

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
<b>CS ADR-DSN.B.015</b>	<b>Number, siting and orientation of runways</b>				
	The number and orientation of runways at an aerodrome should be such that the usability factor of the aerodrome is optimised taking into account that safety is not compromised.	RCEA Cap. 3 par. 15 punto 15.1	L'orientamento di una pista è influenzato da vari fattori, quali la distribuzione dei venti e la sua giacitura, a sua volta determinata dalla necessità di agevolare gli avvicinamenti lungo la superficie di atterraggio (v. Cap.4). Qualora occorra ubicare una nuova pista strumentale, bisogna porre particolare attenzione alle aree sopra le quali gli aerei dovranno volare seguendo le procedure di avvicinamento strumentale e di avvicinamento mancato, garantendo che gli ostacoli in tali aree o altri fattori non restringano l'operatività degli aeromobili cui la pista è destinata.	<b>NO</b>	
<b>CS ADR-DSN.B.020</b>	<b>Choice of maximum permissible crosswind components</b>				
	Intentionally blank			<b>YES</b>	Nessun riferimento in RCEA
<b>CS ADR-DSN.B.025</b>	<b>Data to be used</b>				
	Intentionally blank	RCEA Cap. 3 par. 15 punto 15.2.2		<b>NO</b>	
<b>CS ADR-DSN.B.030</b>	<b>Runway threshold</b>				
	(a) A threshold should be provided on a runway. (b) A threshold needs not to be provided on a take-off runway. (c) A threshold should be located at the extremity of a runway unless operational considerations justify the choice of another location. (d) When it is necessary to displace a threshold, either permanently or temporarily, from its normal location, account should be taken of the various factors which may have a bearing on the location of the threshold. (e) When the threshold is displaced, the threshold location should be measured at the inner edge of the threshold marking (the transverse stripe across the runway).	RCEA Cap. 3 par. 14	Collocazione della soglia pista: Per Soglia della Pista (Runway Threshold) si intende l'inizio di quella parte della pista utilizzabile per l'atterraggio. Quando sono garantiti i requisiti relativi alle dimensioni della strip e della RESA(vedi para. 4 e 5 ), la soglia di norma coincide con l'inizio pista. In casi specifici, al fine di garantire corrette separazioni da ostacoli non rimovibili, si può spostare la soglia dal fine pista. L'entità dello spostamento dipende da: (a) Natura, tipo e intensità di traffico. (b) Procedure d'atterraggio a vista o strumentali (rispettivamente di precisione o meno). (c) Posizione rispetto alla soglia e al prolungamento dell'asse pista di ostacoli che condizionano le dimensioni della RESA o che forano la superficie di avvicinamento. (d) Entità dell'estensione di un ostacolo oltre la superficie di avvicinamento e sua influenza nel calcolo dell'OCH. (e) Angolo del sentiero di discesa reale o nominale, nel caso di procedure di avvicinamento strumentale, e valore del relativo OCH. (f) Minimi di visibilità e di base delle nubi per la pista in uso, secondo i quali si può operare.	<b>NO</b>	
<b>CS ADR-DSN.B.035</b>	<b>Actual length of the runway and declared distances</b>				
	(a) The length of a runway should provide declared distances adequate to meet the operational requirements for the aircraft which the runway is intended to serve. (b) The following distances should be calculated to the nearest metre for each runway: (1) Take-off run available; (2) Take-off distance available; (3) Accelerate-stop distance available; and (4) Landing distance available. (c) The length of the runway is measured from the start of the runway pavement or where a transverse stripe marking is provided to indicate threshold displacement, at the inner edge of the transverse stripe across the runway.	RCEA Cap. 3 par. 13		<b>NO</b>	Nessun riferimento in RCEA in merito a "Actual lenght"
<b>CS ADR-DSN.B.040</b>	<b>Runways with stopways or clearways</b>				
	The length(s) of a stopway or clearway, where provided, should be of adequate distance to meet the operational requirements for the aircraft which the runway is intended to serve.			<b>NO</b>	Nessun esplicito riferimento in RCEA
<b>CS ADR-DSN.B.045</b>	<b>Width of runways</b>				
	(a) The width of a runway should be not less than the appropriate dimension specified in the Table B-1. --> See table in the original document (b) The width of the runway should be measured at the outside edge of the runway side stripe marking where provided, or the edge of the runway.	RCEA Cap. 3 par. 3 punto 3.2	La larghezza di una pista deve avere dimensioni non inferiori a quanto specificato nella seguente	<b>NO</b>	La nota (b) della CS in esame indica in dettaglio come calcolare la larghezza della pista di volo.
