

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.M.615	General				
	(a) Elevated approach lights: (1) Elevated approach lights and their supporting structures should be frangible except that, in that portion of the approach lighting system beyond 300 m from the threshold: (i) where the height of a supporting structure exceeds 12 m, the frangibility requirement should apply to the top 12 m only; and (ii) where a supporting structure is surrounded by non-frangible objects, only that part of the structure that extends above the surrounding objects should be frangible. (2) When an approach light fixture or supporting structure is not in itself sufficiently conspicuous, it should be suitably marked.	RCEA Cap. 6 par. 1.4 punto 1.4.1 - 1.4.1.1 RCEA Cap. 6 par. 1.4 punto 1.4.1 - 1.4.1.3	I segnali sopraelevati di avvicinamento e i relativi supporti devono essere frangibili, ad esclusione di quella porzione del sistema (ubicata oltre 300 m dalla soglia) in cui: (a) quando l'altezza dei supporti supera i 12 m, il requisito della frangibilità si applica ai 12 m terminali dei supporti; (b) quando un supporto è circondato da oggetti non frangibili, sarà resa frangibile solo la porzione che si estende al di sopra di tali oggetti. Qualora una luce di avvicinamento o un suo supporto non siano sufficientemente visibili, essi dovranno essere adeguatamente segnalati.	NO	
	(b) Elevated lights: Elevated runway, stopway, and taxiway lights should be frangible. Their height should be sufficiently low to preserve clearance for propellers and for the engine pods of jet aircraft.	RCEA Cap. 6 par. 1.4 punto 1.4.2 - 1.4.2.1	I segnali sopraelevati di pista, stopway e taxiway devono essere frangibili. La loro altezza massima deve essere tale da garantire un'adeguata separazione dalle eliche e dalle gondole motore dei jet.	NO	
	(c) Surface lights: (1) Light fixtures inset in the surface of runways, stopways, taxiways, and aprons should be so designed and fitted as to withstand being run over by the wheels of an aircraft without damage either to the aircraft or to the lights themselves. (2) The temperature produced by conduction or radiation at the interface between an installed inset light and an aircraft tire should not exceed 160°C during a 10-minute period of exposure.	RCEA Cap. 6 par. 1.4 punto 1.4.3 - 1.4.3.1 RCEA Cap. 6 par. 1.4 punto 1.4.3 - 1.4.3.2	I segnali con struttura incassata possono essere leggermente sporgenti (a semilivello) o complanari (a livello), rispetto alle pavimentazioni aeroportuali in cui essi sono inseriti. Essi devono essere progettati ed installati in modo da sostenere il peso di un aeromobile, le cui ruote passino sopra tali luci, senza che si verifichi alcun danno per l'aeromobile o per le luci stesse. Il calore smaltito dalla superficie esterna di un segnale con luce incassata non deve determinare - nella zona a contatto con il pneumatico di un aeromobile - una temperatura superiore a 160°C, per una durata del contatto di 10 minuti.	NO+	La CS in esame non specifica che i segnali con struttura incassata possono essere leggermente sporgenti (a semilivello) o complanari (a livello), rispetto alle pavimentazioni aeroportuali in cui essi sono inseriti.
	(d) Light intensity and control: (1) The intensity of runway lighting should be adequate for the minimum conditions of visibility and ambient light in which use of the runway is intended, and compatible with that of the nearest section of the approach lighting system when provided. (2) Where a high-intensity lighting system is provided, a suitable intensity control should be incorporated to allow for adjustment of the light intensity to meet the prevailing conditions. Separate intensity controls or other suitable methods should be provided to ensure that the following systems when installed, can be operated at compatible intensities: (i) approach lighting system; (ii) runway edge lights; (iii) runway threshold lights; (iv) runway end lights; (v) runway centre line lights; (vi) runway touchdown zone lights; and (vii) taxiway centre line lights. (3) On the perimeter of and within the ellipse defining the main beam in CS ADR-DSN.U.940, the maximum light intensity value should not be greater than three times the minimum light intensity value measured in accordance with CS ADR-DSN.U.940. On the perimeter of and within the rectangle defining the main beam in CS ADR-DSN.U.940, the maximum light intensity value should not be greater than three times the minimum light intensity value measured in accordance with CS ADR-DSN.U.940.	RCEA Cap. 6 par. 1.4 punto 1.4.4 - 1.4.4.3 RCEA Cap. 6 par. 1.4 punto 1.4.4 - 1.4.4.4	L'intensità delle luci di pista deve essere adeguata alle condizioni minime di visibilità e alla luce ambiente, nelle quali la pista risulta in uso, e compatibile con quella della sezione più prossima del sistema luminoso di avvicinamento. Vanno evitate brusche variazioni d'intensità tra le luci di pista e quelle dell'avvicinamento, di solito più brillanti, per impedire che il pilota in avvicinamento le interpreti come una variazione della visibilità. In presenza di un sistema luminoso ad alta intensità va previsto un idoneo controllo di tale intensità, che ne consenta l'adeguamento alle condizioni di visibilità e di luminosità di fondo predominanti. Occorre prevedere regolazioni separate dell'intensità o altri metodi efficaci, per garantire che i seguenti sistemi - se installati - possano funzionare ad intensità compatibili tra loro: (a) sistema luminoso di avvicinamento; (b) luci di bordo pista; (c) luci di soglia; (d) luci di fine pista; (e) luci di zona di contatto; (f) luci d'asse pista; (g) luci d'asse taxiway. Le caratteristiche fotometriche delle varie luci devono essere ritenute accettabili dall'ENAC.	NO+	NO+: Nella CS in esame non è presente il seguente requisito "Vanno evitate brusche variazioni d'intensità tra le luci di pista e quelle dell'avvicinamento, di solito più brillanti, per impedire che il pilota in avvicinamento le interpreti come una variazione della visibilità." RCEA Cap. 6 par. 1.4.4 - 1.4.4.3
CS ADR-DSN.M.620	Aeronautical beacons				
	(a) General (1) When operationally necessary an aerodrome beacon or identification beacon should be provided at each aerodrome intended for use at night. (2) The operational requirement should be determined having regard to the requirements of the air traffic using the aerodrome, the conspicuity of the aerodrome features in relation to its surroundings, and the installation of other visual and non-visual aids useful in locating the aerodrome.	RCEA Cap. 6 par. 2.1 punto 2.1.1 RCEA Cap. 6 par. 2.1 punto 2.1.2	Un faro d'aeroporto o d'identificazione è previsto per assistere i piloti nel localizzare e identificare l'aeroporto durante le ore notturne. Esso deve essere presente su tutti gli aeroporti aperti al traffico notturno, tranne nei casi in cui l'ENAC definisca tale requisito non necessario a seguito di apposito studio aeronautico. Le eventuali esenzioni a quanto richiesto al precedente paragrafo 2.1.1 sono valutate in funzione del tipo di operazioni svolte sull'aeroporto, del risalto della configurazione aeroportuale rispetto all'ambiente circostante e della disponibilità di altri aiuti - visivi e non - utili per localizzare l'aeroporto di notte. E' richiesto un faro sugli aeroporti dove si effettuano avvicinamenti a vista o dove si svolge addestramento al volo notturno. In ogni caso negli aeroporti principali localizzati all'interno di una zona di controllo, dove per gli aeromobili sono in uso procedure di avvicinamento strumentali, il soddisfacimento del requisito può essere omissivo, se l'ENAC ritiene che non vi sia alcuna possibilità di confusione con altri aeroporti limitrofi.	NO+	Nella CS in esame non è previsto quanto segue: "E' richiesto un faro sugli aeroporti dove si effettuano avvicinamenti a vista o dove si svolge addestramento al volo notturno. In ogni caso negli aeroporti principali localizzati all'interno di una zona di controllo, dove per gli aeromobili sono in uso procedure di avvicinamento strumentali, il soddisfacimento del requisito può essere omissivo, se l'ENAC ritiene che non vi sia alcuna possibilità di confusione con altri aeroporti limitrofi."

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
	<p>(b) Aerodrome beacon</p> <p>(1) Applicability An aerodrome beacon should be provided at an aerodrome intended for use at night if aircraft navigate predominantly by visual means and one or more of the following conditions exist: (i) reduced visibilities are frequent; or (ii) it is difficult to locate the aerodrome from the air due to surrounding lights or terrain.</p> <p>(2) Location (i) The aerodrome beacon should be located on or adjacent to the aerodrome in an area of low ambient background lighting. (ii) The location of the beacon should be such that the beacon is not shielded by objects in significant directions and does not dazzle a pilot approaching to land.</p> <p>(3) Characteristics (i) The aerodrome beacon should show either coloured flashes alternating with white flashes or white flashes only. (ii) The frequency of total flashes should be from 20 to 30 per minute. (iii) The light from the beacon should show at all angles of azimuth. The vertical light distribution should extend upwards from an elevation of not more than 1° to an elevation sufficient to provide guidance at the maximum elevation at which the beacon is intended to be used, and the effective intensity of the flash should be not less than 2 000 cd. (iv) At locations where a high ambient background lighting level cannot be avoided, the effective intensity of the flash should be required to be increased by a factor up to a value of 10.</p>	<p>RCEA Cap. 6 par. 2.2 punto 2.2.1</p> <p>RCEA Cap. 6 par. 2.2 punto 2.2.2</p> <p>RCEA Cap. 6 par. 2.2 punto 2.2.3</p> <p>RCEA Cap. 6 par. 2.2 punto 2.2.4</p>	<p>Un faro d'aeroporto deve essere installato presso un aeroporto utilizzato di notte, se sussiste una delle condizioni seguenti: (a) l'aeroporto è utilizzato per avvicinamenti notturni; (b) condizioni di visibilità ridotta sono frequenti; (c) è difficile localizzare l'aeroporto in volo, a causa delle luci o del terreno circostanti.</p> <p>Un faro di aeroporto deve essere ubicato all'interno o in prossimità di un aeroporto, in una zona con bassa luminosità ambientale di fondo, in modo da risultare visibile da tutte le direzioni di avvicinamento. Tale sito deve evitare la presenza di oggetti, che possano schermare il fascio luminoso del faro lungo direzioni significative, e deve impedire che i piloti in avvicinamento siano abbagliati. Il faro non deve inoltre interferire con altri aiuti visivi o con gli aiuti radio.</p> <p>Il faro d'aeroporto emette lampi con una frequenza compresa tra i 20 e i 30 lampi al minuto e con le seguenti caratteristiche cromatiche: (a) bianchi e colorati, alternati fra loro, se il faro è ubicato in zone con elevati livelli di illuminazione di fondo (ad esempio le aree urbane). (b) solo bianchi, se il faro è ubicato in zone ove vi siano bassi livelli di luminosità di fondo.</p> <p>I lampi colorati, se presenti, sono di colore verde per gli aeroporti su terra e di colore giallo per gli aeroporti su acqua. In caso di aeroporti in parte su acqua e in parte su terra, gli eventuali lampi colorati assumeranno le caratteristiche cromatiche relative alla porzione di aeroporto indicata come struttura principale.</p> <p>La luce emessa dal faro d'aeroporto deve essere visibile da tutti gli angoli di azimut. La distribuzione verticale verso l'alto del fascio di luce è compresa tra un angolo sopra il piano orizzontale non superiore a 1° e l'angolo, determinato dall'ENAC, come idoneo a guidare un aeromobile alla massima altezza stabilita per l'uso del faro. L'intensità efficace del lampo non deve essere inferiore a 2.000 candele.</p> <p>In situazioni con luminosità ambientale di fondo elevata, l'intensità efficace del lampo può essere incrementata anche di 10 volte.</p>	YES	<p>Nel Regolamento RCEA non è previsto che il faro debba essere installato presso gli aeroporti utilizzati da aa/mm che effettuano volo a vista.</p> <p>Nella CS in esame non è previsto: - il punto a) del Cap. 6 par. 2.2.1 del RCEA; - che il faro non deve inoltre interferire con altri aiuti visivi o con gli aiuti radio (Cap. 6 par. 2.2.2 del RCEA); - la variazione delle caratteristiche cromatiche del faro in funzione dell'ambiente circostante.</p>
	<p>(c) Identification beacon</p> <p>(1) Applicability An identification beacon should be provided at an aerodrome which is intended for use at night and cannot be easily identified from the air by other means.</p> <p>(2) Location (i) The identification beacon should be located on the aerodrome in an area of low ambient background lighting. (ii) The location of the beacon should be such that the beacon is not shielded by objects in significant directions and does not dazzle a pilot approaching to land.</p> <p>(3) Characteristics (i) An identification beacon at a land aerodrome should show at all angles of azimuth. The vertical light distribution should extend upwards from an elevation of not more than 1° to an elevation sufficient to provide guidance at the maximum elevation at which the beacon is intended to be used, and the effective intensity of the flash should be not less than 2 000 cd. (ii) At locations where a high ambient background lighting level cannot be avoided, the effective intensity of the flash should be required to be increased by a factor up to a value of 10. (iii) An identification beacon should show flashing-green. (iv) The identification characters should be transmitted in the International Morse Code. (v) The speed of transmission should be between six and eight words per minute, the corresponding range of duration of the Morse dots being from 0.15 to 0.2 seconds per dot.</p>	<p>RCEA Cap. 6 par. 2.3 punto 2.3.1</p> <p>RCEA Cap. 6 par. 2.3 punto 2.3.2</p> <p>RCEA Cap. 6 par. 2.3 punto 2.3.3</p> <p>RCEA Cap. 6 par. 2.3 punto 2.3.4</p> <p>RCEA Cap. 6 par. 2.3 punto 2.3.5</p>	<p>Un faro d'identificazione deve essere previsto su un aeroporto utilizzato di notte e che non può essere facilmente identificato con altri mezzi</p> <p>Un faro d'identificazione deve essere ubicato presso un aeroporto, in una zona con bassa luminosità ambientale di fondo. Tale sito deve evitare la presenza di oggetti, che possano schermare lungo direzioni significative il fascio luminoso del faro, e deve impedire che i piloti in avvicinamento siano abbagliati.</p> <p>La luce emessa dal faro d'identificazione deve essere visibile da tutti gli angoli di azimut. La distribuzione verticale verso l'alto del fascio di luce è compresa tra un angolo non superiore a 1°, rispetto al piano orizzontale, e l'angolo determinato dall'ENAC come idoneo a guidare un aeromobile alla massima altezza stabilita per l'uso del faro. L'intensità efficace del lampo non deve essere inferiore a 2.000 candele.</p> <p>In situazioni con luminosità ambientale di fondo elevata, l'intensità efficace del lampo può essere incrementata anche di 10 volte.</p> <p>Un faro d'identificazione emette una luce verde lampeggiante per gli aeroporti su terra e gialla lampeggiante per gli aeroporti su acqua.</p> <p>I caratteri di identificazione dell'aeroporto sono trasmessi con il codice Morse internazionale, ad una velocità compresa tra sei e otto parole al minuto e quindi con una durata di ciascun "punto" del codice Morse compresa tra 0,15 e 0,20 secondi. L'ENAC approva i codici identificativi proposti per ciascun aeroporto.</p>	YES	<p>Nella CS in esame è previsto che il faro emetta soltanto luce verde.</p>

