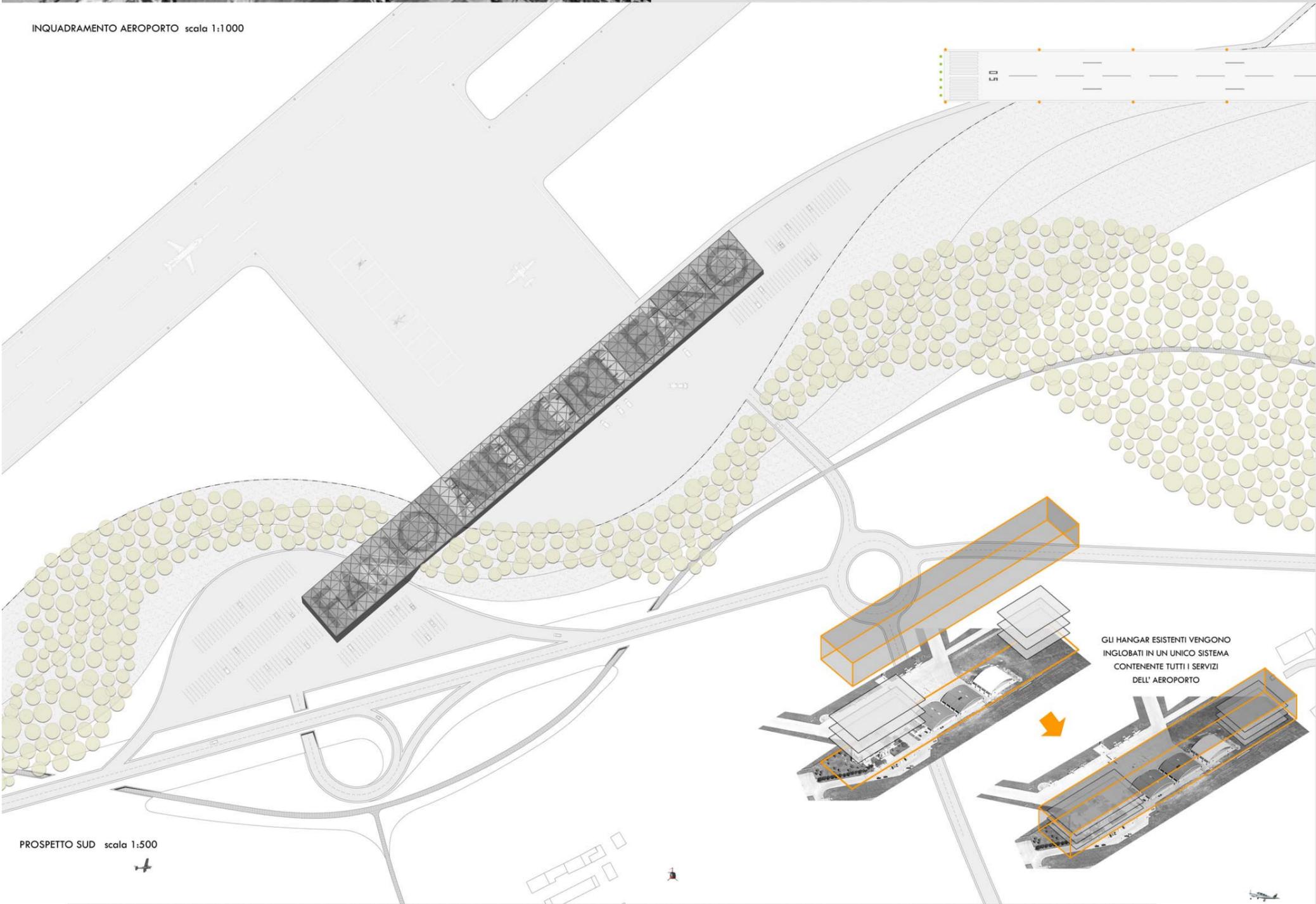
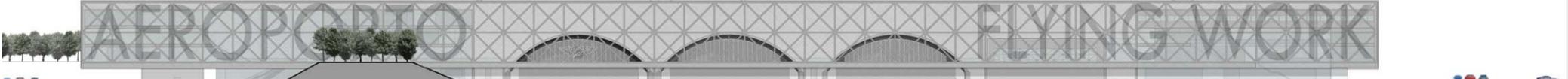




INQUADRAMENTO AEROPORTO scala 1:1000



PROSPETTO SUD scala 1:500



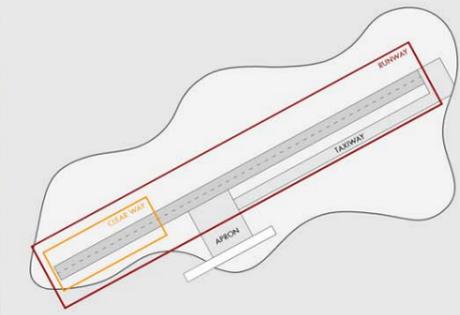
PROGETTAZIONE DELLA PISTA DI VOLO



- SISTEMA DI ILLUMINAZIONE**
per facilitare il traffico aereo nei periodi di scarsa visibilità delle ore diurne vengono usate sull'area di movimento delle luci
- LUCI DI SOGLIA PISTA:** luci di colore verde collocate sulla soglia della pista visibili solo nella direzione di atterraggio.
 - LUCI DI BORDO PISTA:** due file di lampade parallele fra di loro ed equidistanti dalla mezzieria della pista.
 - LUCI DEI BORDI:** queste luci di colore blu vengono poste su ciascun lato dei raccordi e delle vie di rullaggio.

SEGNALETICA DELL' AREA DI MOVIMENTO
La segnaletica diurna consiste nella pittura delle zone interessate dalle manovre di aeromobili e veicoli.

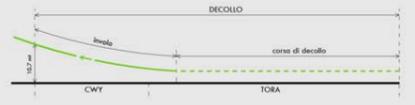
- SOGLIA DI PISTA:** una serie di strisce bianche parallele dalle dimensioni minime di 30x1.8 mt a distanza di 1.8 mt una dall'altra.
- MEZZERIA DELLA PISTA:** il centro della pista viene individuato da tracci bianchi lunghi 30 mt e larghi 0.9 mt.
- ZONA DI CONTATTO:** la zona in cui l'aeromobile tocca la pista viene evidenziata con gruppi di strisce parallele.
- BORDO PISTA:** una linea continua bianca posta ai bordi della pista per delineare i confini laterali tra la pista.
- IDENTIFICAZIONE DI PISTA:** gruppo di 2 cifre che esprimono, in decine di gradi, l'orientamento magnetico della pista.
- DELIMITAZIONE:** linee continue gialle di 10 cm di larghezza poste ai bordi per delineare i confini.



- RUNWAY - PISTA DI VOLO:** striscia di terreno pavimentata, destinata ad accogliere gli aerei in fase di atterraggio o decollo ed in grado di sopportare sollecitazioni.
- TAXIWAY:** il collegamento tra le varie aree operative è reso possibile da un sistema di strade.
- APRON - PIAZZALE:** il piazzale consente l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, il carico e lo scarico di merci, il "servicing" degli aeromobili (rifornimento, pulizia, controlli e piccola manutenzione).
- RUNWAY STRIP:** viene definita un'area rettangolare che circonda e include la pista detta "striscia di sicurezza".
- CLEARWAY:** area rettangolare libera da ostacoli posta ad una estremità della pista per consentire agli aeromobili di effettuare una parte della salita iniziale fino ad un'altezza specificata.
- MANICA A VENTO:** indicatore della direzione del vento. Viene ubicato in prossimità delle testate della pista e viene posto al centro di una zona circolare di 1.5 mt di diametro, delimitata da una fascia bianca larga 1,2 mt.