<b>CS ADR-DSN.B.050</b>	<b>Minimum distance between parallel non instrument runways</b>				
	(a) Where parallel non-instrument runways are intended for simultaneous use, the minimum distance between their centre lines should be: (1) 210 m where the higher code number is 3 or 4; (2) 150 m where the higher code number is 2; and (3) 120 m where the higher code number is 1.	RCEA Cap. 3 par. 15 punto 15.3	Piste non strumentali parallele destinate all'impiego simultaneo devono garantire una distanza minima tra i rispettivi assi pista di: a) 210 m se il numero di codice maggiore è 3 o 4 b) 150 m se il numero di codice maggiore è 2 c) 120 m se il numero di codice maggiore è 1.	<b>NO</b>	

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
<b>CS ADR-DSN.B.055</b>	<b>Minimum distance between parallel instrument runways</b>				
	(a) Where parallel instrument runways are intended for simultaneous use, the minimum distance between their centre lines should be: (1) 1 035 m for independent parallel approaches; (2) 915 m for dependent parallel approaches; (3) 760 m for independent parallel departures; and (4) 760 m for segregated parallel operations. (b) Apart from provided in (a) above, for segregated parallel operations the specified minimum distance: (1) should be decreased by 30 m for each 150 m that the arrival runway is staggered toward the arriving aircraft, to a minimum of 300 m; and (2) should be increased by 30 m for each 150 m that the arrival runway is staggered away from the arriving aircraft. (c) Other combinations of minimum distances should apply taking into account ATM and operational aspects.	RCEA Cap. 3 par. 15 punto 15.4	Piste strumentali parallele destinate all'impiego simultaneo la distanza minima tra i rispettivi assi pista risulta: a) 1.035 m per avvicinamenti paralleli indipendenti b) 915 m per avvicinamenti paralleli dipendenti c) 760 m per decolli paralleli indipendenti d) 760 m per operazioni parallele segregate	<b>NO+</b>	Nella CS in esame sono stati inseriti i punti (b) e (c) non presenti nel Regolamento RCEA
<b>CS ADR-DSN.B.060</b>	<b>Longitudinal slopes of runways</b>				
	(a) The safety objective of limiting the longitudinal runway slope is to enable stabilized and safe use of runway by an aircraft. (b) The slope computed by dividing the difference between the maximum and minimum elevation along the runway centre line by the runway length should not exceed: (1) 1 % where the code number is 3 or 4; and (2) 2 % where the code number is 1 or 2. (c) Along no portion of a runway should the longitudinal slope exceed: (1) 1.25 % where the code number is 4, except that for the first and last quarter of the length of the runway where the longitudinal slope should not exceed 0.8 %; (2) 1.5 % where the code number is 3, except that for the first and last quarter of the length of a precision approach runway category II or III where the longitudinal slope should not exceed 0.8 %; and (3) 2 % where the code number is 1 or 2.	RCEA Cap. 3 par. 3.3 punto 3.3.1 RCEA Cap. 3 par. 3.3 punto 3.3.2 RCEA Cap. 3 par. 3.3 punto 3.3.3	La pendenza longitudinale complessiva, calcolata dividendo la differenza di quota tra le due testate della pista, misurata lungo l'asse, per la lunghezza della pista, non deve essere superiore a 1% (1:100) per le piste con numero di codice pari a 3 o 4 e a 2% (1:50) per le piste con numero di codice pari a 1 o 2.  In nessuna porzione della pista la pendenza longitudinale può superare i limiti sottoindicati: (a) 1,25% con numero di codice pari a 4 (b) 1,50% con numero di codice pari a 3 (c) 2,00% con numero di codice pari a 1 o 2  La pendenza del primo e ultimo quarto di una pista di codice 3 o 4 non può essere superiore allo 0.8%.	<b>YES</b>	YES: Nella CS in esame la differenza di quota è relativa alla massima e minima elevazione misurata lungo l'asse pista e non all'elevazione delle testate.  NO+ : per piste di codice 3 la pendenza del primo ed ultimo quarto non deve eccedere lo 0,8 % solo per piste strumentali di precisione CAT II e CAT III.
<b>CS ADR-DSN.B.065</b>	<b>Longitudinal slope changes on runways</b>				
	(a) The safety objective of limiting the longitudinal runway slope changes is to avoid damage of aircraft and to enable safe use of runway by an aircraft. (b) Where slope changes cannot be avoided, a slope change between two consecutive slopes should not exceed: (1) 1.5 % where the code number is 3 or 4; and (2) 2 % where the code number is 1 or 2. (c) The transition from one slope to another should be accomplished by a curved surface with a rate of change not exceeding: (1) 0.1 % per 30 m (minimum radius of curvature of 30 000 m) where the code number is 4; (2) 0.2 % per 30 m (minimum radius of curvature of 15 000 m) where the code number is 3; and (3) 0.4 % per 30 m (minimum radius of curvature of 7 500 m) where the code number is 1 or 2.	RCEA Cap. 3 par. 3.3 punto 3.3.5 RCEA Cap. 3 par. 3.3 punto 3.3.6	Qualora non possano essere evitate variazioni di pendenza, la differenza tra due pendenze consecutive non può superare i limiti sottoindicati: (a) 1.5% con numero di codice pari a 3 o 4 (b) 2.0% con numero di codice pari a 1 o 2  La transizione tra una pendenza e un'altra deve essere effettuata tramite una superficie curva con un gradiente non superiore a: (a) 0.1% per 30 m (raggio di curvatura minimo di 30.000 m) con numero di codice pari a 4 (b) 0.2% per 30 m (raggio di curvatura minimo di 15.000 m) con numero di codice pari a 3 (c) 0.4% per 30 m (raggio di curvatura minimo di 7.500 m) con numero di codice pari a 1 o 2.	<b>NO+</b>	
<b>CS ADR-DSN.B.070</b>	<b>Sight distance for slopes on runways</b>				
	(a) The safety objective of minimum runway sight distance values is to achieve the necessary visibility to enable safe use of runway by an aircraft. (b) Where slope changes on runways cannot be avoided, they should be such that there should be an unobstructed line of sight from: (1) any point 3 m above a runway to all other points 3 m above the runway within a distance of at least half the length of the runway where the code letter is C, D, E, or F; (2) any point 2 m above a runway to all other points 2 m above the runway within a distance of at least half the length of the runway where the code letter is B; and (3) any point 1.5 m above a runway to all other points 1.5 m above the runway within a distance of at least half the length of the runway where the code letter is A.	RCEA Cap. 3 par. 3.4 punto 3.4.1	Laddove la variazione delle pendenze non può essere evitata, le pendenze devono essere tali da garantire comunque una visuale libera che, a partire da: (a) qualsiasi punto posto 3 m sopra la pista, comprenda tutti gli altri punti posti 3 m sopra la medesima entro una distanza di almeno metà lunghezza della pista stessa o 1200 m, quale delle due è minore, per piste con lettera di codice pari a C, D, E o F (b) qualsiasi punto posto 2 m sopra la pista, comprenda tutti gli altri punti posti 2 m sopra la medesima entro una distanza di almeno metà lunghezza della pista stessa, in presenza di piste identificate con lettera di codice pari a B (c) qualsiasi punto posto 1,5 m sopra la pista, comprenda tutti gli altri punti posti 1,5 m sopra la medesima entro una distanza di almeno metà lunghezza della pista stessa, in presenza di piste identificate con lettera di codice pari ad A	<b>NO</b>	Nella CS in esame non è prevista anche la lunghezza di 1.200 m per piste di codice C, D, E, e F

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
<b>CS ADR-DSN.B.075</b>	<b>Distance between slope changes on runways</b>				
	Undulations or appreciable changes in slopes located close together along a runway should be avoided. The distance between the points of intersection of two successive curves should not be less than: (a) the sum of the absolute numerical values of the corresponding slope changes multiplied by the appropriate value as follows: (1) 30 000 m where the code number is 4; (2) 15 000 m where the code number is 3; and (3) 5 000 m where the code number is 1 or 2; or (b) 45 m; whichever is greater.	RCEA Cap. 3 par. 3.5 punto 3.5.1	In pista si devono evitare ondulazioni o cambiamenti apprezzabili tra le pendenze di porzioni di pista contigue. La distanza in metri tra i punti di intersezione di due successive variazioni di pendenza non deve essere inferiore alla somma (espressa in termini assoluti) delle due variazioni di pendenza moltiplicata per: (a) 300 con numero di codice pari a 4 (b) 150 con numero di codice pari a 3 (c) 50 con numero di codice pari a 1 o 2. La distanza minima tra due successive variazioni di pendenza non deve essere inferiore a 45 m.	<b>NO</b>	I fattori moltiplicativi nel Regolamento RCEA sono diversi da quelli indicati nella CS in esame.
