

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.L.520	General - Color and Conspicuity				
	<p>Markings should be of a conspicuous colour and contrast with the surface on which they are laid.</p> <p>(a) Runway markings should be white.</p> <p>(b) Markings for taxiways, runway turn pads, and aircraft stands should be yellow.</p> <p>(c) Apron safety lines should be of a conspicuous colour which should contrast with that used for aircraft stand markings.</p> <p>(d) When it is operationally necessary to apply temporary runway or taxiway markings, those markings should comply with the relevant CS.</p>	RCEA Cap. 7 par. 4 punto 4.1.2 punto 4.4.2.2	<p>4.1.2 I markings devono essere bianchi per le piste e gialli per le taxiway. Dove non vi è sufficiente contrasto rispetto ad una pavimentazione chiara, deve essere aggiunto anche un contorno nero. Per evidenziare markings rossi su fondo scuro (es. aree riservate sui piazzali aeromobili), può essere adottato un contorno bianco. Specifiche sui colori dei markings per superfici pavimentate devono risultare accettabili dall'ENAC.</p> <p>4.4.2.2 Le linee di sicurezza del piazzale devono considerare elementi quali le linee di franco tra la sagoma dell'aeromobile e le linee di confine dei percorsi veicolari di servizio sul piazzale, in funzione delle configurazioni di parcheggio e delle attrezzature a terra. Tali linee, normalmente rosse, sono a tratto continuo e di larghezza almeno pari a 10 cm.</p>	NO	
CS ADR-DSN.L.525	Runway designation marking				
	<p>(a) Applicability: A runway designation marking should be provided at the thresholds of a runway.</p> <p>(b) Location and positioning: A runway designation marking should be located at a threshold as shown in Figure L-1 as appropriate. --> See picture in the original document</p>	RCEA Cap. 7 par. 4.2 punto 4.2.3.1	4.2.3.1 Presso ogni soglia pista deve essere tracciato un marking di designazione della pista stessa. Esso è composto da un gruppo di due cifre indicanti la prua magnetica, con l'approssimazione ai dieci gradi interi più vicini, come indicato in Fig. 7.14 (A) e (B).	NO	
	<p>(c) Characteristics:</p> <p>(1) A runway designation marking should consist of a two-digit number and on parallel runways should be supplemented with a letter.</p> <p>(i) On a single runway, dual parallel runways and triple parallel runways, the two-digit number should be the whole number nearest the one-tenth of the magnetic North when viewed from the direction of approach.</p> <p>(ii) On four or more parallel runways, one set of adjacent runways should be numbered to the nearest one-tenth magnetic azimuth and the other set of adjacent runways numbered to the next nearest one-tenth of the magnetic azimuth.</p> <p>(iii) When a runway designation marking consists of a single digit number, it should be preceded by a zero.</p> <p>(2) In the case of parallel runways, each runway designation number should be supplemented by a letter as follows, in the order shown from left to right when viewed from the direction of approach:</p> <p>(i) for two parallel runways: 'L' 'R';</p> <p>(ii) for three parallel runways: 'L' 'C' 'R';</p> <p>(iii) for four parallel runways: 'L' 'R' 'L' 'R';</p> <p>(iv) for five parallel runways: 'L' 'C' 'R' 'L' 'R' or 'L' 'R' 'L' 'C' 'R'; and</p> <p>(v) for six parallel runways: 'L' 'C' 'R' 'L' 'C' 'R'.</p>	RCEA Cap. 7 par. 4.2 punto 4.2.3.1 punto 4.2.3.2	<p>4.2.3.1 Presso ogni soglia pista deve essere tracciato un marking di designazione della pista stessa.</p> <p>Esso è composto da un gruppo di due cifre indicanti la prua magnetica, con l'approssimazione ai dieci gradi interi più vicini, come indicato in Fig. 7.14 (A) e (B).</p> <p>4.2.3.2 Nel caso di piste parallele, viene aggiunta al marking di designazione della pista (a una distanza di 6 m da esso) una lettera bianca (L – Sinistra, R – Destra, C – Centrale), come indicato in Fig. 7.14 (C). Nel caso di più piste parallele dovrà essere adottata la seguente sequenza logica, impostata secondo un ordine progressivo:</p> <p>– 2 piste parallele: "L" "R";</p> <p>– 3 piste parallele: "L" "C" "R";</p>	YES	Nel RCEA mancano indicazioni in merito al caso di 4 o più piste parallele
	<p>(3) The numbers and letters should be in the form and proportion shown in Figure L-2. The dimensions should be not less than those shown in Figure L-2. Where the numbers are incorporated in the threshold marking, larger dimensions should be used in order to fill adequately the gap between the stripes of the threshold marking. --> See pictures in the original document</p>	RCEA Cap. 7 par. 4.2 punto 4.2.3.3	4.2.3.3 Le altezze dei caratteri che designano la pista sono indicate in Tabella 7.2. Esse dipendono dalla larghezza della pista e dal fatto che essa sia, o meno, strumentale. Le caratteristiche geometriche degli stessi devono risultare accettabili dall'ENAC. Le altezze tipiche uniche di 9 m, attualmente in uso presso gli aeroporti nazionali, sono ammesse fino al primo rifacimento integrale del manto d'usura della pista.	NO+	Nel RCEA sono previste altezze maggiori di 9 m a seconda delle condizioni operative delle piste
CS ADR-DSN.L.530	Runway centreline marking				
	<p>(a) Applicability: A runway centre line marking should be provided on a paved runway.</p> <p>(b) Location: A runway centre line marking should be located along the centre line of the runway between the runway designation marking as shown in Figure L-1, except when interrupted as given in CS ADR-DSN.L.560.</p> <p>(c) Characteristics:</p> <p>(1) A runway centre line marking should consist of a line of uniformly spaced stripes and gaps. The length of a stripe plus a gap should be not less than 50 m or more than 75 m. The length of each stripe should be at least equal to the length of the gap or 30 m, whichever is greater.</p> <p>(2) The width of the stripes should be not less than:</p> <p>(i) 0.90 m on precision approach category II and III runways;</p> <p>(ii) 0.45 m on non-precision approach runways where the code number is 3 or 4, and precision approach category I runways; and</p> <p>(iii) 0.30 m on non-precision approach runways where the code number is 1 or 2, and on non-instrument runways.</p>	RCEA Cap. 7 par. 4.2 punto 4.2.2.2 punto 4.2.2.3	<p>4.2.2.1 Un marking di asse pista (Figura 7.14) deve essere presente lungo la distanza compresa tra le due soglie su tutte le piste pavimentate. Esso è formato da tratti di lunghezza minima pari a 30 m, distanziati uniformemente l'uno dall'altro con intervalli di lunghezza non superiore a quella del tratto, e tali che la somma delle lunghezze di un tratto e di un intervallo risulti compresa tra 50 m e 75 m.</p> <p>4.2.2.2 Le larghezze dei tratti variano da 0,3 m a 0,9 m, come mostrato dalla Tabella 7.2, in funzione della larghezza della pista e del fatto che essa sia strumentale o meno.</p> <p>4.2.2.3 Alle intersezioni di pista, il marking relativo alla pista principale deve essere continuato e quello della pista sussidiaria deve essere interrotto.</p>	YES	La CS in esame prevede che la larghezza del tratto dell'asse sia funzione del codice numerico della pista e non della sua larghezza come previsto da RCEA, inoltre vi sono anche delle differenze in merito al tipo di avvicinamento

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.L.535	Threshold marking				