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
Section 1 - APPROACH LIGHTING SYSTEMS				NO+	I requisiti sul Profilo delle luci di avvicinamento e protezione da ostacoli sono GM
CS ADR-DSN.M.625	Approach lighting systems, general and applicability (a) The safety objective of the approach lighting system is to provide visual guidance for alignment and roll, and limited distance-to-go information to enable safe approach to a runway. (b) Non-instrument runway Where physically practicable, a simple approach lighting system as specified in CS ADR-DSN.M.626 should be provided to serve a non-instrument runway where the code number is 3 or 4, and intended for use at night, except when the runway is used only in conditions of good visibility, and sufficient guidance is provided by other visual aids. (c) Non-precision approach runway Where physically practicable, a simple approach lighting system specified in CS ADR-DSN.M.626 should be provided to serve a non-precision approach runway, except when the runway is used only in conditions of good visibility or sufficient guidance is provided by other visual aids. (d) Precision approach runway category I Where physically practicable, a precision approach category I lighting system as specified in CS ADR-DSN.M.630 should be provided to serve a precision approach runway category I. (e) Precision approach runway categories II and III A precision approach category II and III lighting system as specified in CS ADR-DSN.M.635 should be provided to serve a precision approach runway category II or III.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.1 - punto 3.1.1 RCEA - CAP. 6 - par. 3.1 - punto 3.1.2 RCEA - CAP. 6 - par. 3.1 - punto 3.1.3 RCEA - CAP. 6 - par. 3.1 - punto 3.1.4	Generalità. I sistemi, o più comunemente "sentieri", luminosi d'avvicinamento forniscono al pilota indicazioni sull'allineamento e sul controllo di rotto ed informazioni sulla distanza residua fino alla soglia pista. La loro configurazione varia secondo il tipo di procedura di avvicinamento adottata, come di seguito specificato. Piste non strumentali. In presenza di piste non strumentali di codice 3 e 4 utilizzate di notte va adottato - se fisicamente fattibile - un sentiero luminoso di avvicinamento semplificato, come descritto al punto 3.2. Tale sistema può essere omissivo in condizioni di buona visibilità e se altri aiuti visivi forniscono una guida adeguata. Il sentiero luminoso può fornire una guida visuale anche durante il giorno. Avvicinamenti strumentali non di precisione. In presenza di piste con avvicinamenti strumentali non di precisione va adottato - se fisicamente fattibile - un sentiero luminoso di avvicinamento semplificato, come descritto al punto 3.2. Tale sistema può essere omissivo soltanto in condizioni di buona visibilità e se altri aiuti visivi forniscono una guida adeguata. Per tale tipo di avvicinamenti è, tuttavia, auspicabile l'adozione di un sistema per avvicinamenti di precisione di Categoria I oppure l'aggiunta di un sistema luminoso di guida alla pista (lead-in). Avvicinamenti strumentali di precisione di Categoria I. In presenza di piste con avvicinamenti strumentali di precisione di CAT I deve essere adottato - se fisicamente fattibile - un sentiero luminoso di avvicinamento di CAT I, come descritto al punto 3.4. Avvicinamenti strumentali di precisione di Categoria II e III. In presenza di piste con avvicinamenti strumentali di precisione di CAT II e III deve essere adottato un sentiero luminoso di avvicinamento di CAT II e III, come descritto al punto 3.5.	NO	Quanto in RCEA è previsto come auspicabile è riportato tra le GM1 ADR-DSN.M.625 punto f).
CS ADR-DSN.M.626	Simple approach lighting systems (a) Location and composition: (i) A simple approach lighting system should consist of a row of lights on the extended centre line of the runway extending whenever possible, over a distance of not less than 420 m from the threshold with a row of lights forming a crossbar 18 m or 30 m in length at a distance of 300 m from the threshold. (ii) The certification specifications, as prescribed in Book 1 provide for the basic characteristics for simple approach lighting systems. For certain aspects of these systems, some latitude is permitted, for example, in the spacing between centre line lights and crossbars. (b) Crossbar lights: (1) The lights forming the crossbar should be as close as practicable in a horizontal straight line at right angles to, and bisected by, the line of the centre line lights. (2) The lights of the crossbar should be spaced so as to produce a linear effect, except that, when a crossbar of 30 m is used, gaps may be left on each side of the centre line. These gaps should be kept to a minimum to meet local requirements, and each should not exceed 6 m. (3) Spacing for the crossbar lights between 1 m and 4 m are in use. Gaps on each side of the centre line may improve directional guidance when approaches are made with a lateral error, and facilitate the movement of rescue and firefighting vehicles. (c) Centre line lights: (1) The lights forming the centre line should be placed at longitudinal intervals of 60 m, except that when it is desired to improve the guidance, an interval of 30 m may be used. (2) The innermost light should be located either 60 m or 30 m from the threshold, depending on the longitudinal interval selected for the centre line lights. If it is not physically possible to provide a centre line extending for a distance of 420 m from the threshold, it should be extended to 300 m so as to include the crossbar. If this is not possible, the centre line lights should be extended as far as practicable, and each centre line light should then consist of a barrette at least 3 m in length. Subject to the approach system having a crossbar at 300 m from the threshold, an additional crossbar may be provided at 150 m from the threshold. (3) The system should lie as nearly as practicable in the horizontal plane passing through the threshold, provided that: (i) no object other than an ILS or MLS azimuth antenna should protrude through the plane of the approach lights within a distance of 60 m from the centre line of the system; and (ii) no light other than a light located within the central part of a crossbar or a centre line barrette, excluding their extremities, should be screened from an approaching aircraft. Any ILS or MLS azimuth antenna protruding through the plane of the lights should be treated as an obstacle, and marked and lighted accordingly as specified in the requirements for obstacle marking and lighting.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.2 - punto 3.2.1 RCEA - CAP. 6 - par. 3.2 - punto 3.2.2 RCEA - CAP. 6 - par. 3.2 - punto 3.2.3 RCEA - CAP. 6 - par. 3.2 - punto 3.2.4 RCEA - CAP. 6 - par. 3.2 - punto 3.2.5 RCEA - CAP. 6 - par. 3.2 - punto 3.2.6	Un sentiero di avvicinamento luminoso semplificato è costituito da: - una fila di luci poste sul prolungamento dell'asse pista, ove possibile, per una distanza dalla soglia non inferiore a 420 m; - una fila di luci che formano una barra trasversale, larga 18 m o 30 m e ad una distanza di 300 m dalla soglia. Le luci della barra trasversale devono essere, per quanto possibile: - allineate lungo un segmento orizzontale, che risulta ortogonale alle luci d'asse e bisecato dal prolungamento dell'asse pista; - spaziate in modo da presentarsi come una linea continua. Tale spaziatura può variare tra 1 m e 4 m. Nel caso di barra trasversale da 30 m si può prevedere un varco, simmetrico rispetto alla linea d'asse e ampio non più di 12 m, al fine di migliorare il controllo direzionale dell'aeromobile e il passaggio a terra dei mezzi di soccorso. Le luci d'asse del SALS sono poste a 60 m tra loro Se non è materialmente possibile collocare le luci d'asse fino alla distanza di 420 m dalla soglia, esse devono estendersi fino a 300 m intersecando la barra trasversale. Se tale distanza risulta in ogni modo irrealizzabile, le luci d'asse vanno estese fino alla massima distanza possibile e ciascuna di esse è costituita da una barretta larga almeno 3 m. Per migliorare la visibilità del sistema, una seconda barra trasversale può essere ubicata a 150 m dalla soglia. La giacitura del SALS deve approssimare quanto meglio possibile il piano orizzontale passante per la soglia, purché: (a) nessun oggetto, ad esclusione del localizzatore dell'ILS, sporga attraverso il piano delle luci di avvicinamento entro una distanza di 60 m dall'asse del sistema; (b) nessuna luce del sistema (escluse le luci centrali dell'asse e della barra trasversale) sia schermata da edifici, alberi, ecc. alla vista di un pilota in avvicinamento, il cui aeromobile percorra una traiettoria di 1° inferiore all'angolo di discesa dell'ILS, ad una distanza dalla soglia corrispondente alla posizione del marker esterno. Un localizzatore dell'ILS che attraversi il piano delle luci deve essere considerato ostacolo e segnalato di conseguenza.	NO+ NO YES NO YES NO+	Nel Regolamento RCEA non è previsto di avere una semplificazione delle caratteristiche geometriche del sentiero Nella CS non è previsto il sentiero stroboscopico Nel Regolamento RCEA non è prevista la possibilità di avere l'interasse a 30 m Il Regolamento RCEA non prevede l'impianto MLS Nel RCEA è specificato l'angolo di discesa dell'aa/mm

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
	(d) Characteristics: (1) The lights of a simple approach lighting system should be fixed lights and the colour of the lights should be such as to ensure that the system is readily distinguishable from other aeronautical ground lights, and from extraneous lighting if present, but should be preferably fixed lights showing variable white. Each centre line light should consist of either: (i) a single source; or (ii) a barrette at least 3 m in length.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.2 - punto 3.2.7	Un SALS è costituito da luci fisse, di colore bianco variabile. Le unità luminose del sistema possono assumere una delle due seguenti conformazioni (Fig. 6.1): (a) sorgenti luminose singole; (b) barrette larghe almeno 3 m. Per una barretta, composta di luci approssimabili a sorgenti puntiformi, si considera idonea una spaziatura di 1,5 m tra due luci adiacenti.	YES	La CS non specifica che una barretta possa essere composta di luci approssimabili a sorgenti puntiformi quando la spaziatura tra di esse non ecceda di 1,5 m tra due luci adiacenti. Inoltre è prevista la possibilità di avere un colore diverso dal bianco
	(e) Barrettes of 4 m in length should be so designed if it is anticipated that the simple approach lighting system should be developed into a precision approach lighting system.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.2 - punto 3.2.8	Qualora sia programmato il potenziamento di un SALS a sistema di avvicinamento di precisione, è auspicabile che le sue barrette siano larghe 4 m.	NO	
	(f) Where provided for a non-instrument runway, the lights should show at all angles in azimuth necessary to a pilot on base leg and final approach. The intensity of the lights should be adequate for all conditions of visibility and ambient light for which the system has been provided.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.2 - punto 3.2.9	Le luci di un SALS installato su una pista non strumentale si devono vedere in tutte le direzioni coinvolte dalle procedure di avvicinamento, risultando d'intensità adeguata a tutte le condizioni di visibilità e di luminosità ambientale per le quali il sistema è stato previsto.	NO	
	(g) Where provided for a non-precision approach runway, the lights should show at all angles in azimuth necessary to the pilot of an aircraft which on final approach does not deviate by an abnormal amount from the path defined by the non-visual aid. The lights should be designed to provide guidance during both day and night in the most adverse conditions of visibility and ambient light for which it is intended that the system should remain usable. --> See picture in the original document	RCEA - CAP. 6 - par. 3.2 - punto 3.2.10	Le luci di un SALS installato su una pista strumentale non di precisione si devono vedere in tutte le direzioni coinvolte dalle procedure di avvicinamento, sia diurne che notturne, risultando d'intensità adeguata a tutte le condizioni di visibilità e di luminosità ambientale per le quali il sistema è stato previsto.	NO	
CS ADR-DSN.M.630	Precision approach category I lighting system				
	(a) The safety objective of the approach lighting system is to provide visual guidance for alignment and roll, and limited distance-to-go information to enable safe approach to a runway.			YES	Nessun riferimento in RCEA
	(b) Location and composition (1) General: A precision approach category I lighting system should consist of a row of lights on the extended centre line of the runway extending wherever possible, over a distance of 900 m from the runway threshold with a row of lights forming a crossbar 30 m in length at a distance of 300 m from the runway threshold.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.4 - punto 3.4.1	Un sentiero luminoso per avvicinamento di precisione di CAT I è costituito da: (a) una fila di luci poste sul prolungamento dell'asse pista fino alla distanza, ove praticabile, di 900 m dalla soglia, (b) una fila di luci costituenti una barra trasversale, larga 30 m e posta a una distanza di m 300 dalla soglia. L'installazione di un sistema luminoso per avvicinamenti di precisione, che non raggiunga la lunghezza di 900 m, può determinare l'imposizione di limitazioni operative della pista.	NO	Il requisito "L'installazione di un sistema luminoso per avvicinamenti di precisione, che non raggiunga la lunghezza di 900 m, può determinare l'imposizione di limitazioni operative della pista" (GM)
	(2) Crossbar lights: The lights forming the crossbar should be as close as practicable in a horizontal straight line at right angles to, and bisected by, the line of the centre line lights. The lights of the crossbar should be spaced so as to produce a linear effect, except that gaps may be left on each side of the centre line. These gaps should be kept to a minimum to meet local requirements and each should not exceed 6 m.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.4 - punto 3.4.2	Le luci della barra trasversale devono: - giacere per quanto possibile sul piano orizzontale; - essere allineate su un segmento ortogonale alle luci d'asse e da queste bisecate; - essere spaziate in modo da produrre l'effetto di una linea, escluso un eventuale varco simmetrico rispetto all'asse; L'eventuale varco deve essere per quanto possibile ridotto e non superare, in ogni caso, i 12 m; esso può migliorare il controllo direzionale per avvicinamenti con errore laterale e agevolare il movimento dei mezzi antincendio e di soccorso. Le spaziature adottate per le luci della barra trasversale variano da 1 m a 4 m.	NO	Il requisito "Le spaziature adottate per le luci della barra trasversale variano da 1 m a 4 m" è una GM
	(3) Centre line lights: The lights forming the centre line should be placed at longitudinal intervals of 30 m with the innermost light located 30 m from the threshold.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.4 - punto 3.4.3	Le luci che formano la linea d'asse sono poste ad intervalli longitudinali di 30 m, con la luce più interna a 30 m dalla soglia.	NO	
	(4) The system should lie as nearly as practicable in the horizontal plane passing through the threshold, provided that: (i) no object other than an ILS or MLS azimuth antenna should protrude through the plane of the approach lights within a distance of 60 m from the centre line of the system; and (ii) no light other than a light located within the central part of a crossbar or a centre line barrette (not their extremities) should be screened from an approaching aircraft. (iii) Any ILS or MLS azimuth antenna protruding through the plane of the lights should be treated as an obstacle and marked and lighted accordingly.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.4 - punto 3.4.4	La giacitura del sentiero deve approssimare quanto meglio possibile il piano orizzontale passante per la soglia, a condizione che: - nessun oggetto, a parte l'antenna del localizzatore ILS, sporga oltre il piano delle luci di avvicinamento, entro una distanza di 60 m dall'asse del sistema; - nessuna luce del sistema sia schermata da edifici, alberi, ecc alla vista di un pilota in avvicinamento, il cui aeromobile percorra una traiettoria di 1° inferiore all'angolo di discesa dell'ILS, ad una distanza dalla soglia corrispondente alla posizione del marker esterno. Un localizzatore dell'ILS che attraversi il piano delle luci deve essere considerato ostacolo e segnalato di conseguenza.	NO	Il requisito: "il cui aeromobile percorra una traiettoria di 1° inferiore all'angolo di discesa dell'ILS, ad una distanza dalla soglia corrispondente alla posizione del marker esterno" è una GM
	(c) Characteristics: (1) The centre line and crossbar lights of a precision approach category I lighting system should be fixed lights showing variable white. Each centre line light position should consist of either: (i) a single light source in the innermost 300 m of the centre line, two light sources in the central 300 m of the centre line, and three light sources in the outer 300 m of the centre line to provide distance information; or (ii) a barrette. (2) Where the serviceability level of the approach lights specified as a maintenance objective in CS ADR-DSN.S.895 can be demonstrated, each centre line light position should consist of either: (i) a single light source; or (ii) a barrette. When barrettes are composed of lights approximating to point sources, the lights should be uniformly spaced at intervals of not more than 1.5 m. The barrettes should be at least 4 m in length.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.4 - punto 3.4.5 RCEA - CAP. 6 - par. 3.4 - punto 3.4.6	Un sentiero luminoso per avvicinamento di precisione di CAT I è costituito da luci fisse di colore bianco variabile. Ogni posizione luminosa lungo l'asse può essere costituita, in alternativa, da: (a) una sorgente luminosa singola nei primi 300 m oltre la soglia, due sorgenti luminose nei successivi 300 m e tre sorgenti luminose nei 300 m residui, al fine di fornire indicazioni sulla distanza dalla soglia; (b) una barretta. Qualora i livelli di efficienza del servizio di manutenzione delle lampade rispondano agli obiettivi indicati nel paragrafo 12.2, le posizioni luminose lungo l'asse possono essere, in alternativa: (a) una sorgente luminosa singola; (b) una barretta. Le barrette devono essere larghe almeno 4 m e, se formate da luci approssimabili a sorgenti puntiformi, lo spazio tra luci contigue deve essere identico e non deve superare 1,5 m.	NO	

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
	(3) If the centre line consists of lights as described in M.630(c)(1)(i) or M.630(c)(2)(i) above, additional crossbars of lights to the crossbar provided at 300 m from the threshold should be provided at 150 m, 450 m, 600 m and 750 m from the threshold. The lights forming each crossbar should be as nearly as practicable in a horizontal straight line at right angles to, and bisected by, the line of the centre line lights. The lights should be spaced so as to produce a linear effect, except that gaps may be left on each side of the centre line. These gaps should be kept to a minimum to meet local requirements and each should not exceed 6 m.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.4 - punto 3.4.8	In un asse costituito da sorgenti singole, come descritto al punto 3.4.5.(a), occorre prevedere barre trasversali aggiuntive, oltre a quella posta a 300 m dalla soglia. Tali barre sono ubicate a 150 m, 450 m, 600 m e 750 m dalla soglia e le rispettive luci devono: - giacere per quanto possibile sul piano orizzontale; - essere allineate su un segmento ortogonale alle luci d'asse e da queste bisecato; - essere spaziate in modo da produrre l'effetto di una linea, escluso un eventuale varco simmetrico rispetto all'asse; L'eventuale varco deve essere per quanto possibile ridotto e non superare, in ogni caso, i 12 m.	NO	
	(4) Where the additional crossbars are incorporated in the system, the outer ends of the crossbars should lie on two straight lines that either are parallel to the line of the centre line lights or converge to meet the runway centre line 300 m upwind from threshold.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.4 - punto 3.4.9	Se il sistema comprende le barre trasversali aggiuntive di cui al punto 3.4.8, le estremità delle stesse devono giacere su due linee rette che siano o parallele all'asse, o convergenti fino a intersecare l'asse pista a 300 m dalla soglia.	NO	
	(5) The chromaticity and characteristics of lights should be in accordance with the specifications of CS ADR-DSN.U.930 and CS ADR-DSN.U.940.	RCEA - CAP. 3 - par. 12.3 - punto 12.3.4	La configurazione dei due tipi di sentiero luminoso per avvicinamenti di CAT I è riportata nella Figura 6.3. Le caratteristiche fotometriche delle rispettive luci, nonché gli iniluppi delle traiettorie impiegate per progettare tali sistemi, devono essere ritenute accettabili dall'ENAC.	NO	
	(6) If the centre line consists of barrettes as described in M.630(c)(1)(ii) or M.630(c)(2)(ii), each barrette should be supplemented by a capacitor discharge light, except where such lighting is considered unnecessary taking into account the characteristics of the system, and the nature of the meteorological conditions.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.4 - punto 3.4.7	In un asse costituito da barrette, come descritto al punto 3.4.5-(b), ognuna di queste deve essere integrata da una luce lampeggiante a scarica capacitiva, salvo che le caratteristiche del sistema e la natura delle condizioni meteo rendano tale integrazione non necessaria.	NO	
	(7) Each capacitor discharge light as described in M.630(c)(6) should be flashed twice a second in sequence, beginning with the outermost light and progressing toward the threshold to the innermost light of the system. The design of the electrical circuit should be such that these lights can be operated independently of the other lights of the approach lighting system. -> See picture in the original document	RCEA - CAP. 6 - par. 3.4 - punto 3.4.7	Ogni luce a scarica capacitiva deve produrre due lampi al secondo, con una sequenza di accensione che dalla luce più esterna procede verso la soglia fino alla luce più interna. I circuiti elettrici di alimentazione di queste luci devono essere distinti da quelli delle altre lampade del sistema di avvicinamento.	NO	
CS ADR-DSN.M.635	Precision approach category II and III lighting system				
	(a) Location and composition: (1) The approach lighting system should consist of a row of lights on the extended centre line of the runway, extending wherever possible, over a distance of 900 m from the runway threshold. In addition, the system should have two side rows of lights, extending 270 m from the threshold, and two crossbars, one at 150 m and one at 300 m from the threshold, all as shown in Figure M-3A. Where the serviceability level of the approach lights specified as maintenance objectives in CS ADR-DSN.S.895 can be demonstrated, the system may have two side rows of lights extending 240 m from the threshold, and two crossbars, one at 150 m, and one at 300 m from the threshold, all as shown in Figure M-3B.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.5 - punto 3.5.1	Un sentiero luminoso per avvicinamento di precisione di CAT II e III è costituito da: (a) una fila di luci poste sul prolungamento dell'asse pista fino a una distanza, ove praticabile, di 900 m dalla soglia; (b) due file laterali di luci che si estendono di 270 m oltre la soglia; (c) due file di luci che formano due barre trasversali, una a m 150 e l'altra a m 300 dalla soglia; come illustrato dalla Figura 6.4/A. L'installazione di un sentiero luminoso di avvicinamento di precisione che non raggiunga la lunghezza di 900 m, pur se idoneo per operazioni di CAT II e III, può determinare limitazioni operative della pista in condizioni operative di I ctg.	NO+	La CS ammette la possibilità di avere le file di luci laterali a 240 m e non a 270 m, come in RCEA. Il requisito RCEA che il sentiero luminoso non arriva a 900 m si possono avere delle limitazioni operative per la CATI, è una GM
	(2) The lights forming the centre line should be placed at longitudinal intervals of 30 m with the innermost lights located 30 m from the threshold.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.5 - punto 3.5.2	Le luci che formano la linea d'asse devono essere poste ad intervalli longitudinali di 30 m, con la luce più interna a 30 m dalla soglia.	NO	
	(3) The lights forming the side rows should be placed on each side of the centre line, at a longitudinal spacing equal to that of the centre line lights and with the first light located 30 m from the threshold. Where the serviceability level of the approach lights specified as maintenance objectives can be demonstrated, lights forming the side rows may be placed on each side of the centre line, at a longitudinal spacing of 60 m with the first light located 60 m from the threshold. The lateral spacing (or gauge) between the innermost lights of the side rows should be not less than 18 m nor more than 22.5 m, and preferably 18 m, but in any event should be equal to that of the touchdown zone lights.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.5 - punto 3.5.3	Le luci delle file laterali devono essere simmetriche rispetto all'asse, con la stessa spaziatura delle luci d'asse e con la prima luce a 30 m dalla soglia. Qualora i livelli di efficienza e manutenzione del sistema rispondano ai requisiti dei successivi paragrafi 10 e 12, ed a seguito un'esplicita autorizzazione dell'ENAC, è ammessa una spaziatura longitudinale di 60 m, con la prima luce a 60 m dalla soglia. La distanza tra luci corrispondenti più interne delle file laterali deve essere non inferiore a 18 m e non superiore a 22,5 m, preferibilmente pari a 18 m e in ogni caso coincidente con quella delle luci di zona di contatto	NO	
	(4) The crossbar provided at 150 m from the threshold should fill in the gaps between the centre line and side row lights.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.5 - punto 3.5.4	La barra trasversale installata a 150 m dalla soglia deve coprire i varchi presenti tra le luci d'asse e le luci delle file laterali, con un minimo di quattro segnali per ognuno dei due varchi.	NO+	Nel RCEA è specificato il numero minimo di quattro segnali per ognuno dei due varchi.
	(5) The crossbar provided at 300 m from the threshold should extend on both sides of the centre line lights to a distance of 15 m from the centre line.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.5 - punto 3.5.5	La barra trasversale installata a 300 m dalla soglia deve estendersi simmetricamente rispetto all'asse, fino a una distanza di 15 m dall'asse stesso.	NO	
	(6) If the centre line beyond a distance of 300 m from the threshold consists of lights as described in M.635(b)(2)(ii) and M.635(b)(2)(ii) below, additional crossbars of lights should be provided at 450 m, 600 m and 750 m from the threshold. Where such additional crossbars are incorporated in the system, the outer ends of these crossbars should lie on two straight lines that either are parallel to the centre line or converge to meet the runway centre line 300 m from the threshold.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.5 - punto 3.5.6	Se le luci d'asse presenti oltre i 300 m dalla soglia sono costituite da luci singole, come descritto ai successivi paragrafi 3.5.9 e 3.5.10, devono essere previste barre trasversali luminose ubicate a 450 m, 600 m e 750 m dalla soglia. Le estremità di tali barre aggiuntive devono giacere su due linee rette che siano o parallele all'asse, o convergenti fino a intersecare l'asse pista a 300 m dalla soglia	NO	
	(7) The system should lie as nearly as practicable in the horizontal plane passing through the threshold, provided that: (i) no object other than an ILS or MLS azimuth antenna should protrude through the plane of the approach lights within a distance of 60 m from the centre line of the system; and (ii) no light other than a light located within the central part of a crossbar or a centre line barrette (not their extremities) should be screened from an approaching aircraft. (iii) Any ILS or MLS azimuth antenna protruding through the plane of the lights should be treated as an obstacle and marked and lighted accordingly.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.5 - punto 3.5.7	La giacitura del sentiero deve approssimare quanto meglio possibile il piano orizzontale passante per la soglia, a condizione che: (a) nessun oggetto, a parte l'antenna del localizzatore ILS, sporga oltre il piano delle luci di avvicinamento, entro una distanza di 60 m dall'asse del sistema; (b) nessuna luce del sistema (escluse le luci centrali dell'asse e della barra trasversale) sia schermata da edifici, alberi, ecc alla vista di un pilota in avvicinamento, il cui aeromobile percorra una traiettoria di 1° inferiore all'angolo di discesa dell'ILS, ad una distanza dalla soglia corrispondente alla posizione del marker esterno. Un localizzatore dell'ILS che attraversi il piano delle luci deve essere considerato ostacolo e segnalato di conseguenza.	NO+	Nel RCEA è specificato che nessuna luce del sistema (escluse le luci centrali dell'asse e della barra trasversale) sia schermata da edifici, alberi, ecc alla vista di un pilota in avvicinamento, il cui aeromobile percorra una traiettoria di 1° inferiore all'angolo di discesa dell'ILS, ad una distanza dalla soglia corrispondente alla posizione del marker esterno.

