

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
CS ADR-DSN.S.875	Electrical power supply systems for air navigation facilities				
	(a) Adequate primary power supply should be available at aerodromes for the safe functioning of air navigation facilities. (b) The design and provision of electrical power systems for aerodrome visual and radio navigation aids should be such that an equipment failure should not leave the pilot with inadequate visual and non-visual guidance, or misleading information.			YES	Il Regolamento RCEA prevede l'alimentazione secondaria soltanto per gli AVL, la CS in esame estende tale requisito alle "air navigation facilities" in generale.
	(c) Electric power supply connections to those facilities for which secondary power is required should be so arranged that the facilities are automatically connected to the secondary power supply on failure of the primary source of power.	RCEA Cap.6 par.10 p.to 10.1	Un'alimentazione elettrica ausiliaria deve essere prevista per impianti AVL a servizio di piste strumentali, di precisione e non, e per AVL a servizio di piste non strumentali utilizzate per operazioni notturne. Per piste con avvicinamenti strumentali di precisione e per decolli con RVR<800 m, la commutazione sull'alimentazione ausiliaria deve avvenire automaticamente.	YES	La CS in esame ed il successivo requisito S.880 prevedono la connessione automatica solo per precision approach runway, il Regolamento RCEA fissa ad 1 secondo il tempo della commutazione automatica.
	(d) The time interval between failure of the primary source of power and the complete restoration of the services required by CS ADR-DSN.S.880(d) should be as short as practicable, except that for visual aids associated with non-precision, precision approach, or take-off runways the requirements of Table S-1 for maximum switch-over times should apply.	RCEA Cap.6 par.10 p.to 10.1 tab. 6.6	La Tabella 6.6 riporta in dettaglio gli intervalli di tempo massimi tollerati tra il manifestarsi del guasto dell'alimentazione primaria ed il ripristino dell'operatività del sistema.	YES	cfr. RCEA-Tab.6.6 e CS-Tab.S.1: per piste non strumentali la tab.6.6 prevede un tempo di ripristino, ove praticabile, non superiore a 2 minuti. EASA nella tab. S.1 rinvia alla CS.S.875(d) e 880(d). YES: Il Regolamento RCEA prevede l'alimentazione secondaria soltanto per gli AVL.
	TAB S-1 -secondary power supply requirement - note	RCEA Cap.6 par. 10 tab.6.6		YES	Conformi i tempi di ripristino, eccetto per decolli con RVR<800 m (la CS prevede 15 sec, RCEA 1 sec in assenza di asse pista). YES: Il Regolamento RCEA prevede l'alimentazione secondaria soltanto per gli AVL.
CS ADR-DSN.S.880	Electrical power supply systems for visual aids				
	(a) For a precision approach runway, a secondary power supply capable of meeting the requirements of Table S-1 for the appropriate category of precision approach runway should be provided. Electric power supply connections to those facilities for which secondary power is required should be so arranged that the facilities are automatically connected to the secondary power supply on failure of the primary source of power.	RCEA cap.6. par. 10 punto 10.1	Un'alimentazione elettrica ausiliaria deve essere prevista per impianti AVL a servizio di piste strumentali, di precisione e non, e per AVL a servizio di piste non strumentali utilizzate per operazioni notturne. Per piste con avvicinamenti strumentali di precisione e per decolli con RVR<800 m, la commutazione sull'alimentazione ausiliaria deve avvenire automaticamente. La Tabella 6.6 riporta in dettaglio gli intervalli di tempo massimi tollerati tra il manifestarsi del guasto dell'alimentazione primaria ed il ripristino dell'operatività del sistema.	NO+	L'ambito di applicazione del paragrafo 10.1 del RCEA è più ampio rispetto a quanto previsto nella CS in esame Nella tabella 6.6 del RCEA per gli IOPA della piste strumentali di precisione CAT 1 non è prevista la nota a), ossia "Dotati di alimentazione elettrica ausiliaria, se il loro funzionamento è essenziale per la sicurezza del volo"
	(b) For a runway meant for take-off in runway visual range conditions less than a value of 800 m, a secondary power supply capable of meeting the relevant requirements of Table S-1 should be provided.	RCEA cap.6. par. 10 punto 10.1	Un'alimentazione elettrica ausiliaria deve essere prevista per impianti AVL a servizio di piste strumentali, di precisione e non, e per AVL a servizio di piste non strumentali utilizzate per operazioni notturne. Per piste con avvicinamenti strumentali di precisione e per decolli con RVR<800 m, la commutazione sull'alimentazione ausiliaria deve avvenire automaticamente. La Tabella 6.6 riporta in dettaglio gli intervalli di tempo massimi tollerati tra il manifestarsi del guasto dell'alimentazione primaria ed il ripristino dell'operatività del sistema.	NO+	La CS -Tab S-1 nel caso di decolli con RVR <800 m non prevede, in caso di guasto, la commutazione automatica; il tempo di ripristino per luci di bordo è sempre di 15 sec mentre il Regolamento RCEA Tab.6.6 prevede tempo di 1 sec in assenza delle luci d'asse.