	(a) Applicability and location: A threshold marking should be provided at the threshold of a runway.	RCEA Cap. 7 par. 4.2 punto 4.2.4.1	4.2.4.1 I markings di soglia pista devono essere previsti su tutte le piste pavimentate destinate al trasporto aereo commerciale. Essi sono costituiti da una serie di strisce parallele (usualmente denominate "pettine"), lunghe almeno 30 m, disposte simmetricamente rispetto all'asse pista e con origine a 6 m dall'inizio della pista utile per l'atterraggio, così come indicato in Fig.7.14. Numero, larghezza e distanze reciproche di tali strisce dipendono dall'ampiezza della pista e dal fatto che essa sia, o meno, strumentale, secondo quanto riportato in Tabella 7.2.	YES	La CS in esame prevede che il marking sia presente su tutte le piste
	(b) Characteristics: (1) The stripes of the threshold marking should commence 6 m from the threshold. (2) A runway threshold marking should consist of a pattern of longitudinal stripes of uniform dimensions disposed symmetrically about the centre line of a runway as shown in Figure L-1(A) and L-1(B) for a runway width of 45 m. The number of stripes should be in accordance with the runway width as follows: Runway width - Number of stripes 18 m: 4 23 m: 6 30 m: 8 45 m: 12 60 m: 16 except that on non-precision approach and non-instrument runways 45 m or greater in width, they may be as shown in Figure L-1(C). (3) The stripes should extend laterally to within 3 m of the edge of a runway or to a distance of 27 m on either side of a runway centre line, whichever results in the smaller lateral distance. (4) Where a runway designation marking is placed within a threshold marking, there should be a minimum of three stripes on each side of the centre line of the runway. (5) Where a runway designation marking is placed above a threshold marking, the stripes should be continued across the runway. The stripes should be at least 30 m long and approximately 1.80 m wide with spacings of approximately 1.80 m between them. Where the stripes are continued across a runway, a double spacing should be used to separate the two stripes nearest the centre line of the runway, and in the case where the designation marking is included within the threshold marking, this spacing should be 22.5 m.	RCEA Cap. 7 par. 4.2 punto 4.2.4.1 punto 4.2.4.2 punto 4.2.4.3	4.2.4.1 I markings di soglia pista devono essere previsti su tutte le piste pavimentate destinate al trasporto aereo commerciale. Essi sono costituiti da una serie di strisce parallele (usualmente denominate "pettine"), lunghe almeno 30 m, disposte simmetricamente rispetto all'asse pista e con origine a 6 m dall'inizio della pista utile per l'atterraggio, così come indicato in Fig.7.14. Numero, larghezza e distanze reciproche di tali strisce dipendono dall'ampiezza della pista e dal fatto che essa sia, o meno, strumentale, secondo quanto riportato in Tabella 7.2. 4.2.4.2 Nel caso di piste strumentali il marking di designazione della pista è posto al di sopra del "pettine" di soglia (Fig. 7.13.(A) e (C)), con una separazione di 12 m dal marking di soglia. 4.2.4.3 Nel caso di piste non strumentali il marking di designazione della pista è posto all'interno delle strisce di segnalazione della soglia [Fig. 7.14 .(B)], alla stessa distanza di 6 m dall'inizio della pista utile per l'atterraggio. In questo caso il numero di strisce ai lati dell'identificativo di pista deve essere pari a 3 + 3, fino a una larghezza pista >18 m, e 2 + 2, per una larghezza ≤18 m.	YES	La CS in esame: - specifica la distanza tra pettine e bordo pista - prevede che quando il marking di designazione della pista è posto all'interno del pettine di soglia il numero di strisce sia 3+3 indipendentemente dalla larghezza - prevede che se il marking di designazione della pista è posto all'interno del pettine di soglia la larghezza del varco centrale è sempre 22,5 m indipendentemente dalla larghezza pista - prevede la configurazione "C" solo per piste non strumentali o non di precisione con larghezza superiore a 45 m
	(c) Displaced threshold: (1) Where a threshold is displaced from the extremity of a runway or where the extremity of a runway is not square with the runway centre line, a transverse stripe as shown in Figure L-3(B) should be added to the threshold marking. (2) A transverse stripe should be not less than 1.80 m wide. (3) Where a runway threshold is permanently displaced, arrows conforming to Figure L-3(B) should be provided on the portion of the runway before the displaced threshold. (4) When a runway threshold is temporarily displaced from the normal position, it should be marked as shown in Figure L-3(A) or L-3(B), and all markings prior to the displaced threshold should be obscured except the runway centre line marking which should be converted to arrows. --> See picture in the original document	RCEA Cap. 7 par. 4.2 punto 4.2.4.4 punto 4.2.4.5 punto 4.2.4.6	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). 4.2.4.5 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). 4.2.4.6 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).	YES	(c)(1) YES - La CS in esame prevede l'uso della striscia trasversale anche nel caso in cui l'estremità della pavimentazione non sia perpendicolare all'asse. (c)(2) NO+ - La CS in esame prevede che la larghezza della barra trasversale sia non inferiore a 1,80 m (e non 3 m) (c)(4) NO+ - La CS non prevede il caso della soglia spostata per più di 6 mesi) (c)(3) YES - Le dimensioni della freccia di soglia spostata sono leggermente diverse da RCEA; lo spazio tra queste ultime e tra la freccia di soglia spostata e pettine sono diverse da RCEA. Infine, secondo la CS, la configurazione "B" si può adottare anche per soglie spostate temporaneamente. NO+ - La CS non specifica la posizione della barra trasversale rispetto alla soglia

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.L.540	Aiming point marking				
	(a) Applicability: (1) An aiming point marking should be provided at each approach end of an instrument runway where the code number is 2, 3, or 4. (2) An aiming point marking should be provided when additional conspicuity of the aiming point is required at each approach end of: (i) a non-instrument runway where the code number is 3 or 4, (ii) an instrument runway where the code number is 1.	RCEA Cap. 7 par. 4.2 punto 4.2.5.1	4.2.5.1 I markings di aiming point (AP) o di "punto di mira" (Figura 7.18) forniscono una rappresentazione molto evidente della zona in cui le traiettorie di avvicinamento incontrano la pista. Essi devono essere presenti su tutte le piste pavimentate con avvicinamenti strumentali e sulle altre piste in cui è auspicabile un maggiore risalto dell'aiming point.	NO+	Nella CS in esame non è obbligatorio il marking di Aiming Point per piste strumentali di codice 1; inoltre non è previsto per piste di codice 1 e 2 non strumentali
	(b) Characteristics. The aiming point marking should commence no closer to the threshold than the distance indicated in the appropriate column of Table L-1, except that, on a runway equipped with a PAPI system, the beginning of the marking should be coincident with the visual approach slope origin. --> See table in the original document	RCEA Cap. 7 par. 4.2 punto 4.2.5.2	4.2.5.2 I markings di aiming point sono formati da due strisce rettangolari piene, conformi alle specifiche dimensionali e ubicati nelle posizioni di cui alla Tabella 7.3. Come si deduce da tale tabella, la posizione di tali markings e le loro dimensioni sono correlate alla LDA della pista. Nel caso di pista dotata di un indicatore ottico di pendenza d'avvicinamento, l'inizio del marking deve coincidere con l'origine del sentiero di discesa di tale indicatore ottico.	NO	