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
	<p>(b) Characteristics:</p> <p>(1) The centre line of a precision approach category II and III lighting system for the first 300 m from the threshold should consist of barrettes showing variable white, except that where the threshold is displaced 300 m or more, the centre line may consist of single light sources showing variable white. Where the serviceability level of the approach lights specified in CS ADR.DSN.S.895 can be demonstrated, the centre line of a precision approach category II and III lighting system for the first 300 m from the threshold may consist of:</p> <p>(1) barrettes where the centre line beyond 300 m from the threshold consists of barrettes as described in M.635(b)(3)(i); or</p> <p>(2) alternate single light sources and barrettes, where the centre line beyond 300 m from the threshold consists of single light sources as described in M.635(b)(3)(ii) below, with the innermost single light source located 30 m and the innermost barrette located 60 m from the threshold; or</p> <p>(3) single light sources where the threshold is displaced 300 m or more; all of which should show variable white.</p>	RCEA - CAP. 6 - par. 3.5 - punto 3.5.8	<p>L'asse di un sentiero luminoso di avvicinamento di precisione di CAT II e III è costituito per i primi 300 m dalla soglia da barrette con luci fisse di colore bianco variabile. Nel caso in cui la soglia sia spostata di 300 m o più, l'asse può essere costituito da singole sorgenti luminose fisse di colore bianco variabile. Qualora i livelli di efficienza del servizio di manutenzione delle lampade rispondano agli obiettivi indicati nel paragrafo 12.2, l'asse di un sistema luminoso di CAT II o III nei primi 300 m oltre la soglia può essere, in alternativa, costituito da:</p> <p>(a) barrette, se l'asse oltre i 300 m dalla soglia è costituito da barrette, come descritto al paragrafo 3.5.10 (a);</p> <p>(b) sorgenti luminose singole e barrette alternate fra loro, se l'asse oltre i 300 m dalla soglia è costituito da singole sorgenti luminose come descritto al paragrafo 3.5.10(b), con la sorgente singola più interna posta a 30 m dalla soglia e con la barretta più interna a 60 m dalla soglia;</p> <p>(c) singole sorgenti luminose, se la soglia è spostata di 300 m o più; le quali emettono tutte luce di colore bianco variabile.</p>	NO	Verificare congruenza tra il par. 12.2 ed il punto CS ADR.DSN.S.895
	<p>(2) Beyond 300 m from the threshold each centre line light position should consist of either:</p> <p>(i) a barrette as used on the inner 300 m; or</p> <p>(ii) two light sources in the central 300 m of the centre line, and three light sources in the outer 300 m of the centre line; all of which should show variable white.</p>	RCEA - CAP. 6 - par. 3.5 - punto 3.5.9	<p>Oltre i 300 m dalla soglia ciascuna posizione luminosa dell'asse è costituita da:</p> <p>(a) una barretta, come usata nei primi 300 m;</p> <p>(b) due sorgenti luminose nei 300 m centrali e tre sorgenti luminose negli ultimi 300 m; le quali emettono tutte luce di colore bianco variabile.</p>	NO	
	<p>(3) Where the serviceability level of the approach lights in CS ADR.DSN.S.895 as maintenance objectives can be demonstrated beyond 300 m from the threshold, each centre line light position may consist of either:</p> <p>(i) a barrette; or</p> <p>(ii) a single light source; all of which should show variable white.</p>	RCEA - CAP. 6 - par. 3.5 - punto 3.5.10	<p>Qualora i livelli di efficienza del servizio di manutenzione delle lampade rispondano agli obiettivi indicati nel paragrafo 12.2, oltre i 300 m dalla soglia ciascuna posizione luminosa dell'asse può essere costituita, in alternativa, da:</p> <p>(a) una barretta;</p> <p>(b) una singola sorgente luminosa; le quali emettono tutte luce di colore bianco variabile.</p>	NO	
	<p>(4) The barrettes should be at least 4 m in length. When barrettes are composed of lights approximating to point sources, the lights should be uniformly spaced at intervals of not more than 1.5 m.</p>	RCEA - CAP. 6 - par. 3.5 - punto 3.5.11	<p>Le barrette devono essere larghe almeno 4 m e, se formate da luci approssimabili a sorgenti puntiformi, lo spazio tra le luci contigue deve essere identico e non deve superare 1,5 m.</p>	NO	
	<p>(5) If the centre line beyond 300 m from the threshold consists of barrettes as described in M.635(b)(2)(i) and M.635(b)(3)(i), each barrette beyond 300 m should be supplemented by a capacitor discharge light, except where such lighting is considered unnecessary taking into account the characteristics of the system and the nature of the meteorological conditions.</p>	RCEA - CAP. 6 - par. 3.5 - punto 3.5.12	<p>Se la porzione d'asse oltre i 300 m è costituita da barrette, come descritto ai paragrafi 3.5.9(a) e 3.5.10(a), ognuna di queste deve essere integrata da una luce lampeggiante a scarica capacitiva, salvo che le caratteristiche del sistema e la natura delle condizioni meteo rendano tale integrazione non necessaria.</p>	NO	
	<p>(6) Each capacitor discharge light should be flashed twice a second in sequence, beginning with the outermost light and progressing toward the threshold to the innermost light of the system. The design of the electrical circuit should be such that these lights can be operated independently of the other lights of the approach lighting system.</p>	RCEA - CAP. 6 - par. 3.5 - punto 3.5.12	<p>Ogni luce a scarica capacitiva deve produrre due lampi al secondo, con una sequenza di accensione che dalla luce più esterna procede verso la soglia fino alla luce più interna. I circuiti elettrici di alimentazione di queste luci devono essere distinti da quelli delle altre lampade del sistema di avvicinamento.</p>	NO	
	<p>(7) The side row should consist of barrettes showing red. The length of a side row barrette and the spacing of its lights should be equal to those of the touchdown zone light barrettes.</p>	RCEA - CAP. 6 - par. 3.5 - punto 3.5.13	<p>Le file laterali devono essere costituite da barrette che emettono luce rossa. La larghezza di tali barrette e la spaziatura delle relative luci devono essere identiche a quelle delle barrette della zona di contatto.</p>	NO	
	<p>(8) The lights forming the crossbars should be fixed lights showing variable white. The lights should be uniformly spaced at intervals of not more than 2.7 m.</p>	RCEA - CAP. 6 - par. 3.5 - punto 3.5.14	<p>Le barre trasversali devono essere formate da luci fisse di colore bianco variabile, con una spaziatura uniforme di non oltre 2,7 m.</p>	NO	
	<p>(9) The intensity of the red lights should be compatible with the intensity of the white lights.</p>	RCEA - CAP. 6 - par. 3.5 - punto 3.5.15	<p>L'intensità delle luci rosse deve essere compatibile con quella delle luci bianche. Le caratteristiche fotometriche delle rispettive luci, nonché gli involucri delle traiettorie impiegate per progettare tali sistemi, devono essere ritenute accettabili dall'ENAC.</p>	NO	
	<p>(10) The lights should be in accordance with the specifications of CS ADR-DSN.U.940, Figures U-5 and U-6. --> See pictures in the original document</p>	RCEA - CAP. 6 - par. 3.5 - punto 3.5.15	<p>Le caratteristiche fotometriche delle rispettive luci, nonché gli involucri delle traiettorie impiegate per progettare tali sistemi, devono essere ritenute accettabili dall'ENAC.</p>	NO	

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
<i>CS / GM Code number</i>	<i>Description</i>				
Section 2 - VISUAL APPROACH SLOPE INDICATOR SYSTEMS					
CS ADR-DSN.M.640	Visual approach slope indicator systems			YES	Nelle CS mancano indicazioni in merito al sistema TVASIS e sulla tolleranza dell'angolo di inclinazione del PAPI
	The safety objective of visual approach slope indicators is to provide information on the approach angle necessary to maintain a safe height over obstacles and threshold.	RCEA - CAP. 6 - par. 4.1 - punto 4.1.1	Gli Indicatori Ottici della Pendenza di Avvicinamento - IOPA, (in inglese Visual Approach Slope Indicator – VASI), forniscono agli equipaggi di volo informazioni concernenti sia l'angolo di avvicinamento adottato, sia la traiettoria da seguire per sorvolare eventuali ostacoli.	NO	
	(a) A visual approach slope indicator system should be provided to serve the approach to a runway where one or more of the following conditions exist: (1) the runway is used by turbojet or other aeroplanes with similar approach guidance requirements; (2) the pilot of any type of aeroplane may have difficulty in judging the approach due to: (i) inadequate visual guidance such as is experienced during an approach over water or featureless terrain by day or in the absence of sufficient extraneous lights in the approach area by night; or (ii) misleading information such as is produced by deceptive surrounding terrain or runway slopes. (3) the presence of objects in the approach area may involve serious hazard if an aeroplane descends below the normal approach path, particularly if there are no non-visual or other visual aids to give warning of such objects; (4) physical conditions at either end of the runway present a serious hazard in the event of an aeroplane undershooting or overrunning the runway; and (5) terrain or prevalent meteorological conditions are such that the aeroplane may be subjected to unusual turbulence during approach.	RCEA - CAP. 6 - par. 4.1 - punto 4.1.1	Essi devono essere installati a servizio dell'avvicinamento ad una pista, che sia o meno assistita da altri aiuti visivi o strumentali, qualora ricorra una delle seguenti condizioni: (a) la pista è usata da velivoli a getto o con requisiti di controllo ad essi similari; (b) il pilota di un aeromobile può avere difficoltà nel valutare l'avvicinamento, a causa di: I. controllo visivo inadeguato, come verificato durante avvicinamenti sull'acqua o su terreno piatto di giorno, o di notte in assenza di sufficienti luci estranee nell'area di avvicinamento; II. informazioni fuorvianti, quali quelle fornite da pendenze ingannevoli del terreno circostante o della pista; (c) la presenza di oggetti nell'area di avvicinamento può comportare seri rischi se un aeromobile scende al di sotto della normale traiettoria di avvicinamento, specialmente in assenza di aiuti non visivi o di altri aiuti visivi che possano avvertire della presenza di tali oggetti; (d) le condizioni fisiche presso entrambe le estremità della pista presentano un serio rischio, nel caso di atterraggio troppo corto o troppo lungo; (e) le condizioni meteorologiche prevalenti o del terreno sono tali, che un aeromobile in avvicinamento può essere soggetto a turbolenze eccezionali.	NO	
	(b) The standard visual approach slope indicator systems should consist of PAPI and APAPI systems conforming to the specifications, as prescribed in CS ADR-DSN.M.645 to CS ADR-DSN.M.655.	RCEA - CAP. 6 - par. 4.1 - punto 4.1.2	Gli indicatori ottici di pendenza di avvicinamento, come riportato nella Figura 6.8, comprendono i seguenti sistemi: a) T-VASIS e AT-VASIS; b) PAPI e APAPI.	YES	La normativa europea non prevede l'utilizzo del T-VASIS e AT-VASIS
	(c) PAPI should be provided where the code number is 3 or 4 when one or more of the conditions specified in paragraph (a) above exist.	RCEA - CAP. 6 - par. 4.1 - punto 4.1.2 - 4.1.2.1	PAPI, T-VASIS o AT-VASIS devono essere installati per piste di codice 3 o 4.	NO	
	(d) PAPI or APAPI should be provided where the code number is 1 or 2 when one or more of the conditions specified in paragraph (a) above exist.	RCEA - CAP. 6 - par. 4.1 - punto 4.1.2 - 4.1.2.2	PAPI o APAPI devono essere installati per piste di codice 1 o 2.	NO	
CS ADR-DSN.M.645	PAPI and APAPI				
	(a) A PAPI or APAPI should be provided as prescribed in Section 2 — Visual approach slope indicator systems.				
	(b) Definition and positioning: The PAPI system should consist of a wing bar of 4 sharp transition multi-lamp (or paired single lamp) units equally spaced and the APAPI system shall consist of a wing bar of 2 sharp transition multi-lamp (or paired single lamp) units. The system should be located on the left side of the runway unless it is physically impracticable to do so. Where a runway is used by aircraft requiring visual roll guidance which is not provided by other external means, then a second wing bar may be provided on the opposite side of the runway for PAPI or APAPI.	RCEA - CAP. 6 - par. 4.3 - punto 4.3.1 - 4.3.1.1	Il sistema PAPI (v. Fig. 6.11 – [1]) è composto da 4 unità, equidistanti fra loro, dotate di due o più lampade con fascio luminoso a transizione rapida e disposte lungo una barra trasversale (wingbar) ubicata, ove fisicamente possibile, sul lato sinistro della pista. Qualora fossero richieste informazioni sull'angolo di rollio, non ottenibili da altri aiuti visivi, occorre realizzare una seconda barra sul lato opposto della pista.	NO	
	(1) The APAPI system should consist of a wing bar of 2 sharp transition multi-lamp (or paired single lamp) units. The system should be located on the left side of the runway unless it is physically impracticable to do so.	RCEA - CAP. 6 - par. 4.3 - punto 4.3.1 - 4.3.1.2	Il sistema APAPI (v. Fig. 6.11 – [2]) è composto da 2 unità, dotate di due o più lampade con fascio luminoso a transizione rapida e disposte lungo una barra trasversale (wingbar) ubicata, ove fisicamente possibile, sul lato sinistro della pista. Qualora fossero richieste informazioni sull'angolo di rollio, non ottenibili da altri aiuti visivi, occorre realizzare una seconda barra sul lato opposto della pista.	NO	
	(2) The wing bar of a PAPI should be constructed and arranged in such a manner that a pilot making an approach should: (i) when on or close to the approach slope, see the two units nearest the runway as red and the two units farthest from the runway as white; (ii) when above the approach slope, see the one unit nearest the runway as red and the three units farthest from the runway as white; and when further above the approach slope, see all the units as white; and (iii) when below the approach slope, see the three units nearest the runway as red and the unit farthest from the runway as white; and when further below the approach slope, see all the units as red.	RCEA - CAP. 6 - par. 4.3 - punto 4.3.1 - 4.3.1.4	La wing bar di un PAPI deve essere realizzata e sistemata in modo che un pilota in avvicinamento: (a) se percorre una traiettoria coincidente o prossima alla pendenza di avvicinamento, vede rosse le due unità più vicine alla pista e bianche le due più lontane; (b) se percorre una traiettoria al di sopra della pendenza di avvicinamento, vede rossa l'unità più vicina alla pista e bianche le tre più lontane; se si trova molto al di sopra della pendenza di avvicinamento vede tutte le unità bianche; (c) se percorre una traiettoria al di sotto della pendenza di avvicinamento, vede rosse le tre unità più vicine alla pista e bianca la più lontana; se si trova molto al di sotto della pendenza di avvicinamento vede tutte le unità rosse. La codifica cromatica delle unità PAPI, in funzione dell'angolo di avvicinamento, è riportata in Figura 6.12.	NO	

