
	보도설명자료		
	배포일시	2020. 7. 23(목) 총 2매	
담당 부서 신공항기획과	담당 자	• 과장 오원만, 팀장 이창훈, 사무관 권오준, 주무관 박찬호 ☎ (044) 201-4137, 4377, 4171, 4143	
보도 일시		즉시 보도 가능합니다.	

김해신공항 “승학산과 충돌 위험” 은 없습니다.

< 보도내용(KBS부산, 연합뉴스 등, '20.7.22(수) >

◆ “승학산과 충돌 위험”...

- 국토부가 추진 중인 김해신공항의 안전 문제가 또 제기됐습니다.
- 부산시가 국토부로부터 받은 자료 값으로 실험을 진행한 결과 항공기 재이륙 과정에서 승학산 주변 장애물 4곳과 부딪힐 수 있는 것으로 나타났음
- 비행에 영향을 주는 구간이 국토교통부가 제시한 것보다 반경 1km 가량 넓게 나타나 장애 구간이 그만큼 늘어났음
- 재래식비행절차 선회지점 허용오차(ATT)는 0.27NM으로 500d이고, PBN허용오차는 0.8NM으로 1,482m임
- 우리나라 15개 공항중에 총 11개가 PBN을 적용중이다

□ 성능기반항행절차(PBN)는 이륙~착륙까지 인공위성으로부터 위치를 제공받아 비행하는 절차로서, 김해신공항도 착륙 중간접근 구간까지 PBN 비행절차로 운항할 수 있도록 계획하였으며, 다만, 더 안전하고 결항률을 낮추기 위해 최종 착륙구간 및 실패접근(착륙 실패 후 재이륙) 구간은 정밀접근비행절차(ILS, 일명 “재래식비행절차”)를 계획하였습니다.

- 실패접근 구간은 승학산을 회피하도록 계획하여 승학산과 충돌 위험은 전혀 없고, 지난 5월 국토부 자체 시행한 시뮬레이션에도 문제가 없는 것으로 확인하였습니다.

- 국토교통부 기본계획(안)의 착륙단계 비행절차는 PBN 보다 정밀하게 착륙할 수 있는 지상항행안전시설을 이용한 재래식비행절차(ILS)를 계획하였습니다.
 - PBN 비행절차는 시정(육안측정)이 최소 1,200m이상 될 때 착륙 가능하나, 김해신공항 재래식비행절차(ILS)는 가시거리(관측장비 측정) 300m이상에서도 착륙이 가능하므로 PBN 보다 결항률이 낮습니다.
 - 또한, PBN 비행절차는 착륙 실패 후 재이륙(실패접근) 시에도 특정한 구간은 재래식비행절차 보다 장애물 영향 검토 범위가 넓어질 수 있는 한계도 있습니다.
- 부산시는 최종 착륙은 재래식비행절차를 반영하고, 실패접근 구간은 PBN 실패접근 비행절차로 검토하여 장애물 영향 검토범위를 넓게 적용한 것으로 추정됩니다.
 - 국토부는 부산시 요청으로 재래식 실패접근 비행절차의 입력 값을 제공하였으나 부산시는 이를 PBN 실패접근 비행절차에 적용하여 장애물 영향을 검토하였다고 하는 것은, 비행절차 설계기준이 서로 다르기 때문에 적용할 수 없습니다.
 - PBN 실패접근 비행절차가 필요하다면 설계기준에 따라 별도로 검토해야 합니다.
- 향후, 김해신공항은 PBN 비행절차를 포함한 다양한 비행절차를 기본 및 실시설계 과정에서 충분히 검토하고 관계기관과 협의하여 최적의 비행절차를 마련할 예정입니다.



이 보도설명자료와 관련하여 보다 자세한 내용이나 취재를 원하시면 국토교통부 신공항기획과 권오준 사무관(☎ 044-201-4171)에게 문의하여 주시기 바랍니다.