<b>CS ADR-DSN.B.080</b>	<b>Transverse slopes on runways</b>				
	(a) The safety objective of runway transverse slopes is to promote the most rapid drainage of water from the runway. (b) To promote the most rapid drainage of water, the runway surface should be cambered, except where a single crossfall from high to low in the direction of the wind most frequently associated with rain would ensure rapid drainage. The transverse slope should be: (1) not less than 1 % and not more than 1.5 % where the code letter is C, D, E or F; and; (2) not less than 1 % and not more than 2 % where the code letter is A or B; except at runway or taxiway intersections where flatter slopes may be necessary. (c) For a cambered surface, the transverse slope on each side of the centre line should be symmetrical. (d) The transverse slope should be substantially the same throughout the length of a runway except at an intersection with another runway or a taxiway where an even transition should be provided taking account of the need for adequate drainage.	RCEA Cap. 3 par. 3.6 punto 3.6.1 RCEA Cap. 3 par. 3.6 punto 3.6.2 RCEA Cap. 3 par. 3.6 punto 3.6.3 RCEA Cap. 3 par. 3.6 punto 3.6.4	Il rapido drenaggio dell'acqua da una pista pavimentata è facilitato da una sua configurazione a schiena d'asino. Nel caso di realizzazione di una nuova pista, pur essendo consigliabile una configurazione a schiena d'asino, è accettabile una pendenza trasversale a falda unica dall'alto al basso nella direzione del flusso del vento più frequentemente associato con la pioggia. La sezione trasversale a schiena d'asino deve avere una pendenza massima pari a: (a) 1.5% (1:66) per lettera di codice C, D, E, o F (b) 2% (1:50) per lettera di codice A o B e una pendenza minima dell'1%, ad eccezione delle intersezioni con piste o taxiway, dove possono richiedersi pendenze meno accentuate. Per una sezione trasversale a falda unica tale la pendenza trasversale deve essere compresa tra 1% e 1,5%. Per piste a schiena d'asino già realizzate su aeroporti esistenti è ammessa una pendenza inferiore al 1% purché sia assicurato un adeguato drenaggio dell'acqua con l'adozione di uno strato superficiale drenante (PFC) o scanalato. In occasione del primo rifacimento della pista è comunque richiesto l'adeguamento a quanto richiesto ai paragrafi precedenti.	<b>YES</b>	Nel Regolamento RCEA è ammessa la possibilità di avere su piste esistenti una pendenza trasversale inferiore all'1% comunque da rimuovere in occasione del primo rifacimento di pista.
<b>CS ADR-DSN.B.085</b>	<b>Runway strength</b>				
	The runway should be of sufficient strength to support normal operations of the most demanding aircraft without risk of damage either to the aeroplane or the runway.	RCEA Cap. 3 par. 12 punto 12.1	12.1 La pavimentazione che fa parte dell'area di movimento deve avere portanza tale da consentire le operazioni degli aeromobili, senza il rischio di danni alla pavimentazione o agli stessi. Una pavimentazione soggetta a condizioni di sovraccarico si deteriora con una rapidità proporzionale al grado di sovraccarico. Per tenere questo fattore sotto controllo, è necessario classificare la pavimentazione e gli aeromobili in base ad un sistema, in cui la portanza della pavimentazione e i carichi imposti dagli aeromobili possano essere confrontati. In Italia si utilizza il metodo ICAO Aircraft Classification Number – Pavement Classification Number (ACN/PCN).	<b>NO</b>	
<b>CS ADR-DSN.B.090</b>	<b>Surface of runways</b>				
	(a) The surface of a runway should be constructed without irregularities that would result in loss in friction characteristics or otherwise adversely affect the take-off or landing of an aeroplane. (b) The surface of a paved runway should be constructed so as to provide good friction characteristics when the runway is wet. (c) The average surface texture depth of a new surface should be not less than 1.0 mm. (d) If the surface is grooved or scored, the grooves or scorings should be either perpendicular to the runway centre line or parallel to non-perpendicular transverse joints where applicable.	RCEA Cap. 3 par. 11		<b>YES</b>	In RCEA non ci sono riferimenti a criteri geometrici relativamente alle scanalature.