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
	(3) The wing bar of an APAPI should be constructed and arranged in such a manner that a pilot making an approach should: (i) when on or close to the approach slope, see the unit nearer the runway as red and the unit farther from the runway as white; (ii) when above the approach slope, see both the units as white; and (iii) when below the approach slope, see both the units as red.	RCEA - CAP. 6 - par. 4.3 - punto 4.3.1 - 4.3.1.5	La wing bar di un APAPI deve essere realizzata e sistemata in modo che un pilota in avvicinamento: (a) se percorre una traiettoria coincidente o prossima alla pendenza di avvicinamento, vede rossa l'unità più vicina alla pista e bianca la più lontana; (b) se percorre una traiettoria al di sopra della pendenza di avvicinamento, vede bianche entrambe le unità; (c) se percorre una traiettoria al di sotto della pendenza di avvicinamento, vede rosse entrambe le unità;	NO	
	(4) The light units should be located as in the basic configuration illustrated in Figure M-4, subject to the installation tolerances given below. The units forming a wing bar should be mounted so as to appear to the pilot of an approaching aeroplane to be substantially in a horizontal line. The light units should be mounted as low as possible and should be frangible.	RCEA - CAP. 6 - par. 4.3 - punto 4.3.1 - 4.3.1.3	Le unità luminose devono essere ubicate secondo la configurazione di base indicata in Figura 6.11, con le tolleranze specificate in Tab. 6.1. In ogni caso il pilota in avvicinamento deve percepire la wing bar come giacente su una retta orizzontale. Le unità devono essere quanto più possibile basse e montate su supporti frangibili.	NO	
	(c) Characteristics: (1) The system should be suitable for both day and night operations. (2) Colour: (i) The colour transition from red to white in the vertical plane should be such as to appear to an observer, at a distance of not less than 300 m, to occur within a vertical angle of not more than 3'. (ii) At full intensity the red light should have a Y coordinate not exceeding 0.320. (3) Intensity: (i) The light intensity distribution of the light units should be as shown in CS ADR-DSN.U.940. (ii) Suitable intensity control should be provided so as to allow adjustment to meet the prevailing conditions and to avoid dazzling the pilot during approach and landing.	RCEA - CAP. 6 - par. 4.3 - punto 4.3.2 - 4.3.2.1 RCEA - CAP. 6 - par. 4.3 - punto 4.3.2 - 4.3.2.2 RCEA - CAP. 6 - par. 4.3 - punto 4.3.2 - 4.3.2.3 RCEA - CAP. 6 - par. 4.3 - punto 4.3.2 - 4.3.2.4	Le unità luminose dei PAPI e degli APAPI devono essere chiaramente visibili per operazioni sia notturne, sia diurne. La transizione nel piano verticale del fascio di luce dal bianco al rosso deve essere tale che un osservatore, posto a una distanza di almeno 300 m, la percepisca entro un angolo di non oltre 3'. Alla massima intensità luminosa la luce rossa deve avere una coordinata Y del diagramma di cromaticità CIE non superiore a 0,320. Le caratteristiche fotometriche delle varie luci dei sistemi PAPI e APAPI devono essere ritenute accettabili dall'ENAC. Devono essere previsti idonei sistemi di controllo dell'intensità luminosa, che permettano di adattarla alle condizioni ambientali del momento, evitando di abbagliare i piloti in avvicinamento e in atterraggio.	NO	
	(4) Light orientation: Each light unit should be capable of adjustment in elevation so that the lower limit of the white part of the beam may be fixed at any desired angle of elevation between 1°30' and at least 4°30' above the horizontal.	RCEA - CAP. 6 - par. 4.3 - punto 4.3.2 - 4.3.2.5	Ogni unità dei sistemi PAPI e APAPI deve consentire regolazioni verticali tali, che il limite inferiore del fascio di luce bianca possa essere impostato su un qualsiasi angolo verso l'alto, compreso tra 1°30' e almeno 4°30' rispetto al piano orizzontale.	NO	
	(5) Other characteristics: The light units should be so designed that deposits of condensation, snow, ice, dirt, or other contaminants, on optically transmitting or reflecting surfaces should interfere to the least possible extent with the light signals and should not affect the contrast between the red and white signals and the elevation of the transition sector. -> See picture in the original document	RCEA - CAP. 6 - par. 4.3 - punto 4.3.2 - 4.3.2.6	Le unità luminose devono essere progettate in modo che depositi di condensazione, neve, ghiaccio, sporco, ecc. sulle lenti o sulle superfici riflettenti interferiscano il meno possibile con i relativi fasci di luce, evitando anche un degrado del contrasto tra le emissioni di luce rossa e bianca e dell'angolo del settore di transizione.	NO	
CS ADR-DSN.M.650	Approach slope and elevation setting of light units				
	(a) Approach slope: (1) The approach slope as defined in Figure M-5, should be used by the aeroplanes in the approach.	RCEA - CAP. 6 - par. 4.3 - punto 4.3.3 - 4.3.3.1	La pendenza di avvicinamento, come indicata in Figura 6.13, deve essere idonea per gli aeromobili che usano tale avvicinamento.	NO	
	(2) When the runway is equipped with an ILS and/or MLS, the siting and the angle of elevation of the light units should be such that the visual approach slope conforms as closely as possible with the glide path of the ILS and/or the minimum glide path of the MLS, as appropriate.	RCEA - CAP. 6 - par. 4.3 - punto 4.3.3 - 4.3.3.1	Se la pista è dotata di un ILS, l'ubicazione e l'angolo di elevazione delle unità luminose devono essere tali che la pendenza dell'avvicinamento visivo sia quanto più possibile conforme con il sentiero di planata (glide path) ILS.	YES	Nella CS in esame è previsto anche il sistema MLS
	(b) Elevation setting of light units (1) The angle of elevation settings of the light units in a PAPI wing bar should be such that, during an approach, the pilot of an aeroplane observing a signal of one white and three reds should clear all objects in the approach area by a safe margin (see Table M-1).	RCEA - CAP. 6 - par. 4.3 - punto 4.3.3 - 4.3.3.2	L'impostazione dell'angolo di elevazione delle unità luminose in un PAPI deve essere tale che l'aeromobile, il cui pilota osserva durante l'avvicinamento la segnalazione più bassa di discesa corretta (cioè una luce bianca e tre rosse), deve superare con un margine sicuro tutti gli ostacoli compresi nell'area di avvicinamento, secondo i criteri riportati in Tabella 6.2.	NO	
	(2) The angle of elevation settings of the light units in an APAPI wing bar should be such that, during an approach, the pilot of an aeroplane observing the lowest on-slope signal, i.e. one white and one red, should clear all objects in the approach area by a safe margin (see Table M-1).	RCEA - CAP. 6 - par. 4.3 - punto 4.3.3 - 4.3.3.2	L'impostazione dell'angolo di elevazione delle unità luminose in un APAPI deve essere tale che l'aeromobile, il cui pilota osserva durante l'avvicinamento la segnalazione più bassa di discesa corretta (cioè una luce bianca e una rossa), deve superare con un margine sicuro tutti gli ostacoli compresi nell'area di avvicinamento, secondo i criteri riportati in Tabella 6.2.	NO	
	(3) The azimuth spread of the light beam should be suitably restricted where an object located outside the obstacle protection surface of the PAPI or APAPI system but within the lateral limits of its light beam, is found to extend above the plane of the obstacle protection surface and a safety assessment indicates that the object could adversely affect the safety of operations. The extent of the restriction should be such that the object remains outside the confines of the light beam.	RCEA - CAP. 6 - par. 4.3 - punto 4.3.3 - 4.3.3.3	L'apertura sul piano orizzontale del fascio luminoso deve essere opportunamente ridotta, se oggetti esterni alla superficie di protezione dagli ostacoli (v. paragrafo 4.4) dei sistemi PAPI e APAPI, ma compresi nei limiti laterali del loro fascio luminoso, forano il piano che contiene la medesima superficie ed uno studio aeronautico stabilisce che l'oggetto può influire negativamente sulla sicurezza delle operazioni. L'ampiezza della restrizione è tale da escludere l'oggetto dal fascio luminoso.	NO	
	(4) Where wing bars are installed on each side of the runway to provide roll guidance, corresponding units should be set at the same angle so that the signals of each wing bar change symmetrically at the same time. -> See picture in the original document	RCEA - CAP. 6 - par. 4.3 - punto 4.3.3 - 4.3.3.4	Nel caso di barre laterali installate su entrambi i lati della pista, per fornire un controllo del rotolamento, le unità luminose corrispondenti devono essere impostate agli stessi angoli, così che le segnalazioni di ciascuna barra possano variare in simmetria ed allo stesso tempo.	NO	
CS ADR-DSN.M.655	Obstacle protection surface for PAPI and APAPI				
	(a) Applicability: An obstacle protection surface should be established when it is intended to provide a visual approach slope indicator system.	RCEA - CAP. 6 - par. 4.4 - punto 4.4.1	Quando si intende installare un qualsiasi indicatore ottico della pendenza di avvicinamento, occorre determinare la relativa superficie di protezione dagli ostacoli. Le seguenti prescrizioni si applicano, quindi, a T-VASIS, AT-VASIS, PAPI e APAPI.	NO	

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
	(b) Characteristics: The characteristics of the obstacle protection surface, i.e. origin, divergence, length, and slope should correspond to those specified in the relevant column of Table M-2 and in Figure M-6.	RCEA - CAP. 6 - par. 4.4 - punto 4.4.2	Le caratteristiche della superficie di protezione dagli ostacoli, quali origine, divergenza, lunghezza e inclinazione, corrispondono a quanto riportato nella Tabella 6.3 e in Figura 6.14.	NO	
	(c) New objects or extensions of existing objects should not be permitted above an obstacle protection surface except when the new object or extension would be shielded by an existing immovable object, or after safety assessment, it is determined that the object would not adversely affect the safety of operations of aeroplanes.	RCEA - CAP. 6 - par. 4.4 - punto 4.4.3 RCEA - CAP. 6 - par. 4.4 - punto 4.4.4	Non devono essere permessi nuovi oggetti o estensioni degli oggetti esistenti al di sopra di una superficie di protezione dagli ostacoli, salvo che l'ENAC non stabilisca che il nuovo oggetto o l'estensione risultano schermati da altro oggetto esistente inanimabile. Oggetti esistenti che forino la superficie di protezione dagli ostacoli devono essere rimossi, salvo che l'ENAC non ritenga tali oggetti come schermati da altro oggetto esistente inanimabile, o che un idoneo studio aeronautico stabilisca che tali oggetti non influiscono negativamente sulla sicurezza operativa degli aeromobili.	NO	
	(d) Where an safety assessment indicates that an existing object extending above an obstacle protection surface could adversely affect the safety of operations of aeroplanes one or more of the following measures should be taken: (1) suitably raise the approach slope of the system; (2) reduce the azimuth spread of the system so that the object is outside the confines of the beam; (3) displace the axis of the system and its associated obstacle protection surface by no more than 5°; (4) suitably displace the threshold; and (5) where (4) is found to be impracticable, suitably displace the system upwind of the threshold to provide an increase in threshold crossing height equal to the height of the object penetration. --> See tables and picture in the original document	RCEA - CAP. 6 - par. 4.4 - punto 4.4.5	Se uno studio aeronautico stabilisce che un oggetto esistente fora la superficie di protezione, influenzando negativamente sulla sicurezza operativa degli aeromobili, occorre assumere una o più delle misure seguenti: (a) innalzare adeguatamente l'angolo di avvicinamento del sistema; (b) ridurre l'apertura azimutale dello IOPA, così che l'oggetto sporgente risulti esterno al fascio luminoso emesso dalle unità del sistema; (c) ruotare l'asse del sistema e la relativa superficie di protezione dagli ostacoli di non oltre 5°; (d) spostare adeguatamente la soglia; (e) se la misura in d) non è fattibile, dislocare adeguatamente il sistema lontano dalla soglia, in modo da accrescere l'altezza di sorvolo della soglia della stessa quota con cui l'oggetto sporge oltre la superficie di delimitazione ostacoli.	NO	
CS ADR-DSN.M.660	Circling guidance lights				
	(a) Applicability: Circling guidance lights should be provided when existing approach and runway lighting systems do not satisfactorily permit identification of the runway and/or approach area to a circling aircraft that are intending to carry out circling approaches. (b) Location and positioning: (1) The location and number of circling guidance lights should be adequate to enable a pilot, as appropriate, to: (i) join the downwind leg or align and adjust the aircraft's track to the runway at a required distance from it and to distinguish the threshold in passing; and (ii) keep in sight the runway threshold and/or other features which should make it possible to judge the turn on to base leg and final approach, taking into account the guidance provided by other visual aids. (2) Circling guidance lights should consist of: (i) lights indicating the extended centre line of the runway and/or parts of any approach lighting system; or (ii) lights indicating the position of the runway threshold; or (iii) lights indicating the direction or location of the runway; or a combination of such lights as is appropriate to the runway under consideration. (c) Characteristics: (1) Circling guidance lights should be fixed or flashing lights of an intensity and beam spread adequate for the conditions of visibility and ambient light in which it is intended to make visual circling approaches. The flashing lights should be white, and the steady lights either white or gaseous discharge lights. (2) The lights should be designed and be installed in such a manner that they should not dazzle or confuse a pilot when approaching to land, taking off, or taxiing.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.7 - punto 3.7.1 RCEA - CAP. 6 - par. 3.7 - punto 3.7.2 RCEA - CAP. 6 - par. 3.7 - punto 3.7.3	Le luci di guida alla circuitazione devono essere disponibili nei casi in cui gli aiuti luminosi esistenti non consentono all'aeromobile in avvicinamento una facile identificazione della pista e/o dell'area di avvicinamento, o quando la presenza di ostacoli possa interferire con le manovre a vista. Il numero e l'ubicazione di tali luci devono consentire al pilota di riconoscere la soglia ed altri riferimenti tipici della pista, durante le manovre di circuitazione precedenti l'avvicinamento finale. Le luci di guida alla circuitazione sono costituite, in alternativa fra loro, da: (a) luci che segnalano il prolungamento dell'asse pista e/o parte del sistema di avvicinamento; (b) luci che indicano la posizione della soglia; (c) luci che indicano la direzione o l'ubicazione della pista; o da una combinazione delle precedenti luci, come ritenuto idoneo per la pista in esame. Le luci di guida alla circuitazione possono essere fisse o lampeggianti, con intensità e apertura del fascio luminoso adeguate alle condizioni di visibilità e luce ambiente in cui sono previsti gli avvicinamenti. Esse non devono abbagliare o confondere il pilota in avvicinamento, decollo o rullaggio	NO	

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
Section 3 - RUNWAY & TAXIWAY LIGHTS					
CS ADR-DSN.M.665	Runway lead-in lighting systems				
	(a) Applicability: A runway lead-in lighting system should be provided to avoid hazardous terrain.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.8 - punto 3.8.1	Un sistema luminoso di guida alla pista (lead-in) fornisce una guida visiva lungo un particolare percorso di avvicinamento, qualora sia necessario evitare il sorvolo di aree potenzialmente rischiose o abbattere l'impatto del rumore su specifici territori.	NO	
	(b) Location and positioning (1) A runway lead-in lighting system should consist of groups of lights positioned: (i) so as to define the desired approach path. Runway lead-in lighting systems may be curved, straight, or a combination thereof; and (ii) so that one group should be sighted from the preceding group. (2) The interval between adjacent groups should not exceed approximately 1 600 m. (3) A runway lead-in lighting system should extend from a determined point up to a point where the approach lighting system is provided, or the runway lighting system is in view. (4) Each group of lights of a runway lead-in lighting system should consist of at least three flashing lights in a linear or cluster configuration. The system should be augmented by steady burning lights where such lights would assist in identifying the system.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.8 - punto 3.8.2 RCEA - CAP. 6 - par. 3.8 - punto 3.8.3 RCEA - CAP. 6 - par. 3.8 - punto 3.8.4	Il sistema luminoso lead-in è formato da alcuni gruppi di luci, disposti in modo da definire il percorso di avvicinamento desiderato e tali che ogni gruppo risulti visibile da quello precedente. L'intervallo tra due gruppi non deve superare i 1.600 m. I sistemi luminosi lead-in possono essere rettilinei, curvilinei o una combinazione di entrambi. Essi hanno origine da un punto determinato dall'ENAC, a seguito di studio aeronautico, fino a dove risulta visibile uno di questi elementi: (a) la pista; (b) il sistema luminoso della pista; (c) il sistema luminoso di avvicinamento, se presente. Ciascun gruppo di luci di un sistema lead-in è costituito da almeno tre luci lampeggianti, allineate o raggruppate. Per agevolarne il riconoscimento, il sistema lead-in può essere integrato da luci fisse.	NO	La CS specifica che il percorso può essere curvo o rettilineo o una loro combinazione
	(c) Characteristics: The flashing lights should be white, and the steady burning lights should be gaseous discharge lights.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.8 - punto 3.8.4	Le luci lampeggianti sono a scarica di gas, le luci fisse di colore bianco.	NO+	
CS ADR-DSN.M.670	Runway threshold identification lights				
	(a) Location and positioning: Where provided, runway threshold identification lights should be located symmetrically about the runway centre line, in line with the threshold and approximately 10 m outside each line of runway edge lights. (b) Characteristics: The lights should be visible only in the direction of approach to the runway.	RCEA - CAP. 6 - par. 3.9 - punto 3.9.2	Le luci d'identificazione della soglia vanno ubicate simmetricamente rispetto all'asse pista, allineate con la soglia e ad una distanza di circa 10 m all'esterno delle luci di bordo pista. In presenza di ali di soglia tale distanza è riferita alle luci più esterne delle ali stesse.	NO	
CS ADR-DSN.M.675	Runway edge lights				
	(a) Applicability: (1) Runway edge lights should be provided for a runway intended for use at night or for a precision approach runway intended for use by day or night. (2) Runway edge lights should be provided on a runway intended for take-off with an operating minimum below an RVR of the order of 800 m by day.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.1 - punto 5.1.1	La presenza di luci di bordo pista è richiesta su piste utilizzate per decolli con RVR inferiore a 800 m e su piste utilizzate di notte, o per avvicinamenti di precisione.	NO	
	(b) Location and positioning: (1) Runway edge lights should be placed along the full length of the runway and should be in two parallel rows equidistant from the centre line. (2) Runway edge lights should be placed along the edges of the area declared for use as the runway or outside the edges of the area at a distance of not more than 3 m. (3) Where the width of the area which could be declared as runway, exceeds 60 m, the distance between the rows of lights should be determined taking into account the nature of the operations, the light distribution characteristics of the runway edge lights, and other visual aids serving the runway. (4) The lights should be uniformly spaced in rows at intervals of not more than 60 m for an instrument runway, and at intervals of not more than 100 m for a non-instrument runway. The lights on opposite sides of the runway axis should be on lines at right angles to that axis. At intersections of runways, lights may be spaced irregularly or omitted, provided that adequate guidance remains available to the pilot.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.1 - punto 5.1.2 RCEA - CAP. 6 - par. 5.1 - punto 5.1.3 RCEA - CAP. 6 - par. 5.1 - punto 5.1.4	L'impianto di bordo pista è composto da due file di luci, parallele all'asse pista e da esso equidistanti. Le luci devono essere sistemate lungo i bordi dell'area dichiarata quale pista, o entro 3 m all'esterno di tali bordi. Su piste di larghezza superiore a 60 m, la distanza tra le due file longitudinali delle luci di bordo è determinata in funzione del tipo di operazioni e degli altri aiuti visivi disponibili sulla pista. La spaziatura longitudinale delle luci deve essere uniforme e non deve superare 60 m per piste strumentali e 100 m per piste non strumentali. Le luci simmetriche rispetto all'asse pista giacciono su rette ortogonali allo stesso. All'intersezione fra piste le luci possono essere spaziate irregolarmente od omesse, purché al pilota rimanga un'adeguata identificazione del percorso.	NO	
	(c) Characteristics: (1) Runway edge lights should be fixed lights showing variable white, except that: (i) in the case of a displaced threshold, the lights between the beginning of the runway and the displaced threshold should show red in the approach direction; and (ii) a section of the lights 600 m or one-third of the runway length, whichever is the less, at the remote end of the runway from the end at which the take-off run is started, should show yellow. (2) The runway edge lights should show at all angles in azimuth necessary to provide guidance to a pilot landing or taking off in either direction. When the runway edge lights are intended to provide circling guidance, they should show at all angles in azimuth.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.1 - punto 5.1.5 RCEA - CAP. 6 - par. 5.1 - punto 5.1.6	Le luci di bordo pista devono essere fisse di colore bianco variabile, con le seguenti eccezioni. (a) In caso di soglia spostata, le luci di bordo tra l'inizio della pista e la soglia spostata devono essere rosse nella direzione dell'avvicinamento. (b) Le luci di bordo pista degli ultimi 600m o dell'ultimo terzo di pista in direzione di decollo, quale delle due distanze risulti inferiore, devono essere gialle. Tale tratto di pista (zona gialla di allerta) fornisce un segnale visivo di allerta circa l'avvicinarsi del fine pista. Le luci di bordo pista devono essere visibili in azimut sotto ogni angolo necessario, per assicurare ad un pilota - in atterraggio o in decollo lungo entrambe le direzioni - un'adeguata identificazione della pista. Se tali luci devono fornire anche un controllo per la circuitazione, esse devono essere visibili in azimut sotto tutti gli angoli.	NO	
	(d) In all angles of azimuth, as prescribed in (c)(2) above, runway edge lights should show at angles up to 15° above the horizontal with intensity adequate for the conditions of visibility and ambient light in which use of the runway for take-off or landing is intended. In any case, the intensity should be at least 50 cd except that at an aerodrome without extraneous lighting the intensity of the lights may be reduced to not less than 25 cd to avoid dazzling the pilot.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.1 - punto 5.1.7	Per gli angoli in azimut indicati al punto precedente, le luci di bordo pista devono essere visibili sotto angoli fino a 15° rispetto al piano orizzontale, con intensità adeguata alle condizioni di visibilità e di luce ambiente previste per l'impiego della pista in decollo o atterraggio. L'intensità luminosa non deve essere inferiore a 50 cd, mentre per aeroporti privi di luci estranee essa può scendere a non meno di 25 cd, al fine di non abbagliare i piloti.	NO	
	(e) Runway edge lights on a precision approach runway should be in accordance with the specifications in CS ADR-DSN.U.940.	APT 13A FIG 2.9	Le caratteristiche fotometriche delle luci in questione devono essere ritenute accettabili dall'ENAC.	NO	

