

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
<b>CS ADR-DSN.R.855</b>	<b>Closed runways and taxiways, or parts thereof</b>				
	(a) Applicability of closed marking: (1) A closed marking should be displayed on a runway, or taxiway, or portion thereof which is permanently closed to the use of all aircraft.	RCEA Cap.4 par. 11.7 p.to 11.7.1	Cap.4 par. 11.7 punto 11.7.1: Per delimitare una parte pavimentata non disponibile dell'area di movimento si utilizzano i segnali descritti al paragrafo 5 del capitolo 7. Parti non disponibili di piste o di taxiway devono essere segnalate con croci così come descritto ai paragrafi 4.2.4 e 4.3.5 del capitolo 7 rispettivamente per le piste e le taxiway. Per porzioni talmente piccole da poter essere aggirate in sicurezza da un aeromobile è sufficiente una delimitazione tramite bandiere o coni colorati.	<b>NO</b>	Il Regolamento RCEA prevede l'utilizzo delle Croci di S. Andrea solamente nel caso di soglia spostata e di taxiway o parte di essa chiusa, mentre la CS in esame stabilisce un'applicazione generale dell'uso delle croci di S. Andrea. In RCEA non c'è un esplicito riferimento al caso di pista completamente chiusa.
	(a) Applicability of closed marking: (2) A closed marking should be displayed on a temporarily closed runway, or taxiway, or portion thereof, except that such marking may be omitted when the closing is of short duration, and adequate warning by air traffic services is provided.	RCEA Cap.7 Fig. 7.17 B) Cap.7 p.to 4.2.4.6 Cap. 8 par. 1 p.to 1.4	4.2.4.6 Nel caso di soglia spostata in modo temporaneo per un periodo pari o inferiore ai sei mesi, è sufficiente cancellare il "pettine" e tracciare una striscia trasversale nella nuova posizione di soglia. Per conferire a questa striscia una maggiore evidenza, occorre tracciare prima e a ridosso della stessa cinque markings a V rovescia, equidistanti fra loro e corrispondenti alle "punte" della freccia riportata in Fig. 7.16 (A). Per le piste con soglie spostate in via temporanea sono previste segnaletiche orizzontali semplificate, come riportato dai seguenti esempi della Figura 7.17. (A) Pavimentazione prima della soglia idonea per il movimento di aeromobili. (B) Pavimentazione prima della soglia non idonea né per il movimento degli aeromobili, né come stopway. (C) Segnaletica successiva a quella di soglia spostata (in questo caso la segnaletica di bordo pista può essere omessa). 1.4 In un aeroporto certificato in accordo al presente regolamento, in aggiunta alle notizie riportate in AIP e NOTAM, devono essere fornite ai piloti le informazioni relative ai punti seguenti, coerentemente con quanto previsto dalla normativa internazionale in materia di informazioni previso: - mutamenti significativi nelle operazioni di aeroporti e piste; - mutamenti significativi apportati a procedure per i servizi di navigazione aerea; - lavori di costruzione o di manutenzione nell'area di manovra o nelle immediate vicinanze; [...]	<b>NO+</b>	La CS in esame prevede rispetto al Regolamento RCEA, in caso di RWY o TWY o porzioni di esse temporaneamente chiuse, di omettere il marking della croce di S. Andrea se il servizio del traffico aereo emette un adeguato warning in merito. In RCEA è sempre prevista sia la segnaletica orizzontale (Croce di S. Andrea) e la comunicazione dall'ATC.