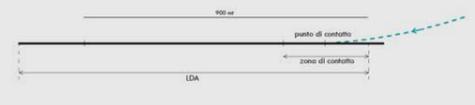
OPERAZIONI DI DECOLLO CONVENZIONALE

- Il decollo può essere suddiviso in 2 fasi:
- **Corsa di decollo:** effettuata sulla pista allo scopo di raggiungere la velocità di distacco;
- **Involò:** la traiettoria effettuata dopo il distacco fino a raggiungere l'altezza di 10.7 mt
- TORA - TAKE OFF RUNN AVAILABLE:** la lunghezza di pista per la corsa al suolo di un aeromobile in decollo.
- TODA - TAKE OFF DISTANCE AVAILBLE:** la lunghezza disponibile per completare le due fasi del decollo



OPERAZIONI DI ATTERRAGGIO

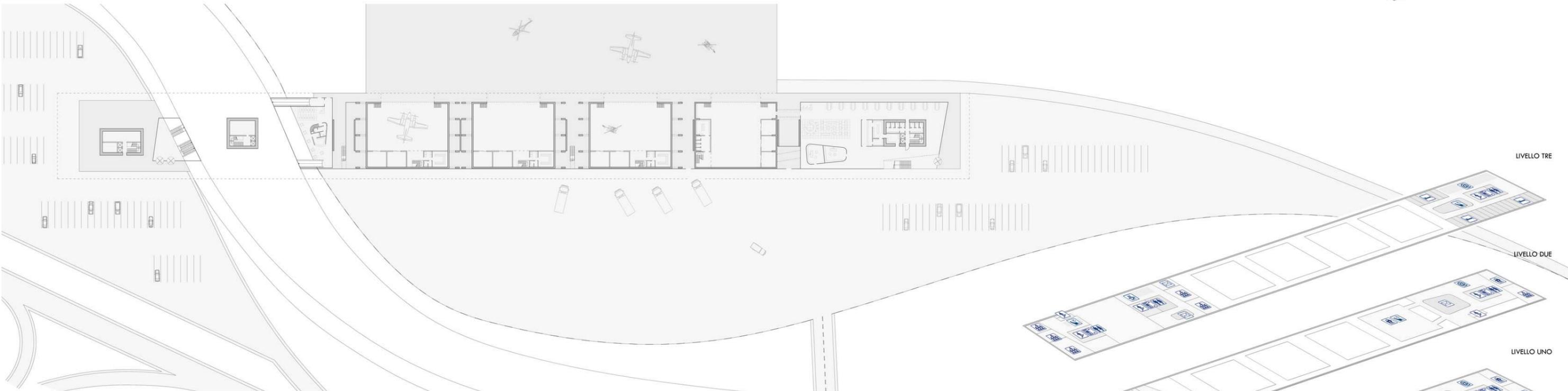
- gli aeromobili in atterraggio si avvicinano alla pista e toccano terra in una zona chiamata "zona di contatto".
- LDA - LANDING DISTANCE AVAILBLE:** lunghezza di pista disponibile e idonea per la corsa al suolo di un aeromobile in atterraggio.



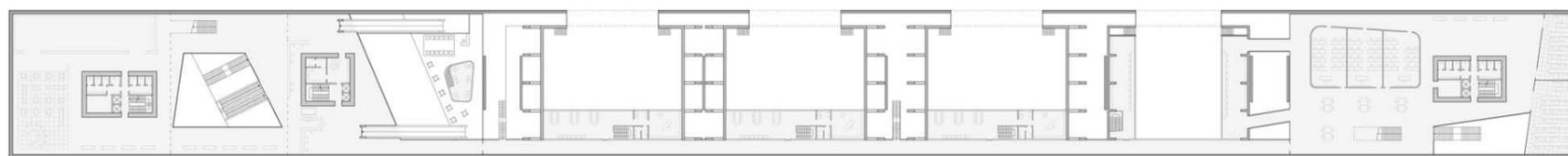
Fonte: Annex 14 - Aerodromes Design and Operations, ICAO



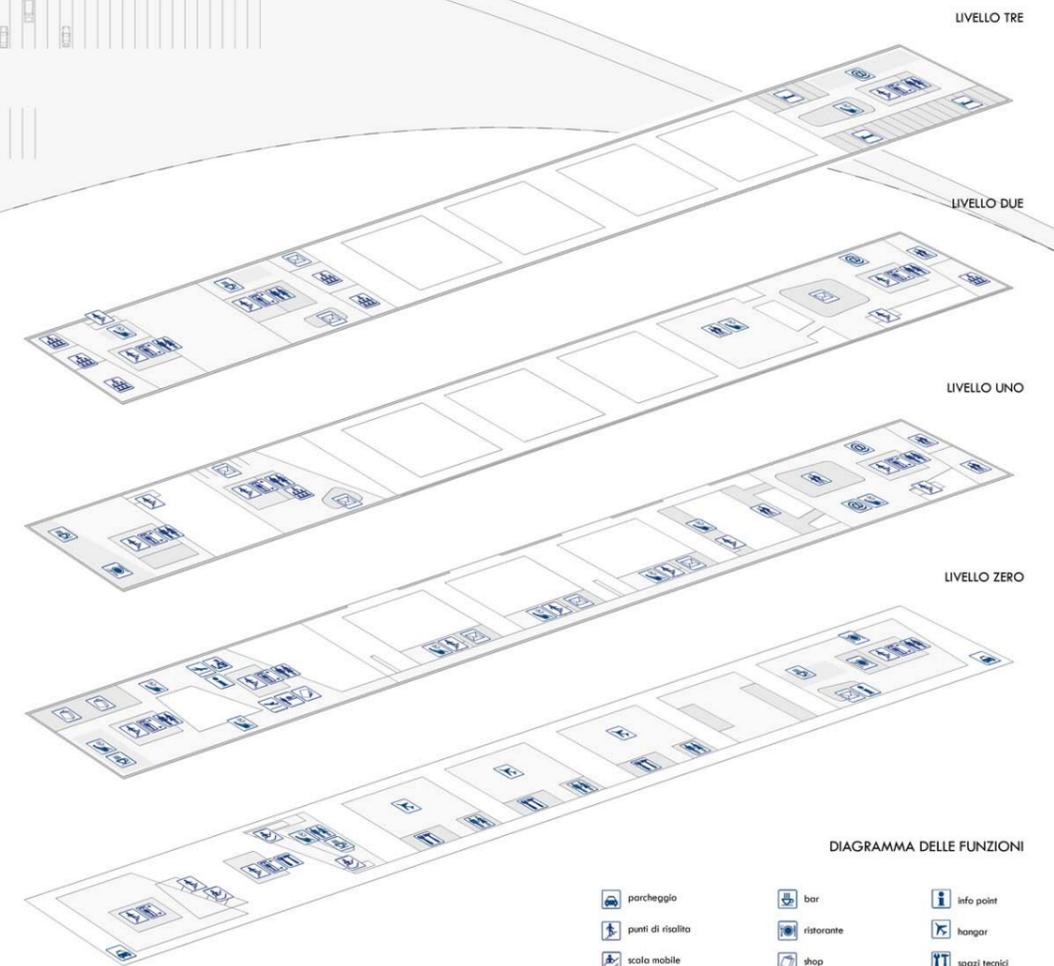
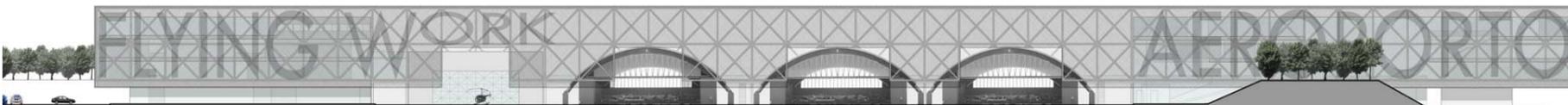
PIANTA LIVELLO 0 scala 1:500



PIANTA LIVELLO 1



PROSPETTO NORD scala 1:500



- DIAGRAMMA DELLE FUNZIONI
- | | | |
|-------------------|--------------|----------------|
| parcheggio | bar | info point |
| punti di risalita | ristorante | hangar |
| scala mobile | shop | spazi tecnici |
| ascensore | bagni | sale riunioni |
| arrivo | biglietteria | zone studio |
| partenza | uffici | scuola di volo |
| attesa | dogana | residence |



vista del corridoio di accesso agli hangar



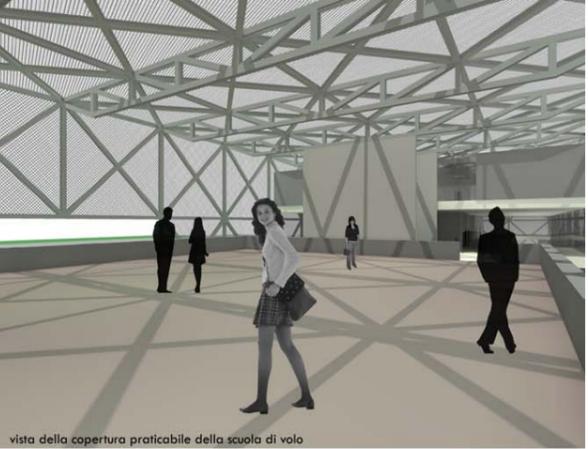
vista interna dell' hangar della scuola di volo



