

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.E.345	General				
	Aprons should be provided to permit the safe loading and off-loading of passengers, cargo, or mail as well as the servicing of aircraft without interfering with the aerodrome traffic.	RCEA Cap. 3 par.10 punto 10.1	<p>10.1.1 Il piazzale è un'area definita dell'aeroporto destinata ad accogliere gli aeromobili per l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, il carico e scarico della posta e delle merci nonché per il rifornimento carburanti, il parcheggio o la manutenzione.</p> <p>10.1.2 Nel piazzale sono definite piazzole di sosta per agevolare il parcheggio ed il movimento in sicurezza di aeromobili e persone.</p> <p>10.1.3 Al fine di ridurre la congestione di aeromobili e mezzi è possibile prevedere piazzali separati per lunga sosta o manutenzione degli aeromobili.</p> <p>10.1.4 Quando un aeroporto è usato abitualmente da elicotteri muniti di pattini, che sono obbligati a rullare sorvolando il piazzale e le aree operative, è opportuno prevedere apposite aree dedicate agli elicotteri.</p> <p>10.1.5 Le aree destinate alla sosta degli aeromobili di aviazione generale, in relazione alla molteplicità della tipologia di tali aeromobili ed ai fini di una ottimizzazione degli spazi disponibili, possono essere soggette a regolamentazione speciale su motivata proposta all'ENAC da parte del gestore.</p> <p>La movimentazione degli aeromobili da, verso ed all'interno di tali aree di piazzale a regolamentazione speciale deve essere assistita, con eventuale ricorso a traino e/o in push-back e/o follow me.</p> <p>In tal caso è possibile omettere la segnaletica orizzontale per l'allineamento e per l'individuazione delle posizioni tra aa/mm, consentendo separazioni inferiori a quelle previste dalla tabella 3.5; in caso di lunga sosta gli aeromobili dovranno essere opportunamente ancorati a terra.</p> <p>Il Manuale d'aeroporto deve contenere una specifica procedura operativa per la movimentazione degli aerei in tali zone a regolamentazione speciale, che definisca modalità di movimentazione, compiti e responsabilità dei vari soggetti.</p>	NO+	La CS in esame non contiene i dettagli di seguito indicati, inclusi invece nel Regolamento RCEA: - Previsione di opportune aree dedicate agli elicotteri muniti di pattini (10.1.4); - Previsione di aree soggette a regolamentazione speciale per la sosta di aeromobili di aviazione generale (10.1.5)
CS ADR-DSN.E.350	Size of aprons				
	Intentionally blank				
CS ADR-DSN.E.355	Strength of aprons				
	Each part of an apron should be capable of withstanding the traffic of the aircraft it is intended to serve, due consideration being given to the fact that some portions of the apron should be subjected to a higher density of traffic and, as a result of slow moving or stationary aircraft, to higher stresses than a runway.	RCEA Cap. 3 par.12 punto 12.1 punto 12.2	<p>12.1 Pavimentazione 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).</p> <p>12.2 Requisiti operativi 12.2.1 Tutta la pavimentazione facente parte dell'area di movimento deve avere una portanza adeguata per i tipi di aeromobili che si prevede operino nell'aeroporto.</p>	NO +	Il Regolamento RCEA fa riferimento in generale all'area di movimento e alla metodologia ACN/PCN per il calcolo della portanza della pavimentazione.
CS ADR-DSN.E.360	Slopes on aprons				
	(a) Slopes on an apron should be sufficient to prevent accumulation of water on the surface of the apron but should be kept to the minimum required to facilitate effective drainage. (b) On an aircraft stand the maximum slope should not exceed 1 % in any direction.	RCEA Cap. 3 par.10 punto 10.3	<p>10.3.1 Le pendenze di una piazzola non devono eccedere l'1% in qualsiasi direzione.</p> <p>10.3.2 I piazzali o le piazzole di sosta non devono avere pendenze negative verso l'aerostazione. Quando ciò sia inevitabile si devono adottare specifici accorgimenti per raccogliere eventuali perdite di carburante.</p>	NO	La CS in esame prevede di ridurre la pendenza per evitare l'accumulo di acque piovane, condizione riportata nel RCEA al p.to 11.2.2

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.E.365	Clearance distances on aircraft stands				
	<p>(a) The safety objective of clearance distances on aircraft stands is to provide safe separation between an aircraft using the stand and any adjacent building, aircraft on another stand and other objects.</p> <p>(b) An aircraft stand should provide the following minimum clearances between an aircraft using the stand and any adjacent building, aircraft on another stand and other objects:</p> <p>Code Letter - Clearance A: 3 m B: 3 m C: 4.5 m D: 7.5 m E: 7.5 m F: 7.5 m</p> <p>(c) The minimum clearance distance for code letters D, E and F can be reduced:</p> <p>(1) for height limited objects, (2) if the stand is restricted for aircraft with specific characteristics, (3) in the following locations (for aircraft using a taxi-in, push-back procedure only): (i) between the terminal (including passenger loading bridges) and the nose of an aircraft; and (ii) over a portion of the stand provided with azimuth guidance by a visual docking guidance system.</p>	RCEA Cap. 3 par.10 punto 10.2	<p>In relazione al numero ed al tipo di aeromobili previsti, le dimensioni del piazzale devono essere tali da garantire adeguate separazioni, evitando manovre difficoltose che richiedano un uso eccessivo di potenza del motore e costituiscano sollecitazioni anomale per carrello e pneumatici. In particolare sono adottate le seguenti separazioni minime tra un aeromobile in parcheggio ed ogni altro aeromobile e manufatto adiacente:</p> <p>Tabella 3.5 - Separazione tra aa/mm sui piazzali</p> <p>Lettera di codice Separazione A 3 m B 3 m C 4,5 m D 7,5 m E 7,5 m F 7,5 m</p> <p>Quando particolari circostanze lo consentono, per una piazzola "nose in", per lettere di codice C,D, E o F, queste separazioni possono essere ridotte, fino ad un minimo di:</p> <p>- 4,5 m tra il terminal, comprese le passerelle fisse di imbarco, e il muso dell'a/m; - 3,0 m su ogni porzione della piazzola dotata di guida azimutale, costituita da un sistema di guida ottica di accosto.</p>	YES	Il Regolamento RCEA prevede la possibilità di ridurre le clearance, in particolari circostanze, anche per piazzole "nose in" di codice C. La CS in esame prevede tale riduzione solo per i codici D, E, F.