	(b) Location of closed markings: On a runway, a closed marking should be placed at each end of the runway, or portion thereof, declared closed, and additional markings should be so placed that the maximum interval between markings does not exceed 300 m. On a taxiway a closed marking should be placed at least at each end of the taxiway or portion thereof closed.	RCEA Cap.7 pt.4.2.4.4 Cap. 7 Fig. 7.15 B) Cap.7 pt.4.3.5.1 Cap.7 Fig. 7.26 B)	4.2.4.4 Nel caso di soglia spostata in modo permanente o per un periodo superiore ai sei mesi, il "pettine" di soglia è ubicato sempre a 6 m dall'inizio della porzione di pista dichiarata utile per l'atterraggio. A una distanza di 6 m da tale "pettine" si deve tracciare una striscia trasversale, ortogonale all'asse pista, compresa tra i due marking di bordo pista e larga 3 m. Per le parti di pista che precedono le soglie spostate, i markings di asse pista devono essere sostituiti, in relazione alle rispettive condizioni operative e di portanza, da una delle seguenti segnaletiche orizzontali (v. Figura 7.15). 4.3.5.1 Una o più croci come illustrato alla Figura 7.26 (B) devono essere utilizzate per contrassegnare taxiways, dichiarate non idonee al movimento dei velivoli. Lungo tutta la porzione di taxiway non percorribile dagli aeromobili, la distanza fra tali croci non deve essere superiore a 300 metri. Per piste o taxiway chiuse al traffico in via permanente, devono essere cancellate tutte le altre segnaletiche presenti.	<b>NO+</b>	Nel Regolamento RCEA il requisito in esame, relativo all'interesse di 300 m dei marking di chiusura, è esplicitato soltanto per taxiway e non per piste. Per quest'ultime in figura 7.15 B è riportato una distanza massima di 300 m (ampiamente minore dei 360 m indicati nella CS). In merito alle taxiway, posizionamento delle croci alle estremità delle stesse, vedasi Fig. 7.26 B in cui il requisito è implicitamente soddisfatto.
	(c) Characteristics of closed markings: (1) The closed marking should be of the form and proportions as detailed in Figure R-1, Illustration (a), when displayed on a runway, and should be of the form and proportions as detailed in Figure R-1, Illustration (b), when displayed on a taxiway. The marking should be white when displayed on a runway and should be yellow when displayed on a taxiway. (2) When a runway, or taxiway, or portion thereof is permanently closed, all normal runway and taxiway markings should be obliterated.	RCEA cap.7 pt.4.2.4.5 cap.7 Fig. 7.16 B) cap.7 pt.4.3.5.1 cap.7 Fig. 7.26 B)	4.2.4.5 La Fig. 7.16 riporta dimensioni e configurazione dei seguenti markings, adottati per segnalare le caratteristiche della porzione di pista che precede una soglia spostata. (a) freccia di soglia spostata (pista a portanza piena); (b) croce di S. Andrea (pista totalmente inagibile); (c) marking a V rovescia di 90°, o "chevron", (pista utilizzabile quale stopway). 4.3.5.1 Una o più croci come illustrato alla Figura 7.26 (B) devono essere utilizzate per contrassegnare taxiways, dichiarate non idonee al movimento dei velivoli. Lungo tutta la porzione di taxiway non percorribile dagli aeromobili, la distanza fra tali croci non deve essere superiore a 300 metri. Per piste o taxiway chiuse al traffico in via permanente, devono essere cancellate tutte le altre segnaletiche presenti.	<b>YES</b>	La CS ed il Regolamento RCEA sono diverse dalle dimensioni della croce di S. Andrea per le TWY chiuse. (vedasi fig. R-1 di ADR CS CHAPTER R e Fig. 7,26 A del cap. 7 RCEA)
	(d) Lighting on a closed runway, or taxiway, or portion thereof should not be operated, except as required for maintenance purposes.	RCEA Cap. 4 p.to 10.1	I normali aiuti visivi e luminosi della parte di pista o via di rullaggio non praticabili devono essere resi inoperativi.	<b>NO</b>	
	(e) In addition to closed markings, when the runway, or taxiway, or portion thereof closed is intercepted by a usable runway or taxiway which is used at night, unserviceability lights should be placed across the entrance to the closed area at intervals not exceeding 3 m (see CS ADR-DSN.R.870 (c) (2)). -> See picture in the original document	non specificato in RCEA		<b>YES</b>	Nessun riferimento in RCEA.