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
<b>Chapter B - RUNWAYS</b>					
<b>Section 1 - Runway Turn Pad</b>					
<b>CS ADR-DSN.B.095</b>	<b>Runway turn pads</b>				
	(a) The safety objective of the runway turn pad is to facilitate a safe 180-degree turn by aeroplanes on runway ends that are not served by a taxiway or taxiway turnaround. (b) Where the end of a runway is not served by a taxiway or a taxiway turnaround, and if required, a runway turn pad should be provided to facilitate a 180-degree turn of aeroplanes. (c) The design of a runway turn pad should be such that when the cockpit of the most demanding aircraft for which the turn pad is intended remains over the turn pad marking, the clearance distance between any wheel of the aeroplane landing gear and the edge of the turn pad should be not less than that given by the following tabulation:			<b>YES</b>	Nessun riferimento esplicito in RCEA. Vedasi misura compensativa introdotta da RCEA Cap. 3 par. 7.1 (vie di rullaggio)
	Code letter - Clearance A: 1.5 m B: 2.25 m C: 3 m if the turn pad is intended to be used by aeroplanes with a wheel base less than 18 m; or 4.5 m if the turn pad is intended to be used by aeroplanes with a wheel base equal to or greater than 18 m. D: 4.5 m E: 4.5 m F: 4.5 m Note: Wheel base means the distance from the nose gear to the geometric centre of the main gear.			<b>YES</b>	Nessun riferimento esplicito in RCEA
	(d) The runway turn pad should be located on either the left or right side of the runway and adjoining the runway pavement at both ends of the runway and at some intermediate locations where deemed necessary. (e) The intersection angle of the runway turn pad with the runway should not exceed 30 degrees. (f) The nose wheel steering angle to be used in the design of the runway turn pad should not exceed 45 degrees.			<b>YES</b>	Nessun riferimento esplicito in RCEA
<b>CS ADR-DSN.B.100</b>	<b>Slopes on runway turn pads</b>				
	The longitudinal and transverse slopes on a runway turn pad should be sufficient to prevent the accumulation of water on the surface and facilitate rapid drainage of surface water. The slopes should be the same as those on the adjacent runway pavement surface.			<b>YES</b>	Nessun riferimento esplicito in RCEA
<b>CS ADR-DSN.B.105</b>	<b>Strength of runway turn pads</b>				
	The strength of a runway turn pad should be compatible with the adjoining runway which it serves, due consideration being given to the fact that the turn pad should be subjected to slow-moving traffic making hard turns and consequent higher stresses on the pavement.			<b>YES</b>	Nessun riferimento esplicito in RCEA
<b>CS ADR-DSN.B.110</b>	<b>Surface of runway turn pads</b>				
	(a) The surface of a runway turn pad should not have surface irregularities that may cause damage to an aeroplane using the turn pad. (b) The surface of a runway turn pad should be constructed or resurfaced to provide friction characteristics compatible with the runway friction characteristics.			<b>YES</b>	Nessun riferimento esplicito in RCEA
<b>CS ADR-DSN.B.115</b>	<b>Width of shoulders for runway turn pads</b>				
	The runway turn pads should be provided with shoulders of such width as is necessary to prevent surface erosion by the jet blast of the most demanding aircraft for which the turn pad is intended and any possible foreign object damage to the aeroplane engines.			<b>YES</b>	Nessun riferimento esplicito in RCEA
<b>CS ADR-DSN.B.120</b>	<b>Strength of shoulders for runway turn pads</b>				
	The strength of runway turn pad shoulders should be capable of withstanding the occasional passage of the most demanding aircraft it is designed to serve without inducing structural damage to the aircraft and to the supporting ground vehicles that may operate on the shoulder.			<b>YES</b>	Nessun riferimento esplicito in RCEA

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
<b>Section 2 - Runway Shoulders</b>					
<b>CS ADR-DSN.B.125</b>	<b>Runway shoulders</b>				
	(a) The safety objective of runway shoulder is that it should be so constructed as to mitigate any hazard to an aircraft running off the runway or stopway or to avoid the ingestion of loose stones or other objects by turbine engines (b) Runway shoulders should be provided for a runway where the code letter is D or E, and the runway width is less than 60 m. (c) Runway shoulders should be provided for a runway where the code letter is F.	RCEA Cap. 3 par. 3.7 punto 3.7.1	Forti venti di traverso possono causare delle deviazioni significative dall' asse pista. I motori, montati sulle ali di aeromobili di grandi dimensioni, possono sporgere al di fuori dal bordo pista con il rischio di erodere con il loro getto la superficie adiacente alla pista stessa. Ciò può causare polveri e la possibile ingestione di detriti da parte dei motori.	<b>NO</b>	
<b>CS ADR-DSN.B.130</b>	<b>Slopes on runway shoulders</b>				
	(a) The safety objective of runway shoulder transverse slopes is to promote the most rapid drainage of water from the runway and runway shoulder. (b) The surface of the paved shoulder that abuts the runway should be flush with the surface of the runway and its transverse slope should not exceed 2.5 %.	RCEA Cap. 3 par. 3.7 punto 3.7.3	La superficie della banchina attigua alla pista deve essere a livello della superficie della pista e la sua pendenza trasversale non deve superare il 2.5% (1:40). Per piste esistenti possono essere ammessi dislivelli inferiori a 4 cm tra pista e banchina, da eliminare in occasione del primo rifacimento della pista.	<b>YES</b>	Nel Regolamento RCEA non è previsto il requisito (a). Per quanto attiene al requisito (b) nel Regolamento RCEA sono ammessi dislivelli inferiori a 4 cm tra pista e banchina da eliminare al primo rifacimento della pista.
<b>CS ADR-DSN.B.135</b>	<b>Width of runway shoulders</b>				
	The runway shoulders should extend symmetrically on each side of the runway so that the overall width of the runway and its shoulders is not less than: (a) 60 m where the code letter is D or E; and (b) 75 m where the code letter is F.	RCEA Cap. 3 par. 3.7 punto 3.7.2	Per risolvere i potenziali problemi indicati al paragrafo 3.7.1., devono essere realizzate delle banchine simmetriche rispetto all'asse per piste con lettera di codice D, E o F per le quali la larghezza complessiva di pista più banchine sia di almeno: (a) m 60 per piste di codice D ed E (b) m 75 per piste di codice F.	<b>NO</b>	
<b>CS ADR-DSN.B.140</b>	<b>Strength of runway shoulders</b>				
	A runway shoulder should be prepared or constructed so as to be capable, in the event of an aeroplane running off the runway, of supporting the aeroplane without inducing structural damage to the aeroplane and of supporting ground vehicles which may operate on the shoulder.	RCEA - CAP. 3 - par. 3.7 - punto 3.7.4	Le banchine di pista devono essere in grado di sostenere gli aeromobili che utilizzano la pista, senza causare danni strutturali agli stessi. Devono anche essere in grado di sostenere veicoli quali quelli antincendio.	<b>NO</b>	Nella CS in esame si fa riferimento al transito di veicoli in genere; nel Regolamento RCEA si fa riferimento a veicoli quali quelli antincendio.