	(c) An aiming point marking should consist of two conspicuous stripes. The dimensions of the stripes and the lateral spacing between their inner sides should be in accordance with the provisions of the appropriate column of Table L-1.	RCEA Cap. 7 par. 4.2 punto 4.2.5.2	4.2.5.2 I markings di aiming point sono formati da due strisce rettangolari piene, conformi alle specifiche dimensionali e ubicati nelle posizioni di cui alla Tabella 7.3. Come si deduce da tale tabella, la posizione di tali markings e le loro dimensioni sono correlate alla LDA della pista. Nel caso di pista dotata di un indicatore ottico di pendenza d'avvicinamento, l'inizio del marking deve coincidere con l'origine del sentiero di discesa di tale indicatore ottico.	YES	Nella CS in esame la larghezza dei marking per 800<LDA<2400 è diversa da RCEA
CS ADR-DSN.L.545	Touchdown zone marking				
	(a) Applicability: (1) A touchdown zone marking should be provided in the touchdown zone of a paved precision approach runway where the code number is 2, 3, or 4. (2) A touchdown zone marking should be provided in the touchdown zone of a paved non-precision approach or non-instrument runway where the code number is 3 or 4 and additional conspicuity of the touchdown zone is desirable.	RCEA Cap. 7 par. 4.2 punto 4.2.6.1	4.2.6.1 I markings di zona di contatto sono coppie di strisce rettangolari piene, conformi alle specifiche dimensionali e ubicati nelle posizioni di cui alla Fig.7.18. Essi sono presenti su tutte le piste di codice 2, 3 o 4 con avvicinamenti di precisione strumentali e sulle altre piste in cui è auspicabile una maggiore evidenza della zona di contatto.	NO+	Nella CS in esame i marking di TDZ non sono richiesti per piste di codice 1 e 2 non strumentali o non di precisione quando è auspicabile una maggiore evidenza della zona di contatto.
	(b) Location: A touchdown zone marking should consist of pairs of rectangular markings symmetrically disposed about the runway centre line with the number of such pairs related to the landing distance available and, where the marking is to be displayed at both the approach directions of a runway, the distance between the thresholds, as follows: --> See table in the original document	RCEA Cap. 7 par. 4.2 punto 4.2.6.3 Tab. 7.4	4.2.6.3 La seguente tabella specifica il numero di coppie dei Markings di TDZ richiesto in funzione della LDA o della distanza tra le soglie, se la pista è utilizzata in entrambe le direzioni di avvicinamento:	NO	
	(c) Characteristics: (1) A touchdown zone marking should conform to the patterns shown in Figure L-4. For the pattern shown in Figure L-4(A), the markings should be not less than 22.5 m long and 3 m wide. For the pattern shown in Figure L-4(B), each stripe of each marking should be not less than 22.5 m long and 1.8 m wide with spacing of 1.5 m between adjacent stripes. (2) The lateral spacing between the inner sides of the rectangles should be equal to that of the aiming point marking where provided. Where an aiming point marking is not provided, the lateral spacing between the inner sides of the rectangles should correspond to the lateral spacing specified for the aiming point marking in Table L-1 (columns 2, 3, 4, or 5, as appropriate). The pairs of markings should be provided at longitudinal spacings of 150 m beginning from the threshold except that where pairs of touchdown zone markings are coincident with or located within 50 m of an aiming point, marking should be deleted from the pattern. (3) On a non-precision approach runway where the code number is 2, an additional pair of touchdown zone marking stripes should be provided 150 m beyond the beginning of the aiming point marking. --> See picture in the original document	RCEA Cap. 7 par. 4.2 punto 4.2.6.2 punto 4.2.5.3 Fig. 7.18	4.2.6.2 I markings di zona di contatto sono coppie di strisce rettangolari piene, conformi alle specifiche dimensionali e ubicati nelle posizioni di cui alla Fig.7.18. I markings di TDZ sono costituiti da: - coppie ripetute di strisce singole (configurazione A); - coppie doppie di 3, 2, 1 strisce (configurazione B). La configurazione "B" è impiegata per fornire al pilota un'indicazione della distanza progressiva dalla soglia pista. 4.2.5.3 La separazione laterale interna tra i marking di aiming point e i marking di zona di contatto deve essere la medesima e compresa tra 18 m e 22,5 m.	YES	Nella CS in esame è previsto: - (1) in configurazione "A" la larghezza del marking deve essere almeno 3m (nel RCEA non è specificato); - (2) che se il marking di TDZ è a meno di 50 m dal marking di Aiming Point, quello di TDZ va eliminato; - (3) per piste di codice 2 non di precisione deve essere aggiunta un'ulteriore coppia di marking di TDZ dopo l'Aiming Point.
CS ADR-DSN.L.550	Runway side stripe marking				
	(a) Applicability: (1) A runway side stripe marking should be provided between the thresholds of a runway where there is a lack of contrast between the runway edges and the shoulders or the surrounding terrain. (2) A runway side stripe marking should be provided on a precision approach runway irrespective of the contrast between the runway edges and the shoulders or the surrounding terrain.	RCEA Cap. 7 par. 4.2 punto 4.2.1.1	4.2.1.1 Markings di bordo pista (Figura 7.14) devono essere disponibili su tutte le piste con avvicinamento di precisione ed anche sulle altre piste pavimentate in cui vi è insufficiente contrasto fra la pista e le banchine. Markings di bordo devono anche essere presenti dove la larghezza di pista dichiarata o disponibile è inferiore alla larghezza totale apparente, per esempio i 30 metri centrali di una pista di 45 metri, e dove l'illuminazione di bordo pista è posta al di fuori della larghezza dichiarata della pista (v. Capitolo 6 para. 5.1.2).	NO+	Nel RCEA, in aggiunta alle previsioni della CS in esame, i markings di bordo devono anche essere presenti dove la larghezza di pista dichiarata o disponibile è inferiore alla larghezza totale apparente oppure quando le luci di bordo pista sono collocate al di fuori della larghezza dichiarata di pista.

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
	<p>(b) Location and characteristics:</p> <p>(1) A runway side stripe marking should consist of two stripes, one placed along each edge of the runway with the outer edge of each stripe approximately on the edge of the runway, except that, where the runway is greater than 60 m in width, the stripes should be located 30 m from the runway centre line.</p> <p>(2) Where a runway turn pad is provided, the runway side stripe marking should be continued between the runway and the runway turn pad.</p> <p>(3) A runway side stripe should have an overall width of at least 0.9 m on runways 30 m or more in width and at least 0.45 m on narrower runways.</p>	RCEA Cap. 7 par. 4.2 punto 4.2.1.2 Fig. 7.20/B	4.2.1.2 I markings di bordo pista sono costituiti da due strisce parallele, poste simmetricamente lungo i bordi della pista, con il margine esterno di ciascuna striscia che delimita la larghezza dichiarata della pista. Le strisce devono essere larghe almeno 0,9 m, per piste larghe 30 o più metri, e almeno 0,45 m, per piste larghe meno di 30 m.	YES	(b)(1) YES: nel RCEA non è specificato che nel caso di piste larghe 60m i marking di bordo devono essere posizionati a 30m dall'asse; (b)(2) NO, Nessun riferimento corrispondente nel testo RCEA ma è presente un esempio applicativo nella Fig. 7.20/B; inoltre al punto 4.3.2.4, relativo ai marking di bordo taxiway, è specificato che questi devono interrompersi nei tratti in cui si sovrappongono alla segnaletica di pista; (b)(3) NO.
