

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.D.240	Taxiways General				
	Unless otherwise indicated, the requirements in Chapter D - Taxiways are applicable to all types of taxiways. (a) The design of a taxiway should be such that, when the cockpit of the aeroplane for which the taxiway is intended, remains over the taxiway centre line markings, the clearance distance between the outer main wheel of the aeroplane and the edge of the taxiway should be not less than that given by the following tabulation: Code letter - Clearance A: 1.5 m B: 2.25 m C: 3 m if the taxiway is intended to be used by aeroplanes with a wheel base less than 18 m; or 4.5 m if the taxiway 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	RCEA Cap. 3 par. 7 punto 7.2.1	La larghezza di una taxiway deve essere tale che, con la cabina di pilotaggio del velivolo più critico consentito posta sopra la mezzera, la distanza minima tra il bordo esterno delle ruote principali del velivolo e il bordo della pavimentazione è pari a: (a) 4.5 m con codice F, E, D o C (per taxiway usate da velivoli con interasse [v. nota] uguale o superiore a 18 m) (b) 3 m con codice C e taxiway usate da velivoli con interasse inferiore a 18 m (c) 2.25 m con codice B (d) 1.5 m con codice A. Nota: per interasse s'intende la distanza tra il ruotino anteriore e il centro geometrico del carrello principale	NO	
CS ADR-DSN.D.245	Width of Taxiways				
	A straight portion of a taxiway should have a width of not less than that given by the following tabulation: Code letter - Taxiway width A: 7.5 m B: 10.5 m C: 15 m if the taxiway is intended to be used by aeroplanes with a wheel base less than 18 m; or 18 m if the taxiway is intended to be used by aeroplanes with a wheel base equal to or greater than 18 m D: 18 m if the taxiway is intended to be used by aeroplanes with an outer main gear wheel span of less than 9 m; or 23 m if the taxiway is intended to be used by aeroplanes with an outer main gear wheel span equal to or greater than 9 m. E: 23 m F: 25 m	RCEA Cap. 3 par. 7 punto 7.2.3	Le parti rettilinee di una taxiway devono avere una larghezza non inferiore a: (a) 25 m con lettera di codice F (b) 23 m con lettera di codice E, e D per taxiway usate da velivoli con larghezza esterna del carrello principale uguale o superiore a 9 m (c) 18 m con lettera di codice D e taxiway usata da velivoli con larghezza esterna del carrello principale inferiore a 9 m (d) 18 m con lettera di codice C e taxiway usata da velivoli con interasse non inferiore a 18 m (e) 15 m con lettera di codice C e taxiway usata da velivoli con a interasse inferiore a 18 m (f) 10,5 m con lettera di codice B (g) 7,5 m con lettera di codice A.	NO	
CS ADR-DSN.D.250	Taxiways curves				
	(a) Changes in direction of taxiways should be as few and small as possible. The radii of the curves should be compatible with the manoeuvring capability and normal taxiing speeds of the aeroplanes for which the taxiway is intended. (b) The design of the curve should be such that when the cockpit of the aeroplane for which the taxiway is intended remains over the taxiway centre line markings, the clearance distance between the outer main wheels of the aeroplane and the edge of the taxiway should be not less than those specified in CS ADR-DSN.D.240.	RCEA Cap. 3 par. 7 punto 7.2.2	I cambi di direzione sulle taxiway devono essere limitati al massimo e le curve devono essere compatibili con la capacità di manovra del velivolo critico di progetto alla normale velocità di rullaggio. Per garantire le distanze di rispetto di cui al paragrafo 7.2.1 può essere necessario allargare la taxiway nella parte interna della curva; la dimensione dell'allargamento dipenderà dall'interasse e dal percorso del velivolo critico di progetto, nonché dal raggio di curvatura dell'asse della taxiway. Il profilo della curva deve essere tale da soddisfare il paragrafo 7.2.1. in tutti i punti della curva stessa (v. Fig. 3.3).	NO	
CS ADR-DSN.D.255	Junction and intersection of taxiways				