<b>CS ADR-DSN.B.145</b>	<b>Surface of runway shoulders</b>				
	The surface of a runway shoulder should be prepared so as to resist erosion and prevent the ingestion of the surface material by aeroplane engines.	RCEA Cap. 3 par. 3.7 punto 3.7.1 RCEA - Cap. 3 par. 3.7 - punto 3.7.2	Forti venti di traverso possono causare delle deviazioni significative dall' asse pista. I motori, montati sulle ali di aeromobili di grandi dimensioni, possono sporgere al di fuori dal bordo pista con il rischio di erodere con il loro getto la superficie adiacente alla pista stessa. Ciò può causare polveri e la possibile ingestione di detriti da parte dei motori. Per risolvere i potenziali problemi indicati al paragrafo 3.7.1., devono essere realizzate delle banchine simmetriche rispetto all'asse per piste con lettera di codice D, E o F per le quali la larghezza complessiva di pista più banchine sia di almeno [omissis].	<b>NO</b>	
<b>Section 3 - Runway Strip</b>					
<b>CS ADR-DSN.B.150</b>	<b>Runway strip to be provided</b>				
	A runway and any associated stopways should be included in a strip.	RCEA Cap. 3 par. 4.1 punto 4.1.1	La striscia di sicurezza della pista è una superficie che comprende la pista stessa e le stopway associate.	<b>NO</b>	
<b>CS ADR-DSN.B.155</b>	<b>Length of runway strip</b>				
	A strip should extend before the threshold and beyond the end of the runway or stopway for a distance of at least: (a) 60 m where the code number is 2, 3, or 4; (b) 60 m where the code number is 1 and the runway is an instrument one; and (c) 30 m where the code number is 1 and the runway is a non-instrument one.	RCEA Cap. 3 par. 4.2	Per piste di codice 2, 3, e 4, e strumentali di codice 1, la strip si estende oltre i fine pista e relative zone di arresto per una distanza di almeno 60 m. Per piste non strumentali di codice 1 tale distanza è di almeno 30 m.	<b>NO</b>	
<b>CS ADR-DSN.B.160</b>	<b>Width of runway strip</b>				
	(a) The safety objective of the runway strip is to reduce the probability of damage to an aircraft accidentally running off the runway, to protect aircraft flying over it when taking-off or landing and to enable safe use by rescue and firefighting vehicles'.	RCEA Cap. 3 par. 4.1 punto 4.1.1	Il suo scopo è quello di: (a) ridurre il rischio di danni ad un aeromobile che esce di pista mediante la rispondenza a specifici requisiti relativi alle pendenze longitudinali e trasversali e alla portanza (b) proteggere gli aeromobili in volo sopra essa durante atterraggi, decolli, atterraggi e decolli abortiti, fornendo loro un'area priva di ostacoli, ad eccezione di alcuni aiuti necessari alla navigazione aerea e debitamente autorizzati.	<b>NO +</b>	Nel Regolamento RCEA è anche previsto al punto (b) il requisito "area priva di ostacoli".

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
	(b) A strip including a precision approach runway should extend laterally to a distance of at least: (1) 150 m where the code number is 3 or 4; and (2) 75 m where the code number is 1 or 2; on each side of the centre line of the runway and its extended centre line throughout the length of the strip.	RCEA Cap. 3 par. 4.3 punto 4.3.1	La strip che comprende una pista strumentale deve estendersi simmetricamente rispetto all'asse pista per almeno: (a) 150 m per piste di codice 3 o 4 (b) 75 m per piste di codice 1 o 2.	NO	
	(c) A strip including a non-precision approach runway should extend laterally to a distance of at least: (1) 150 m where the code number is 3 or 4; and (2) 75 m where the code number is 1 or 2; on each side of the centre line of the runway and its extended centre line throughout the length of the strip.	RCEA Cap. 3 par. 4.3 punto 4.3.1	La strip che comprende una pista strumentale deve estendersi simmetricamente rispetto all'asse pista per almeno: (a) 150 m per piste di codice 3 o 4 (b) 75 m per piste di codice 1 o 2.	NO	
	(d) A strip including a non-instrument runway should extend on each side of the centre line of the runway and its extended centre line throughout the length of the strip, to a distance of at least: (1) 75 m where the code number is 3 or 4; (2) 40 m where the code number is 2; and (3) 30 m where the code number is 1.	RCEA Cap. 3 par. 4.3 punto 4.3.2	La strip che comprende una pista non strumentale deve estendersi simmetricamente rispetto all'asse pista per almeno: (a) 75 m per piste di codice 3 o 4 (b) 40 m per piste di codice 2 (c) 30 m per piste di codice 1.	NO	
<b>CS ADR-DSN.B.165</b>	<b>Objects on runway strips</b>				
	(a) An object situated on a runway strip which may endanger aeroplanes should be regarded as an obstacle and should, as far as practicable, be removed. (b) No fixed object, other than visual aids required for air navigation or for aircraft safety purposes and satisfying the relevant fragility requirement in Chapter T, should be permitted on a runway strip: (1) within 77.5 m of the runway centre line of a precision approach runway category I, II or III where the code number is 4 and the code letter is F; or (2) within 60 m of the runway centre line of a precision approach runway category I, II or III where the code number is 3 or 4; or (3) within 45 m of the runway centre line of a precision approach runway category I where the code number is 1 or 2. (c) To eliminate a buried vertical surface, a slope should be provided which extends from the top of the construction to not less than 0.3 m below ground level. The slope should be no greater than 1:10. (d) No mobile object should be permitted on this part of the runway strip during the use of the runway for landing or take-off.	RCEA Cap. 3 par. 4.1 punto 4.1.2 RCEA Cap. 4 par. 9 punto 9.6	La strip deve essere priva di ostacoli. Nella strip possono essere presenti attrezzature per aiuti visivi, radio e radar, che non possono svolgere la loro funzione se ubicati fuori dalla strip stessa. In ogni caso tali attrezzature, entro il 01 gennaio 2010, devono essere ubicati fuori dalla strip e non forare la Transitional Surface, oppure essere interrati.  I canali di drenaggio, i pozzetti di raccolta e ogni altra struttura essenziale dell'aeroporto non devono costituire pericolo per gli aeromobili. Tutti gli elementi dei quali non è richiesta la presenza al livello del suolo devono essere interrati – se di nuova realizzazione -ad una profondità non inferiore a 0,45 m. Per manufatti esistenti è accettata una profondità minima di 0,30 m. All'interno dell'area livellata della strip realizzazioni quali i plinti, i pozzetti, i bordi della pavimentazione di fine pista e delle taxiway, ecc., devono essere a livello e tali da non costituire pericolo, ovvero privi di facce verticali interrate nel suolo non compattato e che possano essere raggiunte dalle ruote di un aeromobile fuoriuscito dalla pista. Per eliminare tali facce verticali interrate si deve creare una rampa di raccordo, che dalla sommità del manufatto prosegue sotto il livello del suolo per una profondità di almeno 0,30 m e con pendenza della rampa non superiore a 1:2. Per manufatti già realizzati su aeroporti esistenti è ammessa una pendenza della rampa di 1:1, che dovrà essere riportata alla pendenza 1:2 in occasione del primo rifacimento di tali manufatti e, in ogni caso, non oltre il 31.12.2005.	YES	YES: nel Regolamento RCEA differenza significativa per la pendenza degli scivoli non superiore a 1:2 ((c) To eliminate a buried vertical surface, a slope should be provided which extends from the top of the construction to not less than 0.3 m below ground level. The slope should be no greater than 1:10).  "NO+" per i seguenti punti: - in merito al punto (a) era previsto che le radioassistenze fossero fuori strip (entro il 1/1/2010 prorogato al 31/12/2016); - è previsto che i manufatti siano interrati a non meno di 0,45 m.