CS ADR-DSN.L.555	Taxiway centreline marking				
	<p>(a) Applicability:</p> <p>(1) Taxiway centre line marking should be provided on a taxiway, de-icing/anti-icing facility and apron in such a way as to provide continuous guidance between the runway centre line and aircraft stands.</p> <p>(2) Taxiway centre line marking should be provided on a runway when the runway is part of a standard taxi-route and where the taxiway centre line is not coincident with the runway centre line.</p>	RCEA Cap. 7 par. 4.3 punto 4.3.1.1	4.3.1.1 In caso di taxiway pavimentate, a servizio di piste con avvicinamento di precisione, e di altre taxiway di cui è difficile seguire il percorso, la loro linea d'asse deve essere contrassegnata da una striscia gialla continua larga almeno 0,15 m. Tale striscia s'interrompe all'intersezione con i marking di posizione d'atessa. Illustrazioni di tale segnaletica sono riportate nelle Figure da 7.19 a 7.26, che presentano la bordatura nera opzionale, auspicabile per un migliore contrasto su pavimentazioni chiare.	YES	Nella CS in esame la linea d'asse è prevista sempre allo scopo di fornire una guida al rullaggio dalla pista allo stand e viceversa.
	<p>(b) Characteristics:</p> <p>(1) On a straight section of a taxiway, the taxiway centre line marking should be located along the taxiway centre line.</p> <p>(2) On a taxiway curve, the marking should continue from the straight portion of the taxiway at a constant distance from the outside edge of the curve.</p> <p>(3) At an intersection of a taxiway with a runway, where the taxiway serves as an exit from the runway, the taxiway centre line marking should be curved into the runway centre line marking as shown in Figure L-5. The taxiway centre line marking should be extended parallel to the runway centre line marking for a distance of at least 60 m beyond the point of tangency where the code number is 3 or 4, and for a distance of at least 30 m where the code number is 1 or 2.</p> <p>(4) Where taxiway centre line marking is provided in accordance with (a) 2 above, the marking should be located on the centre line of the designated taxiway.</p> <p>(5) A taxiway centre line marking should be at least 15 cm in width and continuous in length except where it intersects with a runway-holding position marking or an intermediate holding position marking as shown in Figure L-5. Taxiway markings (shown with basic runway markings).</p> <p>--> See picture in the original document</p>	RCEA Cap. 7 par. 4.3 punto 4.3.1.1 punto 4.3.1.2 punto 4.3.1.5	4.3.1.1 In caso di taxiway pavimentate, a servizio di piste con avvicinamento di precisione, e di altre taxiway di cui è difficile seguire il percorso, la loro linea d'asse deve essere contrassegnata da una striscia gialla continua larga almeno 0,15 m. Tale striscia s'interrompe all'intersezione con i marking di posizione d'atessa. Illustrazioni di tale segnaletica sono riportate nelle Figure da 7.19 a 7.26, che presentano la bordatura nera opzionale, auspicabile per un migliore contrasto su pavimentazioni chiare. 4.3.1.2 Se la taxiway conduce entro la pista, la linea gialla deve raccordarsi fino a una distanza di 0,75 m ± 0,15 m dall'asse pista, prolungandosi oltre il punto di tangenza con l'asse pista per le seguenti distanze: (a) almeno 30 m, per piste di codice 1 e 2; (b) almeno 60 m, per piste di codice 3 e 4. 4.3.1.5 Presso l'intersezione fra taxiway le rispettive linee d'asse devono raccordarsi tra loro, adottando la configurazione indicata nelle Figure 7.21 e 7.24.	YES	Nella CS in esame: - è previsto in (b)(3) che il prolungamento del marking di asse twy sia tracciato sulla pista in caso di twy di uscita pista e non di ingresso in pista; - non è esplicitato nel testo del punto (b)(3) (ma solo parzialmente in figura L-5) che il marking dell'asse twy di ingresso in pista deve raccordarsi fino a una distanza di 0,75 m ± 0,15 m dall'asse pista.
CS ADR-DSN.L.560	Interruption of runway markings				
	<p>(a) At an intersection of two (or more) runways, the markings of the more important runway, except for the runway side stripe marking, should be displayed and the markings of the other runway(s) should be interrupted. The runway side stripe marking of the more important runway should be either continued across the intersection or interrupted.</p> <p>(b) The order of importance of runways for the display of runway markings should be as follows: (1) precision approach runway; (2) non-precision approach runway; and (3) non-instrument runway.</p> <p>(c) At an intersection of a runway and taxiway the markings of the runway should be displayed and the markings of the taxiway interrupted, except that runway side stripe markings should be either continued across the intersection or interrupted.</p>	RCEA Cap. 7 par. 4.2 punto 4.2.1.3 punto 4.2.1.4 punto 4.2.2.3 RCEA Cap. 7 par. 4.3 punto 4.3.1.4	4.2.1.3 Le strisce di bordo pista si estendono per tutta la lunghezza compresa tra le due soglie. Presso le intersezioni di più piste, le strisce di bordo s'interrompono. 4.2.1.4 Lungo gli innesti delle taxiway sulla pista, i markings di bordo pista non devono interrompersi. 4.2.2.3 Alle intersezioni di pista, il marking relativo alla pista principale deve essere continuato e quello della pista sussidiaria deve essere interrotto. 4.3.1.4 Quando una taxiway facente parte di un percorso di rullaggio standard attraversa una pista, la sua linea d'asse può essere continuata attraverso la pista ed interrotta, se richiesto dalla segnaletica della pista, come riportato in Fig. 7.20. Ciò accade, in particolare, quando non vi è un marking d'asse pista o quando l'asse pista non coincide con l'asse taxiway.	YES	Nella CS in esame: - al punto (a), a differenza del RCEA, nella intersezione tra più piste è prevista la prevalenza di quella più importante; YES - al punto (b) è specificata la gerarchia delle piste, non riportata nel RCEA; YES - al punto (c) l'interruzione del bordo pista non è obbligatoria, come invece richiesto nel RCEA; NO+ Nel RCEA è sempre prevista l'interruzione dei marking di bordo pista nell'intersezione di più piste; Inoltre, in accordo al punto 4.3.1.3, l'asse taxiway si interrompe a contatto con la striscia di bordo pista in prossimità del "pettine" di soglia (NO+).