	(c) At an aerodrome where the primary runway is a non-precision approach runway, a secondary power supply capable of meeting the requirements of Table 1 should be provided except that a secondary power supply for visual aids need not be provided for more than one non-precision approach runway.		Requisito non specificato in RCEA	YES	YES: - requisito non specificato in RCEA; - nella CS la tabella S.1 prevede per le luci di fine piste 1 sec. nel caso di terreno scosceso o pericoloso; - la CS prevede un gruppo per ogni pista non di precisione.

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
	(d) The following aerodrome facilities should be provided with a secondary power supply capable of supplying power when there is a failure of the primary power supply: (1) the signalling lamp and the minimum lighting necessary to enable air traffic services personnel to carry out their duties; (2) obstacle lights which are essential to ensure the safe operation of aircraft; (3) approach, runway and taxiway lighting as specified in CS ADR-DSN.M.625 to CS ADR-DSN.M.745; (4) meteorological equipment; (5) essential equipment and facilities for the parking position if provided, in accordance with CS ADR-DSN.M.750(a) and CS ADR-DSN.M.755(a); and (6) illumination of apron areas over which passengers may walk.	RCEA Cap.6 par. 10 p.to 10.1	In particolare l'alimentazione ausiliaria deve servire: (a) la lampada di segnalazione e le luci minime necessarie, per consentire al personale del controllo del traffico aereo di operare; (b) le luci di segnalazione degli ostacoli, valutate dall'ENAC essenziali per la sicurezza delle operazioni aeronautiche; (c) le luci di avvicinamento, di pista e taxiway, come indicato in Tabella 6.6; (d) le apparecchiature meteorologiche; (e) le luci essenziali per la sicurezza contro atti illeciti (security); (f) impianti ed attrezzature essenziali per le organizzazioni aeroportuali di emergenza; (g) l'illuminazione di posizioni di parcheggio remote.	YES	Il Regolamento RCEA per quanto concerne le luci di segnalazioni ostacoli rinvia ad ENAC l'individuazione delle luci essenziali. La CS S880 (d)5 anziché far riferimento ad impianti ed attrezzature aeroportuali per l'emergenza si riferisce a apron floodlight and visual docking (CS ADR-DSN.M750 (a) e CS ADR-DSN M.755 (a)).
CS ADR-DSN.S.885	System design				
	(a) For a runway meant for use in runway visual range conditions less than a value of 550 m, the electrical systems for the power supply, lighting, and control of the lighting systems included in Table S-1 should be so designed that an equipment failure should not leave the pilot with inadequate visual guidance or misleading information.	non specificato in RCEA		YES	
	(b) Where the secondary power supply of an aerodrome is provided by the use of duplicate feeders, such supplies should be physically and electrically separate so as to ensure the required level of availability and independence.	non specificato in RCEA		YES	Attribuendo al testo "duplicate feeders" il significato di doppio sistema di alimentazione delle stessa tipologia (ovvero due gruppi, due UPS, ecc) è necessario un approfondimento in quanto nel Regolamento ENAC e nelle Circolari APT05 e APT13A non risultano evidenti indicazioni in merito.