<b>CS ADR-DSN.B.170</b>	<b>Blank</b>				

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
<b>CS ADR-DSN.B.175</b>	<b>Grading of runway strips</b>				
	<p>(a) That portion of a strip of an instrument runway within a distance of at least:</p> <p>(1) 75 m where the code number is 3 or 4; and</p> <p>(2) 40 m where the code number is 1 or 2;</p> <p>from the centre line of the runway and its extended centre line should provide a graded area for aeroplanes which the runway is intended to serve in the event of an aeroplane running off the runway.</p> <p>(b) That portion of a strip of a non-instrument runway within a distance of at least:</p> <p>(1) 75 m where the code number is 3 or 4;</p> <p>(2) 40 m where the code number is 2; and</p> <p>(3) 30 m where the code number is 1;</p> <p>from the centre line of the runway and its extended centre line should provide a graded area for aeroplanes which the runway is intended to serve in the event of an aeroplane running off the runway.</p> <p>(c) The surface of that portion of a strip that abuts a runway, shoulder, or stopway should be flush with the surface of the runway, shoulder, or stopway.</p> <p>(d) That portion of a strip to at least 30 m before a threshold should be prepared against blast erosion in order to protect a landing aeroplane from the danger of an exposed edge.</p>	<p>RCEA Cap. 3 par. 4.4 punto 4.4.1</p> <p>RCEA Cap. 3 par. 4.4 punto 4.4.2</p> <p>RCEA Cap. 3 par. 4.4 punto 4.4.3</p> <p>RCEA Cap. 3 par. 4.4 punto 4.4.4</p> <p>RCEA Cap. 3 par. 4.1 punto 4.1.5</p>	<p>All'interno della strip di una pista strumentale di precisione di codice 3 o 4 deve essere prevista un'area livellata priva di ostacoli (CGA) per una distanza simmetrica, rispetto all'asse pista ed al suo prolungamento, di almeno 105 m. Tale distanza può essere ridotta a 75 m nella parte di strip che interessa i primi 150 m di pista e raccordata a 105 m entro i primi 300 m di pista per entrambe le testate. (vedi Figura 3.2).</p> <p>Per gli aeroporti esistenti, salvo quanto previsto al paragrafo 6.3, la sistemazione di tutta la CGA deve essere attuata entro il 31.12. 2005.</p> <p>Per le piste strumentali di precisione di codice 1 e 2 la CGA si estende per una distanza simmetrica, rispetto all'asse pista ed al suo prolungamento, di almeno 40 m</p> <p>Per piste strumentali non di precisione e per piste non strumentali, la CGA si estende per una distanza simmetrica, rispetto all'asse pista ed al suo prolungamento, di almeno:</p> <p>(a) 75 m per piste di codice 3 o 4</p> <p>(b) 40 m per piste di codice 2</p> <p>(c) 30 m per piste di codice 1.</p> <p>La CGA deve essere a raso della pista, della banchina e delle stopway lungo i bordi comuni.</p> <p>La porzione di strip posta fino a 30 m oltre la soglia deve essere preparata contro l'erosione provocata dal getto dei motori, così da proteggere un aeromobile in atterraggio da un possibile impatto contro uno spigolo vivo.</p>	<b>NO +</b>	Nella CS in esame la CGA di una pista strumentale di precisione è uguale a quella di una pista strumentale non di precisione, l'ampliamento della CGA per piste strumentali di precisione è raccomandato.