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.M.680	Runway threshold and wing bar lights				
	(a) Applicability of runway threshold: Runway threshold lights should be provided for a runway equipped with runway edge lights, except on a non-instrument or non-precision approach runway where the threshold is displaced and wing bar lights are provided.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.2 - punto 5.2.1	Le luci di soglia e le barre laterali di soglia indicano l'inizio della porzione di pista utile per l'atterraggio.	NO+	Nel Regolamento RCEA sono previste per tutte le piste
	(b) Location and positioning of runway threshold: (1) When a threshold is at the extremity of a runway, the threshold lights should be placed in a row at right angles to the runway axis as near to the extremity of the runway as possible and, in any case, not more than 3 m outside the extremity.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.2 - punto 5.2.2	Se la soglia coincide con l'estremità della pista, le luci relative giacciono lungo una retta ortogonale all'asse pista e distante non oltre 3 m dal termine della pista.	NO	
	(2) When a threshold is displaced from the extremity of a runway, threshold lights should be placed in a row at right angles to the runway axis at the displaced threshold.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.2 - punto 5.2.3	Nel caso di soglia spostata le luci relative sono poste in corrispondenza di essa, lungo una fila ortogonale all'asse pista.	NO	
	(3) Threshold lighting should consist of: (i) on a non-instrument or non-precision approach runway, at least six lights; (ii) on a precision approach runway category I, at least the number of lights that would be required if the lights were uniformly spaced at intervals of 3 m between the rows of runway edge lights; and (iii) on a precision approach runway category II or III, lights uniformly spaced between the rows of runway edge lights at intervals of not more than 3 m.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.2 - punto 5.2.4	In base alle seguenti condizioni operative, il numero di luci di soglia è pari: (a) ad almeno sei luci, per piste non strumentali o non di precisione. (b) ad un numero non inferiore a quanto richiesto (nel tratto compreso tra le due file delle luci di bordo pista), adottando un'uguale spaziatura di 3 m, per avvicinamenti di precisione in CAT I. Per avvicinamenti di precisione in CAT II e III le luci sono installate ad intervalli uguali non superiori a 3 m	NO	
	(4) The lights prescribed in (b)(3) (i) and (ii) above should be either: (i) equally spaced between the rows of runway edge lights, or (ii) symmetrically disposed about the runway centre line in two groups, with the lights uniformly spaced in each group and with a gap between the groups equal to the gauge of the touchdown zone marking or lighting, where such is provided, or otherwise not more than half the distance between the rows of runway edge lights.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.2 - punto 5.2.5	Le luci previste al punto 5.2.4.(a) e (b) possono essere, in alternativa: (a) ubicate con uguale spaziatura tra le file delle luci di bordo pista; (b) divise tra due gruppi simmetrici rispetto all'asse pista, con le luci di ciascun gruppo equidistanti fra loro e con un varco tra i gruppi uguale all'apertura dei markings e delle luci della zona di contatto (ove presenti), o altrimenti non superiore alla metà della distanza tra le file delle luci di bordo pista.	NO	
	(c) Applicability of wing bar lights: (1) Wing bar lights should be provided on a precision approach runway when additional conspicuity is considered desirable. (2) Wing bar lights should be provided on a non-instrument or non-precision approach runway where the threshold is displaced and runway threshold lights are required, but are not provided.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.2 - punto 5.2.6	Le barre laterali di soglia devono essere installate su piste per avvicinamenti non strumentali e su piste non di precisione con soglia spostata, se le luci di soglia non sono presenti. Le stesse barre laterali sono adottate, in aggiunta alle luci di soglia, per piste strumentali di precisione, quando occorre fornire ulteriore visibilità alla soglia.	NO	
	(d) Location and positioning of wing bar lights: Wing bar lights should be symmetrically disposed about the runway centre line at the threshold in two groups, i.e. wing bars. Each wing bar should be formed by at least five lights extending at least 10 m outward from, and at right angles to, the line of the runway edge lights, with the innermost light of each wing bar in the line of the runway edge lights.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.2 - punto 5.2.7	Le barre laterali di soglia sono ubicate presso la soglia in due gruppi, simmetrici rispetto all'asse pista. Ogni barra è costituita da almeno cinque luci, esterne e ortogonali rispetto alle luci di bordo pista. La luce più interna di ogni barra è allineata con le luci di bordo pista, mentre la più esterna si allontana da queste di almeno 10 m.	NO	
	(e) Characteristics of runway threshold and wing bar lights: (1) Runway threshold and wing bar lights should be fixed unidirectional lights showing green in the direction of approach to the runway. The intensity and beam spread of the lights should be adequate for the conditions of visibility and ambient light in which use of the runway is intended. (2) Runway threshold lights on a precision approach runway should be in accordance with the specifications in CS ADR-DSN.U.940. (3) Threshold wing bar lights on a precision approach runway should be in accordance with the specifications in CS ADR-DSN.U.940.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.2 - punto 5.2.8 RCEA - CAP. 6 - par. 5.2 - punto 5.2.9	Le luci di soglia e di barre laterali di soglia sono verdi fisse, unidirezionali verso l'avvicinamento alla pista. L'intensità e l'apertura del fascio luminoso delle luci devono essere adeguate alle condizioni di visibilità e di luce ambiente, previste per l'impiego della pista. Le caratteristiche fotometriche delle luci in questione devono essere ritenute accettabili dall'ENAC. La Figura 6.15 illustra le disposizioni delle luci di soglia previste per le varie condizioni operative.	NO	
CS ADR-DSN.M.685	Runway end lights				
	(a) Applicability: Runway end lights should be provided for a runway equipped with runway edge lights.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.3 - punto 5.3.1	Le luci di fine pista sono di colore rosso ed indicano l'estremità della pista a piena portanza, disponibile per la manovra dei velivoli in base alle distanze dichiarate.	NO	
	(b) Location and positioning: (1) Runway end lights should be placed on a line at right angles to the runway axis as near to the end of the runway as possible and, in any case, not more than 3 m outside the end. (2) Runway end lighting should consist of at least six lights. The lights should be either: (i) equally spaced between the rows of runway edge lights; or (ii) symmetrically disposed about the runway centre line in two groups with the lights uniformly spaced in each group and with a gap between the groups of not more than half the distance between the rows of runway edge lights. (3) For a precision approach runway category III, the spacing between runway end lights, except between the two innermost lights if a gap is used, should not exceed 6 m.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.3 - punto 5.3.1 RCEA - CAP. 6 - par. 5.3 - punto 5.3.2	Le luci di fine pista giacciono lungo una retta ortogonale all'asse pista e distante dal fine pista non oltre 3 m. Le luci di fine pista, in numero non inferiore a sei, possono essere: (a) ugualmente spaziate tra le file delle luci di bordo pista; (b) divise tra due gruppi simmetrici rispetto all'asse pista, con le luci di ciascun gruppo equidistanti fra loro e con un varco tra i gruppi non superiore alla metà della distanza tra le file delle luci di bordo. Per un avvicinamento di precisione di CAT III la spaziatura tra le luci non deve superare i 6 m, esclusa l'ampiezza dell'eventuale varco.	NO	
	(c) Characteristics: Runway end lights should be fixed unidirectional lights showing red in the direction of the runway. The intensity and beam spread of the lights should be adequate for the conditions of visibility and ambient light in which use of the runway is intended. Runway end lights on a precision approach runway should be in accordance with the chromaticity and characteristics specifications in CS ADR-DSN.U.930 and CS ADR-DSN.U.940. -> See pictures in the original document	RCEA - CAP. 6 - par. 5.3 - punto 5.3.4 RCEA - CAP. 6 - par. 5.3 - punto 5.3.5	Le luci di fine pista sono rosse fisse, unidirezionali verso la pista. L'intensità e l'apertura del fascio luminoso delle luci devono essere adeguate alle condizioni di visibilità e di luce ambiente, previste per l'impiego della pista. Le caratteristiche fotometriche delle luci in questione devono essere ritenute accettabili dall'ENAC. La Figura 6.15 illustra le disposizioni delle luci di fine pista previste per le varie condizioni operative.	NO	

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.M.690	Runway centreline lights				
	(a) The safety objective of runway centre line lights is to facilitate safe take-off and landing in reduced visibility conditions.			YES	Nessun riferimento in RCEA
	(b) Applicability: (1) Runway centre line lights should be provided on a precision approach runway category II or III. (2) Runway centre line lights should be provided on a runway intended to be used for take-off with an operating minimum below an RVR of the order of 400 m.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.4 - punto 5.4.1	Le luci d'asse sono richieste su piste utilizzate per: (a) decolli con RVR<400 m; (b) avvicinamenti di precisione di CAT II e CAT III. Esse sono auspicabili anche su piste con RVR>400 m al decollo e con avvicinamenti di CAT I, se su di esse operano aeromobili con velocità di decollo superiore a 150 nodi, o se la spaziatura tra le luci di bordo pista è superiore a 50 m.	NO	Il requisito: Esse sono auspicabili anche su piste con RVR>400 m al decollo e con avvicinamenti di CAT I, se su di esse operano aeromobili con velocità di decollo superiore a 150 nodi, o se la spaziatura tra le luci di bordo pista è superiore a 50 m è una GM
	(c) Location: Runway centre line lights should be located along the centre line of the runway, except that the lights may be uniformly offset to the same side of the runway centre line by not more than 60 cm where it is not practicable to locate them along the centre line. The lights should be located from the threshold to the end at longitudinal spacing of approximately 15 m. Where the serviceability level of the runway centre line lights specified as maintenance objectives in CS ADR.DSN.5.895 can be demonstrated, and the runway is intended for use in runway visual range conditions of 350 m or greater, the longitudinal spacing may be approximately 30 m.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.4 - punto 5.4.2	Le luci d'asse sono ubicate lungo l'asse pista; ove ciò risulti impossibile, esse possono essere traslate lateralmente fino a una distanza massima dall'asse di 0,6 m. Esse sono collocate tra la soglia e il fine pista, con una spaziatura longitudinale di circa 15 m. Qualora i livelli di efficienza del servizio di manutenzione delle lampade rispondano agli obiettivi indicati nel paragrafo 12.2, e la pista sia utilizzata con valori di RVR>400 m, la spaziatura longitudinale può essere di circa 30 m. Fino alla data del 31.12.2006 gli impianti d'asse pista esistenti, che soddisfano gli obiettivi indicati al paragrafo 12.2 con una spaziatura longitudinale di circa 30 m, possono essere accettati su piste utilizzate con valori di RVR ≥ 350 m. Sono, inoltre, accettate luci d'asse esistenti con spaziatura di 7,5 m.	YES	Spaziatura longitudinale di 30m solo per RVR ≥ 350 m. In RCEA sono inoltre accettate spaziature pari a 7,5m.
	(d) Characteristics: (1) Runway centre line lights should be fixed lights showing variable white from the threshold to the point 900 m from the runway end; alternate red and variable white from 900 m to 300 m from the runway end; and red from 300 m to the runway end, except that for runways less than 1 800 m in length, the alternate red and variable white lights should extend from the midpoint of the runway usable for landing to 300 m from the runway end. (2) Runway centre line lights should be in accordance with the specifications in CS ADR-DSN.U.930 and CS ADR-DSN.U.940.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.4 - punto 5.4.4 APT 13A - FIG. 2.7	Le luci di asse pista sono fisse, unidirezionali secondo la direzione di decollo e di atterraggio e - di colore bianco variabile dalla soglia fino a 900 m dal fine pista; - bianche e rosse alternate da 900 m fino a 300 m dal fine pista; - rosse per gli ultimi 300m prima del fine pista. Per piste inferiori a 1.800 m di lunghezza, il tratto a luci bianche e rosse alternate si estende dal punto mediano della pista utile per l'atterraggio fino a 300 m dal fine pista. Le caratteristiche fotometriche delle luci in questione devono essere ritenute accettabili dall'ENAC.	NO	RCEA non individua esplicitamente le caratteristiche fotometriche delle luci. Nella circolare APT 13 A refuso sulla figura
	(e) Centre line guidance for take-off from the beginning of a runway to a displaced threshold should be provided by: (1) an approach lighting system if its characteristics and intensity settings afford the guidance required during take-off, and it does not dazzle the pilot of an aircraft taking off; or (2) runway centre line lights; or (3) barrettes of at least 3 m length, and spaced at uniform intervals of 30 m, as shown in Figure M-8, designed so that their photometric characteristics and intensity setting afford the guidance required during take-off without dazzling the pilot of an aircraft taking off. Where necessary, provision should be made to extinguish those centre line lights, as prescribed in (2) above or reset the intensity of the approach lighting system or barrettes when the runway is being used for landing. In no case should only the single source runway centre line lights show from the beginning of the runway to a displaced threshold when the runway is being used for landing.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.4 - punto 5.4.3	Il controllo della direzione d'asse pista per decolli dall'inizio di una pista fino ad una soglia spostata viene fornito, in alternativa, da: (a) un sistema di luci di avvicinamento, se le sue caratteristiche e la regolazione della sua intensità offrono il controllo richiesto durante il decollo, senza abbagliare il pilota in decollo; (b) luci d'asse pista; (c) barrette larghe almeno 3 m e spaziate ad intervalli uniformi di 30 m, come mostrato in Figura 6.16, progettate in modo che le loro caratteristiche e la regolazione della loro intensità offrano il controllo richiesto durante il decollo, senza abbagliare il pilota in decollo. Se necessario occorre spegnere le luci d'asse indicate in (b), o tarare l'intensità delle luci d'avvicinamento o delle barrette quando la pista è usata in atterraggio. Le luci d'asse a sorgente singola non devono mai restare accese da sole tra inizio pista e soglia spostata, se la pista è in uso per atterraggi.	NO	
CS ADR-DSN.M.695	Runway touchdown zone lights				
	(a) Applicability: Touchdown zone lights should be provided in the touchdown zone of a precision approach runway category II or III.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.5 - punto 5.5.1	Luci della zona di contatto sono richieste per piste con avvicinamenti di precisione di CAT II e di CAT III, secondo le configurazioni indicate nelle Figure 6.4/A e 6.4/B.	NO	
	(b) Location and positioning: (1) Touchdown zone lights should extend from the threshold for a longitudinal distance of 900 m, except that, on runways less than 1 800 m in length, the system should be shortened so that it does not extend beyond the midpoint of the runway. (2) The pattern should be formed by pairs of barrettes symmetrically located about the runway centre line. The lateral spacing between the innermost lights of a pair of barrettes should be equal to the lateral spacing selected for the touchdown zone marking. The longitudinal spacing between pairs of barrettes should be either 30 m or 60 m.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.5 - punto 5.5.1 RCEA - CAP. 6 - par. 5.5 - punto 5.5.2	Tali luci si estendono dalla soglia fino ad una distanza da essa di 900 m Le luci di TDZ sono disposte secondo coppie di barrette, simmetriche rispetto all'asse pista, con una distanza fra le luci interne di ciascuna coppia di barrette uguale all'apertura centrale dei marking di TDZ, che risulta compresa tra 18 m e 22,5 m. La distanza tra le luci interne di ciascuna coppia di barrette deve coincidere con quella adottata per le eventuali barrette laterali rosse dei sistemi di avvicinamento, descritte al punto 3.5.13.	NO+	Nel RCEA è previsto che La distanza tra le luci interne di ciascuna coppia di barrette deve coincidere con quella adottata per le eventuali barrette laterali rosse dei sistemi di avvicinamento, descritte al punto 3.5.13. Nel Regolamento EASA lo spaziamento dei 30 m è una GM
	(c) Characteristics: (1) A barrette should be composed of at least three lights with spacing between the lights of not more than 1,5 m. (2) A barrette should be not less than 3 m or more than 4,5 m in length. (3) Touchdown zone lights should be fixed unidirectional lights showing variable white. (4) Touchdown zone lights should be in accordance with the chromaticity and characteristics specifications in CS ADR-DSN.U.930 and CS ADR-DSN.U.940.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.5 - punto 5.5.3 RCEA - CAP. 6 - par. 5.5 - punto 5.5.4 APT 13 A FIG. 2.5	Una barretta di TDZ è composta da tre o più luci, distanti fra loro di non oltre 1,5 m: di norma la larghezza di una barretta può variare tra 3 m e 4,5 m. Le luci di una barretta della zona di contatto sono bianche fisse, ad intensità variabile, unidirezionali verso l'atterraggio. Le caratteristiche fotometriche delle luci in questione devono essere ritenute accettabili dall'ENAC.	NO	Nella normativa nazionale le previsioni di cui al punto (c) della CS in esame sono disciplinate dalla Circolare APT13A.
CS ADR-DSN.M.700	Rapid exit taxiway indicator lights				
	Blank	RCEA - CAP. 6 - par. 5.7		NO+	In RCEA è uno standard