	(a) To facilitate the movement of aeroplanes, fillets should be provided at junctions and intersections of taxiways with runways, aprons, and other taxiways. (b) The design of the fillets should ensure that the minimum wheel clearances specified in CS ADR-DSN.D.240 are maintained when aeroplanes are manoeuvring through the junctions or intersections.	RCEA Cap. 3 par. 7 punto 7.2.2	I cambi di direzione sulle taxiway devono essere limitati al massimo e le curve devono essere compatibili con la capacità di manovra del velivolo critico di progetto alla normale velocità di rullaggio. Per garantire le distanze di rispetto di cui al paragrafo 7.2.1 può essere necessario allargare la taxiway nella parte interna della curva; la dimensione dell'allargamento dipenderà dall'interasse e dal percorso del velivolo critico di progetto, nonché dal raggio di curvatura dell'asse della taxiway. Il profilo della curva deve essere tale da soddisfare il paragrafo 7.2.1. in tutti i punti della curva stessa (v. Fig. 3.3).	NO	
CS ADR-DSN.D.260	Taxiway minimum separation distance				
	(a) The safety objective of minimum taxi separation distances is to allow safe use of taxiways and aircraft stand taxilanes to prevent possible collision with other aeroplanes operating on adjacent runways or taxiways, or collision with adjacent objects. (b) The separation distance between the centre line of a taxiway and the centre line of a runway, the centre line of a parallel taxiway or an object should not be less than the appropriate dimension specified in Table D-1. --> See table in the original document	RCEA Cap. 3 par. 7 punto 7.8.1	La distanza minima (espressa in metri) tra taxiway e altre infrastrutture dell'aeroporto è indicata nella seguente tabella:	NO+	La Tab. 3.4 - Distanze di separazione delle taxiway - del Regolamento RCEA riporta distanze maggiori. La CS in esame, inoltre, non contiene le previsioni del Regolamento RCEA, di cui ai seguenti punti: RCEA Cap. 3 par. 7.8 punto 7.8.2 punto 7.8.3 punto 7.8.4 punto 7.8.5

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.D.265	Longitudinal slopes on taxiways				
	(a) The safety objective of limiting the longitudinal taxiway slope is to enable stabilised safe use of taxiway by an aircraft. (b) The longitudinal slope of a taxiway should not exceed: (1) 1.5 % where the code letter is C, D, E, or F; and (2) 3 % where the code letter is A or B.	RCEA Cap. 3 par. 7 punto 7.3.1	Le pendenze longitudinali delle taxiway devono essere ridotte al minimo e non devono essere superiori a: (a) 1.5% (1:66) con lettera di codice C, D, E, F (b) 3.0% (1:33) con lettera di codice A o B.	NO	
CS ADR-DSN.D.270	Longitudinal slope changes on taxiways				
	(a) The safety objective of limiting the longitudinal taxiway slope changes is to avoid damage of aircraft and to enable safe use of taxiway by an aircraft. (b) Where slope changes on a taxiway cannot be avoided, the transition from one slope to another slope should be accomplished by a curved surface with a rate of change not exceeding: (1) 1 % per 30 m (minimum radius of curvature of 3 000 m) where the code letter is C, D, E, or F; and (2) 1 % per 25 m (minimum radius of curvature of 2 500 m) where the code letter is A or B. (c) Where slope changes in (b)(1) and (2) are not achieved and slopes on a taxiway cannot be avoided, the transition from one slope to another slope should be accomplished by a curved surface which should allow the safe operation of all aircraft in all weather conditions.	RCEA Cap. 3 par. 7 punto 7.3.2	Laddove non sia possibile evitare variazioni di pendenza longitudinale su una taxiway, la transizione da una all'altra pendenza è effettuata da una superficie curva di raccordo con gradiente non superiore a: (a) 1% per 30 m per lettera di codice C, D, E, F (b) 1% per 25 m con lettera di codice A o B.	NO	La CS in esame prevede che, nel caso in cui non sia possibile evitare variazioni di pendenza conformi ai valori specificati, la variazione di pendenza sia tale da permettere operazioni in sicurezza - punto (c); requisito quest'ultimo non esplicitamente richiamato nel Regolamento RCEA.