	(c) 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. 13.3 p.to 13.3.3	Nei casi in cui una pista sia utilizzata anche come via di rullaggio e siano previste luci bordo pista e luci bordo via di rullaggio, i rispettivi circuiti d'alimentazione devono essere interbloccati in modo da impedire l'attivazione contemporanea di entrambi sistemi	NO	
CS ADR-DSN.S.890	Monitoring				
	(a) A system of monitoring should be employed to indicate the operational status of the lighting systems.	RCEA Cap. 6 par. 11.3 p.to 11.3.1	Scopo del monitoraggio è indicare lo stato di efficienza degli AVL, rilevando eventuali guasti anche nel sistema di controllo e monitoraggio stesso. Il sistema di monitoraggio deve: (a) fornire informazioni circa lo stato di efficienza delle singole componenti degli AVL, visualizzandole con continuità. Le informazioni richieste di norma comprendono: (i) singola lampada fulminata; (ii) circuito di una sezione di impianto AVL attivo/non attivo; (iii) informazioni sul funzionamento del sistema (intensità luminosa coerente fra sezioni contigue dell'impianto AVL); percentuale di lampade guaste come da Tabella 6.7; (b) Segnalare condizioni di allarme mediante idonei avvisi acustici e visivi.	NO	
	(b) Where lighting systems are used for aircraft control purposes, such systems should be monitored automatically so as to provide an indication of any fault which may affect the control functions. This information should be automatically relayed to the air traffic service unit.	RCEA cap.6.11.3.1a-b	Nel caso in cui gli AVL sono impiegati in condizioni operative di CAT II e CAT III, il sistema di monitoraggio deve essere automatico e in grado di segnalare immediatamente ogni disservizio, che può inficiare tali funzioni di controllo.	YES	Nel Regolamento RCEA il monitoraggio automatico è previsto solo per condizioni LVPS, nella CS in esame si parla di AVL utilizzati per scopi di controllo dell'aeromobile.
	(c) Where a change in the operational status of lights has occurred, an indication should be provided within two seconds for a stop bar at a runway-holding position and within five seconds for all other types of visual aids.	APT 13 A par. 3	Gli aeroporti di Cat. II e Cat. III devono inoltre disporre di un sistema automatico di monitoraggio degli impianti AVL, come previsto nel sopra citato Capitolo 6 - § 11, che fornisca immediatamente informazioni qualora la percentuale delle luci funzionanti ed altri parametri di stato scendano al di sotto dei valori minimi riportati nel Regolamento. Le caratteristiche tecniche dell'impianto di informazione devono essere tali da fornire un allarme acustico e visivo sia in torre di controllo che nella cabina elettrica. In relazione all'efficacia dei programmi di manutenzione ed alla compatibilità con i tempi d'intervento, un tempo di risposta non superiore a 10 secondi è ritenuto adeguato a realizzare l'immediatezza dell'informazione.	YES	Nella circolare APT 13A è previsto un tempo massimo di 10"

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
	(d) For a runway meant for use in runway visual range conditions less than a value of 550 m, the lighting systems detailed in Table S-1 should be monitored automatically so as to provide an indication when the serviceability level of any element falls below a minimum serviceability level specified in CS ADR-DSN.S.895. This information should be automatically relayed to the maintenance crew.	RCEA cap.6. par. 11.1 p.to 11.1.1 par. 11.3 p.to 11.3.2	Nel caso in cui gli AVL sono impiegati in condizioni operative di CAT II e CAT III, il sistema di monitoraggio deve essere automatico e in grado di segnalare immediatamente ogni disservizio, che può inficiare tali funzioni di controllo. Deve attivarsi un allarme acustico e visivo, al fine di attirare l'attenzione del gestore degli AVL, al verificarsi di una discordanza tra una selezione effettuata e la relativa funzione di verifica e ogni qualvolta una sezione degli AVL, se selezionata, risulti guasta, non s'illumini o qualora la percentuale di lampade guaste di ciascuna sezione dei sistemi AVL scenda al di sotto dei valori riportati in tabella 6.7 per avvicinamenti in CAT II e III e per decolli con RVR<550 m.	NO	
	(e) For a runway meant for use in runway visual range conditions less than a value of 550 m, the lighting systems detailed in Table S-1 should be monitored automatically to provide an indication when the serviceability level of any element falls below a minimum level specified in CS ADR-DSN.S.895, below which operations should not continue. This information should be automatically relayed to the air traffic services unit and displayed in a prominent position.	APT 05	Qualora la percentuale delle luci funzionanti dei sistemi AVL scenda al di sotto dei valori indicati alla prescrizione c) dell'Atto di Indirizzo, non necessariamente sussistono i presupposti per la decategorizzazione dell'aeroporto. Infatti, in relazione al tipo di avaria/degrado dell'installazione aeroportuale, si configurano due situazioni: [omissis]	YES	Le indicazioni per non consentire lo svolgimento delle operazioni della circolare APT 05 fanno riferimento alle tabelle dell'AIR-OPS, nella presente CS si fa riferimento alle percentuali della tab. S-1, equivalente della tab. 6.7 del RCEA.