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.M.705	Stopway lights				
	(a) Applicability and purpose: Stopway lights should be provided for a stopway intended for use at night. (b) Location: Stopway lights should be placed along the full length of the stopway and should be in two parallel rows that are equidistant from the centre line and coincident with the rows of the runway edge lights. Stopway lights should also be provided across the end of a stopway on a line at right angles to the stopway axis as near to the end of the stopway as possible and, in any case, not more than 3 m outside the end. (c) Characteristics: (1) Stopway lights should be fixed unidirectional lights showing red in the direction of the runway. (2) Stopway lights should be in accordance with the specifications of CS ADR-DSN.U.940.	RCEA - CAP. 6 - par. 5.6 - punto 5.6.1 RCEA - CAP. 6 - par. 5.6 - punto 5.6.2	La stopway di una pista utilizzata per operazioni notturne deve essere segnalata da luci rosse, fisse, unidirezionali e con il fascio luminoso orientato in direzione della pista. Le luci di stopway sono installate: (a) ai lati della stopway per la sua intera lunghezza, in prosecuzione e con la stessa spaziatura delle luci di bordo pista, nonché (b) al termine della stopway, lungo una retta ortogonale all'asse pista e distante non oltre 3 m dal margine esterno della stopway.	NO	
CS ADR-DSN.M.710	Taxiway centreline lights				
	(a) The safety objective of taxiway centre line lights is to provide guidance for the safe taxi of aircraft on a taxiway in reduced visibility conditions and at night.			YES	Nel Regolamento RCEA non è previsto.
	(b) Applicability: (1) Taxiway centre line lights should be provided on an exit taxiway, taxiway, de-icing/anti-icing facility, and apron intended for use in runway visual range conditions less than a value of 350 m in such a manner as to provide continuous guidance between the runway centre line and aircraft stands, except that these lights need not be provided where the traffic density is light and taxiway edge lights, and centre line marking provide adequate guidance. (2) Taxiway centre line lights should be provided on a taxiway intended for use at night in runway visual range conditions of 350 m or greater, and particularly on complex taxiway intersections and exit taxiways, except that these lights need not be provided where the traffic density is light and taxiway edge lights, and centre line marking provide adequate guidance. (3) Taxiway centre line lights should be provided on an exit taxiway, taxiway, de-icing/anti-icing facility, and apron in all visibility conditions where specified as components of an advanced surface movement guidance and control system in such a manner as to provide continuous guidance between the runway centre line and aircraft stands. (4) Taxiway centre line lights should be provided on a runway forming part of a standard taxi-route and intended for taxiing in runway visual range conditions less than a value of 350 m, except that these lights need not be provided where the traffic density is light and taxiway edge lights, and centre line marking provide adequate guidance. (5) Taxiway centre line lights should be provided in all visibility conditions on a runway forming part of a standard taxi-route where specified as components of an advanced surface movement guidance and control system. (6) Where a runway forming part of a standard taxi route is provided with runway lighting and taxiway lighting, the lighting systems should be interlocked to preclude the possibility of simultaneous operation of both forms of lighting.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.1 - punto 6.1.1 - 6.1.1.1	Luci d'asse delle taxiway sono utilizzate per guidare gli aeromobili che percorrono raccordi, vie di rullaggio e piazzali, o che entrino in o escano da una pista, in condizioni di RVR<400 m. Per densità leggera di traffico, se sono presenti le luci di bordo taxiway e la segnaletica d'asse, tali luci possono essere omesse. Taxiway utilizzate anche di notte, specialmente se con intersezioni complesse, o con particolari configurazioni, o se facenti parte di un itinerario di rullaggio standard, devono essere dotate di luci d'asse anche per condizioni di RVR>400 m. La prescrizione non si applica per una densità di traffico leggera, oppure quando le luci di bordo e il marking d'asse taxiway forniscono indicazioni adeguate. Nota: il paragrafo 7.3 specifica le caratteristiche delle luci di guida per la manovra verso le piazzole di sosta. Se le luci d'asse taxiway sono inserite in un sistema avanzato di guida e controllo al suolo degli aeromobili ASMGCS (Advanced Surface Movement Guidance and Control System), che richieda intensità luminose più elevate per mantenere una velocità di rullaggio certa, in condizioni di visibilità molto bassa o con luce diurna intensa, occorre prevedere caratteristiche fotometriche superiori per i relativi segnali. Le caratteristiche fotometriche delle luci in questione devono essere ritenute accettabili dall'ENAC. Le luci con flusso luminoso potenziato possono essere adottate solo a seguito di specifico studio aeronautico, approvato dall'ENAC.	NO	Nella CS in esame il valore di RVR minimo è 350 m
	(c) Characteristics: (1) Taxiway centre line lights on a taxiway other than an exit taxiway and on a runway forming part of a standard taxi-route should be fixed lights showing green with beam dimensions such that the light is visible only from aeroplanes on, or in the vicinity of the taxiway. (2) Taxiway centre line lights on an exit taxiway should be fixed lights. Alternate taxiway centre line lights should show green and yellow from their beginning near the runway centre line to the perimeter of the ILS/MLS critical/sensitive area, or the lower edge of the inner transitional surface, whichever is farthest from the runway; and thereafter all lights should show green, as shown in Figure M-10. The light nearest to the perimeter should always show yellow. Where aircraft follow the same centre line in both directions, the centre line lights should show green to aircraft approaching the runway. (3) Taxiway centre line lights should be in accordance with the specifications of CS ADR-DSN.U.940, Figure U-16, U-17, or U-18, for taxiways intended for use in runway visual range conditions of less than a value of 350 m; Figure U-19 or U-20, for other taxiways. (4) Where higher intensities are required, from an operational point of view, taxiway centre line lights on rapid exit taxiways intended for use in runway visual range conditions less than a value of 350 m should be in accordance with the specifications of CS ADR-DSN.U.940, Figure U-16. The number of levels of brilliancy settings for these lights should be the same as that for the runway centre line lights. (5) Where taxiway centre line lights are specified as components of an advanced surface movement guidance and control system and where, from an operational point of view, higher intensities are required to maintain ground movements at a certain speed in very low visibilities or in bright daytime conditions, taxiway centre line lights should be in accordance with the specifications of CS ADR-DSN.U.940, Figure U-21, U-22, or U-23. (6) High intensity centre line lights should only be used in case of an absolute necessity and following a specific study.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.1 - punto 6.1.1 - 6.1.1.2 RCEA - CAP. 6 - par. 6.1 - punto 6.1.1 - 6.1.1.3 RCEA - CAP. 6 - par. 6.1 - punto 6.1.1 - 6.1.1.4	Ad esclusione delle taxiway d'uscita, le luci d'asse di una qualsiasi taxiway devono essere verdi fisse, con una configurazione del fascio luminoso emesso tale, che la loro luce risulti visibile solo per gli aeromobili prossimi alla taxiway. Le caratteristiche fotometriche delle luci in questione devono essere ritenute accettabili dall'ENAC Le luci d'asse di una taxiway d'uscita sono, percorrendo la stessa in uscita dalla pista, gialle e verdi alternate fra loro, con inizio presso l'asse pista e fino al perimetro dell'area critica/sensibile dell'ILS o al bordo inferiore della superficie interna di transizione, quale che sia più lontano dalla pista. Da tale posizione in avanti tutte le luci sono verdi (v. Figura 6.17). La luce più vicina al perimetro deve essere sempre gialla. Se la taxiway può percorrersi in entrambe le direzioni, le relative luci d'asse nel verso di ingresso in pista devono essere tutte verdi. Nota: la distribuzione luminosa delle luci verdi deve essere calibrata, in modo da evitare confusioni con la soglia di una pista vicina. Se le luci d'asse taxiway sono inserite in un sistema avanzato di guida e controllo al suolo degli aeromobili ASMGCS (Advanced Surface Movement Guidance and Control System), che richieda intensità luminose più elevate per mantenere una velocità di rullaggio certa, in condizioni di visibilità molto bassa o con luce diurna intensa, occorre prevedere caratteristiche fotometriche superiori per i relativi segnali. Le caratteristiche fotometriche delle luci in questione devono essere ritenute accettabili dall'ENAC. Le luci con flusso luminoso potenziato possono essere adottate solo a seguito di specifico studio aeronautico, approvato dall'ENAC.	NO	NO+ per i punti (c)(3) e (c)(4) in quanto nel RCEA il limite di RVR è 400 m superiore a quello previsto dalla prescrizione CS
	(d) Location and positioning: (1) Taxiway centre line lights should normally be located on the taxiway centre line marking, except that they may be offset by not more than 30 cm where it is not practicable to locate them on the marking, as shown in Figure M-9. (2) Taxiway centre line lights on taxiways, runways, rapid exit taxiways or on other exit taxiways should be positioned in accordance with CS ADR-DSN.M.715.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.1 - punto 6.1.1 - 6.1.1.5	Le luci d'asse taxiway sono di norma ubicate lungo il marking di asse taxiway. Ove ciò non sia possibile, è consentito uno scostamento trasversale non superiore a 0,3 m.	NO	

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.M.715	Taxiway centreline lights on taxiways, runways, rapid exit taxiways or on other exit taxiways				
	(a) The safety objective of taxiway centre line lights is to provide guidance for the safe taxi of aircraft on a taxiway de-icing/anti-icing facility, and apron in reduced visibility conditions and at night			YES	Nessun riferimento in RCEA
	(b) Taxiway centre line lights on taxiways: (1) Taxiway centre line lights on a straight section of a taxiway should be spaced at longitudinal intervals of not more than 30 m, except that: (i) intervals less than 30 m should be provided on short straight sections; and (ii) on a taxiway intended for use in RVR conditions of less than a value of 350 m, the longitudinal spacing should not exceed 15 m. (2) Taxiway centre line lights on a taxiway curve should continue from the straight portion of the taxiway at a constant distance from the outside edge of the taxiway curve. The lights should be spaced at intervals such that a clear indication of the curve is provided. (3) On a taxiway intended for use in RVR conditions of less than a value of 350 m, the lights on a curve should not exceed spacing of 15 m, and on a curve of less than 400 m radius the lights should be spaced at intervals of not greater than 7.5 m. This spacing should extend for 60 m before and after the curve.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.1 - punto 6.1.2 - 6.1.2.1 RCEA - CAP. 6 - par. 6.1 - punto 6.1.2 - 6.1.2.2 RCEA - CAP. 6 - par. 6.1 - punto 6.1.2 - 6.1.2.3 RCEA - CAP. 6 - par. 6.1 - punto 6.1.2 - 6.1.2.4	Nei tratti rettilinei delle vie di rullaggio le luci d'asse sono di norma ubicate ad intervalli longitudinali non superiori a 30 m lungo il marking di asse taxiway, ad eccezione dei seguenti casi: (a) per condizioni meteo particolarmente favorevoli, un controllo adeguato può essere offerto anche con intervalli longitudinali di 60 m; (b) intervalli inferiori a 30 m possono adottarsi per tratti rettilinei brevi; (c) su taxiway destinate ad essere utilizzate in condizioni di RVR<400m, la spaziatura longitudinale non può superare i 15 m. Le luci d'asse nei tratti curvi delle taxiway proseguono dal tratto rettilineo mantenendosi ad una distanza costante dal bordo esterno del tratto curvo. Le luci devono essere distanziate in modo da fornire una chiara indicazione della curva. Su una taxiway destinata ad operazioni con RVR<400 m le luci in curva non devono superare l'intervallo di 15 m; se il raggio della curva è inferiore a 400 m, gli intervalli fra le luci non devono superare i 7,5 m. Questa spaziatura deve estendersi per 60 m prima e dopo la curva. Per condizioni di RVR>400 m, possono adottarsi le seguenti distanze fra luci contigue, in funzione del raggio di curvatura della taxiway:	NO+	La possibilità di avere luci di asse TWY a 60 m nella normativa europea è un GM. Il limite di RVR per la spaziatura a 15 m è fissato in 350 m.
	(c) Taxiway centre line lights on rapid exit taxiways: (1) Taxiway centre line lights on a rapid exit taxiway should commence at a point at least 60 m before the beginning of the taxiway centre line curve, and continue beyond the end of the curve to a point on the centre line of the taxiway where an aeroplane can be expected to reach normal taxiing speed, as shown in Figure M-10. The lights on that portion parallel to the runway centre line should always be at least 60 cm from any row of runway centre line lights, as shown in Figure M-9. (2) The lights should be spaced at longitudinal intervals of not more than 15 m. Where runway centre line lights are not provided, a greater interval not exceeding 30 m may be used.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.1 - punto 6.1.3 - 6.1.3.1 RCEA - CAP. 6 - par. 6.1 - punto 6.1.3 - 6.1.3.2	In una taxiway d'uscita rapida le luci d'asse devono iniziare in un punto almeno 60 m precedente l'inizio della curva dell'asse taxiway, continuando oltre il termine della curva fino ad un punto dell'asse taxiway, in cui si prevede che l'aeromobile raggiunga la normale velocità di rullaggio. Le luci d'asse taxiway, lungo il tratto parallelo all'asse pista, devono distare almeno 60 cm dalle adiacenti luci d'asse pista, come indicato in fig. 6.18. Le luci devono essere distanziate secondo intervalli longitudinali non superiori a 15 m, escluso il caso in cui – in assenza di luci d'asse pista – siano adottati intervalli più ampi, ma non superiori a 30 m.	NO	
	(d) Taxiway centre line lights on other exit taxiways: (1) Taxiway centre line lights on exit taxiways other than rapid exit taxiways should commence at the point where the taxiway centre line marking begins to curve from the runway centre line, and follow the curved taxiway centre line marking at least to the point where the marking leaves the runway. The first light should be at least 60 cm from any row of runway centre line lights, as shown in Figure M-9, Arrangement of runway threshold and runway end lights. (2) The lights should be spaced at longitudinal intervals of not more than 7.5 m.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.1 - punto 6.1.4 - 6.1.4.1 RCEA - CAP. 6 - par. 6.1 - punto 6.1.4 - 6.1.4.2	In una taxiway diversa da quelle d'uscita rapida le luci d'asse devono iniziare nel punto in cui il marking dell'asse taxiway inizia a curvare dall'asse pista, seguendo il marking d'asse lungo il tratto curvo della taxiway almeno fino al punto in cui il marking esce dalla pista. La prima luce deve scostarsi di almeno 60 cm dalle adiacenti luci d'asse pista, come indicato in fig. 6.18. Le luci devono avere una spaziatura longitudinale di non oltre 7,5 m.	NO	
	(e) Taxiway centre line lights on runways: Taxiway centre line lights on a runway forming part of a standard taxi-route, and intended for taxiing in runway visual range conditions less than a value of 350 m should be spaced at longitudinal intervals not exceeding 15 m.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.1 - punto 6.1.5 - 6.1.5.1	Le luci d'asse taxiway ubicate su una pista, che è parte di un percorso di rullaggio standard ed è destinata ad operazioni in condizioni di RVR<400 m, devono avere una spaziatura longitudinale di non oltre 15 m Tolleranze per le luci d'asse pista e d'asse taxiway dislocate, al fine di mantenere tra loro la separazione di 60 cm	NO+	Nella CS in esame il limite di RVR è fissato a 350 m
	(f) Positioning of taxiway centre line lights on taxiway: (1) The spacing on a particular section of taxiway centre line lighting (straight or curved section) should be such that a clear indication of the taxiway centre line is provided, particularly on a curved section. (2) Where a taxiway is only intended for use in RVR conditions of 350 m or greater, the spacing of taxiway centre line lights on curves should not exceed the table below: Curve radius - Light spacing up to 400 m: 7.5 m 401 m to 899 m: 15 m 900 m or greater: 30 m	RCEA - CAP. 6 - par. 6.1 - punto 6.1.2 - 6.1.2.4	Per condizioni di RVR>400 m, possono adottarsi le seguenti distanze fra luci contigue, in funzione del raggio di curvatura della taxiway: inferiori 400 m: 7.5 m 401 m a 899 m: 15 m 900 m oltre: 30 m	NO	
	(g) Taxiway centre line lights on straight sections of taxiways: Larger intervals not exceeding 60 m may be used where, because of the prevailing meteorological conditions, adequate guidance is provided by such spacing. -> See picture in the original document	RCEA - CAP. 6 - par. 6.1 - punto 6.1.2 - 6.1.2.1	(a) per condizioni meteo particolarmente favorevoli, un controllo adeguato può essere offerto anche con intervalli longitudinali di 60 m;	NO+	la possibilità di avere luci di asse TWY a 60 m nella normativa europea è GM
CS ADR-DSN.M.720	Taxiway edge lights				
	(a) Applicability: (1) Taxiway edge lights should be provided at the edges of a runway turn pad, holding bay, de-icing/anti-icing facility, apron, etc. intended for use at night, and on a taxiway not provided with taxiway centre line lights and intended for use at night, except that taxiway edge lights need not be provided where, considering the nature of the operations, adequate guidance can be achieved by surface illumination or other means. (2) Taxiway edge lights should be provided on a runway forming part of a standard taxi-route and intended for taxiing at night where the runway is not provided with taxiway centre line lights. (3) Where a runway forming part of a standard taxi route is provided with runway lighting and taxiway lighting, the lighting systems should be interlocked to preclude the possibility of simultaneous operation of both forms of lighting.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.2 - punto 6.2.1 - 6.2.1.1 RCEA - CAP. 6 - par. 6.2 - punto 6.2.1 - 6.2.1.2	Per operazioni notturne, occorre prevedere luci di bordo delle vie di rullaggio ai margini di una piazzola d'attesa (holding bay), di una postazione de-/anti-icing, di un piazzale, ecc, nonché di una taxiway non provvista di luci d'asse. Se la natura delle operazioni consente di acquisire un adeguato controllo, attraverso l'illuminazione superficiale o altri mezzi, tali luci possono essere omesse. Luci di bordo delle vie di rullaggio devono essere installate su una pista, facente parte di un percorso di rullaggio standard da utilizzarsi di notte, qualora essa non sia dotata di luci d'asse taxiway.	YES	Nella CS in esame è previsto il requisito anche per le turn pad; Nel RCEA non è previsto il punto 3)