CS ADR-DSN.D.275	Sight distance of taxiways				
	(a) The safety objective of minimum taxiway sight distance values is to achieve the necessary visibility to enable safe use of taxiway by an aircraft. (b) Where a change in slope on a taxiway cannot be avoided, the change should be such that, from any point: (1) 3 m above the taxiway, it should be possible to see the whole surface of the taxiway for a distance of at least 300 m from that point where the code letter is C, D, E, or F; (2) 2 m above the taxiway, it should be possible to see the whole surface of the taxiway for a distance of at least 200 m from that point where the code letter is B; and (3) 1.5 m above the taxiway, it should be possible to see the whole surface of the taxiway for a distance of at least 150 m from that point where the code letter is A.	RCEA Cap. 3 par. 7 punto 7.4	Laddove non sia possibile evitare variazioni di pendenza lungo una taxiway, tale variazione deve consentire che da qualsiasi punto, posto a: (a) 3 m sopra la taxiway, sia possibile vedere la stessa per una distanza di almeno 300 m per aeroporti con codice C, D, E o F (b) 2 m sopra la taxiway, sia possibile vedere la stessa per una distanza di almeno 200 m per aeroporti con codice B (c) 1,5 m sopra la taxiway, sia possibile vedere la stessa per una distanza di almeno 150 m per aeroporti con codice A.	NO	
CS ADR-DSN.D.280	Transverse slopes on taxiways				
	(a) The safety objective of taxiway transverse slopes is to promote the most rapid drainage of water from the taxiway. (b) The transverse slopes of a taxiway should be sufficient to prevent the accumulation of water on the surface of the taxiway but should not exceed: (1) 1.5 % where the code letter is C, D, E, or F; and (2) 2 % where the code letter is A or B.	RCEA Cap. 3 par. 7 punto 7.5	La pendenza trasversale di una taxiway deve essere sufficiente per impedire l'accumulazione dell'acqua, ma non superiore a: (a) 1.5% (1:66) con codice C, D, E, F (b) 2.0% (1:50) con codice A o B.	NO	
CS ADR-DSN.D.285	Strength of taxiways				
	The strength of a taxiway should be suitable for the aircraft that the taxiway is intended to serve.	RCEA Cap. 3 par.12 punto 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.	NO	
CS ADR-DSN.D.290	Surface of taxiways				
	(a) The surface of a taxiway should not have irregularities that cause damage to aeroplane structures. (b) The surface of a taxiway should be constructed or resurfaced so as to provide suitable surface friction characteristics.	RCEA Cap. 3 par.11 punto 11.1 punto 11.2.2	Le pavimentazioni delle vie di rullaggio e dei piazzali devono avere caratteristiche superficiali adatte al relativo utilizzo e devono essere mantenute in condizioni idonee eventuali agenti contaminanti devono essere prontamente rimossi dalla superficie.	NO	

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.D.295	Rapid exit taxiways				
	<p>(a) The safety objective of rapid exit taxiway is to facilitate safe rapid exit of aeroplanes from a runway.</p> <p>(b) A rapid exit taxiway should be designed with a radius of turn-off curve of at least:</p> <p>(1) 550 m where the code number is 3 or 4; and</p> <p>(2) 275 m where the code number is 1 or 2;</p> <p>to enable under wet conditions exit speeds of:</p> <p>(i) 93 km/h where the code number is 3 or 4; and</p> <p>(ii) 65 km/h where the code number is 1 or 2.</p> <p>(c) The radius of the fillet on the inside of the curve at a rapid exit taxiway should be sufficient to provide a widened taxiway throat in order to facilitate early recognition of the entrance and turn-off onto the taxiway.</p> <p>(d) A rapid exit taxiway should include a straight distance after the turn-off curve sufficient for an exiting aircraft to come to a full stop clear of any intersecting taxiway (Figure D-1).</p> <p>(e) The intersection angle of a rapid exit taxiway with the runway should not be greater than 45°, nor less than 25° and preferably should be 30°.