vista dell' accesso all'hangar della scuola di volo

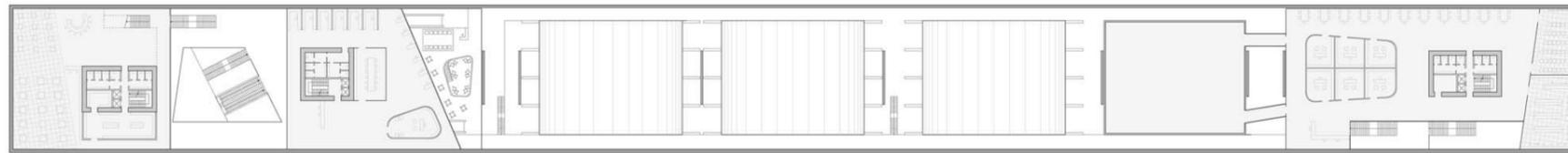


vista interna di un hangar

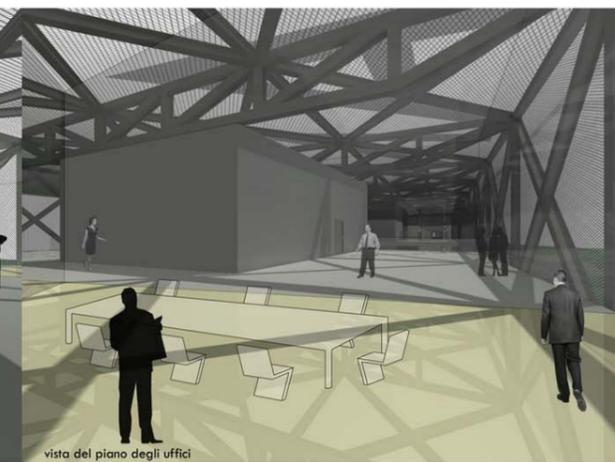


vista della copertura praticabile della scuola di volo

PIANTA LIVELLO 2



vista del residence

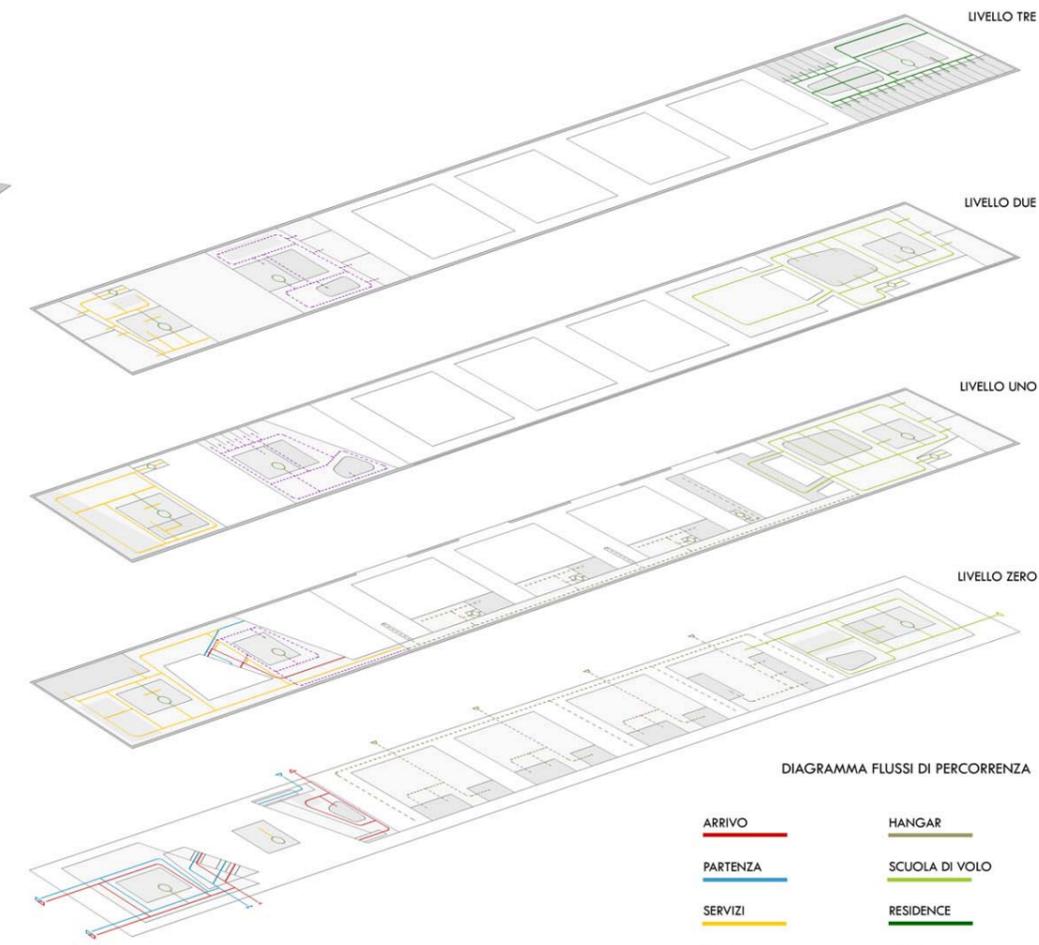
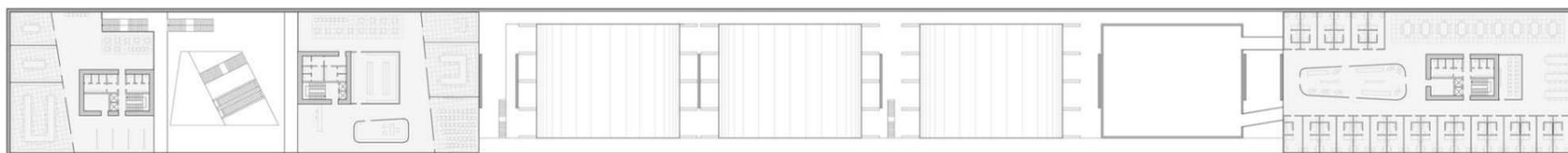