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
	(b) Location and positioning: (1) Taxiway edge lights on a straight section of a taxiway and on a runway forming part of a standard taxiway route should be spaced at uniform longitudinal intervals of not more than 60 m. The lights on a curve should be spaced at intervals less than 60 m so that a clear indication of the curve is provided. (2) Taxiway edge lights on a holding bay, de-icing/anti-icing facility, apron, etc. should be spaced at uniform longitudinal intervals of not more than 60 m. (3) Taxiway edge lights on a runway turn pad should be spaced at uniform longitudinal intervals of not more than 30 m. (4) The lights should be located as near as practicable to the edges of the taxiway, runway turn pad, holding bay, de-icing/anti-icing facility, apron or runway, etc., or outside the edges at a distance of not more than 3 m.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.2 - punto 6.2.1 - 6.2.1.3 RCEA - CAP. 6 - par. 6.2 - punto 6.2.1 - 6.2.1.4	Se presenti su porzioni rettilinee di taxiway e su piste facenti parte di un percorso di rullaggio standard, le luci di bordo taxiway devono essere spaziate ad intervalli di non oltre 60 m. In curva tale distanza deve essere ridotta, per fornire una chiara indicazione della stessa curva. Su piazzali, holding bay, postazioni de/anti-icing, ecc la spaziatura delle luci deve essere ad intervalli costanti non superiori a 60 m. Le luci devono essere ubicate per quanto possibile sul bordo esterno delle relative pavimentazioni, oppure all'esterno di esso fino a una distanza di 3 m.	YES	Nella CS in esame, al punto (b)(3) è previsto che l'interasse tra le luci bordo taxiway su un turn pad in testata pista sia inferiore a 30 m (anziché 60 m).
	(c) Characteristics: (1) Taxiway edge lights should be fixed lights showing blue. (2) The lights should show up to at least 75° above the horizontal and at all angles in azimuth necessary to provide guidance to a pilot taxiing in either direction. At an intersection, exit, or curve the lights should be shielded as far as practicable so that they cannot be seen in angles of azimuth in which they may be confused with other lights. (3) The intensity of taxiway edge lights should be at least 2 cd from 0° to 6° vertical, and 0.2 cd at any vertical angles between 6° and 75°.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.2 - punto 6.2.2.1	Le luci di bordo taxiway sono luci blu fisse ad intensità variabile, con un fascio luminoso omnidirezionale ed esteso almeno sino a 30° rispetto al piano orizzontale. Presso intersezioni, curve ed uscite le luci devono essere - ove possibile - schermate, così da non risultare visibili sotto gli angoli in azimuth che le renderebbero confondibili con altre luci.	YES	Nella CS in esame è prevista un'estensione del fascio luminoso di 75° rispetto al piano orizzontale; inoltre sono fissati i limiti di intensità del fascio luminoso
CS ADR-DSN.M.725	Runway turn pad lights				
	(a) The safety objective of runway turn pad lights is to provide guidance on a runway turn pad intended for use in reduced visibility conditions and at night to enable an aeroplane to complete a safe 180-degree turn, and align with the runway centre line.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.10 - punto 6.10.1		YES	Non presente il requisito in RCEA
	(b) Applicability: (1) Runway turn pad lights should be provided for continuous guidance on a runway turn pad intended for use in runway visual range conditions less than a value of 350 m to enable an aeroplane to complete a 180-degree turn, and align with the runway centre line. (2) Runway turn pad lights should be provided on a runway turn pad intended for use at night.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.10 - punto 6.10.1	In corrispondenza dei turn pads eventualmente presenti presso le testate pista ed utilizzati di notte o con RVR inferiore a 400 m, si devono prevedere luci d'asse lungo l'intero percorso, che consente all'aeromobile di virare di 180° e di allinearsi all'asse pista.	NO+	Nella CS in esame il limite di RVR è fissato a 350 m
	(c) Location: (1) Runway turn pad lights should normally be located on the runway turn pad marking, except that they should be offset by not more than 30 cm where it is not practicable to locate them on the marking. (2) Runway turn pad lights on a straight section of the runway turn pad marking should be spaced at longitudinal intervals of not more than 15 m. (3) Runway turn pad lights on a curved section of the runway turn pad marking should not exceed a spacing of 7.5 m.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.10 - punto 6.10.2 RCEA - CAP. 6 - par. 6.10 - punto 6.10.3	Le luci di runway turn pad sono ubicate normalmente lungo il marking di asse del turn pad stesso, oppure possono scostarsi da tale marking fino a una distanza massima di 30 cm. Lungo i tratti rettilinei del marking di runway turn pad le luci corrispondenti distano fra loro di 15 m, mentre lungo i tratti curvilinei tale distanza si riduce a 7,5 m.	NO	
	(d) Characteristics: (1) Runway turn pad lights should be unidirectional fixed lights showing green with beam dimensions such that the light is visible only from aeroplanes on or approaching the runway turn pad. (2) Runway turn pad lights should be in accordance with the specifications of CS ADR-DSN.U.940, Figure U-17 and Figure U-18.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.10 - punto 6.10.4 RCEA - CAP. 6 - par. 6.10 - punto 6.10.5 APT 13A	Le luci di runway turn pad sono verdi, fisse, unidirezionali, con una emissione del fascio luminoso visibile soltanto dagli aeromobili presenti sul o in avvicinamento al runway turn pad. Le caratteristiche fotometriche delle luci in questione devono essere ritenute accettabili dall'ENAC.	NO	Nella regolamentazione italiana il requisito è fissato dall'APT 13A
CS ADR-DSN.M.730	Stop bars				
	(a) Applicability: (1) A stop bar should be provided at every runway-holding position serving a runway when it is intended that the runway should be used in runway visual range conditions less than a value of 550 m, except where: (i) appropriate aids and procedures are available to assist in preventing inadvertent incursions of aircraft and vehicles onto the runway; or (ii) operational procedures exist to limit, in runway visual range conditions less than a value of 550 m, the number of: (A) aircraft on the manoeuvring area to one at a time; and (B) vehicles on the manoeuvring area to the essential minimum. (2) A stop bar should be provided at an intermediate holding position when it is desired to supplement markings with lights, and to provide traffic control by visual means.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.3 - punto 6.3.1 RCEA - CAP. 6 - par. 6.3 - punto 6.3.2	Le barre d'arresto hanno lo scopo primario di impedire l'ingresso non autorizzato di aeromobili e veicoli in pista. Esse devono essere installate presso tutte le posizioni attese pista, qualora siano previste operazioni in condizioni di RVR<550 m. L'ENAC può consentire deroghe a tale obbligo qualora: (a) siano adottati idonei strumenti e procedure per impedire l'accesso in pista di aeromobili e veicoli; oppure (b) siano adottate procedure operative per consentire l'accesso all'area di manovra ad un solo aeromobile per volta, limitando al minimo essenziale la presenza di veicoli nella stessa area. Le barre d'arresto devono essere controllate manualmente o automaticamente dai Servizi del traffico aereo. Il traffico si deve fermare quando la barra d'arresto è accesa, mentre esso può procedere quando è spenta. Quando occorra aumentare il grado di visibilità di una posizione di attesa intermedia e garantire una più elevata possibilità di controllo del traffico (ad esempio nel caso di predisposizione di un sistema SMGCS), può essere utilizzata una barra di arresto in luogo delle luci descritte al successivo par. 6.6.	NO+	Nel Regolamento RCEA è previsto che Le barre d'arresto devono essere controllate manualmente o automaticamente dai Servizi del Traffico Aereo; inoltre Il traffico si deve fermare quando la barra d'arresto è accesa, mentre esso può procedere quando è spenta.

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
	(b) Location: Stop bars should be located across the taxiway at the point where it is desired that traffic stop.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.3 - punto 6.3.3	Le barre di arresto sono ubicate in senso trasversale alla taxiway, nel punto in cui si desidera fermare il traffico.	NO	
	(c) Characteristics: (1) Stop bars should consist of lights spaced at intervals of 3 m across the taxiway, showing red in the intended direction(s) of approach to the intersection or runway-holding position. (2) Stop bars installed at a runway-holding position should be unidirectional, and should show red in the direction of approach to the runway.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.3 - punto 6.3.5 RCEA - CAP. 6 - par. 6.3 - punto 6.3.6	Le barre di arresto sono formate da luci rosse incassate, disposte attraverso la taxiway ad intervalli di 3 m, visibili nella (nelle) direzione (-i) di avvicinamento all'intersezione delle taxiway o alla posizione attesa pista. Le caratteristiche fotometriche delle luci di stop bar devono essere ritenute accettabili dall'ENAC. Le barre d'arresto, installate presso gli innesti delle taxiway in pista devono essere di tipo unidirezionale e di colore rosso in direzione dell'accesso in pista. Le barre installate presso le posizioni d'attesa intermedia possono essere di tipo bidirezionali, nei casi in cui le posizioni d'attesa siano utilizzate in entrambe le direzioni di marcia.	NO+	Nel Regolamento RCEA è specificato che: - le luci debbano essere incassate, - le stop bar, presso i punti di attesa intermedia, possano essere bidirezionali.
	(3) Selectively switchable stop bars should be installed in conjunction with at least three taxiway centre line lights (extending for a distance of at least 90 m from the stop bar) in the direction that it is intended for an aircraft to proceed from the stop bar.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.3 - punto 6.3.9	Le barre d'arresto attivabili singolarmente devono essere interbloccate con almeno tre luci d'asse taxiway (lungo una distanza di almeno 90 m dalla stop bar), nella direzione di marcia dell'aeromobile oltre le barre d'arresto.	NO	C'è un incongruenza con l'interasse per operazioni con RVR inferiore a 45 m infatti in tal caso la distanza di tre luci consecutive è 45 m
	(4) The intensity in red light and beam spreads of stop bar lights should be in accordance with the specifications in CS ADR-DSN.U.940, Figures U-16 to U-20.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.3 - punto 6.3.5	Le caratteristiche fotometriche delle luci di stop bar devono essere ritenute accettabili dall'ENAC.	NO	Nella normativa nazionale la previsione di cui alla CS in esame è inserita nell'APT 13A.
	(5) Where stop bars are specified as components of an advanced surface movement guidance and control system, and where, from an operational point of view, higher intensities are required to maintain ground movements at a certain speed in very low visibilities or in bright daytime conditions, the intensity in red light and beam spreads of stop bar lights should be in accordance with the specifications in CS ADR-DSN.U.940, Figure U-21, U-22 or U-23. (6) High-intensity stop bars should only be used in case of an absolute necessity and following a specific study.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.3 - punto 6.3.8	Se le barre d'arresto sono inserite in un sistema avanzato di guida e controllo al suolo degli aeromobili ASMGCS (Advanced Surface Movement Guidance and Control System), che richieda intensità luminose più elevate per mantenere una velocità di rullaggio certa, in condizioni di visibilità molto bassa o con luce diurna intensa, occorre prevedere per i relativi segnali caratteristiche fotometriche superiori. Tali caratteristiche fotometriche devono essere ritenute accettabili dall'ENAC. Le luci con flusso luminoso potenziato possono essere adottate solo a seguito di specifico studio aeronautico, approvato dall'ENAC.	NO	Nella normativa nazionale la previsione di cui alla CS in esame è inserita nell'APT 13A.
	(7) Where a wide beam fixture is required, the intensity in red light and beam spreads of stop bar lights should be in accordance with the specifications in CS ADR-DSN.U.940, Figure U-21 or U-23.	ENAC APT13A		NO	Vedi APT 13A
	(8) The lighting circuit should be designed so that: (i) stop bars located across entrance taxiways are selectively switchable; (ii) stop bars located across taxiways intended to be used only as exit taxiways are switchable selectively or in groups; (iii) when a stop bar is illuminated, any taxiway centre line lights installed beyond the stop bar should be extinguished for a distance of at least 90 m; and (iv) stop bars should be interlocked with the taxiway centre line lights so that when the centre line lights beyond the stop bar are illuminated, the stop bar is extinguished and vice versa.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.3 - punto 6.3.10	I circuiti di alimentazione devono essere progettati in modo che: (a) le barre di arresto siano attivabili singolarmente; (b) le barre d'arresto su taxiway utilizzate solo in uscita siano attivabili singolarmente o in gruppi; (c) se una stop bar è accesa, le luci d'asse taxiway installate dopo di essa risultino spente per una distanza di almeno 90 m; (d) le barre d'arresto siano interbloccate con le luci d'asse taxiway, per assicurare che le luci oltre la stop bar siano spente quando essa è accesa e viceversa. L'alimentazione di ogni barra d'arresto deve avvenire attraverso due circuiti, per evitarne lo spegnimento accidentale completo.	NO+	Nella normativa europea manca la previsione secondo la quale l'alimentazione di ogni barra d'arresto deve avvenire attraverso due circuiti, per evitarne lo spegnimento accidentale completo.
CS ADR-DSN.M.735	Intermediate holding position lights (a) Applicability: (1) Except where a stop bar has been installed, intermediate holding position lights should be provided at an intermediate holding position intended for use in runway visual range conditions less than a value of 350 m. (2) Intermediate holding position lights should be provided at an intermediate holding position where there is no need for stop-and-go signals as provided by a stop bar. (b) Location: Intermediate holding position lights should be located along the intermediate holding position marking at a distance of 0.3 m prior to the marking. (c) Characteristics: Intermediate holding position lights should consist of three fixed unidirectional lights showing yellow in the direction of approach to the intermediate holding position with a light distribution similar to taxiway centre line lights if provided. The lights should be disposed symmetrically about and at right angle to the taxiway centre line, with individual lights spaced 1.5 m apart.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.6 - punto 6.6.1 RCEA - CAP. 6 - par. 6.6 - punto 6.6.2	In condizioni di RVR<400 m presso una posizione d'attesa intermedia occorre installare, ove non sia già presente una barra d'arresto, idonee luci di posizione d'attesa intermedia (v. Figura 6.17). Esse possono essere installate al posto delle stop bar, quando non sia richiesta la funzione semaforica "stop-and-go" tipica di quest'ultime. La posizione d'attesa intermedia è segnalata da tre luci gialle, fisse e incassate, con flusso luminoso unidirezionale rivolto verso l'avvicinamento alla posizione d'attesa. Le caratteristiche fotometriche di tali luci sono analoghe a quelle delle luci di asse taxiway. Le luci, ubicate 0,3 m prima del corrispondente marking di posizione d'attesa, giacciono simmetricamente su una retta ortogonale rispetto all'asse taxiway e sono distanziate fra loro di 1,5 m.	NO+	Nella CS in esame il limite di RVR è fissato a 350 m
CS ADR-DSN.M.740	De-icing/anti-icing facility exit lights (a) Applicability: The purpose of the de-icing/anti-icing facility exit lights is to indicate the exit boundary of a remote de-icing/anti-icing facility adjoining a taxiway. (b) Location: Where provided, de-icing/anti-icing facility exit lights should be located 0.3 m inward of the intermediate holding position marking displayed at the exit boundary of a remote de-icing/ anti-icing facility. (c) Characteristics: Where provided, de-icing/anti-icing facility exit lights should consist of in-pavement fixed unidirectional lights spaced at intervals of 6 m showing yellow in the direction of the approach to the exit boundary with a light distribution similar to taxiway centre line lights (see Figure G-1). --> See picture in the original document	RCEA - CAP. 6 - par. 6.7 - punto 6.7.1 RCEA - CAP. 6 - par. 6.7 - punto 6.7.2	Presso il confine tra una postazione remota de-icing/anti-icing e la taxiway associata devono essere presenti apposite luci di uscita dalla piazzola, ubicate a 0,3 m all'interno del marking di posizione di attesa intermedia (Figura 6.20). Per le piazzole de-icing/anti-icing esistenti il requisito è applicabile dopo il 31.12.2006. Le luci di uscita da postazioni de-icing/anti-icing sono gialle fisse, incassate nella pavimentazione, distanziate fra loro di 6 m, con flusso luminoso unidirezionale orientato verso l'avvicinamento al confine tra piazzola e taxiway. Le relative caratteristiche fotometriche sono simili a quelle delle luci d'asse taxiway.	NO	