CS ADR-DSN.S.895	Serviceability levels				
	(a) A light should be deemed to be unserviceable when the main beam average intensity is less than 50 % of the value specified in the appropriate Figure in CS ADR-DSN.U.940. For light units where the designed main beam average intensity is above the value shown in CS ADR-DSN.U.940, the 50 % value should be related to that design value.	RCEA Cap.6 par. 12.2 p.to 12.2.1	Obiettivo dei programmi di manutenzione preventiva è assicurare che tutti gli apparati del sistema AVL siano efficienti quando attivati. Un segnale AVL si considera inefficiente, e quindi operativamente non accettabile, quando il suo fascio luminoso presenta un'intensità media inferiore del 50% ai valori ritenuti accettabili dall'ENAC o riportati nella scheda tecnica di progetto.	NO	CS fa diretto riferimento ai valori dei diagrammi isocandele corrispondenti al componente esaminato. Per valori superiori a quelli riportati nei diagrammi isocandela si riferisce alle schede di progetto. RCEA parla di valori ritenuti accettabili da ENAC (ENAC ha fissato i valori di accettabilità nell'APT 13).
	(b) A system of preventive maintenance of visual aids should be employed to ensure lighting and marking system reliability.	RCEA Cap. 6 par. 12.2 p.to 12.2.1 APT 24 Cap.9	Per garantire la sicurezza e la regolarità della navigazione aerea, il gestore degli impianti AVL deve predisporre un programma di manutenzione ordinaria e preventiva, che ne mantenga nel tempo l'efficienza.	NO	Il Regolamento RCEA non prevede un piano di manutenzione dei marking, indicato invece nell'APT 24.
	(c) The system of preventive maintenance employed for a precision approach runway category II or III should have as its objective that, during any period of category II or III operations, all approach and runway lights are serviceable and that, in any event, at least: (1) 95 % of the lights are serviceable in each of the following particular significant elements: (i) precision approach category II and III lighting system, the inner 450 m; (ii) runway centre line lights; (iii) runway threshold lights; and (iv) runway edge lights. (2) 90 % of the lights are serviceable in the touchdown zone lights; (3) 85 % of the lights are serviceable in the approach lighting system beyond 450 m; and (4) 75 % of the lights are serviceable in the runway end lights.	RCEA cap.6 - TAB.6.7	TAB.6.7 - percentuale luci efficienti avvicinamenti CATII e CATIII	NO	
	(5) In order to provide continuity of guidance, the allowable percentage of unserviceable lights should not be permitted in such a way as to alter the basic pattern of the lighting system.	RCEA Cap.6 par. 11.4 p.to 11.4.2	Le unità luminose fuori servizio non devono alterare la configurazione basica del sistema AVL, che deve sempre fornire una funzione di guida adeguata. Se si rilevano due luci adiacenti fuori servizio, si deve attivare un intervento di manutenzione immediato.	NO	
	(6) Additionally, an unserviceable light should not be permitted adjacent to another unserviceable light, except in a barrette or a crossbar where two adjacent unserviceable lights may be permitted.	RCEA Cap.6 par. 11.4 p.to 11.4.2	Le unità luminose fuori servizio non devono alterare la configurazione basica del sistema AVL, che deve sempre fornire una funzione di guida adeguata. Se si rilevano due luci adiacenti fuori servizio, si deve attivare un intervento di manutenzione immediato.	NO+	Nel Regolamento RCEA non vi sono eccezioni all'attivazione del servizio di manutenzione nel caso di guasto di due lampade adiacenti.