vista del piano degli uffici



vista del piano per riunioni e conferenze

PIANTA LIVELLO 3



SEZIONE LONGITUDINALE scala 1:500

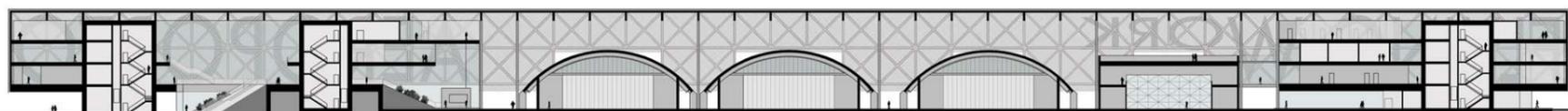


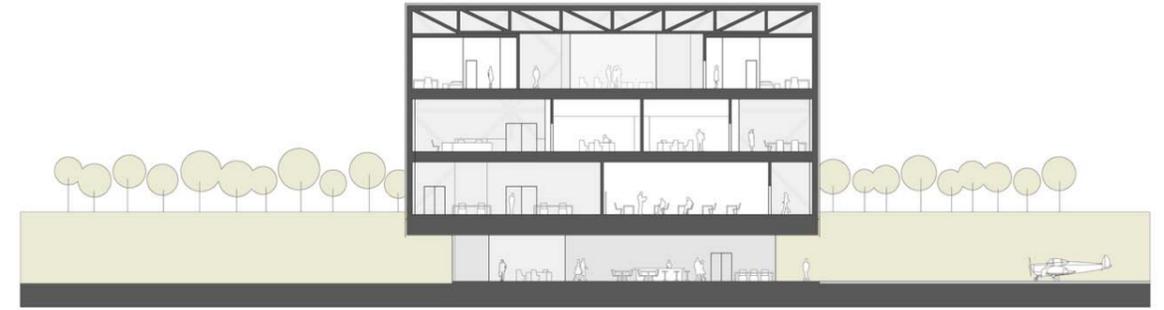
DIAGRAMMA FLUSSI DI PERCORRENZA

- ARRIVO
- PARTENZA
- SERVIZI
- UFFICI
- HANGAR
- SCUOLA DI VOLO
- RESIDENCE
- PUNTI DI RISALITA

SEZIONE 1



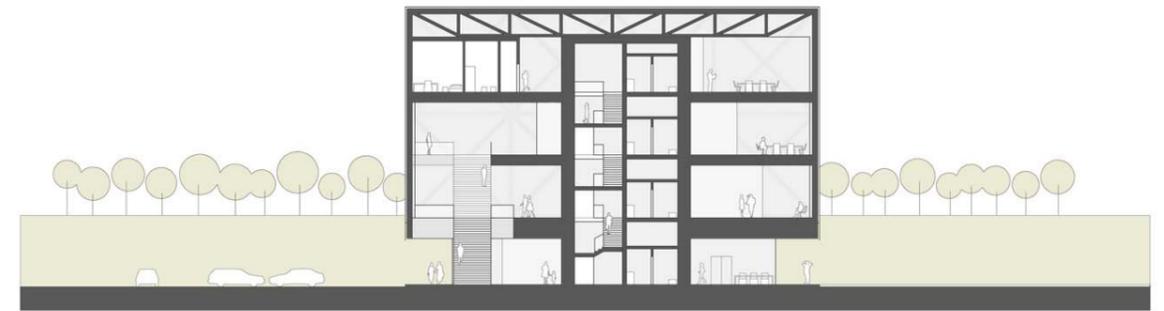
SEZIONE 4



SEZIONE 2



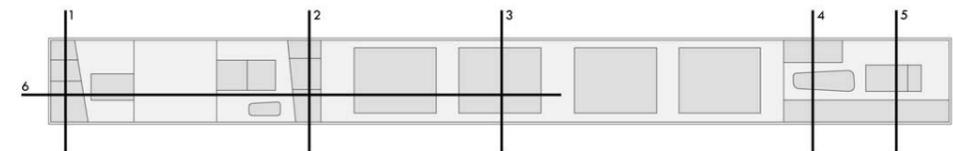
SEZIONE 5



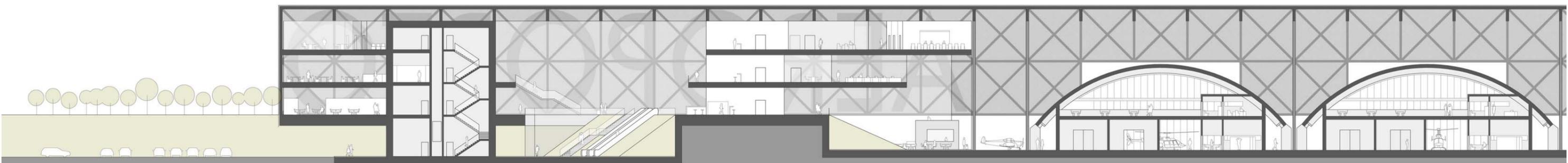
SEZIONE 3



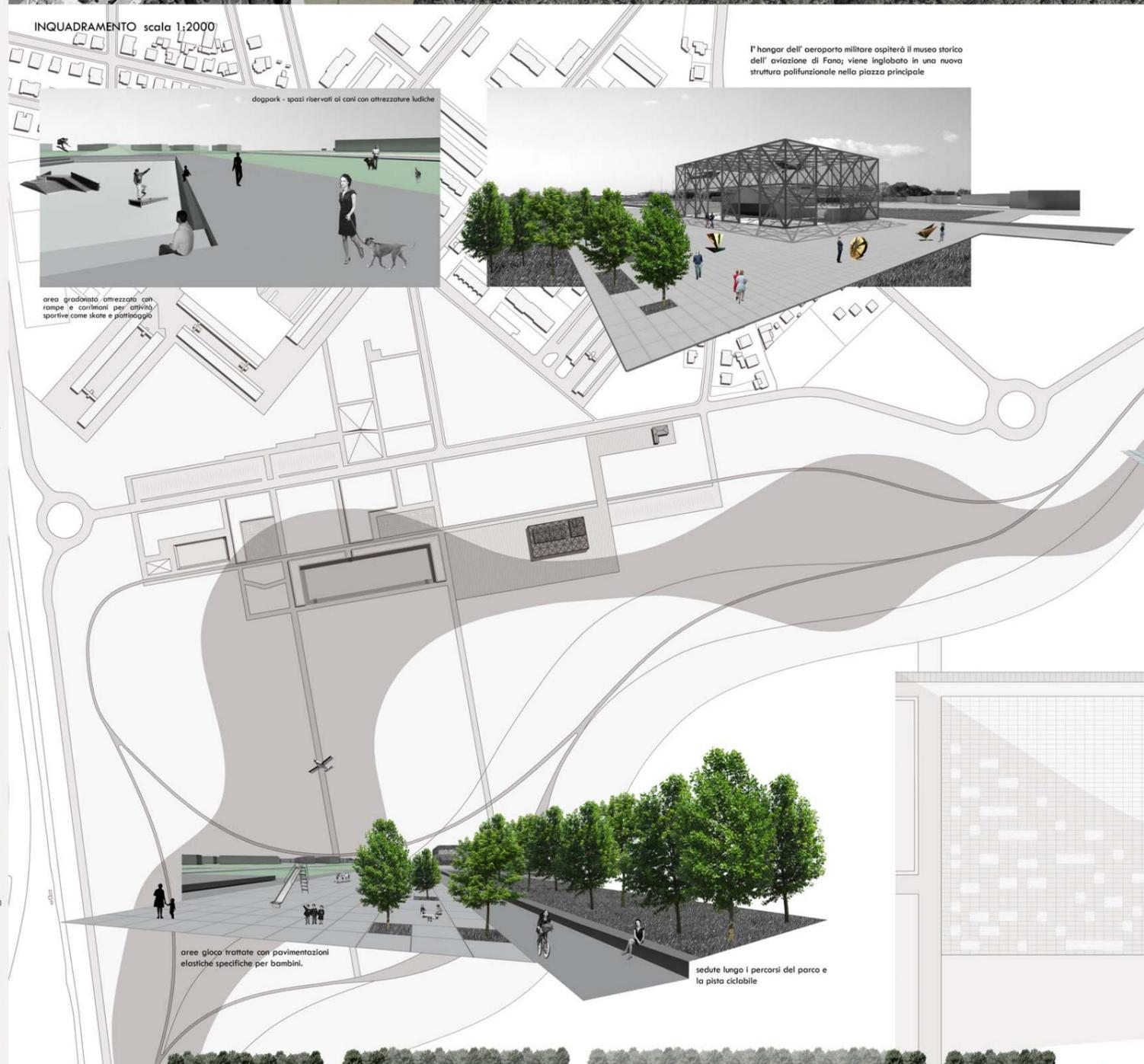
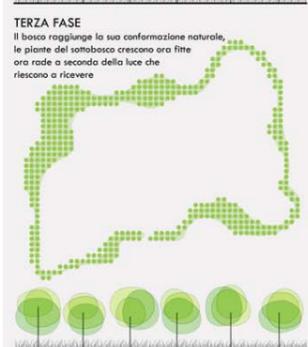
SEZIONI SCALA 1:200



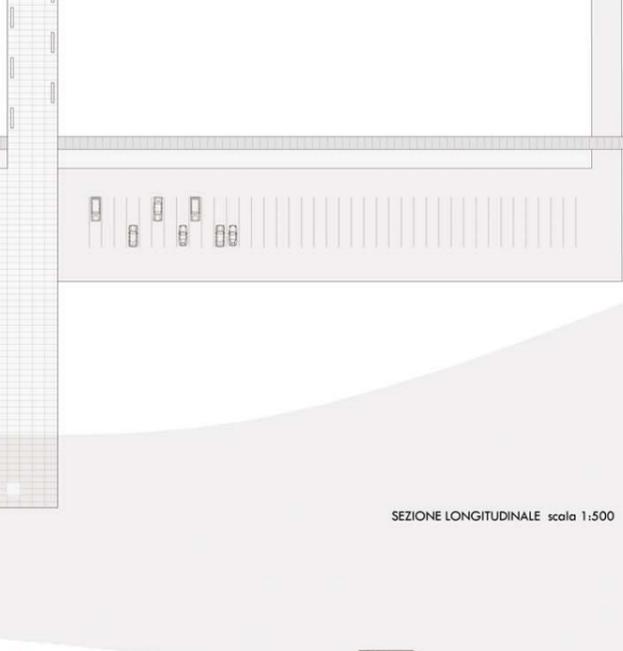
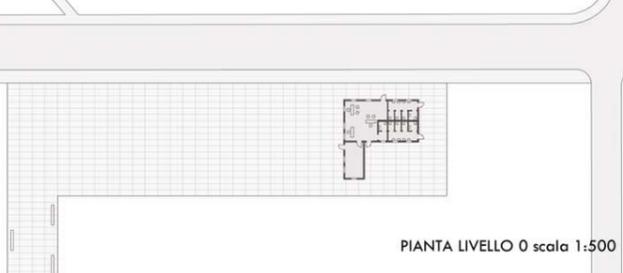
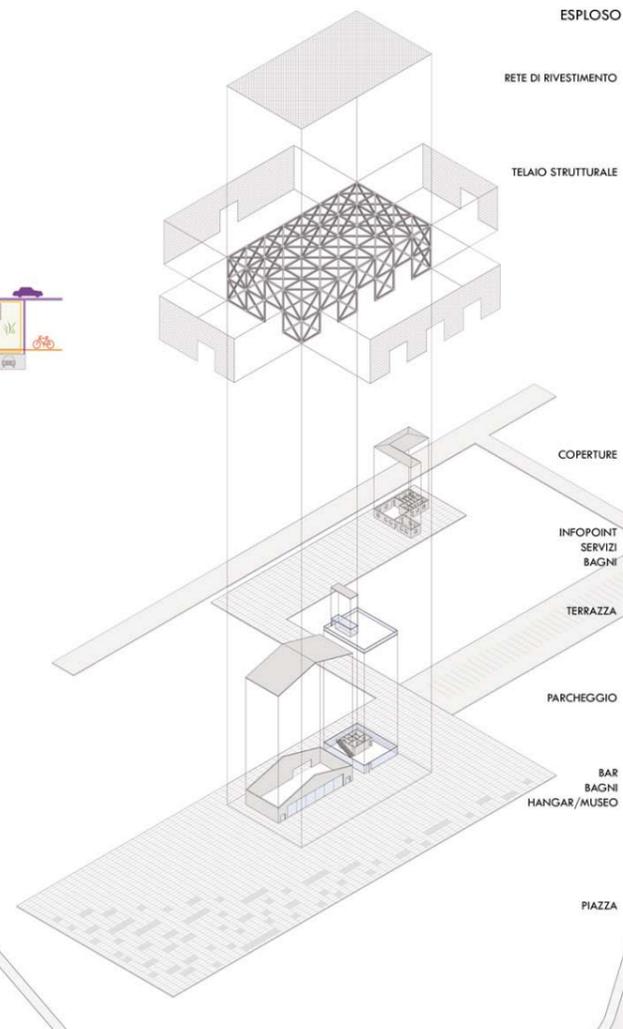
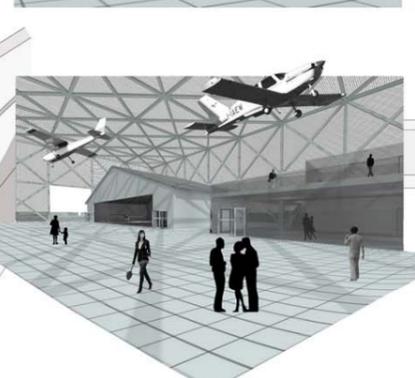
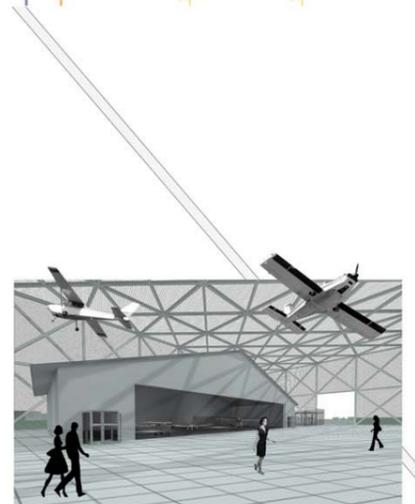
SEZIONE 6



