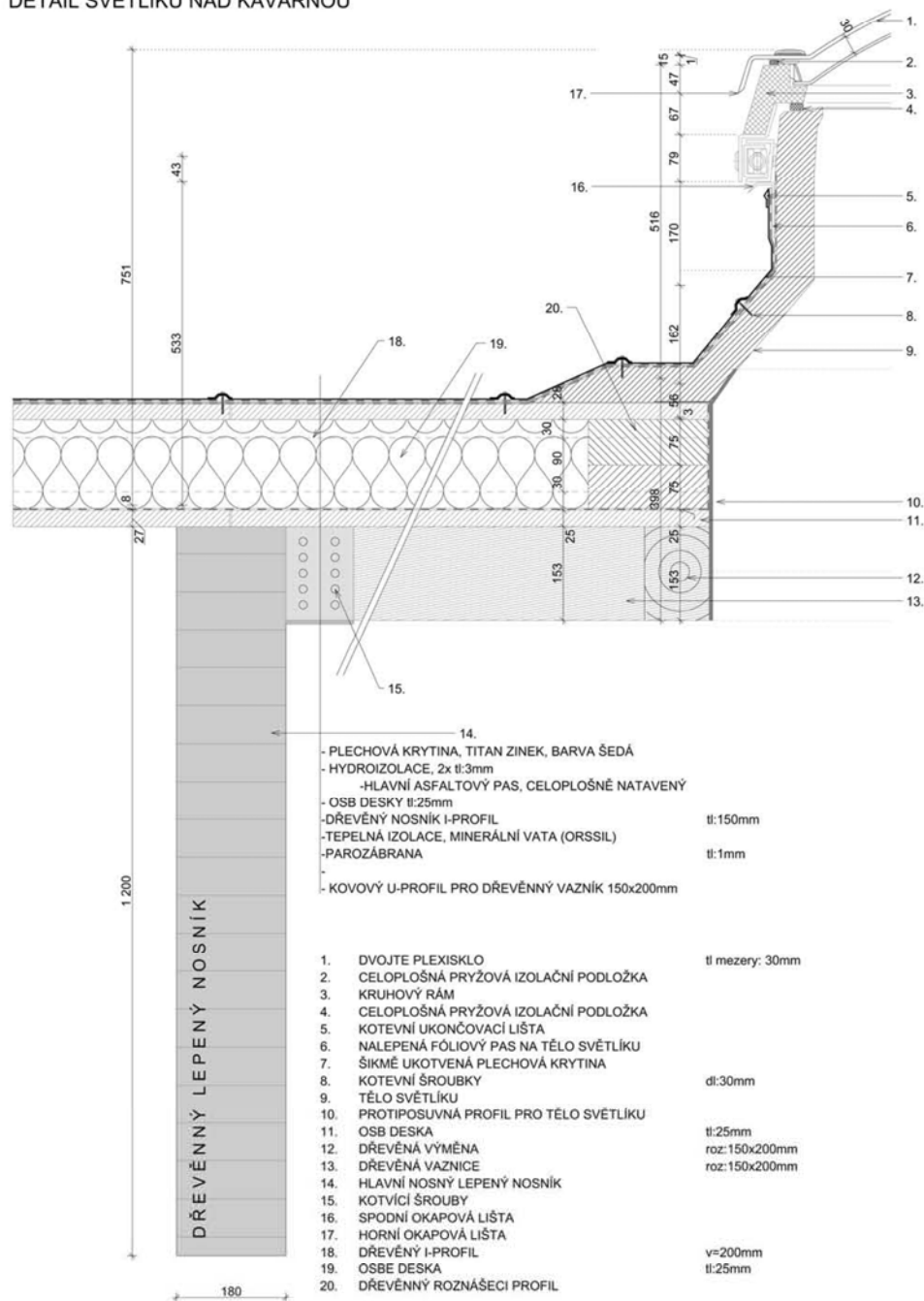
[illegible]