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.L.565	Runway turn pad marking				
	<p>(a) Applicability: Where a runway turn pad is provided, a runway turn pad marking should be provided for continuous guidance to enable an aeroplane to complete a 180-degree turn and align with the runway centre line.</p> <p>(b) Characteristics:</p> <p>(1) The runway turn pad marking should be curved from the runway centre line into the turn pad. The radius of the curve should be compatible with the manoeuvring capability and normal taxiing speeds of the aeroplanes for which the runway turn pad is intended.</p> <p>(2) The intersection angle of the runway turn pad marking with the runway centre line should not be greater than 30 degrees.</p> <p>(3) The runway turn pad marking should be extended parallel to the runway centre line marking for a distance of at least 60 m beyond the point of tangency where the code number is 3 or 4, and for a distance of at least 30 m where the code number is 1 or 2.</p> <p>(4) A runway turn pad marking should guide the aeroplane in such a way as to allow a straight portion of taxiing before the point where a 180-degree turn is to be made. The straight portion of the runway turn pad marking should be parallel to the outer edge of the runway turn pad.</p> <p>(5) The design of the curve allowing the aeroplane to negotiate a 180-degree turn should be based on a nose wheel steering angle not exceeding 45 degrees.</p>	RCEA Cap. 7 par. 4.3 punto 4.3.2.4 Fig. 7.20/B	4.3.2.4 In presenza di "turn pads" presso le estremità di una pista, occorre tracciare la traiettoria del carrello anteriore dell'aeromobile di maggiore ingombro, così da evitare escursioni della sua sagoma oltre le aree pavimentate. Il marking relativo è analogo a quello adottato per l'asse taxiway, con l'eventuale aggiunta del bordo di contrasto nero ove la pavimentazione sia grigia. Esso si interrompe nei tratti in cui si sovrappone alla segnaletica di pista ed è dotato di una freccia di allineamento all'asse pista.	YES	(a) NO; Le caratteristiche esplicitate nei punti da (b)(1) a (b)(5) della CS non corrispondono ad alcuna specifica previsione del RCEA ma sono in parte descritte e desumibili nella figura 7.20/B
	<p>(6) The design of the turn pad marking should be such that when the cockpit of the aeroplane remains over the runway turn pad marking, the clearance distance between any wheel of the aeroplane landing gear and the edge of the runway turn pad should be not less than those specified in the following tabulation: 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 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 (7) A runway turn pad marking should be at least 15 cm in width and continuous in length.</p>			YES	Le caratteristiche esplicitate nel punto (b)(6) della CS non corrispondono ad alcuna previsione del RCEA o di altra normativa nazionale.
CS ADR-DSN.L.570	Enhanced taxiway centerline marking				
	<p>(a) An enhanced taxiway centre line marking should extend from the runway holding position Pattern A (as defined in Figure L-5. Taxiway markings) to a distance of up to 47 m (a minimum of three (3) dashed lines) in the direction of travel away from the runway or to the next runway holding position if within 47 m distance.</p> <p>(b) Characteristics: Enhanced taxiway centre line marking should be as shown in Figure L-6. --> See picture in the original document</p>			YES	Nessuno specifico riferimento nel RCEA o in altra normativa nazionale. NB: l'applicabilità di questa tipologia di marking è specificata nel relativo GM1.
CS ADR-DSN.L.575	Runway-holding position marking				
	<p>A runway-holding position marking should be displayed along a runway-holding position.</p> <p>(a) Characteristics:</p> <p>(1) At an intersection of a taxiway and a non-instrument, non-precision approach or take-off runway, the runway-holding position marking should be as shown in Figure L-5, pattern A.</p> <p>(2) Where a single runway-holding position is provided at an intersection of a taxiway and a precision approach category I, II or III runway, the runway-holding position marking should be as shown in Figure L-5, pattern A.</p> <p>(3) Where two or three runway-holding positions are provided at such an intersection, the runway-holding position marking closer (closest) to the runway should be as shown in Figure L-5, pattern A, and the markings farther from the runway should be as shown in Figure L-5, pattern B.</p> <p>(4) The runway-holding position marking displayed at a runway-holding position established in accordance with CS ADR-DSN.D.335(b)(1) should be as shown in Figure L-5, pattern A. (protezione superfici ostacoli)</p> <p>(5) Where increased conspicuity of the runway-holding position is required, the runway holding position marking should be as shown in Figure L-7, pattern A or pattern B, as appropriate.</p> <p>(6) Where a pattern B runway-holding position marking is located on an area where it would exceed 60 m in length, the term 'CAT II' or 'CAT III' as appropriate should be marked on the surface at the ends of the runway-holding position marking and at equal intervals of 45 m maximum between successive marks. The letters should be not less than 1.8 m high and should be placed not more than 0.9 m beyond the holding position marking.</p> <p>(7) The runway-holding position marking displayed at a runway/runway intersection should be perpendicular to the centre line of the runway forming part of the standard taxi-route. The pattern of the marking should be as shown in Figure L-7, pattern A. --> See picture in the original document</p>	RCEA Cap. 7 par. 4.3 punto 4.3.3.1 punto 4.3.3.2 punto 4.3.3.3 punto 4.3.3.4 punto 4.3.3.5	<p>4.3.3.1 Presso ciascuna posizione d'attesa pista deve essere tracciata la relativa segnaletica orizzontale, che sarà coordinata con il rispettivo segnale verticale.</p> <p>4.3.3.2 Presso l'intersezione di una taxiway con una pista non strumentale o non di precisione o solo per i decolli, la posizione d'attesa deve essere contrassegnata come mostrato in Figura 7.22 - configurazione "A". La stessa configurazione si adotta per posizioni d'attesa presso aree sensibili delle radioassistenze o presso zone di delimitazione degli ostacoli.</p> <p>4.3.3.3 Presso l'intersezione di una taxiway con una pista strumentale di precisione, si adotta la configurazione "A" per la posizione più prossima alla pista. Ove sulla stessa taxiway siano presenti, oltre a questa, altre posizioni di attesa, ma più lontane dalla pista, esse devono essere contrassegnate come mostrato dalla Figura 7.22 - configurazione "B".</p> <p>4.3.3.4 Quando è necessario fornire ad una posizione di attesa una migliore visibilità, occorre adottare markings tipo "A" e tipo "B" ad evidenza maggiorata, come riportato in Figura 7.23.(i) e 7.23.(ii).</p> <p>4.3.3.5 All'intersezione di due piste il marking di posizione d'attesa sarà perpendicolare all'asse della pista, che costituisce parte del percorso di rullaggio standard. Detto marking sarà del tipo "A" ad evidenza maggiorata.</p>	YES	Il punto (a)(6) della CS in esame 139 non è previsto nel RCEA o in altra normativa nazionale..