<b>CS ADR-DSN.B.180</b>	<b>Longitudinal Slopes on runway strips</b>				
	<p>(a) The safety objective of longitudinal runway strip slope is to define maximum gradient values that should not interfere with the safe use of the runway strip by an aircraft.</p> <p>(b) A longitudinal slope along that portion of a strip to be graded should not exceed:</p> <p>(1) 1.5 % where the code number is 4;</p> <p>(2) 1.75 % where the code number is 3; and</p> <p>(3) 2 % where the code number is 1 or 2.</p> <p>(c) Longitudinal slope changes on that portion of a strip to be graded should be as gradual as practicable, and abrupt changes or sudden reversals of slopes should be avoided.</p>	<p>RCEA Cap. 3 par. 4.1 punto 4.1.1</p> <p>RCEA Cap. 3 par. 4.6 punto 4.6.1</p> <p>RCEA Cap. 3 par. 4.6 punto 4.6.2</p>	<p>Il suo scopo è quello di:</p> <p>(a) ridurre il rischio di danni ad un aeromobile che esce di pista mediante la rispondenza a specifici requisiti relativi alle pendenze longitudinali e trasversali e alla portanza</p> <p>Le pendenze longitudinali lungo qualsiasi parte della CGA non possono eccedere:</p> <p>(a) 1,5% per piste di codice 4</p> <p>(b) 1,75% per piste di codice 3</p> <p>(c) 2% per piste di codice 1 o 2.</p> <p>Le variazioni di pendenze longitudinali devono essere graduali evitando cambiamenti repentini.</p>	<b>NO</b>	
<b>CS ADR-DSN.B.185</b>	<b>Transverse Slopes on runway strips</b>				
	<p>(a) Transverse slopes on that portion of a strip to be graded should be adequate to prevent the accumulation of water on the surface but should not exceed:</p> <p>(1) 2.5 % where the code number is 3 or 4; and</p> <p>(2) 3 % where the code number is 1 or 2;</p> <p>except that to facilitate drainage from the slope for the first 3 m outward from the runway, shoulder or stopway edge should be negative as measured in the direction away from the runway and may be as great as 5 %.</p> <p>(b) The transverse slopes of any portion of a strip beyond that to be graded should not exceed an upward slope of 5 % as measured in the direction away from the runway.</p>	<p>RCEA Cap. 3 par. 4.7 punto 4.7.1</p> <p>RCEA Cap. 3 par. 4.7 punto 4.7.2</p>	<p>Le pendenze trasversali della CGA devono prevenire l'accumulo di acqua e non eccedere:</p> <p>(a) 2.5% (1:40) per piste di codice 3 o 4</p> <p>(b) 3.0% (1:33) per piste di codice 1 o 2</p> <p>Esclusi i casi in cui occorre facilitare il drenaggio, la pendenza dei primi 3 m dal bordo pista deve essere verso il basso e non superiore al 5%.</p> <p>Nella parte di strip al di fuori della CGA sono ammesse anche pendenze verso l'alto fino al 5% (1:20).</p>	<b>NO</b>	
<b>CS ADR-DSN.B.190</b>	<b>Strength of runway strips</b>				
	<p>(a) That portion of a strip of an instrument runway within a distance of at least:</p> <p>(1) 75 m where the code number is 3 or 4; and</p> <p>(2) 40 m where the code number is 1 or 2;</p> <p>from the centre line of the runway and its extended centre line should be prepared or constructed so as to minimise hazards arising from differences in load-bearing capacity to aeroplanes which the runway is intended to serve in the event of an aeroplane running off the runway.</p>	<p>RCEA Cap. 3 par. 4.5 punto 4.5.2</p>	<p>La portanza della CGA può diminuire gradualmente in direzione trasversale, verso l'esterno, per favorire l'arresto del velivolo. Tale requisito si applica fino a una distanza dall'asse pista di:</p> <p>(a) 75 m per numero di codice 3 o 4</p> <p>(b) 40 m per numero di codice 1(*) o 2.</p> <p>La valutazione di tale portanza tiene conto delle procedure di "risk assessment" adottate per uno specifico aeroporto.</p> <p>(*) 30m per piste non strumentali di codice 1</p>	<b>NO</b>	
	<p>(b) That portion of a strip containing a non-instrument runway within a distance of at least:</p> <p>(1) 75 m where the code number is 3 or 4;</p> <p>(2) 40 m where the code number is 2; and</p> <p>(3) 30 m where the code number is 1;</p> <p>from the centre line of the runway and its extended centre line should be prepared or constructed so as to minimise hazards arising from differences in load-bearing capacity to aeroplanes which the runway is intended to serve in the event of an aeroplane running off the runway.</p>	<p>RCEA Cap. 3 par. 4.5 punto 4.5.2</p>	<p>La portanza della CGA può diminuire gradualmente in direzione trasversale, verso l'esterno, per favorire l'arresto del velivolo. Tale requisito si applica fino a una distanza dall'asse pista di:</p> <p>(a) 75 m per numero di codice 3 o 4</p> <p>(b) 40 m per numero di codice 1(*) o 2.</p> <p>La valutazione di tale portanza tiene conto delle procedure di "risk assessment" adottate per uno specifico aeroporto.</p> <p>(*) 30m per piste non strumentali di codice 1</p>	<b>NO</b>	

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
<b>Section 4 - CLEARWAYS, STOPWAYS AND RADIO ALTIMETER OPERATING AREA</b>					
<b>CS ADR-DSN.B.195</b>	<b>Clearways</b>				
	<p>(a) The inclusion of detailed specifications for clearways in this section is not intended to imply that a clearway has to be provided.</p> <p>(b) Location of clearways: The origin of a clearway should be at the end of the take-off run available.</p> <p>(c) Length of clearways The length of a clearway should not exceed half the length of the take-off run available.</p> <p>(d) Width of clearways: A clearway should extend laterally to a distance of at least 75 m on each side of the extended centre line of the runway.</p> <p>(e) Slopes on clearways: The ground in a clearway should not project above a plane having an upward slope of 1.25 %, the lower limit of this plane being a horizontal line which: (1) is perpendicular to the vertical plane containing the runway centre line; and (2) passes through a point located on the runway centre line at the end of the take-off run available.</p> <p>(f) An object situated on a clearway which may endanger aeroplanes in the air should be regarded as an obstacle and should be removed.</p>	<p>RCEA Cap. 3 par. 9.1 punto 9.1.1</p> <p>RCEA Cap. 3 par. 9.1 punto 9.1.2</p> <p>RCEA Cap. 3 par. 9.2</p> <p>RCEA Cap. 3 par. 9.3</p>	<p>La clearway è un'area rettangolare, che può essere realizzata oltre la fine della corsa di decollo disponibile (TORA), libera da ostacoli che possono rappresentare un rischio per le operazioni di volo degli aeromobili. Congiuntamente con la pista essa fornisce un'area sopra la quale un velivolo può operare in sicurezza dalla rotazione, fino al raggiungimento delle altezze minime previste.