- | | | |
|---|--|--|
| A | -PRKNA DŘEVĚNÉHO ROŠTU, s impregnací | ±25mm |
| | -DŘEVĚNÝ ROŠT | 50x50mm |
| | -HLAVNÍ ASFALTOVÝ MODIFIKOVANÝ HYDROIZOLAČNÍ PÁS, bez posypu | ±3mm |
| | -PODLADNÍ ASFALTOVÝ MODIFIKOVANÝ HYDROIZOLAČNÍ PÁS,
-celoplošně natavená | ±3mm
85/25 - cca 4kg/m ² |
| | -HORKÝ ASFALT AOSI | ±25mm |
| B | -OSB DESKY, KŘÍŽEM LOŽENÉ 2x | ±150+150mm |
| | -STŘEŠNÍ STEICO NOSNÍK SE ZESÍLENOU STOJINOU Z MINERÁLNÍ IZOLACE, | ±25mm |
| | -NOSNÍK PRO VYTVOŘENÍ VRSTVY TEPELNÉ IZOLACE V TLOUŠČE 300 mm, OSOVÁ VZDÁLENOST 625 mm | ±200x300mm |
| | -TEPELNÁ IZOLACE, MINERÁLNÍ VLNÁ, ORSIL | v=1200mm, s=180mm |
| | -OSB DESKY, KŘÍŽEM LOŽENÉ 2x | ±500mm, Frakce=26-32mm |
| | -DŘEVĚNÝ TRÁM, ULOŽENÝ V JEDNÉ POLOVINĚ | min. 300g/m ² |
| | -HLAVNÍ NOSNÝ LEPENÝ NOSNÍK | Frakce=32mm |
| | | min. 300g/m ² |
| C | -KRYCÍ VRSTVA GEOTEXILIE | Frakce=16-32mm |
| | -MAKADAM | ±3mm |
| | -KRYCÍ VRSTVA GEOTEXILIE | |
| | -ŠTERKOPÍSEK | |
| | -ASFALTOVÝ MODIFIKOVANÝ HYDROIZOLAČNÍ PÁS, bez posypu | |
| | -PENETRAČNÍ NÁTĚR | |
| | -ŽELEZOBETONOVÝ SCHOD | |
| | -ŠTERKOPÍSKOVÝ PŘÍRÝP K ŽB STĚNĚ | |
| D | -PŮVODNÍ ZEMINA | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| E | -VEGETAČNÍ SUBSTRÁT, VČETNĚ OSAZENÍ ZELENĚ, "TRÁVA" | ±150-500mm |
| | -KRYCÍ VRSTVA GEOTEXILIE | min. 300g/m ² |
| | -MAKADAM | Frakce=32mm |
| | -KRYCÍ VRSTVA GEOTEXILIE | min. 300g/m ² |
| | -ŠTERKOPÍSEK | Frakce=16-32mm |
| | -DRENÁŽNÍ POTRUBÍ, HDPE POTRUBÍ, DN 150 mm, PODÉLNĚ | SPAD 1,5% |
| | -KRYCÍ VRSTVA GEOTEXILIE | min. 300g/m ² |
| | -PŘEKV PRO POVRCHOVÉ ODVODNĚNÍ, | |
| | -ODVOĐNOVACÍ PREFABRIKOVANÝ BETONOVÝ ŽLAB, | 590/ 660/ 330 mm |
| | -CEMENTOPÍSKOVÝ PODSYP | |
| | -PŮVODNÍ ZEMINA | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| F | -HLAVNÍ NOSNÝ LEPENÝ NOSNÍK V POHLEDU | v=1 200mm, s=180mm |
| | -DOZDÍVKA, YTONG | ±200mm |
| | -VYROVNÁVACÍ OSB DESKA | ±25mm |
| | -PENETRAČNÍ NÁTĚR | |
| | -ASFALTOVÝ MODIFIKOVANÝ HYDROIZOLAČNÍ PÁS, bez posypu | ±3mm |
| | -ZÁKLADOVÝ EXTRUDOVANÝ POLYSTYRÉN | ±60mm |
| | -ASFALTOVÝ MODIFIKOVANÝ HYDROIZOLAČNÍ PÁS, bez posypu | ±3mm |
| | -NOPOVÁ FÓLIE | ±20mm |
| | -MAKADAM | Frakce=32mm |
| | -KRYCÍ VRSTVA GEOTEXILIE | min. 300g/m ² |
| | -PŮVODNÍ ZEMINA | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| G | -PRKNA DŘEVĚNÉHO ROŠTU, s impregnací | ±25mm |
| | -DŘEVĚNÝ TRÁM, ULOŽENÝ V JEDNÉ POLOVINĚ | ±200x300mm |
| | -OSB DESKY, KŘÍŽEM LOŽENÉ 2x | ±25mm |
| | -TEPELNÁ IZOLACE, MINERÁLNÍ VLNÁ, ORSIL | ±150+150mm |
| | -OKAPOVÝ CHODNÍK, KAČÍREK | ±500mm, Frakce=26-32mm |
| | -CEMENTOPÍSKOVÝ ZÁKLAD, SUCÁ SMĚS | |
| | -VEGETAČNÍ SUBSTRÁT, VČETNĚ OSAZENÍ ZELENĚ, "TRÁVA" | ±150-500mm |
| | -MAKADAM, Frakce=32mm | |
| | -ODVOĐNOVACÍ PREFABRIKOVANÝ BETONOVÝ ŽLAB,
-590/ 660/ 330 mm | |
| | -ŠŤAVAJÍCÍ ZEMINA | |
| | -HL. ASF. MODIF. HYDR. PÁS, bez posypu | ±3mm |
| | -PODLADNÍ ASFALTOVÝ MODIFIKOVANÝ
HYDROIZOLAČNÍ PÁS, -celoplošně natavená | ±3mm |
| | -HORKÝ ASFALT AOSI | 85/25 - cca 4kg/m ² |
| | -NOPOVÁ FÓLIE | v=20mm |