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.L.580	Intermediate holding position marking				
	(a) Applicability: (1) An intermediate holding position marking should be displayed along an intermediate holding position. (2) An intermediate holding position marking should be displayed at the exit boundary of a remote de-icing/anti-icing facility adjoining a taxiway.	RCEA Cap. 7 par. 4.3 punto 4.3.4.1 punto 4.3.4.2	4.3.4.1 Ovunque si intenda costituire una Posizione Intermedia di Attesa, deve essere tracciata una segnaletica costituita da una striscia gialla tratteggiata, con le caratteristiche dimensionali riportate in Figura 7.24. 4.3.4.2 Analogo tipo di marking va tracciato per segnalare il confine di una piazzola de-icing/anti-icing.	NO	
	(b) Location: (1) Where an intermediate holding position marking is displayed at an intersection of two taxiways, it should be located across the taxiway at sufficient distance from the near edge of the intersecting taxiway to ensure safe clearance between taxiing aircraft. It should be coincident with a stop bar or intermediate holding position lights where provided. (2) The distance between an intermediate holding position marking at the exit boundary of a remote de-icing/anti-icing facility and the centre line of the adjoining taxiway should not be less than the dimension specified in the table below. Code letter - Distance (metres) A: 16.25 B: 21.5 C: 26 D: 40.5 E: 47.5 F: 57.5	RCEA Cap. 7 par. 4.3 punto 4.3.4.3 punto 4.3.4.4	4.3.4.3 Presso l'intersezione di due taxiway, il marking di posizione d'attesa intermedia va tracciato ad una distanza tale dal prolungamento dei bordi taxiway, che consenta un sicuro spazio di manovra per l'aeromobile in rullaggio. Tale marking deve essere parallelo alle luci di stop bar o di posizione d'attesa intermedia, se presenti, ed essere posto dopo tali luci ad una distanza di 30 cm. 4.3.4.4 Le distanze tra il marking di confine di una piazzola de-icing/anti-icing e l'asse dell'adiacente taxiway sono riportate in Tabella 3-4 colonna 11.	NO+	Nella CS in esame: - la rispondenza del requisito di cui al punto (b)(1) con il RCEA è assicurata dal punto (b) della CS ADR-DSN.M.735 - il punto (b)(2) prevede delle distanze di separazione inferiori al RCEA; NO+
	(c) Characteristics: An intermediate holding position marking should consist of a single broken line as shown in Figure L-5.	RCEA Cap. 7 par. 4.3 punto 4.3.4.1	4.3.4.1 Ovunque si intenda costituire una Posizione Intermedia di Attesa, deve essere tracciata una segnaletica costituita da una striscia gialla tratteggiata, con le caratteristiche dimensionali riportate in Figura 7.24.	NO	
CS ADR-DSN.L.585	VOR aerodrome checkpoint marking				
	(a) When a VOR aerodrome check-point is established, it should be indicated by a VOR aerodrome check-point marking and sign. (b) Location: A VOR aerodrome check-point marking should be centred on the spot at which an aircraft is to be parked to receive the correct VOR signal. (c) Characteristics: (1) A VOR aerodrome check-point marking should consist of a circle 6 m in diameter and have a line width of 15 cm (see Figure L-8(A)). (2) When it is preferable for an aircraft to be aligned in a specific direction, a line should be provided that passes through the centre of the circle on the desired azimuth. The line should extend 6 m outside the circle in the desired direction of heading and terminate in an arrowhead. The width of the line should be 15 cm (see Figure L-8(B)). (3) A VOR aerodrome check-point marking should differ from the colour used for the taxiway markings and when applicable from a contrasting viewpoint, be white in colour. --> See picture in the original document	RCEA Cap. 7 par. 4.3 punto 4.3.8.1 punto 4.3.8.2 punto 4.3.8.3 punto 4.3.8.4 Fig. 7.30 Fig. 7.31	4.3.8.1 Una posizione di controllo del VOR deve essere segnalata da un apposito marking e dal corrispondente segnale (quest'ultimo è già stato descritto al paragrafo 3.2.9). Il marking di posizione di controllo VOR deve essere centrato sul punto in cui l'aeromobile deve essere parcheggiato per ricevere il segnale corretto da parte dell'apparato. 4.3.8.2 Un marking per posizione di controllo VOR è costituito da una corona circolare, con diametro esterno di 6 m e spessa 0,15 m, come indicato in Figura 7.30. 4.3.8.3 Quando un aeromobile ha la necessità di essere allineato su una direzione specifica, deve essere predisposta una striscia passante per il centro della suddetta corona circolare, orientata sull'azimut desiderato. La striscia (larga 0,15 m) si estende per 6 m al di fuori della corona, nella direzione di puntamento richiesta, e termina in una punta di freccia, come descritto in fig. 7.31. 4.3.8.4 Il marking per posizione di controllo VOR è di colore bianco, per distinguerlo dagli altri markings di taxiway. Qualora sia necessario aumentare il suo contrasto rispetto alla pavimentazione, possono adottarsi strisce di bordo nere.	NO	
CS ADR-DSN.L.590	Aircraft stand marking				
	(a) Applicability: Aircraft stand markings should be provided for designated parking positions on an apron and on a de-icing/anti-icing facility. (b) General characteristics: Aircraft stand markings should include such elements as stand identification, lead-in line, turn bar, turning line, alignment bar, stop line and lead-out line as are required by the parking configuration and to complement other parking aids.	RCEA Cap. 7 par. 4.4 punto 4.4.1.1	4.4.1.1 Per individuare le piazzole di sosta presso i piazzali e le aree de-icing/anti-icing devono essere adottati specifici markings, che garantiscano anche il mantenimento delle distanze di sicurezza riportate, rispettivamente, nella Tabella e 3.5. e nel paragrafo 7.14.5.1 del Capitolo 3.1. Tali markings comprendono la denominazione di piazzola, la linea di accesso (lead-in), la barra di virata (turn bar), la linea di virata, la barra di allineamento, la linea di stop e la linea di uscita (leadout), da tracciarsi in base alla configurazione dei parcheggi. Essi devono integrarsi con gli altri aiuti per le operazioni di parcheggio.	NO	Nel RCEA è previsto che i marking garantiscano anche il mantenimento delle distanze di sicurezza. Il punto (a) della CS in esame è meno restrittivo del corrispondente requisito del RCEA. NO+
	(c) Aircraft stand identification: (1) An aircraft stand identification (letter and/or number) should be included in the lead-in line a short distance after the beginning of the lead-in line. The height of the identification should be adequate to be readable from the cockpit of aircraft using the stand. (2) Identification of the aircraft for which each set of markings is intended, should be added to the stand identification where two sets of aircraft stand markings are superimposed on each other in order to permit more flexible use of the apron and safety would be impaired if the wrong marking was followed.	RCEA Cap. 7 par. 4.4 punto 4.4.1.2 punto 4.4.1.3 punto 4.4.1.4	4.4.1.2 Le piazzole di sosta degli aeromobili devono essere classificate con una codifica solo numerica, in modo da non creare ambiguità con le designazioni di taxiway (solo alfabetiche, v. paragrafo 3.2.1.1) e di posizione d'attesa intermedia (alfanumeriche v. paragrafo 3.2.8). Tale prescrizione entrerà in vigore definitivamente entro il 31.12.2004. 4.4.1.3 La designazione di piazzola deve sovrapporsi alla linea lead-in subito dopo l'inizio di questa. L'altezza dei caratteri deve essere tale da poter consentire una loro facile lettura dalla cabina di pilotaggio. 4.4.1.4 Qualora due diverse combinazioni di markings di piazzola sono sovrapposte (esempio in Figura 7.32), al fine di consentire un uso più flessibile della piazzola da parte di aeromobili diversi, per evitare rischi occorre specificare il tipo di aeromobile destinato a ciascuna configurazione.	NO+	Nella CS in esame, punto (c)(1), è ammesso l'uso di lettere per l'identificazione degli stand, nel RCEA no.