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.R.860	<b>Non-load-bearing surfaces</b>				
	(a) Shoulders for taxiways, runway turn pads, holding bays and aprons, and other non-load-bearing surfaces which cannot readily be distinguished from load-bearing surfaces and which, if used by aircraft, might result in damage to the aircraft, should have the boundary between such areas and the load-bearing surface marked by a taxi side stripe marking (specifications for markings are in CS ADR-DSN.L.550). (b) A taxi side stripe marking should consist of a pair of solid lines, each 15 cm wide and spaced 15 cm apart, and the same colour as the taxiway centre line marking.	RCEA cap.7 pt.4.3.2.1 cap.7 pt.4.3.2.2 cap.7 pt.4.2.7.1 cap.7 Fig. 7.20 cap.7 Fig. 7.21 cap.7 Fig. 7.25 cap.7 Fig. 7.18 B	4.3.2.1 Se occorre distinguere con chiarezza il confine tra taxiway e relative banchine, piazzole d'attesa, piazzali, nonché quando occorre delimitare superfici - adiacenti alle taxiway - che non sono in grado di sostenere senza danni il passaggio di un aeromobile, si adotta la segnaletica di bordo taxiway. 4.3.2.2 La segnaletica di bordo taxiway è costituita da due strisce parallele gialle, larghe 15 cm ciascuna e separate da uno spazio anch'esso di 15 cm. Il bordo esterno del marking deve essere posto presso il limite della pavimentazione portante della taxiway. Illustrazioni di tale segnaletica sono riportate nelle figure 7.20, 7.21 e 7.25. 4.2.7.1. Nel caso in cui - mancando appositi "turn pads" - si voglia utilizzare per manovre di back-track la pavimentazione portante compresa fra soglia spostata e fine pista, per meglio visualizzare la superficie idonea a tale manovra è possibile tracciare una segnaletica di bordo tratteggiata (come indicato in Figura 7.18/B)	NO	
CS ADR-DSN.R.865	<b>Pre-threshold area</b>				
	(a) Applicability of Pre-threshold area: When the surface before a threshold is paved and exceeds 60 m in length, and is not suitable for normal use by aircraft, the entire length before the threshold should be marked with a chevron marking. (b) Location: A chevron marking should point in the direction of the runway and be placed as shown in Figure R-2. (c) Characteristics: A chevron marking should be of conspicuous colour and contrast with the colour used for the runway markings; it should preferably be yellow and should have an overall width of at least 0.9 m. -> <b>See picture in the original document</b>	RCEA cap.7 Fig. 7.15 C) e Fig.7.16 c)	Fig.7.15 C) applicabile per Pavimentazione prima della soglia idonea come stopway , ma non pe	YES	I requisiti della CS e del Regolamento RCEA con riferimento a colore , spaziatura chevron sono analoghi. La CS in esame prevede l'applicazione di tale requisito per lunghezze di pavimentazione > 60 m. La CS e RCEA non sono compliance per la possibilità di movimentazione sulla pre-threshold area ossia RCEA utilizza la combinazione di chevron e frecce (fig. 7.15 D), a differenza della CS che prevede soltanto l'utilizzo di chevron.
CS ADR-DSN.R.870	<b>Unserviceable areas</b>				
	(a) Applicability of unserviceability markers and lights: Unserviceability markers should be displayed wherever any portion of a taxiway, apron, or holding bay is declared unfit for the movement of aircraft but it is still possible for aircraft to bypass the area safely. On a movement area used at night, unserviceability lights should be used. (b) Location: Unserviceability markers and lights should be placed at intervals sufficiently close so as to delineate the unserviceable area.	RCEA Cap. 4 pt.11.10.1 Cap. 7 par. 5.1 cap.7 pt.5.2 cap.7 pt.5.3 cap.7 pt.5.4 cap.7 Fig. 7.34 cap.7 Fig.7.35	11.10.1 La segnalazione luminosa di aree chiuse al traffico o non praticabili di un aeroporto aperto ad operazioni notturne deve soddisfare i seguenti requisiti: (a) per delimitare un'area non praticabile, escluse piste e vie di rullaggio, le luci devono essere poste ad intervalli non superiori a 7,5m; (b) per chiudere alle operazioni sezioni non praticabili di una pista o di una via di rullaggio, le luci devono essere poste ad intervalli non superiore 3m. NOTA:I normali aiuti visivi e luminosi della parte di pista o via di rullaggio non praticabili devono essere resi inoperativi. 5.1 I segnalatori sono pannelli variamente colorati, frangibili e di struttura estremamente leggera, utilizzati per indicare i margini di determinate superfici dell'aeroporto - pavimentate o meno - non idonee al movimento degli aeromobili o con particolari limitazioni di traffico. 