	(d) The system of preventive maintenance employed for a stop bar provided at a runway-holding position used in conjunction with a runway intended for operations in runway visual range conditions less than a value of 550 m should have the following objectives: (1) no more than two lights should remain unserviceable; and (2) two adjacent lights should not remain unserviceable unless the light spacing is significantly less than that specified.	RCEA Cap.6 par. 12.2 p.to 12.2.1	In una barra d'arresto, a servizio di una posizione attesa pista con operazioni in bassa visibilità (RVR<400 m), non sono in ogni caso ammesse più di due lampade inefficienti.	YES	CS più restrittivo perchè applica il requisito per stopbar a servizio di piste con RVR<550 m, tuttavia prevede il requisito soddisfatto se l'interesse tra due luci sia minore di quello specificato.

CERTIFICATION SPECIFICATIONS		National Regulation Reference	National Regulation Text	Difference YES/NO	Detail of difference / Remarks
CS / GM Code number	Description				
	(e) The system of preventive maintenance employed for a taxiway intended for use in runway visual range conditions less than a value of 550 m should have as its objective that no two adjacent taxiway centre line lights be unserviceable.	RCEA cap. 6 parr. 11.1.1, 11.1.3, 11.1.4, 11.4.2	In ogni situazione operativa e per tutte le sezioni degli AVL due lampade adiacenti inefficienti richiedono l'attivazione della procedura di manutenzione.	YES	Nella presente CS il requisito è applicabile alle condizioni di visibilità RVR<550. Tuttavia è necessario verificare in campo se questo requisito sia effettivamente applicato in quanto nel Regolamento RCEA il monitoraggio automatico è previsto solo per condizioni RVR<400 m.
	(f) The system of preventive maintenance employed for a precision approach runway category I should have as its objective that, during any period of category I operations, all approach and runway lights are serviceable and that, in any event, at least 85 % of the lights are serviceable in each of the following: (1) precision approach category I lighting system; (2) runway threshold lights; (3) runway edge lights; and (4) runway end lights. In order to provide continuity of guidance an unserviceable light should not be permitted adjacent to another unserviceable light unless the light spacing is significantly less than that specified.	RCEA cap.6 - TAB.6.7 RCEA Cap.6 par. 11.4 p.to 11.4.2	TAB. 6.7 Le unità luminose fuori servizio non devono alterare la configurazione basica del sistema AVL, che deve sempre fornire una funzione di guida adeguata. Se si rilevano due luci adiacenti fuori servizio, si deve attivare un intervento di manutenzione immediato.	NO+	Nel Regolamento RCEA non vi sono eccezioni all'attivazione del servizio di manutenzione nel caso di guasto di due lampade adiacenti.
	(g) The system of preventive maintenance employed for a runway meant for take-off in runway visual range conditions less than a value of 550 m should have as its objective that, during any period of operations, all runway lights are serviceable, and that in any event: (1) at least 95 % of the lights are serviceable in the runway centre line lights (where provided) and in the runway edge lights; and; (2) at least 75 % of the lights are serviceable in the runway end lights. In order to provide continuity of guidance, an unserviceable light should not be permitted adjacent to another unserviceable light.	RCEA cap.6 - TAB.6.7 RCEA Cap.6 par. 11.4 p.to 11.4.2	TAB. 6.7 Le unità luminose fuori servizio non devono alterare la configurazione basica del sistema AVL, che deve sempre fornire una funzione di guida adeguata. Se si rilevano due luci adiacenti fuori servizio, si deve attivare un intervento di manutenzione immediato.	NO	
	(h) The system of preventive maintenance employed for a runway meant for take-off in runway visual range conditions of a value of 550 m or greater should have as its objective that, during any period of operations, all runway lights are serviceable, and that, in any event, at least 85 % of the lights are serviceable in the runway edge lights and runway end lights. In order to provide continuity of guidance, an unserviceable light should not be permitted adjacent to another unserviceable light. --> See table in the original document	RCEA cap.6 - TAB.6.7 RCEA Cap.6 par. 11.4 p.to 11.4.2	TAB. 6.7 Le unità luminose fuori servizio non devono alterare la configurazione basica del sistema AVL, che deve sempre fornire una funzione di guida adeguata. Se si rilevano due luci adiacenti fuori servizio, si deve attivare un intervento di manutenzione immediato.	NO	Seppur nella parte descrittiva della presente CS non è previsto l'asse pista, questo è riportato nella tabella S-2