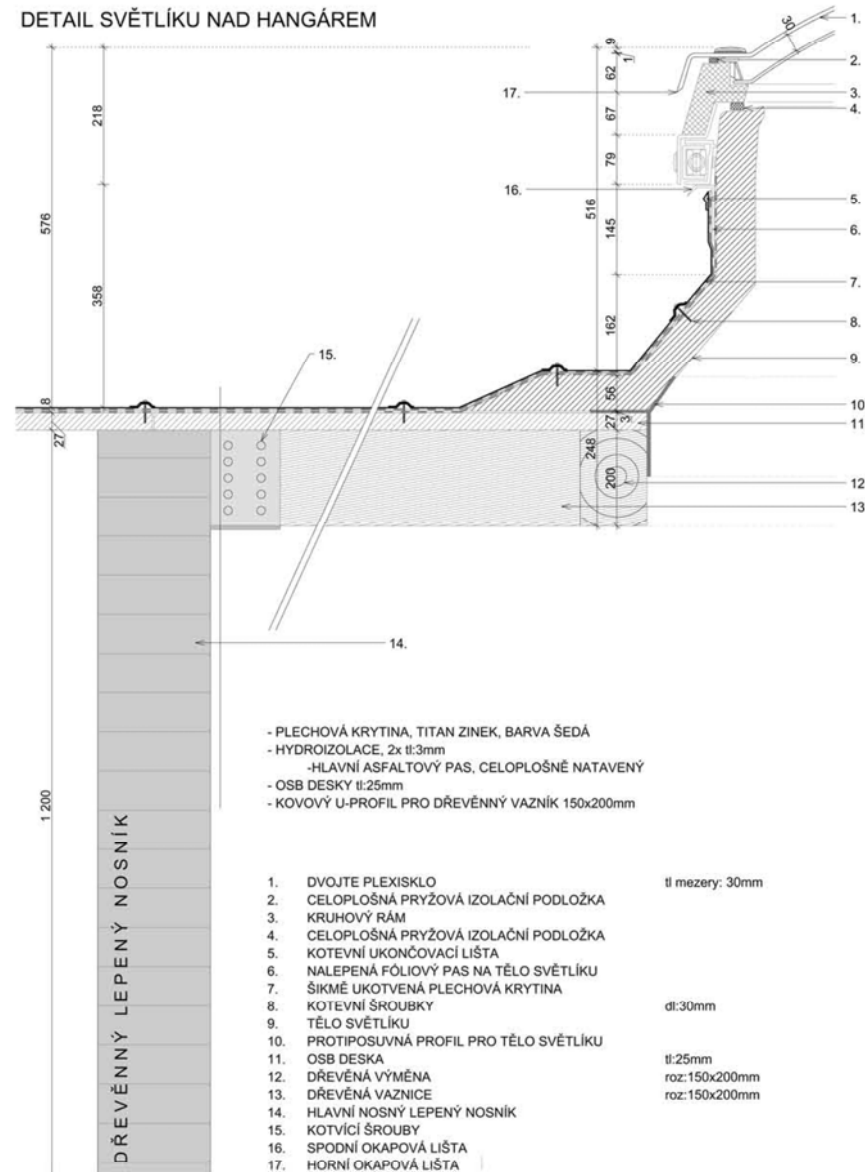


41. DETAIL SVĚTLÍKU “KAVÁRNA A HANGÁR”

DETAIL SVĚTLÍKU NAD KAVÁRNOU



DETAIL SVĚTLÍKU NAD HANGÁREM



42. VIZUALIZACE



42



DIPLOMOVÁ PRÁCE KVĚTEN 2015 • VEDOUČÍ PRÁCE PROF. ING. ARCH. JILJÍ ŠINDLAR, CSC. • AUTOR BC. ONDŘEJ DRIJÁK

VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V BRNĚ • FAKULTA STAVEBNÍ • ÚSTAV ARCHITEKTURY

VIZUALIZACE

SPORTOVNÍ LETIŠTĚ BRNO - MEDLÁNKY



SPORTOVNÍ LETIŠTĚ

Brno - Medlánky

IDEA

Počáteční myšlenka, pro návrh sportovního letiště Medlánky, vycházela ze zachování velké části stávající dispozice jednotlivých budov. Postupnými konzultacemi a neustálým zdokonalování nápadu, byly některé budovy zcela odstraněny, dále došlo ke scelení několika objektů a přidání nových staveb s novou funkcí. Z hranatých forem se finální forma dopracovala do oblých tvarů. K těmto formám pomohla inspirace domácími i světovými stavbami.

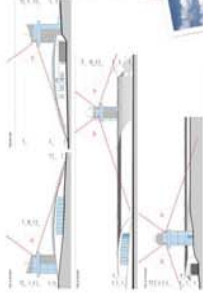
KONCEPCE

Koncepce byla inspirována tvarem a konstrukcí letadlového křídla. Díky tomu, je tak jedinečné spojení dynamický vzhled letiště, s leteckým provozem a utváří tak jednotný celek, který nenarušuje ráz krajiny.

Dále bylo cílem zdokonalit provoz a vzhled samotného letiště. Proto bylo nutné analyzovat řešení letiště a najít problematická místa, ta následně vyřešit a případně doplnit o provozní budovy, nebo změnit jejich formu a funkci. Z tohoto důvodu, byly stanoveny hlavní trasy a vedlejší trasy, dále soukromé a veřejné zóny a v neposlední řadě parkovací a klidové prostory.