PROGETTAZIONE DEL BOSCO
 La progettazione del verde ha tenuto conto delle caratteristiche climatiche e geologiche della zona, utilizzando varietà autoctone della flora in armonia col paesaggio. La formazione del bosco è stata divisa in 3 fasi successive.

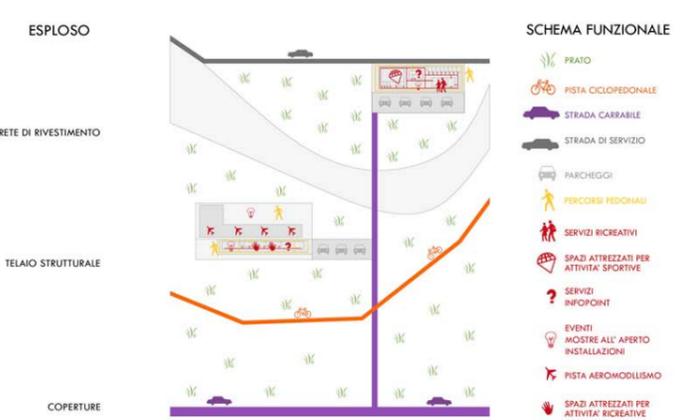


SCHEMA FUNZIONALE DEL PARCO





- AIP ASSOCIAZIONE ISTRUTTORI DI PARACADUTISMO
- FREE FLY:** consiste nel volare in caduta libera in diverse posizioni "verticali" con velocità che variano dai 200 ai 500 Km all'ora.
 - ATMONAUTI:** è una tecnica di volo umano a corpo libero, consiste nel volare in diagonale con un determinato rapporto tra angolo e velocità di traiettoria.
 - SKYSURF:** Con l'ausilio di una particolare tavola fissata ai piedi del paracadutista, si possono eseguire movimenti tridimensionali in caduta libera.
 - RELATIVE WORK:** E' una disciplina di gruppo che può essere praticata a squadre. Essa consiste nell'esecuzione di figure prestabilite.
 - SWOOPING:** è l'arte di pilotare con precisione un paracadute ad alte prestazioni. Si esercita lungo i pendii di montagne innevate, stagni, laghi e spiagge.
 - WING SUIT:** Questa tuta è costituita da due strati di tessuto sovrapposti e cassettoni che si gonfiano irraggiandosi per la pressione dell'aria.

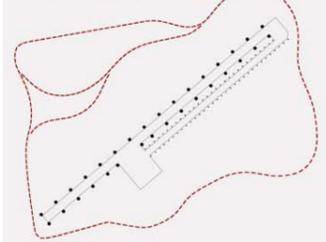


PIANTA LIVELLO 0 scala 1:500

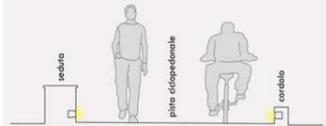
PROGETTAZIONE DELL' ILLUMINAZIONE

Come riferimento per la progettazione dell' illuminazione dei percorsi ciclo-pedonali si è scelto un sistema di illuminazione per esterni con lampade fluorescenti. Il sistema di illuminazione è stato pensato puntando a ridurre l'inquinamento luminoso attraverso il controllo della luce e l'utilizzo di luci "cut-off". Queste non emettono luce al di sopra dell'orizzontale ma sono rivolte verso il basso, utilizzando tutta l'energia per illuminare la strada e senza creare abbagliamento diretto.