</p> <p>--> See table in the original document</p>	<p>RCEA Cap. 3 par. 7 punto 7.9.1 punto 7.9.2 punto 7.9.3 punto 7.9.4</p>	<p>Qualora ricorrano condizioni che richiedono di liberare rapidamente la pista da aeromobili in rullaggio, occorre prevedere la realizzazione di taxiway di uscita rapida (v. Fig. 3.4). Esse devono prevedere un raggio di curvatura per la virata in uscita non inferiore a:</p> <p>(a) 550 m per piste con numero di codice 3 o 4</p> <p>(b) 275 m per piste con numero di codice 1 o 2</p> <p>così da consentire in condizioni di pista bagnata velocità di uscita pari a:</p> <p>(a) 93 km/h per piste con numero di codice 3 o 4</p> <p>(b) 65 km/h per piste con numero di codice 1 o 2.</p> <p>Il raggio della superficie di ampliamento all'interno della curva di una taxiway di uscita rapida deve essere sufficiente per fornire un imbocco allargato, così da agevolare un tempestivo riconoscimento dell'ingresso e della svolta verso la taxiway.</p> <p>Una taxiway di uscita rapida include un tratto rettilineo dopo la curva di svolta, sufficiente per consentire ad un aeromobile in uscita di arrestarsi completamente lontano da ogni intersezione con altre taxiway.</p> <p>L'angolo di intersezione di una taxiway di uscita rapida con la pista deve essere compreso tra 25° e 45°, risultando preferibilmente pari a 30°.</p>	NO	
CS ADR-DSN.D.300	Taxiways on bridges				
	<p>(a) The width of that portion of a taxiway bridge capable of supporting aeroplanes, as measured perpendicularly to the taxiway centre line, should not be less than the width of the graded area of the strip provided for that taxiway unless a proven method of lateral restraint is provided which should not be hazardous for aeroplanes for which the taxiway is intended.</p> <p>(b) Access should be provided to allow rescue and firefighting vehicles to intervene in both directions within the specified response time to the largest aeroplane for which the taxiway bridge is intended.</p> <p>(c) A bridge should be constructed on a straight section of the taxiway with a straight section on both ends of the bridge to facilitate the alignment of aeroplanes approaching the bridge.</p>	<p>RCEA Cap. 3 par. 7 punto 7.10.1 punto 7.10.2 punto 7.10.3 punto 7.10.4</p>	<p>L'ampiezza della porzione di una taxiway su ponte in grado di sostenere gli aeromobili, misurata perpendicolarmente all'asse della taxiway, non sarà inferiore all'ampiezza dell'area livellata della strip associata alla taxiway, a meno che non siano adottati sistemi di contenimento laterale non dannosi per gli aeromobili cui essa è destinata.</p> <p>Deve essere consentita una via di accesso ai mezzi di soccorso e antincendio per intervenire in entrambe le direzioni, entro un tempo prestabilito, sull'aeromobile più grande cui la taxiway è destinata.</p> <p>Se i motori di un aeromobile oltrepassano la struttura del ponte, saranno valutate eventuali misure di protezione dal getto dei motori delle aree adiacenti e sottostanti il ponte.</p> <p>Il ponte deve essere realizzato in corrispondenza di una porzione rettilinea della taxiway, con sezione rettilinee presso entrambe le estremità, al fine di agevolare l'allineamento degli aeromobili in avvicinamento al ponte</p>	NO +	La CS in esame non contiene le previsioni di cui al RCEA Cap. 3 par. 7.10 punto 7.10.3
CS ADR-DSN.D.305	Taxiway shoulders				
	<p>(a) Straight portions of a taxiway where the code letter is C, D, E, or F should be provided with shoulders which extend symmetrically on each side of the taxiway so that the overall width of the taxiway and its shoulders on straight portions is not less than:</p> <p>(1) 60 m where the code letter is F;</p> <p>(2) 44 m where the code letter is E;</p> <p>(3) 38 m where the code letter is D; and</p> <p>(4) 25 m where the code letter is C.</p> <p>(b) On taxiway curves and on junctions or intersections where increased pavement is provided, the shoulder width should be not less than that on the adjacent straight portions of the taxiway.</p> <p>(c) When a taxiway is intended to be used by turbine-engined aeroplanes, the surface of the taxiway shoulder should be prepared so as to resist erosion and the ingestion of the surface material by aeroplane engines.