GENIUS LOCI

Jedinečnost letiště dokresluje původní dřevěný hangár, který byl ponechán, jako memento původního letiště. Při pohledu z letadla, tak pilot pozná původní charakteristické rysy tohoto letiště. Požadavky na nový provoz letiště, vyústily v potřebu nových provozních budov, které bylo nutné zakomponovat do stávajícího areálu. Křivky nových budov, byly harmonicky včleněny do původní koncepce letiště a duch místa tak nebyl narušen.



URBANISTICKÝ NÁVRH AREÁLU

Design nových budov ožívuje výjimečné letiště v Medláncích. Funkčnost letiště si vyžádala citlivou úpravu urbanistického řešení místní lokality. Parkovací plochy byly vyloučeny z areálu a tím byla zvýšena jejich kapacita a zlepšení provozu. Pro návštěvníky byla navržena nová tribuna, která má charakter vyvýšeného kopečku, který tak zajišťuje jedinečný výhled na letiště a jeho provoz. Součástí tribuny je nová dispečerská věž s proskleným výtahem. Pro zajištění funkčního provozu areálu a zlepšení komfortu byly navrženy dva nové objekty. Kávárna s restaurací a hostel v první budově a centrální hangár v budově druhé. Stejně jako povrch křídla jsou povrchy budov oblé a hladké. Půdorysy těchto budov byly také inspirovány symbolem "Jing a Jang", harmonická forma objektů tak uzavírá areál letiště.