5.2 Segnalatori a terra di Tipo 'A' come illustrati in Fig.7.34, distanziati di non più di 15 m, rappresentano il limite di quella parte di una pista, un raccordo o un'area di parcheggio pavimentati ma non idonei al movimento velivoli. 5.3 Zone non idonee al movimento dei velivoli che si trovino su aree di manovra non pavimentate devono essere contrassegnate con una o più croci come specificato in Fig. 7.26 e delimitate da segnalatori a terra di Tipo 'B' alternati con Tipo 'C', come illustrati alla Fig. 7.35. I segnalatori di Tipo 'C' devono essere anche utilizzati per segnalare la parte di pista utilizzabile in caso di pista innevata. Essi devono essere collocati nel punto in cui normalmente si prevede l'illuminazione di bordo pista. La distanza tra segnalatori successivi di Tipo 'C' non deve pertanto superare i 60 m 5.4 Se una soglia pista non risulta sufficientemente evidente (per esempio pista coperta di neve), la soglia pista può essere contrassegnata con i tabelloni illustrati in Fig. 7.36, ubicati ai lati della soglia medesima.	NO	

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
	(c) Characteristics (1) Unserviceability markers should consist of conspicuous upstanding devices such as flags, cones, or marker boards.	RCEA cap.4 pt.11.7.1 cap.7 pt.5.3 cap.7 Fig. 7.34 cap.7 Fig.7.35	11.7.1 Per delimitare una parte pavimentata non disponibile dell'area di movimento si utilizzano i segnali descritti al paragrafo 5 del capitolo 7. Parti non disponibili di piste o di taxiway devono essere segnalate con croci così come descritto ai paragrafi 4.2.4 e 4.3.5 del capitolo 7 rispettivamente per le piste e le taxiway. Per porzioni talmente piccole da poter essere aggirate in sicurezza da un aeromobile è sufficiente una delimitazione tramite bandiere o coni colorati. 5.3 Zone non idonee al movimento dei velivoli che si trovino su aree di manovra non pavimentate devono essere contrassegnate con una o più croci come specificato in Fig. 7.26 e delimitate da segnalatori a terra di Tipo 'B' alternati con Tipo 'C', come illustrati alla Fig. 7.35. I segnalatori di Tipo 'C' devono essere anche utilizzati per segnalare la parte di pista utilizzabile in caso di pista innevata. Essi devono essere collocati nel punto in cui normalmente si prevede l'illuminazione di bordo pista. La distanza tra segnalatori successivi di Tipo 'C' non deve pertanto superare i 60 m.	NO	
	(c) Characteristics (2) An unserviceability light should consist of a red fixed light. The light should have intensity sufficient to ensure conspicuity considering the intensity of the adjacent lights and the general level of illumination against which it would normally be viewed. In no case should the intensity be less than 10 cd of red light.	RCEA Cap.4 pt.11.10.11.2	11.10.2 I segnali luminosi usati per segnalare parti non praticabili dell'area di movimento devono essere di luce rossa fissa d'intensità sufficiente alla loro identificazione, tenuto conto della illuminazione adiacente e del livello di luminosità dello sfondo e comunque non inferiore a 10 candele.	NO	
	(c) Characteristics (3) An unserviceability cone should be at least 0.5 m in height and red, orange, or yellow, or any one of these colours in combination with white.	non specificato in RCEA		YES	Nessun riferimento in RCEA.
	(c) Characteristics (4) An unserviceability flag should be at least 0.5 m in height and red, orange, or yellow, or any one of these colours in combination with white.	RCEA cap.7 pt.5.3 cap.7 Fig. 7.34 cap.7 Fig.7.35	5.3 Zone non idonee al movimento dei velivoli che si trovino su aree di manovra non pavimentate devono essere contrassegnate con una o più croci come specificato in Fig. 7.26 e delimitate da segnalatori a terra di Tipo 'B' alternati con Tipo 'C', come illustrati alla Fig. 7.35. I segnalatori di Tipo 'C' devono essere anche utilizzati per segnalare la parte di pista utilizzabile in caso di pista innevata. Essi devono essere collocati nel punto in cui normalmente si prevede l'illuminazione di bordo pista. La distanza tra segnalatori successivi di Tipo 'C' non deve pertanto superare i 60 m.	YES	I colori e le dimensioni non sono compliance tra RCEA e CS
	(c) Characteristics (5) An unserviceability marker board should be at least 0.5 m in height and 0.9 m in length, with alternate red and white, or orange and white vertical stripes.	RCEA Cap.7 pt.5.2 cap.7 Fig. 7.34	5.2 Segnalatori a terra di Tipo 'A' come illustrati in Fig.7.34, distanziati di non più di 15 m, rappresentano il limite di quella parte di una pista, un raccordo o un'area di parcheggio pavimentati ma non idonei al movimento velivoli.	NO	Segnalatori tipo A (FIG:7.34) larghezza 1 m, altezza 0.5 m;