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
	(d) Lead-in, turning, and lead-out lines: (1) Lead-in, turning, and lead-out lines should, as far as practicable, be continuous in length and have a width of not less than 15 cm. Where one or more sets of stand markings are superimposed on a stand marking, the lines should be continuous for the most demanding aircraft and broken for other aircraft. (2) The curved portions of lead-in, turning, and lead-out lines should have radii appropriate to the most demanding aircraft type for which the markings are intended. (3) Where it is intended that an aircraft proceeds in one direction only, arrows pointing in the direction to be followed should be added as part of the lead-in and lead-out lines.	RCEA Cap. 7 par. 4.4 punto 4.4.1.5 punto 4.4.1.6 punto 4.4.1.7	4.4.1.5 Le linee lead-in, lead-out e di virata sono di solito continue, con una larghezza non inferiore a 15 cm. Quando vi siano più configurazioni di stand sovrapposte, come in Fig. 7.32, le linee per l'aeromobile impiegato più di frequente sono continue, quelle per gli altri aeromobili tratteggiate. 4.4.1.6 Le porzioni curve delle linee lead-in devono avere raggi di curvatura idonei per l'aeromobile più critico che sosta sulla piazzola. 4.4.1.7 Se l'aeromobile deve procedere in una sola direzione, le linee lead-in e lead-out devono essere dotate di frecce direzionali.	NO	
	(e) Alignment bar: An alignment bar should be placed so as to be coincident with the extended centre line of the aircraft in the specified parking position and visible to the pilot during the final part of the parking manoeuvre. It should have a width of not less than 15 cm. (f) Turn bar and stop line: (1) A turn bar should be located at right angles to the lead-in line, abeam the left pilot position at the point of initiation of any intended turn. It should have a length and width of not less than 6 m and 15 cm respectively, and include an arrowhead to indicate the direction of turn. (2) A stop line should be located at right angles to the alignment bar, abeam the left pilot position at the intended point of stop. It should have a length and width of not less than 6 m and 15 cm respectively. (3) If more than one turn bar and/or stop line is required, they should be designated for the appropriate aircraft types.	RCEA Cap. 7 par. 4.4 punto 4.4.1.10 punto 4.4.1.8 punto 4.4.1.9	4.4.1.10 Una barra di allineamento deve essere ubicata in modo da coincidere con il prolungamento dell'asse dell'aeromobile in quella particolare posizione di parcheggio, risultando visibile al pilota nella fase finale della manovra di parcheggio. Essa deve avere una larghezza non inferiore a 15 cm. 4.4.1.8 La barra di virata deve essere ortogonale alla linea lead-in, sul lato del pilota a sinistra, posta all'inizio di ogni percorso di virata. Essa deve essere lunga almeno 6 m, larga 15 cm, e dotata di una freccia all'estremità per indicare la direzione di virata. La linea di arresto è ortogonale alla barra di allineamento, posta sul fianco sinistro del pilota nella posizione destinata all'arresto del velivolo. La sua lunghezza è di almeno 6 m, la larghezza di almeno 15 cm. Le distanze tra linee di arresto e lead-in possono variare secondo i vari tipi di aeromobili, tenuto conto del campo visivo del pilota. 4.4.1.9 Se sono richieste più di una barra di virata e/o linea di arresto, esse devono essere codificate.	NO	
CS ADR-DSN.L.595	Apron safety lines				
	(a) Applicability: Apron safety lines should be provided on an apron as required by the parking configurations and ground facilities. (b) Location: Apron safety lines should be located so as to define the areas intended for use by ground vehicles and other aircraft servicing equipment to provide safe separation from aircraft. (c) Characteristics: (1) Apron safety lines should include such elements as wing tip clearance lines and service road boundary lines as required by the parking configurations and ground facilities. (2) Apron safety lines should be of a conspicuous colour which should contrast with that used for aircraft stand markings. (3) An apron safety line should be continuous in length and at least 10 cm in width.	RCEA Cap. 7 par. 4.4 punto 4.4.2.1 punto 4.4.2.2	4.4.2.1 Per salvaguardare reciprocamente i movimenti sul piazzale di aeromobili e mezzi di rampa o di servizio, occorre garantire un'adeguata separazione tra i due tipi di traffico mediante idonee linee di sicurezza 4.4.2.2 Le linee di sicurezza del piazzale devono considerare elementi quali le linee di franco tra la sagoma dell'aeromobile e le linee di confine dei percorsi veicolari di servizio sul piazzale, in funzione delle configurazioni di parcheggio e delle attrezzature a terra. Tali linee, normalmente rosse, sono a tratto continuo e di larghezza almeno pari a 10 cm. Un possibile tracciamento di tali linee di sicurezza è riportato nell'esempio riepilogativo di Figura 7.33, che comprende anche gli altri tipi di markings, utilizzati sull'area di movimento e per i percorsi dei veicoli di servizio.	NO	
CS ADR-DSN.L.600	Road-holding position marking				
	(a) Applicability: A road-holding position marking should be provided at all road entrances to a runway. (b) Location: (1) The road-holding position marking should be located across the road at the holding position. (2) Where a road intersects a taxiway, a road-holding position marking should be located across the road at the appropriate distance to ensure vehicles remain clear of the taxiway strip. (c) Characteristics: (1) The road-holding position marking should be in accordance with the local road traffic regulations. (2) The road marking at the intersection of a road with a taxiway should be in accordance with the local road traffic regulations for a yield right of way.	RCEA Cap. 7 par. 6.2 punto 6.2.1 punto 6.2.2 punto 6.2.3 punto 6.2.4	6.2.1 Ogni volta che la viabilità interna aeroportuale, o un percorso riservato al traffico dei veicoli, interseca una taxiway o una pista, a destra della sede stradale deve essere installato un segnale stradale di posizione d'attesa, a una distanza dalla relativa pista o taxiway non inferiore a quanto indicato nel Capitolo 3 - paragrafi 7.7 e 7.8 e a 1.5 m all'esterno del bordo definito per tali corsie di traffico veicolare. 6.2.2 Tale segnale è costituito da un normale cartello di "STOP" per traffico stradale, associato di preferenza ad un'istruzione su come il conducente di un veicolo può proseguire e/o ad un indicatore di posizione. Esempi di tale tipo di segnaletica verticale sono illustrati dalla Fig. 7.37. Per una loro maggiore evidenza nelle ore notturne, tali segnali possono essere integrati da luci lampeggianti rosse a bassa intensità, inserite sul pannello che reca l'istruzione supplementare. 6.2.3 La segnaletica orizzontale di tipo stradale, usata sulle aree di movimento degli aeroporti per controllare la circolazione dei mezzi di servizio, deve conformarsi per quanto possibile con la normativa del "Codice della Strada". Essa deve essere sempre associata alla segnaletica verticale, del tipo riportato in Fig. 7.37. Per maggiore cautela, prima dell'incrocio con una pista o con una taxiway possono essere adottate segnaletiche orizzontali integrative, come riportato in Figura 7.38. 6.2.4 La segnaletica di bordo percorso veicolare è delimitata in preferenza da una doppia striscia bianca continua, tracciata presso i suoi bordi esterni. Lungo gli attraversamenti delle taxiway, allo scopo di fornire un'informazione cautelativa ai conducenti degli automezzi, dette linee possono diventare segmentate in alternanza contigua, come illustrato in figura 7.38	NO	Nel RCEA (punto 6.2.2) è richiamata la possibilità di integrazione con luci nei casi notturni. Vedansi CS ADR-DSN.M.770 "Road-holding position light" e RCEA Cap. 6 par. 6.8