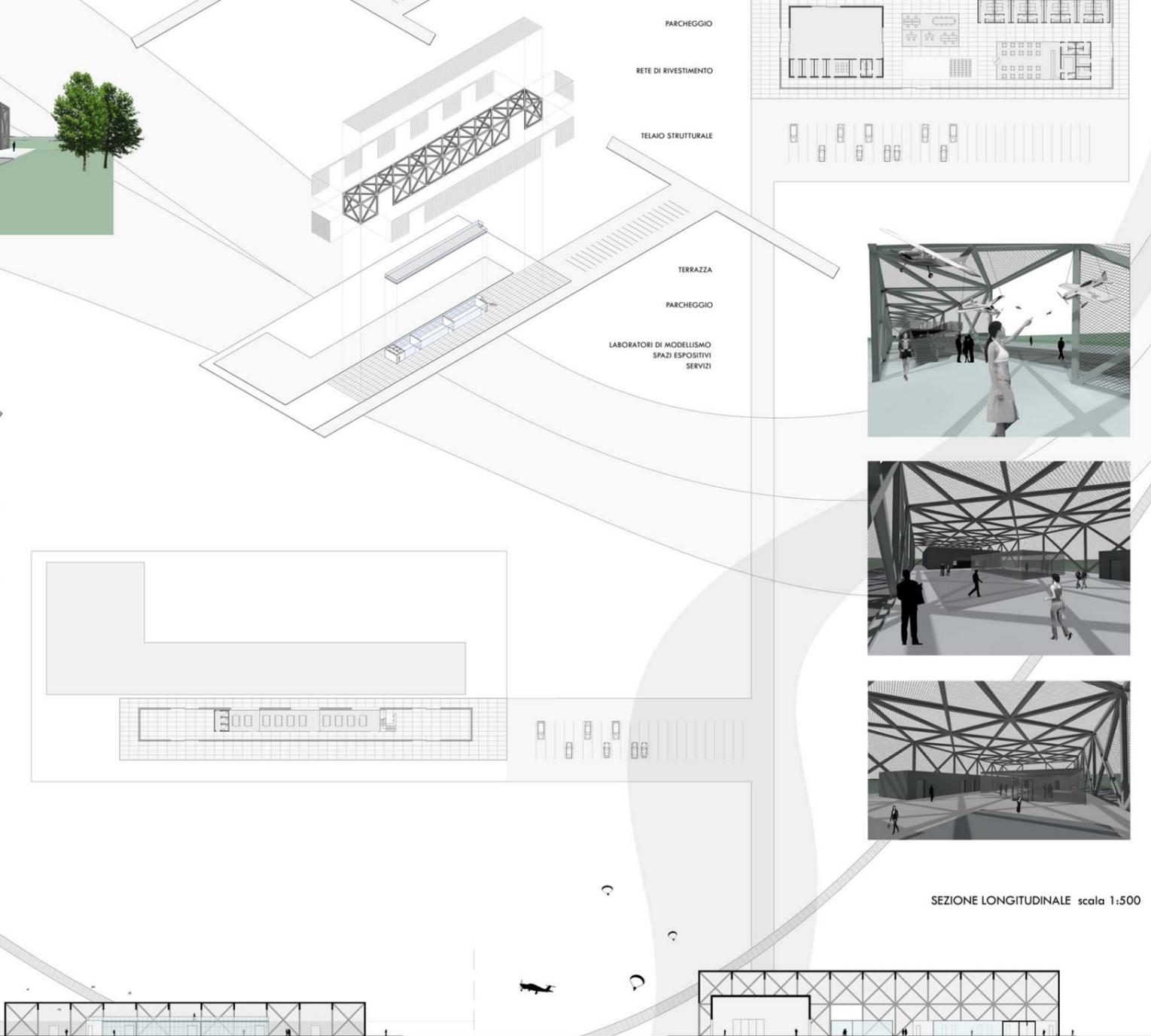
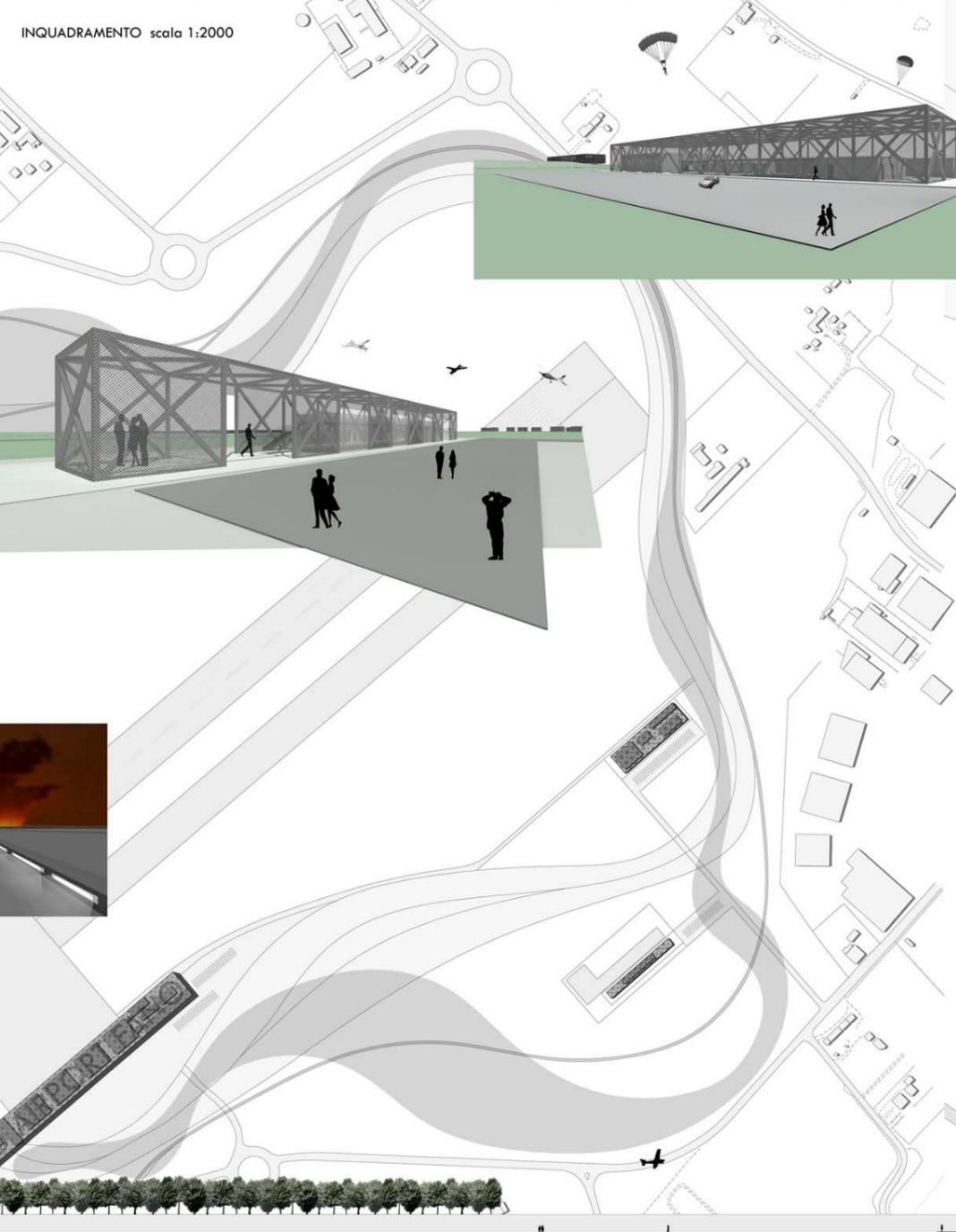
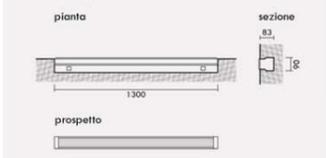
- illuminazione lineare
- illuminazione puntuale



La pista ciclabile corre parallela al confine dello spazio aeroportuale per cui si è scelta una tipologia con un basso impatto luminoso per non interferire con il volo nelle ore di scarsa visibilità. La pista di volo è dotata di un sistema di illuminazione puntuale, mentre per il percorso ciclo-pedonale si è scelto un sistema lineare. L' illuminazione viene installata in un cordolo che corre lungo il bordo del percorso mentre in alcuni casi è prevista una seduta con integrata l'illuminazione.



Riferimento Castaldi Illuminazione
Noster è un sistema per illuminazione di esterni con lampade fluorescenti. Gli schermi sono in vetro temperato a forte spessore, resistenti allo sbalzo termico e all'urto. I riflettori sono in alluminio speculare con emissione concentrante e sono provvisti di griglie antiabbagliamento. Il montaggio è a parete incassata.



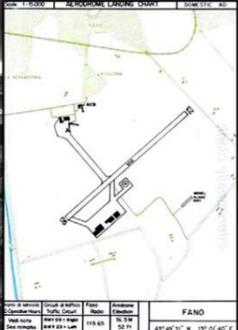


<p>ILUPE posti a bordo: 4 potenza motore: 200 Hp velocità: 120Kt/h utilizzo: scuola, turismo</p>	<p>CESSNA C-172 skyhawk posti a bordo: 4 potenza motore: 150 Hp velocità: 170Kt/h utilizzo: scuola, turismo</p>	<p>SIAI Marchetti SF360 posti a bordo: 2 potenza motore: 260 Hp velocità: 170Kt/h utilizzo: scuola, corobatico, turismo</p>	<p>Pilatus/Fairchild Miller PC6/C-H2 posti a bordo: 10 potenza motore: 375 Hp velocità: 105Kt/h utilizzo: scuola, lavoro paracadutisti</p>
<p>CESSNA C-152 posti a bordo: 2 potenza motore: 110 Hp velocità: 90Kt/h utilizzo: scuola, turismo</p>	<p>CESSNA C-172 skyhawk posti a bordo: 4 potenza motore: 150 Hp velocità: 170Kt/h utilizzo: scuola, turismo</p>	<p>Porterovavia P44 Oscar posti a bordo: 4 potenza motore: 180 Hp velocità: 110Kt/h utilizzo: scuola, lavoro aereo, turismo</p>	<p>LET L-13 Blanik posti a bordo: 2 potenza motore: 220 Hp velocità: 135Kt/h utilizzo: scuola di volo a vela, turismo</p>
<p>CESSNA C-172 skyhawk posti a bordo: 4 potenza motore: 150 Hp velocità: 170Kt/h utilizzo: scuola, turismo</p>	<p>Piper PA 28 RT Arrow IV posti a bordo: 4 potenza motore: 200 Hp velocità: 135Kt/h utilizzo: scuola, turismo</p>	<p>Christen Husky CH 1A posti a bordo: 4 potenza motore: 180 Hp velocità: 110Kt/h utilizzo: scuola, lavoro aereo, turismo</p>	<p>SENECA III - PA34 220T posti a bordo: 2 potenza motore: 220 Hp velocità: 135Kt/h utilizzo: scuola, turismo</p>

Foto del 9 Giugno 1944: ricognizione Inglese che inquadra la città e l'aeroporto militare



Progetto del nuovo aeroporto del 1992



L'aeroporto di Fano nasce come campo di fortuna durante la seconda guerra mondiale. La localizzazione dell'aeroporto è particolarmente favorevole, sia per la vicinanza con Pesaro e Urbino sia per le vie di comunicazione. Nelle vicinanze dello scalo fanese c'è l'importante nodo stradale formato dalla confluenza della SS3 Flaminia e della SS16 Adriatica; inoltre vicino c'è l'autostrada A14 a cui è collegata la superstrada nuova Flaminia (Fano-Grosseto) e la linea ferroviaria Bologna-Lecce.

LA STORIA
Negli ultimi mesi del 1917, la città di Fano fu dotata della prima infrastruttura aeroportuale, anche se si trattava di un campo di fortuna, praticamente un piccolo campo ai bordi della città, sgombro da ostacoli e provvisto di appositi segnali per permettere l'atterraggio dei velivoli. Dal 1919 si comincia a parlare di ampliamento del campo di atterraggio e al termine di lunghe trattative fra il Comune di Fano e la Regia Aeronautica, sulla Gazzetta Ufficiale del 29 gennaio 1930 viene pubblicato il Decreto Ministeriale per l'istituzione del "Campo di fortuna di Fano in provincia di Pesaro".