</p>	<p>RCEA Cap. 3 par. 7 punto 7.11.1 punto 7.11.2</p>	<p>Le porzioni rettilinee di una taxiway con lettera di codice C, D, E e F devono essere dotate di banchine, che si estendono simmetricamente su entrambi i lati della taxiway, in modo tale che l'ampiezza complessiva di taxiway e banchine lungo dette porzioni rettilinee non sia inferiore a:</p> <p>- 60 m per codice F</p> <p>- 44 m per codice E</p> <p>- 38 m per codice D</p> <p>- 25 m per codice C</p> <p>Lungo le curve, le giunzioni e le intersezioni, dove la pavimentazione portante si allarga, l'ampiezza delle banchine non deve essere inferiore a quella degli adiacenti tratti rettilinei.</p> <p>Se una taxiway è percorsa da aeromobili con motori a turbina, la superficie delle rispettive banchine deve essere preparata per resistere all'erosione e all'ingestione del materiale superficiale da parte di tali motori.</p>	NO	
CS ADR-DSN.D.310	Taxiway Strip				
	A taxiway, other than an aircraft stand taxiway, should be included in a strip.	<p>RCEA Cap. 3 par. 7 punto 7.6.1</p>	Una taxiway, ad eccezione delle vie di accesso alle piazzole, deve essere contenuta in una strip.	NO	
CS ADR-DSN.D.315	Width of taxiway strips				
	<p>(a) The safety objective of the width of taxiway strips is to allow safe use of taxiways in relation to adjacent objects.</p> <p>(b) A taxiway strip should extend symmetrically on each side of the centre line of the taxiway throughout the length of the taxiway to at least the distance from the centre line given in Table D-1, column 11.</p>	<p>RCEA Cap. 3 par. 7 punto 7.6.1</p>	<p>Una taxiway, ad eccezione delle vie di accesso alle piazzole, deve essere contenuta in una strip. Tale superficie deve estendersi simmetricamente rispetto all'asse della taxiway e per tutta la sua lunghezza, come di seguito indicato:</p> <p>(a) 57,5 m con codice F</p> <p>(b) 47,5 m con codice E</p> <p>(a) 40,5 m con codice D</p> <p>(b) 26,0 m con codice C</p> <p>(c) 21,5 m con codice B</p> <p>(d) 16,25 m con codice A.</p>	NO +	Il Regolamento RCEA contiene una diversa formulazione del testo. La Tabella D-1, column 11. richiamata dalla CS in esame contiene valori di larghezza delle strip delle Twy ridotti rispetto ad RCEA.

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.D.320	Objects on taxiway strips				
	The taxiway strip should provide an area clear of objects which may endanger taxiing aeroplanes.	RCEA Cap. 3 par. 7.8	<p>Tabella 3.4 - Distanze di separazione delle taxiway</p> <p>7.8.2 Negli aeroporti esistenti dove queste separazioni non sono realizzabili possono essere autorizzate distanze inferiori purché il gestore dimostri tramite uno studio aeronautico che tali distanze non influenzino negativamente la sicurezza delle operazioni e non modifichino significativamente la regolarità delle operazioni.</p> <p>7.8.3 Quando è indispensabile collocare manufatti a distanze inferiori a quelle riportate nella precedente tabella, gli stessi devono essere a una distanza e con un'altezza tali da non interferire con il passaggio sulla via di rullaggio del velivolo più critico. Quando un manufatto supera di m 0,36 la quota della taxiway entro le seguenti distanze dal suo bordo:</p> <p>(a) 24 m con codice F (b) 18 m con codice E o D; (c) 11 m con codice C; (d) 7,5 m con codice B o A;</p> <p>possono essere previste limitazioni sul tipo di aeromobili che la usano.</p> <p>7.8.4 Nel caso di manufatti posti a distanza compresa tra quelle in paragrafo 7.8.3 e quelle in colonna 11 della tabella 3.4, l'altezza degli stessi non deve essere superiore a m 1,5 dal livello della taxiway.</p> <p>7.8.5 E' consentita la presenza di ostacoli temporanei, purché sia garantita una distanza tra l'estremità alare e l'ostacolo, pari ad almeno il 20% dell'apertura alare dell'aeromobile posto al centro della via di rullaggio.</p>	NO	Il Regolamento RCEA contiene una diversa formulazione del testo, ma non si ravvisano differenze sostanziali.