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.L.605	Mandatory instruction marking				
	(a) Applicability: (1) Where a mandatory instruction sign in accordance with CS ADR-DSN.N.780 is not installed, a mandatory instruction marking should be provided on the surface of the pavement. (2) On taxiways exceeding 60 m in width, or to assist in the prevention of a runway incursion, a mandatory instruction sign should be supplemented by a mandatory instruction marking.	RCEA Cap. 7 par. 4.3 punto 4.3.6.1	4.3.6.1 Qualora non sia possibile installare un segnale verticale d'obbligo, come indicato al paragrafo 3.1 del presente capitolo, occorre predisporre sulla superficie della pavimentazione un marking con istruzioni d'obbligo, del tipo indicato nelle Figure 7.27 e 7.28. Nel caso di taxiway di larghezza superiore a 60 m, tale segnaletica deve essere adottata anche in presenza degli appositi segnali d'obbligo.	NO	
	(b) Location: (1) The mandatory instruction marking on taxiways, where the code letter is A, B, C, or D, should be located across the taxiway equally placed about the taxiway centre line and on the holding side of the runway-holding position marking as shown in Figure L-9(A). The distance between the nearest edge of the marking and the runway-holding position marking or the taxiway centre line marking should be not less than 1 m. (2) The mandatory instruction marking on taxiways where the code letter is E or F, should be located on the both sides of the taxiway centre line marking and on the holding side of the runway-holding position marking as shown in Figure L-9(B). The distance between the nearest edge of the marking and the runway-holding position marking, or the taxiway centre line marking should be not less than 1 m.	RCEA Cap. 7 par. 4.3 punto 4.3.6.2	4.3.6.2 Il marking d'obbligo, escluso quello di "no entry", va tracciato a sinistra dell'asse taxiway nel verso di rullaggio e prima del marking di posizione d'attesa, ad un distanza da quest'ultimo non inferiore a 1 m. Un marking d'obbligo non deve essere ubicato su una pista, escluso il caso in cui ciò sia richiesto da uno specifico requisito operativo.	YES	Nella CS in esame, al punto (b), è previsto che i marking siano a cavallo della taxiway centre line per piste di codice A, B, C e D, mentre per piste di codice E e F sono previsti due segnali. Nel RCEA è previsto un solo marking indipendentemente dal codice letterale.
	(c) Characteristics: (1) A mandatory instruction marking should consist of an inscription in white on a red background. Except for a NO ENTRY marking, the inscription should provide information identical to that of the associated mandatory instruction sign. (2) A NO ENTRY marking should consist of an inscription in white reading NO ENTRY on a red background. (3) Where there is insufficient contrast between the marking and the pavement surface, the mandatory instruction marking should include an appropriate border, preferably white or black. (4) The character height should be 4 m for inscriptions where the code letter is C, D, E, or F, and at least 2 m where the code letter is A or B. The inscription should be in the form and proportions shown in Figures L-10A to L-10E. (5) The background should be rectangular and extend a minimum of 0.5 m laterally and vertically beyond the extremities of the inscription.	RCEA Cap. 7 par. 4.3 punto 4.3.6.3 punto 4.3.6.4 punto 4.3.6.5 punto 4.3.6.6	4.3.6.3 I markings d'obbligo devono riprodurre l'analogo segnale verticale, con caratteri bianchi su fondo rosso. Fa eccezione a questa regola il segnale di "no entry", realizzato come da Fig. 7.28, il quale presenta la seguente iscrizione: NO ENTRY 4.3.6.4 In presenza di insufficiente contrasto tra marking e pavimentazione, possono adottarsi bordi di evidenziazione neri o bianchi, come appropriato. L'altezza dei caratteri è pari a 4 m, mentre la loro forma deve risultare accettabile dall'ENAC. 4.3.6.5 Il fondo rosso del marking deve avere forma rettangolare e deve estendersi tutto attorno all'iscrizione per una distanza di almeno 0,5 m. 4.3.6.6 Presso i raccordi d'ingresso in pista degli aeroporti di CAT II e III, per fornire al pilota un'ultima informazione di "allerta" in condizioni operative Low Visibility Procedures, può essere adottato il seguente segnale orizzontale: RUNWAY AHEAD oppure RWY AHEAD Tale segnale, incompatibile con il segnale "no entry", va ubicato almeno 1 m dopo il dopo il pattern "A" e simmetricamente rispetto al marking d'asse taxiway.	NO+	Nella CS in esame, al punto ©(4), l'altezza di 4 m è prevista per piste di codice C, D, E e F, mentre per piste di codice A e B è 2 m (NO+) La normativa europea NON prevede il marking RWY AHEAD.

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.L.610	Information marking				
	(a) Applicability: Where an information sign in accordance with CS ADR-DSN.N.785 is not installed, an information marking should be displayed on the surface of the pavement.	RCEA Cap. 7 par. 4.3 punto 4.3.7.1	4.3.7.1 Qualora non sia possibile installare un segnale verticale d'informazione, come indicato al paragrafo 3.2 del presente capitolo, occorre predisporre sulla superficie della pavimentazione un marking d'informazione. Se richiesto da valutazioni operative, il segnale verticale d'informazione deve essere integrato dall'analogo marking.	NO	
	(b) Characteristics: (1) An information marking should consist of: (i) an inscription in yellow upon a black background when it replaces or supplements a location sign; and (ii) an inscription in black upon a yellow background when it replaces or supplements a direction or destination sign. (2) Where there is insufficient contrast between the marking background and the pavement surface, the marking should include: (i) a black border where the inscriptions are in black; and (ii) a yellow border where the inscriptions are in yellow. (3) The character height should be as for mandatory instruction markings. --> See pictures in the original document	RCEA Cap. 7 par. 4.3 punto 4.3.7.2 punto 4.3.7.3 punto 4.3.7.4	4.3.7.2 Un marking d'informazione tracciato su una taxiway deve risultare chiaramente leggibile dalla cabina di pilotaggio. I suoi caratteri devono essere alti 4 m, mentre la loro forma deve risultare accettabile dall'ENAC. 4.3.7.3 Un markings d'informazione (v. esempio Fig. 7.29.1) è costituito da: (a) un'iscrizione con caratteri gialli, quando esso sostituisce o integra il corrispondente segnale di posizione; (b) un'iscrizione con caratteri neri, quando esso sostituisce o integra il corrispondente segnale di direzione o di destinazione. La fig. 7.29.2 indica un esempio di segnale che fornisce un'informazione specifica. 4.3.7.4 Quando vi è insufficiente contrasto tra marking e superficie della pavimentazione, il marking deve comprendere: (a) uno sfondo nero per le iscrizioni con caratteri gialli; (b) uno sfondo giallo per le iscrizioni con caratteri neri.	YES	Nella CS in esame: - non è specificata l'altezza dei caratteri; NO+ - è previsto il fondo nero per carattei gialli e viceversa anche se non vi è sufficiente contrasto con la pavimentazione; YES - è prevista la bordatura nera per i caratteri neri e quella gialla per i caratteri gialli (su molti APT nazionali manca la bordatura gialla per TWY in clb); YES