GLI SVILUPPI
Verso la metà degli anni '30 si comincia a pensare alla costruzione di un vero e proprio aeroporto con annessa Scuola di Pilotaggio di Secondo Periodo. Per lo scopo si dispose l'ampliamento dell'area alle zone circostanti fino a raggiungere un'estensione di 67 ettari. Secondo il piano d'insieme furono costruiti corpo di guardia, infermeria, alloggio, circolo e mensa ufficiali, alloggio, circolo e mensa sottufficiali, caserma per gli allievi con cucina e sale convegni, struttura magazzino officina autoparco incendi, autorimessa, due grandi hangar, comando aeroporto, altra caserma per 200 allievi, caserma di riserva per 148 allievi, cucina refettorio per allievi, centrale elettrica e muro di cinta.

LA SECONDA GUERRA MONDIALE
A causa degli eventi bellici, tutta questa struttura e la scuola di pilotaggio "sopravvissero" solamente dal 1940 al 1943, quando, in seguito ai fatti dell'8 settembre, l'aeroporto fu dapprima abbandonato e quindi occupato dalle truppe tedesche. Nella primavera del 1944 i tedeschi ordinarono l'aratura della pista e successivamente minarono tutto prima di ritirarsi sulla vicinissima linea gotica: all'arrivo degli alleati rimanevano solo macerie.

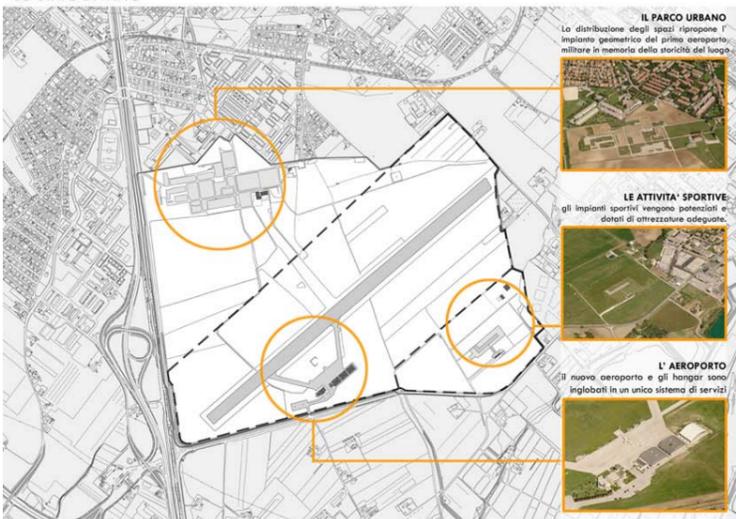
LA RINASCITA
Per alcuni anni, fino al 1952, l'aeroporto rimase in stato di abbandono, delimitato dalle macerie delle strutture demolite e abusivamente coltivato. In questo periodo l'Aero Club di Pesaro riottenne la concessione dell'area aeroportuale dal Ministero dell'Aeronautica e procedette alla sistemazione del campo e alla costruzione di un piccolo hangar e si istituì anche una scuola di volo. Negli anni successivi si tornò spesso a parlare di sviluppi dell'aeroporto.

GLI ANNI RECENTI
Nel 1979 chiude i battenti la scuola di volo dell'Aero Club. I corsi riprendono solo nel 1992 grazie alla società di lavoro aereo Flying Work che da poco ha istituito anche un servizio di taxi aereo grazie a un Piper PA 34. Gli anni '90 sono quelli dello sviluppo dei velivoli ultraleggeri che utilizzano l'aeroporto di Fano sia come base che nelle manifestazioni ufficiali. Nel 1992 iniziano i lavori di costruzione della nuova aerostazione nella zona opposta al vecchio hangar. Le nuove strutture furono inaugurate nel 1995.

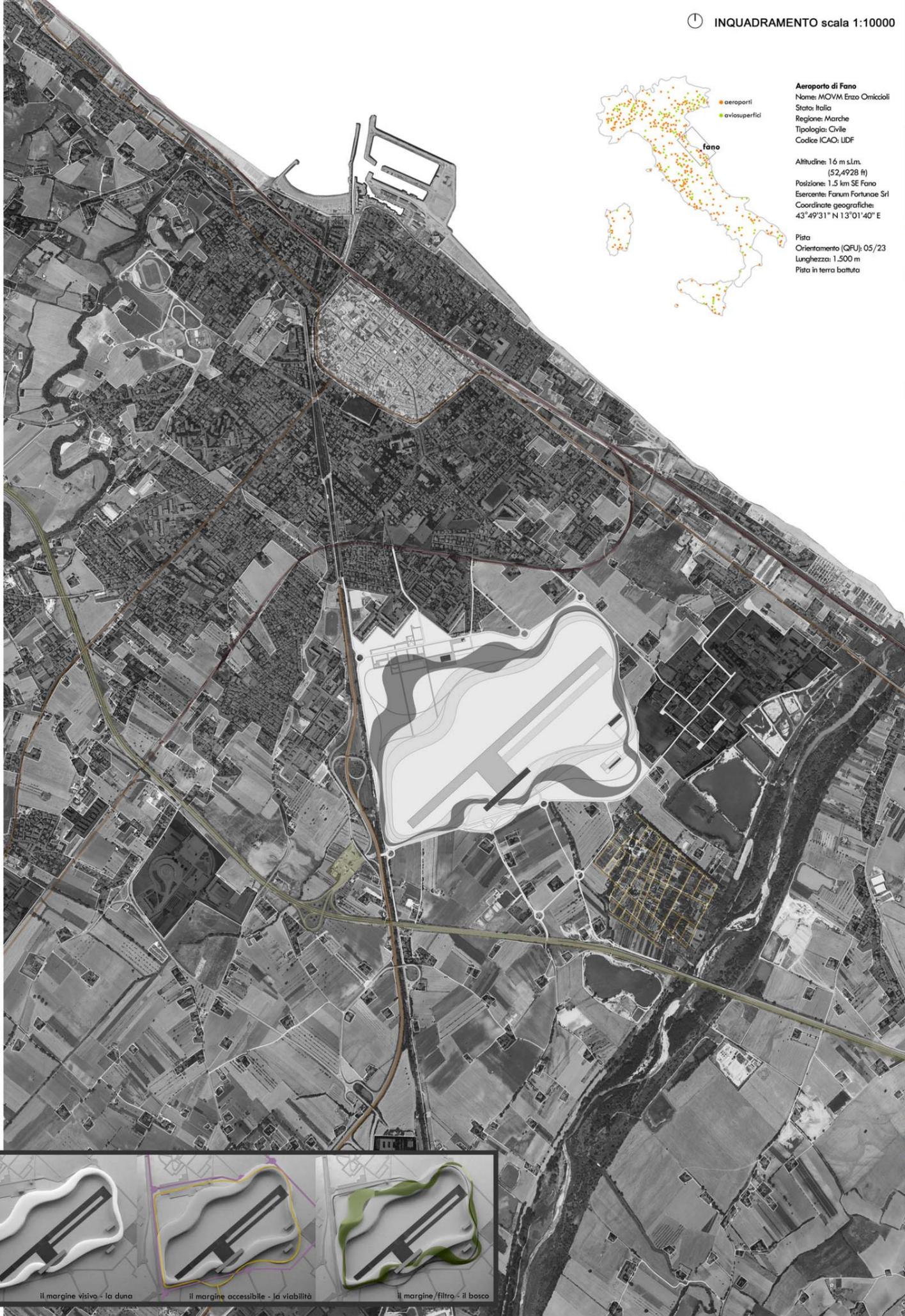
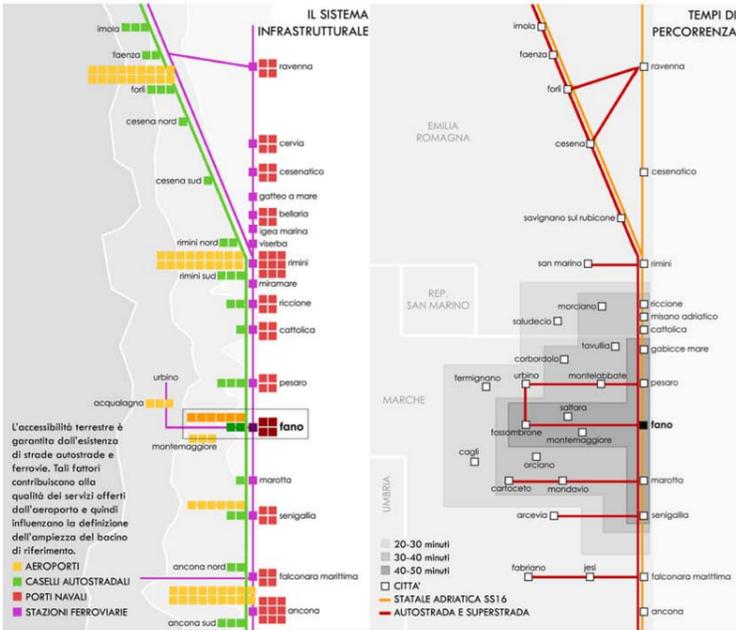
PROSPETTIVE DI SVILUPPO
Secondo la definizione ICAO per aviazione generale si intendono tutte quelle operazioni di aviazione civile che sono al di fuori del trasporto aereo commerciale. Per aeroporto minore si intende uno scalo non funzionale al grande trasporto di linea, ma utilizzato per le attività di aeroclub e delle società di volo aereo, per il traffico degli aeromobili privati ed impegnato anche ai fini della protezione civile. Gli aeroporti di dimensioni medio piccole svolgono una importante funzione di supporto alle attività turistiche, sportive, formative (scuole di volo), di servizio aerotaxi e di lavoro aereo. Da un punto di vista strategico, l'aeroporto di Fano non può ambire a competere direttamente con gli aeroporti vicini di Ancona e Rimini sul traffico commerciale, ma in uno scenario prospettico entrambi gli scali potrebbero rischiare un sovraccollamento delle attività; entrambe le strutture potrebbero avere interesse a delocalizzare presso lo scalo fanese la totalità delle attività di aviazione generale.