</p> <p>La superficie di una clearway non necessita di caratteristiche di portanza e può estendersi sul terreno o sull'acqua. Può estendersi anche al di fuori dei confini dell'aeroporto, a condizione che sia sotto il controllo dell'ente di gestione, a garanzia della necessità che sia tenuta libera da ostacoli o da intrusioni di sorta.</p> <p>Larghezza La larghezza della clearway alla fine della TORA deve essere almeno uguale alla larghezza della strip prevista per pista non strumentale.</p> <p>Lunghezza La lunghezza della clearway - fino al primo ostacolo verticale, fatta esclusione di quelli frangibili e di altezza inferiore a m 0,9 - è di valore massimo pari al 50% della TORA.</p>	<b>YES</b>	<p>Nella CS in esame la CWY deve avere una larghezza minima di 150 m, mentre nel Regolamento RCEA tale larghezza deve essere non inferiore alla larghezza della strip associata ad una pista non strumentale. Tale requisito ha un'importante ricaduta nel caso di piste di codice 1 e 2.</p> <p>Nel Regolamento RCEA non sono specificate le caratteristiche geometriche della CWY.</p> <p>La CS non specifica che la lunghezza della CWY si estende fino al primo ostacolo verticale (NO+) ed è di valore massimo pari al 50% della TORA.</p> <p>Nel Regolamento RCEA è ammessa la possibilità che la CWY si estenda anche al di fuori dei confini dell'aeroporto, a condizione che sia sotto il controllo dell'ente di gestione.</p>
<b>CS ADR-DSN.B.200</b>	<b>Stopways</b>				
	<p>(a) The inclusion of detailed specifications for stopways in this section is not intended to imply that a stopway has to be provided.</p> <p>(b) Width of stopways: A stopway should have the same width as the runway with which it is associated.</p> <p>(c) Slopes on stopways: Slopes and changes in slope on a stopway, and the transition from a runway to a stopway, should comply with the specifications of CS ADR-DSN.B.060 to CS ADR-DSN.B.080 for the runway with which the stopway is associated except that: (1) the limitation in CS ADR-DSN.B.060(b) of a 0.8 per cent slope for the first and last quarter of the length of a runway need not be applied to the stopway; and (2) at the junction of the stopway and runway and along the stopway the maximum rate of slope change may be 0.3 per cent per 30 m (minimum radius of curvature of 10 000 m) for a runway where the code number is 3 or 4.</p> <p>(d) Strength of stopways: A stopway should be prepared or constructed so as to be capable, in the event of an abandoned take-off, of supporting the aeroplane which the stopway is intended to serve without inducing structural damage to the aeroplane.</p> <p>(e) Surface of stopways: The surface of a paved stopway should be constructed so as to provide a good coefficient of friction to be compatible with that of the associated runway when the stopway is wet.</p>	<p>RCEA Cap. 3 par. 8.1 punto 8.1.1</p> <p>RCEA Cap. 3 par. 8.2 punto 8.2.1</p> <p>RCEA Cap. 3 par. 8.2 punto 8.2.2</p> <p>RCEA Cap. 3 par. 8.3</p> <p>RCEA Cap. 3 par. 8.4</p> <p>RCEA - Cap. 3 par. 8.5 punto 8.5.1</p>	<p>La Zona di arresto è un'area rettangolare definita, oltre la fine della TORA, che può essere adeguatamente predisposta e destinata come area nella quale un velivolo può essere arrestato in sicurezza nel caso di decollo abortito La somma della TORA e della lunghezza della stopway determina la Distanza di Accelerazione e Arresto Disponibile (ASDA)</p> <p>La stopway deve avere una portanza sufficiente a sostenere gli aeromobili in uso sull'aeroporto, senza causare danni strutturali agli stessi</p> <p>Una stopway deve consentire il passaggio senza impedimenti ai veicoli di soccorso e antincendio.</p> <p>La stopway deve avere la stessa larghezza della pista associata.</p> <p>I requisiti per le pendenze, le loro variazioni e la transizione tra la pista e la stopway sono quelli relativi alla pista associata. E' viceversa esclusa per la stopway la limitazione di pendenza allo 0.8%, prevista per il primo e ultimo quarto di una pista con numero di codice 3 o 4 (paragrafo 3.3.3).</p> <p>La variazione della pendenza di una stopway non deve essere superiore a:</p> <p>(a) 0.3% per ogni 30 m per piste di codice 3 o 4, (b) 0.5% per ogni 30 m con numero di codice pari a 1 o 2.</p> <p>La superficie di una stopway pavimentata deve essere costruita in maniera tale da fornire un buon coefficiente di attrito, che sia compatibile con quello della pista associata, in particolare quando la stopway è bagnata.</p>	<b>NO +</b>	<p>Il requisito (c)(2) della CS in esame è contenuto nel par. 8.4.</p> <p>Nel Regolamento RCEA è previsto che una stopway debba consentire il passaggio senza impedimenti ai veicoli di soccorso e antincendio.</p>
<b>CS ADR-DSN.B.205</b>	<b>Radio altimeter operating area</b>				
	<p>(a) A radio altimeter operating area should be established in the pre-threshold area of a precision approach runway category II and III, and where practicable, in the pre-threshold area of a precision approach runway category I.</p> <p>(b) Length of the area: A radio altimeter operating area should extend before the threshold for a distance of at least 300 m.</p> <p>(c) Width of the area: A radio altimeter operating area should extend laterally, on each side of the extended centre line of the runway, to a distance of 60 m, except that, when special circumstances so warrant, the distance may be reduced to no less than 30 m if an safety assessment indicates that such reduction would not affect the safety of operations of aircraft.</p>	<p>RCEA Cap. 3 par. 4.8 punto 4.8.1</p> <p>RCEA Cap. 3 par. 4.8 punto 4.8.2</p>	<p>In una pista con avvicinamenti di precisione deve essere predisposta un'area che precede la soglia, destinata al funzionamento del radioaltimetro. Tale area si estende oltre la soglia per una distanza di almeno 300 m.</p> <p>L'area di funzionamento del radioaltimetro deve estendersi simmetricamente, rispetto al prolungamento dell'asse pista, per un'ampiezza di 60+60 m tale ampiezza può ridursi a 30+30 m, nel caso in cui uno studio aeronautico verifichi che tale riduzione non influisce sulla sicurezza delle operazioni di un aeromobile.</p>	<b>NO</b>	