CS ADR-DSN.D.325	Grading of taxiway strips				
	<p>(a) The safety objective of the grading of a taxiway strip is to reduce the risk of damage to an aircraft accidentally running off the taxiway.</p> <p>(b) The centre portion of a taxiway strip should provide a graded area to a distance from the centre line of the taxiway of at least:</p> <p>(1) 11 m where the code letter is A; (2) 12.5 m where the code letter is B or C; (3) 19 m where the code letter is D; (4) 22 m where the code letter is E; and (5) 30 m where the code letter is F.</p>	RCEA Cap. 3 par. 7 punto 7.6.2	<p>La parte centrale della striscia della taxiway deve garantire un'area livellata, sino ad una distanza dall'asse della taxiway di almeno:</p> <p>(a) 30 m con codice F (b) 22 m con codice E (c) 19 m con codice D (d) 12.5 m con codice B e C (e) 11 m con codice A.</p>	NO +	Nella CS in esame mancano i requisiti di cui ai punti: RCEA - CAP. 3 - par. 7.6 - punto 7.6.3 RCEA - CAP. 3 - par. 7.6 - punto 7.6.4
CS ADR-DSN.D.330	Slopes on taxiway strips				
	<p>(a) The safety objective of limiting the longitudinal taxiway strip slopes and slope changes and of minimum sight distances values is to reduce the probability of damage to an aircraft accidentally running off the taxiway and to enable safe use of these areas by rescue and firefighting vehicles.</p> <p>(b) The surface of the strip should be flush at the edge of the taxiway or shoulder if provided, and the graded portion should not have an upward transverse slope exceeding:</p> <p>(1) 2.5 % for strips where the code letter is C, D, E, or F; and (2) 3 % for strips of taxiways where the code letter is A or B; the upward slope being measured with reference to the transverse slope of the adjacent taxiway surface and not the horizontal. The downward transverse slope should not exceed 5 % measured with reference to the horizontal.</p> <p>(c) The transverse slopes on any portion of a taxiway strip beyond that to be graded should not exceed an upward or downward slope of 5 % as measured in the direction away from the taxiway.</p>	RCEA Cap. 3 par. 7 punto 7.6.4 punto 7.6.5 punto 7.6.6 punto 7.6.7	<p>L'area livellata della taxiway deve essere a raso con la stessa lungo i loro bordi comuni e deve essere mantenuta priva di buche, fossati e detriti che possono danneggiare un aeromobile o i suoi motori.</p> <p>La pendenza trasversale verso l'alto dell'area livellata della taxiway, valutata in rapporto alla pendenza trasversale della taxiway adiacente, non deve costituire un rischio per gli aeromobili e non deve avere un valore superiore a:</p> <p>(a) 2.5% (1:40) con lettera di codice C, D, E, F (b) 3.0% (1:33) con lettera di codice A e B.</p> <p>La pendenza trasversale verso il basso dell'area livellata della strip non deve superare il 5% (1:20), rispetto al piano orizzontale.</p> <p>Per la porzione di strip esterna all'area livellata, la pendenza trasversale verso l'alto non deve eccedere un valore del 5% (1:20), misurato sul piano orizzontale e verso il margine esterno.</p>	YES	Il Regolamento RCEA non prevede il requisito della transitabilità della strip di Twy da parte dei mezzi di soccorso e lotta antincendio - punto (a).