Fonti: - S. Clappi, S. Maggioli, L'aeroporto di Fano. Storia e immagini 1900-2000.
- Società Forum Fortune srl "Pianificazione di sviluppo - studio SVM "Stato dell'arte e prospettive di sviluppo dell'aviazione generale"

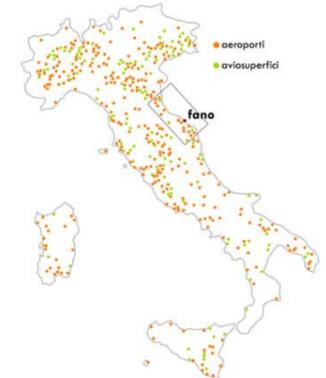
LO STATO DI FATTO



LA CITTÀ ADRIATICA



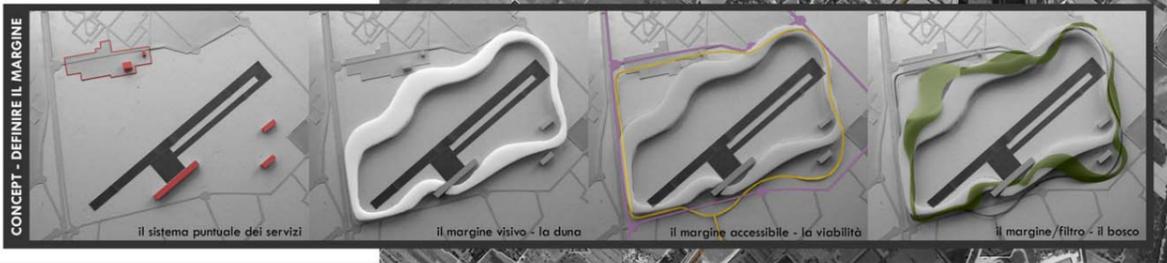
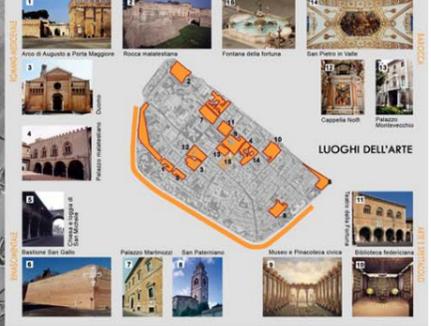
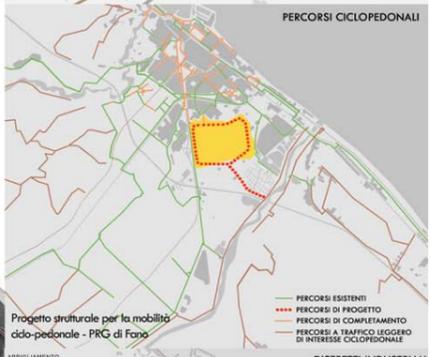
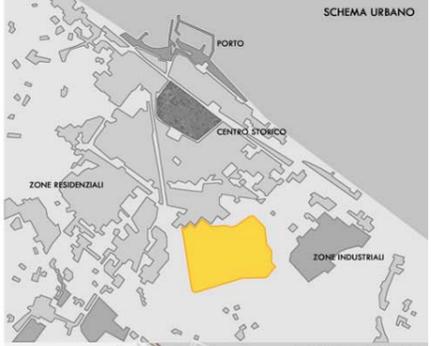
INQUADRAMENTO scala 1:10000



Aeroporto di Fano
Nome: MOVIM Erzo Omicidoli
Stato: Italia
Regione: Marche
Tipologia: Civile
Codice ICAO: LIDF

Altitudine: 16 m s.l.m.
(52,4928 ft)
Posizione: 1.5 km SE Fano
Esponente: Forum Fortune Srl
Coordinate geografiche: 43°49'31" N 13°01'40" E

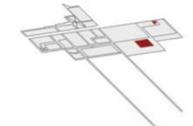
Pista
Orientamento (GRU): 05/23
Lunghezza: 1.500 m
Pista in terra battuta



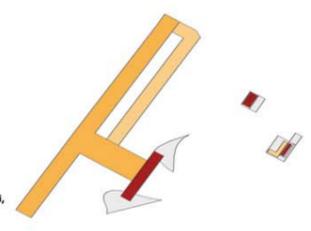
AEROPARK - PROGETTO E RIQUALIFICAZIONE DELL' AREA DELL' AEROPORTO DI FANO



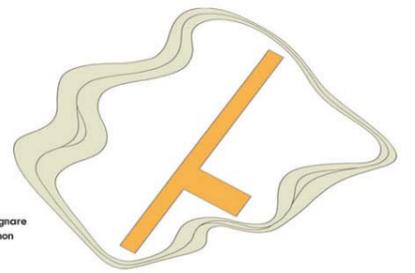
IL PARCO URBANO
nasce sul pre-esistente aeroporto militare come grande luogo di ritrovo e svago per la città, ospita al suo interno il museo tematico dell' aviazione e servizi per i cittadini.



L' AEROPORTO
l' aeroporto per l' aviazione generale prevede una grande struttura che ingloba gli hangar esistenti per creare un sistema integrato di servizi, e il potenziamento delle strutture per le attività sportive esistenti.



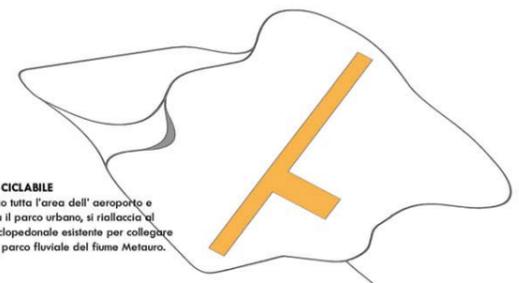
LA DUNA
il terreno si modella per segnare il margine visivo dell' area non accessibile dell' aeroporto.



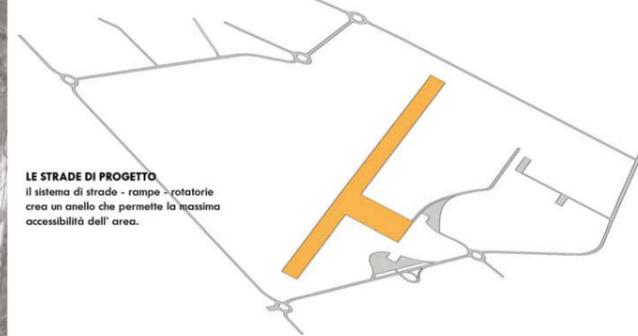
IL BOSCO
si sviluppa lungo il bordo del sistema e si "inspessisce" in prossimità della zona residenziale per creare un filtro dai rumori e dalle luci



LA PISTA CICLABILE
corre lungo tutta l' area dell' aeroporto e attraversa il parco urbano, si riallaccia al sistema ciclopedonale esistente per collegare la città al parco fluviale del fiume Metauro.



LE STRADE DI PROGETTO
il sistema di strade - rampe - rotonde crea un anello che permette la massima accessibilità dell' area.



- Legenda**
- 1 Aeroporto
 - 2 Pista di volo in asfalto
 - 3 Pista secondaria
 - 4 Piazzale di manovra
 - 5 Attrezzature Aeromodellismo
 - 6 Attrezzature Paracadutismo
 - 7 Parco Urbano
 - 8 Museo storico dell' Aviazione

RELAZIONI URBANE