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.M.745	Runway guard lights				
	(a) The purpose is to warn pilots and drivers of vehicles when they are operating on taxiways, that they are about to enter an active runway. There are two standard configurations of runway guard lights as illustrated in Figure M-12.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.5 - punto 6.5.1	Le luci di segnalazione dell'ingresso in pista hanno lo scopo di mettere in guardia gli equipaggi di volo o i conducenti di automezzi, qualora si predispongano ad entrare su una pista in uso.	NO	
	(b) Applicability: (1) Runway guard lights, Configuration A, should be provided at each taxiway/runway intersection associated with a runway intended for use in: (i) runway visual range conditions less than a value of 550 m regardless of whether or not a stop bar is installed; and (ii) runway visual range conditions of values between 550 m and 1 200 m where the traffic density is heavy. (2) Runway guard lights, Configuration A, Configuration B, or both, should be provided at each taxiway/runway intersection where enhanced conspicuity of the taxiway/runway intersection is needed, such as on a wide-throat taxiway, except that Configuration B should not be collocated with a stop bar.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.5 - punto 6.5.1 RCEA - CAP. 6 - par. 6.5 - punto 6.5.2	Tali luci devono essere installate in corrispondenza di ciascun raccordo d'immissione in pista, presso gli aeroporti in cui possono verificarsi condizioni di RVR<1200 m. Sono possibili due diverse configurazioni per le luci di segnalazione d'ingresso in pista, come riportato in Figura 6.19, "A" e "B". Nel caso in cui sia necessario fornire un maggiore risalto all'intersezione tra taxiway e pista, in particolare presso un raccordo con imbocco allargato (c.d. "wide-throat"), possono adottarsi simultaneamente guard lights di configurazione "A" e "B". Ove sia già presente una stop bar, non possono essere installate guard lights di configurazione "B".	NO+	Rispetto al Requisito b1) NO+ Rispetto al Requisito b2) NO
	(c) Location: (1) Runway guard lights, Configuration A should be located at each side of the taxiway and at the same distance as the runway-holding position marking. (2) Runway guard lights, Configuration B, should be located across the taxiway and at the same distance as the runway-holding position marking.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.5 - punto 6.5.3	Le runway guard lights di configurazione "A" devono essere ubicate ai lati della taxiway, quelle di configurazione "B" attraverso la stessa, entrambe ad una distanza non inferiore a quella indicata in Tabella 3.3 per piste di decollo.	NO	La formulazione è diversa ma non si ravvisano differenze.
CS ADR-DSN.M.750	Apron floodlighting				
	(a) The purpose of apron floodlighting is to facilitate safe operations on an apron, on a de-icing/anti-icing facility, and on a designated isolated aircraft parking position intended to be used in reduced visibility conditions and at night. (b) Applicability: Apron floodlighting should be provided on an apron, as necessary on a de-icing/anti-icing facility, and on a designated isolated aircraft parking position intended to be used at night. Aprons primarily used for recreational flying need not be illuminated. (c) Location: Apron floodlights should be located so as to provide adequate illumination on all apron service areas, with a minimum of glare to pilots of aircraft in flight and on the ground, aerodrome and apron controllers, and personnel on the apron. The arrangement and aiming of floodlights should be such that an aircraft stand receives light from two or more directions to minimise shadows. (d) Characteristics: (1) The spectral distribution of apron floodlights should be such that the colours used for aircraft marking connected with routine servicing, and for surface and obstacle marking, can be correctly identified. (2) The average illuminance should be at least the following: (i) Aircraft stand: (A) horizontal illuminance — 20 lux with a uniformity ratio (average to minimum) of not more than 4 to 1; and (B) vertical illuminance — 20 lux at a height of 2 m above the apron in relevant directions. (ii) Other apron areas: horizontal illuminance — 50 % of the average illuminance on the aircraft stands with a uniformity ratio (average to minimum) of not more than 4 to 1.	RCEA - CAP. 6 - par. 7.1 - punto 7.1.2 RCEA - CAP. 6 - par. 7.1 - punto 7.1.3 RCEA - CAP. 6 - par. 7.1 - punto 7.1.4	I piazzali di sosta per aeromobili destinati ad attività notturne devono essere illuminati con idonei proiettori. Questi devono essere collocati preferibilmente lungo più direttrici, in modo da fornire livelli d'illuminazione adeguati e abbattere possibili fenomeni di abbagliamento o zone d'ombra. Tale tipo d'illuminazione deve essere previsto anche presso le zone di "de-icing/anti-icing" e presso le piazzole remote, se presenti, purché non confonda i piloti in transito sulle taxiway o piste adiacenti. Lo spettro della luce emessa dai proiettori deve essere tale, da consentire il riconoscimento dei colori impiegati sul piazzale per le attrezzature e i mezzi di rampa, nonché per la segnaletica di delimitazione degli ostacoli, d'informazione e d'obbligo. Il complesso dei proiettori deve fornire i seguenti livelli di illuminamento: (a) piazzole sosta aeromobili: ? illuminamento medio nel piano orizzontale (ad un'altezza di 2 metri dal suolo) pari a 20 lux, con rapporto di uniformità, tra medio e minimo, non eccedente 4:1; ? illuminamento medio nel piano verticale (ad un'altezza di 2 metri dal suolo) pari a 20 lux in direzioni significative; (b) altre aree del piazzale: ? illuminamento medio pari al 50% di quello previsto per le piazzole nel piano orizzontale ad un'altezza di 2 metri dal suolo, con rapporto di uniformità, tra medio e minimo, non eccedente 4:1.	YES	Nella CS in esame: a) è prevista la necessità di avere l'impianto oltre che di notte anche in condizioni di bassa visibilità (YES) b) è previsto che apron utilizzati per volo da diporto non necessitano dell'illuminazione (NO+) d) non è previsto che l'illuminamento medio in direzione orizzontale sia misurato a 2 m dal suolo (NO+)
CS ADR-DSN.M.755	Visual docking guidance system				
	(a) Applicability: A visual docking guidance system should be provided when it is intended to indicate, by a visual aid, the precise positioning of an aircraft on an aircraft stand and other alternative means, such as marshallers, are not practicable.	RCEA - CAP. 6 - par. 7.2 - punto 7.2.1 - 7.2.1.1	Qualora – in mancanza di sistemi alternativi - sia necessario individuare mediante aiuti visivi l'esatta posizione dell'aeromobile sulla piazzola di sosta, deve essere installato un sistema visivo di guida di accosto alla piazzola (VDGS) che fornisca riferimenti utili, sia per la localizzazione in azimuth del punto d'arresto dell'aeromobile, sia per la determinazione della distanza residua da tale punto. Tale sistema è richiesto, in particolare, con l'impiego di pontili telescopici d'imbarco.	NO+	Con il RCEA tale requisito è obbligatorio per pontili d'imbarco
	(b) Characteristics: (1) The system should provide both azimuth and stopping guidance. (2) The azimuth guidance unit and the stopping position indicator should be adequate for use in all weather, visibility, background lighting, and pavement conditions for which the system is intended both by day and night but should not dazzle the pilot. (3) The azimuth guidance unit and the stopping position indicator should be of a design such that: (i) a clear indication of malfunction of either or both is available to the pilot; and (ii) they can be turned off. (4) The accuracy of the system should be adequate for the type of loading bridge and fixed aircraft servicing installations with which it is to be used. (5) The system should be usable by all types of aircraft for which the aircraft stand is intended, preferably without selective operation. (6) If selective operation is required to prepare the system for use by a particular type of aircraft, then the system should provide an identification of the selected aircraft type to both the pilot and the system operator as a means of ensuring that the system has been set properly.	RCEA - CAP. 6 - par. 7.2 - punto 7.2.1 - 7.2.1.2 RCEA - CAP. 6 - par. 7.2 - punto 7.2.1 - 7.2.1.3	L'unità di guida azimutale e l'indicatore di posizione d'arresto devono essere idonei per tutte le condizioni meteo, di visibilità, d'illuminazione ambiente, delle pavimentazioni, previste per il funzionamento diurno e notturno del sistema. Tali apparati, tuttavia, non devono abbagliare il pilota in manovra: a tale scopo occorre evitare che riflessi della luce solare o di altre luci degradino la chiarezza e l'evidenza delle indicazioni visive fornite dal sistema. L'unità di guida azimutale e l'indicatore di posizione d'arresto del VDGS devono fornire una chiara indicazione di eventuali malfunzionamenti ed essere, di conseguenza, disattivabili. L'accuratezza del sistema deve essere adeguata al tipo di pontile mobile d'imbarco ed alle installazioni fisse di servizio cui esso è associato. Il sistema deve poter gestire tutti gli aeromobili destinati alla piazzola.	NO	N.B. Nella CS in esame al punto: (5) è preferibile non avere l'azionamento selettivo del sistema; (6) sono fornite specifiche per l'eventuale azionamento selettivo del sistema

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
	<p>(c) Location:</p> <p>(1) The azimuth guidance unit and the stopping position indicator should be located in such a way that there is continuity of guidance between the aircraft stand markings, the aircraft stand manoeuvring guidance lights if present, and the visual docking guidance system.</p> <p>(2) The azimuth guidance unit should be located on or close to the extension of the stand centre line ahead of the aircraft so that its signals are visible from the cockpit of an aircraft throughout the docking manoeuvre, and aligned for use at least by the pilot occupying the left seat, although it is preferable for it to be aligned for use by the pilots occupying both the left and right seats.</p> <p>(3) The azimuth guidance unit and the stopping position indicator should be positioned as prescribed below.</p> <p>(i) The azimuth guidance unit should provide unambiguous left/right guidance which enables the pilot to acquire and maintain the lead-in line without over-controlling.</p> <p>(ii) When azimuth guidance is indicated by colour change, green should be used to identify the centre line and red for deviations from the centre line.</p> <p>(iii) The stopping position indicator should be located in conjunction with, or sufficiently close to, the azimuth guidance unit so that a pilot can observe both the azimuth and stop signals without turning the head.</p> <p>(iv) The stopping position indicator should be usable at least by the pilot occupying the left seat, although it is preferable for it to be usable by the pilots occupying both the left and right seats.</p> <p>(v) The stopping position information provided by the indicator for a particular aircraft type should account for the anticipated range of variations in pilot eye height and/or viewing angle.</p> <p>(vi) The stopping position indicator should show the stopping position for the aircraft for which guidance is being provided and should provide closing rate information to enable the pilot to gradually decelerate the aircraft to a full stop at the intended stopping position.</p> <p>(vii) The stopping position indicator should provide closing rate information over a distance of at least 10 m.</p>	<p>RCEA - CAP. 6 - par. 7.2 - punto 7.2.1 - 7.2.1.3</p> <p>RCEA - CAP. 6 - par. 7.2 - punto 7.2.2 - 7.2.2.1</p> <p>RCEA - CAP. 6 - par. 7.2 - punto 7.2.2 - 7.2.2.2</p> <p>RCEA - CAP. 6 - par. 7.2 - punto 7.2.3 - 7.2.3.1</p> <p>RCEA - CAP. 6 - par. 7.2 - punto 7.2.3 - 7.2.3.2</p> <p>RCEA - CAP. 6 - par. 7.2 - punto 7.2.3 - 7.2.3.3</p>	<p>Essi devono essere ubicati in modo da garantire coerenza e continuità tra le informazioni fornite dal marking della piazzola di sosta, dalle luci di guida della manovra verso la piazzola (se presenti) e dal VDGS.</p> <p>L'unità di guida azimutale deve essere collocata sulla - o in prossimità della - estensione della linea d'asse della piazzola, in modo che i suoi segnali siano visibili dalla cabina dell'aeromobile lungo tutta la manovra d'accosto.</p> <p>Tale unità, preferibilmente, deve poter essere utilizzata dai piloti seduti sia sul sedile sinistro, sia su quello destro della cabina di pilotaggio e, in ogni caso, almeno dal pilota che occupa il sedile sinistro.</p> <p>La guida azimutale deve fornire un controllo univoco dell'orientamento a destra o a sinistra, che consenta al pilota di acquisire e mantenere il percorso sulla linea d'immissione in piazzola, senza ulteriori controlli.</p> <p>Se il controllo dell'azimut è indicato da una variazione di colore, il verde indica la posizione corretta sulla linea d'asse, mentre il rosso indica ogni deviazione da tale linea.</p> <p>L'indicatore di posizione di arresto deve essere coincidente con, o prossimo all'indicatore di azimut, in modo che il pilota possa osservarli entrambi senza dover girare la testa.</p> <p>Tale indicatore, preferibilmente, deve poter essere utilizzato dai piloti seduti sia sul sedile sinistro, sia su quello destro della cabina di pilotaggio e, in ogni caso, almeno dal pilota che occupa il sedile sinistro.</p> <p>L'informazione fornita da un indicatore di posizione d'arresto non deve essere influenzata dalle diverse altezze degli occhi del pilota rispetto al piazzale, e/o dall'angolo di percezione visiva.</p> <p>Tale indicatore mostra la posizione d'arresto, prestabilita per ogni tipo d'aeromobile previsto</p>	NO	
CS ADR-DSN.M.760	<p>Advanced visual docking guidance system</p> <p>(a) Application:</p> <p>(1) Advanced visual docking guidance system should be provided where it is operationally desirable to confirm the correct aircraft type for which guidance is being provided, and/or to indicate the stand centre line in use, where more than one is provided for.</p> <p>(2) The Advanced visual docking guidance system should be suitable for use by all types of aircraft for which the aircraft stand is intended.</p> <p>(3) The Advanced visual docking guidance system should only be used in conditions in which its operational performance is specified.</p> <p>(4) The docking guidance information provided by an advanced visual docking guidance system should not conflict with that provided by a conventional visual docking guidance system on an aircraft stand if both types are provided, and are in operational use. A method of indicating that the system is not in operational use or unserviceable should be provided.</p> <p>(5) Location: The Advanced visual docking guidance system should be located such that unobstructed and unambiguous guidance is provided to the person responsible for, and persons assisting, the docking of the aircraft throughout the docking manoeuvre.</p>	Nessun riferimento nel RCEA		YES	
	<p>(b) Characteristics:</p> <p>(1) The Advanced visual docking guidance system should provide, at minimum, the following guidance information at the appropriate stage of the docking manoeuvre:</p> <p>(i) an emergency stop indication;</p> <p>(ii) the aircraft type and model for which the guidance is provided;</p> <p>(iii) an indication of the lateral displacement of the aircraft relative to the stand centre line;</p> <p>(iv) the direction of azimuth correction needed to correct a displacement from the stand centre line;</p> <p>(v) an indication of the distance to the stop position;</p> <p>(vi) an indication when the aircraft has reached the correct stopping position; and</p> <p>(vii) a warning indication if the aircraft goes beyond the appropriate stop position.</p> <p>(2) The Advanced visual docking guidance system should be capable of providing docking guidance information for all aircraft taxi speeds encountered during the docking manoeuvre.</p> <p>(3) The time taken from the determination of the lateral displacement to its display should not result in a deviation of the aircraft when operated in normal conditions, from the stand centre line greater than 1 m.</p> <p>(4) The information on displacement of the aircraft relative to the stand centre line and distance to the stopping position, when displayed, should be provided with the accuracy specified in Table M-3. Symbols and graphics used to depict guidance information should be intuitively representative of the type of information provided.</p> <p>(i) Information on the lateral displacement of the aircraft relative to the stand centre line should be provided at least 25 m prior to the stop position.</p> <p>(ii) Continuous closure distance and closure rate should be provided from at least 15 m prior to the stop position.</p> <p>(iii) Where provided, closure distance displayed in numerals should be provided in metre integers to the stop position and displayed to 1 decimal place at least 3 m prior to the stop position.</p>	Nessun riferimento nel RCEA		YES	

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.M.765	Aircraft stand manoeuvring guidance lights				
	(a) Applicability: Aircraft stand manoeuvring guidance lights should be provided to facilitate the positioning of an aircraft on an aircraft stand on a paved apron, or on a de-icing/anti-icing facility intended for use in poor visibility conditions unless adequate guidance is provided by other means.	RCEA - CAP. 6 - par. 7.3 - punto 7.3.1	In condizioni di RVR<400 m sono richieste, luci di guida per la manovra degli aeromobili verso le piazzole sul piazzale e sulle postazioni de-icing/anti-icing. Qualora siano utilizzati metodi di controllo, ritenuti accettabili dall'ENAC, per la manovra dell'aeromobile verso la piazzola, la presenza delle luci guida non è richiesta.	NO	Nella CS in esame è previsto l'impiego in condizioni di scarsa visibilità, nel RCEA per RVR < 400 m
	(b) Location: Aircraft stand manoeuvring guidance lights should be collocated with the aircraft stand markings.	RCEA - CAP. 6 - par. 7.3 - punto 7.3.1	Tali luci devono coincidere con i marking di piazzola.	NO	
	(c) Characteristics: (1) Aircraft stand manoeuvring guidance lights, other than those indicating a stop position, should be fixed yellow lights, visible throughout the segments within which they are intended to provide guidance. (2) The lights used to delineate lead-in, turning, and lead-out lines should be spaced at intervals of not more than 7.5 m on curves and 15 m on straight sections. (3) The lights indicating a stop position should be fixed, unidirectional lights showing red. (4) The intensity of the lights should be adequate for the condition of visibility and ambient light in which the use of the aircraft stand is intended. (5) The lighting circuit should be designed so that the lights may be switched on to indicate that an aircraft stand is to be used, and switched off to indicate that it is not to be used.	RCEA - CAP. 6 - par. 7.3 - punto 7.3.2 RCEA - CAP. 6 - par. 7.3 - punto 7.3.3 RCEA - CAP. 6 - par. 7.3 - punto 7.3.4 RCEA - CAP. 6 - par. 7.3 - punto 7.3.5	Le luci di guida per la manovra verso la piazzola, eccettuate quelle che indicano una posizione di arresto, devono essere gialle fisse e visibili lungo tutto il percorso sulla via di accesso alla piazzola, per il quale devono fornire un controllo del rullaggio. Le luci impiegate per segnalare le linee di ingresso in piazzola (lead - in), di virata e di uscita dalla piazzola (lead - out) devono essere distanziate ad intervalli di non oltre 7,5 m sulle curve e 15 m sui tratti rettilinei. Le luci che indicano una posizione d'arresto devono essere rosse, fisse e unidirezionali. L'intensità delle luci deve essere adeguata alle condizioni di visibilità e di luce ambiente, nelle quali si prevede di utilizzare la piazzola. I circuiti elettrici di alimentazione devono essere attivati per indicare che la piazzola è utilizzabile, mentre sono spenti per indicare che essa è interdetta.	NO	
CS ADR-DSN.M.770	Road-holding position light				
	(a) Applicability: A road-holding position light should be provided at each road-holding position serving a runway when it is intended that the runway should be used in runway visual range conditions less than a value of 550 m. (b) Location: A road-holding position light should be located adjacent to the holding position marking 1.5 m (±0.5 m) from one edge of the road, i.e. left or right as appropriate to the local road traffic regulations. (c) Characteristics: (1) The road-holding position light should comprise: (i) a controllable red (stop)/green (go) traffic light; or (ii) a flashing-red light (2) Provisions for control of the lights in (1) (i) should be installed in the positions for the air traffic services. (3) The road-holding position light beam should be unidirectional and aligned so as to be visible to the driver of a vehicle approaching the holding position. (4) The intensity of the light beam should be adequate for the conditions of visibility and ambient light in which the use of the holding position is intended but should not dazzle the driver. (5) The flash frequency of the flashing red light should be between 30 and 60 flashes per minute.	RCEA - CAP. 6 - par. 6.8 - punto 6.8.1 RCEA - CAP. 6 - par. 6.8 - punto 6.8.2 RCEA - CAP. 6 - par. 6.8 - punto 6.8.3 RCEA - CAP. 6 - par. 6.8 - punto 6.8.4	Sulla viabilità interna aeroportuale, in corrispondenza degli incroci con piste o taxi way utilizzate in condizioni di RVR<1200 m, devono essere installate luci che segnalino la posizione di attesa per i veicoli. Tali luci sono poste a fianco del marking di posizione d'attesa, a 1,5 (±0,5 m) dal ciglio della strada e sul lato di circolazione dei veicoli. La posizione d'attesa può essere segnalata da: (a) una luce lampeggiante rossa, con frequenza dei lampi compresa tra 30 e 60 al minuto; (b) un semaforo rosso(stop)/verde(avanti), controllato dai servizi di traffico aereo. Il fascio luminoso emesso da una luce di posizione d'attesa deve essere unidirezionale e orientato, in modo da essere visto dal guidatore di un veicolo che si avvicina a tale posizione. La relativa intensità luminosa deve essere adeguata alle condizioni di visibilità e di luce ambiente, senza abbagliare il guidatore. Le luci d'attesa devono essere sempre associate all'apposita segnaletica raffigurata nella Figura 7.37 e, preferibilmente, a cartelli segnaletici prescrittivi o di pericolo.	NO+	Nel RCEA il limite RVR è di 1200 m, nella presente CS tale limite è di 500 m