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.D.335	Holding bays, runway-holding positions, intermediate holding positions, and road-holding positions				
	<p>(a) Holding bay(s) or other bypasses of sufficient size and adequate construction should be provided where necessary, to make deviations in the departure sequence possible.</p> <p>(b) A runway-holding position or positions should be established:</p> <p>(1) on the taxiway, if the location or alignment of the taxiway is such that a taxiing aircraft or vehicle can infringe an obstacle limitation surface or interfere with the operation of radio navigation aids;</p> <p>(2) on the taxiway, at the intersection of a taxiway and a runway; and</p> <p>(3) at an intersection of a runway with another runway when the former runway is part of a standard taxi-route.</p> <p>(c) An intermediate holding position should be established on a taxiway at any point other than a runway-holding position where it is desirable to define a specific holding limit.</p> <p>(d) An emergency access road should be equipped with road-holding positions at all intersections with runways and taxiways.</p> <p>(e) A road-holding position should be established at each intersection of a road with a runway.</p>	<p>RCEA Cap. 3 par. 7 punto 7.7.1</p> <p>punto 7.7.2</p> <p>punto 7.7.3</p> <p>punto 7.7.4</p> <p>punto 7.7.5</p> <p>punto 7.12.1</p>	<p>In presenza di traffico medio o intenso occorre prevedere piazzole di attesa.</p> <p>Presso tutte le intersezioni della viabilità aeroportuale interna con una pista devono essere previste posizioni di attesa stradale, per impedire ogni interferenza del traffico veicolare con il movimento degli aeromobili.</p> <p>Una posizione attesa pista deve essere predisposta:</p> <p>a) sulla taxiway, presso l'intersezione con la pista</p> <p>b) all'intersezione di una pista con un'altra pista, quando la prima sia compresa in un percorso di rullaggio standard.</p> <p>Una posizione attesa pista deve essere prevista su una taxiway se l'ubicazione o l'allineamento della taxiway sono tali, che un aeromobile in rullaggio o un veicolo possono violare una superficie di separazione dagli ostacoli, o interferire con il funzionamento di aiuti radio per la navigazione</p> <p>L'ubicazione di una posizione attesa pista deve essere tale che un aereo in attesa presso di essa non possa violare la zona libera da ostacoli, le superfici di avvicinamento e decollo, le aree critiche/sensitive dell'ILS, o interferire con il funzionamento di aiuti radio per la navigazione</p> <p>Una posizione di attesa intermedia va collocata su una taxiway in punti diversi rispetto ad una posizione attesa pista, qualora si desideri individuare uno specifico limite di attesa.</p> <p>Presso tutte le intersezioni della viabilità aeroportuale interna con una pista devono essere previste posizioni di attesa stradale, per impedire ogni interferenza del traffico veicolare con il movimento degli aeromobili.</p>	NO+	La CS in esame prevede che le piazzole di attesa siano realizzate "quando necessario", il Regolamento RCEA richiede che vengano realizzate in caso di traffico medio o intenso.
CS ADR-DSN.D.340	Location of holding bays, runway-holding positions, intermediate holding positions and road-holding positions				
	<p>(a) The distance between a holding bay, runway-holding position established at a taxiway/runway intersection or road-holding position and the centre line of a runway should be in accordance with Table D-2 and such that a holding aircraft or vehicle should not interfere with the operation of radio navigation aids.</p> <p>(b) At elevations greater than 700 m the distance of 90 m specified in Table D-2 for a precision approach runway code number 4 should be increased as follows:</p> <p>(1) up to an elevation of 2 000 m; 1 m for every 100 m in excess of 700 m;</p> <p>(2) elevation in excess of 2 000 m and up to 4 000 m; 13 m plus 1.5 m for every 100 m in excess of 2 000 m; and</p> <p>(3) elevation in excess of 4 000 m and up to 5 000 m; 43 m plus 2 m for every 100 m in excess of 4 000 m.</p> <p>--> See table in the original document</p>	<p>RCEA Cap. 3 par. 7 punto 7.7.6</p>	<p>La distanza minima tra asse pista e piazzole o posizioni di attesa è indicata in tabella 3.3. Nelle piste per avvicinamento di precisione la distanza di cui sopra deve essere tale da prevenire:</p> <p>(a) interferenze con i radio-aiuti</p> <p>(b) la penetrazione della Obstacle Free Zone da parte di un aeromobile in attesa</p> <p>(c) che la presenza di un aeromobile debba essere considerata per il calcolo della Obstacle Clearance Altitude/Height (OCA/H).</p> <p>Le posizioni di attesa realizzate dopo il 18.5.2005 devono essere esterne alla CGA.</p>	YES	<p>punto (a): NO+ in quanto il Regolamento RCEA prevede ulteriori requisiti.</p> <p>punto (b): YES in quanto il Regolamento RCEA non prevede alcun incremento delle distanze per tener conto dell'elevazione dell'Aeroporto.</p> <p>N.B.: RCEA prevede inoltre che le posizioni attesa realizzate dopo il 18.5.2005 siano esterne alla CGA.</p>